régionyon

PDRN

PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL DU DISTRICT DE NYON

VOLET STRATÉGIQUE

Arnex-sur-Nyon
Arzier-le-Muids
Bassins
Begnins
Bogis-Bossey
Borex
Bursinel
Bursins
Burtigny
Chavannes-de-Bogis
Chavannes-des-Bois
Chéserex
Coinsins
Commugny
Coppet
Crans-près-Céligny
Crassier
Duillier
Dully
Essertines-sur-Rolle
Eysins
Founex
Genolier
Gilly
Gingins
Givrins
Gland
Grens
La Rippe
Le Vaud
Longirod
Luins
Marchissy
Mies
Mont-sur-Rolle
Nyon
Perroy
Prangins
Rolle
Saint-Cergue
Saint-George
Signy-Avenex
Tannay
Tartegnin
Trélex
Vich
Vinzel

canton de vaud
LIBERTÉ ET PATRIE

régionyon

Le Plan directeur régional comprend deux volets :

> un volet stratégique adopté par les communes (législatifs et exécutifs) et par le Conseil d'Etat. C'est un instrument évolutif révisé au besoin au cours des quinze années de sa validité ;

> un volet opérationnel adopté par les communes (exécutifs), la région et le Département Cantonal en charge de l'aménagement du territoire, il est mis à jour environ tous les cinq ans pour coïncider avec les programmes de législature **;**

La validation formelle du volet stratégique ne concerne que les objectifs stratégiques (encadrés rouges).

Les textes explicatifs sont sujets à évolution, les cartes et principes d'action sont indicatifs.

Le périmètre du PDRN englobe toutes les communes du District, le Conseil régional du District de Nyon est l'organe de coordination du PDRN.

Le PDRN est un document qui lie les autorités qui l'ont approuvé, il oriente et cadre toutes les planifications qui en découlent.

Les communes qui ne l'auraient pas adopté verraient leurs planifications être régies directement par le Plan directeur Cantonal.

AVANT-PROPOS **3**

PARTIE I : CONSTATS **4**
1. Un District dynamique mais une gestion réactive 5

PARTIE II : ENJEUX GENERAUX **8**
1. Mieux gérer un territoire non-extensible 9
2. Travailler ensemble et autrement 10
3. Partager les mêmes enjeux à toutes les échelles de planification 12
4. L'échelle du projet d'agglomération franco-valdo-genevois 13

PARTIE III: « PHILOSOPHIE » ET STRATEGIES **18**
1. Philosophie générale du PDRN 19
2. Les stratégies du PDRN 20
A - Stratégie pour le cadre environnemental et paysager 23
A1. Paysage et espaces naturels en interaction 26
A2. Ressources locales valorisées 32
A3. Energie usage et approvisionnement 35
A4. Rejets et nuisances maîtrisés 39
A5. Gestion des risques 42
A6. Coordination, sensibilisation et évolution des comportements 44
B. Stratégie pour les lieux de vie 46
B1. Développement différencié 47
B2. Espaces et équipements publics et collectifs 56
B3. Patrimoine culturel à valoriser 59
B4. Activités socioéconomiques diversifiées 61
C. Stratégie pour les mobilités et les réseaux 70
C1. Transports publics efficaces 72
C2. Mobilités douces attractives 77
C3. Transports individuels motorisés maîtrisés 80
C4. Activités de loisirs et de tourisme connectées aux localités et aux transports publics 85
C5. Promotion, sensibilisation et évolution des comportements 88

PARTIE IV : LE PROJET DE TERRITOIRE **89**
1. Le schéma et la carte de synthèse 90

PARTIE V : LE DISPOSITIF OPERATIONNEL **95**
1. L'articulation PDRN volets stratégique et opérationnel 96
2. Dispositif général 96
3. Les outils 98
4. Introduction au volet opérationnel 100

PARTIE VI : L'ENGAGEMENT GENERAL ET LES 15 OBJECTIFS **101**

Références et planifications 105
Glossaire 107

Avant-propos

Détailler les qualités de la vie dans le territoire du District de Nyon n'est pas nécessaire, son attractivité est reconnue et constitue un bien que les collectivités doivent développer en proposant, plus qu'une planification en accord avec l'air du temps, une évolution des comportements et des habitudes. En effet, chaque génération hérite d'une situation de planification en décalage avec la réalité du moment, la vision de l'aménagement des années 60 a généré une extension des zones à bâtir au-delà du raisonnable, la voiture et la maison individuelle symbolisant le progrès et consacrant l'avènement de l'individualisme. Aujourd'hui les défis sont collectifs pour ne pas dire mondialisés, dans leurs aspects environnementaux tout du moins et l'individu doit absolument se réintégrer dans un groupe et associer ses aspirations à celles de la société dans laquelle il vit.

De même, si une société doit réorienter son développement pour le bien commun, elle doit en contrepartie promouvoir le concept de solidarité territoriale. En suivant les rivières de leur source jusqu'à leur embouchure dans le lac, la vie s'organise en interdépendance. Les actions entreprises dans les hauteurs ont des répercussions en plaine et vice-versa. Ces logiques simples, mais garantes de l'équilibre ont souvent été négligées. Ainsi, si l'on promeut une densification importante des centres du littoral, des mesures de protection et de développement des espaces ouverts doivent être proposées. La pression des besoins croissants de nature et de loisirs des citadins doit être contrebalancée par la promotion d'un tourisme doux respectueux de l'environnement et des lieux de vie du Jura. Le développement des transports publics doit faciliter l'accessibilité des villages pour tous en soulageant les centres des engorgements automobiles.

La construction institutionnelle de la région est en cours, elle est une échelle particulièrement pertinente, « pas trop près ni trop loin », des réalités et permet l'action concrète, cependant la nécessité de s'insérer dans un contexte plus large ne doit pas être occultée. Le District de Nyon, dans le cadre de l'agglomération franco-valdo-genevoise, participe à la construction d'une entité institutionnelle transfrontalière. L'importance de ce passage peut être qualifiée d'historique, car la minimisation de la frontière politique pour retrouver un fonctionnement de bassin de vie cohérent exprime une symbolique d'ouverture stimulante.

Le Plan directeur régional du District de Nyon (PDRN) a l'ambition d'orienter le futur spatial du District pour les vingt prochaines années et surtout de poser les jalons de ce « travailler ensemble autrement » qui préfigure les évolutions comportementales. Mais la planification ne sert qu'à créer les conditions de vie à la société qui y habite, chaque génération doit partager et transmettre ce territoire aux suivants avec assez de générosité, d'esprit d'anticipation, pour que l'on puisse imaginer toujours y vivre sans regret et nostalgie d'un passé mythique.

Partie I : constats

Une « terre heureuse » porteuse de déséquilibres

1. Un District dynamique mais une gestion réactive

La nouvelle configuration du District de Nyon avec 47 communes date du 1er janvier 2008. Il est aujourd'hui important de créer la cohésion de ces territoires qui, pour la première fois disposeront ensemble d'un instrument pour leur avenir. Le Plan directeur régional du District de Nyon (PDRN) est la concrétisation spatiale de cet avenir, il veut orienter les futurs développements qui, s'ils sont à l'image de ce qui s'est passé ces 40 dernières années, devraient abriter la plus forte croissance démographique de Suisse.
Ce dynamisme démographique, mais aussi économique est un atout, qui comporte aussi des risques, car le point de rupture de l'équilibre entre beauté paysagère, qualité de vie et nuisances risque d'être plus proche que prévu. De toute façon, ne pas prévoir une croissance soutenue est plus problématique que de s'y préparer, le risque étant de constater, impuissants, nuisances et déséquilibres. Les nuisances ne sont pas que des désagréments d'engorgements automobiles que l'on peut imaginer réversibles, elles seront lourdes, perte d'espace agricole et paysager, dévitalisation des centres au profit de la dispersion des activités et de l'habitat, rareté donc cherté du sol, ce qui signifie appauvrissement de la diversité sociale.
Les grandes tendances de la société, vieillissement, augmentation des besoins en espace, besoin identitaire pour ne pas dire sécuritaire, ont des incidences spatiales. Parallèlement l'ouverture vers le monde implique aussi accueil, partage et mixité culturelle. Il faut dessiner un cadre à cette société, un cadre de vie qui non seulement l'accompagne, mais suggère aussi des nouveaux modes de vivre et d'habiter.
Aujourd'hui, chaque territoire est aussi engagé dans une forme de compétition qui requiert une vraie prise de conscience, des atouts et des spécificités à mettre en évidence et à développer pour favoriser la localisation d'emplois, d'équipements culturels, pour accueillir des touristes, tout en assurant aux habitants une qualité de vie aussi satisfaisante qu'aujourd'hui.
Les grandes caractéristiques du développement de la région de Nyon peuvent se résumer ainsi:

- une croissance importante ,
- un amoindrissement de la diversité socioéconomique ,
- une forte extension de l'habitat individuel ,
- une dépendance aux transports individuels donc un taux de motorisation élevé ,
- mais des atouts compétitifs.

Une croissance record mais ciblée
Le District a plus que triplé sa population entre 1960 et aujourd'hui, le taux de croissance et de migration est très soutenu et ceci depuis longtemps par rapport à celui du Canton. La population étrangère représente un pourcentage élevé pour la Suisse, elle est composée pour moitié de ressortissants de pays à haut niveau de vie : pays anglo-saxons, d'Europe de l'Ouest et du Nord, employés à Genève et sur le District dans les emplois tertiaires. Par contre, cette dynamique n'empêche pas le vieillissement de la population, qui s'accélère et demande une vraie prise de conscience sur ses conséquences, sur les modes de vie et donc, sur la planification du futur.
Dans le contexte de l'agglomération franco-valdo-genevoise, la croissance du District s'apparente à celle des territoires français : toutes les régions entourant le Canton de Genève ont d'une part subi les conséquences d'un marché du logement genevois très difficile et d'autre part, constitué un attrait pour une population désireuse d'un mode d'habiter individuel.

Evolution de la population du District					
1965	**1975**	**1985**	**1995**	**2005**	**2009**
30'302	39'312	50'232	66'207	77'985	85'877
2.9% par an		3.1% par an		2.4% par an (1.6% pour VD)	

2007 solde migratoire 1'436 personnes et 585 pour le solde naturel.
2008 28,6% d'étrangers (soit 25'333 personnes) en comparaison Genève (environ 40%)

Taux de croissance annuel moyen	**1982-1990**	**1990-1999**	**1999-2005**	**2005-2009**
Agglo franco-valdo-genevoise	1,37	1,02	1,51	
District de Nyon	2,83	2,09	1,74	2,4

Rapport de dépendance en 2030 pour le District de Nyon
Des 65 ans ou plus (nb. rapporté à la pop. de 20 à 64 ans) 35% à 37% (18% en 2005)

Part des jeunes et des personnes âgées dans la population totale en 2030 pour le District de Nyon
Moins de 20 ans 21% à 22% (26% en 2005)
65 ans ou plus 20% à 22% (11% en 2005)

Une région aisée mais exclusive
Cette croissance sélective a par conséquent façonné un District « haut de gamme », ce qui induit des effets d'exclusion des catégories sociales moyennes et des activités artisanales par des prix du foncier et de location très élevés. Le revenu médian des ménages est en effet le second de Suisse, derrière la Goldküste zurichoise mais devant Zoug. Le niveau de qualification de la population active est exceptionnel, les professions d'encadrement, dirigeantes et les professions libérales sont majoritaires. Ceci implique aussi un fort taux de propriétaires et un niveau important de motorisation.

2001-2008 de 73.2 à 78.6% d'emplois tertiaires

2007 41,4 % de propriétaires

2007 616 véh/1000hab. par rapport à 530 veh/1000 hab. pour le Canton de VD

Trafic routier aux frontières de Genève en 2007 (frontière avec District de Nyon)
Environ 92'000 passages (moyenne annuelle journalière)
Trafic routier sur A1 à Colovrex
1985 38'000 véh/J **2009** 72'500 véh/j

Une grande spécialisation résidentielle
La région représente ainsi depuis les années 80 un lieu de localisation résidentielle choisi par une population cosmopolite aisée pour bénéficier d'un certain nombre d'avantages. Les quartiers de villas, environ 30% du parc immobilier, ont explosé et constitué la majeure partie des constructions de ces dernières décennies.

Cette dynamique de développement s'explique partiellement par l'attrait intrinsèque du territoire et par le phénomène de «métropolisation» de l'arc lémanique qui implique une concentration des emplois dans les centres importants et par conséquence, une résidentialisation des régions les jouxtant. L'infléchissement de cette tendance dépendra de la capacité de Genève et de tous

les centres formant l'agglomération franco-valdo-genevoise de rééquilibrer le rapport entre emplois et habitants et de construire des logements diversifiés.

2000	38'432 actifs résidants dans le District, 17'790 travaillent hors District (46%) dont 13'501 (35%) à GE

Nombre de logements dont villas individuelles

2000	Vaud	325'473	logements dont	59'652 maisons individuelle	soit env.	18%
	Nyon	33'633		10'424		30%
2009	Vaud	355'694	logements dont	70'807 maisons individuelles	soit env.	19%
	Nyon	39'705		11'931		30%

Des atouts territoriaux

Le territoire démontre de nombreux atouts qui doivent être valorisés, ils constituent le socle du développement qui, par contre, doit s'acheminer vers une diversification sociale et économique, si l'on espère se rapprocher de la vision d'un District « durable » dans sa dimension sociale.

La force et le rayonnement du centre principal de Nyon, la présence de centres secondaires dynamiques comme Gland, Rolle et Coppet, une ligne de chemin de fer reliant rapidement le District vers les centres de Genève et Lausanne, un paysage varié et la proximité des différents services sont autant d'éléments structurants qui permettent d'ancrer le futur développement.

Les données sont issues du Service Cantonal de recherche et d'informations statistiques (SCRIS) et de l'Observatoire statistique transfrontalier (OST).

Partie II : enjeux généraux

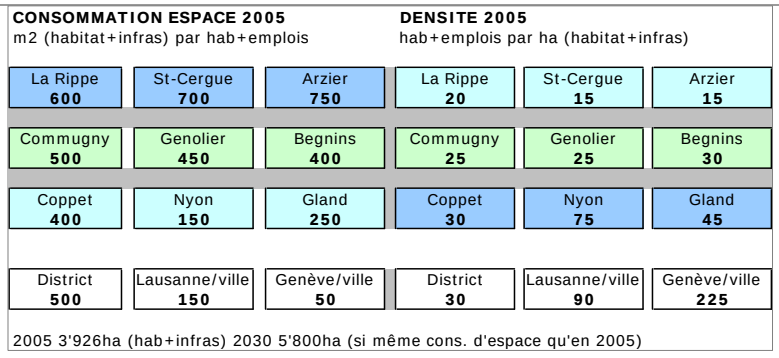
Les grands défis spatiaux et organisationnels

1. Mieux gérer un territoire non-extensible

D'un point de vue global, le District doit infléchir son développement et accepter de répondre à des enjeux, qui correspondent aussi aux grandes tendances de l'évolution de la société, soit :

> Garantir une forme d'équité territoriale, dans le sens de permettre la vie et le travail dans le District à toutes les catégories socio-culturelles et imaginer un futur économique de pointe mais participant de la vie locale.
Le District, comme l'arc lémanique d'ailleurs, attire de nombreuses entreprises de prestige, impliquant souvent l'arrivée de nouveaux habitants. Cette dynamique est en passe de générer une césure entre un District « international » et un District « local » avec deux problèmes imprévus :
l'exclusion des activités locales et de strates sociales par la hausse des prix des terrains et de l'immobilier, suscitée par les demandes d'activités haut-de-gamme et de résidents aisés ;
une crise du logement qui s'aggrave (taux de vacance passé de 0.6% en 2006 à 0.4% en 2007 alors que le seuil de fluidité du marché est 1.5 à 2%), et qui permet de moins en moins aux ménages de déménager pour s'adapter à leurs trajectoires professionnelles (faible mobilité résidentielle = forte mobilité pendulaire). Il en découle un appauvrissement de la diversité sociale et économique.

> Eviter le gaspillage, économiser, planifier avec parcimonie un bien qui devient rare, le sol, surtout au regard des futurs développements qui doivent aussi se penser en regard d'une mobilité économe en énergie et en nuisances. Il s'agit d'un principe de précaution, puisqu'il est difficile de prévoir avec exactitude ce que demain nous réserve.
Le gaspillage du sol est révélé par l'indice de consommation du sol (habitat/infrastructures par habitant), ce d'autant plus que toute consommation future ne pourra que réduire la part de surfaces agricoles et donc fragiliser davantage le rapport ville-campagne, ainsi que le maintien de la structure paysagère globale. De plus, le développement de ces dernières années s'est particulièrement concentré dans les zones éloignées d'une desserte en transports publics, en petites poches détachées des centres augmentant de facto les infrastructures nécessaires aux accès, routes, chemins, parkings, etc.
Le schéma ci-dessous met en relation la consommation d'espace, d'infrastructure et d'habitat et la densité. Si l'objectif n'est pas de rejoindre des densités très serrées, la marge de manœuvre est par contre assez large pour permettre de concentrer le développement. De plus, si l'on pratique le « laisser-faire » (même consommation que celle actuelle pour la croissance emploi/habitants) l'étalement urbain gagnera environ 2'000 hectares sur la zone agricole en 2030.



Rapport entre consommation d'espace (m^2 de sol occupé par du bâti et des infrastructures par habitants plus emplois) et densité (nombre habitants plus emplois par hectare de sol occupé)
Les chiffres sont approximatifs

> infléchir le phénomène de la banalisation des paysages et des établissements humains et identifier les conditions de l'évolution du paysage, puisqu'il est largement construit par les activités humaines qui se sont succédées et se succéderont dans le temps.
La perte d'identité, la banalisation des établissements urbains et ruraux, est un facteur qui n'est pas seulement une menace, elle est une réalité que l'on peut observer dans l'avancement du tapissage des constructions sans différenciation ni attention aux entités paysagères, à la morphologie des lieux, paupérisant par la même occasion les milieux naturels avec la disparition des espèces, faune et flore. La campagne n'est plus très bien définie, elle risque de se retrouver totalement encerclée par les quartiers de villas et dépossédée de sa fonction économique. Cette transformation affecte paradoxalement aussi la vie urbaine, puisque les citadins recherchent et ont besoin d'une « nature préservée » comme antithèse à leur condition.
La perte de la cohérence du rapport nature/bâti interroge sur la capacité actuelle à intégrer paysage et constructions dans un rapport de complémentarité, une logique en même temps fonctionnelle, symbolique et esthétique. Il ne s'agit pas d'empêcher les activités agricoles et économiques, ni la construction de logements, mais de traiter les rapports d'échelles et de voisinage avec circonspection et promouvoir la qualité des terres agricoles et l'intégration paysagère des futures constructions urbaines et rurales.

> Diminuer les nuisances sur l'environnement.
Les pressions sur le territoire (étalement urbain) ne cessent de s'accentuer et les politiques de préservation actuelles ne suffiront pas pour conserver la vitalité écologique du District. La qualité d'un écosystème requiert la concordance des mesures dans les domaines de l'environnement. La consommation d'espace doit être jugulée pour éviter une perte de terres ouvertes et agricoles, la densification promue pour économiser le sol.

2. Travailler ensemble et autrement

Le PDRN réunit les forces d'une population liée par son sentiment d'appartenance pour défendre ses particularités et promouvoir son développement. Les grands enjeux de la planification territoriale d'aujourd'hui sont connus, ce sont les mêmes, à peu de chose près, dans toute la Suisse et les directives pour l'avenir se ressemblent forcément à chaque échelle de planification. Les plans directeurs se ressemblent donc dans leur stratégie globale, puisqu'à chaque échelle ils relaient la volonté de privilégier le collectif à l'individuel, le densifié à l'étalé, le synergique au gaspillage, etc.
Il s'agit donc de travailler prioritairement sur le « comment » s'organiser pour mettre en œuvre ces changements, le « travailler ensemble et autrement ».

Quelques pistes :

> Créer le lien entre stratégie et opérationnel. Le PDRN est composé de deux parties, l'une stratégique et l'autre opérationnelle, une vision de l'avenir pour les quinze prochaines années et un programme de mise en œuvre révisé tous les cinq ans, coïncidant avec les programmes de législature. Cette approche évolutive constitue une amélioration sensible de la conception des documents d'urbanisme, évitant une obsolescence programmée des textes par rapport aux évolutions de la société et du territoire.
En 1993, un premier Plan directeur régional pour le District de Nyon (PDRN) a été mis en place. En 2002, il a été démontré que le PDRN, trop sectoriel, n'avait pas suffisamment intégré les dimensions institutionnelle et opérationnelle, et qu'il a eu peu ou pas d'effets sur le développement territorial.
Sa révision formelle a été engagée en 2003. Le premier pas a été l'établissement de Lignes directrices (LD), approuvées par le Comité de pilotage le 2 février 2006 et validées par les 32 communes du District d'alors. Pour intégrer les communes nouvellement rattachées au District en 2007, un addendum a été élaboré et validé par les 15 communes

concernées en février 2008. Le présent Plan directeur régional concrétise et poursuit le travail initié par Lignes directrices. Il formalisera la vision et les mesures dans un processus d'approbation des communes et du Canton.

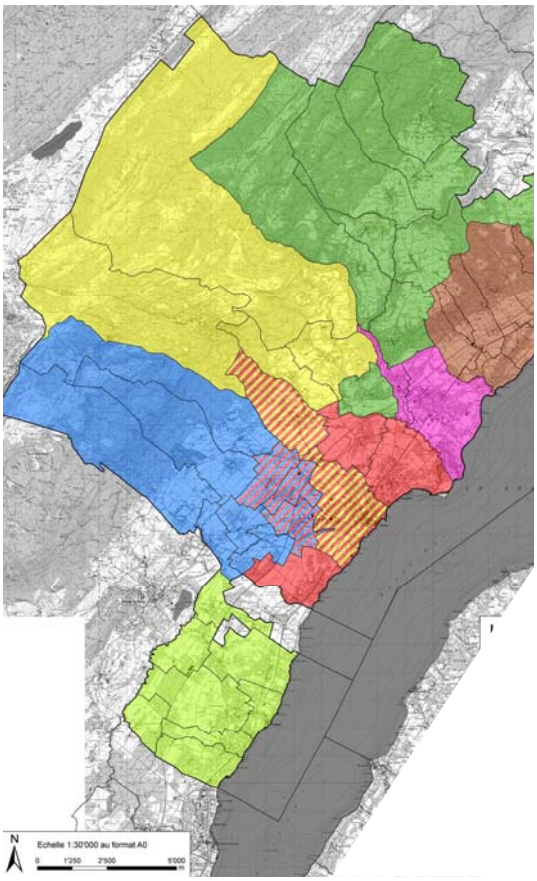
> Planifier l'avenir n'exclut pas le fait d'agir sur l'existant, au contraire. L'existant « naturel et urbanisé » requiert des efforts encore plus importants de la part des collectivités pour amenuiser les effets négatifs des politiques de développement des dernières décennies. Ceci, plus largement, induit des remises en causes des logiques et pratiques de la planification.
Les politiques environnementales, la densification des zones déjà bâties, la qualité architecturale des insertions dans le tissu existant, sont autant de domaines où il est important d'agir et de faire évoluer les pratiques en vigueur. L'enjeu est majeur puisque le territoire est déjà presque totalement occupé par les activités humaines.

> L'échelon régional constitue le lien entre des entités territoriales et des collectivités qui doivent travailler ensemble et autrement. Les axes de travail et de réflexion initiés par la région se concentrent sur : la capacité de réunir les acteurs politiques et techniques autour des problématiques et des processus, la construction d'une vision régionale des thématiques comme la promotion de la maîtrise du foncier, le monitoring environnemental, le financement des infrastructures, la volonté d'harmoniser les objectifs des différentes planifications de manière itérative.
Ceci se poursuit aussi dans l'intercommunalité, dimension fondamentale pour la gestion des projets structurants grâce aux plateformes de coordination des schémas directeurs intercommunaux. La conduite des processus en partenariat avec les acteurs communaux, régionaux et Cantonaux permet la médiation entre les intérêts de chacun.
Régionyon s'organise pour mettre en œuvre le PDRN et ses mesures. Les partenaires suivent ensemble les projets stratégiques d'intérêt régional et leur mise en œuvre.
L'esprit général du PDRN reflète et intègre la notion du « travailler autrement » promue dans le Plan directeur cantonal vaudois, où l'aménagement du territoire s'appuie sur une conception partenariale orientée vers la qualité du cadre de vie et dont les objectifs résultent d'une concertation entre l'ensemble des acteurs intéressés.

> Le développement harmonieux du District ne peut se décréter sans que la population et les collectivités publiques adhèrent à une vision d'ensemble. Il est donc fondamental de prévoir des actions de sensibilisation, de formation, de discussion, de promotion autour de thématiques aussi variées que : le tourisme doux, les plans de mobilité d'entreprises, le covoiturage, le tri des déchets et le recyclage, les éco-quartiers, la densité, etc.
Certains changements ne peuvent se mettre en œuvre sans un travail en profondeur sur les raisons de ces évolutions, sur leur acceptabilité, sur les ajustements possibles, les mises en œuvre. Ce travail doit se faire avec les acteurs concernés du District et surtout doit déboucher sur des solutions innovantes et pertinentes qui contribuent à la construction de l'avenir. Régionyon doit favoriser la mise en place de différentes plateformes de débat et de recherche d'idées et permettre ainsi l'émergence de projets concrets sur différents sujets d'actualité, soit comment accompagner la mise en place d'un système parfois ressenti comme contraignant afin que chacun y voie du positif. La volonté de maîtriser les transports individuels doit être accompagnée d'une offre de services qui facilite l'usage des transports publics et des modes doux, la densification doit être mise en perspective avec la valorisation de l'espace public et du paysage, etc.

3. Partager les mêmes enjeux à toutes les échelles de planification

Le District de Nyon fait partie du périmètre d'agglomération franco-valdo-genevois, il doit s'inscrire dans les objectifs du Plan directeur cantonal vaudois ; le PDRN chapeaute ensuite des schémas directeurs intercommunaux. Au-delà des relations administratives de ces strates de planification, les objectifs poursuivis sont les mêmes: la densification et le développement des transports publics, le renforcement des centralités locales, le respect des composantes verte et bleue, paysagère et agricole. La définition compacte, multipolaire et verte de l'agglomération franco-valdo-genevoise se décline ensuite selon la spécificité des territoires.
Le Plan directeur cantonal est entré en vigueur en août 2008.
Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG), regroupe à ce jour 219 communes genevoises et françaises avec le District de Nyon. Les trois partenaires ont signé la charte d'agglomération en décembre 2007.
Les schémas directeurs intercommunaux (SD) regroupent des territoires qui se sont constitués d'une part sur des bases de collaborations préexistantes et d'autre part, selon une analyse paysagère et fonctionnelle de lien entre centres et bassins de vie.



Rouge SDAN: agglomération nyonnaise, approuvé en 2006, mise en œuvre en cours
Crans-près-Céligny / Duillier / Eysins / Grens / Nyon / Prangins / Signy-Avenex / Trélex
Rose SDGV : Gland-Vich, approuvé en 2006, mise en œuvre en cours
Vert clair SDTS: Terre Sainte, en cours d'élaboration
Bogis-Bossey / Chavannes-de-Bogis / Chavannes-des-Bois / Commugny / Coppet / Founex / Mies / Tannay
Bleu SDAB : Asse et Boiron, en cours d'élaboration
Arnex-sur-Nyon / Borex / Chéserex / Crassier / Eysins / Gingins / Grens / La Rippe / Signy-Avenex
Brun SDOR : Ouest-rollois, en cours d'élaboration
Bursins / Bursinel / Dully / Gilly / Luins / Tartegin / Vinzel
Jaune SDNStCM :Nyon-Saint-Cergue-Morez, en cours d'élaboration
Nyon / Trélex / Givrins / Genolier / Arzier-Le-Muids / Saint-Cergue / Les Rousses
Vert foncé: Begnins-Saint-George, en phase de démarrage
Saint-George / Longirod / Marchissy / LeVaud / Bassins / Burtigny / Begnins
Vert foncé : Couronne rolloise, en discussion
Rolle / Mont-sur-Rolle / Perroy / Essertines-sur-Rolle

En hachuré les communes participant à plusieurs SD

Le découpage des différents schémas directeurs

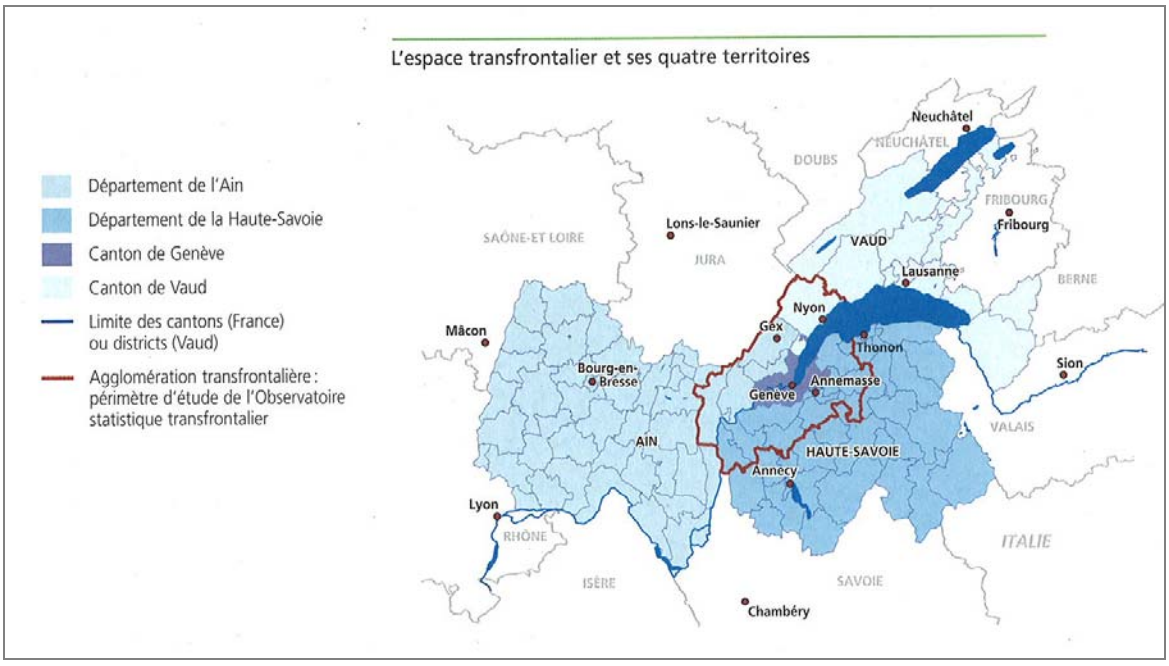
4. L'échelle du projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Les relations fonctionnelles de voisinage, le projet d'un bassin de vie
Le périmètre englobe :

- les 47 communes du District de Nyon,
- le Canton de Genève,
- les territoires voisins des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie, regroupés dans l'Association régionale de coopération (ARC).

L'imbrication des liens socio-économiques s'accroît et la ville transfrontalière s'affirme, comprenant aujourd'hui un bassin d'environ 820'000 habitants et 410'000 emplois. Ce territoire, aujourd'hui lié fonctionnellement, est bien évidement porteur de problèmes, entre autres:

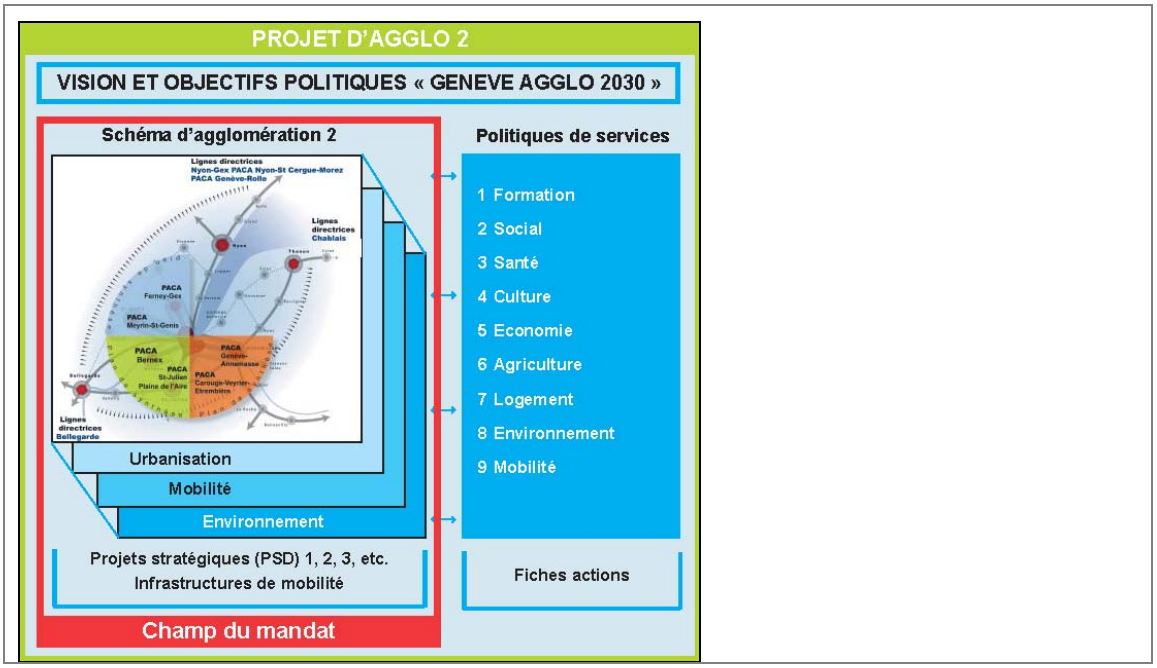
- une capacité d'accueil en logements, insuffisante dans le centre, a généré une pression importante, notamment sur les zones villas en périphérie, générant mitage et cloisonnement des paysages ruraux et naturels ;
- la concentration des emplois au cœur de l'agglomération implique des relations pendulaires trop liées à l'usage des transports individuels motorisés avec des objectifs environnementaux pas atteints, notamment en matière de protection de l'air et contre le bruit.



Les différentes échelles de relations (Observatoire statistique transfrontalier fiche 2008)

Démarche
Depuis 2004, les partenaires franco-valdo-genevois sont engagés dans l'élaboration d'un Projet d'agglomération, inscrit dans le cadre du Comité régional franco-genevois (CRFG) fin 2006. Créé en 1973, le CRFG est l'organe exécutif en charge d'une commission consultative pour les problèmes de voisinage entre la République et le Canton de Genève et les Départements limitrophes de l'Ain et de la Haute-Savoie. Sont intégrés depuis, comme membres à part entière, la Région Rhône-Alpes (2004), l'ARC (2006) et le Canton de Vaud (2007).
Début 2007 un rapport d'étape est soumis à l'Etat français et à la Confédération, il comprend un avant-projet d'agglomération. Ainsi, pour une première fois, les territoires partenaires adhèrent

à un diagnostic partagé, s'accordent sur un développement souhaité et s'engagent à mettre en oeuvre les mesures correspondantes. L'avant-projet de 2007 a été traduit par une Charte d'engagement, signée le 5 décembre 2007.
Le Projet d'agglomération fédère quatre démarches. Au niveau des Etats, il s'inscrit dans le cadre de la politique des agglomérations de la Confédération suisse et de la démarche de Coopération métropolitaine de l'Etat français. Au niveau régional, la Région Rhône-Alpes reconnaît l'agglomération franco-valdo-genevoise comme sa deuxième métropole, à l'articulation avec la Suisse, et lui attribue son label «Grands projets». Au niveau départemental, des conventions sont passées avec les Conseils généraux des départements français de l'Ain et de la Haute-Savoie dans le cadre des opérations de coopération transfrontalière soutenues par l'Union Européenne.



