

**régionyon**

LE SDAN  
AU CŒUR DE LA RÉGION  
— 1.0



TRAVAILLER ENSEMBLE ET AUTREMENT	3
LA MISE EN ŒUVRE DU SDAN	4
LES DÉFIS	5
LES OBJECTIFS	6
LES CHANTIERS	11
LES PROJETS	14
CONCLUSION	15

Crans-près-Céligny

Duillier

Eysins

Grens

Nyon

Prangins

Signy-Avenex

Trélex



**régionyon**



## TRAVAILLER ENSEMBLE ET AUTREMENT

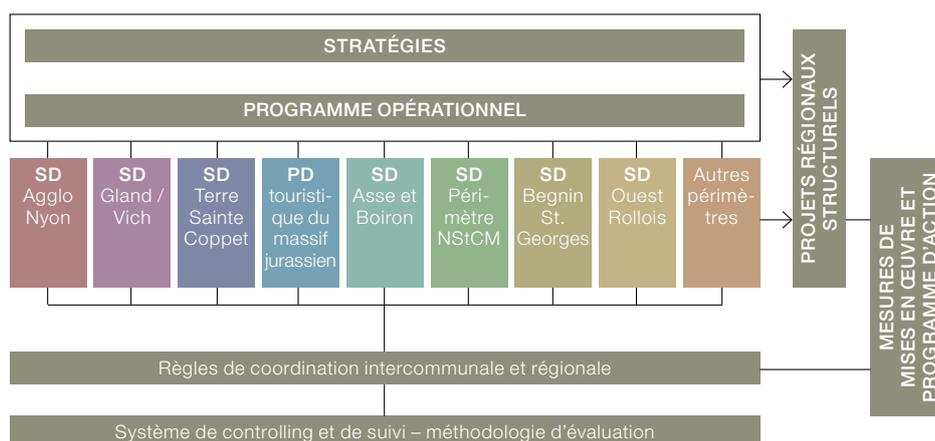
Le SDAN est un document d'orientation qui s'attache à organiser les différentes communes de l'agglomération de Nyon (Crans-près-Céligny, Duillier, Eysins, Grens, Nyon, Prangins, Trélex et Signy-Avenex) autour d'une vision partagée en matière de paysage, d'urbanisme, d'environnement et de mobilité. Cet instrument contractuel engage les Municipalités à travailler sur leurs intérêts communs de façon concertée, en partenariat avec Régionyon et le canton de Vaud, tout en préservant leur autonomie.

### DE LA VISION STRATÉGIQUE AUX PROJETS

Sa mise en œuvre se traduit par l'élaboration d'un programme de travail, avec des chantiers et des projets permettant la concrétisation d'idées directrices. Le SDAN permet ainsi à chaque acteur du territoire d'inscrire son action dans une stratégie d'ensemble cohérente pour ces vingt prochaines années.

Le SDAN s'inscrit de plain-pied dans l'organisation territoriale cantonale (Plan directeur cantonal – PDCn) et régionale (Plan directeur régional du district de Nyon - PDRN) et en constitue une entité centrale.

### PLAN DIRECTEUR RÉGIONAL DU DISTRICT DE NYON



### UNE NOUVELLE CONVENTION

Le SDAN est le premier document intercommunal d'aménagement du territoire à fédérer des communes du district de Nyon. Il a été adopté en 2006 par sept Municipalités de Crans-près-Céligny, Duillier, Eysins, Grens, Nyon, Prangins, Trélex, ainsi que par Régionyon et le canton de Vaud grâce à la signature d'une première convention. Par ce biais, les partenaires se sont engagés à réaliser ensemble

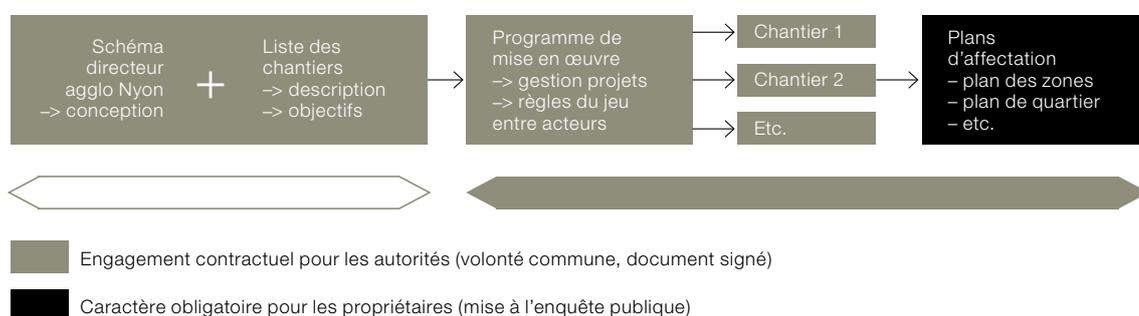
la mise en œuvre des différentes actions territoriales identifiées grâce à cet instrument. Après quelques années de travail, un premier bilan a mis en évidence la nécessité de disposer de bases de collaboration plus claires et renforcées pour la mise en œuvre du SDAN. Cette réflexion est à l'origine d'une seconde convention.

