

*Etat de Vaud  
Conseil régional du district de Nyon  
Ville de Nyon  
Commune d'Eysins  
Commune de Prangins*

---

*Concept de développement urbain le long  
de la route de distribution urbaine RDU  
de l'agglomération nyonnaise*



**Mandants**

**Etat de Vaud**  
**Conseil régional du district de Nyon**  
**Ville de Nyon**  
**Commune d'Eysins**  
**Commune de Prangins**  
coordonnés par le Conseil régional

pour adresse **Conseil régional du district de Nyon**  
Secrétariat régional  
Rue du Marché 10  
CH - 1260 Nyon

**Groupe de pilotage**

**Martine Baud**, Municipale de Prangins, urbanisme et aménagement du territoire  
**Claude Dupertuis**, Municipal de Nyon, urbanisme - travaux et environnement  
**Paul Müller**, Syndic d'Eysins  
**Virginie Berthollet**, Service de la mobilité du canton de Vaud, responsable espaces publics  
**Christian Exquis**, Service du développement territorial du canton de Vaud, groupe opérationnel des pôles  
**Thierry Merle**, Service de la mobilité du canton de Vaud, responsable transport et aménagement du territoire  
**Patrick Freudiger**, Secrétaire général du Conseil régional du district de Nyon  
**François Menthonnex**, Chef du Service des travaux et de l'environnement de la ville de Nyon  
**Hubert Silvain**, Chef du Service de l'urbanisme de la ville de Nyon

**Equipe d'étude**

**Pierre Feddersen**, architecte dipl. EPFZ/SIA, urbaniste FSU/AIU, chef de projet  
**Aisha Espinoza**, architecte  
**Lorenz Eugster**, architecte paysagiste dipl. HES, MAS EPFL, collaboration au concept initial  
**Willi Hüsler**, ingénieur en transports EPFZ/SVI  
**Urs Petermann**, ingénieur dipl. EPFL/SIA  
**Richard Quincerot**, urbanisme et communication, collaboration au concept initial  
**Matthias Wehrli**, architecte SWB, urbaniste FSU/SIA, expert

*«Le bâti, le plein, est désormais incontrôlable, livré tous azimuts à des forces politiques, financières, culturelles, qui le plongent dans une transformation perpétuelle.*

*On ne peut pas dire de même du vide, il est peut-être le dernier sujet où les certitudes sont encore plausibles.»*

---

*Rem Koolhaas, à propos du site de la ville nouvelle de Melun-Sénart F*

## *Table des matières*

<b>1</b>	<b><i>Préface</i></b>	page 3
<b>2</b>	<b><i>Résumé exécutif</i></b>	4
<b>3</b>	<b><i>Projet de RDU: axe de circulation et d'urbanisation</i></b>	5
3.1	<i>Urbanisation et paysage</i>	6
3.2	<i>Mobilité</i>	9
3.3	<i>Environnement</i>	14
<b>4</b>	<b><i>Eysins: une rue de village contemporaine</i></b>	21
<b>5</b>	<b><i>Nyon: les Allées de la Gravette</i></b>	24
<b>6</b>	<b><i>Nyon: le franchissement de l'Asse</i></b>	33
<b>7</b>	<b><i>Prangins: une voie paysagère</i></b>	35
<b>8</b>	<b><i>Mise en oeuvre</i></b>	39
<b>Annexe 1</b>	<b><i>Remarques des services cantonaux et des partenaires</i></b>	50
<b>Annexe 2</b>	<b><i>Rappel: la RDU, chantier fondateur du SDAN</i></b>	52

## *1 Préface*

Ce document est le rapport de synthèse de l'étude du développement urbain le long de l'axe de la RDU de l'agglomération nyonnaise, prévue par le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN).

Il présente un résumé des travaux réalisés de 2007 à 2009

- sur mandat de l'Etat de Vaud, du Conseil régional du district de Nyon et des trois communes directement concernées d'Eysins, de Nyon et de Prangins,
- sous l'autorité d'un Groupe de pilotage,
- avec l'aide de contacts bilatéraux avec les trois communes.

Un premier rapport et la carte de synthèse, datés de septembre 2008, ont été présentés au Canton et aux Municipalités des trois communes en février 2008. Suite aux préavis des services de l'Etat et des communes, le Groupe de pilotage a mandaté l'équipe d'étude en mai 2009 pour compléter et approfondir certains aspects du concept de développement.

Ce rapport représente le résultat d'une conception de développement retravaillée et est accompagné d'une nouvelle carte de synthèse au 2'500ème, où sont reportées toutes les propositions.

## 2 Résumé exécutif

Le projet de RDU concrétise les objectifs, les idées directrices et les concepts du Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN) adopté le 16 février 2006\*.

Il précise le plan des circulations du SDAN. La RDU aura un rôle principalement routier, de façon à soulager la «Médiane» et les secteurs les plus denses de l'agglomération du trafic automobile et de ses nuisances, à favoriser les transports publics et à développer les mobilités douces.

Il précise également les objectifs d'image et de qualité urbaine fixés par le SDAN. La RDU ne sera pas un «tuyau» à voitures identique sur toute sa longueur, mais une voie à forte valeur d'image, capable d'attirer des activités internationales et de la nouvelle économie. Le projet distingue quatre manières d'associer les circulations, le bâti et le paysage:

- **Eysins**: une rue de village contemporaine
- **Nyon**: des allées plantées et architecturées marquant fortement la frange nord de l'agglomération compacte
- **Franchissement de l'Asse**: une route de campagne
- **Prangins**: une voie paysagère en limite nord de l'agglomération compacte.

La mise en oeuvre s'effectuera comme suit:

- possibilité de réaliser de manière indépendante le tronçon Eysins et le début du tronçon Nyon; mais ensuite, il est hautement souhaitable de concrétiser l'ensemble de la RDU,
- développement progressif de l'urbanisation: capacité globale (vérification des capacités d'accueil prévues par le SDAN) et règles locales,
- études à lancer parallèlement: NStCM (halte du Reposoir et franchissement de la RDU en sous-voie), déplacement de la ligne à haute tension sur le tronçon nyonnais, déviation et revitalisation du Cossy, voies et espaces libres perpendiculaires à la RDU,
- requalification de la Médiane et de la route de l'Etraz.

\* cf. Annexe

Rappel: la RDU, chantier  
fondateur du SDAN

### *3 Projet de RDU, axe d'urbanisation et de circulation*

Le SDAN définit la fonction et le caractère de la RDU (p. 13) de la manière suivante: «la route de distribution urbaine (RDU) 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 nouveaux secteurs de développement.»

La RDU porte donc **trois enjeux** qui conditionnent la qualité du développement urbain de l'agglomération:

- . **la prise en charge du trafic automobile d'agglomération** (transit et desserte des nouvelles urbanisations), qu'il s'agit de détourner des secteurs d'urbanisation compacte de façon à réduire les nuisances à l'intérieur des quartiers actuels et futurs dans les trois communes et, notamment, à améliorer les conditions de vie sur la «Médiane»: les hypothèses d'évolution du trafic retenues sont celles fixées par le SDAN
- . **la volonté de créer une voie de «caractère urbain»**, créant un élément de composition de haute qualité déterminant pour l'image de la frange nord de l'agglomération et pour son dynamisme économique (accueil d'activités de haut niveau), et non un axe routier périphérique dominé par l'automobile, bordé de grands commerces à bas prix et d'activités industrielles ou artisanales (les «boîtes»\*) entourés de parkings
- . **la desserte des secteurs-clés de développement** de l'agglomération nyonnaise à toutes les étapes de construction.

\* cf. René Péron,  
Les «boîtes».

Les grandes surfaces dans  
la ville.  
Nantes, L'Atalante, 2004



### 3.1 Urbanisation et paysage

En énonçant que la RDU devra avoir un «caractère urbain», le SDAN marque fortement la volonté des communes de l'agglomération de créer une frange urbaine nord de qualité, qui n'ait rien de commun avec les périphéries de bien d'autres agglomérations, où se trouvent d'importantes dynamiques économiques, mais dans des environnements déclassés (domination de l'automobile, vastes parkings, espaces ouverts, constructions à bas prix, absence d'espaces publics, etc.). Mais cet énoncé ne peut pas être pris à la lettre: la RDU ne traverse pas partout des tissus urbains denses et ne peut donc pas avoir partout un «caractère urbain».

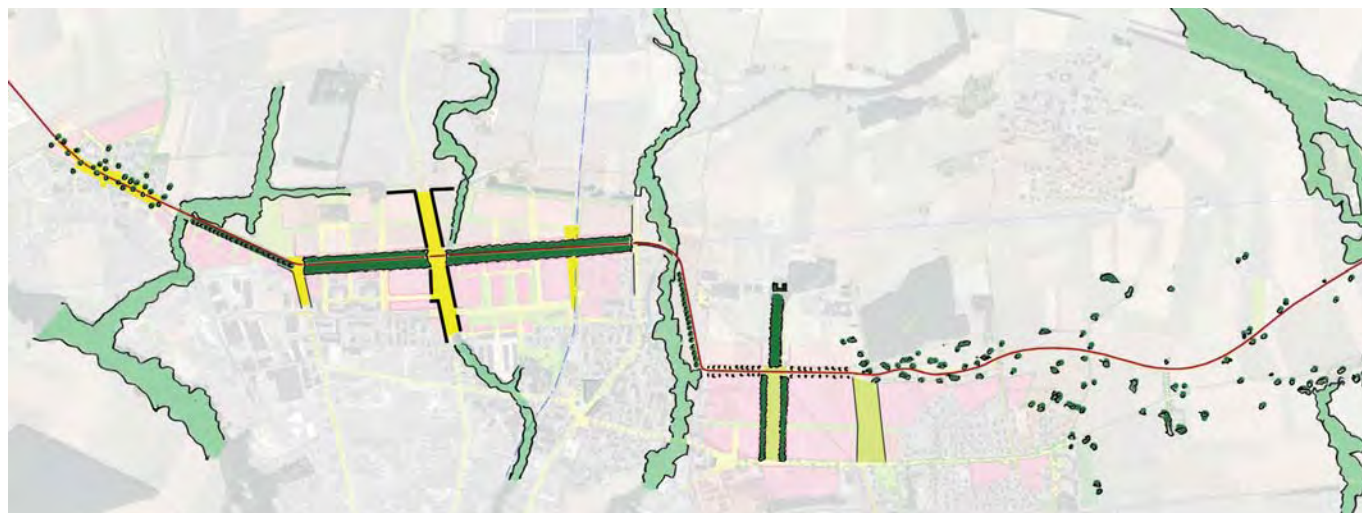
Le projet de la RDU allie unité et diversité:

- ***unité de la fonction transport et du niveau de qualité de l'intégration urbaine et paysagère, déterminants pour l'image et l'identité de l'agglomération,***
- ***diversité des caractères des quatre tronçons de la RDU: rue de village à Eysins, allées plantées et architecturées à Nyon, route de campagne au franchissement de l'Asse, voie paysagère en bordure d'urbanisation à Prangins.***

En outre, la RDU sera rythmée par des espaces perpendiculaires aux caractères eux-mêmes différents:

- place villageoise et prolongements paysagers à Eysins
- espaces d'accueil et chemin de fer à Nyon
- nature et cordon boisé au franchissement de l'Asse
- pelouses et allées à Prangins.

*Esquisse des principaux  
espaces perpendiculaires à  
la RDU  
(concept initial 2008 F&K)*



### 3.1.1 Une RDU, quatre tronçons de qualité

La RDU traverse quatre contextes articulant différemment paysage et urbanisation:

- **Eysins**, village/campagne, campagne/secteur d'activités haut de gamme (où le paysage pénètre entre les constructions)
- **Nyon**, allées plantées et architecturées formant une «porte» d'agglomération: une nature structurée, urbanisée, contraste avec la campagne cultivée entre l'agglomération, l'autoroute et au-delà
- **L'Asse**, route franchissant un ruisseau protégé et traversant un paysage rural (intervalle non bâti)
- **Prangins**, RDU en limite d'urbanisation, la campagne au nord se prolonge par des pelouses dans les secteurs urbanisés.

Le projet de RDU renforce la structure écologique et paysagère existante, avec une forte articulation entre éléments parallèles et perpendiculaires aux rives du lac.

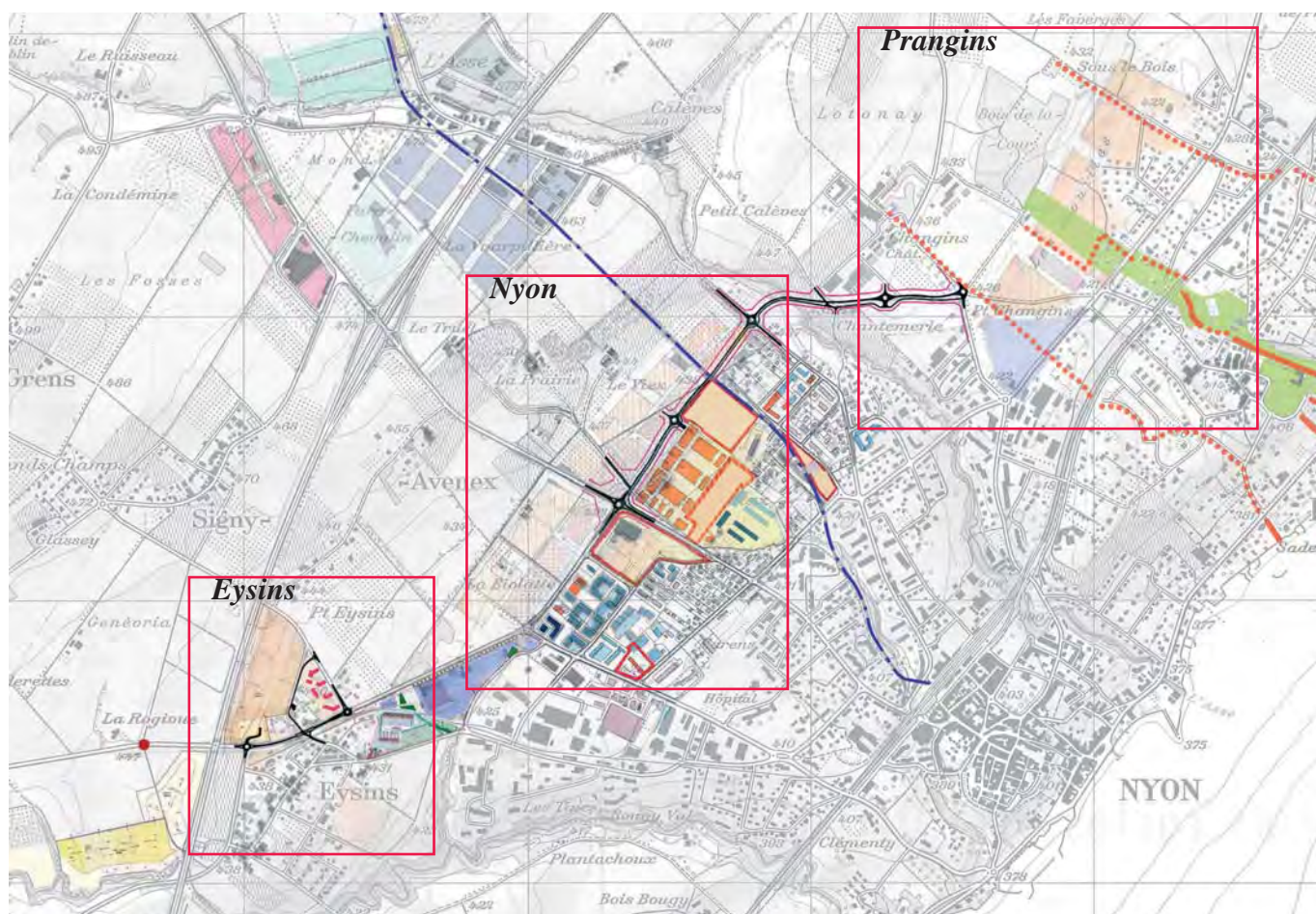


*Analyse des potentialités  
paysagères le long de la RDU  
(concept initial 2008 F&K)*



### 3.1.2 Urbanisation: trois secteurs-clés

La RDU reliera trois des principaux secteurs de développement de l'agglomération, qui font déjà l'objet de nombreuses planifications se trouvant à des stades d'avancement très divers (des plans de quartier approuvés à des plans directeurs à l'étude).



*Assemblage des planifications en cours le long de la RDU: des projets à des stades d'avancement différents (Etat fin 2007)*

Le projet RDU traite de manière différente ces trois secteurs:

- **Eysins:** recoudre les deux parties du village, relier paysage et bâtiments d'activités futurs.
- **Nyon:** définir un nouvel espace urbain, les allées, fixant dans un premier temps la limite nord de l'urbanisation, puis inclus comme élément structurant de l'urbanisation.
- **Prangins:** RDU en limite nord de l'urbanisation, liaisons perpendiculaires avec le centre de la commune et le lac.

### 3.2 Mobilité

La RDU est l'axe majeur de distribution urbaine qui doit drainer l'essentiel du trafic de transit individuel motorisé de l'agglomération, afin de le détourner du centre-ville et des quartiers habités. La RDU doit donc soulager la «Médiane», sur laquelle la desserte de quartiers par la mobilité douce et les transports publics auront la priorité. Le trafic automobile de transit sera également découragé sur la «Liaison Morâche-Marchandises» qui n'aura qu'une fonction de desserte locale des quartiers riverains, outre le passage des transports publics et les mobilités douces (à vérifier par l'étude de la Ville - Team+).

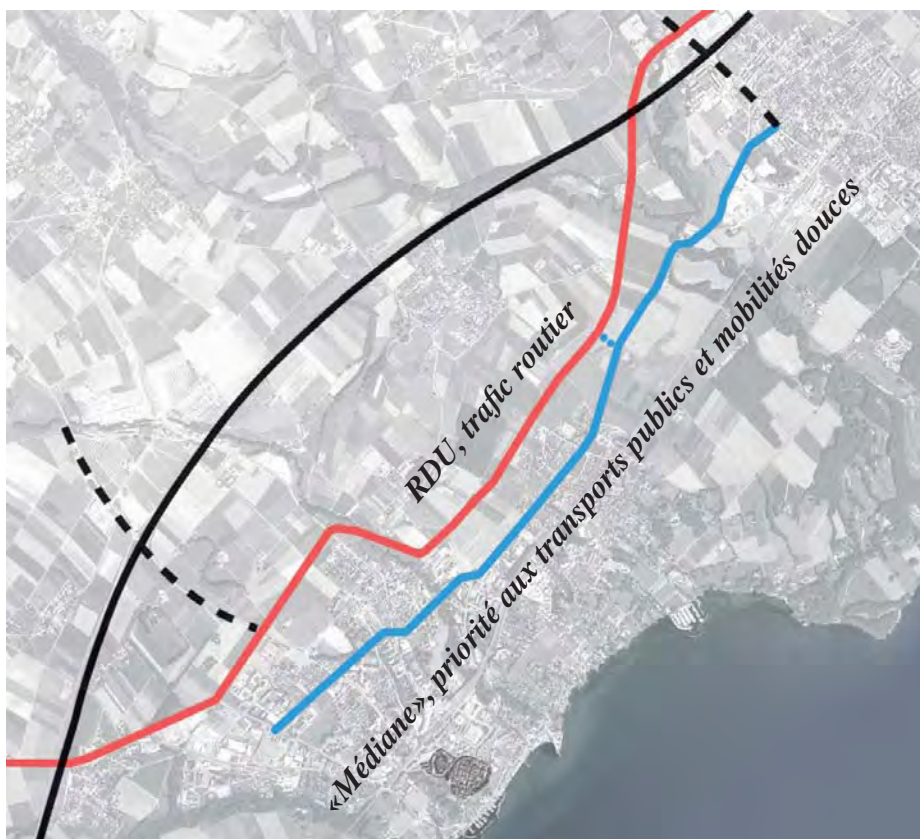
#### 3.2.1 RDU et «Médiane»

Aujourd'hui dans le SDAN, la RDU et la «Médiane» sont interconnectées à la hauteur de la station radio de Sottens à Prangins. Le projet de la RDU propose

- de supprimer pour le trafic automobile ce point de passage possible entre la RDU et la «Médiane»,
- de maintenir le passage possible pour les transports publics (bus) et pour les mobilités douces.



