REGION NYON
CONSEIL REGIONAL
DU DISTRICT DE NYON

Nyon, le 28 septembre 2006

Au Conseil intercommunal du district de Nyon

Préavis du Comité de direction n°22-2006

Concerne : Demande de crédit d'un montant de CHF 35'000.- pour soutenir la réalisation du plan partiel d'affectation (PPA) et du plan directeur localisé pour le périmètre de la gare de Coppet

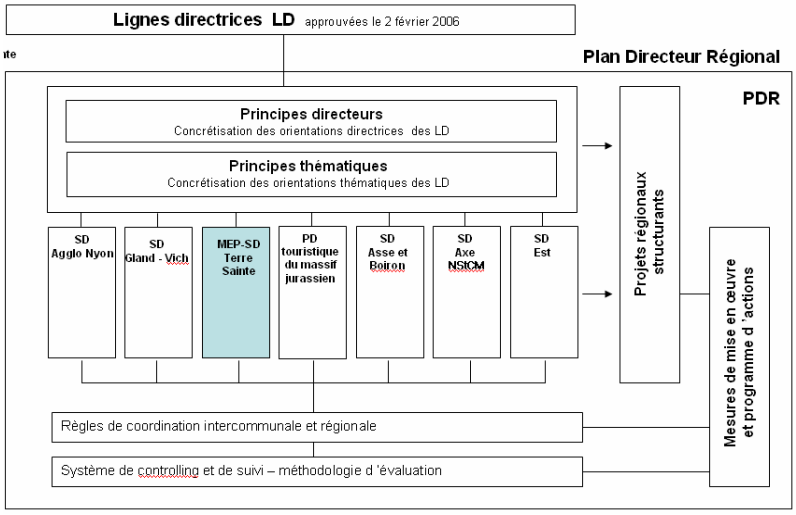
---

Responsable : Gérald Cretegny

Monsieur le Président,
Mesdames, Messieurs les conseillers,

1. Historique et contexte

Le secteur de la gare, à proximité immédiate du bourg de Coppet, est entièrement situé sur le territoire communal de la commune de Coppet; les terrains qui présentent un gros potentiel de développement sont en zone intermédiaire ou agricole. Ils profitent d'une localisation en relation directe avec la gare, ce qui leur confère un caractère stratégique. La volonté cantonale, exprimée dans le projet de plan directeur cantonal, ainsi que celle de la région exprimée dans les lignes directrices du plan directeur régional adoptées en 2006, consiste dans les deux cas, à valoriser ce type de secteur.



Ce projet de valorisation de la gare de Coppet est issu de la réflexion engagée en Terre Sainte (MEP 2005-2006) qui a débouché sur la concrétisation de deux démarches : d'une part la réalisation d'un schéma directeur intercommunal (préavis n°21-06) et d'autre part, celui du changement d'affectation du périmètre de la gare, objet du présent préavis.

La densité de l'urbanisation, autour de la gare de Coppet et dans un périmètre plus large, est dans l'ensemble plutôt faible. Le site de la gare et de ses environs présente plusieurs qualités intrinsèques remarquables sur les plans de sa localisation, de son environnement et du paysage. Le bourg, le château avec son allée arborée ainsi que son parc, sont très proches de la gare ; ils constituent des lieux chargés d'histoire. Cette situation particulière confère au périmètre un caractère « culturel » très important, renforcé par les implantations récentes réalisées au château de Coppet (Forum européen de Coppet, Institut européen de l'Université de Genève).

La gare de Coppet bénéficie depuis quelques années d'une excellente desserte rail qui la place à moins de 10 minutes de Genève (Cornavin). Coppet constitue la tête de ligne du RER de l'agglomération genevoise En direction de Lausanne et Nyon, Coppet profite également de liaisons directes qui sont toutefois considérées par les usagers comme moins performantes.