## LA MISE EN ŒUVRE DU SDAN

La mise en œuvre du SDAN se concrétise dans une gestion spécifique à chaque chantier afin de réaliser de façon optimale les nombreux projets en découlant. Devant l'ampleur de la tâche, il est difficile d'accomplir conjointement l'ensemble des projets: des priorités doivent être établies, les programmes devant s'inscrire dans le temps et être l'objet

de réajustements. Cette manière de procéder permet une grande flexibilité. C'est de plus un moyen adéquat pour promouvoir les collaborations entre les communes, la région et le canton, ainsi que les partenariats publics et privés.

En résumé, le processus d'exécution du SDAN se résume ainsi :



### UNE DÉMARCHÉ ITÉRATIVE

Le Comité de pilotage (COPIL) est composé de représentants de tous les partenaires du SDAN (les communes de l'agglomération de Nyon, Régionyon, le canton de Vaud). Responsable stratégique de la mise en œuvre du SDAN, son rôle est de conduire et de coordonner politiquement l'ensemble des chantiers engagés dans le périmètre de l'agglomération de Nyon, et de valider les grandes étapes des projets identifiés (cahier des charges, concepts, résultats...), pour ensuite contrôler leur réalisation. Les chantiers ne concernant qu'un nombre limité de communes sont quant à eux l'objet d'un pilotage politique différencié, avec un programme de travail spécifique soumis au COPIL uniquement à des moments clés (cahier des charges, consultation sur le concept final...).

Pour accomplir ses tâches, le COPIL s'appuie sur un groupe technique permanent et tripartite (communes, région, canton) et sur des cellules opérationnelles temporaires, constituées en fonction d'acteurs et de

problématiques spécifiques. Le groupe technique assure la coordination, le suivi et l'animation des différents chantiers (préparation des cahiers des charges, suivi des mandats, organisation des séances de travail...). Cet organe, du fait de son implication dans de nombreux travaux d'importance régionale, veille également à la coordination des chantiers du SDAN avec les projets menés dans d'autres entités territoriales régionales.

Les communes de l'agglomération de Nyon font partie intégrante de la mise en œuvre du SDAN. Elles sont associées à tous les niveaux d'organisation, de coordination et de réalisation. Ces communes ont également la possibilité de solliciter le groupe technique pour des recommandations concernant la conformité aux orientations du SDAN de projets indépendants de cette stratégie territoriale (la bonne activité au bon endroit, l'adéquation de l'affectation, la mesure de l'utilisation optimale du sol, l'accessibilité, la mobilité, le paysage et l'environnement).

## LES DÉFIS DU SDAN

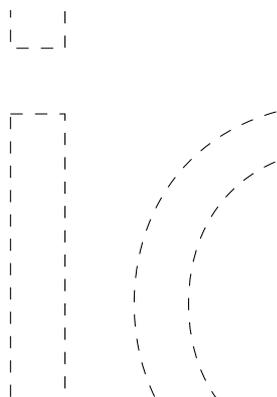
---

Le périmètre de l'agglomération de Nyon compte environ 26'000 habitants et 12'000 emplois. Selon les hypothèses de travail admises, les communes du SDAN vont devoir gérer l'accueil d'environ 12'000 nouveaux habitants et 7'000 emplois supplémentaires à l'horizon 2020-2030. Ces chiffres correspondent à un tiers du développement prévu pour l'ensemble de la région. Le danger de cette croissance importante est que le point de rupture entre qualité de vie, beauté

paysagère et nuisances risque d'être rapidement atteint si les futurs développements de l'agglomération ne sont pas conjointement planifiés par les collectivités. Cette situation appelle une stratégie territoriale proactive, analysée et exposée dans le SDAN. Son but est de limiter l'étalement du développement sur l'ensemble du territoire en promouvant une localisation différenciée selon les conditions de mobilité, les services offerts et les enjeux paysagers.

### L'IMPORTANCE DES CENTRES URBAINS POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

L'essentiel du développement de l'agglomération de Nyon est localisé sur une partie compacte formée des communes d'Eysins, de Nyon et de Prangins. Ce périmètre urbain va accueillir environ 10'000 nouveaux habitants (environ 80% du total de l'agglomération) et 6'500 emplois supplémentaires (environ 90% du total de l'agglomération) à l'horizon 2020-2030. Cette partie de l'agglomération offre des structures urbaines avec des potentiels de densité et de mixité, de même qu'une desserte en transports publics performante permettant de maîtriser les transports individuels motorisés.



### L'IMPORTANCE DES VILLAGES DE L'AGGLOMÉRATION POUR LEURS FONCTIONS IDENTITAIRE ET PAYSAGÈRE

Le SDAN permet aux villages de l'agglomération de Nyon de jouer un rôle spécifique pour conserver leur identité sans être figés et contribuer ainsi au développement harmonieux de la région.