*Les tracés de la RDU et de la «Médiane» selon le SDAN (en haut) et les mêmes tracés séparés selon la proposition de l'équipe d'étude (à droite)*





### 3.2.2 Transport individuel motorisé (TIM)

Les hypothèses de **prévision de trafic** retenues sont celles fixées par le SDAN. Notamment à l'accès depuis l'autoroute, il est prévu que le trafic passe de 27'000 véhicules/jour (actuellement) à 37'000 véhicules/jour (horizon 2020). Ce dernier chiffre doit être considéré comme une estimation haute, étant donné la limitation des capacités des réseaux hors agglomération, notamment de l'autoroute.

Le calcul de la génération de trafic tenant compte des potentiels PQ's Nyon + ICFF + SDAN conduit à une valeur maximale de 46'000 véhicules/jour (Scénario 2c, Ville de Nyon, TRANSITEC, 4 avril 2008). Cette valeur a néanmoins été réduite de 20% grâce aux mesures prévues en faveur des transports en commun et des mobilités douces.




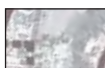
L'étude a également pris en compte les **exigences d'image** fixées pour la RDU. Les objectifs du SDAN imposent de faire mieux qu'une route de contournement banale, avec une voie centrale encadrée de contre-roues et bordée de parkings. La RDU doit créer au plus vite une image et des ambiances de haute qualité, qui permettent à la frange nord de l'agglomération d'attirer des activités internationales et des entreprises de la nouvelle économie, très sensibles au statut des lieux et à l'attrait des paysages.

***Le projet traite la RDU, non comme un «tuyau» à débiter des voitures, identique sur toute la longueur de son tracé, mais comme un espace public différencié selon les secteurs traversés, développant une intégration poussée aux contextes bâtis et aux paysages.*** Cette différenciation est justifiée par trois types de raisons convergentes: circulations, urbanisation, paysage.

\* cf. "Etude des jonctions autoroutières de l'Ouest vaudois, traitement des dysfonctionnements", Régionyon R. Weidmann, 7 octobre 2009

Le projet de la RDU doit être coordonné avec l'étude des jonctions autoroutières de l'Ouest vaudois\*. En effet, il faut prendre en considération le développement dans un contexte plus large, englobant les jonctions autoroutières de Nyon et de Gland. Pour éviter une surcharge sur la route de l'Etraz à Prangins, il faut que la RDU soit réalisée entièrement au moment de l'ouverture de la nouvelle jonction prévue à Gland.

### Schéma du TIM

- Réseau primaire 
- Réseau secondaire 
- «Médiane» 
- «Liaison Morâche-Marchandises»   
(projet)

La RDU fait partie d'un réseau routier clairement hiérarchisé. Le tronçon de la «Liaison Morâche-Marchandises» (desserte automobile des quartiers riverains et passage des transports publics et des mobilités douces) est une contribution importante à l'idée de l'agglomération compacte centrée sur l'interface de la Gare CFF de Nyon.





*Ce chapitre est à coordonner avec le chantier no3 du SDAN "Mobilité douce et espaces publics"*

### 3.2.3 Mobilités douces




La création de la RDU permettra d'alléger la pression de l'automobile sur les espaces publics à l'intérieur de l'agglomération compacte, à Eysins, Nyon et Prangins.

En outre, le traitement de la RDU permettra

- d'assurer la circulation des vélos et des piétons en toute sécurité sur toute la longueur de la RDU et d'irriguer les quartiers riverains,
- d'offrir des conditions différenciées et des ambiances spécifiques sur ses quatre tronçons:
  - ambiance villageoise à Eysins,
  - allées plantées de caractère urbain à Nyon, avec facilités de déplacement et de traversées pour les piétons et les deux-roues,
  - route de campagne au franchissement de l'Asse
  - voie paysagère à Prangins, avec prolongement des réseaux de mobilités douces à l'intérieur des quartiers au sud, profitant d'espaces verts reliés à la Médiane.

Les cheminements pour les vélos et les piétons le long de la RDU s'inscrivent dans le réseau de mobilité douce de l'agglomération compacte.

*Schéma des mobilités douces et ambiances paysagères le long de la RDU*

Réseau TIM   
 «Médiane»   
 Mobilités douces 





### 3.2.4 Transports publics

De même, la création de la RDU permettra de faciliter la circulation des transports publics, notamment sur la «Médiane».

Au fur et à mesure de la densification des quartiers desservis par la RDU, il sera possible d'assurer une desserte de transports publics de niveau urbain, notamment en liaison avec le renforcement de la desserte du NStCM.

Il est prématuré de chercher à préfigurer les lignes à mettre en oeuvre, sachant que le réseau de l'agglomération restera durablement centré sur l'interface multimodale de la gare, mais que des liaisons tangentielles seront nécessaires à terme.

Un réseau composé de trois lignes urbaines diamétrales pour le centre ville de Nyon et d'une ligne reliant Nyon à Gland pourrait être une bonne hypothèse. Une solution avec une ligne circulaire, peu appréciée des voyageurs, devrait être évitée.

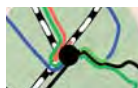
Une coordination doit être assurée avec les études relatives au NStCM (chantier 2 et étude régionale) et aux transports publics routiers (chantier 4).

*Un réseau composé de trois lignes urbaines diamétrales pour le centre ville de Nyon et d'une ligne reliant Nyon à Gland paraît être une bonne hypothèse. Une solution avec une ligne circulaire, peu appréciée des voyageurs, devrait être évitée.*

Zone desservie  
par les trans-  
ports publics



Interface bus



### **3.3 Environnement**

Ce chapitre identifie les différents domaines du développement durable qui devront être approfondis dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement lors des différentes étapes de réalisation de la RDU\*. L'étude d'impact sur l'environnement doit être réalisée sur l'ensemble du projet et non aux différentes étapes de réalisation.

#### **3.3.1 Utilisation rationnelle de l'énergie**

Les nouveaux bâtiments dans les zones de construction existantes et dans les futurs plans de quartier devront correspondre à l'état de la technique (aujourd'hui: exigences Minergie). Les nouveaux plans de quartier prescriront un standard qui assure un développement durable à l'état actuel (Minergie ECO ou quartier 2'000W).

Un choix de variantes selon l'état de la technique la plus avancée peut être proposé.

#### **3.3.2 Protection de l'air et du climat**

La construction de nouvelles infrastructures et de nouveaux quartiers provoquera de nouvelles sources de pollution atmosphérique (trafic, chauffage, etc.). Néanmoins, la nouvelle RDU donnera la possibilité de réorganiser le trafic dans toute la région et permettra, en particulier, de décharger les quartiers du trafic motorisé individuel.

#### **3.3.3 Protection contre le bruit et les vibrations**

L'axe de la RDU sera très chargé et il provoquera un bruit important. Toutefois, le projet permettra une réorganisation du trafic dans toute la région et donnera la possibilité d'assainir le centre de Nyon et les centres villageois.

Les points suivants permettent de dire qu'il sera possible de respecter les exigences de l'ordonnance sur la protection contre le bruit pour la nouvelle installation routière:

- largeur de l'installation et distance des fronts bâtis (env. 65 m),
- organisation du trafic,
- vitesse réduite du trafic (< 50km/h),
- revêtement peu bruyant (type Nanosoft).

Même avec un trafic élevé, il sera possible de respecter les valeurs de planification du degré de sensibilité III pour les locaux sensibles au bruit les plus proches.

\* cf. chapitre  
8.3 Environnement

### 3.3.4 Protection contre le rayonnement non ionisant

La ligne à haute tension (220 kV) Romanel - Verbois d'Alpiq traverse le périmètre de projet sur le territoire de la commune de Nyon.

Pour la délimitation de nouvelles zones à bâtir (ou la modification de la zone à bâtir délimitée après le 1<sup>er</sup> février 2000) et pour les nouvelles installations ou installations reconstruites, les valeurs limites de 1  $\mu$ T doivent être respectées (art. 16 de l'ORNI, ces valeurs sont décrites dans l'annexe 2).

Les endroits sensibles actuels, selon les plans de quartiers en vigueur, sont situés à environ 12.50 m de la ligne, où la densité de flux magnétique peut atteindre 15 à 20  $\mu$ T. Ces valeurs sont supérieures à la valeur limite d'installation de 1  $\mu$ T.

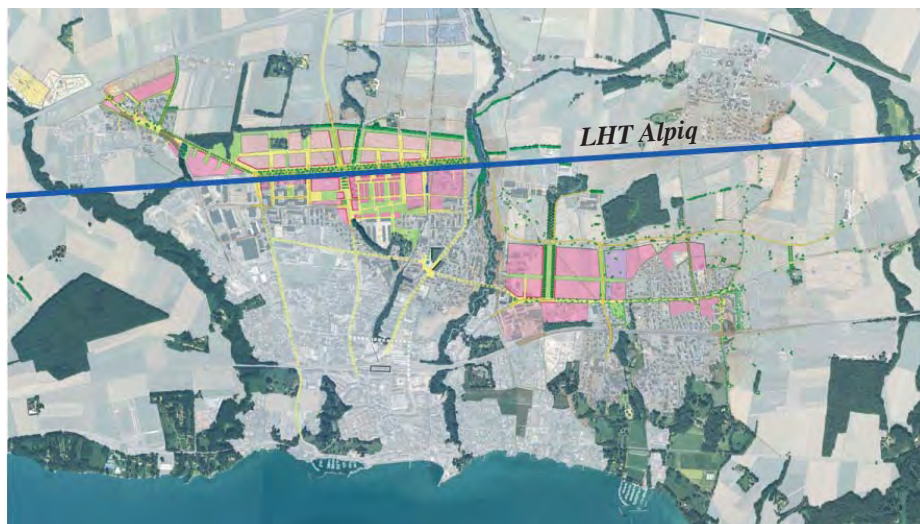
Selon l'ORNI et les caractéristiques de la ligne Alpiq, la limite de construction se situe environ à 33 m de l'axe de la ligne à haute tension pour une habitation de 10 m de hauteur.

Le déplacement de la ligne à mi-distance entre les fronts bâtis, se situerait à 32 m des bâtiments. Les projets de construction de hauteur inférieure à 8 m présenteraient une exposition inférieure à 1  $\mu$ T et seraient conforme à la valeur limite. Pour les constructions de hauteur supérieure, la densité de flux magnétique se situerait entre 1 et 2  $\mu$ T. Ce dépassement de la valeur limite est faible.

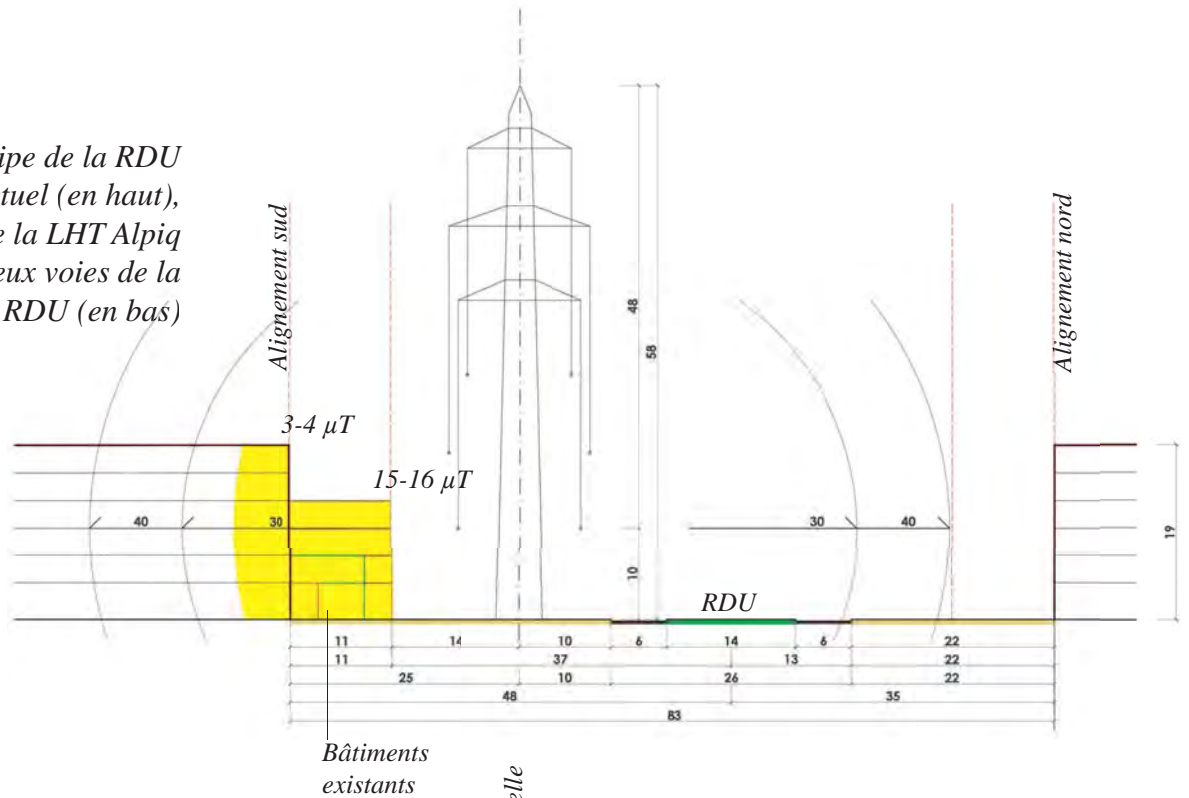
Le déplacement de la ligne à haute tension d'environ 18 m dans l'axe de la RDU serait une variante qui permettrait de réduire les nuisances des habitations existantes.

L'équipe d'étude propose qu'un avant-projet de déplacement de la ligne à haute tension soit étudié par Alpiq et que cet avant-projet se base sur la coupe proposée de la RDU.

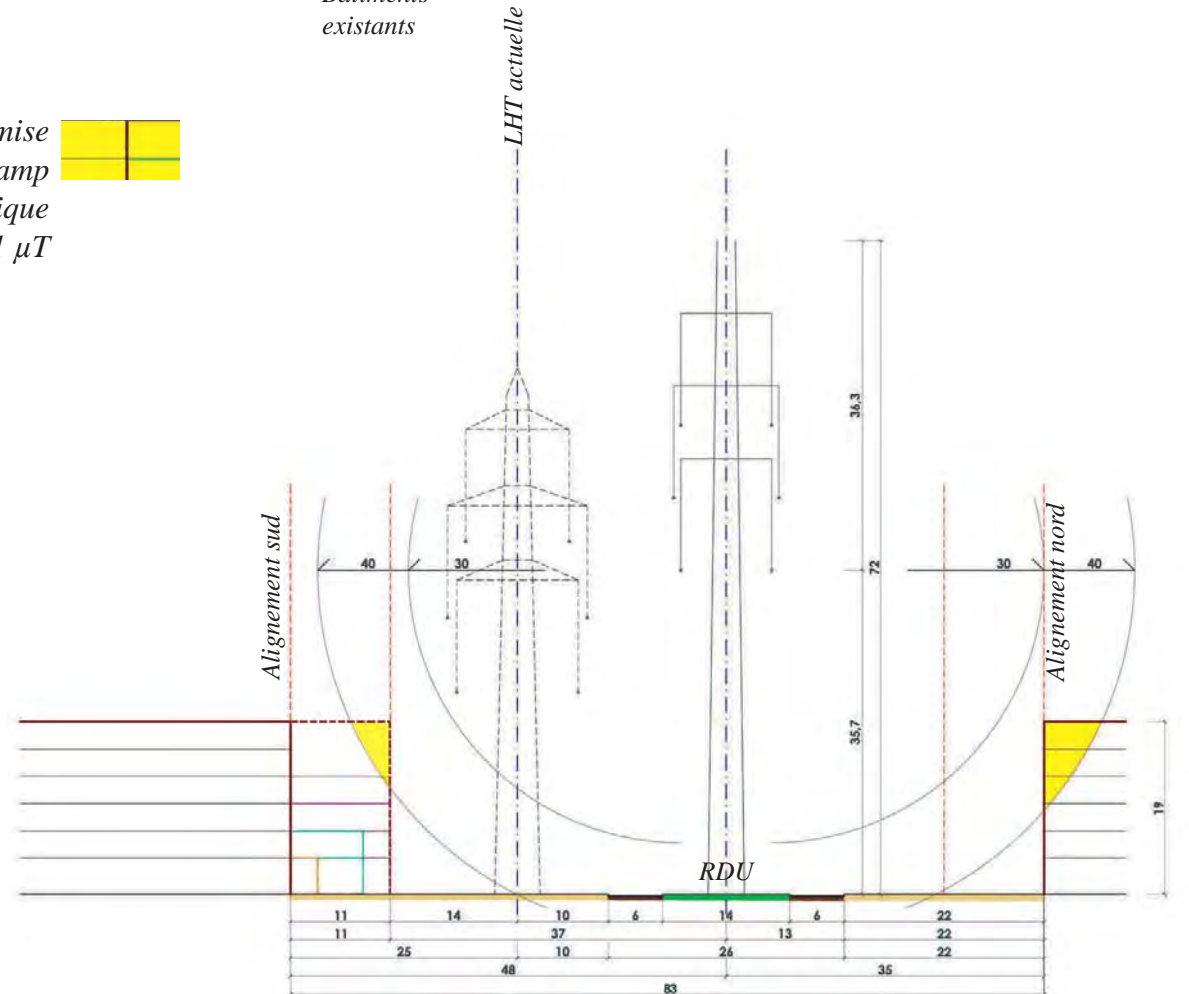
*La LHT Alpiq longe la RDU sur le territoire de la commune de Nyon. La proposition est de la déplacer dans l'axe de la RDU dans ce secteur.*



*Coupe de principe de la RDU  
 à Nyon: état actuel (en haut),  
 déplacement de la LHT Alpiq  
 au centre des deux voies de la  
 RDU (en bas)*



Zone soumise  
 à un champ  
 électromagnétique  
 supérieur à  $1 \mu T$



## ***Avantages et inconvénients de la ligne à haute tension Alpiq existante et déplacée***

### ***LHT existante***

#### ***PQ Petite Prairie***

Rangée de bâtiments longeant la RDU non conforme à l'ORNI, mais admis selon PQ approuvé

#### ***PQ En Gravette***

Recul du front bâti futur en conformité à l'ORNI, élaboration d'un nouveau PQ

#### ***PQ Les Fontaines***

Situation actuelle figée à long terme, aménagement compromis d'un front bâti plus accentué qu'aujourd'hui

#### ***Alignement sud RDU***

Alignement discontinu, hétéroclite, peu attractif

#### ***Alignement nord RDU***

Alignement peut être rapproché de la chaussée de la RDU, mais ne représente pas d'avantages (bruit, aménagements extérieurs au pied des immeubles)

#### ***Aménagement paysager RDU***

Restriction de hauteur pour la rangée de plantations sous la ligne, aspect hétérogène du mail arboré

#### ***Impact sur le grand paysage***

Pylônes actuels larges et peu attractifs, visibles de loin, fils électriques pendent jusqu'à 10m du sol

#### ***Réserve de terrain (bande médiane de la RDU)***

Bande médiane d'une largeur de 12m reste intacte en tant que réserve à long terme pour des éventuelles infrastructures futures

### ***LHT déplacée (bande médiane RDU)***

Toutes les constructions conformes à l'ORNI

Front bâti du futur PQ peut se réaliser sur le même alignement que celui du quartier de la Petite Prairie

Possibilité d'aménager un front bâti (respectant l'ORNI) plus important qu'aujourd'hui, meilleure utilisation des potentiels à bâtir, nouvel alignement par modification du PQ actuel

Aménagement d'un alignement continu et urbain possible

Alignement reculé de 11m par rapport au concept RDU 2008

Plus favorable pour les plantations, aspect homogène du mail arboré

Nouveaux pylônes probablement plus hauts et plus nombreux, mais plus esthétiques que les existants

Réserve de terrain de la bande médiane compromise par l'implantation des pylônes



### 3.3.5 Protection des eaux

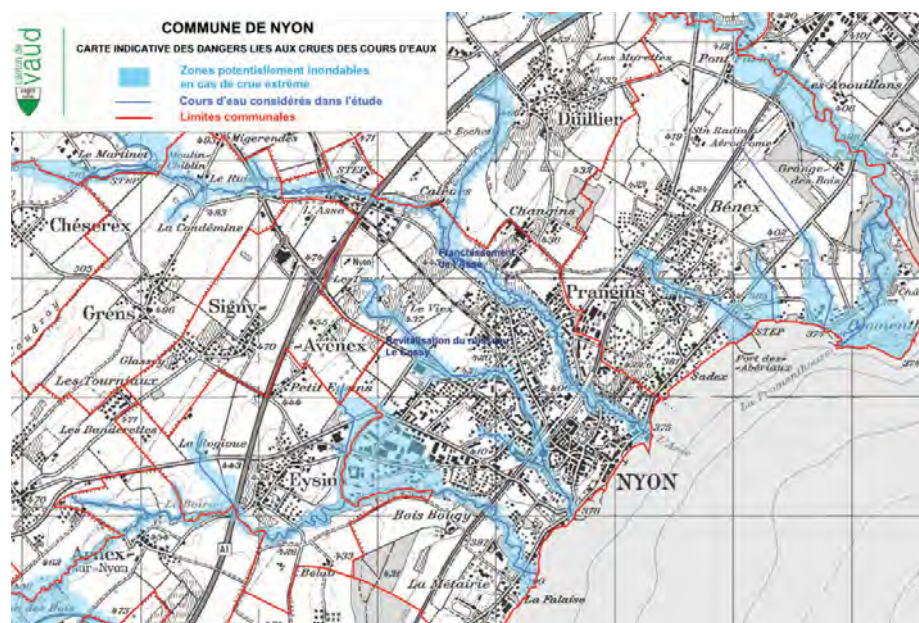
#### *Eaux souterraines*

Le périmètre d'étude se situe en secteur B de protection des eaux et en secteur A à proximité des cours d'eau et des rivières.