Organisation du projet d'agglomération, 2010

Le projet d'agglomération se décline sur trois niveaux :

- la vision politique "Genève agglo 2030" avec ses cinq finalités : la solidarité, la cohésion et l'équité, le développement économique, la qualité de l'environnement, l'efficience, la gouvernance ;
- une planification stratégique d'échelle d'agglomération, construite sur deux piliers : l'organisation spatiale (le schéma d'agglomération) et l'organisation sociale (les politiques de service) ;
- des projets stratégiques de développement, des mesures d'infrastructures pour lesquelles le fonds fédéral est sollicité et des fiches d'action pour les politiques de service.

Le projet d'agglomération

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois se fonde sur la volonté d'améliorer la coordination des planifications entre les partenaires en les liant aux politiques de service et sur une attitude commune à refuser le développement tendanciel. A l'horizon 2030 le PAFVG dessine une agglomération:

- *compacte*, capable d'accueillir le développement (+ 200'000 habitants et + 100'000 emplois) et de répondre aux besoins de mobilité sans gaspiller les ressources environnementales ;

- *multipolaire*, en rééquilibrant la répartition de l'habitat (accueil de 50% de nouveaux habitants dans le Canton de Genève) et des emplois (assurer la mise en place d'un développement économique plus équitable entre les partenaires franco-valdo-genevois) et en valorisant les atouts spécifiques des sites locaux
- *verte*, en préservant ses paysages, son agriculture dynamique et ses zones naturelles et en assurant une forte présence de la nature en ville.

Le schéma d'agglomération

Le projet territorial oriente le développement de manière concomitante au renforcement des transports publics ferroviaires et routiers et de la mobilité douce. Il s'agit de tendre vers une équité de l'accessibilité aux transports publics pour la population et les personnes qui travaillent dans la région, ainsi que vers une urbanisation dense et concentrée, tout en préservant la qualité du cadre de vie de la région et en encourageant l'essor économique fondé sur un équilibrage habitants/emplois. Il s'agit de réunir les conditions-cadres permettant le maintien et le développement socio-économique des différentes localités.

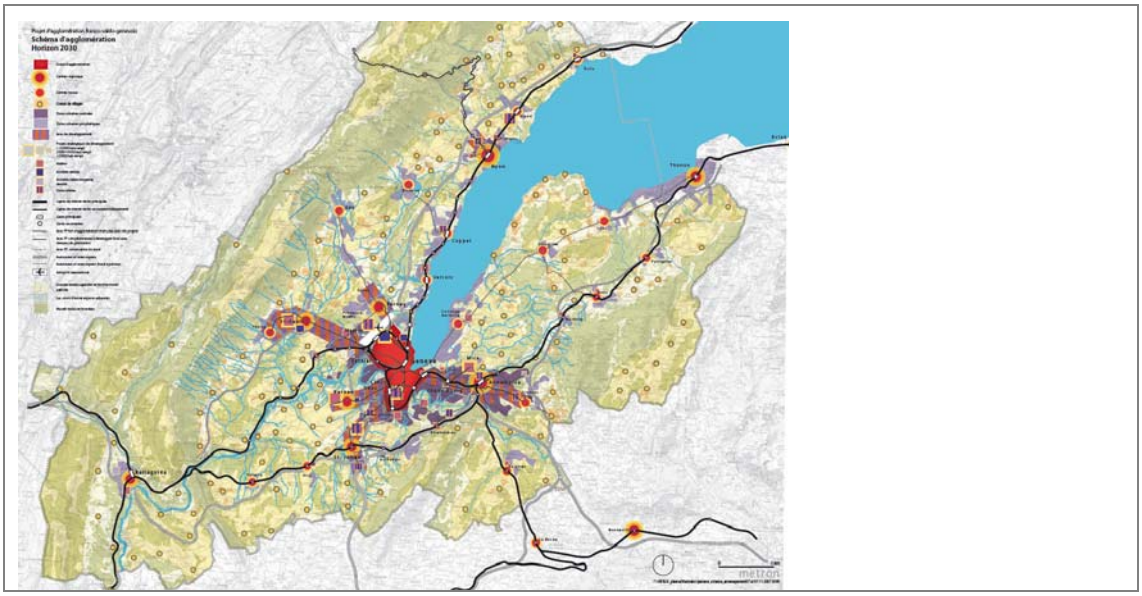


Schéma du développement territorial de l'agglomération franco-valdo-genevoise, 2007

Les études thématiques

En accompagnement des études sur les incidences spatiales, des thématiques économique, foncière, logement sont engagées afin de caractériser les développements concentrés le long des nouveaux axes de déplacements. Il s'agit notamment :

- d'assurer la mise en place d'un développement économique multipolaire, concerté et solidaire plus équitable entre les partenaires franco-valdo-genevois et créer les conditions-cadres pour accueillir environ 100'000 emplois supplémentaires d'ici 2030 ;
- de proposer des outils de gestion foncière permettant la construction rapide de logements notamment sur le territoire genevois ;
- de promouvoir un habitat dense, respectueux des contraintes environnementales et intégré à des quartiers mixtes.

Les politiques de service

Les actions engagées et à l'étude dans les commissions du CRFG développant les passerelles transfrontalières des politiques de services, complètent le travail d'urbanisme promouvant ainsi un projet de société.

Principes de mise en œuvre
Le calendrier de la confédération découpé en trois phases de financement implique qu'à chaque étape soit déposé un « nouveau » projet, un approfondissement du projet d'origine et ses évolutions.
Pour le PAFVG, la 1ère échéance était à la fin 2007 pour accéder à des financements pour 2011-2014, la 2ème échéance est prévue à la mi-2012 pour des financements entre 2015-2017, la 3ème tranche de financements prendra place à partir de 2018. Le projet « d'agglo 2 » comportera :

- un « nouveau » schéma d'agglomération composé de la synthèse des études locales engagées et des conclusions des études thématiques (transports, économie, logement, etc.) ;
- des zooms constitués par les résultats des études locales, soit entre autres les lignes directrices (LD), les Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA), les Projets stratégiques de développement (PSD). Le District de Nyon est concerné par le PACA Nyon-Saint-Cergue-Morez, le PACA Genève-Nyon-Rolle et les LD Gex-Nyon;
- une nouvelle liste de mesures intégrant les mesures classées en B de la première phase et d'éventuelles autres. Des indicateurs et un suivi sont mis en place pour vérifier l'implémentation des mesures.

Une importante démarche de participation, de sensibilisation et d'information est aussi engagée.

Les travaux du PAFVG se déroulent sous l'égide du CRFG, organe faîtier, qui coiffe l'ensemble de la démarche. Les instances de pilotage du PAFVG mises en place pour l'occasion demeurent classiques. Le Comité de pilotage (COPIL) assure la conduite de la démarche et le Comité de projet (COPRO), son suivi. Une équipe spécifique dédiée au projet (l'équipe de projet) a été mise en place pour sa coordination technique.
Le COPIL est constitué des représentants politiques des institutions membres du PAFVG. Il regroupe 18 membres avec une coprésidence franco-valdo-genevoise. Le COPRO assure la cohérence de la démarche en représentant techniquement l'ensemble des partenaires.

Le PDRN alimente le projet d'agglomération stratégique et opérationnel. La conduite des deux démarches se fait en étroite coordination.

Les mesures du Projet d'agglomération pour le District de Nyon
Mesures acceptées en A
12-9 Amélioration de la capacité de la ligne de la ligne RER Coppet-Genève: création de deux points de croisement (Mies-Chambésy)
Préfinancement VD-GE (mesures agglo)
déc. 2015 le RER au ¼ h Genève-Coppet
déc. 2018 Le RER Lausanne-Allaman
52-1 Requalification de la route Suisse RC1 (Versoix-Founex)
Mesures acceptées en B
12-8 Rabattements TC sur les gares du réseau national dans le canton de Vaud
12-10 Accessibilité modes doux de la Gare de Coppet
31-3 Accessibilité modes doux: passerelle entre Prangins et Nyon
31-4 Accessibilité modes doux des gares principales dans le canton de Vaud, passage sous-voie à Nyon
31.5 Gland sous-voie
Mesures pouvant être financées par d'autres sources de la Confédération
12-3 Amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire Nyon- Saint-Cergue - Morez
Mesures financées entièrement par l'agglomération
12-6 P+R de Coppet et Gland
12-11 P+R Nyon, Rolle et NStCM

12-7 Coppet accès gare (desserte PDL)
31.1 Route de distribution de Nyon 1ère étape
31.2 Collectrice ouest de Gland

Mesures actuellement en ordre de priorité C

12-12 Amélioration du franchissement des jonctions autoroutières de Coppet, Nyon et Gland pour le bus
52-2 Requalification de la route Suisse (étape ultérieure)

Mesures relevant d'un autre cadre de financement

32-1-10 Nouvelle jonction à Collex/Versoix (RN)
12-13 Aménagement jonction A1 (TIM) (RN)

Le programme fédéral d'élimination des goulets d'étranglement

Coppet-Vengeron en calendrier B
La traversée du lac/autoroute de contournement

Partie III: « philosophie » et stratégies

Dans un parcours du général au particulier,
la philosophie constitue le cadre général de l'engagement
les objectifs sont les buts concrets que l'on se fixe

1. Philosophie générale du PDRN

Concilier qualité du territoire et développement
Le plan directeur régional est une stratégie territoriale, elle est accompagnée et complétée par une stratégie touristique (plan directeur touristique du jura et de la partie lémanique et socio-économique en lien avec la nouvelle politique régionale de la Confédération et la loi sur l'appui au développement économique).

La notion de qualité est une notion complexe se référant à la société, à l'espace où elle vit et exerce ses activités. C'est une notion individuelle et collective qui peut se détailler en critères, indices, indicateurs (qualité de l'environnement, confort de l'habitat, présence d'espaces verts…), mais pas seulement, car elle relève aussi de la satisfaction de la vie de chacun au sein d'une collectivité (qualité du lien social, sentiment de sécurité…), et varie fortement en fonction des classes d'âge et des milieux socioculturels. Il ne s'agit pas d'être exhaustif, de prétendre à la scientificité d'une analyse, mais plutôt de mettre en évidence la particularité, le « génie du lieu », reconnu et apprécié de la grande majorité et qui doit être à tout prix préservé et accompagné dans son développement.

Le PDRN définit la qualité globale du territoire dans sa dimension spatiale à l'horizon 2030 et les moyens pour y parvenir et la garantir, ceci pour permettre à la vie en société et à la vie naturelle de se développer de manière équilibrée.
Dans ce dessein, il s'agit de promouvoir de manière concomitante les stratégies énoncées dans le PDRN car elles sont étroitement imbriquées et requièrent d'être mises en oeuvre de front pour être suivies de résultats. La coordination environnement/urbanisation/transports est la clé de lecture des stratégies du PDRN.

En effet, localiser la majeure partie du développement socioéconomique dans des secteurs urbanisés denses favorise l'usage des transports publics et les mobilités douces (marche à pied, vélo) et génère moins de déplacements (ville des proximités). Cela permet aussi de réduire la dépendance à l'automobile et ses impacts sur l'environnement et la santé de la population, d'économiser le sol et ainsi de garantir les conditions de gestion économique des activités rurales et la préservation des ressources naturelles.

Le défi principal réside dans la concentration de la croissance et la simultanéité des politiques de développement des villes et des campagnes. Consolider une morphologie « urbaine », même différenciée, pour les centres du littoral, faire évoluer les centres villageois et considérer la nature et les campagnes comme des lieux vivants et de production sont les objectifs défendus par le PDRN.

ENGAGEMENT GENERAL

Les collectivités publiques qui approuvent le PDRN s'engagent à promouvoir, développer et mettre en œuvre les trois grandes stratégies de manière coordonnée :

- **A.** Préserver activement et restaurer si nécessaire le cadre paysage, les valeurs et les ressources naturelles (stratégie pour le cadre environnemental et paysager).
- **B.** Organiser une urbanisation différenciée, mixte et dense pour les centres et les villages et maintenir l'attractivité et la qualité de toute la région (stratégie pour les lieux de vie).
- **C.** Développer et augmenter la part des transports les plus efficaces et les plus respectueux de l'environnement (stratégie pour les mobilités et les réseaux).

2. Les stratégies du PDRN

Un territoire spécifique qui forme le socle où inscrire les stratégies et actions de développement, la culture du territoire.

Les stratégies pour le cadre environnemental et paysager, pour les lieux de vie, les mobilités et les réseaux s'inscrivent dans ce contexte géographique et culturel et concourent à son développement.

Le District de Nyon présente une grande variété de territoires, allant des rives du lac Léman aux pistes de ski de La Dôle en passant par des domaines patrimoniaux, des vignobles, des campagnes périurbaines, des grandes cultures, de vastes forêts et espaces naturels jurassiens. Ce cadre de vie diversifié, situé à proximité immédiate des deux agglomérations principales de l'arc lémanique est un atout régional de première importance, à préserver des pressions croissantes de l'urbanisation et à mettre en valeur, dans un esprit de responsabilité écologique, et d'agrément pour les habitants et les visiteurs du District.
Actuellement le besoin d'identité n'a jamais été aussi important. Le paysage, en mettant en valeur les qualités du lieu, est une réponse fondamentale : « ici n'est pas comme ailleurs ». Nous sommes dans un contexte de développement rapide, il s'agit donc d'inscrire le développement dans des valeurs territoriales reconnues.

NATURES
Les grandes structures paysagères à renforcer :
1er ordre : Léman + Jura
2e ordre : coulées vertes (les échappées lacustres)
3e ordre : linéaires de compensations écologiques

CAMPAGNES
Les espaces ruraux à gérer du Jura vers le Léman :
Les grandes entités agricoles du haut et de plaine (les échappées transversales)
Les campagnes « urbaines »
Les « parcs littoraux » : échappées visuelles et intervalles naturels

VILLES ET VILLAGES
Quatre centres urbains à renforcer:
Rolle : un "goulet" entre lac et vignoble
Gland : une plaine entre Promenthouse et Dullive
Nyon : un centre historique qui rayonne
Coppet : un "bocage urbain" en devenir
Axe NStCM : un chapelet de quartiers denses accrochés aux haltes
Des villages particuliers

Natures
Deux grandes entités naturelles, le Léman et le Jura, sont reliées par une série de coulées vertes. Cette charpente cohérente de structures paysagères et de connexions naturelles est renforcée par un réseau de surfaces agricoles dites de « compensation écologique ». De part et d'autre des coulées vertes s'étend un paysage ouvert à dominante agricole, revitalisé par des haies buissonnantes replantées sur les talus ou par de petits affluents remis à ciel ouvert.

Campagnes

Les **grands espaces agricoles** ouverts du Pied du Jura font partie du patrimoine régional. Très exposés au mitage par leur grande visibilité, ils sont des entités économiques et de paysage de première importance, qui répondent à la stratégie Cantonale des échappées transversales et qui ne seront conservées que par une agriculture certes respectueuse de l'environnement, mais productive et dynamique.

Les « **campagnes urbaines** », espaces agricoles autour des villes, sont vouées à la diversification des usages. Par exemple vues du train, elles assurent l'alternance entre espaces bâtis et non bâtis et favorisent les échappées visuelles, les paysages lacustres, en direction du Léman.

Les **parcs riverains**, privés et publics, rares et convoités, devraient aussi offrir une alternance avec des espaces ouverts (agricoles, parcs,...) et publics (plages, quais...). Vu de la Route suisse, l'espace lémanique disparaît lentement mais sûrement derrière les murs et les haies de thuyas : un symbole du paysage national se dégrade.

Les villes et villages

Chaque ville, chaque village du District de Nyon présente des caractéristiques propres, qui contribuent à l'identité des lieux. Une relation s'établit avec l'arrière-pays, agricole ou viticole : les formes urbaines, comme les formes agricoles, épousent le relief naturel.

Cette reconnaissance du paysage est une des bases d'un développement urbain et territorial de qualité.

Rolle :
bandes sinuant le long des courbes de niveau, à l'image du vignoble

Gland :
comme une succession de bandes agricoles dans la seule plaine de la région.

Nyon/Saint-Cergue/Morez :
comme un chapelet de noyaux d'habitat privilégié autour des stations du Nyon-Saint-Cergue

Nyon :
sa terrasse, le centre historique rayonne dans le territoire.

Terre Sainte :
bourgs ou villages riverains avec leurs extensions vers l'amont.

Natures : les grandes structures naturelles et paysagères

Campagnes : les espaces ruraux ouverts

Villes : les centres à densifier

Villages : les cœurs de villages à valoriser

A - Stratégie pour le cadre environnemental et paysager

Préservation active du cadre paysager et des ressources naturelles

Le développement observé ces dernières décennies a engendré une forte consommation de terrain, induisant une forme de "mitage" de l'espace rural, avec le fractionnement et le cloisonnement des territoires naturels et l'enclavement progressif des surfaces agricoles. La grande structure paysagère tend à s'amenuiser dans sa lisibilité et dans sa valeur écologique ; de même, le paysage bâti se banalise et ne s'intègre pas dans une réflexion environnementale. La forte mobilité automobile de notre District se traduit par une situation non satisfaisante en matière d'émissions polluantes, de qualité de l'air et de nuisances sonores. Les questions liées à la gestion de l'eau, à la gestion des ressources et des déchets, à la préservation des bonnes terres et à l'utilisation rationnelle de l'énergie, indissociables du développement territorial demandent aussi une approche régionale.

Le Plan directeur régional se doit donc d'être exemplaire : il s'agit non seulement de préserver la qualité environnementale en protégeant les acquis, mais aussi de diminuer l'empreinte écologique locale[1], en contribuant positivement aux grandes politiques environnementales actuelles, par exemple la lutte pour le climat et les économies d'énergie, ou l'amélioration de la fonction biologique des entités paysagères et naturelles en les reliant entre elles.

Cette politique poursuit trois enjeux :

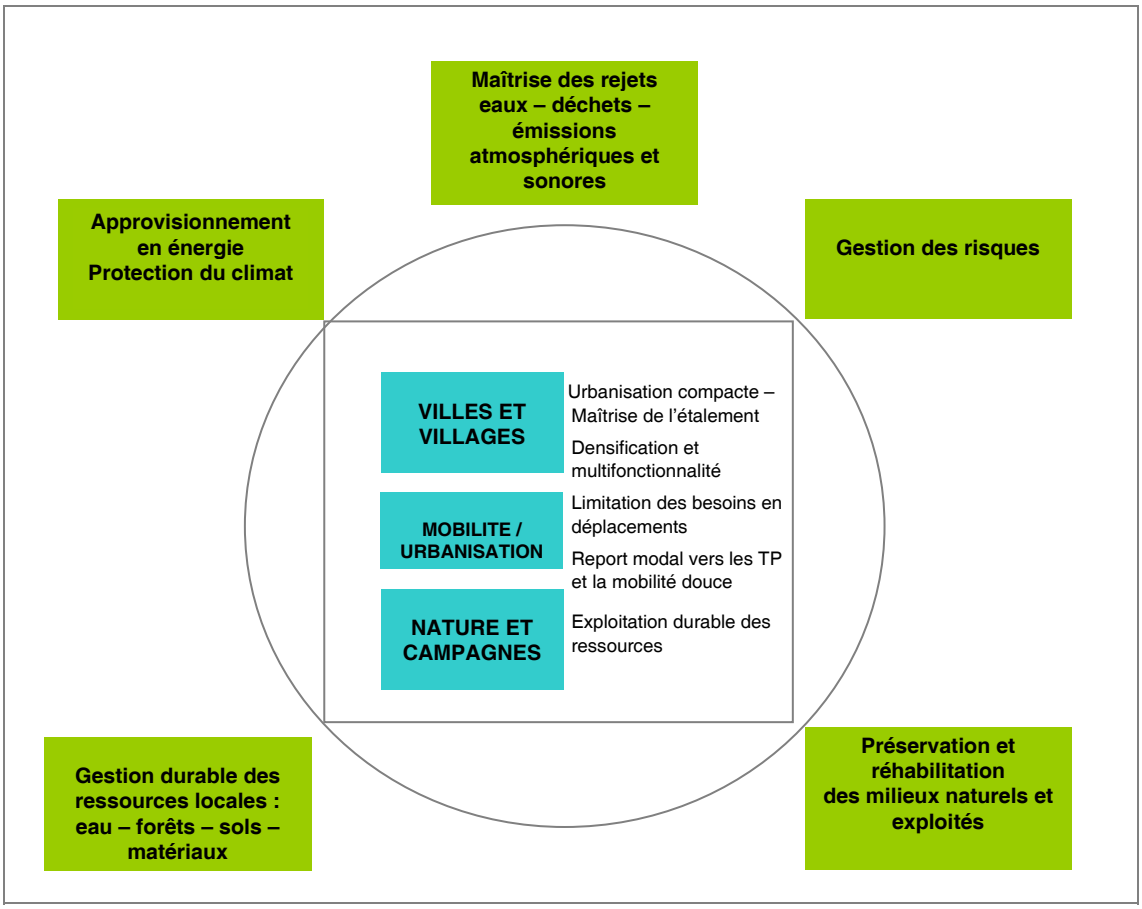
- mieux assumer les **responsabilités des habitants et des collectivités publiques** du District en matière d'environnement, de santé publique et de réchauffement climatique,
- engager sur ce plan des **actions exemplaires**, s'inscrivant comme une contribution significative aux actions menées par le Canton et la Confédération en regard des engagements internationaux, notamment en ce qui concerne la gestion rationnelle de l'énergie et l'augmentation de l'utilisation des énergies renouvelables[2].
- favoriser le développement d'une **agriculture durable et dynamique** contribuant au maintien des valeurs paysagères et écologiques.

Pour mettre en œuvre cette politique, la stratégie environnementale et paysagère consiste à agir conjointement dans tous les domaines de l'environnement à tout moment des processus de planification et de réalisation des mesures découlant des activités humaines. Il ne s'agit pas seulement, à l'aval, de mesurer l'impact d'une activité et de proposer des mesures pour diminuer les effets négatifs, mais de tenir compte, à l'amont, des impacts prévisibles pour mieux concevoir les actions.

[1] **La notion d'empreinte écologique** vise à traduire de manière facilement compréhensible l'impact des activités humaines sur les écosystèmes et la planète. Exprimée en hectares, par année et par personne ou nation, elle exprime la portion de la terre vivante nécessaire pour assurer notre subsistance (alimentation, logement, transport) et absorber les déchets que nous produisons.
L'empreinte écologique de la Suisse, une contribution au débat sur la durabilité, OFS, ARE, DDC, OFEV, Neuchâtel 2006

[2] Les objectifs énergétiques et climatiques de la Suisse (programme SuisseEnergie) concordent avec les objectifs de la loi sur le CO2 et avec les obligations contractées par la Suisse dans le cadre de la convention internationale sur le climat. Ce sont les suivants:
Climat: réduction de 10% des émissions de CO2 jusqu'en 2010 (par rapport à 1990) selon la législation sur le CO2.
Electricité: limitation à 5% maximum de la hausse de la consommation d'électricité par rapport à l'an 2000.
Energies renouvelables: augmentation de la quote-part des énergies renouvelables de 0,5 térawattheure (TWh) dans la production d'énergie et de 3,0 TWh dans la production de chaleur.

Le PDRN vise à coordonner et renforcer les actions sectorielles notamment au niveau de leurs incidences sur le territoire[3]. **Il s'agit de mettre en place les conditions pour une réelle coordination régionale des actions environnementales et de s'assurer de leur efficience.**



Approche globale pour diminuer les impacts sur l'environnement (empreinte écologique). La figure ci-dessus explicite l'approche globale à partir des activités humaines (urbanisation – villes et villages, déplacements – mobilité, utilisation du paysage – nature et campagne) et leurs impacts environnementaux. Ainsi, diminuer **l'empreinte** écologique revient à satisfaire conjointement les objectifs environnementaux énoncés dans les 5 thèmes.

Principes de mise en œuvre pour les mesures environnementales

Les trois principes du mode opératoire pour les mesures environnementales sont les suivants :

> *Cadre de référence environnemental*
>
> Connaissance de la situation environnementale. De nombreuses données existent mais sont confinées dans des cadres sectoriels distincts. Il s'agit de les mettre en commun, de les confronter avec les données et priorités territoriales, et si nécessaire de les compléter.

[3] Plusieurs institutions « régionales » sont déjà actives sur certaines des thématiques environnementales mais dans des contextes encore trop sectoriels (SADEC Société anonyme pour le traitement des déchets de la Côte), SITSE Services industriels Terre sainte et environs, APEC Association intercommunale d'épuration des eaux usées de la Côte, PJV Parc Jurassien Vaudois (Parc naturel régional en cours de création), etc.

Des champs d'action doivent être établis, tels que la maîtrise des rejets, la gestion des risques, la gestion durable des ressources ou à la mise en place d'une politique énergétique à l'échelle régionale.

> *Contraintes territoriales*
Environnement et affectation du territoire. Les objectifs du cadre de référence environnemental doivent être pris en compte systématiquement lors de planifications et affectations. Ces contraintes peuvent être spatiales (par ex. zone d'expansion des cours d'eau, SDA) ou organisationnelles (par ex. favoriser la mise en œuvre de réseaux de chauffage).

> *Coordination régionale et renforcement des institutions compétentes*
Organe environnemental régional. La région se dote d'un organe interne spécifique, proche des gens et des élus, pour répondre aux défis environnementaux (observatoire, pilotage, etc.) qui accompagnera la mise en œuvre des objectifs en coordonnant les actions et en évaluant les résultats atteints.

Les objectifs stratégiques régionaux en matière d'environnement et de paysage sont déclinés au travers de six thématiques prioritaires à coordonner :
A1 Les paysages et espaces naturels à considérer dans leur interaction
A2 Les ressources locales à valoriser
A3 L'énergie à gérer dans un esprit d'économie et de renouvellement des sources
A4 Les rejets et nuisances à maîtriser
A5 La gestion des risques à promouvoir
A6 La coordination, la sensibilisation et l'évolution des comportements à promouvoir

A1. Paysage et espaces naturels en interaction

Constat
Grâce à diverses mesures antérieures du Canton et des communes, le socle naturel et paysager du District est resté largement préservé. Mais la pression de l'urbanisation continue de s'accentuer et ces atouts, s'ils ne sont pas désignés comme des enjeux prioritaires d'importance régionale, risquent d'être grignotés par des actions locales à court terme.
La géographie de base du District, la topographie de son territoire et son inscription dans le grand paysage du Jura et du lac, les principaux sites naturels, les réseaux éco-biologiques et certains paysages particuliers sont les bases essentielles de l'identité du District et de son attractivité : ils appellent des mesures de protection stricte afin de les pérenniser et de les développer.
L'économie agricole et forestière revêt une importance fondamentale dans la construction d'un territoire équilibré et surtout dans le développement souhaité d'une économie de proximité. Ces actions combinées avec une exploitation respectueuse du sol constituent des moyens efficaces pour le maintien dynamique de la structure paysagère.

Objectif stratégique **A1** PAYSAGE ET ESPACES NATURELS

Promouvoir l'intégration des fonctions écologiques et structurelles du paysage et des milieux naturels:

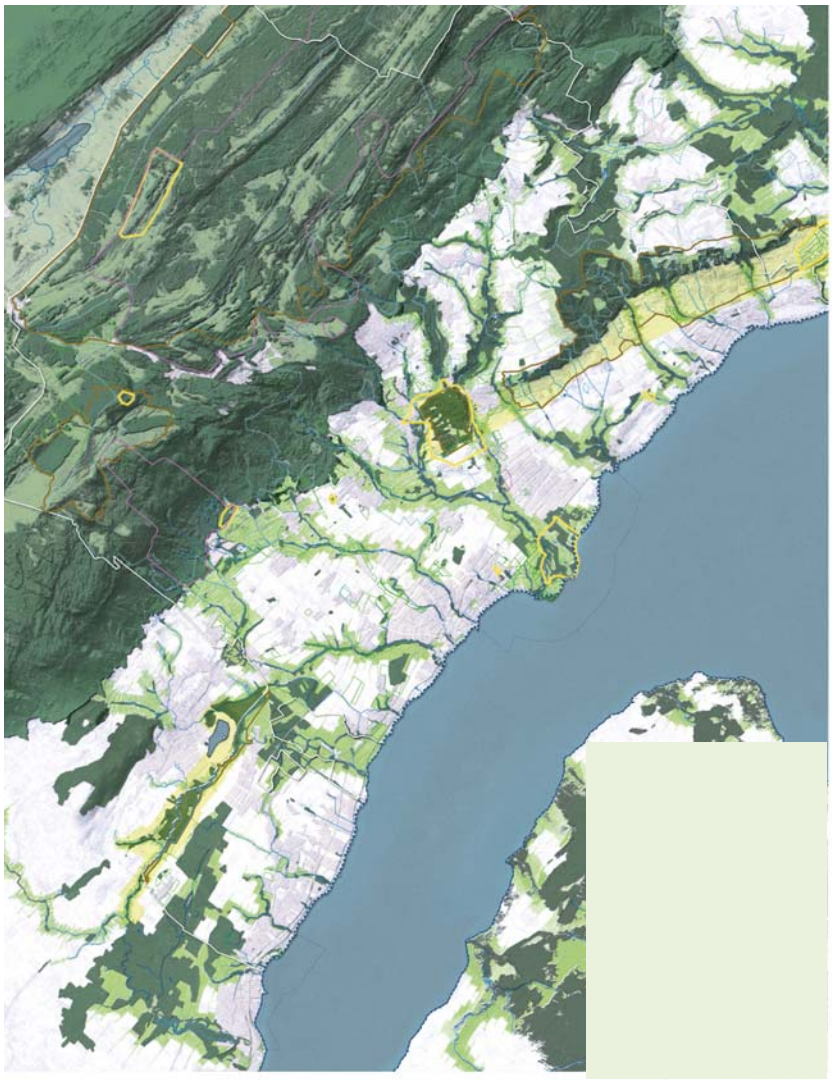
- en reconnaissant la valeur du paysage comme fondement de la structure du territoire ;
- en garantissant la pérennité des périmètres de protection des objets naturels et paysagers qui constituent les grandes entités géomorphologiques et naturelles du District: le Jura, les coulées vertes, les entités singulières et les sites de valeur et en favorisant les réseaux agro-environnementaux pour lier les différents éléments du paysage et assurer leur fonctionnalité;
- en assurant une gestion des milieux naturels conformes à leur objectif de protection et en réservant des espaces dévolus à la biodiversité, notamment sur les rives ;
- en limitant l'étalement urbain, garantie de la préservation de la fonction productive des campagnes ;
- en renforçant la qualité environnementale, paysagère et la présence de la nature au sein des localités, des secteurs urbains, suburbains et des villages ;
- en promouvant un développement équilibré entre fonctions de loisirs et préservation des milieux naturels et des paysages des rives du lac.

*Les enjeux pour **les grandes structures paysagères et naturelles** sont :*

- la permanence des grands repères territoriaux et la lisibilité d'ensemble du territoire régional ;
- la responsabilité collective à l'égard des équilibres environnementaux et éco-biologiques. La protection des espèces passe par celle des milieux qui les abritent et est indissociable de leur appartenance à des réseaux écologiques. L'existence de couloirs biologiques (mise en réseau de milieux) est essentielle à la protection de la biodiversité. Les liaisons biologiques jouent en effet un rôle essentiel dans le fonctionnement des écosystèmes en assurant les échanges génétiques et les flux de recolonisation ;
- le maintien de paysages de qualité et d'une nature vivante représentée par des surfaces très importantes d'un seul tenant (montagne, forêt, grandes cultures), par des réseaux de

faible emprise, mais très structurants (coulées vertes, réseaux agro-environnementaux) et par un petit nombre de sites majeurs réputés[4] ;

> La gestion intégrée de réseaux modes doux dans l'esprit d'un rapport serein des mondes naturels, campagnards et citadins.



La charpente naturelle et paysagère du District se compose de quatre structures :
***structure primaire** : le socle naturel orienté NE-SO du Jura (paysage sylvo-pastoraux des crêtes, pâturages boisés du Jura), des coteaux agricoles et du lac ;*
***structure secondaire** : les coulées vertes reliant le Jura au lac, perpendiculaires aux crêtes et rives;*
***structure tertiaire** : réseau des parcelles et des chemins, orienté NE-SO et infléchi selon les courbes de niveau ;*
***entités singulières** : trois entités naturelles, le Bois de Chêne, la Versoix, le Delta Promenthouse et un « paysage culturel », le vignoble de La Côte.*

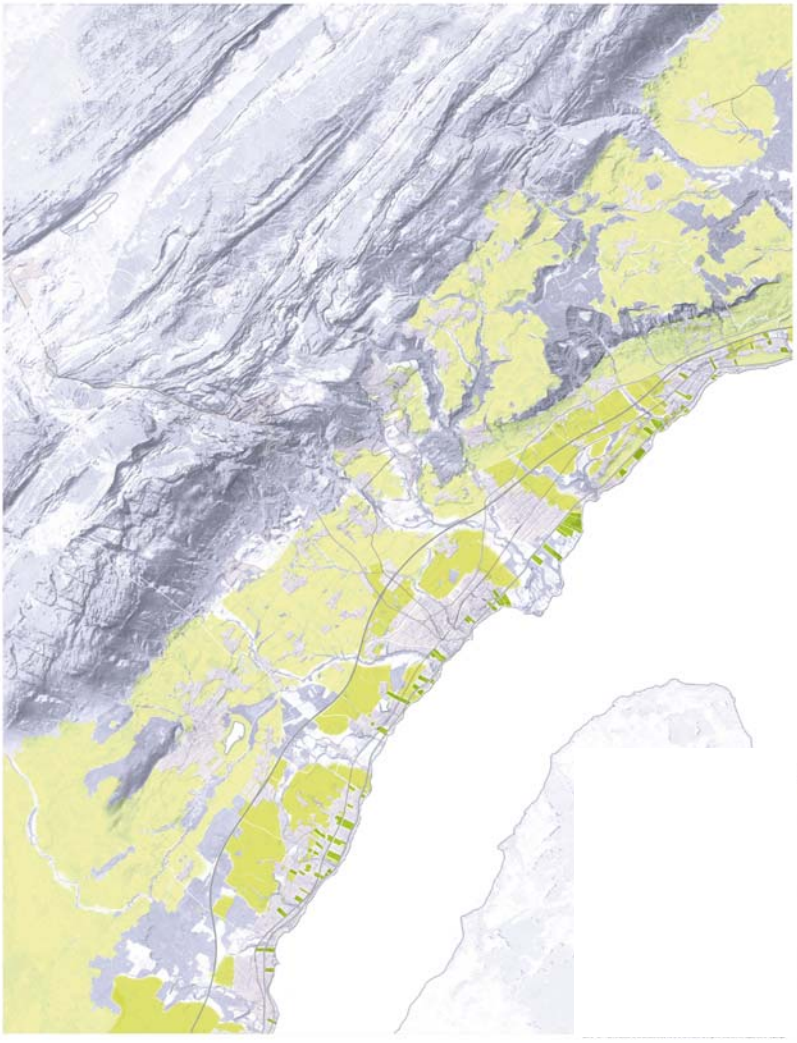
Le grand territoire à pérenniser et développer

[4] La mesure C12 du PDCn indique que les régions intègrent les enjeux paysagers cantonaux dans leurs planifications. Le District de Nyon est concerné par le lien entre le Jura et les Préalpes par les échappées transversales (la structure primaire du PDRN), les échappées lacustres sur les rives des grands lacs (la structure secondaire selon le PDRN), les pâturages boisés du Jura et les campagnes multifonctionnelles dans et autour des villes.