Les communes de Trélex et de Crans-près-Céligny sont situées à une distance suffisante de Nyon pour offrir de nouveaux services à la population tout en gardant leur identité propre. Un développement du centre de la localité est prévu à Crans-près-Céligny, alors que la densification de Trélex est planifiée près des haltes de la ligne ferroviaire du NStCM. Quant aux communes de Duillier, de Signy-Avenex et de Grens, elles se renouvellent et complètent leur tissu villageois comme le prévoit leur aménagement local. Les sites de Fléchères-Nord et de L'Asse sont traités séparément dans le cadre des secteurs clés de l'agglomération de Nyon.

## LES OBJECTIFS DU SDAN

1 Le développement contribue à renforcer l'image et l'identité de l'agglomération comme base de la vie socio-économique.

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

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

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

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

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

7 Les défis du développement urbain et de la mobilité rendent indispensables l'action commune des partenaires du territoire. Une nouvelle forme de collaboration entre les communes de l'agglomération, Régionyon, le canton de Vaud et les privés est nécessaire.

### LES OBJECTIFS PAYSAGERS ET URBANISTIQUES

Préserver et mettre en valeur les atouts de la région au service de la qualité de vie

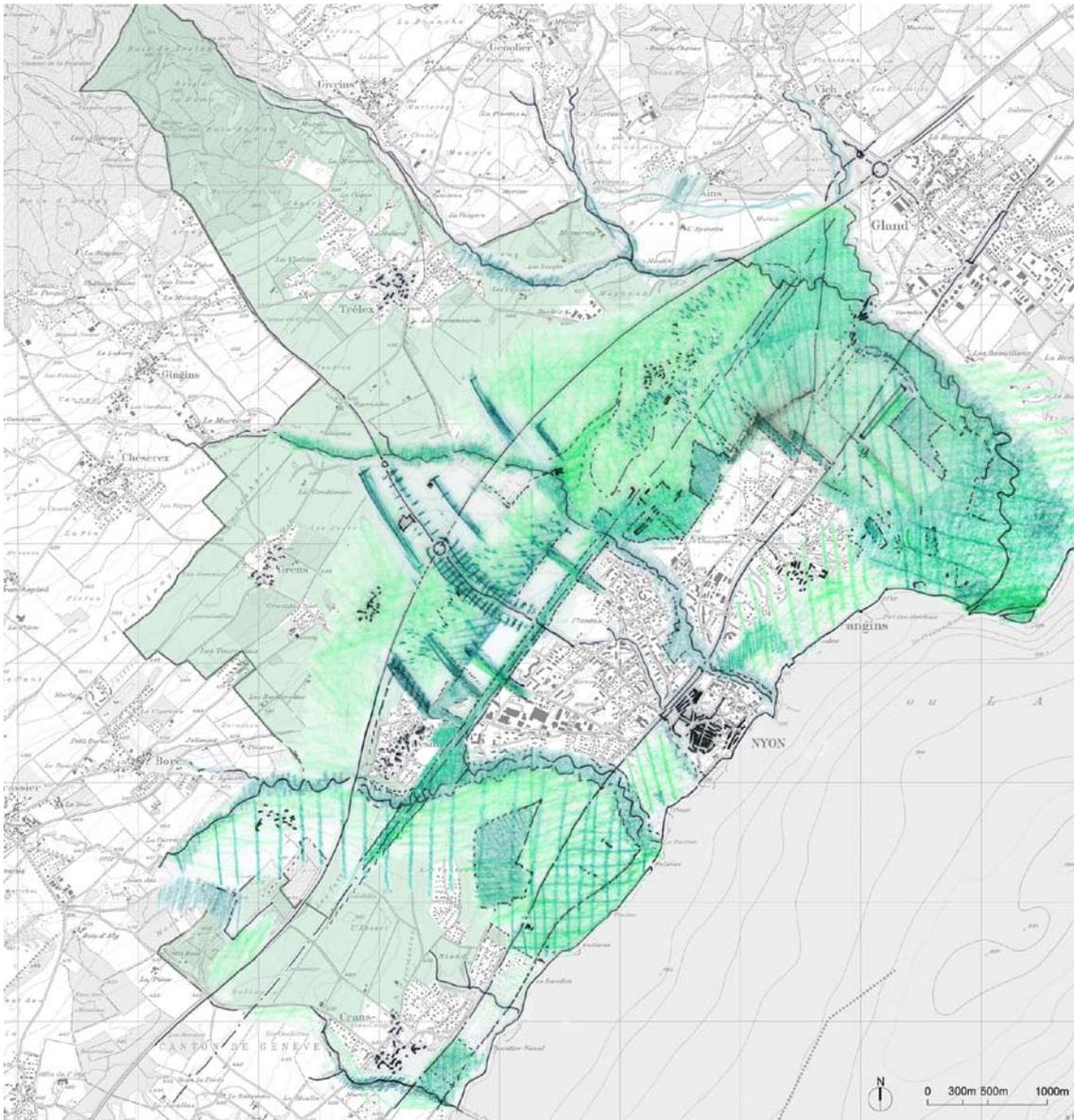
Les objectifs paysager et urbanistique du SDAN sont étroitement liés. Ils prennent en compte les valeurs spatiales et historiques des lieux pour mieux les valoriser dans le contexte régional. Leur finalité est d'assurer le développement quantitatif dans un cadre de vie attrayant avec des valeurs émotionnelles fortes (identité, sentiment d'appartenance à un lieu, ambiances urbaines, ressourcement dans le cadre naturel...).