Une réflexion simultanée à deux échelles territoriales : celle intercommunale pour l'élaboration d'une vision stratégique du développement de la Terre Sainte d'une part, et celle plus locale pour la valorisation du périmètre de la gare de Coppet d'autre part, a été entreprise entre septembre 2005 et juin 2006. Les résultats des concours d'urbanisme[1] ont été présentés au collège des Rojalets en juin dernier. Un lauréat a été distingué pour sa proposition relative à la valorisation de la gare de Coppet. (Cf proposition synthétisée dans l'annexe 1).

Pour établir le changement d'affectation du secteur de la gare, la commune va poursuivre le partenariat engagé avec la région (Conseil régional) et le canton (Groupe opérationnel des pôles). En effet, le périmètre est destiné à rejoindre les pôles économiques d'intérêt cantonal, de plus Coppet s'inscrit comme le pôle régional du bassin de vie de la Terre Sainte (lignes directrices du plan directeur régional).

2. Description du projet

Le périmètre de la planification est déterminé de manière indicative (Cf annexe 2). L'étude pourra conduire à d'éventuels ajustements. Dans tous les cas, elle prendra en considération les relations avec les secteurs voisins tels que la frange lacustre, le bourg, le château et son parc et les quartiers résidentiels riverains.

L'étude du PPA & PDL s'emploiera à valoriser le fort potentiel du site et à répondre au caractère exemplaire requis et à la haute qualité attendue pour le développement de ce secteur de développement stratégique.

L'élaboration du PPA & PDL suivra les différentes phases ci-après :

2.1 Accessibilité au secteur de la gare

Cette étude doit déterminer les possibilités d'accessibilité aux terrains à urbaniser de part et d'autre de la gare et à l'interface de la gare proprement dite (y.c. P+R). Elle évaluera les incidences pour les secteurs environnants (quartier résidentiel à l'ouest, préservation du parc à l'est, relation gare – château – bourg – lac). Les concepts d'accès développés dans le cadre des MEP par les deux lauréats seront confrontés. L'opportunité d'un passage sous-voie, au sud du secteur, sera évalué.

[1] Mandats d'études parallèles : vision stratégique du développement intercommunal de la Terre Sainte et valorisation de la gare de Coppet – rapport final juin 2006.

2.2 Etude préliminaire AT/AF sur terrains à bâtir[2]

On considère que le projet issu des MEP constitue l'esquisse d'aménagement (éventuellement corrigé à partir des conclusions du point 1 ci-dessus). Le géomètre devra évaluer les incidences foncières et les coûts d'équipement liés au projet, afin de formuler des démarches foncières adaptées au contexte. A cette occasion, la municipalité précisera les modalités de financement qu'elle souhaite mettre en œuvre dans la planification et l'équipement de ce secteur.

2.3 Choix des outils d'aménagement

A l'issue des phases précédentes, les principes d'accès et la position des propriétaires pourront être arrêtés. Deux cas de figure sont envisageables, indépendamment de la démarche foncière :

- Une part des propriétaires souhaite valoriser leur terrain à court terme (cas probable, la partie en aval des voies a déjà fait l'objet de prospection de la part du propriétaire avec une entreprise générale). Dans ce cas, il est probablement souhaitable de procéder directement par PPA ou plan de quartier en affectant l'ensemble des terrains autour de la gare.

- Une part des propriétaires souhaite attendre avant de valoriser leur bien-fonds ; dans ce cas de figure, il est jugé nécessaire de garder des options ouvertes pour des principes d'implantation très différents dans l'attente de connaître les utilisateurs potentiels. Dans ce cas, il est préférable de recourir à un plan directeur localisé (PDL) et à un PPA sommaire comprenant des périmètres à traiter ultérieurement par plans de quartier de compétence municipale (PQCM). Ce système a l'avantage de préciser les objectifs quantitatifs et qualitatifs d'aménagement tout en laissant une bonne marge de manoeuvre pour adapter la réglementation à des projets particuliers. En corollaire, l'obligation de PQCM permet de garantir la cohérence d'aménagement sur des périmètres constituant une unité urbanistique, cela au moment où les besoins seront connus, et par une procédure simplifiée.