Mis à part les grands espaces agro-sylvo-pastoraux du Jura, le district comprend trois groupes **de territoires ruraux** d'échelles différentes et dans une situation de fort développement urbain.

Les enjeux des campagnes sont :

- La préservation et la protection des bonnes terres et le développement d'une production agricole, viticole et forestière durable dans le District ;
- promouvoir la densification des milieux bâtis et travailler sur la transition paysagère et fonctionnelle entre campagnes cultivées et villes et villages;
- le maintien de la structure paysagère verte du littoral et des échappées visuelles sur le lac.



Les grandes campagnes ouvertes *situées au nord de l'autoroute, il s'agit de grandes entités agricoles ouvertes, révélant l'entier du paysage du district au même titre que le lac révèle le paysage lémanique (les échappées transversales) ;*
les petites campagnes urbaines *proches des villes, pour l'essentiel au sud de l'autoroute, au caractère multifonctionnel, mais à dominante agricole. Ces espaces ouverts conservent encore de larges échappées visuelles sur le grand paysage ;*
les parcs littoraux *publics et privés (et quelques rares parcelles agricoles entre route Suisse et lac), petits intervalles rares et précieux permettant des échappées visuelles et servant de corridor de faune.*

Gérer les espaces ruraux

La qualité environnementale et spatiale est particulièrement importante dans **les villes,** où les quartiers d'habitation sont les plus éloignés des espaces ruraux et naturels, déterminante pour les secteurs périurbains, dont la densification sera d'autant mieux acceptée qu'elle produira des espaces publics et des espaces verts de qualité et pour **les villages,** place du village, traversée de village, etc. La demande sociale existe, comme en témoigne l'actuel succès du thème des écoquartiers, pour des logements adaptés aux nouveaux modes de vie et à moindre impact écologique. En outre, la qualité environnementale des localités, la présence d'espaces de loisirs et de détente de qualité permet de soulager la pression des loisirs urbains sur les territoires ruraux et naturels, elle est aussi une composante essentielle de l'image du District de Nyon, notamment pour le tourisme urbain et doux qui connaît un succès toujours croissant.

Des centres urbains et des villages à haute qualité environnementale sont un enjeu significatif pour rendre la densification possible, il s'agit de:

- renforcer l'image extérieure du District,
- attirer le développement dans les localités, en premier lieu les villes denses,
- soulager la pression des loisirs urbains sur les espaces ruraux et naturels en favorisant les parcs et installations à l'intérieur des centres compacts pour éviter la dispersion;

Les rives du lac constituent une problématique qui regroupe les thématiques : de développement d'activités de loisirs respectueuses des sites, de protection des milieux naturels, des échappées visuelles et plus globalement de l'équilibre fragile entre bâti et nature.

La stratégie se réfère à celle du Plan directeur Cantonal des rives du lac (PDRives) qui préconise quatre mesures générales d'aménagement :

- maintenir sur tout le pourtour du lac une faible densité des constructions ;
- orienter le développement et l'aménagement des rives dans le respect de l'histoire de leur occupation et en tenant compte des activités et aménagements caractéristiques de cet espace ;
- restructurer certains secteurs déjà bâtis afin de faire correspondre leur aménagement à la fonction identifiée ;
- adapter petit à petit l'ensemble des planifications pour faire correspondre leurs objectifs à ceux du respect de ce patrimoine culturel et paysager.

Le PDRN promeut ainsi une vision d'ensemble de la problématique liant valorisation des espaces de loisirs et de leur accessibilité et protection des milieux naturels et des paysages.

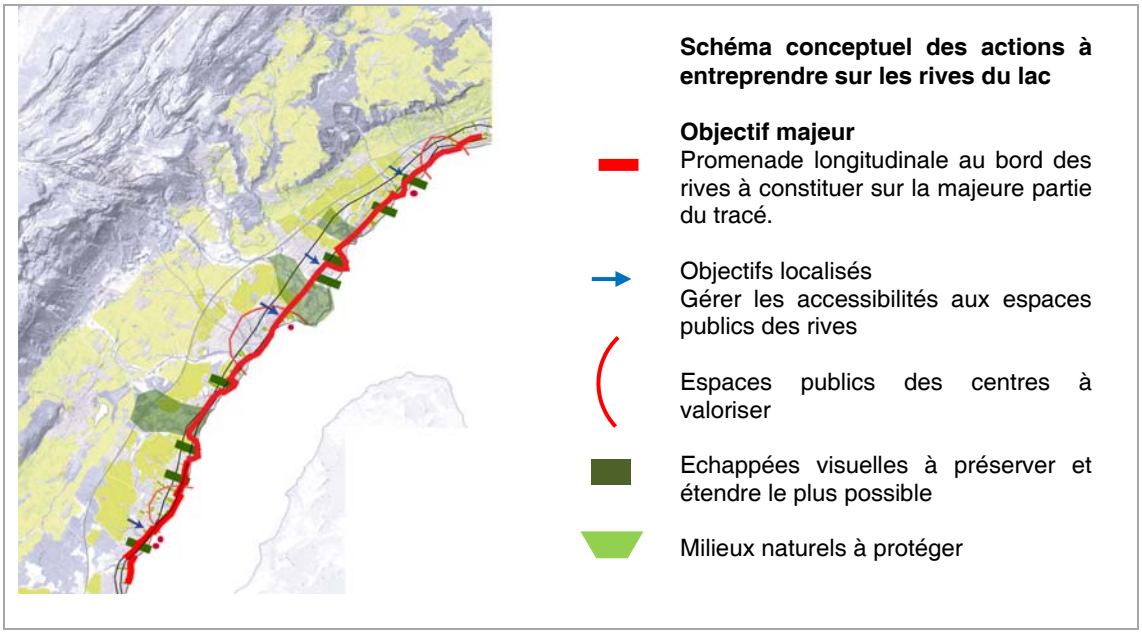
Les enjeux concernant les rives du lac sont :

- la *protection des milieux naturels* (La rive dans ses secteurs naturels joue un rôle déterminant dans les réseaux aquatiques du Léman)[5] ;
- la fonction paysagère constituée par *les grandes propriétés riveraines*, alternances vertes à l'urbanisation ménageant parfois des échappées visuelles sur le lac, doit absolument être préservée. Une politique de sauvegarde des propriétés d'importance (partenariat avec les propriétaires) pour éviter la densification progressive des rives et pour favoriser la multiplication des échappées visuelles doit être engagée[6] ;

[5] Les Crénées et les embouchures du Nant de Riond, du Boiron, de l'Asse, de la Promenthouse, de la Dullive, de l'Aubonne doivent absolument être confortées dans leurs fonctions de maintien de la diversité des milieux et des espèces et dans leur logique de lien entre « le haut et le bas ». (Projet de corridor de la Promenthouse).

[6] Principales propriétés Mies : les Crénées, Prévozier, Crans : Tatiana, Prangins : villa Prangins (villa Napoléon), les Bleuets (Château de Promenthoux), le Prieuré, Promenthouz, Gland : La Bergerie, le Cottage, la Bergerie Solveig, le Manoir, Vers-Le-Lac, La Tourangelle, Bursinel : L'Oujonnet, Choisi, Rolle : Petite Fleur d'Eau + Fleur d'Eau, Pré-de-Vers, Bellerive.

- les *lieux de détente et de loisirs* sont précieux et subissent une affluence pas toujours contrôlée durant les mois estivaux, il s'agit de valoriser les lieux existants, d'en prévoir d'autres et de gérer leur accessibilité, le stationnement, la desserte en transports publics dans le respect du site global des rives.
- La conquête d'un cheminement riverain est à promouvoir surtout à partir des localités et des espaces publics, afin de renforcer l'attractivité des localités et des promenades du bord du lac[7] ;
- la *route du lac* (RC1) est une route Cantonale à fort trafic de transit, mais il s'agit de souligner la multiplicité des fonctions que cet axe joue, notamment celui touristique, de promenade et de découverte de l'arc lémanique. Un travail est engagé pour la requalification de la Route Suisse afin d'équilibrer ses usages en faveur des modes doux[8].



Principes d'action A1 Paysage et espaces naturels

Champs d'action		Actions
Structure paysagère	A1 - 1	Grande structure paysagère : maintenir, renforcer et développer les éléments constitutifs de la structure paysagère (Jura-coulées vertes-réseaux agro-environnementaux-entités singulières-sites de valeur) en intégrant dans toutes les planifications les mesures nécessaires à sa lisibilité et à sa fonctionnalité et en réservant des surfaces dévolues prioritairement à la conservation et à la restauration de la biodiversité.

[7] Ports : Tannay (projet), Coppet, Founex, Crans-près-Céligny, Prangins, Rolle, Perroy, Plages : Mies, Founex, Nyon, Prangins, Gland (projet), Bursinel, Rolle.
[8] Projet de requalification entre Mies et Founex, mesure d'agglomération.

	A1 - 2	Le Jura, espace naturel d'importance nationale avec une dimension transfrontalière, protection déjà largement assurée, à renforcer et préciser sur les franges.
	A1 - 3	Les entités singulières naturelles et paysagères : le Bois de Chênes, les Crénées, le Delta de la Promenthouse , sites de valeur (bas-marais d'importance nationale La Versoix, réserve OROEM Oiseaux d'eau et de Migrateurs« La promenthouse » et Réserve naturelle OROEM « les Crénées »), les périmètres IFP et la Versoix à protéger notamment en définissant des zones tampons.
Corridors biologiques	A1 - 4	Renforcer et revitaliser les coulées vertes, notamment les embouchures, les cours d'eau et couloirs boisés, biotopes naturels et composantes structurantes du grand paysage à protéger du grignotage, garantir leur inconstructibilité et prévoir les infrastructures nécessaires à leur renforcement (passages à faune…).
	A1 - 5	Mettre en réseau les surfaces de compensation écologique en zone agricole avec les autres milieux naturels en cohérence avec le Réseau écologique national (REN), sur la base des réseaux Eco-Terre Sainte, Frontière, Fourmi et Promenthouse. Coordonner avec le plan paysage et secteurs d'études des corridors biologiques du PAFVG. Promouvoir la réactualisation des inventaires des biotopes communaux.
Campagnes	A1 - 6	Préserver l'étendue des terres agricoles, sylvicoles et forestières, leur qualité et leur multifonctionnalité (production, réservoir écologique, activités de loisir) contre l'étalement urbain.
Rives du lac	A1 - 7	Parcs littoraux privés, indispensables pour préserver le paysage des bords du lac, un partenariat public/privé sera recherché pour garantir leur avenir. Espaces de loisirs et de détente, indispensables pour profiter de la présence du lac, les pouvoirs publics créeront les conditions pour élargir le champ de leurs maîtrises foncières ou de servitudes publiques (chemins, accès ponctuels, parcs, plages, ports, etc.). Milieux naturels lacustres, favoriser les projets de renaturation du rivage lacustre, améliorer la fonctionnalité entre milieu terrestre et lacustre. Espaces publics riverains des localités lacustres, promouvoir une réflexion coordonnée espaces publics et cheminements des bords du lac.
Localités	A1 - 8	Localités : développer la qualité environnementale des localités en renforçant la présence de la nature (renforcer et préserver les milieux naturels existants et la végétation non soumise au régime forestier et présentant un caractère paysager ou naturel, végétaliser au moyen d'essences indigènes), en favorisant la modération du trafic pour réduire les nuisances sonores et augmenter les usages de l'espace public (zones trente, traversées de localités).

A2. Ressources locales valorisées

Constat

Le développement continu des activités humaines génère une pression continue sur les ressources régionales (eau, sols, matériaux). En même temps, ces ressources doivent rester suffisamment abondantes pour répondre à la croissance démographique attendue. Il est essentiel de mettre en place des politiques de gestion durables, impliquant notamment la collaboration des communes ainsi qu'une nouvelle prise en compte de l'échelle de réflexion (intercommunale et par bassin versant.)

Concernant la ressource en eau, la région de Nyon possède un réseau hydrographique dense sur le plateau mais absent dans le Jura, zone pourtant riche en sources. Le maintien de la capacité et de la qualité des lacs et des cours d'eau est primordial. L'exploitation des cours d'eau doit respecter les fonctions naturelles du cycle hydrologique et biologique. Toute exploitation des ressources en eau doit maintenir un débit résiduel assurant la pérennité des milieux aquatiques et de leur faune, ainsi que des autres habitats sensibles tributaires des apports en eau.

L'alimentation en eau potable des communes de la Région est faite soit à partir de sources communales (eaux souterraines), soit à partir de pompage dans le Léman (eaux superficielles). Une gestion durable des ressources en eau potable doit garantir leur qualité ainsi que le réapprovisionnement naturel.

Pour les sols agricoles, les enjeux consistent à préserver les bonnes terres, la fertilité, en limitant au maximum les facteurs d'érosion, et à restreindre le transfert de polluants dans les eaux souterraines.

L'agriculture, la sylviculture et l'exploitation forestière sont des activités très contingentées et réglementées, aujourd'hui les exploitants cherchent des alternatives au mode de production en vigueur en instaurant des circuits courts pour l'agriculture par exemple, ou des réorganisations de filières pour renforcer l'usage local des ressources, bois par exemple.

La région doit tendre vers une autonomie en matière d'approvisionnement en gravier et roche concassable. L'exploitation de ces ressources doit cependant répondre à des critères environnementaux ambitieux afin de limiter les nuisances environnementales correspondantes.

Objectif stratégique A2 RESSOURCES LOCALES

Favoriser une gestion durable des ressources :

- en garantissant l'équilibre entre capacités naturelles et constitution de réserves à moyen et long terme ;
- en donnant la priorité à l'utilisation des ressources locales;
- en protégeant durablement les terres cultivables ;
- en valorisant la gestion durable des filières économiques régionales, notamment celles basées sur l'exploitation forestière, l'agriculture et la sylviculture ;
- en soutenant les initiatives rurales pour renforcer la vitalité du territoire.

Principes d'action A2 Ressources locales

Ressources en eau :
Les communes doivent disposer d'une ressource en eau potable fiable. Pour cela, les techniques les moins coûteuses et les plus durables sont favorisées (eaux souterraines prioritairement aux eaux superficielles). La qualité des eaux souterraines doit ainsi être particulièrement préservée. Des efforts dans l'interconnexion des réseaux communaux sont, d'autre part, à entreprendre pour garantir à chaque commune un approvisionnement rationnel et sécurisé.

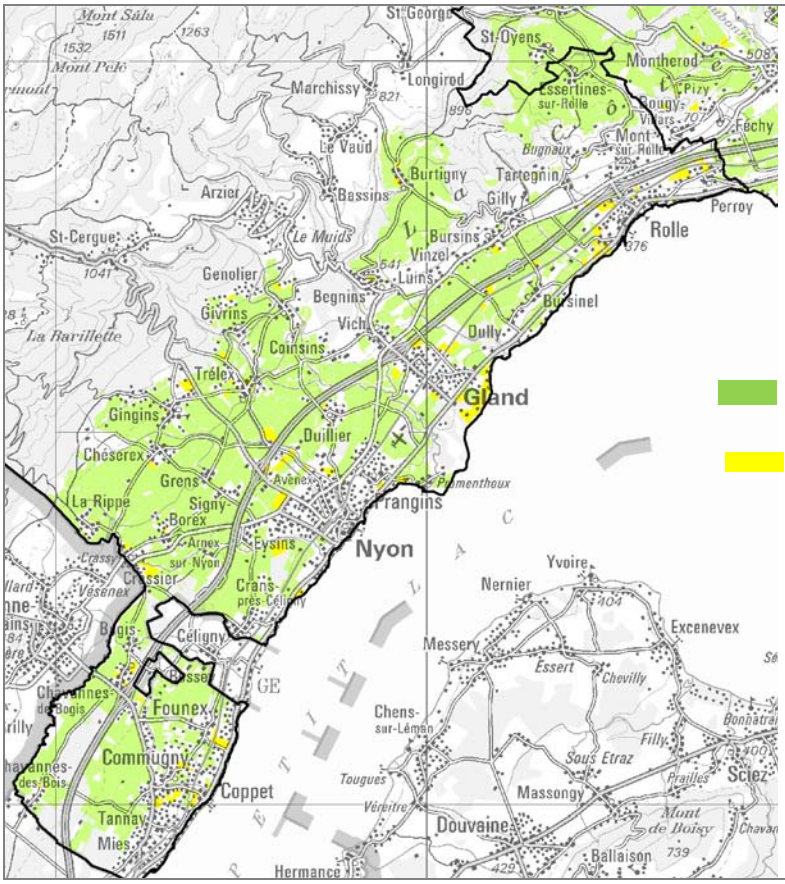
Conservation des sols *:* Les sols, les espaces agricoles et forestiers doivent être considérés comme un espace économique et naturel et non comme une réserve foncière. À cet égard, les instruments de l'aménagement du territoire jouent un rôle capital. La planification directrice et les plans d'utilisation doivent en effet tenir compte de la nature et de la capacité de charge des sols. Une utilisation mesurée et équilibrée des sols doit également préserver leur qualité, en premier lieu pour les sols dignes de protection mais plus largement en limitant leur compactage et leur érosion. Les mesures prises dans ce cadre doivent veiller à préserver durablement les terres les plus productives de la pression exercée par l'urbanisation. Les meilleures terres cultivables sont répertoriées par le Canton en surfaces d'assolement (SDA) afin de répondre au plan sectoriel y relatif de la confédération. La protection des SDA a pour objectif le maintien à long terme du potentiel de production agricole et la préservation de la fertilité du sol. Le PDRN veille à élaborer une stratégie en matière de préservation des SDA, en tenant compte des différentes planifications en cours dans le District, il veillera à organiser le développement des zones agricoles spécialisés (ZAS). Idéalement, elles ne devraient pas occuper les meilleures terres.

Ressources sylvicoles, agricoles et forestières : le PDRN soutient aussi les initiatives des agriculteurs qui s'organisent dans la gestion de leur production et l'émergence de circuits courts. L'usage du bois, plus généralement des matériaux locaux, dans la construction doit être promu à l'échelle locale et des actions engagées, pour son développement.

Gestion des matériaux pierreux *:* le District, qui connaît une croissance remarquable, consomme au travers de sa filière construction une quantité non négligeable de matériaux pierreux, pour l'essentiel importés. Cette situation est paradoxale du fait de la présence de nombreux gisements inventoriés par le Plan Cantonal de Gestion des Carrières (PDcar). Toutefois, la prise en compte de critères environnementaux prépondérants et l'acceptation sociale difficile des projets d'exploitation de ces gisements empêchent souvent l'ouverture de nouveaux sites. Les déchets minéraux de chantier représentent un potentiel important de réutilisation (intérêt économique et environnemental) pour de nouvelles constructions (PDDEM Plan directeur des dépôts d'excavation et de matériaux). Néanmoins cette utilisation est encore relativement mal acceptée par le grand public.

Champs d'action		**Action**
Gestion durable de l'eau	A2 - 1	Coordonner sur le plan intercommunal en collaboration avec le canton : des études pour renforcer la fiabilité, la qualité et la durabilité de l'approvisionnement en eau potable (inclut l'infiltration), le respect des restrictions d'utilisation du sol dans les zones de protection des eaux relatives aux ressources actuelles d'approvisionnement, les interconnexions entre réseaux d'eau et l'encouragement des synergies entre distributeurs.
Protection des sols	A2 - 2	Prendre en compte la qualité des sols dans les décisions d'affectation et établir une carte de priorité de protection des sols par commune.
Ressources agricoles	A2- 3	Elaborer une stratégie de compensation des SDA à l'échelle du District.

	A2 - 4	Favoriser l'émergence de réseaux d'agriculteurs garant du développement de circuits courts (organisation des acteurs)
	A2 - 5	Accompagner les besoins des agriculteurs souhaitant planifier des ZAS en accord avec les propriétaires de bien fonds.
Ressource forestières	A2 - 6	Soutenir et favoriser l'usage des matériaux locaux, notamment du bois dans la construction.
Gestion des matériaux pierreux	A2 - 7	Tendre vers une autonomie régionale en matière d'approvisionnement en gravier et roches concassables, promotion du recyclage.



A3. Energie usage et approvisionnement

Constat : **situation du District au regard des objectifs nationaux et cantonaux**

Objectifs nationaux	Objectifs Cantonaux[9]
Part des énergies renouvelables dans la conso. globale : + 50% min. (2008/ 2020) Conso. d'énergies fossiles : - 20% (2010/ 2020) Conso. d'électricité : + 5% max. (2010/ 2020) Emissions de CO2 : -10 % (1990 / 2010)	Part des énergies renouvelables dans l'approvisionnement : +40% (1990 / 2010) Conso. d'énergie primaire/hbt : -13% (1990/2010) Emissions de CO2 / hbt : -14% (1990 / 2010)

Situation actuelle du District de Nyon
Une première évaluation des besoins et modes d'approvisionnement énergétiques du territoire amène aux constats suivants :

- *Besoins énergétiques finaux* : ils sont estimés à environ 1'070'000 MWh thermiques, 464'000 MWh électriques et 820'000 MWh de carburants[10], par an pour l'ensemble du District.
- *Part de renouvelable dans l'approvisionnement* : grâce principalement à l'utilisation du bois énergie et le recours aux pompes à chaleur (PAC), 12.2% de l'approvisionnement provient actuellement de ressources renouvelables[11].
- *Emissions polluantes et qualité de l'air* : les énergies fossiles, qui couvrent actuellement plus de 80% des besoins locaux en énergie (bois compris), sont sources d'importantes émissions polluantes : émissions directes telles le dioxyde d'azote ou les poussières fines pour lesquelles les limites OPAir sont régulièrement dépassées dans les zones urbanisées du District (il est déconseillé d'utiliser les chaufferies au bois en milieu urbain) ; émissions de gaz à effet de serre, au premier rang desquels le CO2, actuellement estimées à environ 256'000 t/an.

Objectif stratégique **A3** ENERGIE

Mettre en place une utilisation rationnelle de l'énergie (correspondant aux objectifs cantonaux), y compris dans le domaine de la mobilité, en promouvant:

- la diminution globale des besoins et de la consommation énergétique ;
- l'augmentation significative de l'utilisation des énergies renouvelables et indigènes.

Analyse des approvisionnements en énergie
La carte ci-dessous représente une synthèse issue de l'analyse systématique des différentes possibilités d'approvisionnement énergétique du territoire[12].

[9] Objectifs énoncés dans le cadre du programme de législature 2007-2012.
[10] En l'absence de données locales, les consommations de carburants ont été estimées à 15% des ventes totales du District (donnée SCRIS 2008).
[11] Energies renouvelables prises en compte : bois, part renouvelable de l'électricité des pompes à chaleur (dont eau du lac et géothermie faible profondeur), géothermie moyenne profondeur, solaire thermique et photovoltaïque, part bois des chauffages à distance, électricité éolienne et hydraulique.
[12] Notons cependant que les ressources bois et biomasse ne sont pas représentées car le périmètre d'approvisionnement et les réflexions sur la valorisation de ces ressources dépassent nettement l'échelle du District.

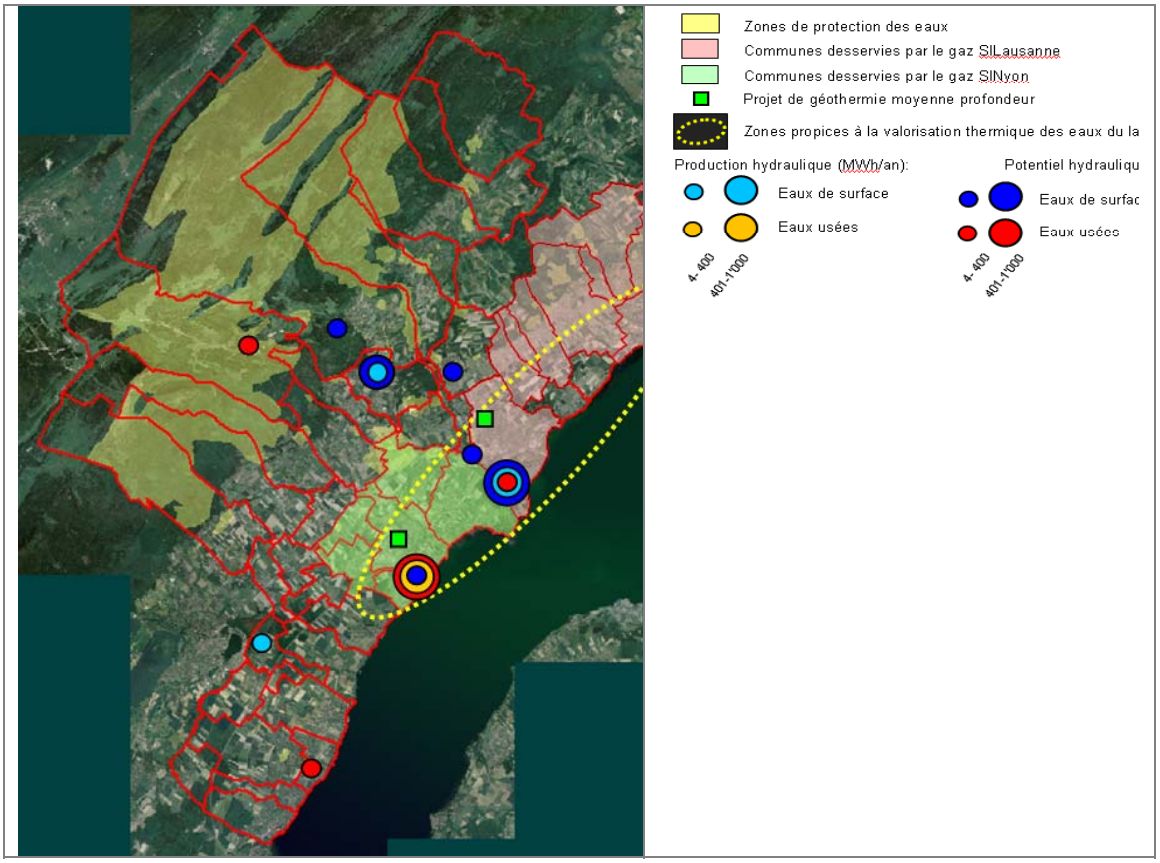
Parmi les principaux enseignements de cette analyse des sources d'approvisionnement :

> Les zones densément peuplées de la Côte apparaissent relativement riches en potentiels renouvelables : géothermie moyenne profondeur et récupération de chaleur sur l'eau du lac sont parmi les options les plus prometteuses.

> Du fait de concentrations relativement fortes de population, l'agglomération de Nyon pourrait également offrir des possibilités de récupération de chaleur sur les eaux usées.

une étude au cas par cas sera nécessaire pour tout projet d'installation centralisée.

> Si les productions hydrauliques sont davantage réparties sur le territoire, les agglomérations de Nyon et Gland disposent sur ce point également de potentiels non négligeables.



Différentes possibilités d'approvisionnement énergétique

La valorisation des ressources biomasse et bois énergie est quant à elle dépendante de stratégies inter-régionales voire Cantonales. Pour la biomasse (déchets végétaux et ménagers), pour l'heure l'approvisionnement de l'installation existante de Lavigny est souhaitée, tandis que pour le bois, une étude au cas par cas sera nécessaire pour tout projet d'installation centralisée.

Scénarios à l'horizon 2030

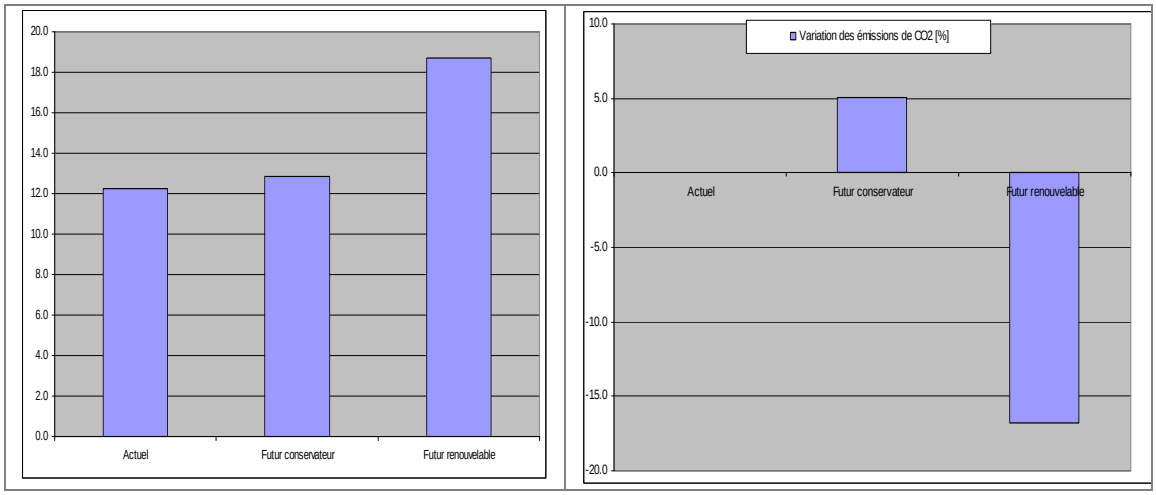
Sur la base des augmentations de population et d'emplois prévus par le PDRN à l'horizon 2030, deux scénarios énergétiques ont été élaborés au niveau du District :

> scénario « conservateur » : l'augmentation des besoins est répartie sur chaque vecteur énergétique hormis le mazout, l'électrique direct et le charbon qui restent stables

Afin de ne pas surcharger la carte, les zones propices à l'installation de couplages chaleur-force combinés à des pompes à chaleur, qui correspondent aux principaux centres urbains, n'ont pas été représentées.

> scénario « renouvelable » : politique volontariste de valorisation des énergies renouvelables

La comparaison de ces deux stratégies amène aux conclusions suivantes :



Comparaison des scénarios : part de renouvelable dans l'approvisionnement[13] (en %) et comparaison des scénarios : évolution des émissions de CO2

	Scénarios Confédération[14]		**District de Nyon**	
	Scénario III[15]	Scénario IV	Conservateur	Renouvelable
Consommation finale d'énergie	- 14,4 %	- 27,4 %	+ 8.2%	+5,4%
Part de renouvelable dans l'appro. en chaleur	24%	28%	6.25 %	18 %
Emissions de CO2 (variation 2005/2030)	- 26 % à - 36%	- 41% à -49%	+ 5.1 %	- 16.8%

Comparaison des scénarios locaux avec les scénarios de la Confédération (données rapportées à la période 2005-2030 selon hypothèse ci-dessous)

Hypothèse relative à la comparaison des scénarios :
Les scénarios de la Confédération sont élaborés sur la période 2000-2035. Pour pouvoir effectuer une comparaison avec ceux relatifs au District de Nyon, nous avons considéré que les variations planifiées par la Confédération entre 2000 et 2035 pouvaient s'appliquer également à

13 Calculée sur la base des consommations totales, incluant l'électricité et les carburants.
14 Voir : OFEN, *Perspectives énergétiques 2035, Management Summary*, 2007, 20 p.
15 Les perspectives énergétiques 2035 de la Confédération (DETEC) fournissent des indications sur les tendances dans l'évolution de l'approvisionnement en énergie de la Suisse. Elles présentent également les instruments susceptibles d'influencer cette évolution. Au dire des experts, des mesures sont nécessaires en ce qui concerne l'approvisionnement en combustibles, en carburants et en électricité ainsi que la réalisation des objectifs climatiques. Les scénarios examinés dans les perspectives énergétiques vont de la poursuite de la politique énergétique actuelle (scénario I), à une politique énergétique conséquente axée sur la "société à 2000 watts" et dotée de mesures rigoureuses visant à réduire la consommation d'énergie et à augmenter la part des énergies renouvelables (scénario IV), en passant par le renforcement de la collaboration entre l'Etat et l'économie (scénario II) et par une politique énergétique assortie d'objectifs quantitatifs concernant la réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO2 (scénario III).

la période 2005-2030, dans la mesure où, pour les scénarios III et IV considérés ici, les consommations continuent d'augmenter respectivement jusqu'en 2012 et 2010.

Principes d'action A3 Energie

Leviers pour les collectivités
D'une manière générale, on distinguera trois principaux moyens d'action à disposition des collectivités : l'obligation / interdiction légale, l'incitation (subventions mais aussi actions publiques exemplaires) et la formation / information des acteurs du territoire. Chacun d'entre eux peut ensuite être décliné dans les différents champs d'action qui s'ouvrent à la collectivité :

En tant que **gestionnaire de son patrimoine** : bâtiments, infrastructures publiques dont celles liées à la mobilité, terrains publics pour lesquels des cahiers des charges peuvent être imposés aux promoteurs en cas de nouvelles constructions.

Champs d'action		**Actions**
Développement territorial	A3-1	Prise en compte systématique de la dimension énergétique dans les plans directeurs d'aménagement : choix des zones à densifier et localisation d'activités industrielles à proximité des ressources, des transports publics, concept énergétique de quartier.
Evaluer les potentiels de production des ressources renouvelables locales	A3-2	Evaluer les potentiels de production des ressources : biomasse combustible, chaleur sur les eaux usées, récupération de chaleur/froid à partir de l'eau du lac, potentiel de production d'électricité renouvelable, éoliennes, etc., tout en respectant le patrimoine naturel et paysager.
Gestion du patrimoine bâti	A3-4	Inciter au respect des standards de performance énergétique des bâtiments publics (assainissement des édifices et recours à des implantations et installations basées sur les énergies renouvelables), ainsi que pour les rénovations.
	A3-5	Promouvoir la mise en œuvre de concepts énergétiques dans les communes ou groupements de communes.
	A3-6	Planifier et coordonner les infrastructures de production et de distribution de l'énergie d'importance intercommunale ou régionale.

L'étendue de ces différents champs d'action étant variable en fonction de l'échelon où l'on se place (District, intercommunalité, commune), l'enjeu est d'identifier les échelles d'action les plus pertinentes en fonction du type de projet : si l'action sur son patrimoine relève du champ propre à chaque collectivité, la plupart des projets territoriaux (types quartiers ou réseaux) gagnent à être traités à échelle intercommunale, tandis que les stratégies relatives à la mobilité ou à la gestion de ressources telles le bois ou la biomasse doivent nécessairement être élaborées à une échelles régionale, inter-régionale / Cantonale voire transfrontalière.

A4. Rejets et nuisances maîtrisés

Constat

Toute activité humaine produit des rejets, que ce soit dans la vie privée quotidienne, dans le monde industriel ou dans la société de loisirs. Ceux-ci sont de différents types : eaux usées (domestiques et industrielles), déchets divers, émissions sonores et atmosphériques. Leurs impacts sur l'environnement peuvent être limités par leur diminution mais leur production reste inévitable dans la société actuelle. Leur gestion appropriée reste donc indispensable pour une protection de l'environnement efficace.