### LES OBJECTIFS PAYSAGERS

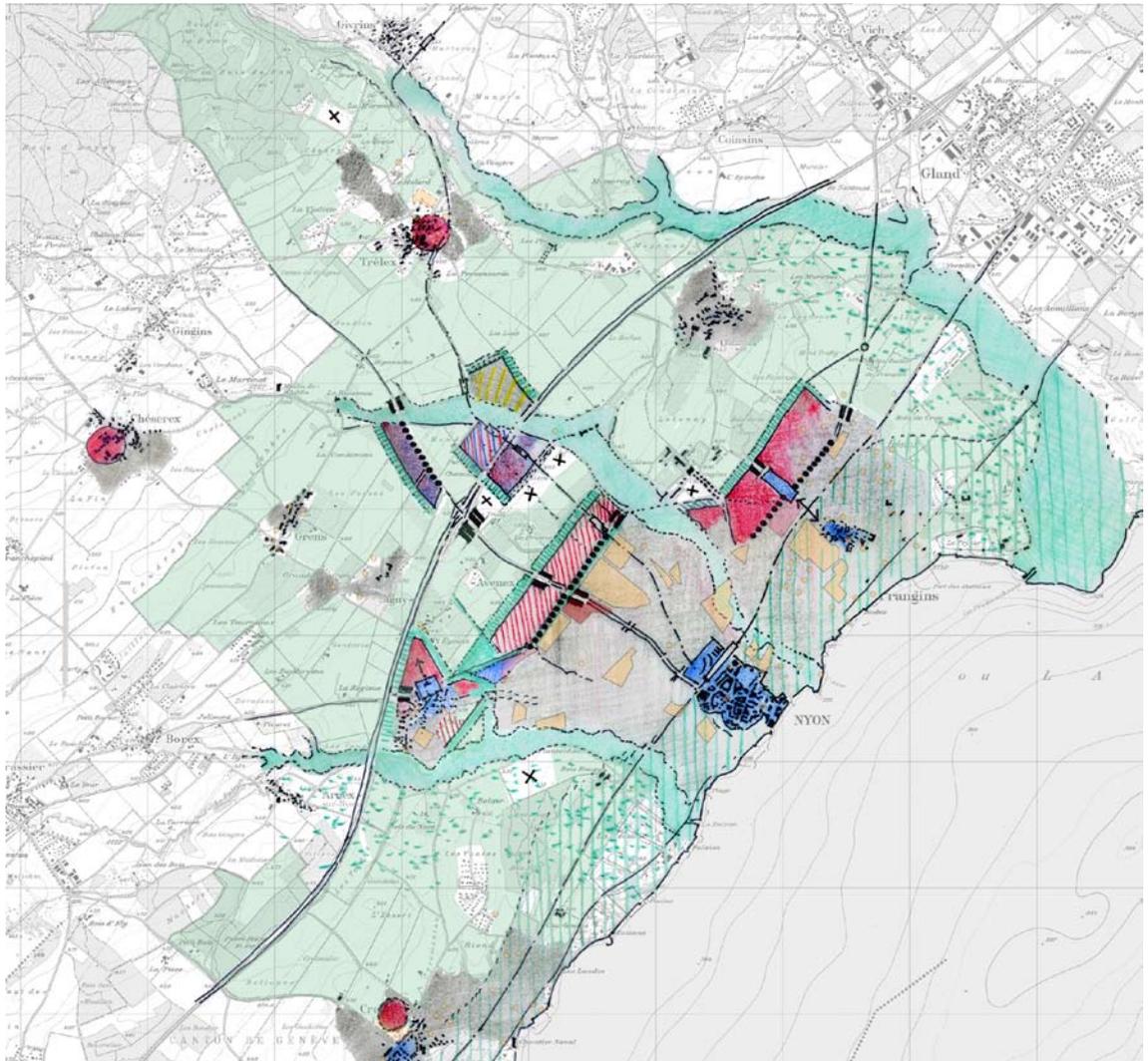
Les grandes structures vertes liées aux cours d'eau et à leur cordon boisé (Le Boiron, L'Asse, La Promenthouse), rythmant verticalement le territoire de l'agglomération compacte, sont à préserver et à mettre en valeur.

Le paysage du littoral lémanique entre le lac et les voies CFF doit rester un élément stable du paysage. La densification de l'urbanisation n'y est pas promue, le caractère vert avec la dominance de la vieille ville de Nyon y est ainsi conservé.

Pour bien définir la limite de l'agglomération compacte d'avec la campagne, un nouvel espace public est planifié dans le cadre du chantier de la route de distribution urbaine (RDU) : il s'agit du parc linéaire (boulevard urbain) situé à la limite nord de la ville de Nyon.



