



Schéma directeur intercommunal Gland-Vich

Réaménager l'espace et se donner le temps de construire le futur

Vich et Gland souhaitent promouvoir leurs intérêts communs au sein d'une région marquée par un développement démographique important et répondre aux attentes des citoyens soucieux de l'évolution de leur cadre de vie.

Les terrains du site 1C rattachent les communes de Gland et de Vich au Pôle de développement du district de Nyon, l'un des pôles mis en place par le canton de Vaud pour appuyer sa stratégie d'aménagement du territoire et de création d'emplois.

La première étape de Rail 2000 a considérablement renforcé le rôle de la gare de Gland qui dessert un bassin de population de 20'000 habitants, avec une liaison toutes les 30 minutes vers Genève et Lausanne.

Les défis du développement démographique et de la mobilité rendent indispensable la collaboration entre les communes, la région et l'Etat.

Les objectifs du Schéma directeur intercommunal

Le Schéma directeur intercommunal Gland-Vich répond aux questions concernant l'environnement, le cadre de vie, la mobilité, l'évolution économique et démographique. Afin de dépasser le stade du développement chaotique de ces dernières années, il s'appuie sur les principes suivants :

- Valoriser les terrains de Gland-Ouest et de Vich en favorisant la construction de quartiers de logements et la création d'emplois par l'implantation d'entreprises de qualité.
- Assurer la qualité de vie en organisant les nouvelles zones d'aménagement et en planifiant les équipements et les services collectifs nécessaires.
- Gérer les déplacements sous toutes leurs formes, y compris la mobilité douce (piétons, vélos), et le développement des transports publics.
- Orienter les actions futures tout en conservant une capacité d'adaptation à l'évolution socio-économique de ces prochaines années.
- Inscrire le développement de Gland-Vich dans le cadre de la région.
- Servir de charte de référence pour les principaux acteurs concernés: les municipalités des communes, le Conseil régional du district de Nyon et l'Etat de Vaud.



Le périmètre du schéma directeur

Afin d'assurer la cohérence du Schéma directeur intercommunal, son périmètre coïncide avec les composantes existantes du territoire des deux communes. Il est délimité :

- Au Nord, par le centre de Vich.
- A l'Ouest, par le vignoble et la limite du territoire communal de Vich, puis par le cordon boisé de la Serine et de la Promenthouse sur le territoire de Gland.
- Au Sud, par la route du Lac,
- A l'Est, par l'avenue du Mont-Blanc, à Gland, puis par la rue de la Duda, à Vich.



Créer un espace à vivre



Le site de Gland-Vich a la forme d'une grande clairière bordée par les cordons boisés de la Serine et de la Promenthouse, à l'Ouest, de la Dullive et du Lavasson, à l'Est. Ces structures sont caractéristiques du paysage lémanique: elles se répètent régulièrement dans la région. Le territoire est marqué par des réseaux naturels et construits (cours d'eau, axes de communication), parallèles ou perpendiculaires au Jura et au Léman.

La croissance des localités s'est insérée dans ce paysage, en bandes parallèles au lac, jusqu'ici surtout en direction de l'Est. Le schéma directeur s'appuie sur l'ensemble de ces éléments pour définir la frontière de l'urbanisation, à l'Ouest:

- Un vaste espace agricole est préservé entre la ville et le cordon boisé de la Promenthouse. Le projet maintient ainsi une des qualités majeures du paysage actuel.
- Parcs bâtis et jardins assurent un passage en dégradé de la zone urbaine à la zone agricole.
- Les jardins qui s'insèrent dans les zones bâties:
 - permettent à la population de profiter largement d'un environnement naturel exceptionnel;
 - servent de supports à la mobilité douce (vélos et piétons);
 - constituent l'articulation ville-campagne des nouveaux quartiers dont elles valorisent le cadre de vie.

Un réseau de jardins

L'alternance des pièces bâties et des jardins forme la structure du pôle de développement. A chaque pièce correspond un jardin qui sert d'espace public et développe une ambiance particulière liée à son contexte. Quelques exemples:



Jardin des écoliers, complétant les installations de détente existantes, le long de la rue des Tuillières, à proximité des groupes scolaires.

Jardin des voyages, avec une plateforme arborisée, de part et d'autre des voies CFF, intégrant la route de Nyon.



Jardin des vergers, sur la commune de Vich, de part et d'autre de la route de Begnins.

Jardin des clairières, à l'extrémité ouest de chaque pièce bâtie, pour marquer la fin de la zone urbanisée par un filtre végétal.