Malgré la présence d'une quinzaine de stations de traitement et d'épuration des eaux (STEP) dans le District, le traitement des eaux usées issues des activités humaines n'est parfois pas suffisant pour assurer une bonne qualité chimique et biologique des eaux superficielles régionales. L'enjeu pour la région consiste à regrouper à terme les STEP par bassins versants pour améliorer les rendements environnementaux et économiques.

La qualité de l'air a un impact direct sur la santé des hommes, des animaux et des végétaux. D'une manière générale, les principales sources de pollution atmosphérique sont la circulation automobile et le chauffage. La problématique de la qualité de l'air est donc pour partie liée à celles de la mobilité et de l'énergie. En termes d'immissions, les niveaux actuels de concentration en certains polluants sont dépassés ponctuellement, notamment le long des axes routiers les plus chargés.

Le trafic important observé sur le réseau routier régional engendre des nuisances sonores sensibles, notamment le long des axes routiers d'importance. Des chantiers d'assainissement sont d'ores et déjà en cours mais une large part de la population subit encore des immissions sonores non réglementaires.

Grâce aux efforts d'ores et déjà consentis et aux structures en place, l'élimination des déchets représente désormais un impact restreint sur l'environnement. Des actions demeurent toutefois nécessaires au niveau de l'optimisation de la collecte de proximité (éco-point) et de la rationalisation de la filière de collecte (homogénéisation de certains équipements) et traitement des déchets (incinération, méthanisation, utilisation du rail pour les transports).

Le développement des activités humaines laisse des marques dans les sols. Quelques 300 sites pollués (décharges, sites industriels ou artisanaux, lieux d'accidents) sont recensés sur le territoire de la région ! Bien que la majorité de ces sites ne nécessite ni surveillance ni assainissement, leur gestion doit être irréprochable lors d'excavations de sols.

Objectif stratégique A4 REJETS ET NUISANCES

Minimiser, maîtriser et gérer les rejets et nuisances issus des activités humaines de manière irréprochable afin de limiter leurs impacts sur l'environnement et le cadre de vie, notamment pour ce qui concerne :

- la conservation du cycle hydrologique naturel et de la qualité des milieux aquatiques ;
- l'amélioration de l'environnement sonore (trafic routier, ferroviaire, aérien et activités industrielles) et de la qualité de l'air ;
- l'optimisation des filières déchets (collecte, transports, traitement, valorisation ou élimination) ;
- l'optimisation des réseaux de chaleur (chauffage à distance, échanges caloriques, mutualisation du stockage, etc.).

Principes d'action A4 Rejets et nuisances

Cycle hydrologique et biologique des cours d'eau et milieux aquatiques : Chaque cours d'eau doit disposer d'un espace suffisant pour évoluer naturellement au fil des saisons. Cet espace est nécessaire pour assurer la diversité structurelle des milieux, le développement d'espèces typiques et d'une trame d'habitats naturels ainsi que le délassement de la population locale, qui peut ainsi l'intégrer dans son environnement culturel. La surface correspondante doit être concrétisée dans les plans d'affectation communaux.
Le régime hydrologique des cours d'eau doit être maintenu dans un état proche de l'état naturel. Les rivières seront conservées dans leur état naturel ou renaturées de manière aussi naturelle que possible afin de remplir au mieux l'ensemble de leurs fonctions écologiques ; ainsi certaines zones d'épandage des crues doivent être réhabilitées. Leurs débits doivent être conservés, ce qui passe par une gestion convenable des eaux météoriques, notamment dans toutes les nouvelles réalisations.
La qualité des cours d'eau doit être maintenue. Cela doit être obtenu en intervenant en priorité à la source, c'est-à-dire en réduisant les quantités de substances polluantes susceptibles de les atteindre. Toutefois, la responsabilité du traitement des eaux usées (domestiques et industrielles) quant à la qualité des eaux n'est pas négligeable et des efforts doivent être réalisés en ce sens.

Paysage sonore et qualité de l'air *:* Les situations non conformes aux exigences réglementaires doivent être assainies. Des études doivent être lancées à l'échelle régionale afin d'assainir les secteurs les plus problématiques. L'urbanisation doit s'adapter aux contraintes de qualité de l'air et de nuisances sonores. Les zones critiques du point de vue des nuisances sonores doivent être réservées à des usages non sensibles. Les installations incommodantes (odorantes et/ou bruyantes) sont planifiées au regard des zones sensibles et inversement. Des mesures constructives ou organisationnelles peuvent également être mises en place pour limiter certains impacts sonores.

Gestion des déchets : le respect de l'environnement est assuré lorsque toute la filière d'élimination des déchets est respectueuse de l'environnement, de la collecte à la mise en décharge, en passant par la valorisation et le traitement. Les quantités de déchets sont réduites là où cela est techniquement réalisable et économiquement supportable, et les déchets qui n'ont pu être évités sont gérés de manière exemplaire (tri sélectif, recyclage, etc.).

Champs d'action		**Actions**
Gestion des eaux	A4 - 1	Regrouper les STEP pour améliorer les rendements environnementaux et économiques.
	A4 - 2	Garantir que chaque projet d'urbanisation présentera un concept durable de gestion des eaux polluées et non polluées (STEP) (mesures de limitation de l'imperméabilisation, infiltration, rétention) en se référant aux plans généraux d'évacuation des eaux de chaque commune (PGEE). Planifier des mesures de revitalisation et si nécessaire, restaurer l'alluvialité.
	A4 - 3	Réaliser un état des lieux précis de la situation éco-morphologique des cours d'eau régionaux et planifier des mesures de revitalisation.
	A4 - 4	Garantir la fonction de filtre et de réservoir des zones humides (zone alluviale et marais).
Qualité sonore	A4 - 5	Etablir un état des lieux des émissions sonores dues aux activités publiques et privées et prendre des mesures d'assainissement. Compléter avec les communes l'établissement des degrés de sensibilité au bruit (DS) (révision de PGA ou règlement

	A4 - 6	Définir une planification régionale, en coordination avec le Service Cantonal des routes pour l'assainissement des tronçons routiers non conformes à l'Ordonnance de protection contre le bruit (OPB) (état des lieux, priorités, coûts, programme de mise en œuvre), le délai d'assainissement pour les routes Cantonales et communales est fixé au 31 mars 2018.
Qualité de l'air	A4 - 7	Etablir un état des lieux des émissions polluantes dues aux activités publiques et privées et prendre des mesures d'assainissement (OPAIR), coordination avec les mesures énergétiques (conflit entre mesures de protection du climat et de l'air).
Collecte des déchets	A4 - 8	Harmoniser et optimiser à l'échelle régionale et/ou intercommunale le système de collecte : éco-points de proximité, adaptation équipements collecte et transporteurs, tri sélectif systématique, valorisation énergétique (méthanisation, biogaz, récupération de chaleur).
	A4 - 9	Optimisation de la fonction de la SADEC (Société anonyme pour le traitement des déchets de la Côte).

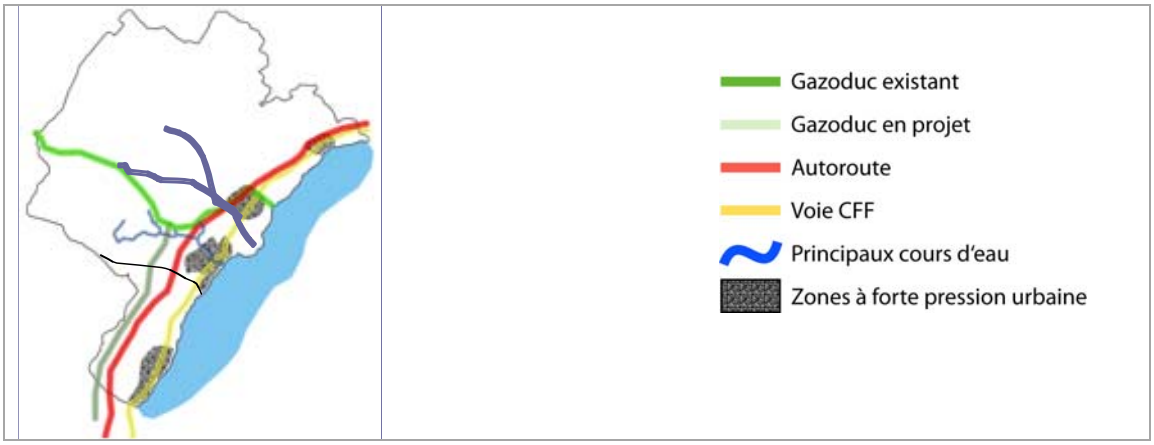
A5. Gestion des risques

Constat

La région de Nyon est confrontée à deux types de risques principaux : le risque naturel et le risque industriel. Les conséquences doivent être appréhendées convenablement afin de limiter l'ampleur de leurs effets éventuels pour la santé humaine et l'environnement.

Le risque naturel est lié aux inondations, principalement dans le long des principaux cours d'eau. Le SESA produit des cartes indicatives. Il appartient aux planifications communales et intercommunales de prendre le relais afin d'établir des cartes de risques dans les périmètres où les enjeux sont déterminants.

Risques industriels : à l'échelle Cantonale, les objets industriels à risques sont recensés de manière exhaustive en fonction des législations spécifiques en vigueur. Ils sont réunis sur le cadastre Cantonal des risques, tenu par le Service de l'environnement et de l'énergie (SEVEN). Les entités significatives au niveau régional sont principalement les infrastructures linéaires (voie CFF, autoroute et gazoduc). Ils traversent des zones dynamiques et attractives qui subissent une forte pression foncière.



Zones à risques dans le District

Le concept régional s'attache à coordonner de manière durable la gestion des risques avec l'urbanisation. Il s'intéresse particulièrement aux zones présentant des risques avérés : zones d'expansion des crues, zones d'instabilité des terrains et périmètres à risques industriels. Les plans d'affectation en tiennent compte. Il est dans tous les cas primordial d'associer les instances Cantonales qui disposent de la connaissance à la fois globale et précise de la problématique complexe de gestion des risques.

Objectif stratégique A5 RISQUES

Gérer efficacement les risques naturels et industriels en promouvant :

- la coordination de l'urbanisation avec la prévention des risques à partir de la planification ;
- l'appréciation systématique des projets par rapport à leur impact sur le risque naturel et industriel ;
- la réduction du risque de dommages aux personnes et à l'environnement.

Principes d'action A5 Risques

Risques industriels *:* L'exploitation du territoire doit être réalisée de manière appropriée, en essayant de faire cohabiter de la meilleure manière installations à risques et installations sensibles. Quatre cas de figure peuvent se présenter :
1. Lors d'une modification de plan d'affectation, une nouvelle zone acceptant des utilisations sensibles (habitations, établissements recevant du public, etc.) est prévue à une distance critique d'installations existantes soumises à l'Ordonnance sur la protection contre les risques majeurs (OPAM). Dans ce cas, les risques d'accidents majeurs doivent être intégrés à la pesée globale des intérêts ;
2. Lors d'une modification de plan d'affectation, une nouvelle zone acceptant des installations à risques (soumises à l'OPAM) est prévue à une distance critique d'utilisations sensibles existantes. Ici, ce sont les exigences posées par l'OPAM qui influencent les principes de la planification dans la pesée des intérêts ;
3. Dans le cadre d'un plan d'affectation existant, de nouvelles utilisations sensibles s'installent à une distance critique d'installations existantes soumises à l'OPAM. C'est en principe à l'installation à risques de s'adapter à son nouvel environnement. En pratique, une discussion doit être ouverte avec les autorités compétentes ;
4. Dans le cadre d'un plan d'affectation existant, de nouvelles installations soumises à l'OPAM s'installent à une distance critique d'utilisations sensibles existantes. La nouvelle installation à risques est conditionnée par les exigences de l'OPAM, intégrées à la procédure d'octroi de permis de construire.
L'aménagement du territoire sera sollicité en pratique dans les cas 1 et 3, auxquels l'OPAM ne s'applique pas.

Risques naturels : Le territoire doit être utilisé de manière appropriée, en essayant de soustraire autant que possible au risque les installations sensibles. Lorsque cela est impossible, des mesures constructives ou organisationnelles sont mises en œuvre pour écarter le danger ou pour limiter les dommages. La protection doit aussi être assurée sur le long terme, en entretenant correctement et régulièrement les cours d'eau, les plans d'eau et les forêts protectrices, en prévenant les glissements de terrains, laves torrentielles et chutes de pierres.

Champs d'action		**Actions**
Risques industriels	A5 - 1	Déterminer les « périmètres à risques OPAM et appliquer les contraintes OPAM dans la planification de nouvelles installations ou de zones sensibles à proximité de sources de danger.
Risques naturels	A5 - 2	Etablissement de la carte de dangers « cours d'eau », rattachement au programme Cantonal et en déduire des mesures de réduction du danger qui pourraient être mises en place. Prendre en compte l'état des lieux Cantonal et établir des mesures, si nécessaire par rapport aux autres dangers naturels, glissements de terrains, laves torrentielles et chutes de pierres.

A6. Coordination, sensibilisation et évolution des comportements

Constat
La question environnementale et énergétique constitue une préoccupation relativement nouvelle au sein du territoire régional qui prend de plus en plus d'importance eu égard aux enjeux du réchauffement climatique qui désormais sont devenus indéniables.
En ne prenant que l'exemple du taux de motorisation du District, il est aisé d'affirmer que les différentes pratiques du quotidien sont encore très loin d'être exemplaires en matière environnementale. Cependant, les consciences évoluent rapidement et il apparaît dorénavant indispensable de réfléchir à chacun des gestes quotidiens et de s'interroger sur leur impact. Pour engager des actions efficaces un gros travail doit être entrepris pour définir des objectifs, des priorités et dégager des moyens d'action adaptés.

Les questions relatives à l'environnement dépassent largement les frontières communales, l'échelle régionale prend ainsi tout son sens pour coordonner certaines de ses thématiques en étroite collaboration avec les organes Cantonaux et optimiser les efforts et les résultats.

Objectif stratégique A6 SENSIBILISATION

Instaurer une coordination régionale et des actions de sensibilisation diversifiées :

- en créant un « organe environnemental régional » ;
- en assurant la mise en réseau des acteurs qualifiés ;
- en développant des outils adaptés de sensibilisation et d'éducation à l'environnement et à son économie, en collaboration avec les institutions et les acteurs compétents ;
- en mettant en place des infrastructures didactiques dans les différents lieux stratégiques du District ;
- en veillant à atteindre les différentes classes d'âge et les diverses institutions privées et publiques.

Principes d'action A6 Sensibilisation

La sensibilisation des personnes et des collectivités : amener les individus des différentes classes d'âge et les collectivités à acquérir les connaissances, les valeurs, les comportements et les compétences pratiques nécessaires pour participer de façon responsable et efficace à la prévention, à la solution des problèmes de l'environnement et à la gestion de la qualité de ce dernier.
Une politique de sensibilisation et d'éducation à l'environnement favorise ainsi l'émergence de citoyens conscients de leurs responsabilités et actifs dans la mise en œuvre d'un développement durable.

Champs d'action		Actions
Coordination	A6 - 1	Créer un « organe environnemental régional » en fédérant les institutions sectorielles et communales dans un projet commun de propositions et de gestion d'actions environnementales.
	A6 - 2	Renforcer le rôle de prescripteur des pouvoirs publics pour encourager la mise en réseau des acteurs de la filière bois, les réseaux d'agriculture contractuelle….

	A6 - 3	Monter des projets tels que mise en réseau environnement/hébergement (semaine de découverte de l'environnement pour les jeunes).
Sensibilisation	A6 - 4	Des actions de formation et sensibilisation des citoyens, des élèves ainsi que des élus et décideurs locaux doivent être entreprises : séminaires, infrastructures didactiques, etc.
Sensibilisation/formation	A6 - 5	Sensibilisation (communes, élus, grand public) sur la thématique de l'efficacité énergétique et la politique énergétique régionale (labellisation, subventions, incitations fiscales).

B. Stratégie pour les lieux de vie

Organiser un développement différencié mixte et dense

Un **développement différencié** signifie un projet de répartition judicieuse de la croissance, adapté à la fonction et à la nature des sites et permettant l'évolution qualitative du territoire : soit concentrer dans les localités et les centres ayant des accès aux services et bien desservis par les transports publics et éviter le saupoudrage de la croissance sur tout le territoire augmentant par là le mitage. Cette répartition différenciée signifie par extension une densité et une mixité différenciées.
La **mixité sociale** (cohabitation de catégories socio-professionnelles différentes de par leur niveau de vie, culture et/ou origine) et **générationnelle** est une priorité dans l'élaboration d'un quartier durable, de même que la promotion de la **mixité fonctionnelle** (activités, services et logements) là où les conditions le permettent.
La **densité** n'est pas qu'un calcul, elle concrétise une forme d'urbanité permettant de se rapprocher, de rationaliser services et accessibilité aux transports, et se matérialise par des formes urbaines, quartiers, îlots, immeubles, immeubles villageois, habitats contigus avec jardin, etc., spécifiques à chaque situation.

La stratégie pour les lieux de vie repose sur quatre axes de réflexion :
B1. Le développement différencié à mettre en œuvre
B2. Les espaces et les équipements publics et collectifs à développer et mettre en réseau
B3. Le patrimoine culturel à valoriser dans ses multiples dimensions
B4. Les activités socio-économiques à préserver dans leur diversité

Le scénario démographique retient les prévisions de la statistique Cantonale (SCRIS) à l'horizon 2025, extrapolées à l'horizon 2030[16]. Ces données prospectives constituent un cadre de référence permettant de proposer un scénario de développement, en aucun cas une image exacte de la future réalité. Mais ces prévisions appellent une stratégie de localisation et les collectivités doivent se préparer à y faire face notamment pour la construction de nouveaux logements : d'abord pour remédier à la pénurie actuelle de logements à loyer modéré (rattrapage), puis pour loger les nouveaux arrivants.

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois prévoit un développement nettement plus important de l'habitat sur territoire genevois. Si cet objectif se réalise, la pression sur l'habitat devrait alors être moins forte sur le District que par le passé. Le PDRN continue néanmoins de planifier son développement avec cette forte croissance pour prévoir une capacité maximale d'accueil à réaliser par étapes.

[16] La stratégie d'urbanisation repose principalement sur un scénario *d'évolution démographique,* relativement prévisible car dépendant de tendances lourdes. En revanche, elle ne comprend pas de scénario prospectif pour les emplois, la demande dépend de la croissance de la population (emplois induits), mais surtout du positionnement économique de la région dans l'arc lémanique (emplois suprarégionaux). La volonté de rééquilibrage du rapport habitants/emplois (35 emplois pour 100 habitants en 2008) sera conditionnée en grande partie par la capacité du District d'accueillir le développement ciblé des emplois et de réserver suffisamment de surfaces accessibles aux activités locales. L'observatoire statistique transfrontalier a fourni pour l'agglomération franco-valdo-genevoise des chiffres basés sur quatre scénarios intégrant des croissances économiques plus ou moins fortes et des développements plus ou moins ciblés entre Genève centre et régions limitrophes, pour le District de Nyon les chiffres pour 2030 oscillent donc entre 106'000 et 113'000 habitants en fonction des scénarios. De toute façon la croissance réelle pour le Canton de Vaud et a fortiori pour le District a déjà dépassé les prévisions du PDCn (100'000 habitant en plus en quinze ans). Une mise à jour régulière des prévisions sera opérée lors des mises à jour des documents de planification.

B1. Développement différencié

Coordination urbanisation/transports

Le développement d'un réseau de transports publics performant (1/2h aux heures de pointe pour la quasi-totalité des lignes) ralliant tous les villages et en rabattement sur les quatre gares du District desservies par des RE cadencés à la demi-heure dès 2013, permet de structurer le territoire de manière forte et d'asseoir le développement différencié dans une constellation de localités dont la croissance est hiérarchisée selon leur fonction, leur rayonnement, leur desserte:

Centre Cantonal
Nyon-Eysins-Prangins
Centres régionaux
Coppet-Commugny
Gland-Vich
Rolle-Mont-sur-Rolle
Centre régional vocation touristique
Saint-Cergue

Les centres locaux
Chavannes-de-Bogis
Begnins
Gimel
Les haltes
Trélex, Givrins, Genolier, Arzier-le-Muids, Mies, Tannay

Les intercommunalités
Asse et Boiron
(binôme Crassier-Borex)
Ouest-rollois
(binôme Gilly-Bursins)

Typologie des centres pour un développement différencié dans le District

- **les centres** dont le périmètre compact est doublement centré sur le noyau de vie et la gare, concernent quatre groupes de communes: Nyon-Eysins-Prangins (centre Cantonal selon le PDCn), Coppet-Commugny Gland-Vich et Rolle-Mont-sur-Rolle (centres régionaux selon le PDCn), ils sont les lieux principaux de la croissance prévue du District ; Saint-Cergue (centre régional selon le PDCn) se développe en renforçant sa vocation touristique;
- **les centres locaux :** Begnins, Chavannes-de-Bogis pourraient bénéficier du statut de centre local permettant un développement supérieur dans leur périmètre compact (villages bien desservis par transports publics, minimum toutes les 30 minutes en heure de pointe, bénéficiant de la présence de services d'intérêt dépassant le cadre communal et réunis par une planification intercommunale) [17]. L'adoption définitive du statut de centre local est entérinée dans le cadre de la fiche régionale du PDCn ;
- **les haltes desservies par le rail** (rayon de 500 mètres) des communes du RER genevois et du NStCM sont des lieux stratégiques de développement en relation avec les TP, ils permettent une certaine répartition de la croissance très soutenue du District. Mies et Tannay requalifient les liens entre gare et village et pourraient offrir un potentiel de

[17] Mesure B12 du PDCn

développement près des gares à long terme en lien avec le CEVA (1/4h toute la journée d'Annemasse à Coppet, mesure d'agglomération 2017). Trélex, Givrins, Genolier, Arzier développent leurs périmètres de gare avec le renforcement du cadencement du NStCM (¼ heure aux heures de pointe jusqu'à Genolier dans une première étape, jusqu'à Saint-Cergue dans une deuxième étape, mesure d'agglomération 2015-2018);

- **les intercommunalités** Asse & Boiron, Ouest-rollois, dont les binômes de localités Crassier-Borex (SDAB) et Gilly-Bursins (SDOR) polarisent pour l'ensemble de leurs villages un intérêt commun notamment pour les équipements intercommunaux, pourraient bénéficier d'une marge d'appréciation pour le développement de leur centre compact [18];
- **les villages** se développent plus modérément en privilégiant leur qualité de vie liée aux valeurs paysagères, environnementales et sociales. Le taux de croissance est planifié selon la moyenne cantonale.

La définition précise de la multipolarité et du périmètre compact de chaque centre et localité est discutée et avalisée dans le cadre des schémas directeurs et figure dans le PDRN opérationnel.

Si l'on traduit cette conception en chiffres, le développement global du District pour 2030 se répartit comme suit :

- **un taux de croissance** en pourcent sur une période de 22 ans par entité territoriale, avec au total pour le District la croissance prévue par le SCRIS (soit +42%)
- **une répartition de la croissance** en pourcent par entité territoriale (le 100% étant la croissance calculée en valeur absolue pour le District, soit env. +35'000 habitants sur 22 ans).

	Taux croissance par an	**Taux croissance pour 15 ans**	**Habitants 2008-2023**[19]	**Taux croissance pour 22 ans**	**Habitants 2008-2030**	**Part de l'augmentation**
Ensemble du District	+ 1.53%	env. 27%	+22'500	env. + 42%	+ 35'000	100%
Centres	+ 1.9%	env. 33%	+16'000	env. + 51%[20]	+ 25'000	75%
Haltes et centres locaux	+ 1.3%	env. 21%	+3'000	env. + 33%[21]	+ 5'000	12.5%
Villages	+ 1%	env. 15%	+3'000	env. + 24%[22]	+ 5'000	12.5%

Développement différencié

Ce développement différencié est réalisable dans les zones à bâtir, actuelles et planifiées dans les schémas directeurs intercommunaux approuvés (SD), en admettant un taux de thésaurisation de 20% à l'horizon 2030.
La comparaison ci-dessous des objectifs de croissance et des capacités d'accueil indique une bonne adéquation à un niveau général, avec une éventuelle pénurie pour les haltes et centres locaux[23].

[18] Critères de la mesure A11 du PDCn
[19] Cet horizon correspond à celui du PDCn.
[20] Les centres assument le principal de la croissance env. 1.9% par an.
[21] Les haltes desservies par le rail et les centres locaux env. 1.3% par an (1.5 fois plus élevée que les villages à condition que l'urbanisation s'effectue dans des secteurs adéquats).
[22] Le Plan directeur Cantonal ne chiffre que la croissance maximale retenue pour les villages (le taux actuel pour 15 ans est de 1% par an).
[23] Les capacités d'accueil ont été tirées directement des SD disponibles. Les résultats prennent en compte les potentiels prévus au-delà de 2030 dans les SD (ex. nord de la RDU pour le SDAN) et les potentiels des zones déjà bâties à densifier. Pour les territoires non couverts par les SD, la capacité d'accueil a été déterminée sur la base des Aperçus de l'état de l'équipement (AEE).
Pour les AEE, les potentiels sont estimés à partir des surfaces des terrains, en tenant compte d'un degré de réalisation de 80% (ou 20% du potentiel n'est pas réalisé). Seuls les potentiels des zones "habitation et mixtes" et "activités" ont été comptabilisés, en deux étapes : les surfaces encore non-bâties et les

Population	Objectifs croissance 15 ans	Objectifs croissance 22 ans	Capacité d'accueil	Sur-offre
Ensemble du District	+22'500 hab	+ 35'000 hab	+ 43'000 hab.	20%
Centres urbains	+16'000 hab	+ 25'000 hab	+ 30'000 hab.	15%
Haltes et centres locaux	+3'000 hab	+ 5'000 hab	+ 5'000 hab.	0%
Villages	+3'000 hab	+ 5'000 hab	+ 8'000 hab.	33%

Objectifs de croissance démographique et capacités d'accueil du territoire selon l'état d'Aperçu de l'équipement (AEE) et les schémas directeurs régionaux connus (SD), période 2008-2030 (intégrant un taux de thésaurisation de 20%).

Capacité d'accueil

Nous pouvons ainsi préciser que la capacité d'accueil de 43'000 habitants se divise entre :

- Aperçu de l'état de l'équipement (AEE) 14'000 hab.
- Schémas directeurs (SD) 29'000 hab.[24]

D'ici 2030, le développement territorial du District peut en principe s'effectuer :

- **sans créer de nouvelles zones** à bâtir hormis celles faisant l'objet des Schémas directeurs ou de planifications concertées (approuvées, en cours ou à venir) ; Il s'agit toutefois d'évaluer les potentiels, spécialement dans les centres, des territoires non encore réunis par des SD.
- **en mettant les efforts** les plus importants dans la densification des périmètres compacts des centres et des localités bien desservies par le rail.

Toutefois en distribuant mieux l'existant :

- **en relocalisant des droits à bâtir** mal situés sur des secteurs mieux situés par rapport à la desserte par transports publics, en effet la réserve apparente de l'AEE ne doit pas être considérée comme immuable, car environ 40% des terrains à développer sont mal situés, loin des nœuds de transports publics et détachés des zones denses.
- **en différant ou en réduisant** (pour les villages) les zones à bâtir des entités géographiques qui présentent manifestement une sur-offre.

Objectif stratégique B1 DEVELOPPEMENT DIFFERENCIE

Organiser le développement différencié (concentrer environ 75 % du développement démographique à l'horizon 2030 dans les centres, densifier les noyaux villageois et les secteurs bien desservis par les transports publics) :

- en incitant à la construction de nouveaux « quartiers de ville » denses dans les périmètres compacts des centres en valorisant le patrimoine architectural, le cadre paysager et en respectant les valeurs naturelles et environnementales ;
- en promouvant une densité de qualité, adaptée en fonction de la spécificité de chaque site (haltes de transports publics, coeurs de villages), en limitant les extensions des zones villas et en privilégiant l'évolution de l'existant ;
- en favorisant une mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle adaptée à la typologie et à la vocation des sites.

surfaces déjà bâties avec des coefficients d'utilisation du sol (CUS) différenciés entre 0.6 (hab.) et 0.8 (act.) pour les centres consolidés, entre 0.4-0.6 (hab.) et 0.4 (act.) pour les secteurs du rail et 0.4 (hab.) et 0.4 (act.) pour les villages. Les potentiels des zones intermédiaires ne sont pas recensés.

[24] Cette estimation au même titre que les prospectives de croissance démographique sert de cadre à la stratégie proposée, en effet les potentiels des zones légalisées (figurants sur l'aperçu de l'état de l'équipement) et ceux inclus dans les schémas directeurs (SD) ne sont pas de même nature. Ces chiffres sont donc bien des estimations destinées à aider et orienter la réflexion et doivent être pris comme tels.

Développement des centres
Pour inciter le développement à se localiser dans les villes, deux moyens sont utilisables :

- **favoriser l'urbanisation en ville**: pour éviter la pénurie et attirer les ménages en ville, il faut produire des *logements attractifs par leurs prix*, leur accessibilité et leurs qualités d'habitation, et suffisamment diversifiés pour garantir une mixité sociale de la population.
- **en corollaire freiner le développement en campagne**: en essayant d'éviter que la raréfaction volontaire des terrains à bâtir ne favorise trop la spéculation, la ségrégation par les prix et l'immobilité résidentielle faute d'une offre suffisante ;

Le dosage entre ces deux types de planification dépendra de la vitesse de développement dans les centres urbains, qui doit produire des logements en nombre suffisant («suroffre») pour réduire la tension du marché du logement.

Les qualités d'habitation des logements produits en ville doivent leur permettre de concurrencer l'habitat en périphérie. Des modèles innovants de quartiers denses (néo-îlots, écoquartiers, rues où les enfants puissent jouer, etc.) doivent rendre l'habitat en ville accessible pour toutes les classes sociales (mixité) et désirable pour de nombreux ménages en intégrant l'imaginaire de «la maison» (immeubles-villas, duplex superposés, jardinets et terrasses appropriables, garages à vélos, etc.).
La qualité du cadre de vie dépend des espaces libres urbains, qui vont graduellement de l'espace public à grande fréquentation, à l'espace privé intime, en passant par différentes catégories d'espaces semi-publics et semi-privés. Ces espaces de convivialité et de mixité sociale doivent orienter et structurer les futurs développements et renouvellements urbains et permettre l'expression des valeurs naturelles.
La notion de ville ne correspond pas forcément à grandeur et concentration extrême, elle signifie le fait de vivre ensemble en interaction ; la palette très étendue des formes d'urbanisation permet de renforcer la diversité et le caractère identitaire des quatre « villes » de la région et des « vides » qui les séparent afin de structurer leur développement :

- le bourg historique de Coppet et le bocage urbain de Terre Sainte, développés en privilégiant le maintien des vides de l'ancienne trame bocagère du lieu et en densifiant l'existant;
- l'agglomération urbaine Eysins-Nyon-Prangins, centre urbain historique développé en radiale depuis le centre de Nyon, doit tenir compte de la nature différenciée des entités qui la composent ;
- la ville en formation de Gland-Vich, sur sa grande plaine, développée selon les larges mailles des champs agricoles, parallèles à la rive ;
- la commune de Rolle, enserrée entre vignoble et lac, développée en faisceaux sinueux, eux aussi parallèles à la rive.

La trame urbaine de Coppet-Commugny, Eysins-Nyon-Prangins, Gland-Vich. Rolle-Mont-sur-Rolle

Dans le cadre des centres, la situation n'est pas égale et il s'agit de promouvoir aussi de manière différenciée le développement de chaque centre selon sa vocation territoriale en donnant à celui de Nyon-Eysins-Prangins un rôle prépondérant. Ces développements se font dans les périmètres compacts.

	Coppet-Commugny	Nyon-Eysins-Prangins	Gland-Vich	Rolle-Mont-sur-Rolle	Total
Croissance 2023	1'300 hab	8'000 hab	4'000 hab	2'000 hab	16'000 hab
Croissance 2030	2'000 hab.	13'000 hab.	6'500 hab.	3'500 hab.	25'000 hab.
Taux de croissance pour 22 ans	+43%	+66%	+58%	+53%	
Potentiel accueil	4'500	13'500	6'500	5'500	30'000 hab.

Développement différencié des centres à l'horizon 2030

Comme pour le tableau présentant la capacité d'accueil globale pour le District, ces chiffres servent à mettre en évidence un cadre de référence qui, pour le cas des centres consolidés, démontre un problème urgent de disponibilité et doit donc inciter les collectivités à concrétiser leurs schémas directeurs.
En effet, la capacité d'accueil de 30'000 habitants se divise entre :

- Aperçu de l'état de l'équipement (AEE) 4'000 hab.
- Schémas directeurs (SD) 26'000 hab.

Une sur-offre en matière de potentiel d'accueil est constatée pour la population à l'horizon 2030 de 15% pour l'ensemble des centres consolidés. Par contre elle se répartit de manière inégale entre les centres, les petites entités (Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle) offrant plus de réserve par rapport aux grandes entités (Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich).
En conclusion, la sur-offre dans les centres n'est pas problématique car elle concorde avec la volonté de concentration du développement, le déséquilibre constaté entre les entités plaide pour une intensification de la densité dans les grands centres (la densité différenciée).

Les schémas directeurs de l'agglomération nyonnaise (SDAN), de Terre Sainte (SDTS) et de Gland-Vich (SDGV), ainsi que Rolle/Mont-sur-Rolle ont intégré dans leurs planifications les notions d'urbanisation liées à leur fonction de centre urbain de référence pour le district, en accord avec les mesures d'urbanisation figurant dans le projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Les périmètres compacts sont définis.
Les « chantiers » des SD s'occupent de la planification des zones où se concentrent les futurs développements, la route de distribution urbaine (RDU), l'axe du Nyon-Saint-Cergue-Morez avec la gare de Nyon pour le SDAN, la gare de Coppet et sa relation avec le bourg pour Terre Sainte, l'axe de la collectrice ouest pour Gland-Vich, la zone de la Gare pour Rolle (SD en formation).

Développement des centres locaux
Chavannes-de-Bogis (desserte de deux lignes de bus, présence d'activités et de services, regroupement scolaire) pourrait se profiler comme centre local pour le nord de la région de Terre Sainte. Son périmètre de développement compact centré sur le village doit être accompagné d'une réflexion de planification plus large englobant la zone de l'autoroute, les secteurs d'activités et de services de la zone proche de la jonction autoroutière, notamment la future zone artisanale intercommunale.
Begnins occupe cette fonction depuis très longtemps et le PDRN conforte cette vocation de relais avec les villages du haut.
La vocation de Saint-George comme pôle touristique, porte d'entrée du Parc naturel régional Jura vaudois, est reconnue et intégrée dans les efforts d'organisation territoriale.

Le SDTS reconnaît Chavannes-de-Bogis comme potentiel centre local, le SD Begnins-Saint-George en formation devra concorder les avis pour reconnaître Begnins comme centre local. (Les périmètres compacts sont définis, mesure B12 du PDCn).

Gimel ne fait pas partie du District mais, reconnu comme centre local, il participe à l'organisation des échanges de l'est du District.