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



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

## LES OBJECTIFS URBANISTIQUES

Le système d'urbanisation de l'agglomération compacte est donné par une structure verticale du lac au Jura, où l'on trouve successivement le noyau ancien, un nouvel espace public central, une urbanisation de frange et une limite claire avec la campagne. Ces éléments sont reliés entre eux de manière fonctionnelle et spatiale. Dans ce cadre, chaque secteur de développement est défini de manière spécifique selon sa localisation, ses utilisations et son profil. Tous doivent faire l'objet d'une planification détaillée pour assurer la continuité avec les constructions existantes et le paysage.

Quant au développement des villages de l'agglomération de Nyon, il se fait essentiellement en renouvelant les tissus centraux existants.

## LES OBJECTIFS LIÉS AUX TRANSPORTS PUBLICS

Développer un réseau de transports publics coordonné avec l'urbanisation comme alternative à la voiture.

Les liaisons ferroviaires régionales et interrégionales représentent un atout fondamental pour l'agglomération de Nyon. Elles permettent d'offrir une correspondance toutes les 15 minutes en gare de Nyon avec, à la clé, un rabattement optimal du système de bus régional et local. Dans ce cadre, il s'agit prioritairement de développer une desserte urbaine attractive par les bus au sein de l'agglomération compacte. Les liaisons directes entre Nyon et Gland doivent satisfaire une demande croissante qui va s'accroître avec les développements attendus. Si toute l'urbanisation prévue par le SDAN se réalise, la fréquence des bus entre Nyon et Gland va être à terme de 7,5 minutes aux heures de pointe.

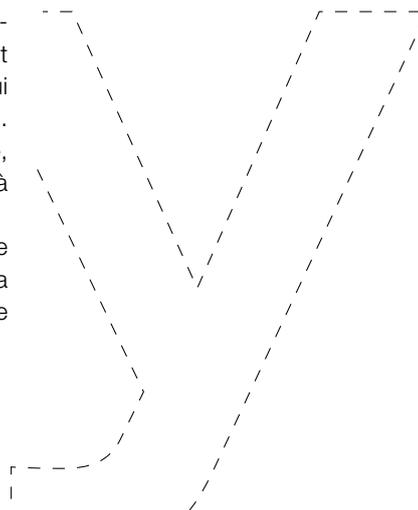
La ligne ferroviaire du NStCM est un avantage pour le développement régional. Il est prévu d'augmenter la fréquence de 30 à 15 minutes aux heures de pointe entre Nyon et Genolier (2011-2014).



## LES OBJECTIFS LIÉS AUX TRANSPORTS INDIVIDUELS MOTORISÉS

Maîtriser les transports individuels motorisés en assurant la priorité aux transports publics et à la mobilité douce.

Seule une politique régionale volontariste est à même de maîtriser les flux des transports individuels motorisés en forte croissance. Les objectifs principaux du SDAN sont la diminution de l'influence des transports individuels motorisés par la modération de la circulation dans les zones centrales et d'habitat; la réduction du nombre de places de stationnement selon le niveau d'accessibilité des transports publics; la priorité des itinéraires des transports publics sur la voirie; la réalisation de la route de distribution urbaine (RDU).



## LES PRINCIPES OPÉRATIONNELS DU SDAN

**1** Réaliser ensemble une agglomération attrayante en adoptant les orientations du SDAN et en s'engageant à les mettre en œuvre.

**2** Garantir une identité forte aux quatre secteurs clés du développement de l'agglomération de Nyon (Eysins-Nord, Nyon-Nord, La Vuarpillière – Mondre - L'Asse, Prangins-Nord).

**3** Favoriser le développement central de Crans-près-Céligny et la densification de Trélex dans le rayon de couverture de la ligne ferroviaire du NStCM.

**4** Assurer le renouvellement et le développement qualitatif des villages de campagne (Duillier, Grens et Signy-Avenex).

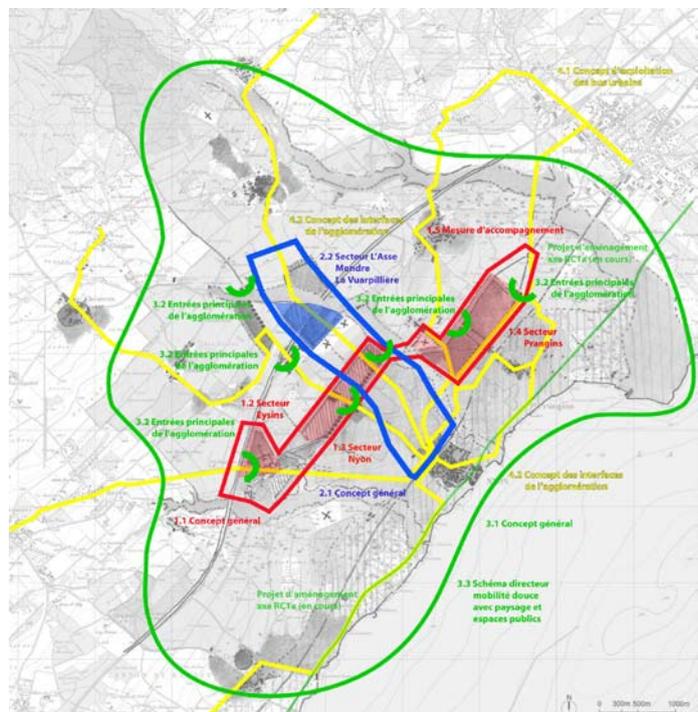
**5** Mettre en place un réseau urbain de bus performant et coordonné au niveau régional;

assurer d'excellentes correspondances avec les trains CFF; revendiquer une meilleure fréquence pour le Régio Express.