#### *Eaux superficielles*

Les passages au droit du ruisseau du Cossy et de l'Asse se situent dans le périmètre des cartes indicatives de danger.

- Revitalisation du ruisseau Le Cossy:  
ce ruisseau sera remis à ciel ouvert. Il devra être inscrit au domaine public. Comme il peut provoquer des inondations, la gestion de ces eaux est à développer, p.ex. sous forme de zones de rétention en dehors du périmètre de projet.
- Franchissement de l'Asse:  
Une autorisation spéciale doit être demandée auprès du SESA pour franchir le domaine public.  
Une autorisation spéciale doit être délivrée par le CCFN pour le franchissement de l'Asse.



*Carte indicative des dangers liés aux crues des cours d'eaux: les zones potentiellement inondables en cas de crues extrêmes sont indiquées en bleu (source: SESA 2006)*

### ***Eaux à évacuer***

Les eaux à évacuer devront être séparées selon deux réseaux distincts, les eaux claires et les eaux usées. Les eaux claires seront éventuellement acheminées dans les cours d'eau les plus proches, après avoir vérifié s'ils sont en mesure de recevoir toute nouvelle augmentation de leur débit. Les eaux usées seront acheminées à la station d'épuration.

Le projet induira une augmentation des surfaces imperméabilisées. Afin de ne pas surcharger le réseau, des méthodes de gestion des eaux à la parcelle devront être envisagées. Des techniques de gestion des eaux pluviales devront être proposées dans le cadre des plans de quartier (bassins de rétention).

De plus, les zones potentiellement inondables nécessitent des précautions accrues.

### ***3.3.6 Sites pollués***

Le périmètre de projet comprend des sites classés au cadastre des sites pollués. Ces sites sont des aires d'exploitation anciennes ou en cours d'activité (garages, pressing ou des activités industrielles de type décolletage ou boulonnerie). Ces sites pollués ne nécessitent ni surveillance, ni assainissement.



*Extrait du cadastre des sites pollués: les sites pollués sont indiqués par des points bleus*

L'ancienne décharge «Mont Trotty» inscrite au cadastre des sites pollués se situe à proximité du tracé de la RDU sur le territoire de la commune de Prangins (508'447 / 140'310). 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.

Les matériaux excavés devraient être évacués selon des filières conformes à l'ordonnance sur le traitement des déchets. Les polluants actuellement immobiles par la présence de surfaces étanches ne devraient pas, suite à des aménagements, faire migrer les polluants qui pourraient être présents.

### ***3.3.7 Conservation de la forêt***

Trois secteurs, situés dans le périmètre de projet, sont soumis au régime forestier :

- le bois au lieu dit «Terre Bonne» au bord de la route cantonale sur la commune d'Eysins,
- les berges boisées de l'Asse sur la commune de Nyon,
- le «Bois de la Cour» sur les communes de Prangins et Duilliers.

Des défrichements sont à prévoir dans plusieurs secteurs:

- au niveau du PPA Terre-Bonne / Nipy,
- le franchissement du cordon boisé du Vallon de l'Asse pour l'emprise de l'ouvrage d'art,
- au niveau des forêts urbaines à proximité des habitations.

Un défrichement minimum sera prévu à ces endroits.

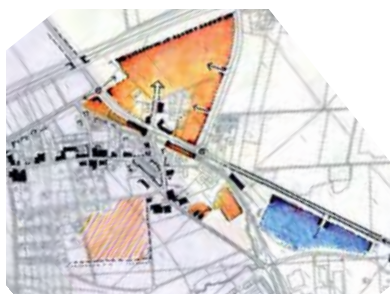
Le franchissement de l'Asse nécessitera un défrichement, mais il peut être compensé par une reforestation en aval du pont, entre le bras du ruisseau et le cours d'eau canalisé afin d'épaissir le cordon boisé existant et assurer une continuité de ces berges boisées.

L'impact du franchissement de l'Asse et la pertinence de la mesure de compensation précitée seront analysés dans le cadre de l'étude d'impact sur l'environnement.

### ***3.3.8 Protection de la nature***

La RDU créera une barrière supplémentaire pour la faune et la flore et modifiera de manière importante le paysage. Une attention particulière sera portée à l'ensemble des milieux naturels existants et à leur préservation.





*Le SDAN pour le secteur-clé  
d'Eysins*

Les impacts sur les coulées vertes (cours d'eau du Cossy, du Boiron et de l'Asse), qui constituent des passages pour la faune, seront limités au maximum. Les mesures de compensation viseront en priorité à créer de nouveaux passages pour la faune et améliorer les existants. L'étude d'impact sur l'environnement prendra en compte les aspects paysagers, de biodiversité, de complémentarité entre les milieux naturels et de fonctionnalité de ceux-ci (par exemple, passage pour la faune).

## *4 Eysins: une rue de village contemporaine*

### *4.1 Données de base*

M. Paul Müller, Syndic d'Eysins, a présenté les données de base de l'aménagement du secteur:

- préserver et renforcer le caractère de village
- maintenir entre Eysins et Nyon l'intervalle défini par le Coquestrabloz et la zone industrielle
- développer le village de part et de d'autre de la RDU
- éviter la création d'une impression de banlieue
- maintenir l'interface rail-route (bois, céréales, engins, etc.)

Le tronçon de la RDU situé sur la commune d'Eysins est parcouru par un trafic inférieur de moitié au tronçon situé à Nyon. Il prend deux caractères différents:

- Traversée du village



*Extrait du plan de synthèse du  
«Concept de développement  
urbain le long de la RDU».*

*En brun: les surfaces  
destinées à l'interface  
rail-route.*

*En jaune: l'espace public  
reliant les deux parties du  
village*



*Arriver à Eysins aujourd'hui:  
absence d'une image  
villageoise et impression  
d'une route traversant la  
campagne.*

*Les déficits visibles sont le  
giratoire, les candélabres, les  
plantations quelconques des  
jardins privés et du domaine  
public.*

*Un aménagement modérant  
la circulation et des grands  
arbres regroupés donnent à  
ce tronçon de la RDU un tout  
autre caractère.*

Un aménagement de voirie favorisant une bonne perméabilité entre les deux parties du village, en particulier pour les piétons et les cycles, doit être recherché. La création d'un espace public entre la route de Signy et la rue de l'église, éventuellement aménagé en zone de rencontre, est à étudier.

#### • Tronçon entre Eysins et Nyon

Un aménagement fonctionnel d'une image simple et claire laisse des options pour des arrêts de bus sur chaussée, voire des tourner-à-gauche pour desservir le secteur d'activités si nécessaire.

### 4.2 Traversée du village

Dans le village, la RDU s'intègre dans des espaces publics continus, dont les dimensions sont fixées par les bâtiments riverains. Elle traverse notamment plusieurs placettes, dont une remplacera le giratoire actuel.

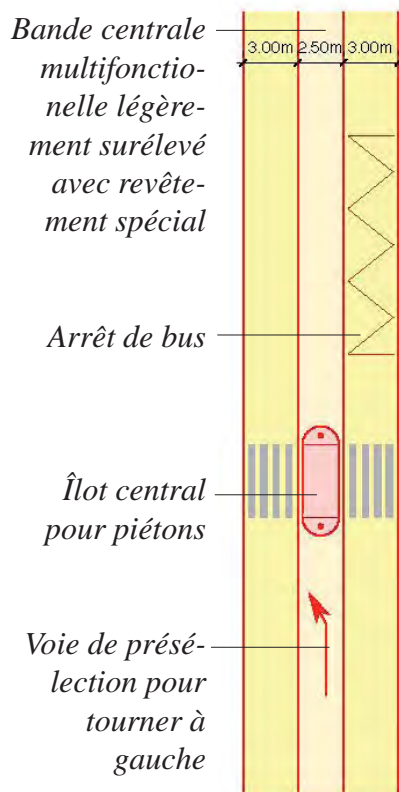
Conformément à des recettes qui ont fait leur preuve, l'étroitesse de la voie, l'absence de trottoirs rehaussés et la qualité des aménagements réalisés (plantation d'arbres, bancs pour les piétons, etc.) modéreront le trafic automobile. Les arrêts des TP sont situés dans la chaussée, une limitation de la vitesse à 30 km/h est encouragée. L'aménagement d'une voie réservée au bus n'est pas souhaitable, car elle élargirait la chaussée et irait à l'encontre de l'objectif de "recoudre" les deux parties du village.







*La RDU à trois voies entre  
Eysins et Nyon*



*Exemple à Birmensdorf ZH*

*Coupe de principe*

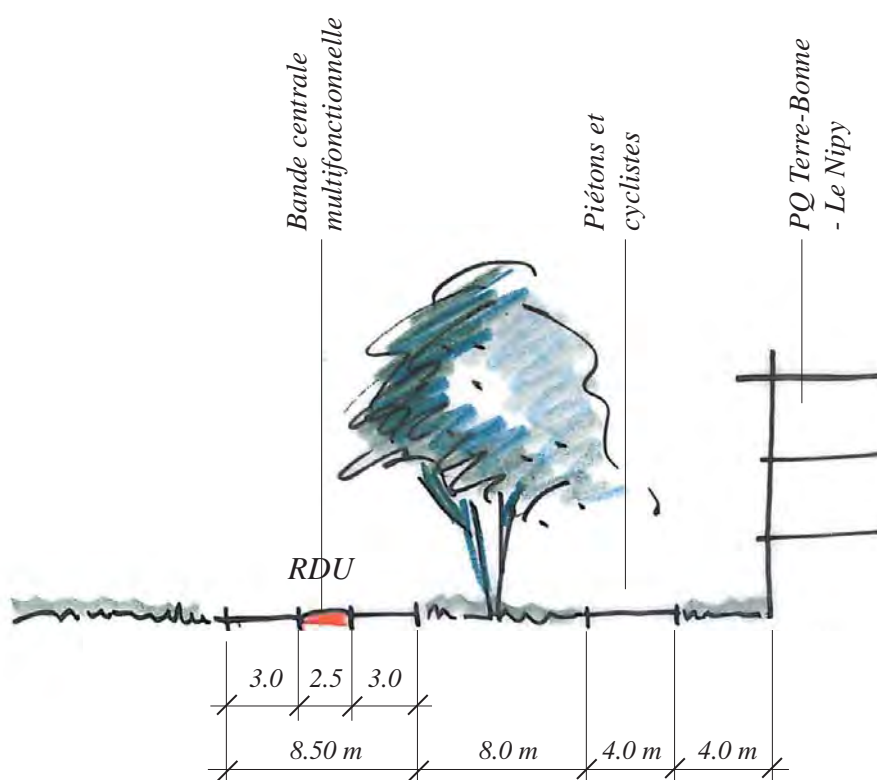
Dans cet espace public continu gagné, de nouvelles constructions peuvent être ajoutées pour offrir des locaux ouverts au public. Dans l'esprit de cette proposition, le garage actuel pourrait être converti en une épicerie, boulangerie, café-restaurant, etc.

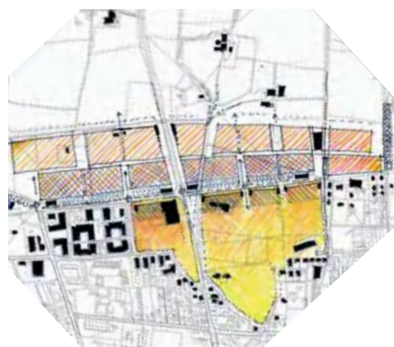
### 4.3 Tronçon entre Eysins et Nyon

Le tronçon de la RDU entre le village d'Eysins et Nyon longe un paysage agricole au nord et les terrains du secteur Terre-Bonne - Le Nipy au sud.

La RDU est à trois voies: une voie pour chaque sens et une bande centrale multifonctionnelle (sécurité et "tourner-à-gauche" occasionnels). Au sud, le paysage se prolonge par un parc qui pénètre entre les bâtiments d'activités, créant un environnement de haute qualité, apprécié par les activités haut de gamme prévues.

Une piste cyclable et un itinéraire piéton prennent place entre la RDU et les constructions. Ils seront abrités par un alignement d'arbres.





*Le SDAN pour le secteur-clé de Nyon: la Route de la Gravette entre la ville existante à densifier et les futurs champs de construction vers l'Autoroute.*

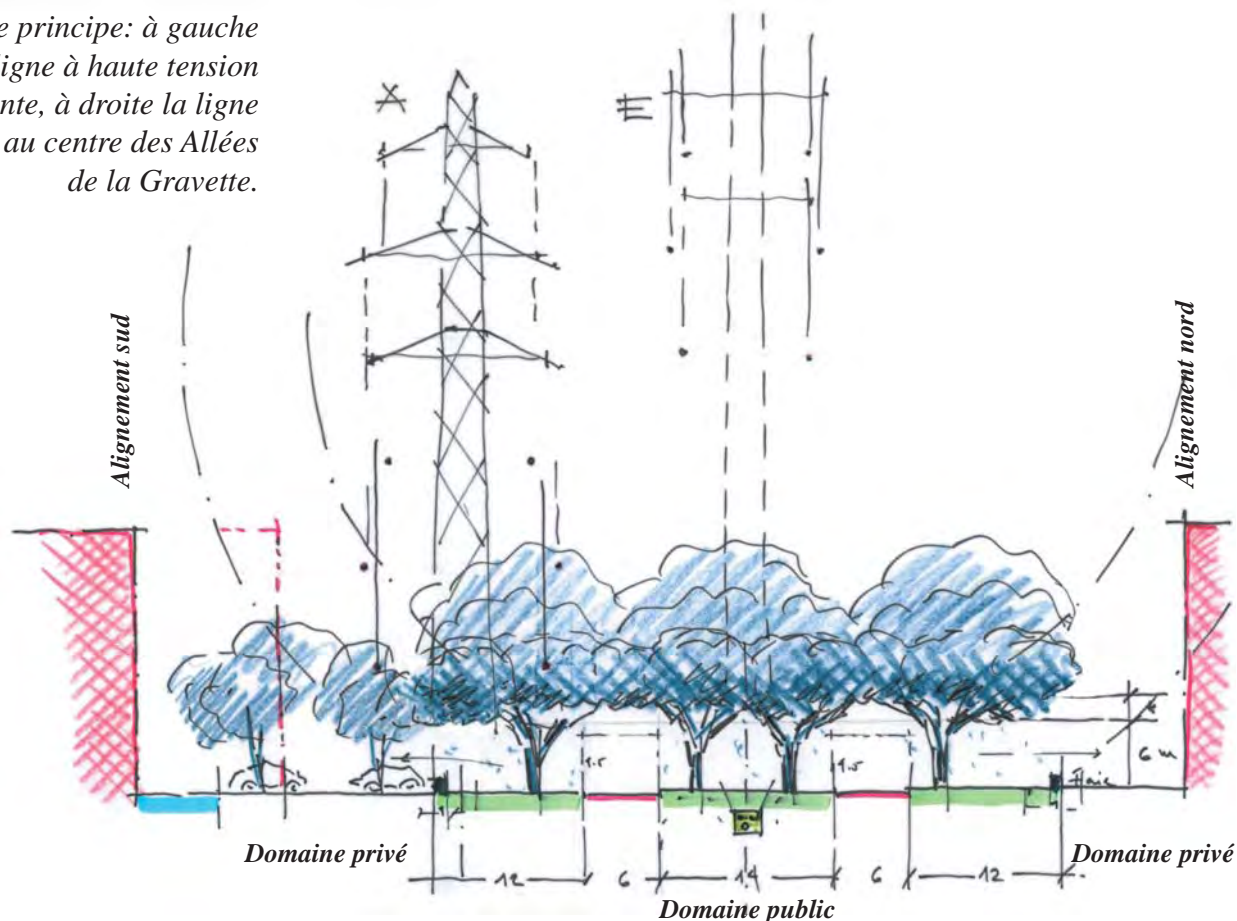
## 5 Nyon: les Allées de la Gravette

### 5.1 Données de base

- Le plan directeur communal de Nyon (1999) insiste sur
- les entrées de ville: «En tant que portes, elles doivent clairement exprimer l'espace de transition entre l'intérieur et l'extérieur, ceci afin de renseigner et orienter l'automobiliste sur sa situation en milieu urbain et l'inciter à adopter un comportement adapté (...)
  - les radiales, qui «doivent avant tout devenir les éléments unificateurs de la commune de Nyon» (...), «forment un faisceau dirigé vers le noyau formé par la ville historique, canaux d'entrée et sortie de la ville».

La contrainte de non aedificandi, imposée par le passage de la ligne électrique à haute tension Alpiq, rend disponible un très vaste espace pour le passage de la RDU et la création d'un lieu urbain à forte valeur d'image pour l'agglomération.

*Coupe de principe: à gauche la ligne à haute tension existante, à droite la ligne déplacée au centre des Allées de la Gravette.*





## 5.2 Espace fonctionnel et identitaire

La proposition est d'exploiter cette contrainte incontournable de non aedificandi pour créer un espace urbain exceptionnel:

- assurant ses fonctions de circulation par un système en U (U-turn) de deux allées parallèles, supprimant la nécessité de contre-allées,
- maximisant les surfaces disponibles pour d'autres usages, piétons et deux-roues, ou tenues en réserve pour des utilisations futures difficilement prévisibles (circulation d'un transport public en site propre, etc.),
- planté par 4 alignements d'arbres créant un mail urbain fortement reconnaissable, qui structurera durablement la frange nord de l'agglomération nyonnaise.

*Extrait du plan de synthèse du  
 «Concept de développement  
 urbain le long de la RDU»*







*Exemple d'un axe urbain arborisé à La Haie, NL*

### **5.3 Frange nord paysagère**

Un grand mail d'arbres englobe la RDU. Pour celui qui s'approche de l'autoroute, Nyon apparaît comme ville compacte avec une ceinture verte architecturée. Les paysages agricoles et de délaissement se situent devant ses portes (esquisse en bas).

A plus long terme, les Allées seront incluses dans l'urbanisation, structurant fortement la frange nord de l'agglomération nyonnaise.