Développement des haltes desservies par le rail
La qualité de leur desserte par rail conduit à identifier les haltes du rail comme des secteurs centraux autorisés à bénéficier d'une marge d'appréciation quant à leur développement.
Pour les villages du NStCM, la croissance supérieure se localise autour des haltes et dans les cœurs de villages, pour Mies et Tannay, la croissance supérieure se localise autour des haltes légèrement excentrées, la relation avec le centre des villages doit être définie.

A moyen terme, les effets attendus sont :

- le renforcement de centralités locales contribuant à structurer et à vitaliser la région et à équilibrer les capacités d'accueil des centres urbains, pour éviter qu'ils soient seuls à supporter le développement ;
- le développement de mobilités alternatives à l'automobile et l'amélioration de la rentabilité des transports publics, grâce au renforcement de la clientèle de certaines haltes qui permettra d'intensifier la desserte, condition indispensable à l'amélioration du cadencement;
- le développement de Saint-Cergue comme pôle de tourisme doux ; le prolongement du chemin de fer jusqu'aux Rousses participe au renforcement de sa fonction touristique et de son hébergement ; centre régional, Saint-Cergue peut se développer sans contraintes dans son périmètre compact **;**

  Le schéma directeur du Nyon-Saint-Cergue-Morez (SD NStCM) a défini les secteurs centrés sur les haltes bénéficiant d'un potentiel de développement supérieur afin d'accompagner la mesure d'agglomération d'augmentation du cadencement du chemin de fer. Le prolongement jusqu'aux Rousses fait partie de la réflexion.
  Le schéma directeur de Terre Sainte (SDTS), a défini les secteurs proches des haltes de chemin de fer de Mies et Tannay et conditionne ce même processus pour celle de Founex à la réouverture de la gare.

Développement des intercommunalités
Les secteurs d'Asse & Boiron et de l'Ouest-rollois fonctionnent depuis longtemps en réseau, confortés par la réorganisation des lignes de bus en double boucle facilitant les échanges existants et futurs entre les villages et en rabattement sur les centres urbains et leurs gares.
A l'intérieur de ces réseaux deux binômes de villages, dont les activités sont complémentaires, jouent un rôle intercommunal pour les collectivités regroupées. Il s'agit de Crassier-Borex pour Asse & Boiron (double rabattement vers Nyon et Coppet, zone artisanale intercommunale en formation à Crassier, collège intercommunal à Borex, présence de commerces…) et Gilly-Bursins pour l'Ouest-rollois, (double rabattement vers Gland et Rolle, présence des équipements sportifs à Bursins, des écoles à Gilly en cours d'agrandissement, présence de commerces…). Ces deux binômes remplissent ainsi les conditions fixées par le PDCn pour une marge d'appréciation (à fixer) du développement de leur centre compact (planification intercommunale, desserte à la 1/2h aux heures de pointe, présence et développement de services d'intérêt intercommunal, fonctionnement en réseau).

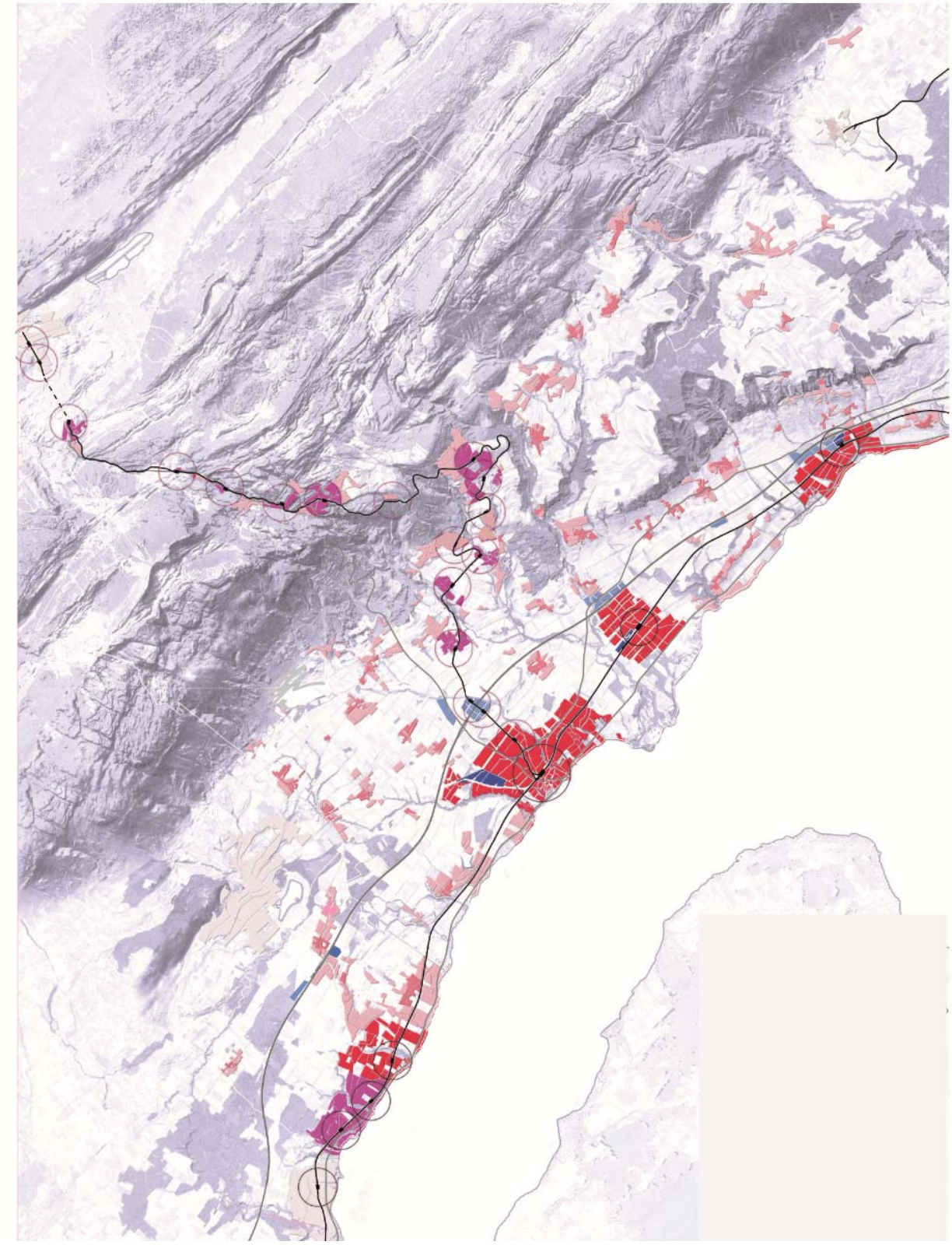
Les schémas directeurs d'Asse et Boiron (SDAB) et de l'Ouest-rollois (SDOR) ont intégré la notion de réseau, les binômes de Crassier-Borex et Gilly-Bursins pourraient bénéficier d'une marge d'appréciation pour le développement de leur centre compact.

Développement des villages
Les villages du District ont chacun un caractère singulier fondé sur une implantation historique, s'adaptant au socle naturel et à leur environnement. Ils comprennent pour la plupart des noyaux anciens à valeur patrimoniale, des extensions récentes généralement peu denses et des limites avec la campagne qui s'effilochent. L'héritage de la forme «village», symboliquement forte et bien articulée aux paysages, est un atout régional majeur à protéger d'une pression immobilière toujours croissante. Une croissance de 15% en 15 ans ne signifie

pas la stagnation, mais la perpétuation d'une vie villageoise de qualité, l'effort devant plutôt se porter vers le rééquilibrage social et générationnel, les jeunes ménages avec enfants assurant la continuité et l'évolution.
Un effort soutenu est consenti par les communes et la région pour réorganiser le réseau des transports publics (assumant aussi une partie des transports scolaires), permettant d'orienter la croissance, de structurer les réseaux de mobilité douce et les espaces publics villageois.
Il faut que les villages puissent évoluer, se renouveler et renforcer leur vitalité économique, afin d'infléchir la périurbanisation. Cela implique l'implantation d'activités, même modestes et la possibilité à celles qui y existent de se développer. Les villages ont un rôle important à jouer dans des secteurs d'activités difficiles à développer en ville, notamment la transformation et la valorisation des produits du sol, les activités artisanales de proximité, les activités de tourisme doux. Ils sont surtout les lieux sociaux d'initiatives aboutissant sur des évolutions économiques (circuits agricoles courts), environnementales (réseaux agro-paysagers) de grands intérêts et potentiels. C'est la dimension du territoire, complémentaire et indispensable à celle urbaine, à développer solidairement.
La croissance prévue pour les villages pouvant être accueillie dans les limites des zones à bâtir actuelles, il s'agira plutôt d'évaluer la pertinence de leur localisation et d'envisager, le cas échéant, des transferts de droits à bâtir. Cette politique, inscrite dans les dispositions du PDCn, induit une situation de rareté donc de cherté si le phénomène de thésaurisation devient prépondérant. Pour faire face à cette situation, le PDRN entend mettre en œuvre des outils pour les communes dans les actions foncières qu'elles devront conduire si elles souhaitent offrir des surfaces à bon marché – par exemple pour loger des jeunes, des seniors, des activités locales ou des petits commerces – pour acquérir les terrains et les immeubles nécessaires.

La préservation du caractère rural des villages et le renforcement de leur vitalité vont permettre à la région :

- **de conserver un patrimoine bâti** et un habitat de qualité proche de l'agriculture et de la nature;
- **de préserver les paysages** et d'éviter les empiètements sur les terres agricoles;
- **de structurer la vie de l'arrière-pays** sur des villages desservis par les transports publics, des réseaux de villages bien reliés et de développer des activités dynamiques.



Le développement différencié, les centres, les haltes, les villages

Principes d'action B1 Développement différencié

Champs d'action		**Actions**
Développement différencié	B1 - 1	Etablir avec les intercommunalités et collectivités concernées et en collaboration avec le Canton les périmètres compacts des centres, des haltes, des centres locaux et des villages, ainsi que les procédures y relatives.
Pôles de développement	B1- 2	Identifier et développer en partenariat avec le Canton, la Région et les Communes les sites stratégiques concernant la politique cantonale des pôles de développement économique.
	B1 - 3	La mise en avant des objectifs qualitatifs de développement (équipements, espaces publics, paysage, solidarité sociale, mixité activité/habitat, etc.) plutôt que ceux de croissance quantitative et des objectifs de densité. Etablir un partenariat canton, région, communes sur les sites stratégiques de la politique cantonale des pôles de développement économique.
Planification	B1 - 4	L'adaptation des planifications communales sans créer de nouvelles zones, en stimulant la densification des zones bâties et à bâtir existantes, en veillant à la qualité d'intégration au patrimoine et au paysage en conséquence, en s'efforçant notamment de relocaliser plus près des haltes ferroviaires (à moins de 500 m) et des arrêts de bus (environ 300 m) les droits à bâtir qui en sont actuellement trop éloignés.
Logement	B1 - 5	Promouvoir un équilibre entre logements collectifs et individuels en fonction des sites et conforme aux besoins de la population. Oeuvrer au respect des engagements pris dans le cadre du Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT).
Action foncière	B1 - 6	Des actions foncières pour dynamiser un développement trop lent, pour encourager la réalisation de types de logements négligés par le marché ou pour débloquer des situations de plus grande résistance au changement et de thésaurisation dans les secteurs centraux (lutter contre les réflexes « oui mais pas chez moi »).
« Controlling »	B1 - 7	Un suivi des constructions de logements, notamment d'une diversité suffisante pour garantir la mixité sociale de la population du District, intégrer la notion de mise en réseau.

B2. Espaces et équipements publics et collectifs

Constat

Les espaces publics revêtent une importance fondamentale dans la vie sociale, tant urbaine que villageoise. Au même titre que le développement des milieux naturels et paysagers est un corollaire au concept de concentration, l'aménagement des espaces publics, des vides, fait le pendant à la densification au sein même des villes et villages. Trop longtemps négligés par la planification, les espaces publics sont souvent pauvres, pas connectés, pas signalisés, sans vision d'ensemble et pas reconnus dans leur fonction de confort et d'aiguillon à l'intégration des habitants à leur espace et entre eux. Ils ne sont surtout pas conçus comme un réseau dont les éléments connectés créent les parcours, rythment les déplacements, favorisent le plaisir des usagers et constituent de fait la substance des cités.

Les équipements publics se distinguent en deux grandes catégories, ceux induits par l'augmentation de la population (souvent gérés par des politiques sectorielles) et ceux dont le rayonnement et la fonction ont une valeur symbolique et d'image importante pour une région. Mais quel qu'il soit, un équipement est un élément structurant fortement le territoire. Ils créent des points de convergences qui caractérisent les sites mais dont les nuisances, particulièrement l'accessibilité, doivent être minimisées de manière à valoriser les espaces publics qui en dépendent. Pour tous les projets d'intérêt régional les communes doivent s'organiser au mieux pour les traiter en intercommunalité et en réseau.

Objectif stratégique B2 ESPACES ET EQUIPEMENTS PUBLICS ET COLLECTIFS

Promouvoir l'aménagement des espaces publics, leur mise en réseau et leur connexion avec les équipements publics :

- en intégrant la dimension de réseau des espaces publics dans les Schémas directeurs et les Plans directeurs communaux, notamment pour la mobilité douce ;
- en soutenant la conception et l'aménagement d'espaces publics et d'espaces collectifs accessibles dans chaque planification et opération de construction ;
- en recensant les besoins en équipements publics régionaux, en les localisant et en les mettant en réseau.

L'espace public

L'espace public est formé d'espaces variés en tailles et fonctions, intégrant la gradation allant du tout public au tout privé qui génère la complexité et l'intérêt des espaces, il répond à différents besoins et doit permettre l'appropriation par toutes les catégories d'usagers, personnes à mobilité réduite, personnes âgées, enfants, etc.

Si le réseau des espaces publics est devenu depuis 20 ans une donnée de la planification des villes, il n'est pas encore intégré à celle des campagnes, car ressenti comme moins nécessaire. La liaison entre village et zones villas n'est pas traitée comme un élément fondamental de cohésion. Mais le fait de vivre dans un village ou à la campagne ne change pas le besoin d'être relié aux autres et aux espaces centraux où se localisent les services, que ce soit un arrêt de bus ou la salle communale.

Le réseau des espaces publics relie ainsi les équipements publics et les lieux de vie nécessaires au fonctionnement d'une société. Cet ensemble constitue la trame de la vie communautaire et le bien commun des habitants et, à ce titre, il doit être intégré dans les efforts de planification à chaque échelle.

Ce réseau doit être constitué pour valoriser les équipements publics et les lieux de rencontre existants, pour développer liaisons piétonnes et modes doux dans les villages et centres. La

réflexion doit être élargie à l'accompagnement de la planification des équipements publics structurants régionaux comme partie intégrante de leur rayonnement et de leur intégration.

Les équipements publics
Les équipements publics peuvent être définis comme des installations, réseaux, bâtiments, qui permettent l'exercice de l'activité économique et sociale des collectivités, ils englobent aussi les équipements privés offrant ce type de services aux habitants (écoles privées, équipements sportifs privé, etc.).

Ils sont regroupés selon une typologie fonctionnelle en grandes catégories:
- Enseignement (écoles, écoles privées, HES, etc.)
- Santé-social (hôpitaux, EMS, cliniques, immeubles de logements protégés, etc.)
- Transports (dépôts TP, P+R, plateformes rail-route, etc.)
- Administration (immeubles administratifs, centres de requérants, etc.)
- Technique (eau, énergie, déchetteries, etc.)
- Culture (équipements culturels, salles de congrès, etc.)
- Sports et loisirs (terrains de sport, golfs, manèges, plages, etc.)

La planification de certains équipements, notamment santé et scolaire, n'est pas du ressort de la région, elle découle des politiques cantonales ad hoc. Les choix d'implantations de ces équipements doivent par contre respecter les prescriptions du PDRN. La région a un rôle à jouer dans les stratégies de développement des équipements de transports, culturels, de loisirs et sportifs et surtout dans leur mise en réseau. Une grille d'éligibilité au statut d'équipement d'intérêt régional a été mise en place et permet d'intervenir à la bonne échelle.
Il s'agit de définir une stratégie d'action en fonction des catégories d'équipements :
- localisation pertinente et intégration des espaces publics à la réflexion pour ceux qui répondent à une planification cantonale (formation, santé, immeubles administratifs, etc.) ;
- élaboration de conditions cadres pour la localisation et l'accessibilité pour les équipements collectifs privés (écoles privées, cliniques, etc) ;
- stratégie régionale de développement, de valorisation et de mise en réseau pour les équipements culturels, sportifs et de loisirs (notamment ceux recensés dans le Plan directeur touristique jurassien : projets structurants autour des activités alpines et nordiques à Saint-Cergue, La Dôle, La Givrine, le Parc naturel régional Jura Vaudois et le Parc zoologique La Garenne) en interaction les uns avec les autres;
- mise au point d'une politique régionale et accompagnement des implantations pour les équipements liés aux transports et à la technique (P+R, plateforme rail/route, STEP, etc.) ;
- accompagnement de négociation pour les équipements complexes.

Principes d'action B2 Espaces et équipements publics

Champs d'action		Actions
Equipements	B2 - 1	Procéder à un recensement des besoins en équipements régionaux (demande, coordonner avec l'étude Grands équipements du PAFVG) ; définir une stratégie par catégories d'équipements ; établir un programme de développement et de mise en réseau par catégorie (offre).
Espaces publics	B2 - 2	Intégrer dans les planifications intercommunales et

		communales une conception et la mise en réseau des espaces publics, notamment en lien avec les réseaux TP et MD et les équipements.
Sensibilisation	B2 - 3	Promouvoir la structuration des futurs développements et renouvellements autour d'espaces libres publics et semi-publics de qualité.

B3. Patrimoine culturel à valoriser

Constat

Le patrimoine culturel recouvre les notions de constructions (bâtiments, châteaux, ouvrages d'art, jardins, etc.), les ensembles tels que noyaux de village, parcs, sites archéologiques, les paysages dignes de protection (la Côte, échappées lacustres..), ainsi que les réseaux tels que les voies historiques, les chemins de fer pittoresques par exemple. L'objet patrimonial n'est pas isolé mais intégré à son contexte économique et social, ce qui l'intègre dans la vie d'aujourd'hui en plus de sa valeur de témoignage. Le recensement et la protection de la majeure partie des ces éléments sont assurés par différents outils gérés par la Confédération et le Canton, il s'agit :

- du recensement architectural Cantonal,
- de la carte des régions archéologiques du Canton de Vaud,
- de l'inventaire des voies de communication historiques (IVS),
- de l'inventaire des sites bâtis à protéger en Suisse (ISOS),
- de l'inventaire fédéral des paysages (IFP).

Le District de Nyon est riche en situations patrimoniales, à partir des établissements lacustres du Néolithique, de la colonie romaine (colonia Iulia Equestris), les époques ont laissé des vestiges importants qu'il s'agit de valoriser.
En dehors des sites exceptionnels, il existe une grande variété de sites paysagers, naturels et construits dignes d'être protégés, valorisés et intégrés dans une dynamique de développement, en pondérant et évaluant parfois le paradoxe entre densification et préservation d'un élément dans son contexte. Le lien délicat, à inventer, qui relie les époques en faisant évoluer, en transformant, mais en gardant lisible le sens des objets et de leur contexte est un enjeu important de la préservation de notre histoire et de notre cadre de vie.

En plus de la valeur intrinsèque des éléments du patrimoine culturel, comme témoin, comme participant de la beauté du cadre de vie, leur mise en réseau constitue un des atouts d'une politique culturelle et touristique. Des projets innovants, thématiques, intégrant le patrimoine participent de l'essor d'une économie de proximité destinée à mettre en valeur, pour différents types de publics, une région dans son ensemble.

Objectif stratégique B3 PATRIMOINE CULTUREL

Encourager la préservation et l'évolution du patrimoine culturel « ordinaire » et de son contexte dans le cadre des planifications communales et intercommunales et promouvoir sa mise en réseau pour le développement d'un tourisme de proximité.

Sans empiéter sur les compétences cantonales en la matière de patrimoine, la région se propose :

- de sensibiliser les opérateurs privés et les communes, dans le cadre des planifications intercommunales, à la protection des éléments « ordinaires » qui contribuent tout autant à la qualité de l'environnement construit que les éléments remarquables et à privilégier une réflexion sur la « mise en contexte » de ces éléments et sur leur capacité d'évolution ;
- de veiller dans le cas de patrimoine remarquable (châteaux notamment) à la valorisation sensible de leur contexte, abords, accès, etc. ;
- de veiller à la mise en cohérence dans les planifications intercommunales des actions de protection/valorisation liées aux réseaux, aux ensembles naturels et paysagers, etc.;

- de veiller et de sensibiliser les opérateurs privés et les communes lors de travaux au fait de pouvoir documenter les éventuelles découvertes archéologiques d'une région particulièrement riche en la matière ;
- de promouvoir des projets dans le cadre de la mise en œuvre du plan directeur touristique valorisant le patrimoine culturel.

Principes d'action B3 Patrimoine culturel

Champs d'action		**Actions**
Guide des « bonnes pratiques »	B3 - 1	Proposer une réflexion, à regrouper avec d'autres thèmes, pour la valorisation et la mise en réseau du patrimoine culturel, un guide des bonnes pratiques, en collaboration avec les services cantonaux.
Planification	B3 - 2	Valoriser les inventaires existants et les rendre lisibles à l'échelle intercommunale et régionale.
	B3 - 3	Intégrer cette dimension dans le plan directeur touristique et les projets qui en découlent.
Sensibilisation	B3 - 4	Aide à la prise en compte des valeurs patrimoniales architecturales ou paysagères dans leur contexte et au sein de l'enchaînement des espaces publics ou collectifs.

B4. Activités socioéconomiques diversifiées

Régionyon a élaboré une stratégie socio-économique dans le cadre de la Loi sur l'appui au développement régional (LADE)[25], le PDRN promeut les conditions cadres territoriales pour sa mise en œuvre.

Constat

Les activités économiques sont ici analysées par rapport à leur rôle et leur dynamique dans la région nyonnaise. Outre les activités à haute valeur ajoutée et les PME nombreuses dans la région, d'autres activités contribuent à la qualité du cadre de vie, ce sont les activités culturelles, touristiques et de loisirs, comme les prestations à caractère social. Si leur rôle économique paraît secondaire, ces activités sont pourtant fondamentales pour l'image de la région, renforçant d'autant son attractivité.[26].

Un tissu socioéconomique diversifié,

Le District de Nyon possède une force économique diversifiée qu'il s'agit de promouvoir. Historiquement riche District agricole, il a accueilli dès les années cinquante des activités industrielles de précision. Plus récemment, il a acquis un caractère résidentiel prépondérant avec en corollaire une tertiarisation des activités. Cette dernière évolution résulte entre autres phénomènes de l'urbanisation extensive de Genève vers Lausanne.

... mais fragilisé

Dans cette tendance à la métropolisation, l'arrivée de sièges européens, le développement d'activités financières et de prestige génèrent la production de services, mais ne contribuent pas pleinement à la création d'emploi local. Ces organisations, exogènes[27] pour la plupart, s'implantent dans le District avec une prépondérance de compétences extérieures ; les interactions de ces personnes expatriées avec l'environnement local sont encore peu encouragées[28], limitant les potentiels des marchés locaux. Surtout, entre deux agglomérations aux capacités d'accueil limitées, cette demande d'implantation influence les prix du marché vers le haut, rendant le coût du foncier d'autant plus difficile d'accès pour les jeunes entreprises, ainsi que pour celles de certains secteurs, notamment du secteur artisanal.

La tertiarisation croissante peut donc fragiliser le tissu social, économique et culturel, elle peut générer des problèmes d'exclusion par rapport aux activités à moindre valeur ajoutée et à leurs acteurs. Il est donc important de développer un milieu d'entreprises diversifié, ancré le plus possible dans le tissu régional et capable de générer des emplois endogènes. Il s'agit de rééquilibrer ce développement en facilitant la création d'infrastructures et de services de proximité; de mettre en place des conditions foncières pour favoriser l'accueil d'entreprises de niche, de réseaux de PME, pépinières de compétences… et les activités à moindre valeur ajoutée mais d'intérêt régional (tourisme, arts et culture, agriculture, industrie de précision, activités de transformation des ressources naturelles, etc).

Des objectifs…

[25] La stratégie de développement socioéconomique régionale a été validée par le département vaudois de l'économie en été 2008 : elle comporte quatre orientations prioritaires et six axes d'actions visant la valorisation des potentiels existants (forces) ancrés dans l'histoire du District, par l'incitation à l'innovation. Il s'agit tant du secteur bois, que de l'agriculture et la viticulture, en passant par le tourisme, l'industrie et la mécanique de précision, sans oublier la recherche appliquée (ACW) et le secteur pharmaceutique.

[26] La concentration de l'ensemble de ces activités est souvent l'apanage des grands centres (voire station touristique) ou de zones carrefour qui tirent profit de cette diversité, renforçant ainsi leur positionnement économique. Pour mémoire, sur le plan des retombées économiques les prestations culturelles et des loisirs sont intégrées dans le compte satellite du tourisme suisse, avec l'offre hôtelière et de restauration (+/- 3.5 % PIB).

[27] au sens de la promotion économique

[28] Les collaborateurs expatriés arrivant seuls ou en famille côtoient souvent des structures parallèles : les enfants suivant un cursus scolaire en écoles internationales, les clubs et autres sociétés captant ces actifs dans des réseaux sociaux parallèles.

Le renforcement de la diversité régionale, garantie d'un développement harmonieux constitue l'objectif prioritaire de cette stratégie concrétisé par **l'encouragement à la mixité des activités** par la **valorisation des marchés de proximité** – tenant compte de celles aux plus faibles à celles aux plus hautes retombées économiques.
Une politique qui tient compte de ces deux dimensions garantit un tissu social et culturel diversifié, réduisant d'autant la fragilité face aux crises et autres risques économiques. Pour exprimer cet objectif d'ouverture, le qualificatif socioéconomique a été préféré à la seule dimension sectorielle économique du développement.

Le district bénéficie de la présence de quatre centres porteurs de développement socio-économique en projet ou confirmés et de villages dynamiques. La caractérisation de leur avenir permet justement d'orienter le développement vers une diversité des activités et vers la valorisation des forces et des atouts régionaux. On peut déjà mettre en évidence les tendances qui se dessinent pour :

- Coppet comme pôle culturel avec la présence d'institutions actives dans les domaines artistiques et de l'esprit de l'Europe (Centre européen de la culture, International Menuhin Music Academy…), ainsi que Prangins avec la présence du château et du Musée national suisse ;
- Nyon-Gland-Prangins comme milieu favorable à l'implantation d'institutions et d'entreprises liées aux sciences de la vie, bénéficiant du rayonnement du centre fédéral de recherche l'Agroscope-Wädenswil (Novartis, Edwards Lifesciences…)
- Rolle par la présence d'entreprises aux compétences traditionnelles reconnues sur le plan international (Schenk, Nidecker…), pourrait développer une niche d'entreprises pointues dans les bons savoir-faire.
- Les villages comme lieux stratégiques de la valorisation des produits du secteur primaire.

Ce positionnement n'exclut en aucune sorte le développement des autres entreprises existantes ou qui souhaiteraient s'implanter, il permet d'orienter les efforts de promotion et de donner un sens et une image au développement socioéconomique.

aux moyens
Cet objectif global doit surtout s'accompagner de l'élaboration de conditions cadre d'accueil et de consolidation des activités économiques. Afin de garantir un développement équilibré, la région s'engage à mettre en place les outils permettant le maintien d'une telle diversité : des activités les plus prestigieuses aux plus modestes, mais néanmoins importantes pour la qualité de vie, comme les activités culturelles et touristiques ou les activités agricoles. Un large spectre d'activités d'intérêt régional, voire supra-régional peut donc profiter de tels outils à décliner selon chaque contexte[29], notamment un effort doit être fourni pour la pérennisation et le développement des activités artisanales. Des zones villageoises, intercommunales, à vocation régionale et leurs conditions cadre doivent être planifiées.

Enfin
Cette stratégie, ces conditions cadre et ces outils contribueront plus qu'au rééquilibrage du rapport habitants/emplois qui semble en bonne voie (entre 2005 et 2008 la croissance des emplois a dépassé celle des habitants 6%/an) au maintien d'une économie diversifiée garante d'un équilibre social à long terme.

[29] Tout type d'activités a des incidences spatiales, qu'elles soient environnementales, sociales ou économiques.

Objectif stratégique B4 ACTIVITES SOCIOECONOMIQUES

Positionner le développement et consolider un tissu socioéconomique diversifié et créatif pour l'entier du district en proposant:

- des actions favorisant les partenariats publics/privés, les mises en réseau et l'ancrage des entreprises pour faciliter l'implantation de services : logements, transports, accueil des enfants, restauration, loisirs, hébergement, etc. ;
- des mesures favorisant les marchés de proximité, générateurs de mixité ;
- des opérations foncières, pour assurer l'implantation ou le développement d'activités d'intérêt régional ;
- des planifications orientant la localisation pertinente des activités.

Le tableau ci-après met en évidence, pour un nombre non-exhaustif d'activités, les besoins en termes d'espace, d'infrastructures et de services, ainsi que les problématiques foncières et les potentiels de marchés régionaux que ces activités génèrent.

	Critères spatiaux			**Problématiques Potentiels développement endogène**	
Domaines d'activités	**Exigences**	**Localisation préférentielle**	**Accessibilité**	**Foncier**	**Marchés de proximités / mixités**
Agriculture viticulture	Activités spatialement extensives	Hors des centres	Rail-route	Réaffectation bâtiments hors zones à bâtir HZB (hébergement, restauration)	**Marchés** : act. de transformation (abattoirs, moulins, pressoirs,…), diversification marchés, vente, accueil. **Mixités**: logements accessibles, centres de formation, services pour collaborateurs, etc.
Agriculture spécialisée	Equipements, serres, projets énergétiques	Hors des centres, terres de moins bonne qualité, regroupement	Route/év. Rail Réseau électrique	Zones agricoles spéciales (ZAS) Améliorations foncières pour regroupements	**Marchés** : de proximité
Filière bois	Activités spatialement extensives	Hors des centres	Rail-route	Coûts bas, maîtrise publique (zones spéciales)	**Marchés** : construction, énergie **Mixités** : logements accessibles, centres de formation, services pour collaborateurs
Pharmaceutique médical, alimentaire avec activités para- (bio, phyto, etc)	Visibilité, Synergies régionales de recherche et développement	Proximité des centres	Excellente desserte TP, réseaux de mobilités douces (MD)	Coûts bas pour les PME	**Marchés** : matière première locale/régionale **Mixités** : logements accessibles, services aux collaborateurs : crèches, écoles, restauration,culture, loisirs
Projets issus de la recherche en production végétale	Regroupement (pépinière compétences, parc scientifique) synergies recherche et développement	Proximité de l'Agroscope Changins	Desserte TP, réseaux MD	Coûts bas, maîtrise publique	**Marchés** : matière première locale et régionale **Mixités** : logements accessibles, services aux collaborateurs

	Critères spatiaux			**Problématiques Potentiels développement endogène**	
Domaines d'activités	**Exigences**	**Localisation préférentielle**	**Accessibilité**	**Foncier**	**Marchés de proximités / mixités**
Industrie de précision (horlogerie, optique, outils de mesure)	Proximité de Genève (back office dans la région de Nyon).	Zones industrielles et artisanales existantes	Desserte TP, réseaux MD	Prévenir le risque des transferts d'activités hors du District	**Marchés**: matière première locale/régionale **Mixités** : logements accessibles, services pour collaborateurs
Technologie de l'information et de la communication	Proximité de Genève	Proximité des centres consolidés	Excellente desserte TP		**Marchés**: services aux entreprises **Mixités** : logements accessibles, services pour collaborateurs
Centres administratifs et la finance (headquarters)	Proximité de Genève	Proximité des centres consolidés	Excellente desserte TP		**Marchés** : services aux entreprises **Mixités** : logements accessibles, services pour collaborateurs
Culture, sport et loisirs	Distribution des infrastructures et des activités dans l'ensemble du District	Proximité des centres et des villages	Excellente desserte TP, réseaux MD	Maîtrise publique	**Marchés**: biens culturels **Mixités** : logements accessibles, services pour collaborateurs
Tourisme	Proximité entre prestations hôtelières, culturelles, sportives et loisirs, etc	L'ensemble du territoire nyonnais	Excellente desserte TP, réseaux MD	Maîtrise publique pour sites à vocation touristique Renforcement hébergement	**Marchés** : prestations culturelles, sportives, de loisirs, hôtelière et restauration, tourisme d'affaires **Mixités** : logements accessibles, services pour collaborateurs.
Installations commerciales à forte fréquentation (ICFF)	Localisation - bassin de clientèle (arc lémanique) Etude d'opportunité et conformité environnemental e	Zones commerciales	Excellente desserte TIM, TP		**Marchés**: produits locaux **Mixités** : logements accessibles, services pour collaborateurs
Construction	Localisation à proximité du marché-bassin de clientèle (arc lémanique)	des zones commerciales (promoteurs) aux zones artisanales (prod./gravier)	Excellente desserte TIM Rail/route		**Marchés** : accès aux ressources primaires bois et ciment **Mixités** : logements accessibles, services pour collaborateurs
Santé	Localisation à proximité du marché-bassin de clientèle (arc lémanique)		Excellente desserte TP, TIM, réseaux MD		**Marchés**: distribution de produits locaux **Mixités** : logements accessibles, services pour collaborateurs

Tableau des activités, interactions entre localisations et mixités préférentielles

1. Encourager les partenariats public-privé, la mise en réseau et l'ancrage local

La région encourage l'ouverture de négociations avec les partenaires privés, propriétaires fonciers mais aussi des milieux de la société civile, qui participent de la dynamique socioéconomique des activités et des sites à développer. Différents modes de collaboration devront êtres explorés, mais d'ores et déjà des projets sont en cours, notamment dans le cadre de la filière bois.

2. Promouvoir les infrastructures et les marchés de proximité pour garantir des mixités sociales et fonctionnelles

Toute stratégie de développement ou projet d'intérêt régional doit être conduite dans une réflexion pluridisciplinaire afin de tenir compte de l'ensemble des besoins induits. La notion de mixité emplois/habitat/services doit être définie, lorsqu'elle est possible, afin de créer les conditions cadre optimales pour consolider une économie de proximité (forme de développement) des villes et des villages. La séparation rigide des fonctions (soit la spécialisation ou la monoculture) ayant montré ses limites quant à la notion d'urbanité. De cette économie de proximité résulte la concentration spatiale des activités, qui permet de réduire d'autant les distances et notamment les flux de mobilité. Cet objectif stratégique permet ainsi de tenir compte des dimensions environnementales, sociales et économiques pour accompagner les acteurs publics et privés vers un développement durable.

A titre illustratif, un site stratégique dédié à des sièges administratifs, comporte au moins 30% d'emplois dédiés aux tâches sociales et de services, etc. Un plan partiel d'affectation qui ne prévoit pas l'implantation d'infrastructures à caractère social, culturel, de loisirs risque de conduire à une situation ne satisfaisant pas les collaborateurs des entreprises implantées, qui seront amenés à se déplacer vers d'autres lieux pour répondre à leurs besoins (tant en lien à leurs activités professionnelles, qu'en besoin de restauration ou de loisirs). La richesse/diversité des services in situ incite les échanges et la création de valeurs à l'échelle locale, elle réduit d'autant les externalités, engendrant des nuisances dues à la mobilité par exemple.