**6** Organiser une mobilité durable (distances et impacts minimaux des transports individuels motorisés) entre Nyon et Gland en utilisant les infrastructures existantes de manière optimale. Maîtriser le développement des transports individuels motorisés pour une meilleure qualité de vie dans les quartiers d'habitation et les villages.

**7** Privilégier les aménagements routiers donnant la priorité aux transports publics et à la mobilité douce; réaliser la route de distribution urbaine (RDU); proposer des aménagements satisfaisants pour la route Blanche et les jonctions d'agglomération de Nyon et Gland.

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



## LES CHANTIERS DU SDAN

Les cinq chantiers du SDAN font l'objet d'un pilotage technique et politique qui regroupe les représentants des communes, de Régionyon et du canton de Vaud. Chaque chantier définit son programme de travail et son organisation spécifiques en regroupant les acteurs publics

et privés concernés, ainsi que les financements nécessaires. Depuis 2006, plusieurs chantiers ont été engagés, permettant aux acteurs de se forger une première expérience de collaboration intercommunale sur diverses questions territoriales.

### CHANTIERS RÉALISATIONS

- |  |  |
|--|--|
| 1 Le développement urbain le long de l'axe de la RDU   | Conception directrice de la RDU (phase de finalisation); relocalisation d'une partie des terrains de la Station Agroscope Changins-Wädenswil ACW (à l'étude) |
| 2 Le développement urbain le long de l'axe du NStCM coordonnée entre le PAFVG et SD-NStCM (à l'étude)        | Conception directrice des secteurs desservis par le NStCM, coordonnée entre le PAFVG et le SD-NStCM (à lancer)   |
| 3 Le concept d'aménagement paysager des espaces publics et de la mobilité douce                              | Conception directrice terminée et validée (première étape de sa mise en œuvre en cours)  |
| 4 Le développement des transports publics  | Intégration des résultats de l'étude régionale préalable au développement des lignes de bus suburbaines (en cours)   |
| 5 L'organisation et la gestion générale, ainsi que la valorisation et la promotion des secteurs stratégiques | Coordination des ICFF (étude réalisée); réflexion sur l'optimisation de l'organisation (en cours)  |

RDU: route de distribution urbaine  
PAFVG: Projet d'agglomération franco-valdo-genevois  
SD-NStCM: schéma directeur intercommunal du périmètre du chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez  
ICFF: installations commerciales à forte fréquentation

## LE DÉVELOPPEMENT URBAIN LE LONG DE L'AXE DE LA RDU

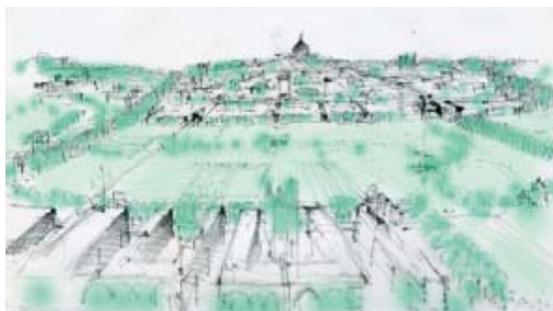
La route de distribution urbaine (RDU) découle d'un concept d'aménagement et d'exploitation de la frange urbaine nord de l'agglomération compacte (Eysins, Nyon et Prangins). Elle associe de diverses manières la circulation, le bâti et le paysage.

La RDU représente l'entrée principale de l'agglomération. Les flux automobiles sont organisés et contrôlés à partir de cet axe, avec des accès principaux aux centres et des passages directs aux nouveaux secteurs de développement. Son but est de réduire les nuisances liées aux transports individuels motorisés à l'intérieur des quartiers actuels et futurs, ainsi que de favoriser le développement des transports publics et de la mobilité douce.

Ce chantier établit également les objectifs d'image et de qualité urbaine du SDAN. La RDU n'est pas un « tuyau » à voitures, mais une voie à forte valeur d'image, avec un caractère urbain. De par ses aménagements, elle a comme fonction de créer des ambiances de haute qualité permettant à la frange nord de l'agglomération compacte d'être perçue comme un espace public différencié selon les secteurs traversés, avec une intégration poussée aux contextes bâtis et aux paysages. A Eysins, son

rôle est d'unifier deux entités villageoises grâce à une structure paysagère qui pénètre entre les constructions devant accueillir les activités tertiaires planifiées. A Nyon, il s'agit de définir un nouvel espace urbain fixant la limite nord de l'agglomération.