Le choix entre ces deux démarches se fera dans le cadre de l'étude préliminaire. On peut toutefois estimer que les coûts de planification seront sensiblement les mêmes étant donné que dans le deuxième cas, les dispositions du PPA seront assez sommaires. Dans tous les cas, il est attendu des propositions pour permettre de garantir la qualité des destinations et des réalisations sur ce site exceptionnel d'intérêt régional et cantonal.

2.4 Projet d'aménagement

Le projet devra proposer des affectations et typologies du bâti par secteur, en relation avec le concept de mobilité et d'accessibilité.

Des propositions devront être faites sur le développement de l'aménagement du secteur de la gare et le fonctionnement de l'interface ainsi que la localisation et traitement du P+R.

Le projet identifiera les connexions avec le réseau de mobilité douce, établira des principes de traitement paysager et d'aménagement des espaces publics. Il en sera de

[2] AT aménagement du territoire / AF amélioration foncière. Cf annexe 3 cahier des charges géomètre secteur de la gare de Coppet

même pour les propositions environnementales générales et les mesures écologiques particulières des constructions.

Le projet se traduira dans une maquette de travail (fond de plan fourni par le mandant).

2.5 Etude d'impact (EIE)

En raison notamment du parking d'échange, l'établissement de l'étude d'impact doit se faire parallèlement à la mise au point du projet d'aménagement, de manière itérative.

Il s'agira de rechercher et mettre les données de trafic sur les axes concernés par le pôle de la gare et de procéder à une simulation des charges de trafic futures en fonction des données du projet et du développement régional. Il faudra mettre en évidence les problèmes de fluidité et de capacité, et le cas échéant formuler des propositions d'adaptation de voies ou carrefour pour résoudre les problèmes.

L'évaluation des nuisances sonores du train et du réseau routier en fonction de l'état actuel et des projections futures sera établie. Estimer les mesures d'accompagnement du projet pour adaptation du bâti, mesures de protection et/ou dispositions de précaution dans le règlement d'aménagement.

Les éventuels impacts sur les milieux naturels et la biodiversité, l'appréciation des impacts sur le paysage, le patrimoine, l'urbanisation et la vie socio-économique seront entrepris.

2.6 PDL et PPA

Les plans du PPA et du PDL comprendront :

- plan général d'organisation spatiale 1:1000
- illustrations d'aménagement alternatives (min. 2 par secteur) 1:500
- coupes générales caractéristiques 1:500 avec indication des gabarits
- coupes ou croquis sur espaces publics principaux (rues, places, dégagements publics) 1:200
- références illustratives utiles
- objectifs, principes et mesures d'aménagement

L'établissement d'un PPA simplifié comprendra :

- Un plan général avec les différentes zones (zones constructibles globales sans périmètres d'implantation des constructions, à préciser dans le cadre de PQCM à établir ultérieurement au fur et à mesure des projets de réalisation par secteur) et indications d'aménagements obligatoires ou indicatifs.
- règlement sur les constructions et les aménagements (règles générales, distinguant les dispositions impératives de celles pouvant faire l'objet d'adaptation par le biais de PQCM) avec indications sur les destinations (de qualité) par sous-secteur et, le cas échéant, les destinations exclues.
- rapport d'aménagement selon art. 47 OAT (éventuellement combiné au rapport d'impact).

2.7 Légalisation

La procédure de légalisation sera précédée par l'examen des préavis des services de l'Etat et de la prise de position des CFF.

Le COPIL du schéma directeur intercommunal sera également consulté en raison du caractère régional de l'aménagement du périmètre de la gare de Coppet.

La prestation du groupement des mandataires s'achèvera à la mise à l'enquête publique. L'examen et le traitement des éventuelles oppositions feront l'objet de prestations indépendantes convenues en temps utile.