Equilibrer la croissance démographique et l'emploi



-  Secteur mixte 1 (Parc bâti):
Habitation, Activité
-  Secteur mixte 2:
Habitation, Activité
-  Secteur mixte 3:
Activité, Services
-  Secteur mixte 4:
Industrie, Artisanat, Activité
-  Jardin agricole, espace public
-  Secteur de protection
des batraciens
-  Planification ultérieure



Le but est d'assurer le bien-être de la population en lui procurant logements et emplois, grâce à l'implantation progressive d'entreprises, de nouveaux quartiers d'habitations et des services et équipements publics correspondants.

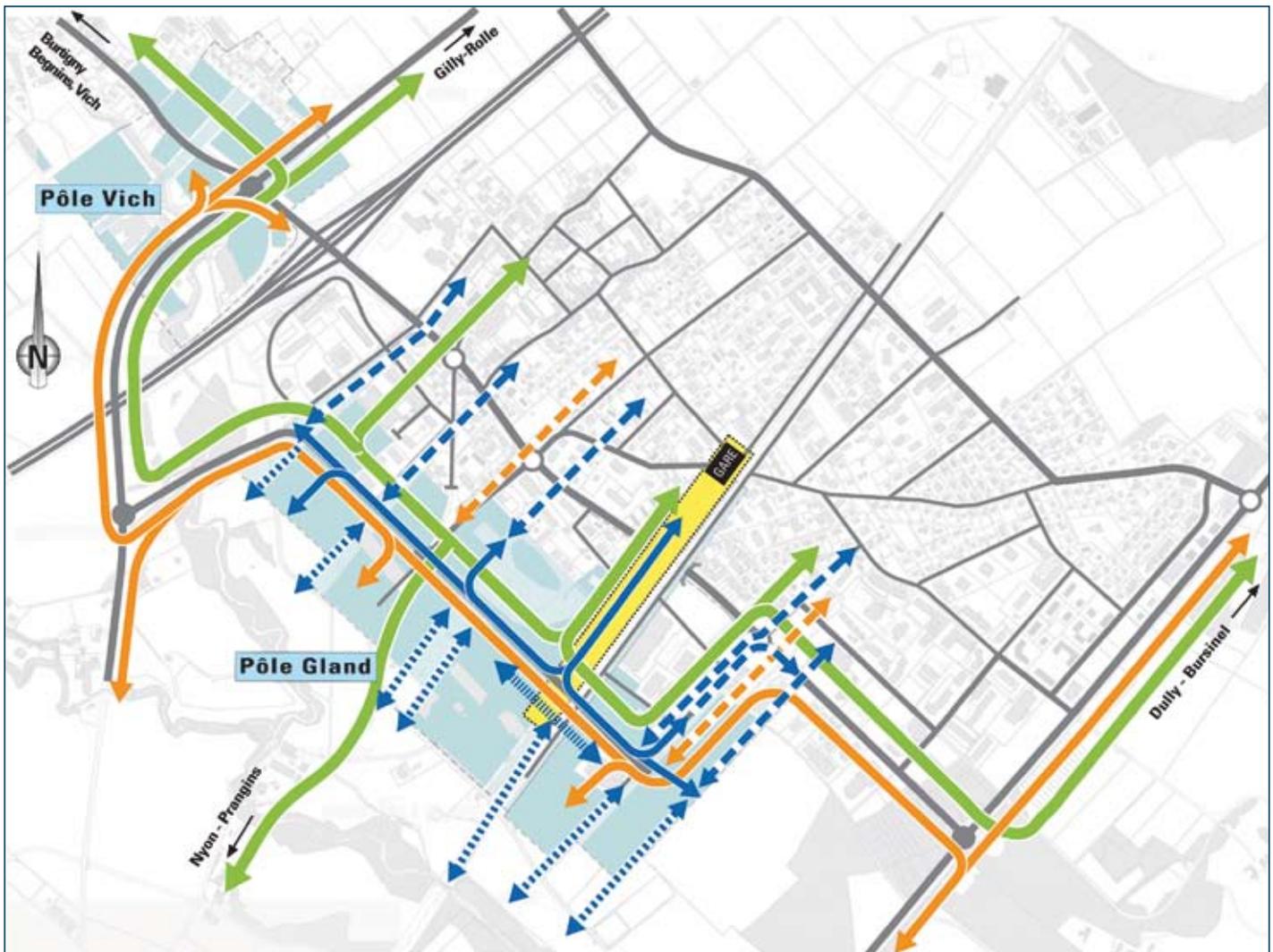
Le développement de Gland-Ouest et de Vich devrait permettre d'accueillir environ 2500 nouveaux habitants et 2500 nouveaux emplois dans les 15 prochaines années.