Le caractère de la mixité est bien évidemment propre à chaque lieu, de nombreuses activités pourront être ainsi soutenues par l'utilisation de telles mesures d'accompagnement, comme les secteurs agricoles et de la filière bois qui doivent être encouragés. La promotion des activités de services, notamment culturelles, sportives et de loisirs bénéficient directement à l'économie touristique, qui est par définition une économie de proximité (puisque géographiquement captive). Le District promeut en effet le développement d'un tourisme « doux » local ou d'agglomération propice à l'ancrage régional de son activité.

3. Faciliter le développement d'activités d'intérêt régional par une politique foncière

Le coût élevé du foncier a un effet prohibitif tant sur l'implantation de projets de création d'entreprises, que sur le développement d'organisations, particulièrement dans certains secteurs d'activités (artisanat, industrie de précision, première transformation de produits agricoles et sylvicoles, etc). Il ressort que la maîtrise du foncier devient un élément incontournable pour contribuer à terme au bon équilibre socioéconomique de la région. Cette problématique implique que, selon l'importance du projet, l'ensemble des élus du District s'accorde sur des mesures et actions coordonnées, notamment en matière d'acquisition foncière. Toutefois, l'ensemble des mesures locales existantes se révèle insuffisant pour réellement infléchir la tendance générale.

L'enjeu réside donc dans la mise en place d'une politique foncière, aidée par l'outil créé par la Région la SOFREN (Société foncière de la région de Nyon):

- favoriser l'acquisition foncière des collectivités publiques dans certains secteurs clés à vocation régionale: pôles de développement, zones artisanales à vocation régionale, secteurs spéciaux de type Polebois ou Polterre pour le secteur primaire, secteurs de développement de l'habitat accessible, …). Ce type d'acquisition permettrait de contribuer à réguler quelque peu le phénomène spéculatif ;
- procéder à certaines acquisitions foncières destinées à permettre le déplacement d'activités nécessaires au développement du District mais mal localisées au sein du territoire. C'est le cas notamment du redimensionnement/relocalisation de la Ballastière ;
- faciliter certaines opérations de transfert de droits à bâtir dans des zones bien positionnées proches des transports publics.

La mise en place de **conditions foncières** adéquates contribue à dynamiser les activités fragilisées, de l'industrie de précision (horlogerie-bijouterie) aux activités artisanales. Ces mêmes conditions foncières peuvent catalyser les potentiels existants de secteurs porteurs,

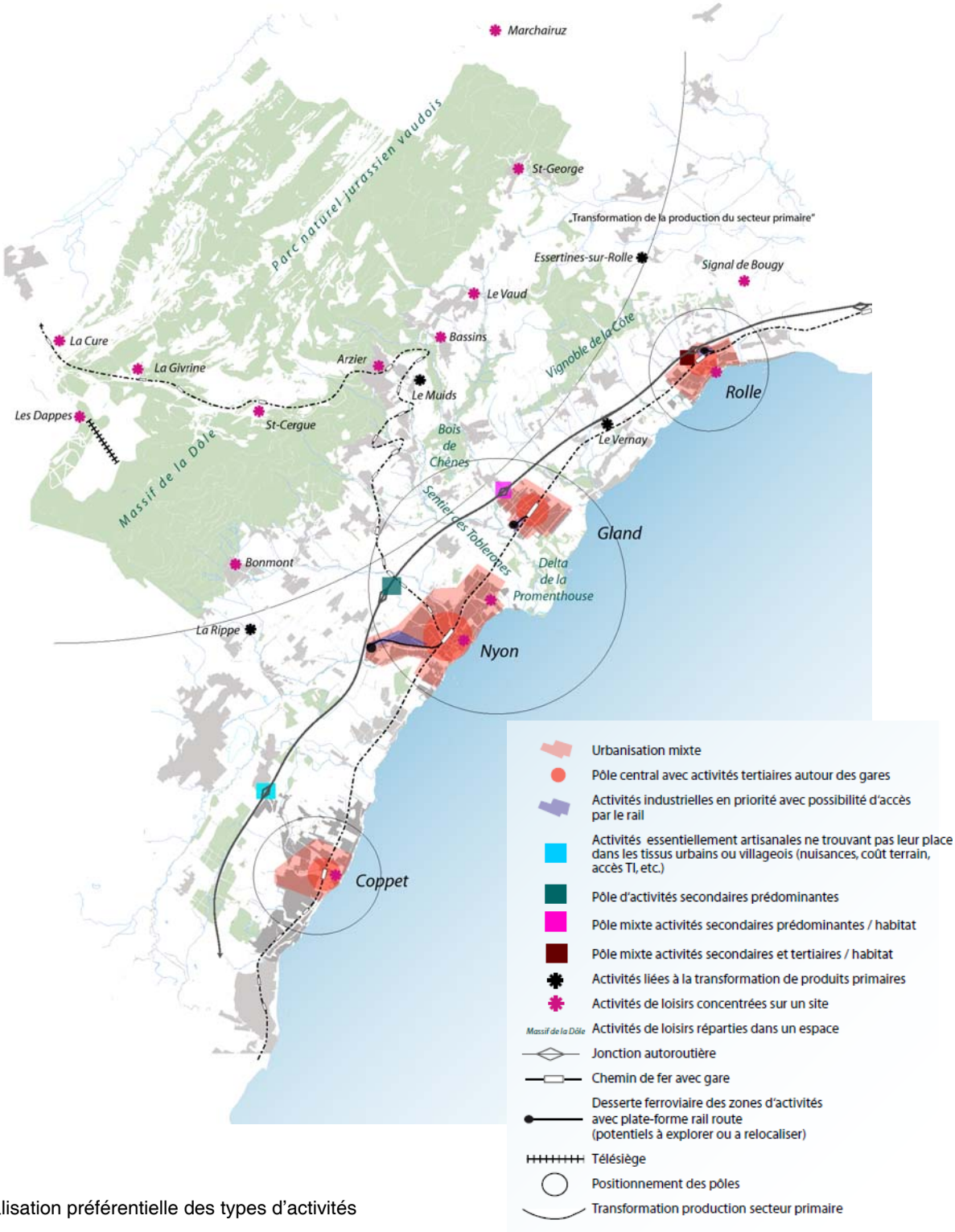
comme l'agro-alimentaire ou la bio-pharmaceutique[30], par la mise en place de pépinières de compétences. Enfin, elles permettront la concrétisation de sites stratégiques, qui draineront la forte croissance du District.
La plupart des projets à vocation socioéconomique font appels à ces trois types de leviers. Qu'il s'agisse d'un projet à vocation touristique ou de la filière du bois, un ensemble de moyens sont nécessaires pour conduire les acteurs vers la réalisation de leur projet d'intérêt régional. Ces moyens nécessitent la prise en compte de compétences interdisciplinaires, conjointement à des collaborations publiques et privées. La résultante de cette volonté commune pour un développement socioéconomique diversifié de la région nyonnaise devrait s'exprimer par la localisation judicieuse des activités au bon endroit.

4. Orienter la localisation des activités
La localisation de toutes les activités requiert une coordination entre les conditions foncières, de transports, etc., mais il existe deux domaines dont la localisation demande plus particulièrement une stratégie affirmée des collectivités et un partenariat privé/public.

Les Installations à fortes fréquentations (IFF) requièrent une stratégie de localisation en fonction des fortes nuisances de trafic qu'elles induisent, tout spécialement les activités commerciales (ICFF). Désormais une étude minutieuse des besoins, du dimensionnement, des possibilités de localisation près des centres, de l'accessibilité en transports publics est requise pour les demandes de développement d'activités commerciales. Le Canton de Vaud et l'agglomération franco-valdo-genevoise développent une stratégie pour les ICFF, respectivement les IFF, la région se coordonnera avec ces préconisations.

Les plateformes rail/route sont des lieux stratégiques d'activités de transformation et d'interface transports à valoriser et à développer. Le transport marchandises par rail et le rapprochement des lieux de transfert des centres (« le dernier kilomètre » assuré par des livraisons « écologiques ») constituent un enjeu des politiques de transports actuelles. Dans le District, il existe deux lieux branchés sur le rail, Nyon-Eysins principalement pour le transport du bois, des céréales, des oléagineux et des betteraves, la Ballastière à Gland pour le gravier (et les déchets en projet), hors District un troisième branchement à Allaman pour les biens commerciaux). Un branchement marginal existe aussi à la gare de Rolle (supprimé à Coppet une réflexion sur l'abandon total de cette opportunité doit être menée).
Dans le contexte de l'agglomération franco-valdo-genevoise, une stratégie est en cours d'étude privilégiant trois grandes plateformes près de l'agglomération compacte assurant le rôle d'interface avec le dernier kilomètre, il s'agit de la Praille, d'Annemasse gare (en projet) et de Zimeysa et/ou Colovrex (en projet), d'autres plateformes plus modestes jouent le même rôle pour les territoires périphériques, dont celles du District. En coordination avec la politique cantonale vaudoise en cours d'élaboration, le développement d'une plateforme d'intérêt régional est devenue nécessaire, plusieurs localisations sont en cours d'évaluation (Gland-est/Luins/Bursins/Prangins). Le développement de ce projet intègrera nécessairement l'évaluation de la question du maintien ou de la suppression des plateformes existantes (relocalisation de la Ballastière à long terme). L'étude de la relocalisation partielle du site de la Ballastière est en cours pour trouver une solution à court terme pour le chargement et l'expédition des déchets du district vers Tridel. Une réflexion sur les filières, dont celle des biens de consommation et les modes de livraisons, accompagnera cette première étape d'étude.

[30] Par la présence du centre fédéral de recherche appliquée de l'Agroscope Changins Wädenswil (ACW)



Localisation préférentielle des types d'activités

Principes d'action B4 Activités socio-économiques

Champs d'action		Actions
Infrastructures	B4 - 1	Evaluation des besoins et leur potentiel de mise en réseau des d'infrastructures para-économiques (accueil des enfants, restauration, hôtellerie, centre de congrès, espaces culturels et de loisirs, etc.) ; collaborations entre communes, intercommunalités et entreprises.
	B4 - 2	Formation et coordination de groupes composites de travail par type d'infrastructures (groupe écoles privées, groupe accueil de jour, groupe filière bois, groupe agriculture, etc).
	B4 - 3	Mise en place d'outils de financement privé/public pour appuyer les réalisations d'infrastructures.
Développement économique des pôles (coord. District-Canton Vaud-Agglo Franco-Valdo-Genevoise).	B4 - 4	Répertorier les critères de mixités et les infrastructures qui en découlent des pôles stratégiques de développement économique, en collaboration avec les collectivités pour encourager les marchés de proximité.
	B4 - 5	Mise en place de solutions (foncières, d'infrastructures, logistiques, marketing, voire de trésorerie) pour pérenniser voire dynamiser les activités de premières transformations de produits agricoles, viticoles et sylvicoles (plateforme de transfert rail/route, moulins, abattoirs, parcs à grumes, etc).
	B4 - 6	Mise en place de solutions économiques pour garantir régionalement le transfert de compétences des milieux de la recherche appliquée vers des projets économiques (exemples : pôle bois, pôle de compétences agro-alimentaires, entre autres).
Localisation	B4 - 7	Identifier des zones d'activités d'intérêt régional et intercommunal pour les activités difficiles à intégrer dans les secteurs urbain et villageois (notamment artisanales) et conditions d'accueil.
	B4 - 8	Envisager la création de zones agricoles spéciales (ZAS) permettant la diversification des exploitations prônées par la politique agricole fédérale.
	B4 - 9	Initier une stratégie sur les Hors zones à bâtir (HZB) dans le respect du cadre légal pour le développement d'un tourisme doux (réseaux agro-environnementaux).
	B4 - 10	Initier une réflexion coordonnée avec les stratégies cantonale et agglo FVG pour le transport marchandises et logistique et le développement d'une plateforme régionale.
	B4 - 11	Coordonner les stratégies concernant les IFF et ICFF avec le Canton de Vaud et l'agglo FVG. .
Economie touristique	B4 -12	Mise en œuvre du Plan directeur touristique jurassien et lémanique en tant qu'instrument d'une politique d'économie touristique.

	B4 - 13	Instaurer une coordination régionale pour les réseaux et les activités équestres
Logement	B4 - 14	Promouvoir la planification des logements accessibles et adaptés.
Action foncière	B4 - 15	Collaboration avec l'entité de gestion foncière (SOFREN) permettant l'identification, puis l'acquisition de terrains, pour faciliter la mise à disposition de zones propices au développement d'activités d'intérêt régional et de logements.

C. Stratégie pour les mobilités et les réseaux

Développer et augmenter les complémentarités entre les modes de déplacements et les coordinations territoriales

Comme dans tous les territoires périurbains, les transports sont l'une des premières préoccupations des habitants, des entreprises et des autorités du District de Nyon. Depuis plusieurs décennies, les études visant à réduire les flux automobiles et à désengorger les réseaux routiers se sont multipliées, en incitant à un report des déplacements sur les transports publics et, pour les déplacements courts, sur les mobilités douces (à pied et à vélo).

En outre, en 2007, le Plan directeur Cantonal (PDCn) et le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG) ont affirmé la nécessité de coordonner transports et urbanisation. En effet, des urbanisations denses bien localisées sont les seules à pouvoir être bien desservies par les transports publics sans coûts disproportionnés ; de même, des urbanisations denses et mixtes sont celles où un maximum de déplacements peut s'effectuer en mobilités douces. Cette préconisation va à l'inverse de la tendance antérieure : entre 1990 et 2000, le District s'est développé plus fortement dans des lieux où la desserte par transports publics est faible.[31]

Le premier projet d'agglomération (2007) accorde la priorité aux développements s'articulant sur un axe lourd de transports en commun (chemin de fer) en synergie avec les réseaux de mobilité douce. Pour le District, il s'agit de l'axe Genève – Versoix – Coppet, du pôle régional Nyon-Gland et de l'axe du NStCM. Les grands projets envisagés dans le 2ème projet d'agglomération (développement du réseau ferroviaire, développement du réseau autoroutier) ne modifieront pas les principes applicables à la région de Nyon, le PDRN et les schémas directeurs préciseront les secteurs prioritaires d'urbanisation, les réseaux de transports et les mesures infrastructurelles et de gestion qui devront y figurer.

Le Plan directeur régional vise à concrétiser les stratégies convergentes définies aux divers échelons de responsabilités, fédéral, cantonal, intercommunal et communal, pour qu'elles produisent des effets plus sensibles que ces dernières années. Sa stratégie générale consiste précisément à coordonner plus étroitement l'urbanisation, l'environnement et la mobilité. Les multiples aspects de la gestion des mobilités et des réseaux, l'accessibilité, les chaînes de déplacements, la maîtrise des vitesses, la mise en réseau, l'importance des interfaces, du mangement de la mobilité sont autant de facteurs qu'il s'agit de développer conjointement afin de mettre en œuvre les objectifs du PDRN, soit : maîtriser les nuisances du développement en promouvant une croissance judicieusement localisée par rapport à des infrastructures de transports publics permettant un report modal significatif.

Un dossier complexe

Une difficulté du dossier de la mobilité est l'imbrication des acteurs responsables des conditions de mobilité, situés aux échelons :

- fédéral (CFF – développement des infrastructures sur la ligne Lausanne – Genève-Aéroport), routes nationales – élimination des goulets d'étranglement, toute la N1 entre Lausanne et Genève, avec le tronçon Chavannes-de-Bogis– le Vengeron en degré de saturation le plus élevé en comparaison de la situation nationale)
- cantonal (desserte régionale par bus, hiérarchie du réseau routier cantonal, programme de P+R, promotion de plans de mobilité, etc.)
- communal (accessibilité et hiérarchie des routes communales, réseaux des chemins piétons et voies cyclables, stationnement vélos, etc.)
- intercommunal (plans de déplacement multimodaux, bus régionaux, itinéraires cyclistes ou de promenade, etc.).

[31] Rapport d'étude RRA 2003.

Les acteurs régionaux interviennent dans ce contexte en décideurs partiels : les discussions sont nécessairement conduites en étroite coordination avec les autres échelons de planification, notamment le Canton, les intercommunalités et les communes.

La stratégie de la mobilité du Plan directeur régional porte sur :

- **C1** Transports publics efficaces
- **C2** Mobilités douces attractives
- **C3** Transports individuels motorisés maîtrisés
- **C4** Activités de loisirs connectées aux localités et aux transports publics
- **C5** Services de mobilité et de promotion, évolution des comportements

C1. Transports publics efficaces

Constat
Le développement de l'offre de transports publics doit se poursuivre pour les déplacements à moyenne et longue distance. Les finalités sont :

- renforcer un réseau hiérarchisé de transports publics, en jouant surtout sur l'efficacité des réseaux ferrés pour assurer des liaisons rapides et de grande capacité, de l'échelle régionale à l'échelle de la métropole lémanique ;
- assurer un bon service également dans la campagne (cadencement, communauté tarifaire) ;
- atteindre directement les centres et les gares avec des correspondances assurées pour les lignes en rabattement (système hiérarchisé) ;
- mettre en synergie desserte régionale et desserte locale ;
- assurer, en complément, les dessertes scolaires et les dessertes touristiques avec une offre adaptée (systèmes à la demande et systèmes mixtes avec certains paramètres de desserte fixe); le cas échéant, reconsidérer l'organisation et les horaires scolaires ;
- faciliter l'usage des transports tous modes confondus.

Objectif stratégique C1 TRANSPORTS PUBLICS

Développer un réseau de transports publics efficace, structurant l'urbanisation:

- basé sur une desserte régionale cadencée, en rabattement sur les gares ;
- complété par une offre locale dans les centres urbains ;
- coordonné avec les réseaux interrégionaux et nationaux ;
- facilité par des interfaces performantes et attractives.

La ligne ferroviaire CFF est la colonne vertébrale des transports publics du District. L'offre va être améliorée par phases pour faire face à une augmentation prévisible de la demande de 120% à l'horizon 2030. En résumé il s'agit de :

- Concept Romandie : développement de l'offre Grandes lignes (2012), fréquence 1/2h pour tous les trains, notamment pour les RE qui voient le nombre de places assises doubler entre Lausanne et Genève ;
- Léman 2030 – phase 1 horizon 2020-25: poursuite de développement de l'offre Grandes lignes, doublement des places assises sur tous les trains IC et IR entre Lausanne et Genève, augmentation des cadences au 1/4h des RER vaudois Cully-Cossonay et franco-valdo-genevois Coppet-Annemasse (2016-2017) ;
- Léman 2030 – phase 2 : les cadences du RER franco-valdo-genevois (ligne Genève-la Plaine) sont portées au 1/4h ;
- Léman 2030 – phase 3 : poursuite du développement de l'offre Grandes lignes, les cadences des RE sont portées au 1/4h.

Cette planification a fait l'objet d'une convention-cadre signée par les Cantons de Vaud, Genève d'une part, l'Office fédéral des transports et les CFF d'autre part le 21 décembre 2009, faisant suite à l'accord historique passé entre Vaud et Genève le 2 avril 2009 pour préfinancer des mesures à réaliser par la Confédération. Le but, outre d'obtenir une vision globale du développement de l'offre, est d'offrir à long terme, une cadence semi-horaire pour les relations

grandes lignes Genève-Valais, Genève-Berne et Genève-Lausanne. La cadence au quart d'heure est prévue pour les RE desservant notamment Coppet, Nyon, Gland et Rolle vers Lausanne, respectivement Genève puis Annemasse avec le CEVA. Cette progression permettra de garder quasiment les mêmes temps de parcours avec les nouveaux RE (dès 2012) qu'avec les IR. Le matériel roulant sera aussi amélioré pour chaque niveau de service.

A chaque phase correspondent des mesures qui font profiter l'ensemble des usagers de l'espace métropolitain Lausanne – Genève. La plupart de ces mesures profitent directement à la région de Nyon :

- Concept Romandie : achats de 10 nouvelles rames RE (2012) ;
- Léman 2030 phase 1 : points de croisement de Mies et de Chambésy (décembre 2015), réalisation d'une voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon, 4ème voie Lausanne-Renens, adaptation des gares de Lausanne et Genève ;
- Léman 2030 phase 2 : réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires (3ème voie Renens-Allaman, aménagements à l'ouest de Genève;
- Léman 2030 phase 3 : tronçons à 4 voies aux environs de Gland et Rolle, augmentation de la capacité de la gare de Genève-Aéroport.

La région entend promouvoir la poursuite de la réflexion sur le développement de l'offre régionale entre Coppet et Allaman ainsi que sur la réouverture de toutes ou de certaines gares actuellement fermées. Une première approche globale a été engagée en collaboration avec les CFF et le service de la mobilité. Une analyse complète des contraintes et des opportunités, en relation avec un horizon temporel, devra ensuite avoir lieu par l'ensemble des partenaires concernés, notamment par rapport à l'évolution du projet de territoire que cela induirait.

Le tableau suivant indique la situation actuelle et le court terme 2013. Les mesures envisagées par phases et dans la région de Nyon sont données à titre indicatif. Les niveaux de service de desserte des gares et des haltes doivent être encore affinés par phase.

Etat en décembre 2010 (nombre de trains par heure et par type)					
	IC intercity	IR interregio	RE regio express	RER genevois	TOTAL
Lausanne	2	2	1(+1HP)		5(6HP)
Renens		1	1		2
Morges		3	1(+1HP)		4(5HP)
Allaman			1		1
Rolle			1(+1HP)		1(2HP)
Gland		1	1		2
Nyon		3	1(+1HP)		4(5HP)
Coppet			1(+1HP)	2	3(4HP)
Genève	2	3	1(+1HP)	2	8(9HP)
Etat en 2013 Concept Romandie phase 1 (nombre de trains par heure et par type)					
Lausanne	2*	2	2		6
Renens			2		2
Morges		2**	2		4
Allaman			2		2
Rolle			2		2
Gland			2		2
Nyon		2**	2		4
Coppet			2	2 (+2 déc.2015)	4-6
Genève	2*	2**	2	2 (+2 déc. 2015)	8-10

** Avenir de l'ICN Yverdon – Genève pas encore défini * HP trains supplémentaires en rafales

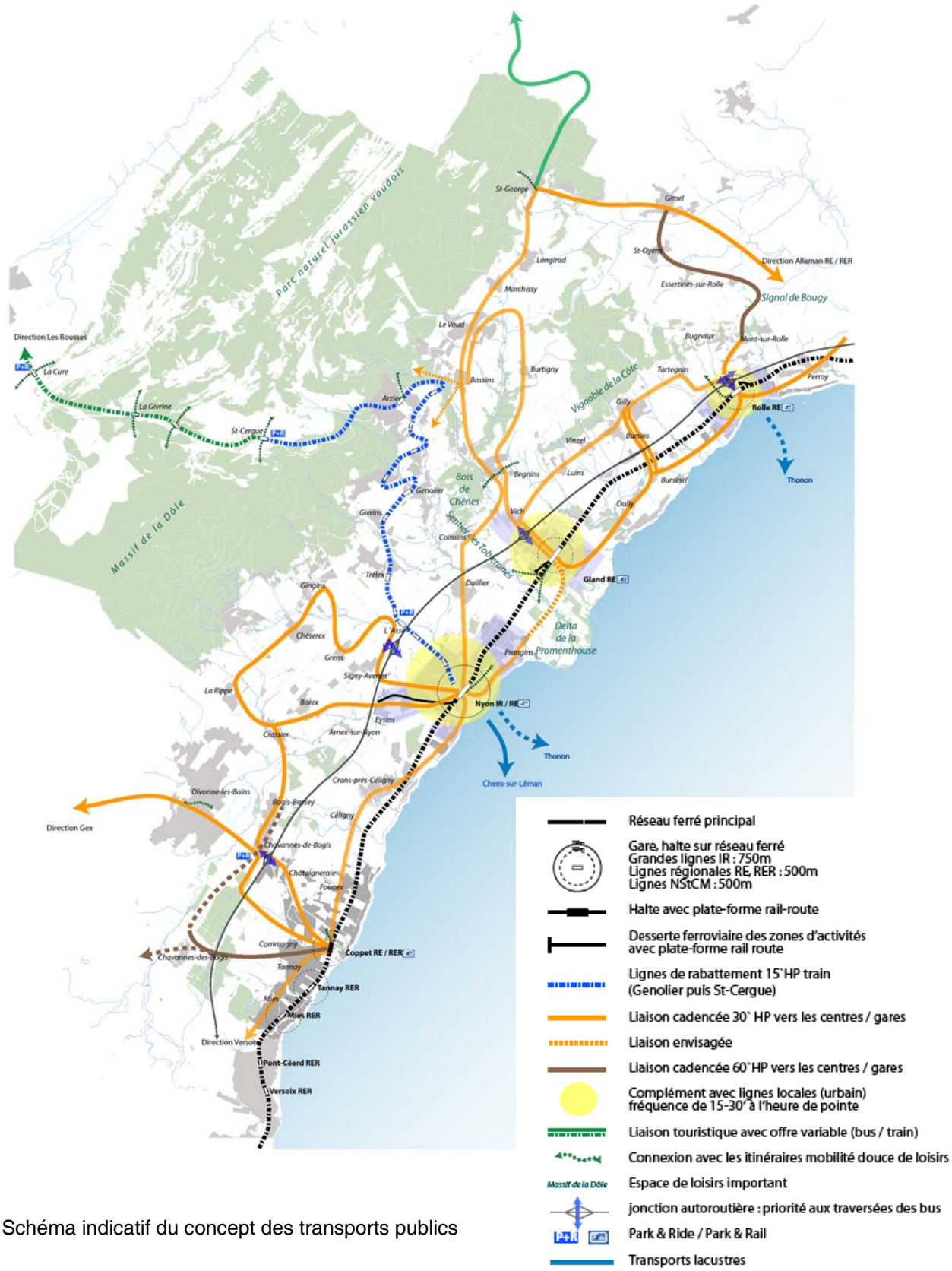


Schéma indicatif du concept des transports publics

La ligne ferroviaire du NStCM dont le statut est affilié au RER est un atout pour le développement du nord de Nyon et des villages desservis, ce qui permet de répartir quelque peu la croissance importante du District; l'amélioration de sa cadence par étapes (échelonnée entre 2014-2018) permet un développement densifié des haltes et des cœurs de villages, ainsi qu'un développement de l'usage touristique : la première étape en cours prévoit le 1/4h aux heures de pointe pour la partie suburbaine et les village du coteau jusqu'à Genolier, suivi du ¼ pour la partie jurassienne jusqu'à Saint-Cergue et finalement à long terme un renforcement du cadencement à 7,5 minutes pour la partie suburbaine jusqu'à l'Asse. Enfin un prolongement jusqu'à la station des Rousses, mettant en réseau la région jurassienne transfrontalière permettra de renforcer l'usage touristique de la ligne. La possibilité d'embarquer des vélos et/ou de parquer des vélos aux gares (B+R) accompagne le développement.

Bus régionaux et urbains
Le réseau est réorganisé pour l'horizon 2013 en 14 lignes avec une fréquence de 1/2h aux heures de pointe (à l'exception de la ligne Chavannes-des-Bois –Bogis-Bossey et du tronçon Mont-sur-Rolle-Gimel à l'heure), toutes en rabattement vers les quatre gares du District, coordonnées avec les correspondances vers Genève et Lausanne. Ce réseau structure fortement le territoire et se complète à Nyon, Gland et Rolle par des lignes urbaines qui portent la fréquence au ¼ h en heures de pointe pour les centres urbains. Une coordination avec les écoles permet de prendre en charge une partie des transports scolaires.

Transports lacustres
Le navibus Nyon-Chens-sur-Léman fonctionne sur toute la journée pour les pendulaires, une ligne Rolle – Thonon et/ou Nyon-Thonon est envisagée. Les transports lacustres transversaux sont une alternative intéressante pour les échanges transfrontaliers journaliers et ils doivent être développés. Ce service est complété par une offre touristique au départ de Nyon vers Yvoire et par les bateaux de la CGN qui font du cabotage longitudinalement, le long de la côte lémanique.

Communauté tarifaire
Dès 2010 la communauté tarifaire MOBILIS sera en usage pour l'entier du District et dès 2012 UNIRESO s'y rajoutera. Ceci signifie pour l'usager une simplification importante de son quotidien, avec tout le panel de la chaîne des déplacements en un seul acte d'achat.

Principes d'action C1 Transports publics

Champs d'action		Actions
Mise en œuvre du réseau TP	C1 -1	La restructuration des réseaux de bus régionaux et locaux, avec les mesures d'exploitation et d'aménagement nécessaire (études en cours) Aménagement des franchissements des jonctions autoroutières de Coppet, Nyon et Gland (études en cours).
Gares	C1 - 2	Développement du réseau ferré (opportunité de réouverture), conséquences pour le projet territorial et pour les gares (emprises foncières).
Intermodalité	C1 -3	Mesures d'amélioration des interfaces de transports, notamment les gares, attractivité, facilité et simplicité pour les usagers des différents modes de déplacement.

NStCM	C1 -4	Amélioration de capacité de la ligne NStCM, création et transformation de haltes (étude en cours), prolongement vers Les Rousses en réactivant l'ancien tracé.
Territoire	C1 - 5	Coordination avec le projet d'agglo 2 franco-valdo-genevois et le développement de son réseau TP, RER, etc…
	C1 - 6	Evaluation de l'opportunité de l'extension d'un RER et conséquences territoriales.

C2. Mobilités douces attractives

Constat

La stratégie de localiser le développement dans les urbanisations compactes et d'une densité suffisante vise à offrir aux habitants une grande diversité d'emplois, de services et de commerces proches, accessibles à pied et à vélo. Le potentiel de transfert modal est considérable, en Suisse 30% des déplacements en voiture n'excèdent pas 3 km et 45% 5 km (microrecensement 2005 sur le comportement de la population en matière de transports). En outre, des déplacements quotidiens à pied et à vélo sont bons pour la santé de la population.
Le développement des mobilités douces nécessite :

> un **environnement favorable** : des quartiers attrayants, des espaces publics conviviaux, des rues intéressantes à parcourir, des paysages agréables, etc.
> une **localisation judicieuse** des destinations : lieux de travail, équipements, écoles, etc.
> une **coexistence pacifique** entre les divers usagers des voiries, condition sine qua non de la sécurité des usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes.

Les mobilités douces sont traitées en coordination avec la valorisation des patrimoines bâtis et naturels du District par un tourisme doux et de proximité, en transports publics, à pied et à vélo.

Objectif stratégique C2 MOBILITES DOUCES

Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant:

> en proposant une continuité d'itinéraires à l'échelon régional ;
> en réalisant un maillage d'itinéraires favorables aux déplacements quotidiens à pied et à vélo pour tous les usages, reliant lieux stratégiques, les espaces et équipements publics et collectifs ;
> en installant sur les itinéraires et les lieux stratégiques des équipements pour les cycles et les piétons

Le réseau piéton se construit à partir des déplacements quotidiens de chacun, pour des distances de 1 km au maximum. Il en résulte un maillage fin avec des liaisons directes et sûres vers les centralités (centre-ville, centre de quartier, cœur de village), les gares et haltes ferroviaires et les arrêts de bus.
L'aménagement du réseau maillé doit faire ressortir la structure type des différents lieux avec un réseau d'espaces publics bien connectés. Pour les villes, il s'agit surtout de garantir des aménagements attractifs sur le réseau routier principal et d'assurer la continuité de réseaux alternatifs hors des grands axes. Pour les villages, il s'agit essentiellement de la valorisation des traversées de localité. Un enjeu majeur pour la continuité des itinéraires à toutes les échelles est constitué par le franchissement de barrières (voie ferrée, autoroute, rivières).
On note l'absence d'une continuité pour un itinéraire des rives du Lac. La priorité est donnée à la constitution progressive d'un itinéraire continu le long des rives.

Le réseau vélo est conçu pour les déplacements franchissant des distances plus importantes de 500m à 2km, voire 3-4km. Ce sont des liaisons rapides (en orange). Sur les réseaux cyclistes, la priorité est donnée à des liaisons directes vers les centralités, les pôles périphériques (école, zone d'activités, sports) et les gares et haltes ferroviaires.

La «Médiane» (en rouge) est une liaison majeure mais non exclusive (itinéraire le long des voies) qui va souder les centres urbains les plus importants de la région (Eysins, Nyon,

Prangins, Gland). L'axe offrira une liaison continue et attractive pour les vélos et les bus, localement pour les piétons. Le trafic automobile ne sera admis qu'en desserte locale.

Dans le secteur Asse-Boiron, l'organisation scolaire du niveau secondaire conduit à développer un réseau avec une fonction spéciale de rabattement vers l'école Elisabeth de Portes à Borex (en bleu). Ailleurs, la fonction scolaire de niveau secondaire fait apparaître des compléments de réseaux (Genolier, Begnins, Rolle).
Un stationnement de qualité est à offrir à destination des itinéraires vélos, en particulier des parkings B+R (Bike & Ride) aux haltes des lignes de chemin de fer. Une station-vélo est à envisager aux gares de Nyon et de Gland (stationnement sécurisé des vélos avec services divers comme réparation, etc.)
Les **itinéraires de randonnée pédestre**, en continuité des réseaux internes aux localités (en pointillé vert) relient les quartiers urbains à la campagne et la nature. Des efforts considérables doivent être faits pour garantir une continuité attractive. Des itinéraires spécifiques sont à valoriser (comme cela a déjà été fait, par exemple, pour le «Sentier des Toblerones»).
De même, des **itinéraires interrégionaux à vélo** sont à promouvoir, dans le cadre d'un tourisme doux (en violet). Il s'agit d'itinéraires balisés de niveau suisse à fort potentiel d'usage de loisirs et de tourisme. Ces itinéraires se confondent localement avec les itinéraires à usage quotidien.
Le Service de la mobilité reprend au niveau Cantonal les itinéraires du PDRN avec une légende unifiée et réduite en distinguant itinéraires d'agglomération et itinéraires de loisirs. Le détail des liaisons du PDRN a l'avantage de préciser au niveau local la fonction et le caractère à donner aux liaisons avec les futurs aménagements.
I

Principes d'action C2 Mobilités douces

Champs d'action		Actions
Itinéraires structurants	C2 -1	Un plan des réseaux régionaux de mobilité douce à élaborer pour le District,
Mesures de mise en œuvre	C2 -2	Un plan d'actions pour la mise en œuvre des réseaux structurants. Un plan d'actions pour le franchissement de barrières coupant les parcours à pied et à vélo identifiés (A1). Un plan d'actions pour la mise en œuvre des mesures intégrées au projet d'agglomération FVG. Un plan d'actions pour les mesures facilitant l'accès aux gares, haltes des chemins de fer et arrêts de bus identifiés par le plan régional de la mobilité douce et les schémas directeurs intercommunaux.
Tourisme doux	C2 -3	Un plan de réalisation d'itinéraires de mobilité douce régionaux emblématiques à valoriser, afin de développer le tourisme doux et les loisirs de proximité.