*Vue depuis la Vuarpillère sur Nyon avec les Allées de la Gravette plantées, formant la nouvelle limite et façade de la ville*

*Des allées avec des affectations variées: chacune représente une image à valeur identitaire forte*





*Situation actuelle à la hauteur du collège Champittet : une contre-allée, des places de parking et des plantations incohérentes font un espace public sans valeur d'image et peu convivial pour les non motorisés.*

*Principe d'accès et de desserte à l'agglomération compacte de la RDU*

*Exemples de trajet:  
 Route Blanche-Route de Signy  
 Route Blanche-Prangins*

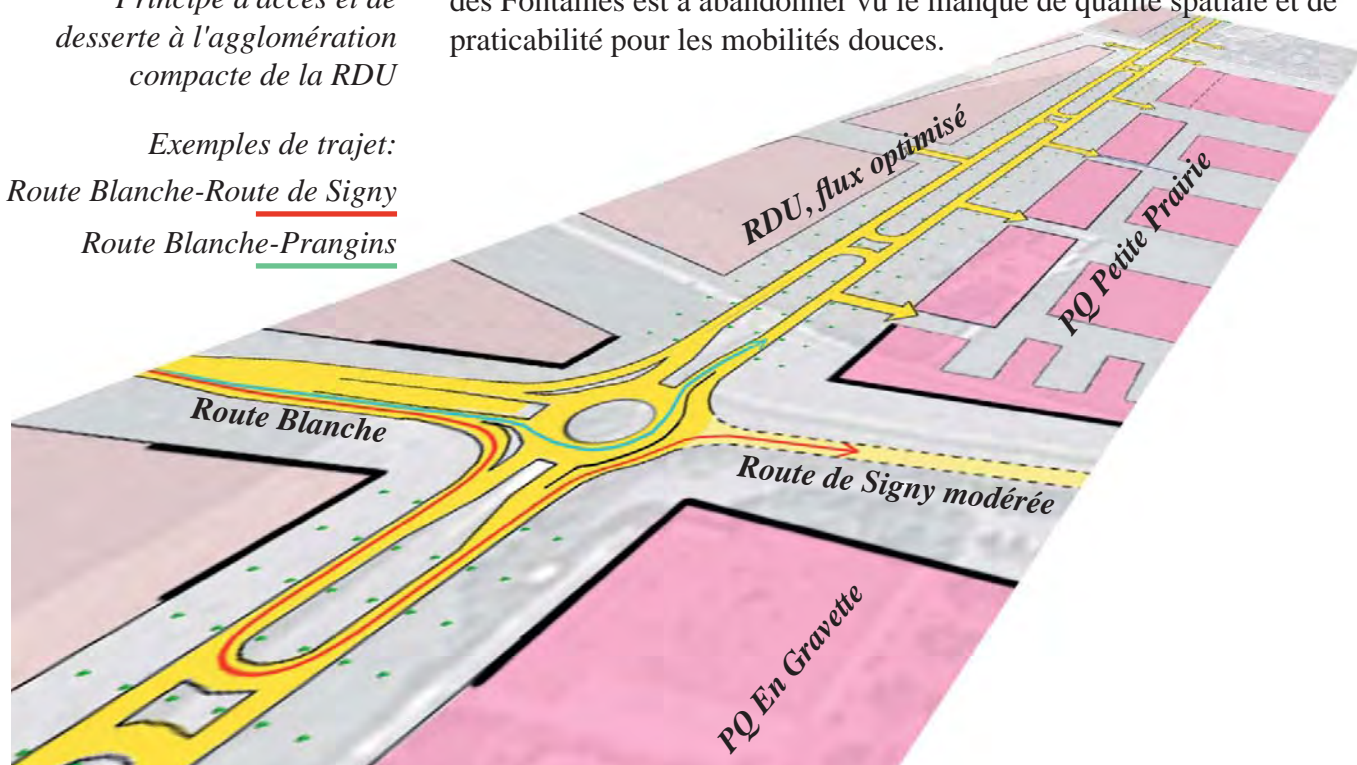
#### 5.4 Axe chargé de trafic

Le tronçon de la RDU situé sur la commune de Nyon est celui qui prend en charge le trafic le plus important, notamment les liaisons entre l'autoroute et l'axe de la RDU. Pour gérer le trafic de transit et local, on dispose d'un espace exceptionnellement important. L'objectif est donc inverse de celui de bien d'autres agglomérations: non pas économiser l'espace en prévoyant des voies les plus compactes possibles, mais profiter de cette opportunité rare pour gérer au mieux les trafics tout en créant un espace public de haute qualité.

La proposition consiste à séparer deux «allées» reliées par des U, qui assurent

- le trafic de transit: une allée à deux voies est disponible dans chaque sens, de largeur réduite de façon à limiter la vitesse tout en offrant une grande capacité
- les accès aux quartiers riverains sans contre-routes, les U permettant d'effectuer tous les demi-tours nécessaires dans les meilleures conditions pour la fluidité du trafic.

D'importants espaces sont disponibles, de part et d'autre et entre les «allées»: des axes de mobilité douce agréables à fréquenter. Le système des contre-routes utilisé aujourd'hui à la hauteur du quartier des Fontaines est à abandonner vu le manque de qualité spatiale et de praticabilité pour les mobilités douces.

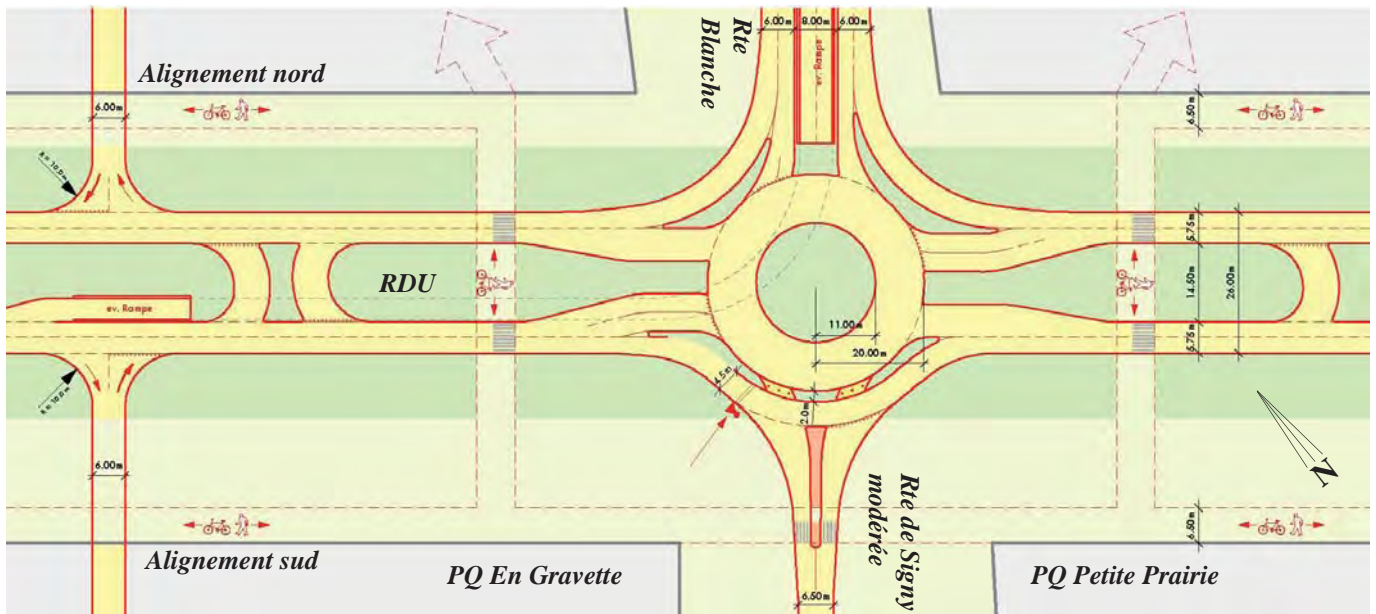




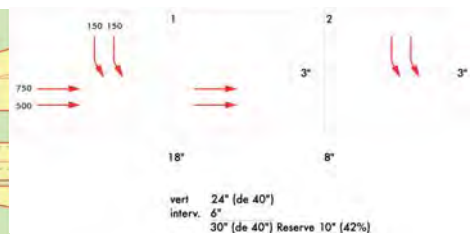
### 5.5 Le noeud en Gravette

*Dimensions proposées du giratoire et aménagement des voies: les cheminements pour piétons et cyclistes sont organisés séparément dans les espaces latéraux, assurant un accès direct aux rez-de-chaussée des constructions existantes et futures.*

Un seul giratoire est nécessaire, dans l'axe de l'accès à l'autoroute pour assurer une fluidité suffisante. Il est traité de façon à dissuader l'entrée dans l'agglomération compacte, en compliquant l'accès automobile depuis l'autoroute vers la route de Signy, dont l'aménagement pourra réserver une place plus importante aux mobilités douces. Le giratoire pourrait intégrer une rampe d'accès à une voie en sous-sol, pour une éventuelle liaison directe entre la Route de la Gravette et l'accès à l'autoroute sur la Route Blanche. La sortie du parking en sous-sol de la Migros pourrait y être intégrée.

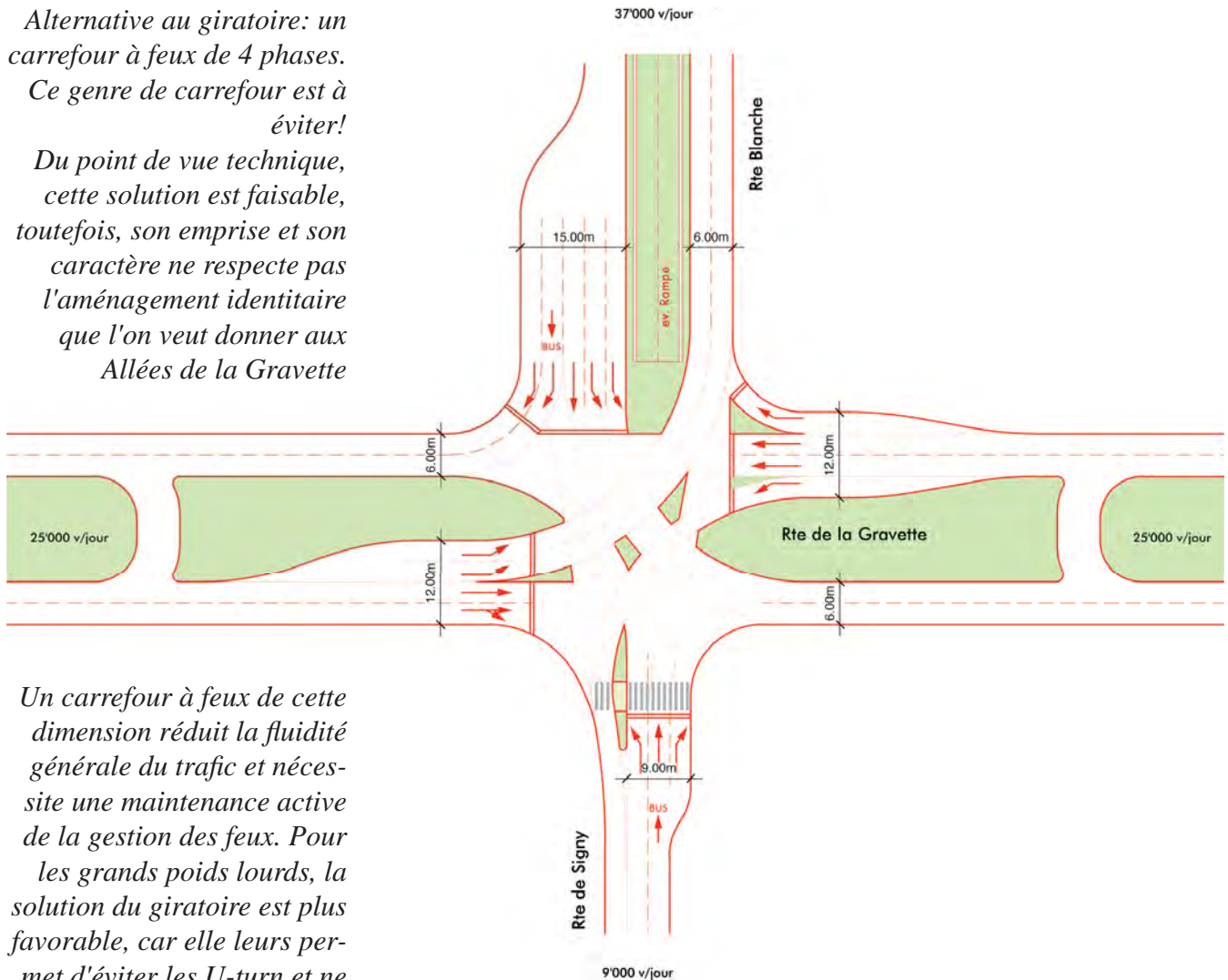


*Le système des U-turn (deux sens de circulation séparés d'une bande centrale de 14 m de large) est une géométrie routière connue en Espagne. Elle est réalisée à Alghero (Lungomare) par J. Busquets.*

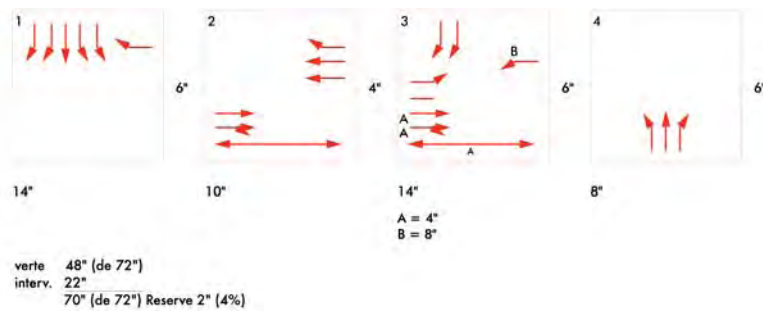
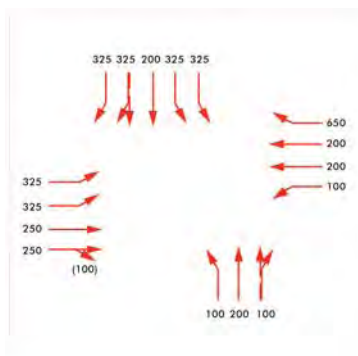


Grâce à l'effet de présélection et à la vitesse urbaine (50km/h), l'attente pour entrer sur la RDU depuis un U-turn est plus courte que 15 secondes (SN 640022) et pour changer de voie les conditions sont parfaitement acceptables. Au cas où les pointes de circulation seraient plus importantes que prévues, on peut installer un feu avec deux phases et un cycle de 40 secondes pour éviter tout problème de capacité et de sécurité.

*Alternative au giratoire: un carrefour à feux de 4 phases.  
Ce genre de carrefour est à éviter!  
Du point de vue technique, cette solution est faisable, toutefois, son emprise et son caractère ne respecte pas l'aménagement identitaire que l'on veut donner aux Allées de la Gravette*



*Un carrefour à feux de cette dimension réduit la fluidité générale du trafic et nécessite une maintenance active de la gestion des feux. Pour les grands poids lourds, la solution du giratoire est plus favorable, car elle leur permet d'éviter les U-turn et ne provoque pas d'interférences avec le trafic parallèle sur les voies de la RDU.*







*Un cours d'eau dans un quartier d'habitation (en haut) et en milieu urbain (en bas).  
Images: Döltschibach et Nebelbach à Zurich*

### 5.6 Revitalisation du ruisseau Le Cossy

Le ruisseau Le Cossy, traversant la RDU, pourra être revitalisé, avec un aménagement de caractère campagnard au nord, plus urbain au sud.



*Tronçons à aménager à ciel ouvert*

*Extrait du plan de synthèse du  
«Concept de développement  
urbain le long de la RDU»*

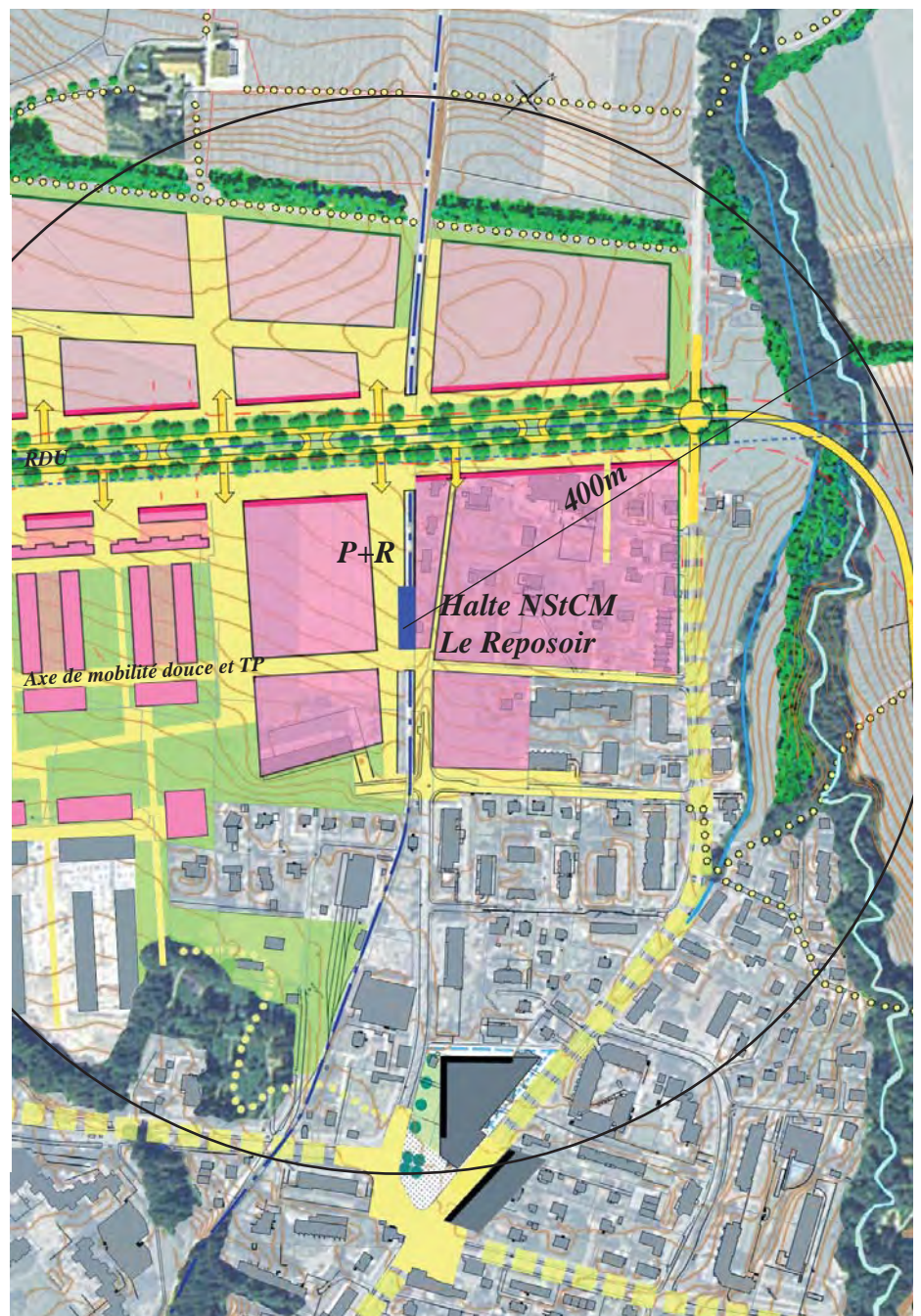


### 5.7 Passage et gare du NStCM

La halte du NStCM sera bien positionnée par rapport au réseau de mobilité douce et les secteurs à densifier du quartier. La traversée des Allées de la Gravette par le chemin de fer est prévue en souterrain. La localisation précise du P+R sera définie lors de l'élaboration du projet du secteur voisin.