A Prangins, les infrastructures de la RDU vont rapprocher le centre de la commune des rives du lac. Cette situation doit également créer un élément de composition essentiel au dynamisme économique de ce territoire (accueil d'activités tertiaires de haut niveau) et promouvoir un développement qualitatif des nouveaux quartiers.



### LES OBJECTIFS DE LA RDU

Urbanisation Densification des constructions dans des secteurs de développements nouveaux ou existants.

Socio-économie Accueil d'activités tertiaires de haut niveau et de conditions cadres favorables à leur développement (crèches, services de proximité, logements...).

Paysage Intégration paysagère et limite précise du développement urbain.

Environnement Remise à ciel ouvert de rivières temporaires, création d'espaces verts et de détente, renforcement des couloirs biologiques.

Mobilité Offre attractive en transports publics, création d'infrastructures favorables à la mobilité douce, limitation du trafic automobile dans les centres (en interaction avec les chantiers 3 et 4 du SDAN).

## **LE DÉVELOPPEMENT URBAIN LE LONG DE L'AXE DU NSTCM**

Il est nécessaire de lier de façon systématique les nouvelles urbanisations et l'offre en transports, que ce soit au niveau quantitatif (demande) ou qualitatif (intégration des haltes au contexte urbain). L'amélioration de la ligne ferroviaire du NStCM (cadence de 15 minutes entre Nyon et Genolier dès 2011-2014, temps de parcours, accessibilité à la zone de loisirs jurassienne...) permet d'imaginer un développement plus soutenu de la zone Asse-Mondre-Vuarpillère, destinée à accueillir un secteur d'emplois important. La réalisation de ce chantier est coordonnée avec le schéma directeur intercommunal du NStCM.

## **LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT PAYSAGER DES ESPACES PUBLICS ET DE LA MOBILITÉ DOUCE**

Ce chantier définit l'organisation et le façonnage du paysage. Il est fondamental pour composer une identité forte à l'agglomération de Nyon (renforcement des identités locales, pénétrantes de verdure, parcs et espaces publics reliés avec les réseaux de mobilité douce, mise en valeur du paysage...). Il permet l'aménagement des entrées principales de l'agglomération compacte et la réalisation d'un schéma directeur de la mobilité douce, en relation avec la mise en valeur des espaces publics et paysagers. La conception directrice, approuvée par les Municipalités au printemps 2009, permet de passer à la phase de concrétisation.

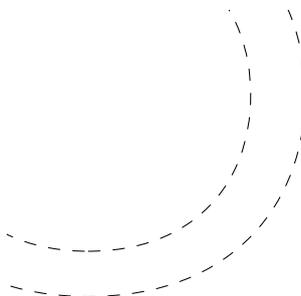
## **LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS**

Le développement des transports publics de l'agglomération de Nyon nécessite une réorganisation à la fois locale, régionale et cantonale. C'est pourquoi ce chantier est à réaliser conjointement avec la concrétisation de la RDU, la réorganisation en cours des lignes de bus du district et les actions du Service de la mobilité de l'Etat pour la mise en place de la communauté tarifaire. Il est également interdépendant des chantiers et des projets planifiés au sein des différentes entités territoriales voisines (SD

Gland-Vich et Asse & Boiron). L'étude régionale de réorganisation des lignes de bus, terminée fin 2009, va permettre de cerner les conditions spécifiques du développement pour le SDAN.

## **ORGANISATION ET RÈGLES DU JEU POUR LA VALORISATION ET LA PROMOTION DES SECTEURS STRATÉGIQUES**

Ce programme constitue une action transversale organisant les chantiers et l'agencement des projets du SDAN. D'un côté, son but est de définir les règles du jeu concernant la promotion des secteurs stratégiques auprès des investisseurs potentiels, sans oublier les bases d'une stratégie foncière des collectivités pour le développement des secteurs clés de l'agglomération de Nyon (Eysins-Nord, Nyon-Nord, La Vuarpillière — Mondre — L'Asse, Prangins-Nord). De l'autre côté, il s'attache à organiser les nouvelles pratiques inhérentes à une collaboration intercommunale, en partenariat avec Régionyon et le canton de Vaud.