3. Le montage financier, l'organisation et le calendrier

Le coût de l'étude se décompose comme suit :

1	Urbaniste chef de projet	CHF	120'000.—
2	Etudes environnementales (EIE)	CHF	29'500.—
3	Maquettiste (offres de 13'175 à 17'210)[3]	CHF	17'210.—
4	Ingénieur géomètre (offres de 17'800.-, 26900.- 67'200.-)	CHF	67'200.—
	Total HT	CHF	233'910.—
	TVA 7.6%	CHF	17'777.—
	TOTAL	**CHF**	**251'687.—**
	Arrondi à	**CHF**	**252'000.—**

Répartition entre les partenaires

Participation du crédit des pôles de l'Etat de Vaud, sous condition de l'acceptation des chefs de département (DEC, DIRE)	CHF	85'000.—	HT
Participation du Conseil Régional sous condition de l'acceptation du Conseil Intercommunal	CHF	35'000.—	HT
Participation de la Commune de Coppet sous condition de l'acceptation du Conseil communal	CHF	113'910.—	HT

Le démarrage de l'étude est conditionné par l'acceptation du crédit par le Conseil communal de Coppet qui interviendra le 23 octobre 2006.

La fin de l'étude préliminaire est prévue en avril 2007 ; le dépôt du dossier à l'examen préalable est programmé pour en fin 2007.

La commune pourra, le moment venu, très certainement obtenir une participation financière des propriétaires aux frais financiers engagés pour les études de changement d'affectation et pour faire face aux besoins d'équipement du périmètre. La commune de Coppet pourra alors récupérer la mise de fonds des collectivités publiques. Elle pourra rembourser au fonds d'investissement régional la somme engagée par le Conseil régional. Une convention particulière, entre la commune de Coppet et le Conseil régional, précisera les termes de l'appui financier de la région au projet de valorisation de la gare de Coppet.

Les études de valorisation de la gare de Coppet seront coordonnées par le COPIL de Terre Sainte au niveau de ses grandes étapes (cahier des charges, accessibilité à la gare et concept final).

[3] Le choix d'un maquettiste ou d'un géomètre a fait l'objet d'un appel d'offres sur invitation. Le montant le plus élevé a été considéré pour le présent préavis dans l'attente d'un choix définitif du mandataire.

Les travaux d'élaboration du PDL-PPA du périmètre sont suivis par un comité de pilotage politique ad'hoc constitué de représentants de la communes et d'un représentant de la région et de représentants de services de l'Etat (SAT, SM). Un groupe technique restreint (CR, SAT, SM) accompagne les travaux du groupe politique ad'hoc dans le suivi des mandataires.

4. Conclusion

Le développement de ce site a une importance primordiale sur l'organisation du territoire de la Terre Sainte. La valorisation de la gare de Coppet est l'objet d'une démarche qualitative qui s'est traduite par un concours préliminaire d'urbanisme (MEP). Nous avons tenté de réunir, au travers de la démarche proposée, les meilleures garanties pour un développement de qualité de ce périmètre.

Le secteur stratégique de la gare de Coppet pourra rejoindre très rapidement les autres secteurs de pôles de développement de la région de Gland & Vich ainsi que ceux du périmètre de l'agglomération nyonnaise. Le secteur de Coppet pourrait même, si les conditions sont réunies, connaître un essor plus rapide que les autres secteurs stratégiques. Le pôle de Coppet s'inscrit dans le schéma directeur de la Terre Sainte qui lui-même est partie prenante de la construction du nouveau plan directeur régional du district.

Le Conseil intercommunal du district de Nyon

vu le préavis du comité de direction n° 22-2006 relatif à la demande de crédit d'un montant de CHF 35'000.- pour soutenir la réalisation du plan partiel d'affectation (PPA) et du plan directeur localisé pour le périmètre de la gare de Coppet