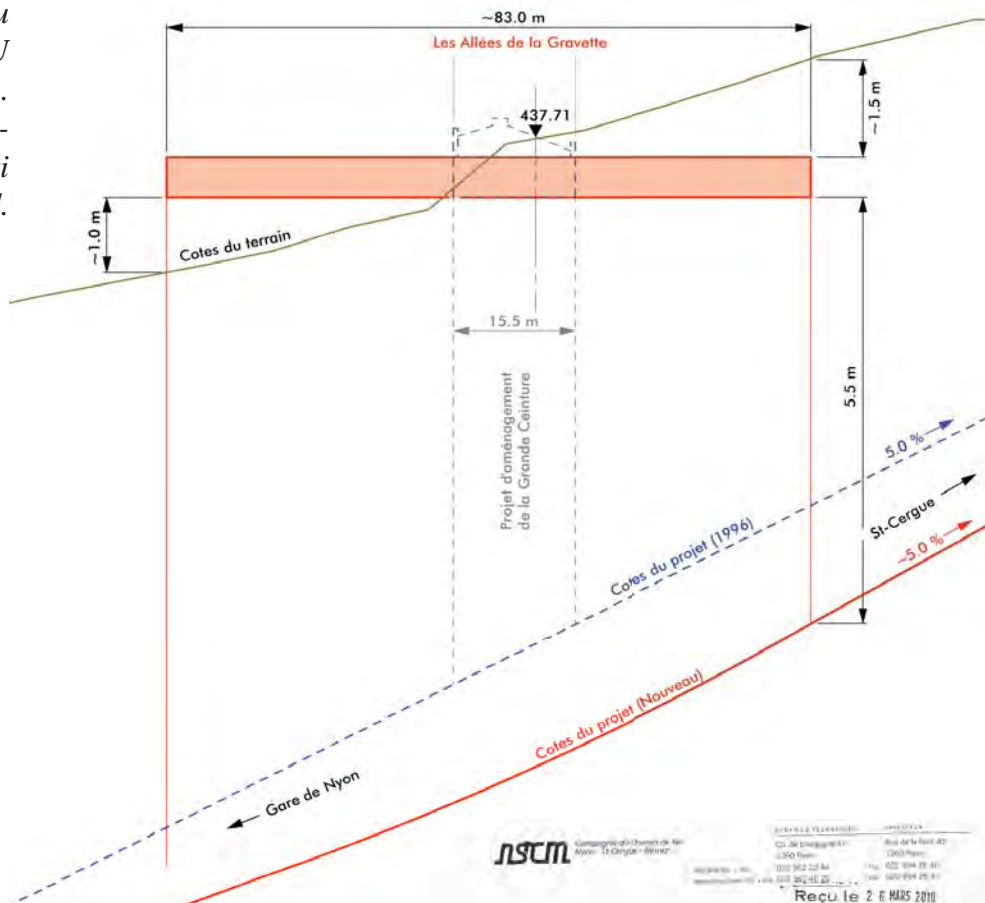
*Localisation des P&R:  
 une stratégie de parkings  
 décentralisés, à proximité  
 des haltes du NStCM est plus  
 favorable pour les usagers*



*Extrait du plan de synthèse du  
 «Concept de développement  
 urbain le long de la RDU»*



Schéma du franchissement du  
NStCM sous la RDU  
(profil en long).  
Les 83 m représentent la lar-  
geur de la RDU, de front bâti  
nord au front bâti sud.



**NSCM** Compagnie du Chemin de Fer  
Nyon - St-Cergue - Yverdon

Reçu le 26 MARS 2010

Conseil Régional  
du District de Nyon  
Rue du Marché 10  
1250 NYON

Nyon, le 24 mars 2010

#### Réalisation du projet RDU

Monsieur,

Nous nous référons à votre courrier du 3 février dernier, portant sur la réalisation du projet cité en marge.

Nous avons pris connaissance du concept de développement urbain le long de la route de distribution RDU avec beaucoup d'intérêt. Notre attention s'est spécialement portée sur le franchissement de la ligne du NStCM, ce qui nous incite à vous faire part des remarques suivantes.

- Porter la largeur de la RDU à 83 m au lieu des 15.50 m prévus initialement, à une incidence technique importante sur la ligne du NStCM. En effet, le schéma du franchissement du NStCM, page 32 du Concept Feddersen & Klottermann, conduit à un abaissement de la voie d'environ 1.50 m. Le point de raccordement avec la voie existante serait reporté de 160 m au minimum. Cela signifie également, que le tronçon en pente de 50‰, serait allongé de 160 m.

Ceci a un impact sur la vitesse des trains descendant en direction de Nyon, puisque celle-ci devrait être limitée à 50km/h au lieu des 65km/h actuels. Les temps de parcours pris en considération pour l'établissement de l'horaire cadencé au 15' entre Nyon et Grenchen seraient de ce fait péjorés. Ce point devrait faire l'objet d'un complément d'étude.

- Financièrement, la Loi sur les chemins de fer (LCdF) stipule à l'article 25, que « Lorsqu'un croisement doit être établi entre (...) une nouvelle route publique et le chemin de fer, le propriétaire de la nouvelle voie de communication supporte les frais de toute l'installation au lieu de croisement ».

Une participation du chemin de fer aux frais de l'ouvrage pourrait être envisagée; qui serait justifiée par une réserve de largeur destinée à un futur débouquement de la voie.

En espérant avoir répondu à votre attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Richard Zaugg  
Directeur

Michel Dürumex  
Responsable infrastructure

Doc. n° 1 - Conseil Régional RDU 24.02.10

Document communiqué en vertu de la Loi sur l'accès à l'information  
14.04.2010 14:03:00

Prise de position du NStCM,  
mars 2010.

## *6 Nyon, le franchissement de l'Asse: une route de campagne*

### **6.1 Données de base**

Au-delà de l'axe rectiligne des allées de Nyon, imposé par la ligne électrique à haute tension, le troisième tronçon de la RDU est moins chargé en trafic et prend un caractère plus paysager. Le tronçon à construire pour franchir l'Asse se trouve sur la commune de Nyon. Selon le SDAN, qui ne fournit pas d'autre précision, il traverse un intervalle de campagne séparant les tronçons de Nyon et Prangins.

Les données sont:

- Le vallon de l'Asse est un couloir écologique important traversant l'agglomération compacte. Les impacts négatifs d'un franchissement ne doivent pas toucher la perméabilité aux espèces et la ventilation naturelle (échanges de masses d'air).
- L'ancien canal portant l'eau du vallon de l'Asse supérieur vers la ville de Nyon est à maintenir.
- Les coteaux avec leurs murs et vignes comme élément paysager fortement identitaire sont à traiter avec soin.

### **6.2 Variante retenue pour franchir le vallon**

Pour le franchissement du vallon de l'Asse par un pont à double voie et l'embranchement à la route de Duillier, plusieurs variantes ont été étudiées, plus ou moins intégrées à la topographie et situées plus ou moins proches du château de Changins.

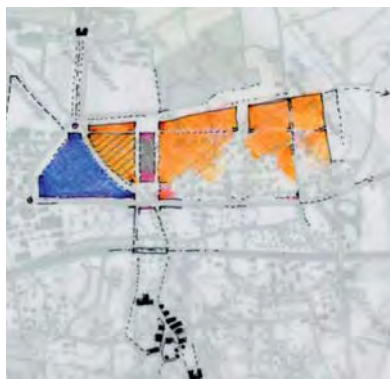
Les caractéristiques de la variante choisie sont les suivantes:

- Respect des alignements actuellement en force pour la traversée de l'Asse, puis dans la partie sud, débordement de l'alignement pour mieux respecter la topographie et éviter une importante tranchée et de grands murs de soutènement.
- Respect de la topographie: la route s'enroule autour de la colline en suivant les courbes de niveau.
- Route peu visible dans le paysage: elle est située au bas du coteau.
- Distance respectable avec le Château de Changins et ses dépendances.
- Préservation des terres agricoles: l'urbanisation dans ce secteur s'arrête au pied de la colline.
- Embranchement harmonieux sur la suite de la RDU à Prangins au caractère paysager.



*Extrait du plan de synthèse du  
«Concept de développement  
urbain le long de la RDU»*





*Le secteur-clé de Prangins  
 selon le SDAN*

## *7 Prangins: une voie paysagère*

### **7.1 Données de base**

La révision du plan directeur communal de Prangins est en cours (mandat DeLaMa). Ses principales volontés sont:

- tisser des liens entre les quartiers, du nord jusqu'au lac
- densifier dans l'existant et, surtout, réaliser des structures plus denses aux endroits stratégiques bien desservis par les transports publics
- préserver les abords du château de Changins
- requalifier la route de l'Etraz, où les transports publics et les mobilités douces devront avoir la priorité.

### **7.2 Une voie en limite nord de l'urbanisation**

La RDU longe la limite nord de l'urbanisation future. Elle croise plusieurs allées et pelouses perpendiculaires, qui structurent les constructions actuelles (allée du Château) et futures et relient la RDU à la route de l'Etraz («Médiane»).

*Extrait du plan de synthèse du  
 «Concept de développement  
 urbain le long de la RDU»*





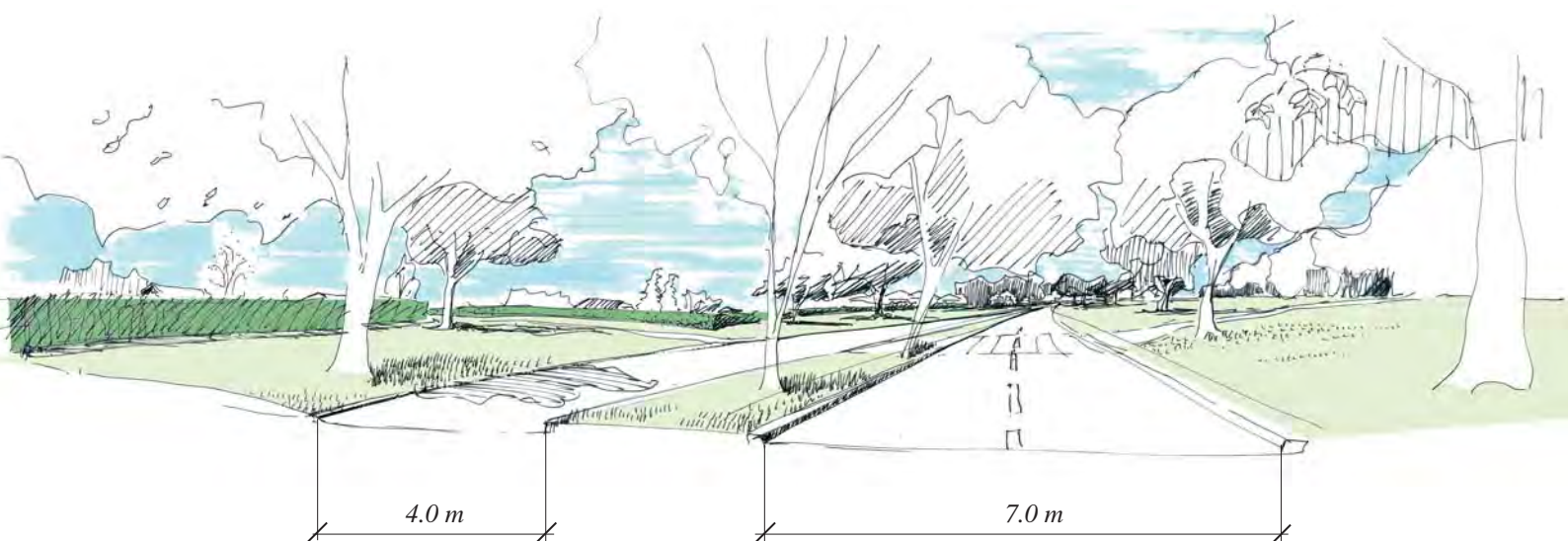
*Image de référence:  
«parkway» aux Etats Unis,  
années 1920*

Avant la réalisation des urbanisations au sud, la RDU sera une voie paysagère de 7m de large avec une piste isolée de 4m pour la mobilité douce. L'arborisation de bord de route complètera le réseau écologique régional (Lignes directrices du plan directeur régional).

A terme, la RDU limitera l'urbanisation. Des allées perpendiculaires prolongeront la campagne dans le bâti et relieront la RDU à la «Médiane» et au lac.

Pour des raisons de protection contre le bruit, l'assise de la RDU se situe légèrement plus bas que les nouveaux quartiers.

*Perspective sur la nouvelle  
voie paysagère entre les  
jardins de l'urbanisation à  
gauche et le Bois de la Cour  
à droite*





*Un mail prolonge l'allée du Château de Changins dans la future structure urbaine de Prangins. Le mail vers le château existait déjà sur la carte de Prangins de 1838.*

*Les allées actuelles sont situées sur le territoire de Duillier.*

*A gauche: extrait du concept  
proposé à l'échelle de la carte  
de 1838*







*Aménagement de la  
Route de l'Etraz:  
Profil de la chaussée 5.0 m  
Vitesse maximum 30 km/h  
Arrêt de bus sur la chaussée  
Bordures sans différence de  
niveau (3cm min. pour les  
malvoyants)  
Des arbres et du mobilier  
urbain regroupés réduisent  
la perspective en longueur de  
la rue*

### 7.3 La Route de l'Etraz

Grâce à la réalisation de la RDU, la rue de l'Etraz pourra être déclassée. Elle servira comme axe où les transports publics et les mobilités douces sont prioritaires, formant une «Médiane» reliant l'agglomération compacte à travers Nyon et Prangins et se poursuivant jusqu'à Gland.

Pour la traversée de Prangins, une voie étroite permet de garantir des vitesses basses, condition sine qua non d'une cohabitation optimale entre le trafic automobile, les mobilités douces et la vie des quartiers riverains. Sur certaines places, la route peut même se réduire à une seule voie, avec dégagements latéraux pour les croisements des voitures.



## 8 Mise en oeuvre

cf. chapitre  
"6 Mise en oeuvre" du  
rapport Principes d'implan-  
tation et d'aménagement du  
tronçon nyonnaise de la route  
de distribution urbaine RDU,  
décembre 2009

Les conditions de mise en oeuvre du projet RDU sont réunies en trois sous-chapitres:

- Urbanisation et capacités d'accueil
- Etapes de réalisation
- Environnement

### 8.1 Urbanisation et capacités d'accueil

#### Stratégie de mise en oeuvre

L'urbanisation de la frange nord de l'agglomération nyonnaise se fera par secteurs successifs, en fonction des étapes de réalisation de la RDU. Pour assurer la cohérence du développement urbain, chaque ensemble de secteurs fera l'objet d'une planification adaptée pour assurer la qualité de l'architecture des constructions et des aménagements extérieurs.

Les procédures sélectives (concours, mandats d'études parallèles, planifications tests, etc.) seront encouragées.

Secteur ou ensemble de  
secteurs: une planification  
directrice (PDL)

Sous-secteur: un projet  
urbain d'ensemble  
(PPA - PQ)



Par sous-secteur:  
plusieurs étapes  
de réalisation, plusieurs  
projets architecturaux

#### Maquette

Une maquette 1:500 (ou évt. 1:1'000) de l'ensemble de la frange nord de l'agglomération nyonnaise serait un instrument de travail fort utile pour la conception et le contrôle des nombreux projets autour de la RDU. Elle permettrait tout au long du processus de développement de vérifier, également dans la troisième dimension, l'impact des infrastructures et des différentes pièces urbaines. Elle serait un instrument précieux pour juger et préavisier les projets et représenterait ainsi un moyen important pour le contrôle de qualité.

#### Chef de projet

La complexité des tâches à résoudre autour de la RDU appelle à engager un chef de projet efficace, dont la mission sera d'initier au moment opportun les différents chantiers, de les coordonner entre eux et de les mener à terme. Ce travail de coordination dans le temps et l'espace ne concerne pas seulement le travail technique de construction des infrastructures routières mais aussi le développement des nombreuses pièces urbaines situées à proximité de la RDU.

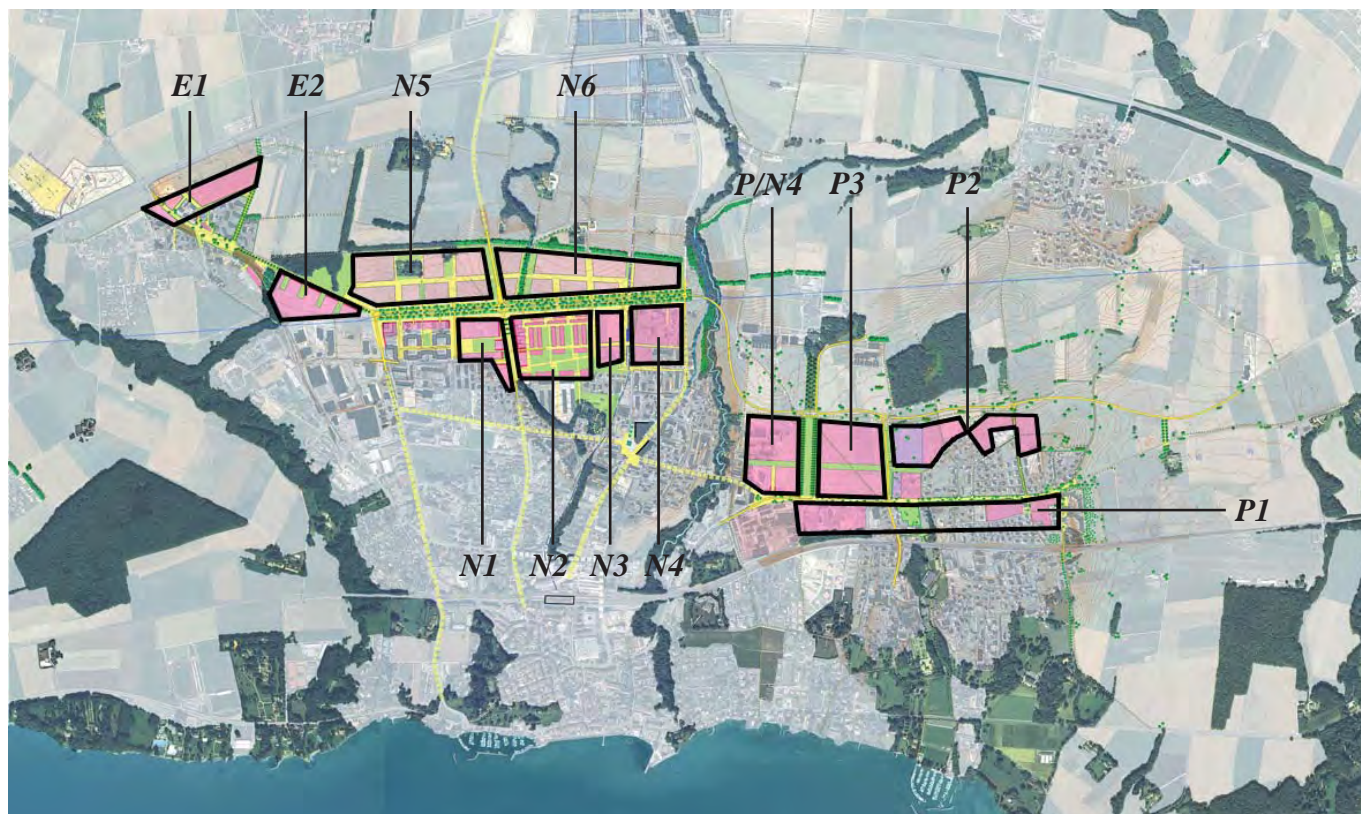
Ce chef de projet pourrait être engagé pour piloter l'ensemble des développements le long de la RDU, d'Eysins à Prangins.

La construction coordonnée de la frange urbaine nord de l'agglomération nyonnaise est un défi qui dépasse les compétences et les moyens d'une seule commune.

### *Estimation des capacités d'accueil*

Le SDAN prévoit d'accueillir dans l'agglomération compacte env. 12'000 habitants nouveaux et env. 7'000 emplois supplémentaires. L'estimation des capacités ci-après démontre que la conception urbanistique de la RDU permet d'accueillir ce développement. Le solde des emplois, soit 1'500 places de travail, devrait se situer dans le secteur Vuarpillière-Mondre-Asse qui ne fait pas partie du concept de la RDU. L'objectif général est d'atteindre une capacité/densité min. de 100 à 150 habitants-emplois/ha.

*Les secteurs à urbaniser  
de la frange nord de  
l'agglomération nyonnaise*





### *Estimation des capacités d'accueil*

	<i>Secteur</i>	<i>Nombre d'habitants et d'emplois</i>
<b>Eysins</b>	<i>E 1</i>	200 habitants / 50 emplois
	<i>E 2</i>	750 emplois prévus + 250 supplémentaires
	<b>Total</b>	<b>env. 200 habitants / 1050 emplois</b>
<b>Nyon</b>	<i>N 1</i>	600 habitants / 900 emplois
	<i>N 2</i>	2'000 habitants / 400 emplois
	<i>N 3</i>	400 habitants / 300 emplois
	<i>N 4</i>	+200 habitants / +50 emplois
	<i>N 5</i>	2'900 habitants / 800 emplois
	<i>N 6</i>	3'300 habitants / 900 emplois
	<b>Total</b>	<b>env. 9'400 habitants / 3'350 emplois</b>
<b>Prangins</b>	<i>P 1</i>	+200 habitants / +400 emplois
	<i>P 2</i>	300 habitants
	<i>P 3</i>	1'700 habitants / 500 emplois
	<i>P/N 4</i>	+200 habitants / +200 emplois
	<b>Total</b>	<b>env. 2'400 habitants / 1'100 emplois</b>
	<b>Total</b>	<b>env. 12'000 habitants env. 5'500 emplois</b>

#### *Légende:*

"+": nombre d'habitants supplémentaires aux habitants existants.