Le schéma directeur propose une mixité équilibrée: 50% de logements et 50% d'activités dans les secteurs des parcs

bâti, à l'exception de la zone qui borde la plate-forme des CFF, à Gland, et de celle qui longe l'autoroute, à Vich, où l'on favorisera l'implantation d'activités.

Ces parcs bâtis peuvent accueillir aussi bien des sièges de sociétés (activités tertiaires, de recherche, etc.) que des ensembles de logements de différents types (PPE, logements à loyer libre, logements à loyer modéré, etc.) ou des équipements collectifs pour répondre à des besoins complémentaires: écoles, sports, loisirs, etc. Le but est de favoriser la vie sociale en évitant de créer des quartiers à fonction unique.

Développer la mobilité douce et les transports publics



Tout a été envisagé pour faire du nouveau pôle une zone facilement accessible et tranquille à la fois. Piétons et transports publics y auront la priorité. Un accès direct au réseau routier sera assuré par le nord et par le sud. La liaison motorisée avec le centre ville de Gland sera limitée.

Le site est idéalement placé, à proximité de la gare CFF de Gland, (où convergent également les bus régionaux), et des grands axes routiers, l'autoroute et la route du Lac.

Cette situation a permis de développer le concept de déplacements synthétisé dans la figure ci-dessus. Ce concept a pour objectif de:

- Favoriser au maximum la mobilité douce et l'accès au site par les transports publics.
- Eviter toute augmentation de trafic sur l'avenue du Mont Blanc, déjà saturée en périodes de pointe.

Il prévoit en particulier:

- Une liaison de transports publics fréquente et directe entre le pôle et la gare CFF, en développant le réseau actuel des bus urbains et régionaux.
- Une amélioration du giratoire de la Bichette et des aménagements du réseau routier entre le giratoire et la jonction de l'autoroute.
- Une liaison multimodale, intégrant les parcours piétons et deux-roues, entre le pôle et la gare CFF.
- Une nouvelle route collectrice traversant le pôle et le reliant à la route de l'Etraz, au Nord, et à la route du Lac, au Sud. L'accès motorisé à l'avenue du Mont Blanc est en revanche limité à une seule possibilité de liaison avec le centre ville de Gland pour chaque secteur situé au Nord et au Sud des voies CFF.
- Un réseau de parcours pour les piétons et les deux-roues et des zones 30km/h à l'intérieur du pôle.

Plateforme d'échanges multimodaux comportant:

- la gare CFF
- les terminus de lignes de bus régionales
- l'arrêt gare principal du bus urbain (TUG)
- un parking P+R
- les liaisons d'accès des TP sur le pôle
- les liaisons deux-roues sur le pôle
- les liaisons piétonnes sur le pôle

TI (transports individuels):

- des accès "verticaux" au réseau principal hors de la traversée Nord de Gland
- des liaisons "horizontales" internes avec le centre et l'Est de Gland

TP (transports publics):

- une desserte du pôle avec des relations internes à Gland sur la Gare CFF, le Bourg et le secteur Sud de Gland (TUG), mais aussi avec des liaisons externes directes (bus régionaux)

Deux-roues et piétons

- des itinéraires deux-roues et cheminements piétons directs et sécurisés sur la gare CFF
- des relations horizontales avec la ville, ses activités et son habitat
- des relations avec les zones "naturelles" et de verdure
- une bonne liaison entre le Nord et le Sud du pôle

Protéger la qualité de vie et l'environnement



Le schéma directeur précise les principes environnementaux qui devront être respectés lors des différentes étapes de réalisation.

Les deux problématiques les plus importantes concernent la protection contre les nuisances et la protection du patrimoine naturel.

Protection contre les nuisances

Tout sera fait pour assurer la qualité de vie à l'intérieur du site, y compris pour les bâtiments existants. Les nuisances sonores de la nouvelle route collectrice seront limitées par la conception même de la route, par la maîtrise de la vitesse et par d'autres moyens

techniques, par exemple la pose d'un revêtement routier peu bruyant. Les nouveaux bâtiments seront orientés et construits de manière à assurer le confort des habitants.

La conception architecturale et les matériaux utilisés permettront le développement de bâtiments économes en énergie et limitant les quantités d'eau rejetées dans la Serine et la Promenthouse lors de fortes pluies (en recourant à des toitures végétalisées ou à d'autres formes de rétention).