ouï le rapport de la commission de gestion et finances

ouï le rapport de la commission ad'hoc

attendu que ce point a été régulièrement porté à l'ordre du jour

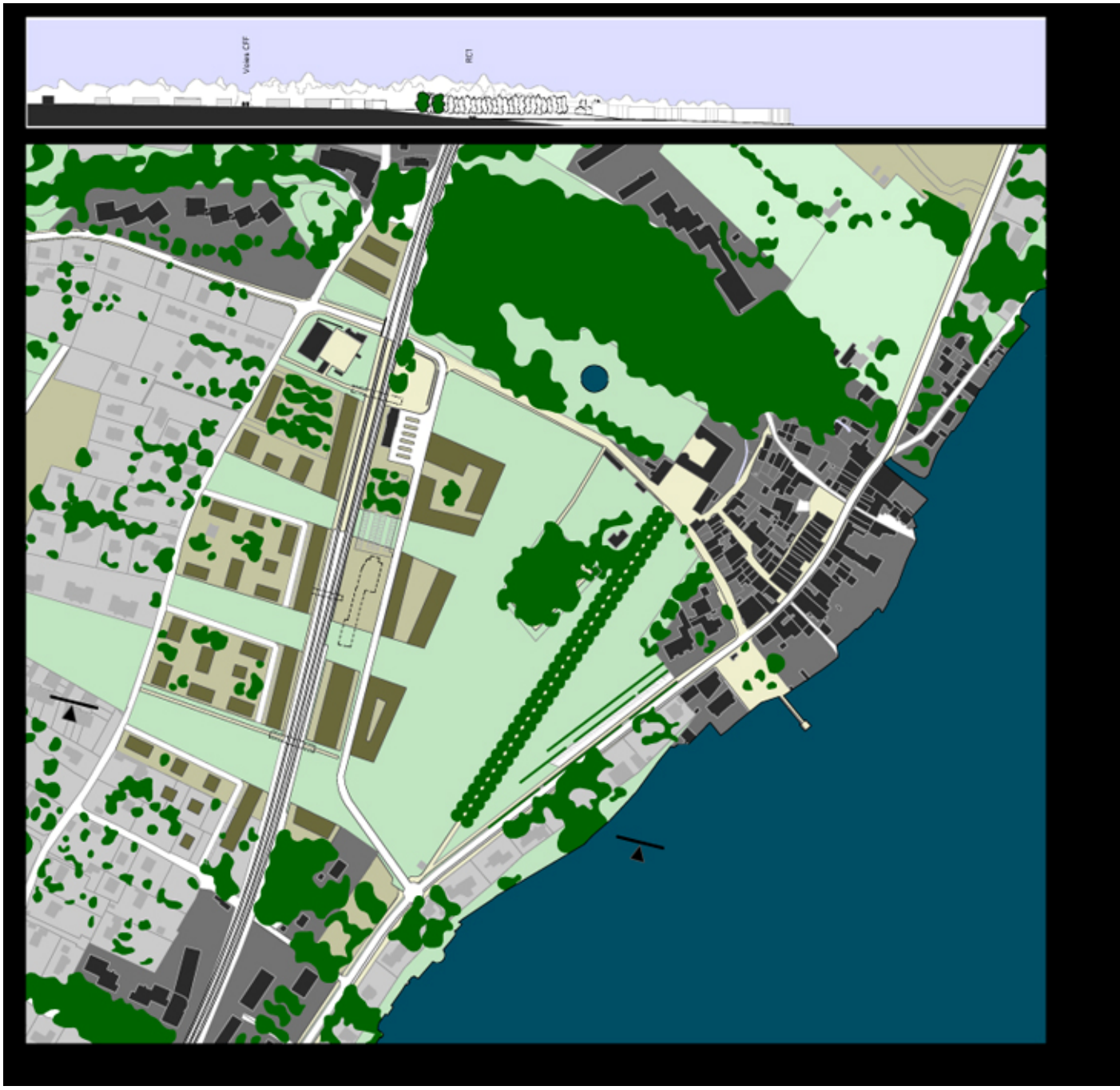
décide d'accorder le crédit de CHF 35'000.- pour soutenir la réalisation du plan partiel d'affectation (PPA) et du plan directeur localisé pour le périmètre de la gare de Coppet

d'imputer le montant total de CHF 35'000.- sur le compte de fonds d'investissement

Ainsi délibéré par le Comité de direction dans sa séance du 28 septembre 2006, pour être soumis à l'approbation du Conseil intercommunal du district de Nyon

Au nom du Comité de direction

Le Président — Le Secrétaire

Pierre-André Romanens — Patrick Freudiger

Annexe 1 Proposition du lauréat des MEP pour le périmètre de la gare de Coppet