Les calculs se basent sur une moyenne de 45m<sup>2</sup> de SBP par habitant et une densité moyenne CUS 1.2 - 1.8 à Nyon et CUS 0.8 - 1.2 à Eysins et à Prangins.

Une densité plus forte est admissible localement, à condition de respecter une morphologie urbaine cohérente sur l'ensemble du secteur.

### *Morphologies et densités des pièces urbaines (CUS 1.0 à 1.8)*

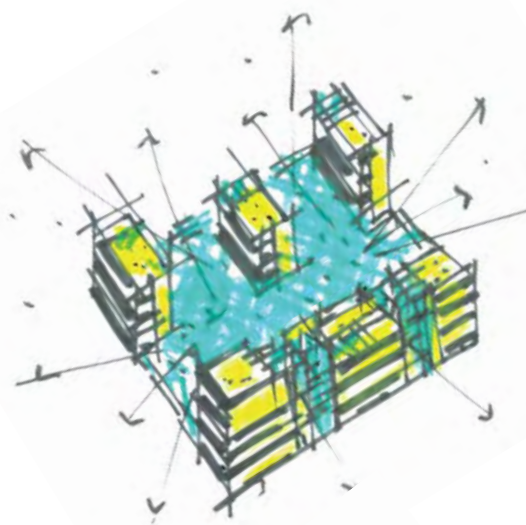
#### ***Ilot ouvert***

Bâtiments de 2 à 5 étages disposés en limite du sous-secteur  
 Logements individualisés  
 Toits terrasses  
 Cour communautaire



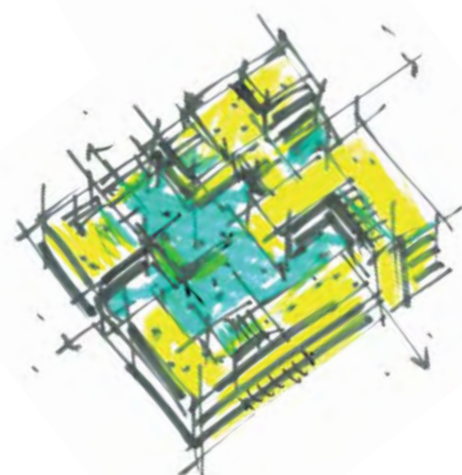
#### ***Ilot de solitaires***

Bâtiments isolés de 3 à 4 étages, disposés en quinconce  
 Ouvert sur le paysage côté nord  
 Fermé côté sud par un bâtiment longeant la RDU  
 Jardins privatifs au rez et espaces de jeux



#### ***Ilot tapis***

Bâtiments de 2 à 3 étages imbriqués les uns dans les autres  
 Habitations individualisées sur un à plusieurs étages  
 Terrasses et jardins privés à différents niveaux  
 Cours intérieures, passages, ruelles et placettes au niveau du rez



## 8.2 Etapes de réalisation

L'étude de l'étapisation du projet retient les objectifs suivants:

- assurer à chaque étape un fonctionnement et un caractère de qualité
- coordonner transports et urbanisation: ne réaliser que les investissements en transports nécessaires à chaque développement, mais réaliser chaque fois des aménagements fonctionnels et de qualité
- concrétiser au plus vite des aménagements pionniers, qui rendent lisible l'identité actuelle et à venir de l'agglomération.

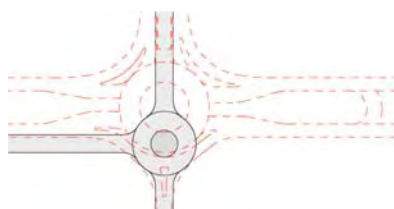
Le **tronçon d'Eysins** de la RDU est réalisable à n'importe quelle étape de développement.

Les schémas suivants mettent en évidence la nécessité de réaliser rapidement la totalité de la RDU, afin d'éviter des situations intermédiaires où des secteurs urbains denses seraient traversés par des trafics de transit importants (cf. 8.3 Etapes de réalisation à éviter).

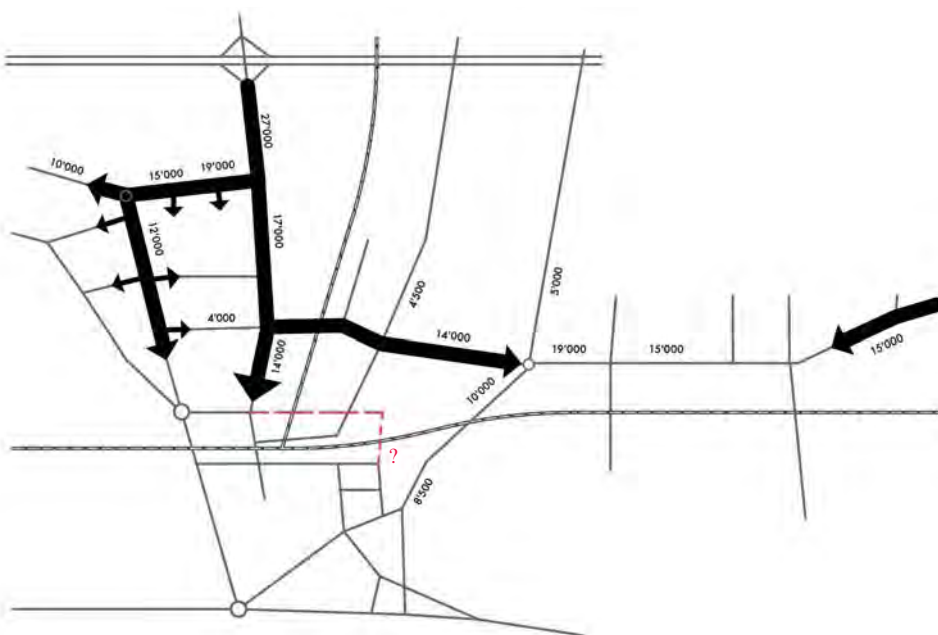
Si les étapes 1 et 2 sont réalisables rapidement pour désenclaver les quartiers d'urbanisation de la Petite Prairie et du secteur nord de la Route de la Gravette, il ne sera pas possible ensuite d'échelonner les réalisations de manière progressive afin d'étaler les investissements publics.

### Etat actuel

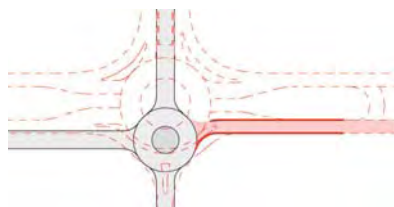
Diagramme d'écoulement du  
trafic journalier moyen 2007  
(Transitec) [TJM]



Giratoire existant (Route  
Blanche - RDU)  
En pointillé: l'emprise du  
nouveau giratoire





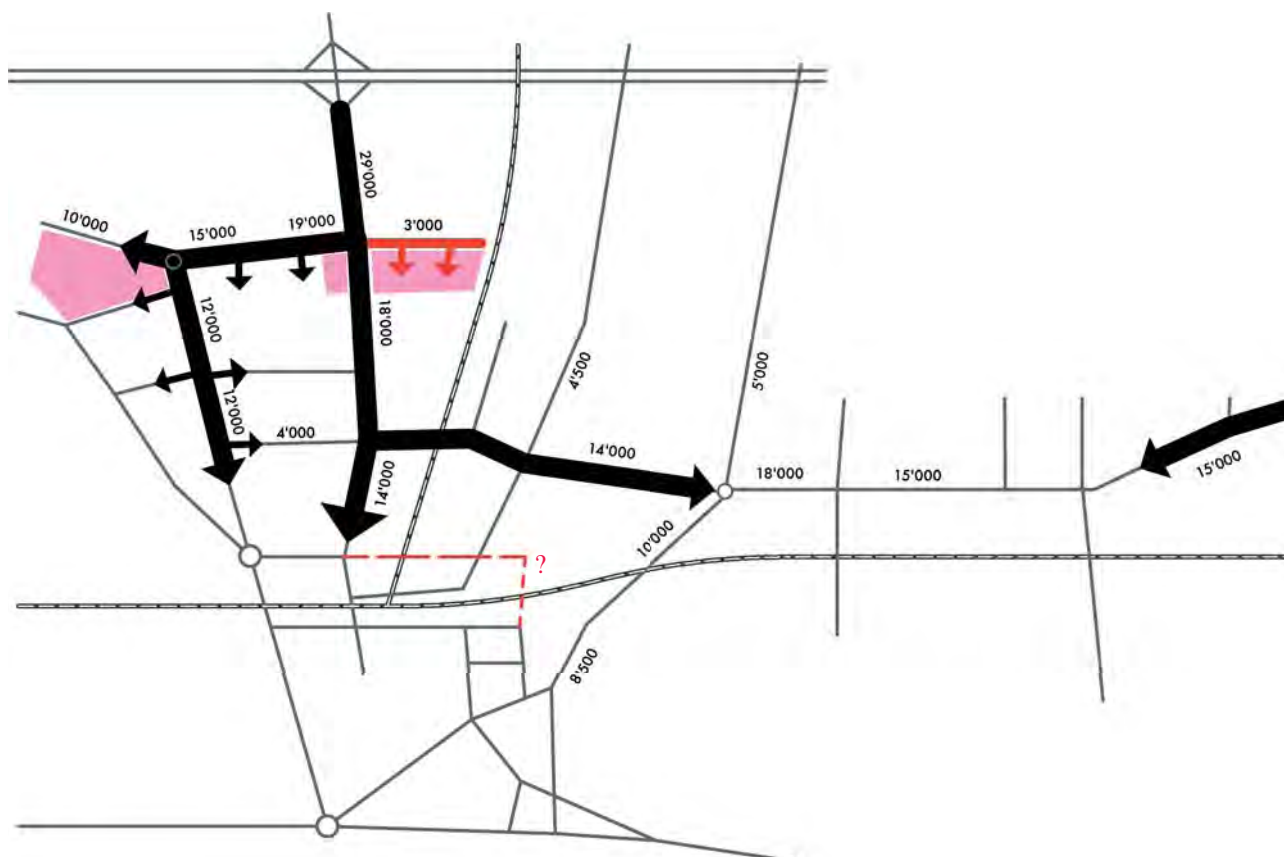


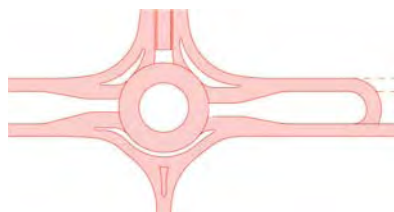
*Giratoire existant (Route Blanche - RDU) surélevé d'env. 70 cm et accès au quartier de la Petite Prairie*

### **Etape 1**

- Construction des premières étapes du quartier de la Petite Prairie.
- Accessibilité au nouveau quartier de la Petite Prairie.
- Etude évaluant le déplacement de la ligne à HT Alpiq et détermination du délai de son déplacement.
- Eviter pour l'accès au centre commercial Migros l'aménagement provisoire d'un giratoire sur la branche sud de la RDU.

*Base: diagramme d'écoulement du trafic journalier moyen 2007 (Transitec) + Réalisation du quartier "Petite Prairie"*

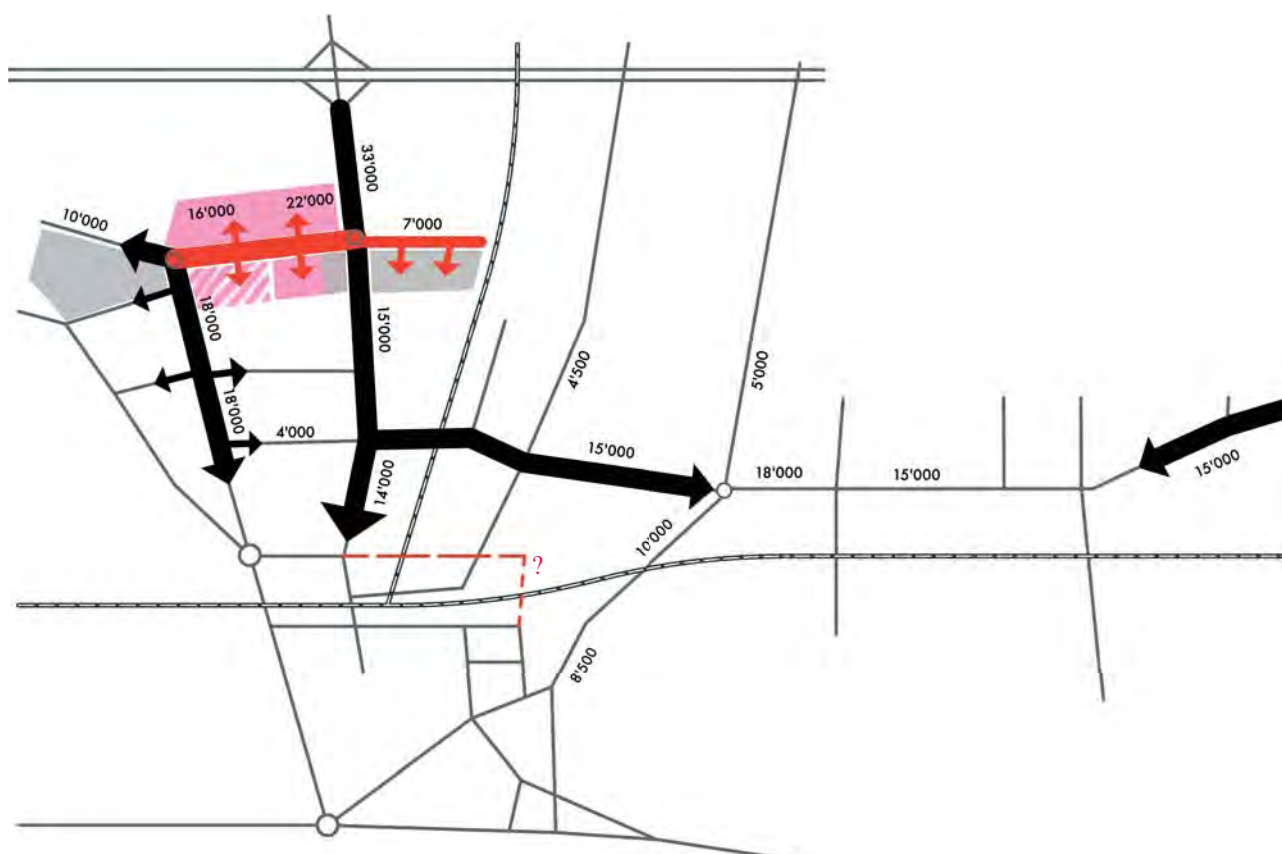


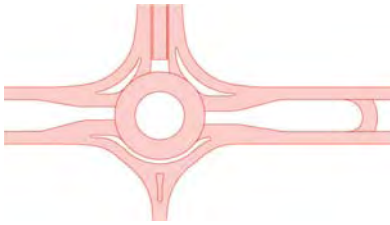


*Nouveau giratoire (Route Blanche - RDU) et réalisation de la RDU sur le tronçon de la Gravette*

## Etape 2

- Aboutissement du quartier de la Petite Prairie.
- Construction du quartier En Gravette.
- Mise en oeuvre des premiers secteurs au nord de la route de la Gravette (actuellement en zone intermédiaire).
- Transformation de la route de la Gravette et du carrefour Route Blanche - RDU (giratoire).
- Le carrefour doit être réalisé en même temps que la transformation de la route de la Gravette, avec des mesures pour limiter le trafic sur la route de Signy à 15'000 vhc/jour.



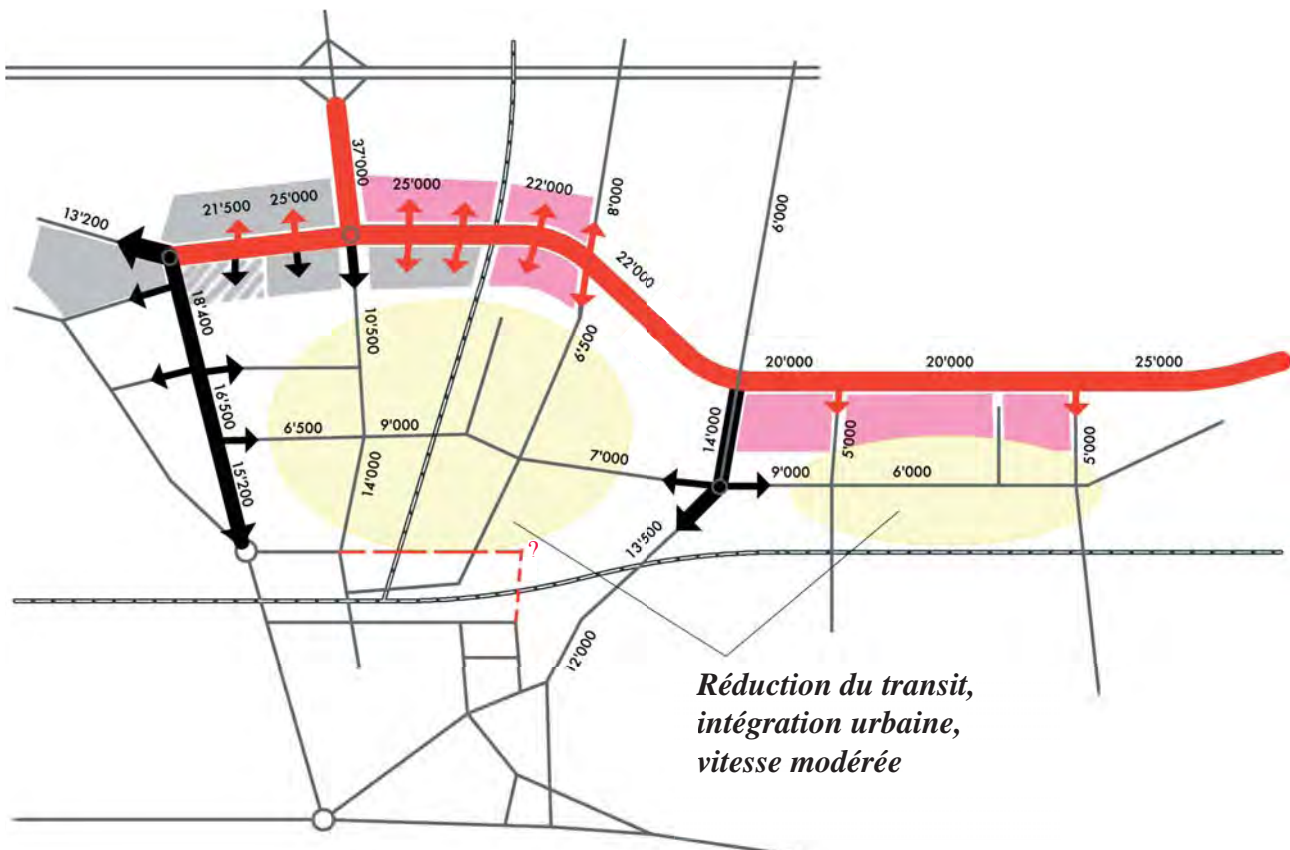


*Nouveau giratoire (Route Blanche - RDU) et réalisation de la RDU sur l'ensemble de son tronçon*

### *Etape 3 à terme*

- Construction de tous les autres secteurs à urbaniser le long de la RDU
- Densification des tissus urbains existants.
- Réalisation de toute la RDU et modération du trafic à Nyon et à Prangins.

*Base: diagramme d'écoulement du trafic journalier moyen du Scenario 2c "2007 + PQ's Nyon + ICFF + SDAN" (Transitec) avec réduction de 20% et mesures de réduction du transit dans les quartiers mis en évidence.*



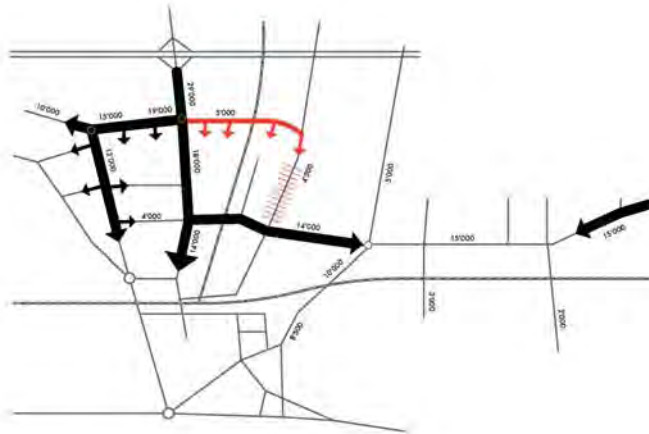


### *Etapes de réalisation à éviter*

L'exploration de différentes variantes à montré que plusieurs étapes sont à éviter, parce qu'elles n'apportent que des inconvénients au niveau de la qualité de vie dans les quartiers existants.