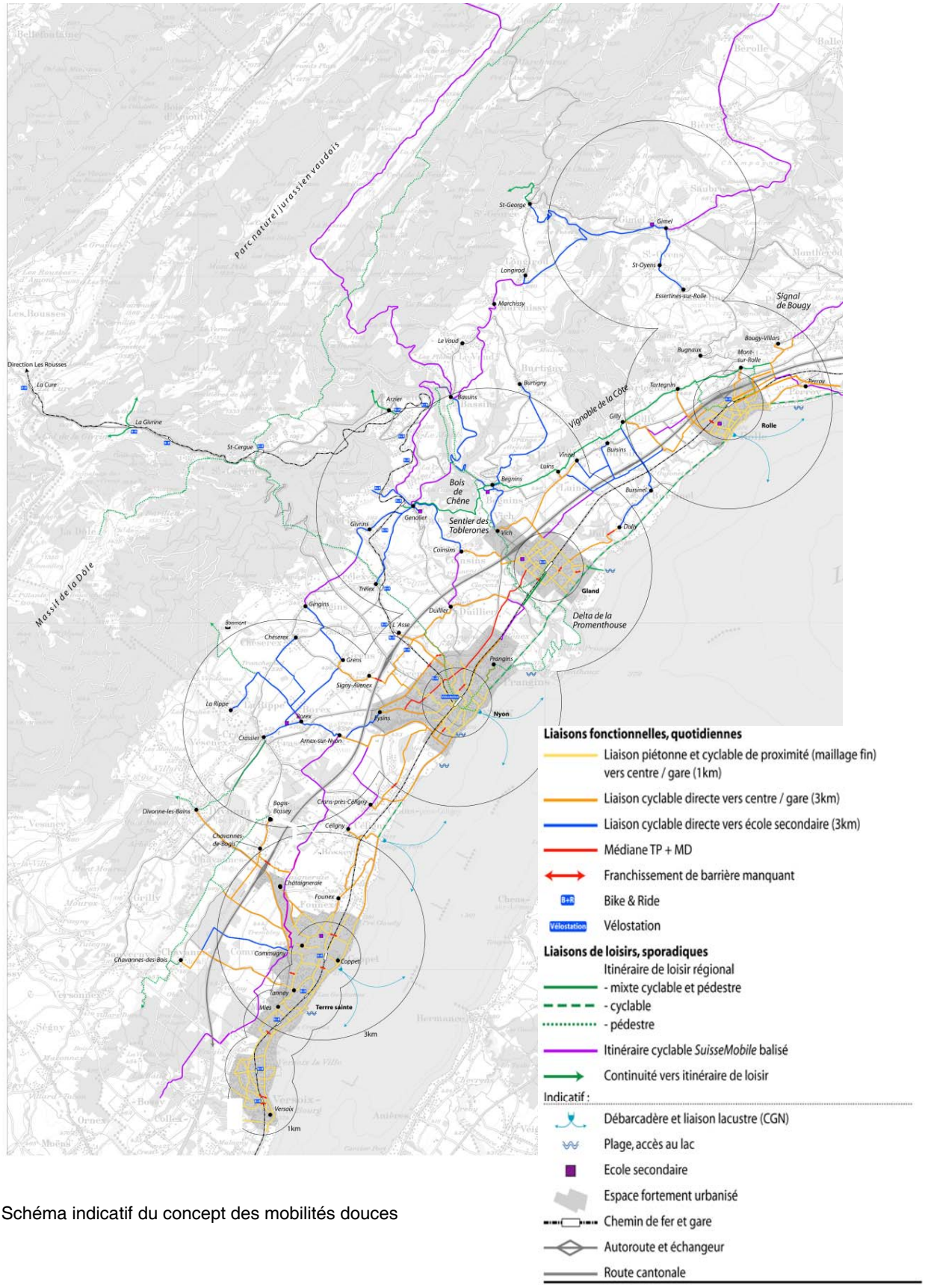


Schéma indicatif du concept des mobilités douces

C3. Transports individuels motorisés maîtrisés

Constat
Etant donné la dispersion et la faible densité de nombreux quartiers et villages dans le District, les transports individuels motorisés (voiture, moto, scooter) resteront le moyen de transport le plus attractif pour les territoires non desservis par les transports publics.
Le taux de motorisation du District bat tous les records en Suisse et le stationnement gratuit et illimité dans le temps est très abondant : ces deux conditions sont peu favorables à un report modal significatif, en particulier dans la campagne.

Le réseau routier ne connaît pas de problème de charges trop élevées, à l'exception de certains carrefours dans les centres urbains. La limite du système est donnée par la saturation de l'autoroute A1 en direction de Genève. L'amélioration de la capacité de cet axe n'est pas une mesure prioritaire pour le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois qui mise sur le chemin de fer. Une augmentation de capacité n'est aussi envisageable qu'à long terme (Programme fédéral d'élimination des goulets d'étranglement : amélioration Coppet-Vengeron, traversée du lac et/ou amélioration du contournement, processus s'étendant sur 15-25 ans au minimum). Les seuls travaux autoroutiers prévus concernent l'amélioration de la sécurité aux jonctions, couplée à la priorisation du passage des bus.

Cependant, les objectifs environnementaux liés notamment aux problématiques énergétiques, aux nuisances sonores et à la pollution de l'air impliquent une maîtrise et à terme une réduction de la part des transports individuels motorisés. A cet effet, la stratégie visant à concentrer et densifier les nouveaux développements permettra de s'affranchir davantage de la dépendance de la voiture dans les centres et les secteurs desservis par le rail.

Ainsi et conformément au PDCn et au PAFVG, le PDRN doit répondre aux enjeux suivants :

- **favoriser le report modal et maîtriser les flux** de transports individuels motorisés pour diminuer les charges sur l'environnement ;
- **préserver les centres des villes**, les cœurs des villages et les quartiers d'habitat des nuisances du trafic ;
- **gérer les flux** de circulation pour permettre le bon fonctionnement des réseaux de transport public et de mobilité douce ;
- **réglementer l'offre en stationnement privé** selon le type d'utilisation (habitation et plus particulièrement les entreprises, etc.) en fonction de la localisation et du niveau de desserte par transports publics ;
- **gérer le stationnement public** dans les zones sensibles et à une échelle territoriale pertinente (centres des villes et villages, quartiers d'habitat proches des centres, zones de loisirs sous pression) ;
- **renforcer l'offre de parkings d'échange** pour les pendulaires éloignés des gares et ne bénéficiant pas d'une offre de transport public attractive.

Objectif stratégique C3 TRANSPORTS INDIVIDUELS

Maîtriser les déplacements individuels motorisés à la source et au but :

> par des mesures favorisant le report modal vers les transports publics et les modes doux;
> par une hiérarchisation des parcours, une exploitation et un aménagement du réseau routier adéquats ;
> par la gestion équilibrée et différenciée du stationnement selon la localisation.

L'organisation des circulations se fait selon un bassin sous-régional (ou «poche») avec sa propre jonction dédiée (rouge et orange). L'idée est de favoriser les liaisons les plus directes vers la destination, tout en respectant les traversées de localité. Le but n'est pas d'augmenter la vitesse commerciale des voitures dans les échanges régionaux, ce qui favoriserait la périurbanisation.
Les trois principes de l'organisation des flux sont :

> **Assurer des accès directs vers les jonctions autoroutières** par sous-région en favorisant l'utilisation de l'autoroute pour les échanges entre ces dernières :
  - les traversées des localités sont fortement modérées ;
  - la Route Blanche doit être «pacifiée», avec des aménagements sécurisant les nombreux embranchements et traversées qu'elle connaît (flèches jaunes) ;
  - la Route du Lac (RC1), autrefois liaison nationale, est un axe structurant du réseau à requalifier (turquoise et brun) ;
  - l'accès aux générateurs de trafic proches des jonctions autoroutières doit éviter de passer par des quartiers d'habitat. Cet accès s'effectue le plus directement, avec une sollicitation minimale du réseau local, en restant dans la zone d'influence de la jonction (1km de rayon). Ce système décliné à l'échelle régionale montre la séparation de plus en plus complexe à réaliser d'Ouest vers l'Est. A Rolle par exemple, la zone d'influence de la jonction couvre la ville et la gare.

> **Distribuer les accès aux villes et ensembles urbains selon des systèmes en peigne.** Ce système cherche à éviter de traverser les centres (ceux-ci sont par contre traversés par les bus et les liaisons rapides vélos). Le réseau urbain montre le fonctionnement de chaque entité urbaine avec un minimum de routes principales. La structure du réseau est caractéristique de chaque entité.
  Pour l'entité urbaine composée des deux grands centres de Nyon et Gland, il existe une structure commune, liée par trois éléments horizontaux :
  - l'autoroute A1 avec les jonctions de Nyon et Gland,
  - la Route de distribution urbaine (RDU) qui relie les nouveaux développements au Nord des villes entre eux et qui assure un accès direct aux jonctions sans passer par des quartiers d'habitat existants,
  - la Route du Lac (RC1), avec son double caractère urbain et de liaison.

  A ces éléments horizontaux s'ajoutent des éléments verticaux de liaison, évitant notamment les centres de Nyon et Gland. La nouvelle route à l'Ouest de Gland joue un rôle dans ce

système. A contrario, la médiane devrait servir en priorité aux liaisons bus et vélos et de desserte locale. A long terme, une des options pour l'assainissement de la jonction autoroutière de Gland prévoit son éclatement, redistribuant ainsi les flux de part et d'autre de la ville libérant/requalifiant l'artère centrale de l'avenue du Mont-Blanc.
Pour la Terre Sainte, le réseau urbain est un choix maximal de "collectrices principales" qui s'ajoutent aux deux routes Cantonales existantes (Route de Divonne et RC1). Ces collectrices ménagent les quartiers d'habitat tout en permettant l'accès aux centralités et aux haltes.
A Coppet, un nouvel accès au pôle de la gare permet d'éviter en partie le bourg.
Pour Rolle**,** la question centrale est liée à l'accès à l'autoroute qui traverse le centre actuellement. Selon la présente conception, cet accès devrait être fortement découragé. Il s'agit là aussi de chercher un système en "peigne".

> **Eviter d'augmenter des vitesses dans la campagne**, ce qui renforce encore leur dépendance aux grands centres de l'agglomération, aux équipements dispersés, et ce qui favorise l'étalement urbain (l'étendue des régions accessibles en peu de temps) :
  - les routes secondaires sont conçues pour accéder au centre le plus proche (en orange)
  - les routes secondaires qui ne relient pas directement un centre (en vert) sont aménagées comme route de campagne à faible vitesse.

Concept pour le stationnement privé
Etablir des règles homogènes pour des entités similaires (centres, villages, etc.) de maîtrise du stationnement dans le but d'obtenir une politique cohérente pour le District, notamment pour les pôles d'emplois et les centres commerciaux.
Viser à terme la perception de taxes de stationnement pour les centres commerciaux à l'intérieur et à l'extérieur des centres urbains, dans le but d'obtenir une égalité de traitement pour les différents commerces.
Promouvoir les éco-quartiers avec une politique exemplaire en matière de stationnement, soit un maximum de 0.8 place de parc par logement. L'offre doit être organisée de manière collective. Les mesures d'accompagnement doivent être prévues (autopartage, livraisons à domicile, etc.).
Limiter le stationnement pour les équipements de loisirs privés ouverts au public en cherchant à développer parallèlement des offres alternatives (par exemple bus à la demande sur itinéraire et arrêts de la ligne de bus normale).

Concept pour le stationnement public
Etablir des règles homogènes de gestion du stationnement applicables aux différents types de communes (centres, villages, etc.) dans le but d'obtenir une politique cohérente sur le District, notamment pour les centres et les cœurs de villages.
Pour les lieux à forte pression touristique (Jura, en particulier la Givrine, bord de lac dans les localités), concentrer et gérer l'offre dans des installations centralisées. Mesures de restriction d'accès au réseau des chemins et desserte pour éviter le stationnement sauvage.
Développer des petits parkings d'échange le plus proche possible du domicile le long des axes forts des transports en commun (chemin de fer ou ligne de bus express). Réserver les places offertes aux personnes qui ne bénéficient pas d'une offre TP standard selon une période considérée (journée, ou soir, ou dimanche).
Réserver les parkings d'échange des gares (P+Rail) des centres urbains en priorité pour les usagers occasionnels des chemins de fer qui parcourent une longue distance en train.

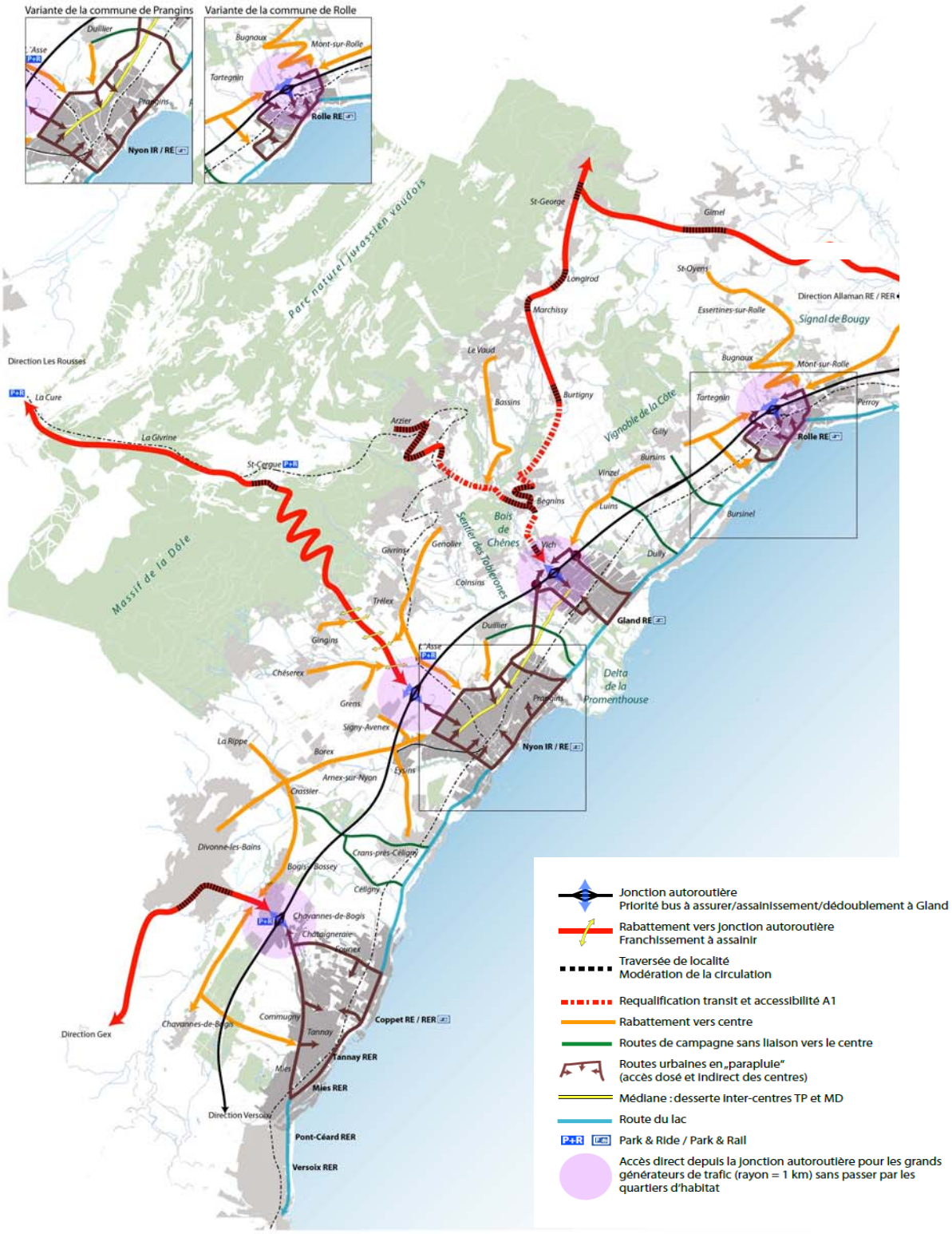


Schéma indicatif du concept des transports individuels motorisés

Principes d'action C3 Transports individuels motorisés

Champs d'actions		Actions
Assainissement jonctions A1	C3 - 1	Réalisation des mesures à court terme et affinement des mesures à long terme, à court terme : optimisation des feux pour les jonctions de Coppet, Nyon et Gland ; mise en place de feux pour la jonction de Rolle ; à long terme plusieurs options ont été envisagées et qui doivent être affinées; Nyon : solution feux ou trèfle complet / partiel ; Gland : 6 variantes d'éclatement.
Requalification réseau	C3 - 2	Une hiérarchisation/requalification du réseau routier principal, avec une exploitation et un aménagement adéquat. La « pacification » de la Route Blanche. La requalification de la Route Suisse et des traversées de centres notamment Rolle. La réalisation de la Route de distribution urbaine de Nyon (RDU). La réalisation de la Collectrice Ouest de Gland.
Centres urbains	C3 - 3	La réorganisation des circulations dans les centres urbains. Le soutien à la création de zones à régime spécial (zone 30, zone de rencontre) en relation avec l'amélioration de la qualité des espaces publics, notamment pour les centres de villages.
IFF	C3 -4	La maîtrise du trafic pour les installations à forte fréquentation (IFF) selon les conclusions des études environnementales stratégiques et de la stratégie Cantonale.
Stationnement	C3 -5	L'établissement de règles de jeux en fonction de la localisation (notamment pour les zones de loisirs) sur le District pour la réduction et la gestion du stationnement public et privé, ainsi que l'établissement d'un concept régional de P+R.

.

C4. Activités de loisirs et de tourisme connectées aux localités et aux transports publics

Constat

Les qualités paysagères et patrimoniales du District attirent déjà de nombreux visiteurs en tant qu'habitants de la région ou de l'agglomération, plus rarement comme touristes de l'extérieur. Cet afflux de personnes met déjà sous pression le Parc naturel régional Jura vaudois, en particulier aux environs de la Givrine.

La carte d'analyse des espaces de loisirs fait l'inventaire :

- des **liaisons majeures pédestres** à vocation touristique, en particulier la liaison par les Crêtes du Jura et sa connexion avec Saint-Cergue et Nyon
- de la **ligne du NStCM**, comme axe de pénétration majeure dans le massif jurassien
- des **espaces protégés naturels**, et qui sont utilisés comme espaces de loisirs
- des **accès privilégiés aux espaces de loisirs**, couplés à une offre de loisirs-éducation (Parc zoologique de la Garenne par exemple)
- des **sites patrimoniaux et de délassement**, comme objets bien localisés dans le territoire
- des **accès aux rives du lac**, relativement rares sur la Côte
- des **parcours de loisirs régionaux**, comme le Sentier des Toblerones.

.

Dans le prolongement du Plan directeur touristique du massif jurassien qui a permis d'identifier plusieurs projets structurants (qui seront la base de la mise en réseau), la démarche engagée vise à s'étendre à l'entier du District, notamment à la partie lémanique.

Le développement des loisirs et du tourisme se doit de respecter les valeurs paysagères et écologiques des sites, mais aussi d'assurer des accès pour la chaîne « éco-mobile », à savoir la chaîne mobilité douce et transports publics. En effet, les déplacements pour les loisirs représentent (Microrecensement suisse des transports 2005) 44% de tous les déplacements journaliers et presque 45% des distances parcourues. Sur les distances parcourues, 69% sont effectuées en voiture.

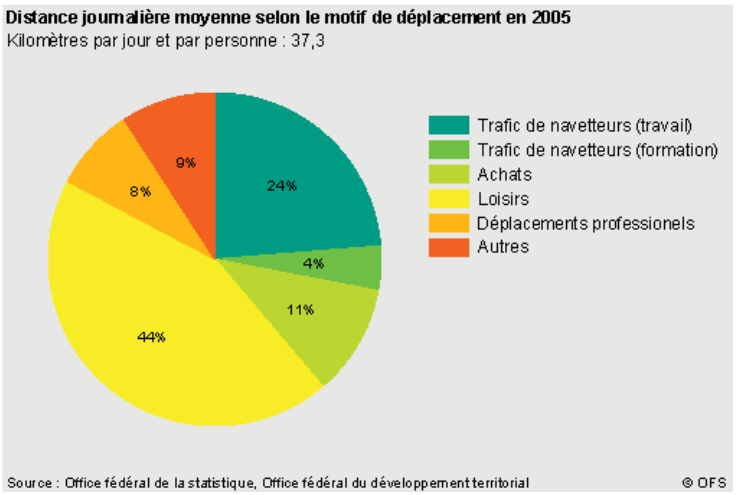
Objectif stratégique C4 ACTIVITES DE LOISIRS

Connecter les activités de loisirs aux localités et aux transports publics afin de promouvoir les loisirs et le tourisme durables.

Les gares des centres urbains et la ligne du NStCM représentent l'épine dorsale des accès aux espaces de loisirs pour les usagers de la région et d'ailleurs. Des liaisons piétonnes et cyclistes attractives relient les gares et haltes aux différents sites et périmètres de loisirs et tourisme. Les haltes du chemin de fer et les itinéraires d'accès piéton constituent le réseau de base régional de loisirs. Les itinéraires du réseau de base régional de loisirs traversent les villages et sont aussi bien connectés au réseau des bus régionaux (par exemple Begnins).

Une offre complémentaire de transports publics (sur appel) ou semi-privés est mise en place pour les sites excentrés (par exemple le Signal de Bougy), ou pour interconnecter des espaces de loisirs important (par exemple entre Le Marchairuz et Saint-Cergue).

Pour les usagers utilisant la voiture, un système de stationnement est mis en place qui protège les zones sensibles de l'afflux de visiteurs. L'aménagement des places doit être soigné. Saint-Cergue se développe en tant que centre de loisirs et de tourisme de montagne, Coppet, Nyon et Rolle comme centres pour les loisirs liés au patrimoine et au lac.



Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial

Principes d'action C4 Activités de loisirs

Champs d'actions		Actions
Itinéraires	C4 - 1	Le développement des itinéraires de loisirs régionaux et la mise en valeur des espaces traversés dans le respect du patrimoine naturel et paysager.
Planification	C4 - 2	La poursuite de la planification des espaces de loisirs dans une approche qui respecte les valeurs paysagères et naturelles (définition de zones tampon des espaces protégés, de zones de tranquillité de la faune), qui met en valeur le patrimoine et qui en favorise l'accès par les transports publics et la mobilité douce. Collaborer au concept des sites d'accueil du Parc naturel régional Jura vaudois, porte d'entrée au parc jurassien.
Intermodalité	C4 - 3	L'évaluation d'un système complémentaire à l'offre standard des transports publics en coordination avec les préconisations du Plan directeur touristique. (PubliCar touristique, Jura Taxi = offre publiée de services de taxi), plus largement l'usage alternatif des taxis.
Accès au lac	C4 - 4	L'aménagement respectueux de la nature des accès aux rives du lac.

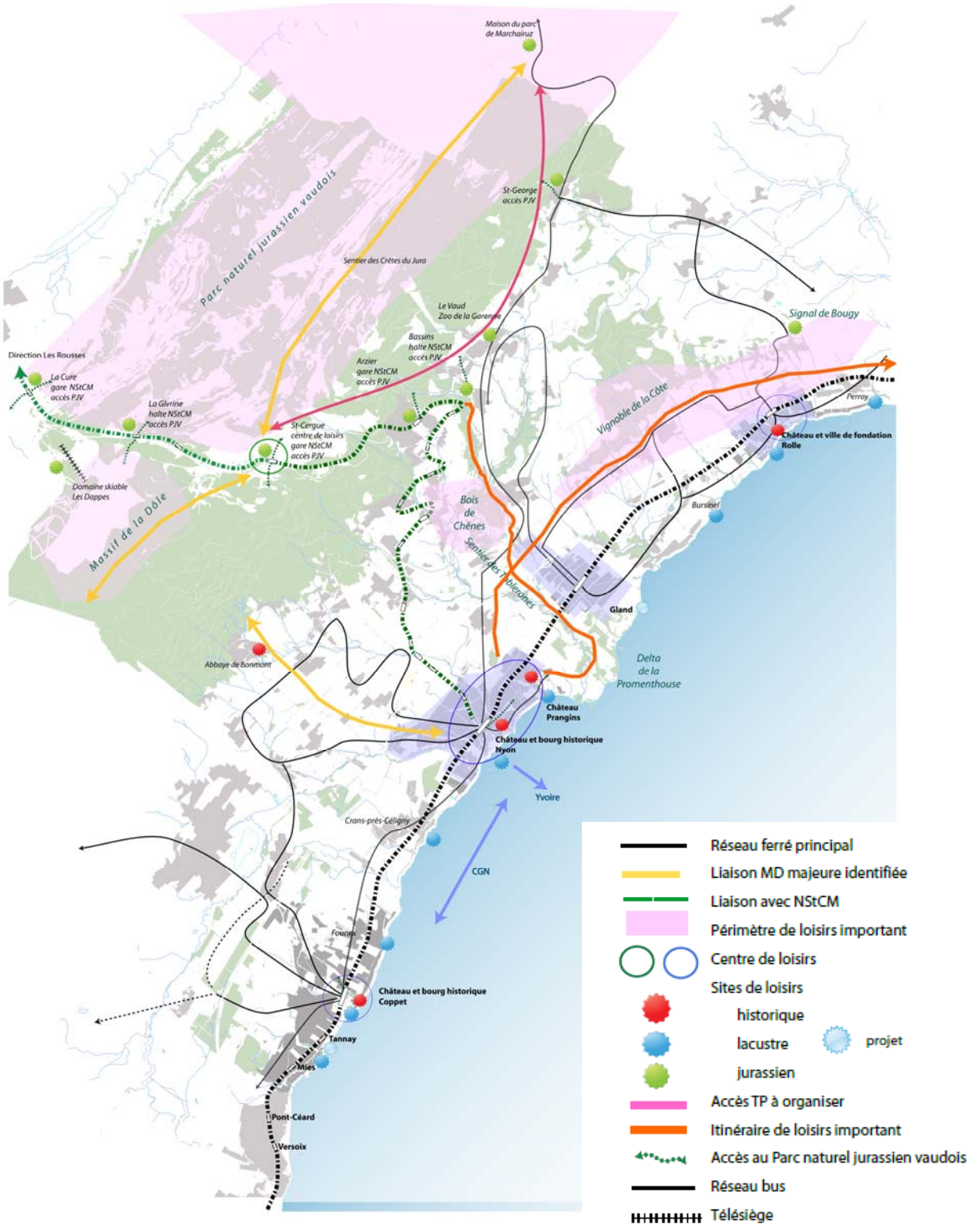


Schéma indicatif du concept d'accessibilité par les transports publics aux lieux de loisirs

C5. Promotion, sensibilisation et évolution des comportements

Constat

L'offre de transports classique (routes, lignes de bus, stationnement, etc.) ne peut à elle seule être développée pour répondre aux besoins de mobilité des usagers.

Pour cela, il s'agit :

> d'offrir des services de mobilité complémentaires aux infrastructures (par exemple la réparation des vélos dans une station-vélo, ou les livraisons à domicile, l'information des automobilistes sur les conditions de circulation, sur l'occupation des parkings, etc). Exemples :
  - autopartage, vélos en libre service, vélos électriques d'entreprise et de l'administration, etc.
  - carte vélo, carte pédestre, etc.

> de faire connaître les offres de mobilité (infrastructures et services) par des actions de marketing ciblées sur des territoires et des groupes modaux bien identifiés, les plus concernés par le produit mobilité « à vendre ».
  Exemples :
  - promotion des transports publics, des mobilités douces, du tourisme doux et de proximité ;
  - plans de mobilité des grands générateurs de déplacements et des entreprises pour encourager l'usage des transports publics et des mobilités douces et aussi pour rationaliser l'usage de la voiture et diminuer les coûts.

Objectif stratégique C5 PROMOTION SENSIBILISATION COMPORTEMENTS

Instaurer des services de mobilité et de promotion afin d'accompagner l'évolution des habitudes et des comportements de la population.

Principes d'action C5 Sensibilisation

Champs d'action		Actions
Promotion	C5 - 1	Soutien aux plans de mobilité pour les entreprises, les collectivités publiques et des centres de formation, notamment les mesures pour favoriser l'usage du vélo. Partenariat privé/public à développer.
	C5 - 2	Soutien à la multiplication des sites de véhicules en autopartage, à la mise en place de vélos en libre-service dans les lieux stratégiques. Le soutien aux livraisons à domicile (service attaché à une station-vélo par exemple). Le marketing pour une meilleure utilisation des transports publics et des mobilités douces, notamment les offres de loisirs et touristiques combinées. Le soutien aux mesures de développement des transports à la demande taxi, TP.

Partie IV : Le projet de territoire

Les objectifs se conjuguent pour un projet de territoire

1. Le schéma et la carte de synthèse

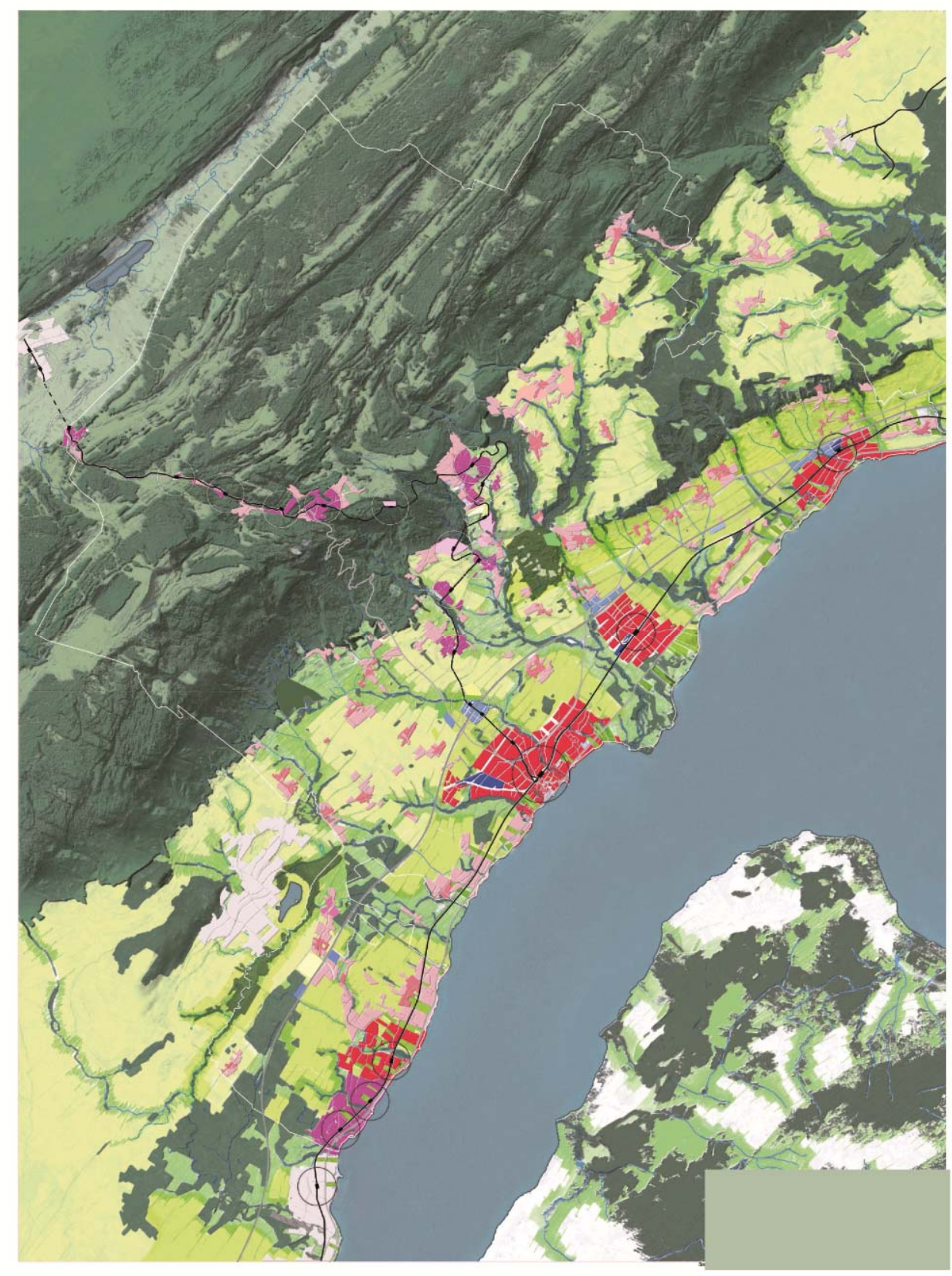
Schéma conceptuel du projet de territoire

Les transversales
L'axe du chemin de fer est la colonne vertébrale du développement car il permet la concentration par l'efficacité de sa desserte. Il relie toutes les 1/2 heures les quatre centres, lieux stratégiques du développement pour le District, avec Lausanne et Genève dont les destins s'entrecroisent et se complètent. L'autoroute A1 joue son rôle de liaison rapide, l'assainissement de ses jonctions fluidifie les parcours nord-sud, notamment pour les transports publics et allège ainsi les nuisances dues à la concentration.

La RC1, axe historique longeant le lac est modérée par étapes, elle équilibre les mobilités motorisées et douces et donne une accessibilité tranquillisée aux innombrables sites qui jalonnent le parcours entre Genève et Lausanne.
Le chemin piétonnier longeant le lac est renforcé longitudinalement autant que possible.

Les centres
Coppet, Nyon, Gland, Rolle se densifient et tout particulièrement les sites stratégiques situés près des gares. Des nouveaux quartiers sont construits, bien desservis par les transports publics, où prévaut la mixité. Logements, activités, espaces publics et services pour toutes les catégories sociales et générationnelles se complètent selon une proportion variable et nuancée en fonction du lieu et de sa morphologie spécifique.
Les « bassins de vie »
L'arrière pays est organisé en bassins de vie, reliés aux quatre centres par des lignes de bus performantes permettant le report modal. Il conserve son équilibre entre la campagne cultivée et les zones urbanisées puisque le développement se concentre dans les cœurs de villages et les zones existantes dans un effort de rééquilibrage social et générationnel, incluant une dynamisation des activités. Le type de construction tâche de proposer un mode de vie alliant à la fois densité et accès à la nature.
La structure paysagère
Le Jura rejoint le lac, la grande structure paysagère nord-sud le long des cours d'eau et les réseaux agro-environnementaux se renforcent visuellement et fonctionnellement.

L'ouverture
Le District planifie ses infrastructures et accorde son développement avec ceux des territoires riverains, l'agglomération franco-valdo-genevoise, le District de Morges et l'agglomération Lausanne-Morges avec lesquels les planifications progressent de concert. Des projets communs voient le jour : le prolongement du chemin de fer du Nyon-Saint-Cergue-Morez vers les Rousses, la ligne de bus Gex-Divonne-Coppet, la mise en réseau de l'offre culturelle et touristique entre les pays de Gex et de Nyon, le développement du RER, etc.