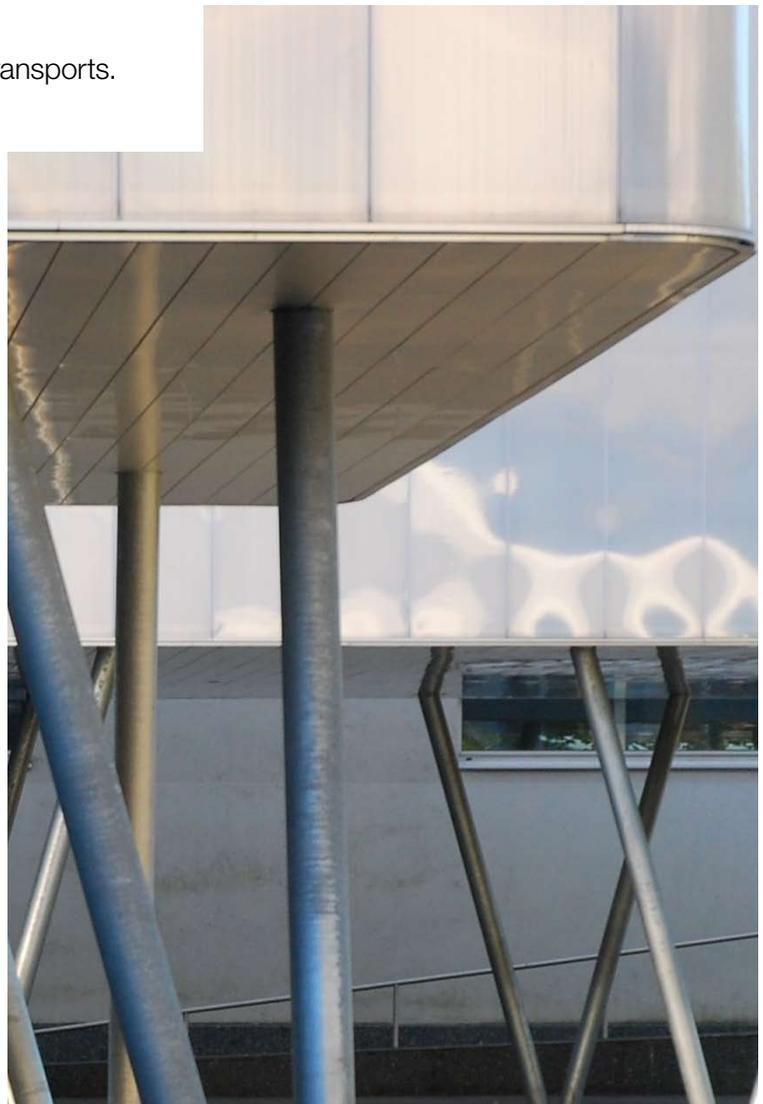
---

## LES PROJETS DU SDAN

Des chantiers du SDAN découlent des projets — intercommunaux et parfois communaux — dont la concrétisation s'inscrit dans une dynamique régionale. Nombreux, ils couvrent des réalisations très diverses :

- 1 équipements et espaces publics,
- 2 réalisation de quartiers,
- 3 réseaux de transports publics et de mobilité douce,
- 4 requalification des axes de transports.

Les Municipalités donnent la priorité aux ouvrages à mettre en œuvre sur leur territoire. Elles sollicitent également le groupe technique du SDAN pour des recommandations concernant des projets indépendants de sa stratégie et contribuant à la réalisation d'objectifs régionaux.



## CONCLUSION

---

Les chantiers et les projets du SDAN sont le résultat d'un travail intercommunal, régional et cantonal. Cette démarche itérative découle de leur complexité de concrétisation et de mise en œuvre. Ce procédé nécessite de disposer de bases de travail claires et renforcées, qui sont données par le SDAN et par l'établissement de sa nouvelle convention. Ces engagements ne diminuent pas les prérogatives des communes y participant. Au contraire, ils établissent une dynamique favorisant l'échange, le partenariat et la collaboration pour un traitement concerté des chantiers et des projets de développement de l'agglomération de Nyon.

### **COMITÉ DE PILOTAGE POUR LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'AGGLOMÉRATION DE NYON (COPIL)**

Jean-Claude Mermoud — *Conseiller d'Etat, chef du Département de l'économie, Etat de Vaud (président)*

Claude Dupertuis — *Municipal de l'urbanisme, des travaux et de l'environnement, Nyon (vice-président)*

Martine Baud — *Municipale de l'urbanisme, Prangins*

Elisabeth Ruey-Ray — *Municipale de la police et de la mobilité, Nyon*

Gérald Cretegy — *Responsable du Département développement territorial, Régionyon*

Hector Chambaz — *Syndic de Duillier*

Paul Würsch — *Syndic de Grens*

Alain Porraro — *Municipal de Signy-Avenex*

Paul Müller — *Syndic d'Eysins*

Antonio Bilardo — *Syndic de Trélex*

Gérald Bussy — *Syndic de Crans-près-Céligny*

Federico Molina — *Service de la mobilité, Département des infrastructures, Etat de Vaud*

### **GROUPE TECHNIQUE**

Patrick Freudiger — *Secrétaire régional, Régionyon*

Hubert Silvain — *Service de l'urbanisme, Nyon*

Christian Exquis — *Groupe opérationnel des pôles, Service du développement territorial, Etat de Vaud*

## **LEXIQUE**

ACW — station fédérale de recherche Agroscope Changins Wädenswil

CFF — chemins de fer fédéraux

COFIL — comité de pilotage

ICFF — installations commerciales à forte fréquentation

NStCM — chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez

PAFVG — projet d'agglomération franco-valdo-genevois

PDCn — plan directeur cantonal

PDRN — plan directeur régional du district de Nyon

RDU — route de desserte urbaine

SD — schéma directeur

SDAN — schéma directeur de l'agglomération yonnaise

SD-NStCM — schéma directeur intercommunal du périmètre du chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez