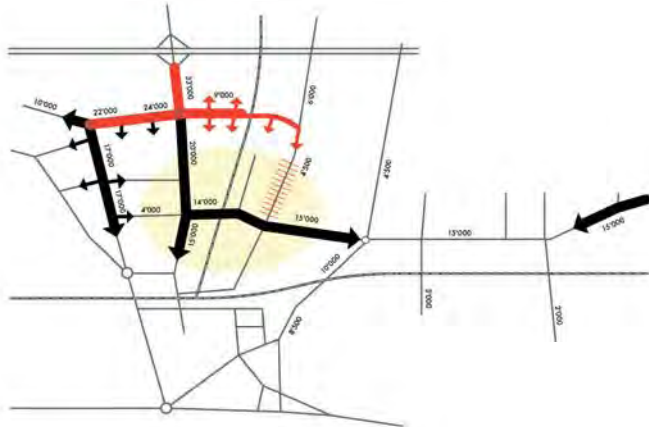
#### *Inconvénients:*

*Augmentation du trafic sur la route de St-Cergue*

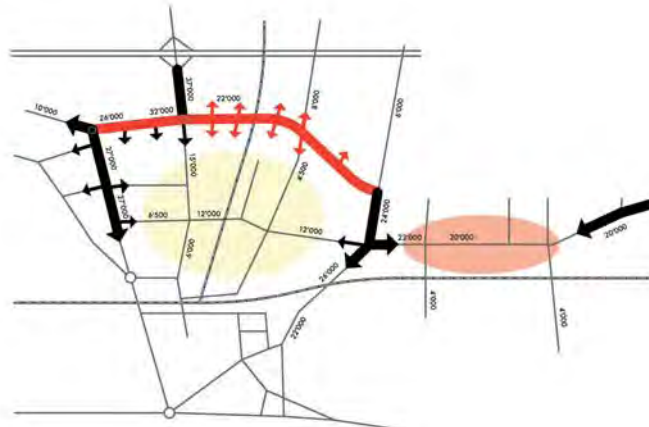


*Augmentation du trafic sur la route de St-Cergue*

*Circulation importante sans réduction du transit sur l'Avenue des Eules et sur la Route d'Oulteret*



*Augmentation inévitable du transit sur la Route de l'Etraz*



### 8.3 Environnement

L'étude d'impact sur l'environnement sera réalisée sur l'ensemble du projet de la RDU, afin d'avoir une vision globale du projet et de ses impacts.

Le tableau ci-dessous résume les domaines à étudier de l'étude d'impact sur l'environnement en fonction des étapes de réalisation de la RDU.

	Etape 1	Etape 2	Etape 3
<b>ENERGIE</b>	Concept énergétique des constructions.	Concept énergétique avec analyse de variante.  Envisager réseau de chauffage à distance tenant compte des étapes de développement 1 à 3.  Quartier 2000W	Concept énergétique avec analyse de variante.  Envisager réseau de chauffage à distance tenant compte des étapes de développement 1 à 3.  Quartier 2000W
<b>AIR, CLIMAT</b>	-	-	Etude de l'effet de la nouvelle route de distribution sur la pollution atmosphérique.
<b>BRUIT</b>	-	-	Etude bruit pour l'étape 3.
<b>RAYONNEMENTS NON IONISANTS</b>	Réaliser une analyse paysagère et des éventuels impacts sur les cordons boisés riverains (flore et déplacement de la faune. Prévoir des mesures de minimisation des impacts et des mesures de compensation.	Etude prenant en compte le déplacement de la ligne haute tension.	Etude prenant en compte le déplacement de la ligne haute tension.
<b>EAUX</b>			
<b>Souterraines</b>	-	Etude de l'impact sur les eaux du projet de modification de la ligne ferroviaire Nyon-St-Cergue.  Etude hydrogéologique et géotechnique pour le nouveau quartier (constructions souterraines).	Etude hydrogéologique et géotechnique pour le nouveau quartier (constructions souterraines) et pour la RDU.
<b>Superficielles</b>	-	Etude de l'impact de l'aménagement du Cossy (potentiel de revitalisation, qualité éco-morphologique).	Etude de l'impact du franchissement de l'Asse (potentiel de revitalisation, qualité éco-morphologique).
<b>A évacuer</b>	-	Plan de gestion des eaux.	Plan de gestion des eaux.
<b>SITES POLLUÉS</b>	Bilan des investigations réalisées sur les sites pollués du périmètre.  Evacuation des matériaux excavés vers les filières appropriées.	Bilan des investigations réalisées sur les sites pollués du périmètre.  Evacuation des matériaux excavés vers les filières appropriées.	Bilan des investigations réalisées sur les sites pollués du périmètre.  Evacuation des matériaux excavés vers les filières appropriées.

<b>CONSERVATION DE LA FORÊT</b>	<p>Délimitation des surfaces forestières touchées par le projet de liaison à Eysins, à l'ouest.</p> <p>Compensation par reboisement le long de l'Asse.</p> <p>Dossier de demande de défrichement.</p>	-	<p>Délimitation des surfaces forestières touchées par le projet de la RDU (déboisement pour la construction des poteaux du pont) sur l'Asse.</p> <p>Reboisement le long de l'Asse.</p> <p>Dossier de demande de défrichement.</p>
<b>NATURE, FAUNE ET PAYSAGE</b>	<p>Analyse des aspects paysagers, de biodiversité, de complémentarité entre les milieux naturels (existants et à créer) et de fonctionnalité de ceux-ci, notamment pour la faune (corridors).</p> <p>Prise en compte de l'ensemble des milieux naturels existants (périmètre élargi afin de tenir compte des relations de milieux entre eux).</p> <p>Analyse des impacts sur les coulées vertes (Cossy, Boiron, Asse).</p> <p>Prise en compte du canal d'élevage de la pisciculture (SVRP de Nyon) pour le franchissement de l'Asse.</p> <p>Proposition de mesure de compensation visant en priorité à créer de nouveaux passages pour la faune, d'améliorer les existants, de renforcer et compléter les milieux naturels existants.</p> <p>Proposition de revitalisation du ruisseau du Cossy permettant de créer une réelle plus-value écologique.</p> <p>Proposition d'espaces inconstructibles suffisants entre les nouvelles constructions et les propriétés privées boisées, afin de conserver l'intégralité des boisés présents en amont de la RDU et de préserver le bois de Cour à Prangins.</p> <p>Choix des essences, notamment pour le mail, permettant d'avoir une réelle plus-value biologique et paysagère.</p>	Renforcement des réseaux biologiques existants le long du Cossy et des nouveaux quartiers.	Renforcement des réseaux biologiques existants le long de l'Asse et des nouveaux quartiers.



## Annexe 1

### Remarques des services cantonaux et des partenaire

Remarques à prendre en compte dans la conception directrice	Remarques générales à prendre en compte dans les étapes ultérieures de mise en œuvre
<p><b>SDT</b> - Extension de l'urbanisation de Nyon et infrastructure routière. Contrairement à la "Grande Ceinture" telle que prévue par le PDCom, qui avait un caractère de route de contournement et constituait la limite de l'urbanisation de Nyon, la route de distribution urbaine (RDU) telle que présentée doit répondre à deux fonctions, dont les spécificités ne sont pas identiques. Elle sera à la fois route de distribution urbaine desservant les quartiers existants et futurs et route de contournement, absorbant le trafic de transit vers Eysins et Prangins.</p> <p>Le Centre de conservation de la faune et de la nature (<b>CCFN</b>) formule les remarques suivantes en application des articles 4a, 7, 17 LPNMS, 21 LFaune et 18 LPN. Il constate l'absence d'un bureau d'étude en environnement dans la liste de l'équipe d'étude. Cette lacune est importante et explique la rédaction des chapitres 3.3.8 et 8.3. Le CCFN relève que l'échelle de la carte de synthèse n'est toujours pas adaptée pour une analyse pertinente des implications du projet sur les milieux naturels et la faune. De plus, il manque une étude de l'impact du projet. En conséquence, le CCFN réserve sa prise de position.</p> <p>En l'état du dossier, le CCFN ne peut pas se prononcer sur la pertinence des modifications apportées à la nouvelle arborisation du plan du § 5.2 Espace fonctionnel et identitaire. Il constate qu'aucune argumentation n'est donnée pour la réduction du tronçon du ruisseau du Cossy à mettre à ciel ouvert (§ 5.6), pour la suppression du chapitre sur le préverdissement (ancien § 6.8), pour la suppression de certaines zones vertes et l'extension des secteurs à urbaniser en p. 35.du § 8 Prangins : une voie paysagère</p> <p><b>SFFN-COFO</b>. Si le défrichement pour le franchissement de l'Asse est évident, celui dans le secteur de Terre Bonne et encore plus celui "à proximité des habitations" ne vont pas de soi. En effet pour qu'un défrichement puisse être accepté, il doit primer sur la conservation de la forêt. Il s'agit notamment de démontrer, par l'étude de variantes, que l'emplacement est imposé, que le projet est conforme à l'aménagement du territoire et qu'il n'en résulte pas de danger pour l'environnement. On doit aussi veiller à minimiser l'atteinte.</p> <p><b>SESA</b> Economie hydraulique. Les points principaux sont relevés. Il sera également pris en compte l'espace cours d'eau selon la LPDP. Tout chantier sur le domaine public des eaux doit faire l'objet d'une autorisation spéciale et suivre la procédure LPDP. Prendre également en compte le danger naturel crue pour l'étude d'impact sur l'environnement.</p> <p>A ce stade du concept de développement urbain, le <b>SEVEN</b> a pris note que les domaines de la lutte contre le bruit, de la protection de l'air et de la protection contre le rayonnement non ionisant seront intégrés dans le cadre du rapport d'impact de la RDU. Les conclusions de ce rapport devront permettre de garantir la faisabilité de cette infrastructure.</p> <p>Par contre, le concept de développement urbain présenté ne traite pas le domaine des risques technologiques.</p>	<p><b>SDT</b> - Problématique de la rupture urbaine due à la RDU. Afin d'éviter la "périphérisation" des futurs secteurs à développer, le traitement de la RDU devra être affiné aux croisements stratégiques avec les percées perpendiculaires qui devront être développées:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- conserver les traversées vertes inscrites sur le concept paysager du SDAN (page 52), accompagnées d'itinéraires de mobilité douce ;</li> <li>- conserver le secteur en zone agricole protégée à l'ouest du Cossy comme zone de verdure (parc urbain en friche) et le prolonger au-delà de la RDU,</li> <li>- créer un "accident" le long du front bâti en intégrant un élément d'intérêt public (bibliothèque, école, centre culturel, etc.) en liaison avec la parcelle "verte" non urbanisée à l'ouest de la route Blanche.</li> </ul> <p>Problématique du périmètre compact :</p> <p>En l'état d'esquisse, le périmètre compact est confondu avec la RDU. En application de la mesure B11 du PDCn, une extension de ce périmètre compact, englobant les développements situés au Nord de la RDU sur Nyon et au Sud sur Prangins, devra être confirmée lors des planifications directrices et réglementaires ultérieures, en précisant la conformité aux objectifs de densification qualitative des centres. Dès lors, une coordination des réflexions devra être engagée. A ce propos, il conviendra également d'entamer une révision du PDCom, sous forme d'addenda par exemple, car l'urbanisation du secteur au nord de la RDU (intitulée "Grande ceinture" selon le PDCom) n'est pas conforme à celui-ci.</p> <p>Gestion foncière et gouvernance du projet :</p> <p>La réflexion devra être poursuivie concernant la gestion foncière et la gouvernance du projet, afin d'assurer les bases à la mise en œuvre vers la concrétisation.</p> <p>3.3.4 Protection contre le rayonnement non ionisant : intégrer le déplacement de LHT Alpiq dans l'étude d'impact sur l'environnement.</p> <p>En ce qui concerne le nœud en Gravette, le <b>SEVEN</b> demande que les solutions envisagées pour l'aménagement de ce carrefour soient étudiées sous l'angle de la protection de l'air et de la lutte contre le bruit dans le cadre des démarches ultérieures.</p> <p>Lors de la consultation précédente (juillet 2008), le <b>SM</b> demandait qu'une solution au franchissement du giratoire soit trouvée afin de ne pas pénaliser les temps de parcours des usagers des bus. Bien que l'étude sur les transports publics routiers régionaux laisse entrevoir un itinéraire de substitution pour certains bus, le SM ne pourra admettre que la circulation des bus soit difficile dans le giratoire.</p>

<p>Le SEVEN rappelle qu'un rapport succinct pourra être demandé si la RDU est assujettie à l'Ordonnance fédérale sur la protection contre les accidents majeurs. Le détenteur de la route devra prendre toutes mesures de sécurité afin que le risque lié à l'exploitation de cette route soit acceptable pour la population et l'environnement.</p> <p>Dans le domaine du rayonnement non ionisant, le SEVEN rappelle que la valeur de l'installation de 1 microTesla, définie dans l'annexe 1 de l'ORNI, s'applique pour la délimitation de nouvelle zone à bâtir mais également pour le déplacement d'au moins deux pylônes successifs d'une ligne à haute tension en dehors de son tracé actuel.</p> <p><b>SR-</b> Le Service des routes préavise favorablement le principe de la RDU. Celle-ci doit être considérée comme un axe routier structurant périphérique qui permettra de déclasser le réseau routier à l'intérieur du périmètre urbain délimité par cette route. L'accessibilité aux différents quartiers sera assurée selon le principe d'une desserte en peigne. Il faudra néanmoins être attentif au fait que cet axe est une mesure d'accompagnement d'une réorganisation de l'ensemble des circulations de l'agglomération de Nyon.</p> <p>Les carrefours de la RDU doivent permettre des échanges performants avec les axes extérieurs et avec les pénétrantes de l'agglomération tout en assurant un contrôle d'accès. Toutes ces fonctions semblent se concentrer sur le giratoire en Gravette. Ce carrefour doit en effet permettre la maîtrise des mouvements entrants dans la ville par la route de Signy tout en laissant une bonne fluidité aux mouvements transversaux et ceux en accès à la jonction autoroutière. La configuration du carrefour giratoire proposé, sans branche accès Sud, pose d'importants problèmes fonctionnels, notamment avec les entrecroisements multiples imposés à certains mouvements. Cet aménagement n'est en outre pas suffisant puisque la nécessité d'enterrer certains mouvements du carrefour est envisagée. Le Service des routes n'est pas satisfait par cette proposition et souhaite que, lors des études d'avant-projets, d'autres variantes d'aménagement et d'exploitation soient envisagées, puis évaluées.</p> <p>Le Service des routes insiste enfin sur le fait que l'ensemble du schéma de déplacement ne doit pas reposer sur ce seul carrefour, mais surtout sur la réorganisation des circulations dans la zone urbanisée et la requalification des pénétrantes principales, entre autre la route de Signy et la route de Divonne.</p> <p>Pour la commune d'<b>Eysins</b>, Le fait que la vitesse ne puisse être réduite à 30 km/h fait craindre à la commune que le village demeure coupé en deux. La municipalité est sceptique quant à la possibilité de réserver une voie bus en traversée d'Eysins ; elle souhaite qu'une voie séparée soit réservée pour la mobilité douce</p> <p>Pour la commune de <b>Prangins</b>, elle émet des réserves sur les densités annoncées, elle n'est pas non plus convaincue par l'ampleur de l'espace vert proposé dans l'axe du château de Changins.</p>	<p>Ainsi, le SM réitère sa demande afin que la possibilité de franchissement du giratoire par les bus (Axe Route Blanche – Route de Signy), dans de bonnes conditions, soit montrée par le concept. La RDU elle-même doit pouvoir, à long terme, permettre la circulation de bus.</p> <p>En termes de mobilité douce, il conviendra de décrire succinctement les dispositifs permettant d'assurer le respect des vitesses des véhicules ainsi que la sécurité des piétons et cyclistes qui seront amenés à franchir la RDU.</p> <p><b>SR</b> - Devant accueillir les trafics repoussés hors des zones urbanisées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- c'est un axe routier destiné principalement au transport individuel motorisé qui doit rester fluide. Dans ce contexte, les tronçons en zones urbaines de la RDU restent à analyser par rapport aux traversées piétonnes de deux voies de circulation;</li> <li>- la circulation des transports publics devrait être reportée à l'intérieur des quartiers d'habitations plutôt que sur la RDU, sauf exceptions.</li> </ul> <p>La RDU ainsi constituée permet de créer un nouveau barreau Est-ouest entre les jonctions de Gland et de Nyon. Une analyse détaillée des impacts sur l'accessibilité routière du territoire doit donc encore être faite.</p> <p>Conformément aux éléments précisés ci-dessus, les vitesses envisagées (&lt; 50km/h) au chapitre sur la protection contre le bruit en page 14 ne sont en principe pas imaginables sur la RDU. En termes de limitation de vitesses et conformément à l'art. 22 OSR, la RDU pourra être limitée à 50 km/h aux endroits construits de façon compact. Les vitesses seront en principe de 80 km/h ailleurs. Compte tenu de ce qui précède, lorsqu'elle reliera la RC 11b (Rte de Crassier à Eysins) à la RC30b (Rte de l'Etraz à Prangins), la RDU devrait devenir une route cantonale.</p> <p>L'aménagement de bandes polyvalentes, de zones 30 km/h ainsi que d'éléments modérateurs de trafic seront examinés dans une phase ultérieure du projet, lorsque celui-ci en sera à un stade plus avancé.</p> <p>Pour la commune d'<b>Eysins</b> il est nécessaire de tenir compte du maintien de la place de débordage. Vérifier qu'il soit possible de maintenir des arrêts bus entre les giratoires de Begoude et de Terre Bonne.</p> <p>Pour la commune de <b>Prangins</b>, elle souhaite que soit intégrée une bande artisanale le long de la RDU côté Jura conformément aux propositions du plan directeur communal.</p>
---	---

## Annexe 2

### Rappel: la RDU, chantier fondateur du SDAN

Le 16 février 2006, les huit municipalités de l'agglomération nyonnaise, le Conseil régional du district de Nyon et le Canton de Vaud ont approuvé le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN).

Pour la partie compacte de l'agglomération, le SDAN prévoit cinq «chantiers» de mise en oeuvre et, parmi eux, l'étude du développement urbain le long de l'axe de la Route de distribution urbaine (RDU).

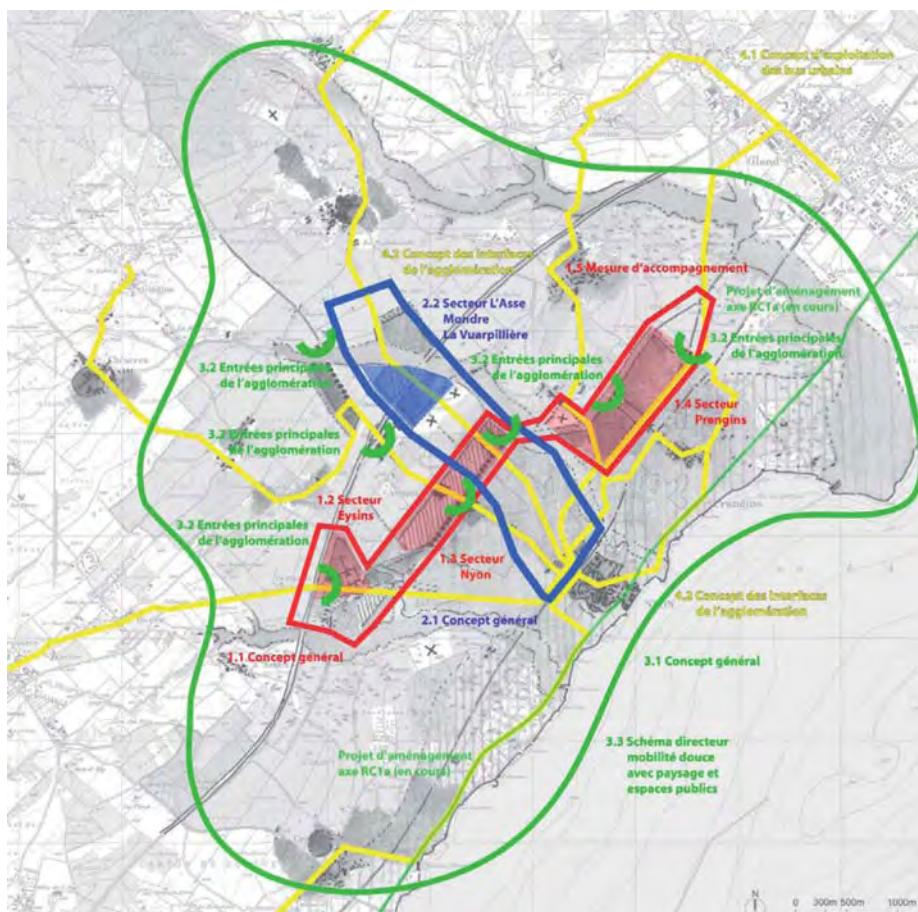
L'étude réalisée applique les objectifs, les idées directrices et les concepts du SDAN rappelés dans l'introduction. Elle intègre aussi:

- le Plan directeur cantonal (2007),
- les Lignes directrices pour le plan directeur régional du district de Nyon (février 2006) et
- les plans directeurs communaux des communes concernées.