La carte de synthèse, une vision du territoire en 2030

Socle naturel	
	Relief
	Relief entièrement orienté NE-SO, selon l'arc alpin : chaînes alpines, lac, terrasses, pentes douces et plis jurassiens se succèdent en bandes parallèles, formant, surtout côté suisse, un paysage exceptionnellement attractif.
	Forêt (massif du Jura / coulées vertes)
	Feuillus à basse altitude, conifères et pâturages boisés plus haut, « coulées vertes» accompagnent les rivières jusqu'au lac, le système forestier du District de Nyon est riche et diversifié, pour la faune et la flore comme pour les hommes.
	Pâturages et prairies de montagne
	Pâturages boisés ou non, secs ou humides, mais toujours dépendants de l'activité agricole, qui repousse l'avance de la forêt. Valeur naturelle, paysagère et touristique de premier plan. Murs de pierres sèches.
	Lac
	Espace public, naturel, libre et changeant qui donne sa valeur au paysage du District. Grande valeur touristique.
Grandes structures naturelles et paysagères	
	Les coulées vertes à renforcer
	Entre Jura et Lac, les « coulées vertes » (échappées lacustres) forment un ensemble cohérent de structures paysagères et une charpente de connections naturelles. Leur renforcement par une distance accrue de non-aedificandi et par un capillaire de « compensations écologiques » agricoles est proposé.
	Les grandes unités paysagères parallèles à la Rive à protéger
	Le vignoble de la Côte (à l'inventaire des plus beaux paysages de Suisse), le Bois de Chênes (fragile réserve de biodiversité), le site des Crénées et le cours supérieur de la Versoix (rivière frontalière au cours très naturel) complètent les richesses paysagères et naturelles du District.
Espaces agricoles et échappées visuelles	
	Les grands espaces agricoles du Pied du Jura à préserver et développer
	Comme le lac, les grands espaces agricoles ouverts permettent d'appréhender l'immensité des lieux (échappées transversales). Leur extrême visibilité les rend fragiles devant le mitage et la diversification des usages.
	Les campagnes « urbaines » à gérer
	Les espaces agricoles autour des villes (agriculture, viticulture, arboriculture) sont soumis à la pression de la diversification des usages (loisirs, promenades…), ils contrebalancent les espaces bâtis et favorisent les échappées visuelles sur le lac. La coexistence doit être gérée.
	Les Parcs littoraux privés et publics à développer et protéger
	Les rives du lac, rares et convoitées, évoluent vers une barrière continue et opaque de propriétés privées (par exemple depuis la RC1a). L'alternance avec des espaces ouverts (agricoles, parcs,...) et publics (plages, quais...) est à favoriser.
Urbanisation mixte et prioritaire	
	Les centres urbains à développer
	Pour accueillir une population croissante et freiner l'étalement urbain, il s'agit de «reconstruire la ville en ville» : régénération des friches urbaines, amélioration de l'attractivité résidentielle des villes, revitalisation des centres, augmentation des densités autorisées, etc.

	Les haltes desservies par le rail à densifier
	Les deux axes ferroviaires du RER genevois et du NStCM offrent des opportunités de développement territorial durable des secteurs desservis: proximité des transports publics, mobilité douce, modèles d'habitat alternatifs à la maison individuelle.
Villages	
	Les cœurs de villages à densifier
	Les tissus villageois patiemment constitués au fil du temps peuvent accueillir un certain développement de qualité, car la villa ne peut être la seule réponse au désir de propriété, d'espace et de nature.
	Les extensions existantes des villages à limiter
	Ces quartiers existants peuvent éventuellement à long terme se densifier sans nouvelle emprise mais en cas de bonne desserte par les transports en commun.
Urbanisation complémentaire pour les activités à contraintes	
	Les zones d'activités au bénéfice d'un accès par rail pour les marchandises à préserver et développer
	Inciter les entreprises à privilégier le rail pour le transport de longue distance et préserver des conditions d'accès et de circulation convenables pour le transport de marchandises.
	Les activités contraignantes de la région à concentrer à proximité des jonctions autoroutières
	Les activités de logistique et nuisantes ne pouvant être desservies par le chemin de fer sont à situer à proximité des axes principaux, afin d'éviter la circulation de poids lourds dans des quartiers d'habitation.
Autres espaces urbains	
	Centres urbains en dehors du périmètre du District (indicatif)
	Secteurs périurbains desservis par le rail en dehors du périmètre du District (indicatif)
	Secteurs urbanisés des villages (cœurs et extensions) en dehors de périmètre du District (indicatif)
	Secteurs périphériques à faible densité des territoires urbains (centres urbains et secteurs périurbains) : à l'intérieur du périmètre du District à l'extérieur du périmètre du District (indicatif)
Réseaux viaires structurants	
	Autoroute / Jonctions
	Voies ferrées CFF et NStCM avec gares et haltes
	Routes régionales principales

Partie V : Le dispositif opérationnel

La mise en œuvre

1. L'articulation PDRN volets stratégique et opérationnel

L'absence de dispositif opérationnel du plan directeur régional de 1993 a été une des causes de son inefficacité. Pour éviter cet écueil, le nouveau PDRN a intégré dans sa conception un volet opérationnel destiné à présider à la mise en œuvre de la stratégie.

Le volet stratégique du PDRN porte sur l'horizon 2030, il intègre l'horizon du PDCn de 2020. Il est adopté par les communes (exécutifs et législatifs) ainsi que par l'Etat de Vaud.

Le volet opérationnel du PDRN constitue une référence pour les communes, les intercommunalités et la région ; il porte sur une période de cinq années calée sur chaque législature (2011-2016, 2016-2021…); il est adopté uniquement par les exécutifs des communes, la région et le Canton, il est mis à jour et adapté au début de chaque législature. Les programmes de législature des collectivités publiques, dans leurs planifications territoriales et financières, sont en adéquation avec le dispositif opérationnel du PDRN.

Pour concrétiser les ambitions du PDRN les collectivités publiques doivent impérativement s'organiser sur un mode proactif. Divers processus de collaboration intercommunale ou des démarches de fusion de communes sont en cours et les communes urbaines renforcent progressivement leur capacité technique.

Les produits du PDRN
Dans la liste des actions du PDRN opérationnel, il existe plusieurs projets particulièrement structurants déjà engagés à l'échelon du District en coordination avec les partenaires communaux, cantonaux et fédéraux (organisation des transports publics régionaux, assainissement des sorties de l'A1, organisation et valorisation des interfaces des gares, requalification du réseau structurant des transports individuels motorisés, sites d'activités d'intérêt régional, plateformes rail-route, …).

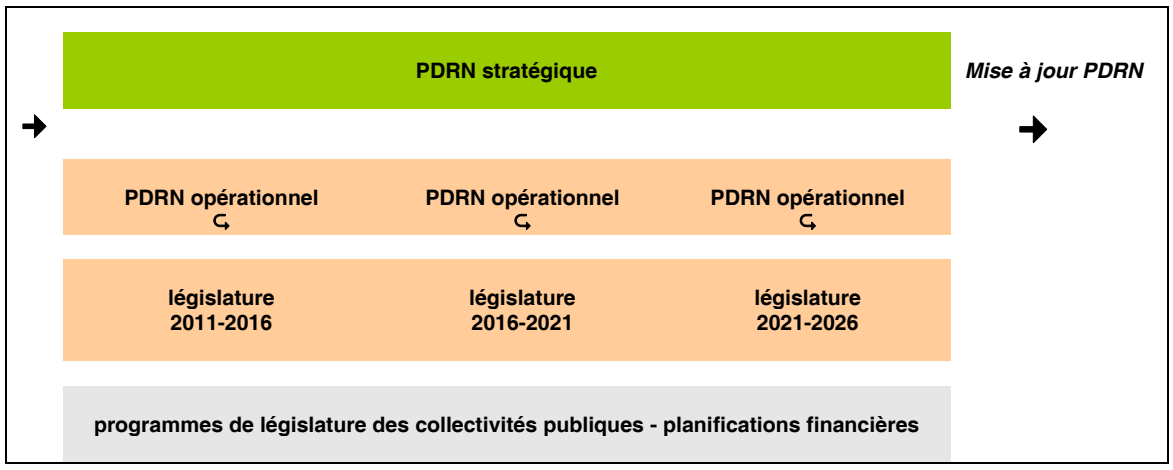


Schéma illustrant le processus d'établissement des volets stratégique & opérationnel du PDRN

2. Dispositif général

Régionyon est une association de droit public dont l'une des missions principales consiste à élaborer et mettre en œuvre le plan directeur régional mais également à coordonner le développement régional dans le District.

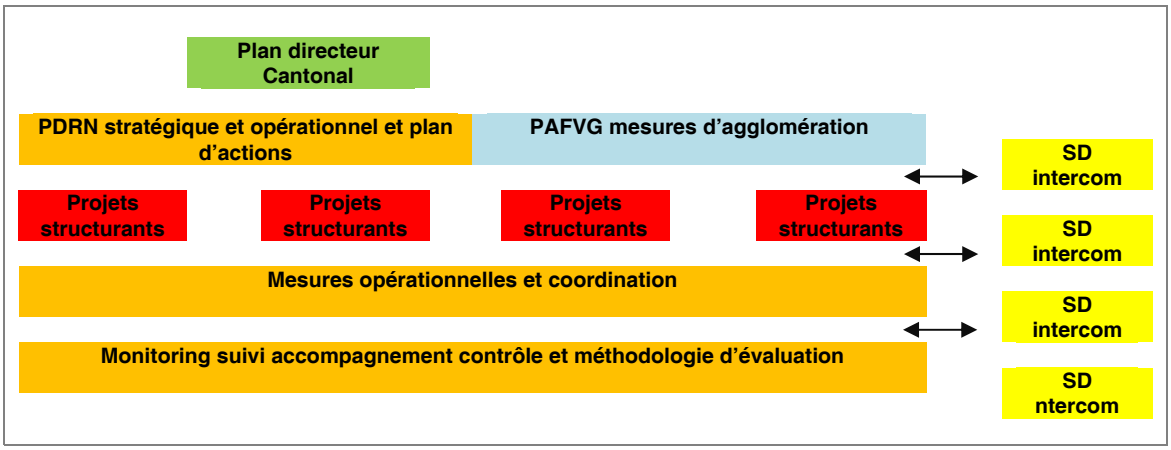
Sur certains projets stratégiques, un partenariat adapté est convenu avec les services de l'Etat compétents. Ce type d'approche partenariale, systématisé le plus en amont possible d'une démarche de projet, garantit de bonnes conditions pour la concrétisation de ce dernier.

En complémentarité des politiques cantonales et à l'échelon du District, le PDRN coordonne, dans leur dimension territoriale, diverses politiques sectorielles comme l'économie, l'environnement, l'énergie, les déchets, le logement, le tourisme et les loisirs, le social et les grands équipements sportifs et culturels.

En fonction des thèmes à traiter et de la recherche de la meilleure efficacité, les acteurs régionaux identifient, en matière de subsidiarité/suppléance, le niveau le plus pertinent pour mener l'action publique. Cette systématique appliquée au territoire régional permet de faire émerger ou de consolider des pratiques de coopération et de concrétisation adéquates.

La relation avec les échelons supérieurs à la région

L'établissement du plan directeur régional (stratégique et opérationnel) ainsi que sa procédure de mise à jour s'inscrivent dans la recherche de l'adéquation avec les dispositions du Plan directeur Cantonal. Une fiche régionale concernant le district de Nyon figure dans le PDCn.
Le PDRN contribue, de par sa structure, son contenu et le périmètre qu'il couvre, à la construction du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois dans ses différentes phases temporelles.
Le PDRN met en cohérence les projets structurants du district et propose des mesures opérationnelles de mise en œuvre de différentes politiques, relayées et discutées au sein des différents schémas directeurs intercommunaux.



Articulation et coordination entre les échelons de planification

Le renforcement des coopérations intercommunales

Les différents dispositifs intercommunaux qui sont engagés ces dernières années dans la région constituent de véritables lieux d'apprentissage en matière de coopération intercommunale et de pluridisciplinarité ; ils ne constituent pas un espace intangible, selon la nature des thèmes à traiter, la géométrie des dispositifs peut varier. Ces démarches privilégient l'angle de la coordination urbanisation/mobilité/paysage. Les arbitrages ne sont pas toujours aisés à établir, car portant sur des échelles dépassant le cadre habituel. Des règles de coordination intercommunale doivent être mises en place pour réguler les mécanismes de coopération, garantir le dialogue avec la population, la transparence des démarches et la bonne adéquation des projets, à l'instar de la charte établie dans le cadre du Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN). La région veille à harmoniser les modes de coordination et de communication sur les projets, ainsi qu'un suivi-accompagnement adapté tant sur le plan technique que politique, sans se substituer aux compétences locales, mais destiné au

renforcement de l'intercommunalité et à l'engagement de processus de concrétisation des actions.

Mais pour que ces démarches soient véritablement intégrées dans une perspective de développement durable, d'autres dimensions doivent encore être intégrées (socioéconomie, environnement, énergie, déchets,…). Ces processus intercommunaux doivent nécessairement se coordonner au niveau régional pour des projets d'intérêt général (les secteurs stratégiques de développement, les plateformes rail-route…).

Les processus de planification intercommunaux permettent des économies d'échelle afin que les démarches locales en matière de planification (plans généraux d'affectation (PGA), plans directeurs communaux (PDcom),…) soient facilitées, en adéquation avec les planifications supérieures ; elles peuvent également être partiellement allégées dans leur contenu. Le Canton développe une réflexion à cet effet.

Les organes du monitoring et du contrôle
Le Conseil régional contribue à coordonner le programme, le plan d'actions et la mise en œuvre du PDRN, un monitoring de suivi des actions doit être institué. Certains outils, tel le modèle de trafic de l'agglomération FVG, sont mis en place et alimentés en données.

Le comité de pilotage du PDRN regroupe les différents représentants des schémas directeurs intercommunaux. Il est chargé de suivre l'élaboration et la mise en œuvre du PDRN. Il assure également, sur le plan de son contenu, le suivi du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Il s'intègre dans la gestion plus globale du développement régional coordonné par le Comité de direction du Conseil régional.

Le comité de direction du Conseil régional est le gardien de la planification régionale et intercommunale. Il évalue l'opportunité des projets au regard des dispositions arrêtées dans les planifications régionales et intercommunales ; il contribue à coordonner les politiques sectorielles au sein de la région.

3. Les outils

Les fiches d'adéquation
Dès lors qu'une planification intercommunale est approuvée par les Autorités compétentes, un système de fiches d'adéquation/conformité est mis en place sur le plan technique, au niveau intercommunal ou régional, permettant à une collectivité de solliciter une évaluation pour tout projet à incidence intercommunale ou régionale appelé à être développé.

Outils d'évaluation des mesures
Imposée par la politique des agglomérations, la notion du rapport coût/efficacité d'une mesure a été mise en place. Pour en faciliter l'évaluation dans différents types de situations, diverses dispositions seront prises pour permettre aux acteurs de maîtriser les composantes à prendre en considération.
Pour faciliter l'évaluation des résultats des politiques proposées par le Conseil régional, des indicateurs de réalisation sont systématiquement appliqués en regard des différentes mesures d'un plan d'actions.
Les outils d'évaluation des projets sous l'angle du développement durable sont également exigés, comme la boussole 21, dans le cadre de la Loi cantonale sur l'appui au développement économique (LADE).

Outils de définitions des conditions cadre
D'autres outils de management territorial sont encore à développer pour favoriser la concrétisation des projets à caractère intercommunal ou régional, par exemple :

- pour garantir la valorisation durable des parcelles nouvellement affectées pour le développement de l'habitat et de l'emploi et limiter les pratiques de thésaurisation, des outils contractuels ainsi que des exemples de bonnes pratiques seront à développer ;
- concernant le développement des emplois, des conditions seront préconisées pour, d'une part, la localisation pertinente des divers types d'activités, secteur primaire, activités artisanales génératrices de nuisances ou de proximité, services au développement régional et d'autre part, la définition des conditions de mixité qui doit accompagner leur implantation, afin que ces différentes fonctions connaissent la meilleure intégration possible dans le territoire (zones intercommunales, pôles stratégiques de développement, coeurs de villages, tissu existant, etc.).

Outils fonciers

A l'occasion des différents ateliers de travail menés dans le cadre de l'établissement du PDRN (2008-2009), les représentants politiques des communes ont souhaité entreprendre des actions en faveur d'une meilleure maîtrise foncière du développement et que l'échelon régional serait le plus adapté pour oeuvrer dans ce domaine, notamment au regard des objectifs consignés dans le nouveau Plan directeur régional. Le Conseil régional a mis en place une société anonyme chargée de l'acquisition et de la valorisation foncière régionale, la SOFREN SA (Société foncière de la région nyonnaise) active depuis juin 2010.

Les activités de la SOFREN couvrent ainsi plusieurs domaines d'action :

- premier objectif : la procédure d'acquisition foncière des collectivités publiques dans certains secteurs clés à vocation régionale: pôles de développement, zones artisanales à vocation régionale, secteurs spéciaux de type Polebois ou Polterre pour le secteur primaire, secteurs de développement de l'habitat accessible, …). Ce type d'acquisition permet de contribuer à réguler quelque peu le phénomène spéculatif ;
- second objectif : les acquisitions foncières destinées à permettre le déplacement d'activités nécessaires au développement du District mais mal localisées au sein du territoire. C'est le cas notamment du redimensionnement/relocalisation de la Ballastière ;
- troisième objectif : la facilitation de certaines opérations de transfert de droits à bâtir non encore acquis dans des zones bien positionnées proches des transports publics à l'intérieur d'une même commune ou entre plusieurs communes. Ce type d'approche est combiné avec une démarche en amélioration foncière.

Outils de financement

Equipements **:** des démarches sont en cours pour identifier les besoins en équipements sportifs, culturels et de loisirs, avec notamment le Plan directeur touristique du massif jurassien, où sont répertoriés les équipements déterminants pour le renforcement de l'économie touristique. La question de la gestion institutionnelle de ces équipements et des charges potentielles qui en découlent est indissociable de la détermination des besoins et fondamentale pour évaluer la viabilité du projet (patinoire, télésiège,…)[32]. Ceci détermine un système de cofinancement particulier, basé sur un engagement à géométrie variable des collectivités publiques.

Infrastructures : un programme d'infrastructures d'intérêt régional ou d'agglomération est établi et tout projet doit démontrer son adéquation à des critères d'éligibilité pour y figurer. Le financement dès lors ne doit pas reposer sur la seule collectivité territoriale impactée par l'infrastructure.[33] Le système mis en place intègre un montage financier à géométrie variable entre les différents partenaires dès le stade des études préliminaires ; il favorise le dialogue le

[32] Le financement du télésiège de la Dôle constitue une bonne illustration du financement d'un équipement régional.

[33] L'exemple de la réorganisation des lignes de bus du District avec les aménagements prioritaires afférents constitue une illustration de la démarche possible. (cf. préavis 60-10)

plus en amont possible des projets et la transparence dans la justification de l'engagement (préavis avec discussion de l'opportunité en Conseil intercommunal).

4. Introduction au volet opérationnel

Le volet opérationnel proposera les principes d'actions et les actions qui en découlent pour la mise en œuvre du PDRN.
L'établissement de ce volet décrira chaque action insérée dans une vision transversale, les actions seront évaluées, hiérarchisées et combinées sur la base de différents critères :

- caractère structurant de la mesure,
- enchaînement logique des actions,
- temporalité (court terme, moyen terme ou long terme),
- rapport coût/efficacité,
- caractère transversal de l'action,
- cadre d'application (périmètre, échelle),
- niveau optimal d'intervention : local/intercommunal/régional/collaboration extérieure au District,
- capacité de portage (technique, financier, institutionnel) de la mesure par les acteurs concernés,
- conditions préalables à réunir,
- financement,
- systèmes de gouvernance, etc.

Un plan d'actions priorisées sera établi pour chaque législature, il comprendra en regard des mesures répertoriées, différents indicateurs de réalisation en rapport avec les objectifs quantitatifs et qualitatifs énoncés. Un dispositif de suivi-évaluation sera établi avec notamment un bilan de réalisation et identification des dispositions à mettre en place pour l'établissement du plan d'actions de la phase suivante. La qualité du dialogue à mener avec les différentes instances décisionnelles (communes, intercommunalités, région, canton) sera déterminante pour l'efficacité de la construction du plan d'actions.

La compatibilité du plan d'actions avec les mesures du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois devra être assurée, le calendrier de ce dernier est en effet construit autour de phases quadriennales qui diffèrent du calendrier des législatures. Ainsi les mesures d'agglomération de type A, B ou C devront clairement ressortir dans le plan d'actions.

Partie VI : L'engagement général et les 15 objectifs

Récapitulatif des engagements formels

ENGAGEMENT GENERAL

Les collectivités publiques qui approuvent le PDRN s'engagent à promouvoir, développer et mettre en œuvre les trois grandes stratégies de manière coordonnée :

- **A.** Préserver activement et restaurer si nécessaire le cadre paysager, les valeurs et les ressources naturelles (stratégie pour le cadre environnemental et paysager).
- **B.** Organiser une urbanisation différenciée, mixte et dense pour les centres et les villages et maintenir l'attractivité et la qualité de toute la région (stratégie pour les lieux de vie).
- **C.** Développer et augmenter la part des transports les plus efficaces et les plus respectueux de l'environnement (stratégie pour les mobilités et les réseaux).

Objectif stratégique A1 PAYSAGE ET ESPACES NATURELS

Promouvoir l'intégration des fonctions écologiques et structurelles du paysage et des milieux naturels:

- en reconnaissant la valeur du paysage comme fondement de la structure du territoire ;
- en garantissant la pérennité des périmètres de protection des objets naturels et paysagers qui constituent les grandes entités géomorphologiques et naturelles du district: le Jura, les coulées vertes, les entités singulières et les sites de valeur et en favorisant les réseaux agro-environnementaux pour lier les différents éléments du paysage et assurer leur fonctionnalité;
- en assurant une gestion des milieux naturels conformes à leur objectif de protection et en réservant des espaces dévolus à la biodiversité, notamment sur les rives ;
- en limitant l'étalement urbain, garantie de la préservation de la fonction productive des campagnes ;
- en renforçant la qualité environnementale, paysagère et la présence de la nature au sein des localités, des secteurs urbains, suburbains et des villages ;
- en promouvant un développement équilibré entre fonctions de loisirs et préservation des milieux naturels et des paysages des rives du lac.

Objectif stratégique A2 RESSOURCES LOCALES

Favoriser une gestion durable des ressources :

- en garantissant l'équilibre entre capacités naturelles et constitution de réserves à moyen et long terme ;
- en donnant la priorité à l'utilisation des ressources locales;
- en protégeant durablement les terres cultivables ;
- en valorisant la gestion durable des filières économiques régionales, notamment celles basées sur l'exploitation forestière, l'agriculture et la sylviculture ;
- en soutenant les initiatives rurales pour renforcer la vitalité du territoire.

Objectif stratégique A3 ENERGIE

Mettre en place une utilisation rationnelle de l'énergie (correspondant aux objectifs cantonaux), y compris dans le domaine de la mobilité, en promouvant:

- la diminution globale des besoins et de la consommation énergétique ;
- l'augmentation significative de l'utilisation des énergies renouvelables et indigènes.

Objectif stratégique A4 REJETS ET NUISANCES

Minimiser, maîtriser et gérer les rejets et nuisances issus des activités humaines de manière irréprochable afin de limiter leurs impacts sur l'environnement et le cadre de vie, notamment pour ce qui concerne :

- la conservation du cycle hydrologique naturel et de la qualité des milieux aquatiques ;
- l'amélioration de l'environnement sonore (trafic routier, ferroviaire, aérien et activités industrielles) et de la qualité de l'air ;
- l'optimisation des filières déchets (collecte, transport, traitement, valorisation ou élimination) ;
- l'optimisation des réseaux de chaleur (chauffage à distance, échanges caloriques, mutualisation du stockage, etc.) ;

Objectif stratégique A5 RISQUES

Gérer efficacement les risques naturels et industriels en promouvant :

- la coordination de l'urbanisation avec la prévention des risques à partir de la planification ;
- l'appréciation systématique des projets par rapport à leur impact sur le risque naturel et industriel ;
- la réduction du risque de dommages aux personnes et à l'environnement.

Objectif stratégique A6 COORDINATION SENSIBILISATION

Instaurer une coordination régionale et des actions de sensibilisation diversifiées :

- en créant un « organe environnemental régional » ;
- en assurant la mise en réseau des acteurs qualifiés ;
- en développant des outils adaptés de sensibilisation et d'éducation à l'environnement et à son économie, en collaboration avec les institutions et les acteurs compétents ;
- en mettant en place des infrastructures didactiques dans les différents lieux stratégiques du District ;
- en veillant à atteindre les différentes classes d'âge et les diverses institutions privées et publiques.

Objectif stratégique B1 DEVELOPPEMENT DIFFERENCIE

Organiser le développement différencié (concentrer environ 75% du développement démographique à l'horizon 2030 dans les centres, densifier les noyaux villageois et les secteurs bien desservis par les transports publics) :

- en incitant à la construction de nouveaux « quartiers de ville » denses dans les périmètres compacts des centres en valorisant le patrimoine architectural, le cadre paysager et en respectant les valeurs naturelles et environnementales
- en promouvant une densité de qualité, adaptée en fonction de la spécificité de chaque site (haltes de transports publics, coeurs de villages), en limitant les extensions des zones villas et en privilégiant l'évolution de l'existant ;
- en favorisant une mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle adaptée à la typologie et à la vocation des sites.

Objectif stratégique B2 ESPACES ET EQUIPEMENTS PUBLICS ET COLLECTIFS

Promouvoir l'aménagement des espaces publics, leur mise en réseau et leur connexion avec les équipements publics :

- en intégrant la dimension de réseau des espaces publics dans les Schémas directeurs et les Plans directeurs communaux, notamment pour la mobilité douce ;
- en soutenant la conception et l'aménagement d'espaces publics et d'espaces collectifs accessibles dans chaque planification et opération de construction ;
- en recensant les besoins en équipements publics régionaux, en les localisant et en les mettant en réseau.

Objectif stratégique B3 PATRIMOINE CULTUREL
Encourager la préservation et l'évolution du patrimoine culturel « ordinaire » et de son contexte dans le cadre des planifications communales et intercommunales et promouvoir sa mise en réseau pour le développement d'un tourisme de proximité.

Objectif stratégique B4 ACTIVITES SOCIOECONOMIQUES
Positionner le développement et consolider un tissu socioéconomique diversifié et créatif pour l'entier du district par :

- des actions favorisant les partenariats publics/privés, les mises en réseau et l'ancrage des entreprises pour faciliter l'implantation de services : logements, transports, accueil des enfants, restauration, loisirs, hébergement, etc. ;
- des mesures favorisant les marchés de proximité, générateurs de mixité ;
- des opérations foncières, pour assurer l'implantation ou le développement d'activités d'intérêt régional ;
- des planifications orientant la localisation pertinente des activités.

Objectif stratégique C1 TRANSPORTS PUBLICS
Développer un réseau de transports publics efficace, structurant l'urbanisation:

- basé sur une desserte régionale cadencée, en rabattement sur les gares ;
- complété par une offre locale dans les centres urbains ;
- coordonné avec les réseaux interrégionaux et nationaux ;
- facilité par des interfaces performants et attractifs.

Objectif stratégique C2 MOBILITES DOUCES
Développer un réseau de mobilité douce attractif et performant:

- en proposant une continuité d'itinéraires à l'échelon régional ;
- en réalisant un maillage d'itinéraires favorables aux déplacements quotidiens à pied et à vélo pour tous les usages, reliant lieux stratégiques, espaces et équipements publics et collectifs ;
- en installant sur les itinéraires et les lieux stratégiques des équipements pour les cycles et les piétons

Objectif stratégique C3 TRANSPORTS INDIVIDUELS
Maîtriser les déplacements individuels motorisés à la source et au but :

- par des mesures favorisant le report modal vers les transports publics et les modes doux;
- par une hiérarchisation des parcours, une exploitation et un aménagement du réseau routier adéquats ;
- par la gestion équilibrée et différenciée du stationnement selon la localisation.

Objectif stratégique C4 ACTIVITES DE LOISIRS
Connecter les activités de loisirs aux localités et aux transports publics afin de promouvoir les loisirs et le tourisme durables.

Objectif stratégique C5 PROMOTION SENSIBILISATION COMPORTEMENTS
Instaurer des services de mobilité et de promotion afin d'accompagner l'évolution des habitudes et des comportements de la population.

Références et planifications

A1 cadre environnemental et paysager

Références légales
Art. 78 Cst
Art.52 Cst-VD
Art. 1 al.2, 3 al.2,16,17 LAT
Art. 54 LATC
Art. 1,4, 4a, 7, 7a et 17 LPNMS
Art. 21 LFaune
Art 1 et 15 OPN
Art. 18 LPN
LPE
Loi sur l'agriculture vaudoise (art. 2 et 56)
Loi sur le marchepied
LAF
LPDP
Planifications directrices
Stratégies C1, E1 et E2 relatives à la protection du paysage et des milieux naturels du PDCn
Mesure C12 PDCn
IFP
PDRives
Réseau écologique national

A2 Ressources naturelles

Références légales
Art. 1 al. 2 litt. c et d, 17 al.1 litt.a LAT
LEaux
LPEP
Loi sur l'agriculture vaudoise (art. 2, 10, 18 et 56)
Planifications directrices
Mesures F11, F12, F21, F41, F43, F44 et F45 PDCn

A3 Energie

Références légales
Art. 97 LATC
LVLEne
Planifications directrices
Mesures F51 et F52 PDCn

A4 Rejets et nuisances

Références légales
Art. 3 al.3 liit.b LAT
LPE
LPDP
Loi sur la gestion de déchets
Planifications directrices
Mesures A31, A32, F41, F42 et F45 PDCn

A5 Risques

Références légales
Art. 1 al.2 litt.b, 3 al.2 litt.b LAT
Art. 89 LATC
Art. 1 et 2 LPIEN
LPE
LPDP
Planifications directrices
Mesures A33 et A34 PDCn
Carte des zones de glissement

A6 Sensibilisation
Planifications directrices
Mesure A25 PDCn

B1 Développement différencié
Références légales
Art. 1, 3, 15 et 19 LAT
Art. 48 al.2 LATC
LL
Planifications directrices
Mesures A11, A12, A13, B11, B12, B31, B32 et B33 PDCn

B2 Espaces et équipements publics
Références légales
Art. 1, 3 et 19 LAT
Planifications directrices
Mesures A14 et B34 PDCn

B3 Patrimoines culturels
Références légales
Art. 78 al.1 à 3 Cst
Art. 52 Cst-VD
Art. 17 al.1 litt.c LAT
Art. 1 litt.a, 3 et 4 LPN
Art. 4, 12ss, 20ss, 46ss, 49ss, 67ss LPNMS
Planifications directrices
Mesures C11 et C21 PDCn
ISOS
IVS
Recensement architectural Cantonal
Inventaire Cantonal des régions archéologiques

B4 Activités socioéconomiques
Références légales
LADE
Planifications directrices
Mesures B22, B33, D12, D13, D21, F21, F22, F31, F41 et F42 du PDCn

C1 Transports publics
Références légales
Art.3 al.3 litt.a LAT
Lrou
LTPu
Planifications directrices
Mesures A21, A22, A24 et B35 (interfaces transports) PDCn

C2 Mobilités douces
Références légales
Art.3 al.3 litt.c LAT LRou
Planifications directrices
Mesure A23 et B35 du PDCn
Stratégie cantonale de promotion du vélo à l'horizon 2020

C3 Transports individuels motorisés
Références légales
Art.3 al.3 litt.a LAT
LRou
Planifications directrices
Mesures A22, A24, A25, A32 et B34 du PDCn

C4 Activités de loisirs

Références légales
Art. 1à 3 LAT
Planifications directrices
Mesures D21, E11, E12 PDCn

C5 Sensibilisation

Planifications directrices
Mesure A25 PDCn

Glossaire

Cst Constitution fédérale du 18 avril 1999
Cst-VD Constitution du Canton de Vaud du 14 avril 2003
IFP Inventaire fédéral des paysages, sites et monuments naturels
ISOS Inventaire des sites construits à protéger en Suisse
IVS Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse
LADE loi sur l'appui au développement économique du 12 juin 2007
LPDP Loi sur la police des eaux dépendant du domaine public -
LAT Loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979
LATC Loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985
LAF Loi sur les améliorations foncières
LFaune Loi vaudoise sur la faune du 28 février 1989
LL Loi sur le logement
LPE Loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983
LPEP Loi vaudoise sur la protection des eaux contre la pollution du 17 septembre 1974
LPIEN Loi sur la prévention des incendies et dangers résultants des éléments naturels du 27 mai 1970
LPN Loi fédérale sur la protection de la nature et du paysage du 1er juillet 2006
LPNMS Loi vaudoise sur la protection de la nature, des monuments et des sites du 10 décembre 1969
Loi sur le marchepied le long des lacs et sur les plans riverains du 10 mai 1926
Loi sur la police des eaux dépendant du domaine public du 5 septembre 1944
Loi fédérale sur l'agriculture du 29 avril 1998
Loi sur l'agriculture vaudoise du 7 septembre 2010
Loi vaudoise sur la gestion des déchets du 5 septembre 2006
LRou Loi vaudoise sur les routes du 10 décembre 1991
LTPu Loi sur les transports publics
LVLEne Loi cantonale sur l'énergie
OPB Ordonnance féderale sur la protection du bruit de 15 décembre 1986
OPN Ordonnance fédérale sur la protection de la nature et du paysage du 16 janvier 1991
PDCn Plan directeur Cantonal du 1er août 2008
PDRives Plan directeur des rives vaudoises du Lac Léman du 7 mars 2000

Comité de pilotage (COPIL)
Jean-Claude Mermoud président du COPIL-PDRN Etat de Vaud DEC
Gérald Cretegny vice-Président du COPIL-PDR Conseil Régional
Martine Baud Commune de Prangins/SDAN
Cornélia Gallay Commune de Saint-Cergue/SD NStCM/PD touristique
Elisabeth Ruey-Ray Commune de Nyon/SDAN
Claude Dupertuis Commune de Nyon/SDAN
Antoine Nicolas Commune de Begnins
Daniel Belotti Commune de Rolle
Eric Chesaux Commune de Longirod
Philippe Pareaz Commune de La Rippe/SD Asse & Boiron
Pierre Stampfli Commune de Chavannes-de-Bogis/SD Terre Sainte
Thierry Genoud Commune de Gland/SD Gland-Vich
Denis Dumartheray Commune de Gilly/SD Ouest-rollois
Federico Molina Etat de Vaud, SM
David Cuttelod Etat de Vaud, SR
Jean-Baptiste Leimgruber Etat de Vaud, SELT

Groupe technique (GT)
Pascale Roulet Conseil régional coordinatrice
Patrick Freudiger Sandrine de Coulon Nathalie Etter Conseil régional
Hubert Silvain Commune de Nyon
Christian Exquis Ronei Falvino Développement territorial Thierry Merle Mobilité Etat de Vaud

Mandataires
Müller, Romann & Schuppisser
Feddersen & Klostermann
Permis de Construire CSD Eco'Diagnostic Fischer & Montavon Paysagestion SA
Mandataires étude « Réorganisation des lignes de bus » et « Assainissement des jonctions autoroutières»
RRA associés SA
Mandataire étude énergétique préliminaire PDRN Amstein&Walthert

© Conseil régional du District de Nyon . Etat de Vaud . décembre 2010

Conseil régional du district de Nyon
10, rue du Marché — 1260 Nyon
Téléphone 022 361 23 24 — Fax 022 361 23 02
www.regionyon.ch