Cinq «chantiers» de l'agglomération compacte:

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

Quatre autres «chantiers» de niveau régional portent sur l'ensemble de l'agglomération et sur les territoires hors agglomération compacte





### ***1 Données de base***

Les 8 communes de l'agglomération de Nyon comptent 26'000 habitants (2003) et 12'000 emplois (2001).

A l'horizon 2020, le SDAN (document du 16 février 2006, p. 2 et p. 4) a retenu les prévisions de croissance suivantes:

- + 12'000 habitants, dont 10'000 (80%) dans l'agglomération compacte,
- + 7'000 emplois, dont 6'500 (90%) dans l'agglomération compacte.

### ***2 Enjeux et objectifs***

Les objectifs du SDAN sont énoncés page 3 du même document. Nous soulignons *en gras* les énoncés les plus pertinents pour l'étude de la RDU.

- «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 passer prioritairement 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 mises en valeur par des interventions précises avec les nouveaux projets***.
- Objectif 5 - Les défis du développement urbain et de la mobilité rendent indispensable l'action commune des partenaires du territoire (...).

*Idée directrice pour  
l'agglomération compacte  
SDAN p. 4*



Pour la partie compacte de l'agglomération, le SDAN préconise (p. 4):

- a) «développement interne dans les tissus existants»
- **b) «développement de secteurs-clés identitaires définissant la frange de l'agglomération compacte: Eysins, Nyon, Prangins»**
- c) «développement d'un secteur-clé identitaire rattaché à l'agglomération compacte: La Vuarpillière-Mondre-L'Asse.»

### **3 Idées directrices**

Le SDAN (p. 5) fixe trois idées directrices:

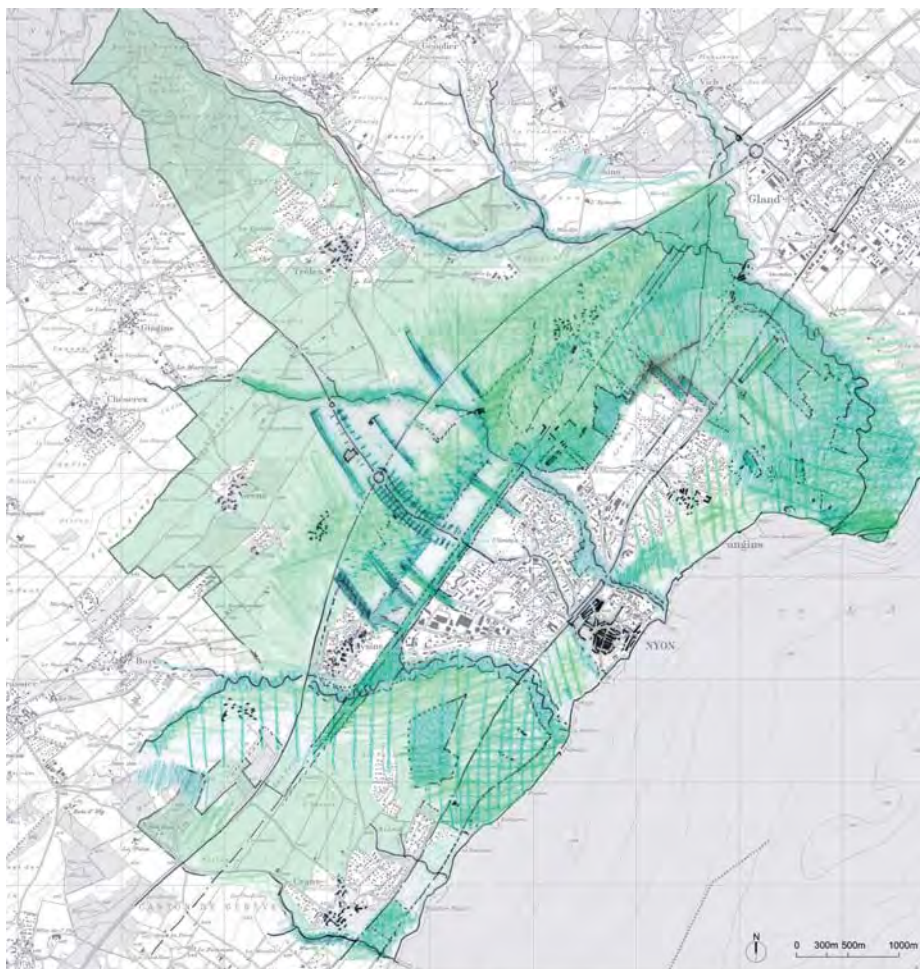
- «Idée directrice 1 - Affirmer (...) ***l'identité de l'agglomération de Nyon*** pour ses propres habitants et vis-à-vis de l'extérieur.
- Idée directrice 2, agglomération compacte - ***Créer de nouveaux secteurs d'urbanisation identitaires en étroite relation avec les tissus existants et les noyaux historiques et exprimer une limite claire avec le paysage agricole.***
- Idée directrice 3 - Donner aux **villages** un rôle spécifique pour conserver leur identité (...).

## **4 Concepts**

### **4.1 Concept paysager**

Le concept paysager du SDAN (p. 7) définit Nyon comme «une agglomération urbaine dans un paysage vert qui domine».

Ce concept du SDAN renforce et complète la notion de «réseau écologique» développée à plus large échelle par les Lignes directrices pour le Plan directeur régional.



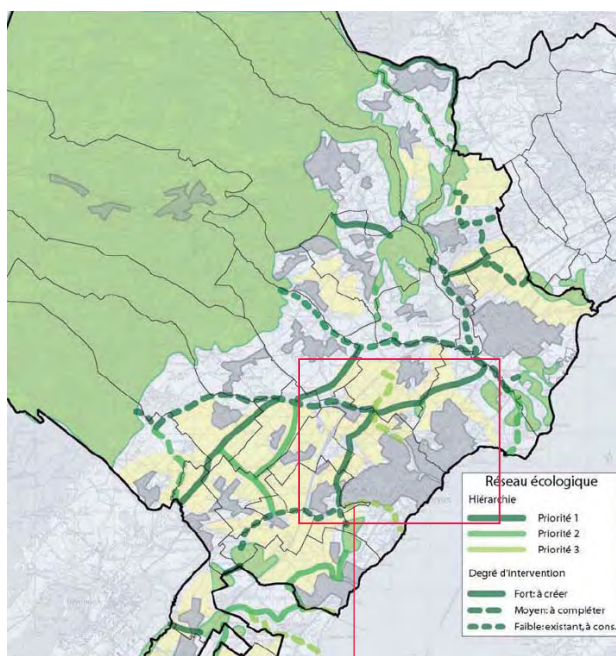
*Concept paysager  
SDAN p. 6*



**Rappel du SDAN**

SDAN - Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise  
Concept de développement urbain le long de la route de distribution urbaine (RDU)

*Le projet de la RDU dans le  
réseau écologique régional  
identifié par les Lignes  
directrices pour le plan  
directeur régional du district  
de Nyon*

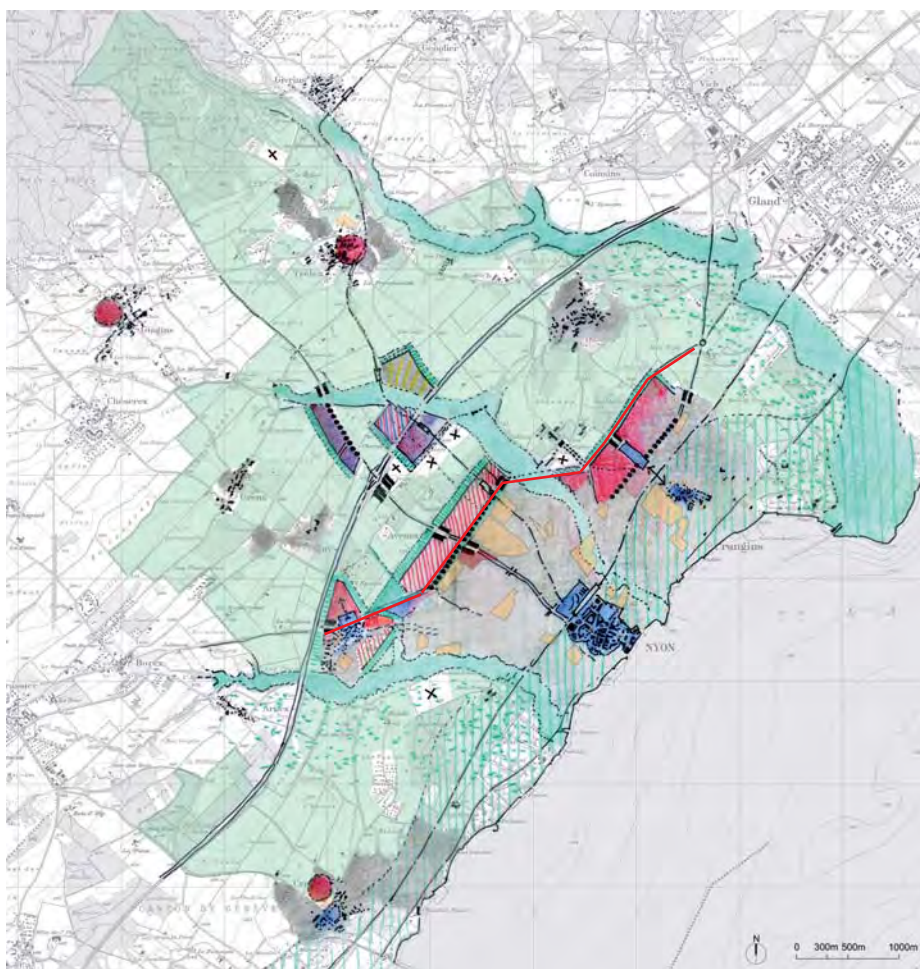


*Analyse des potentialités  
paysagères le long de la RDU  
(F&K)*



#### 4.2 Concept urbanistique

«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 (...) Les axes de pénétration dans l'agglomération compacte définissent des «portes». (SDAN p. 9)



Concept urbanistique  
SDAN p.8

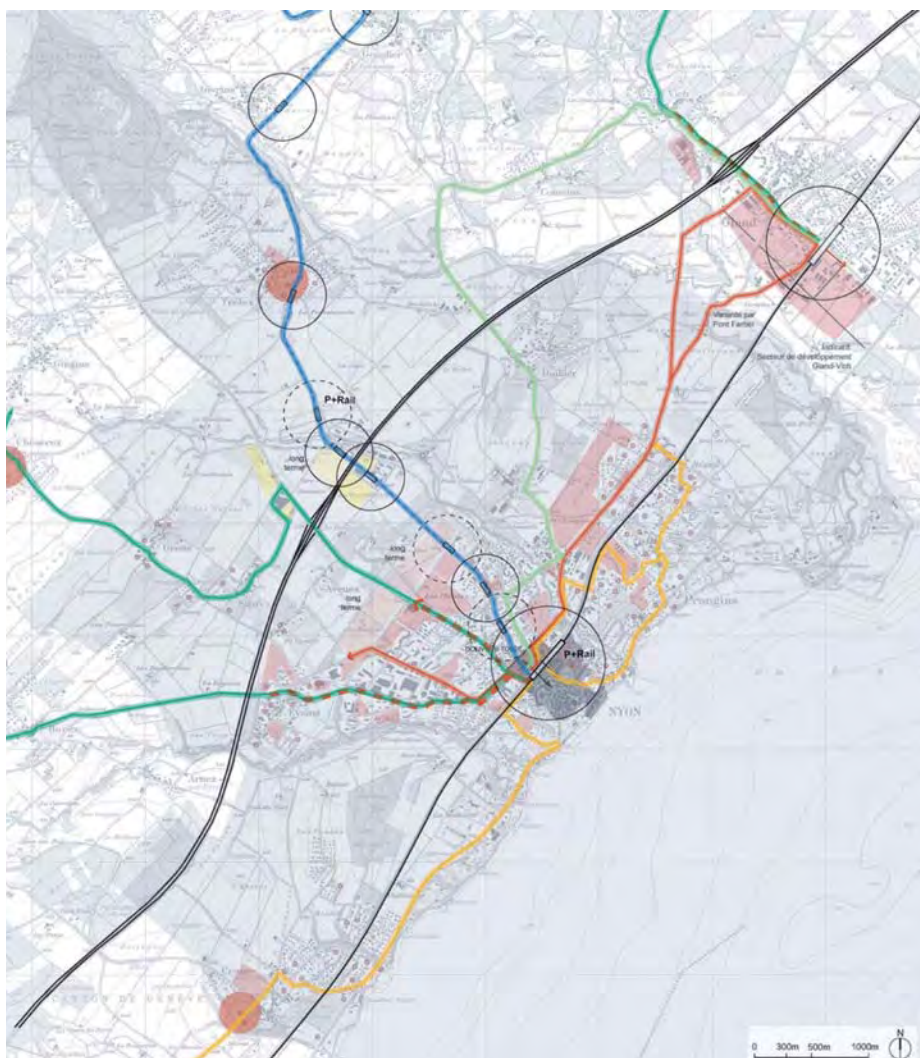
Tracé du projet de  
la RDU



### 4.3 Concept des transports publics

Le SDAN prévoit (p. 11) :

- un renforcement des liaisons ferroviaires de niveau régional
- un renforcement de la cadence du NStCM, portée à 15 mn à terme
- le développement d'une «vraie desserte urbaine par les bus au sein de l'agglomération compacte»: fréquence minimale 15 mn, voire 7,5 mn à terme entre Nyon et Gland.

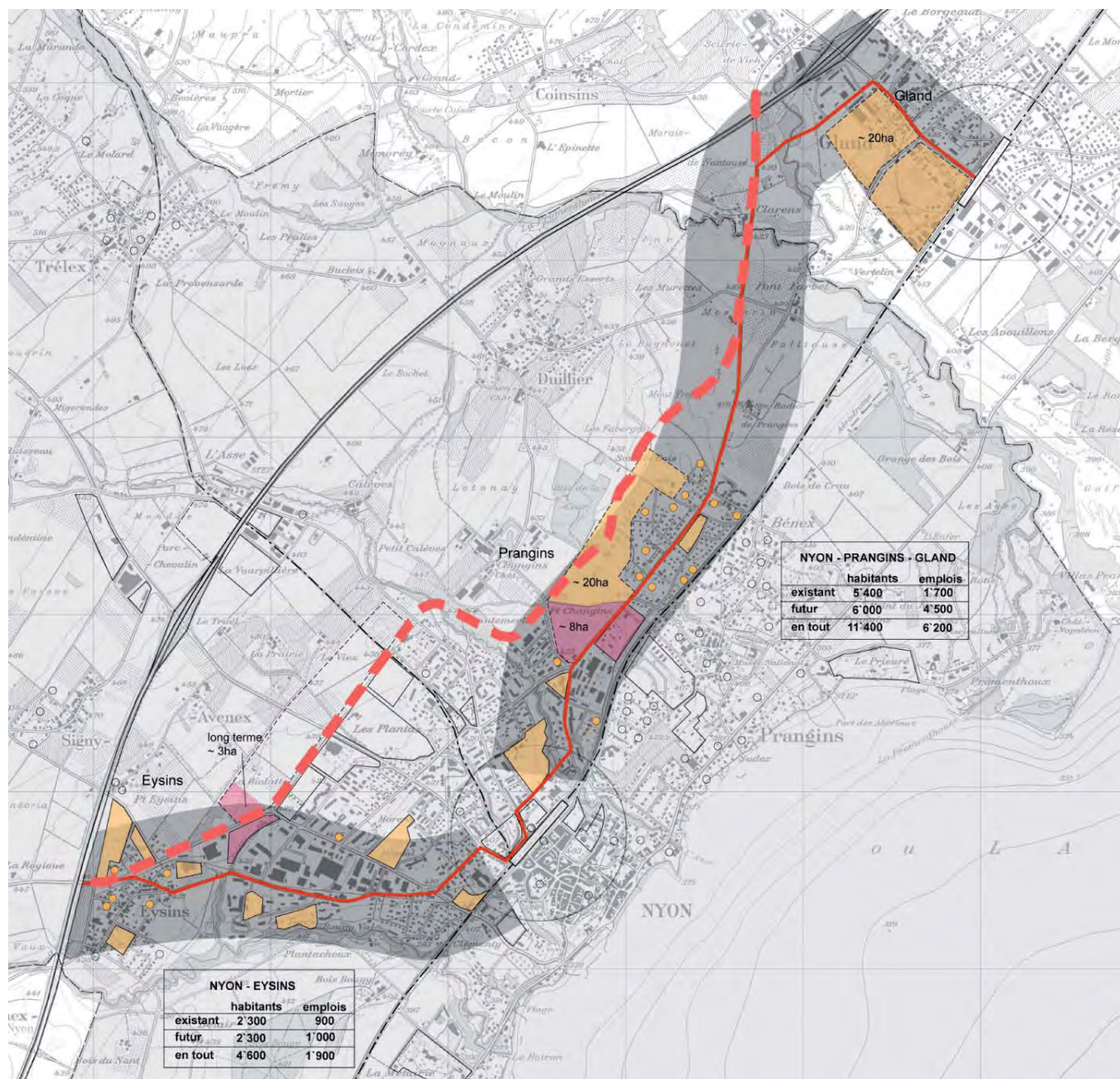


Concept des transports  
publics  
SDAN p. 10



**Rappel du SDAN**

SDAN - Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise  
Concept de développement urbain le long de la route de distribution urbaine (RDU)



SDAN: axe fort des transports publics à envisager  
En rouge traitillé: la RDU (F&K)



#### 4.4 Concept des déplacements individuels motorisés

Le SDAN fixe (p. 2) les prévisions de trafic à l'horizon 2020:

- + 12'000 véh/j pour l'autoroute A1 en direction de Genève,
- + 19'000 véh/j pour l'écran nord-A1 (Rte Blanche et rte de St-Cergue).

Pour maîtriser le trafic, le concept des déplacements préconise (p. 13):

- l'amélioration de l'offre de transports publics,
- une politique de stationnement coordonnée,
- un dosage des flux, un management des files d'attente et une modération du trafic dans les zones centrales et d'habitat.

Le trafic d'agglomération est pris en charge par une Route de distribution urbaine (RDU ou «grande ceinture», en rouge) et détourné autour de l'agglomération compacte (en orange). Sur la Médiane (en bleu), la priorité va aux transports publics et aux mobilités douces.

*Concept des déplacements  
individuels motorisés  
SDAN p. 12*

*Commentaires SDAN p. 13:*

*En rouge: RDU*

*En bleu: «L'axe urbain  
transversal de Gland à  
Eysins (Rte de l'Etraz et  
"Médiane") est aménagé en  
priorité pour la circulation  
des bus, des vélos et des  
piétons. Le transit des  
voitures y est découragé»*

*En orange: «Deux axes  
urbains en limite de  
l'agglomération compacte  
assurent en priorité les  
liaisons entre la RDU au  
nord et la RC1 au sud»*