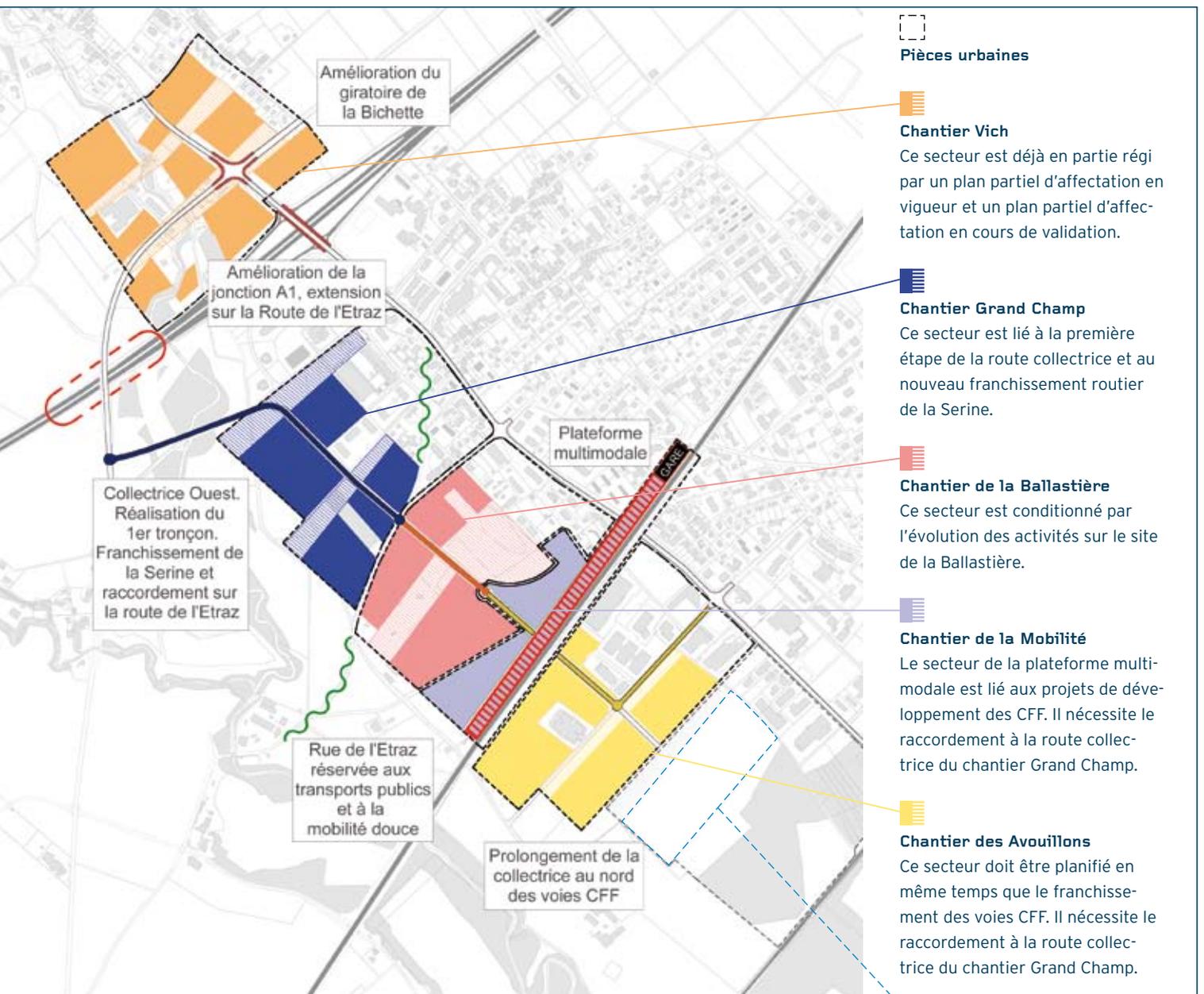
Protection du patrimoine naturel

Le nouveau franchissement routier de la

Serine préserve le rôle écologique de ce cours d'eau: son rôle de biotope inscrit à l'inventaire des communes de Gland et de Vich et son rôle de cordon boisé notamment pour le passage de la faune. Il assure également la protection des eaux souterraines. L'actuel franchissement routier du Pont-Farbel sera déclassé et réservé aux transports publics et à la mobilité douce.

Sur le site de la Ballastière, l'aménagement du pôle applique les mesures de protection prévues sur les sites de reproduction des batraciens d'importance nationale. C'est notamment la raison d'être du jardin des batraciens et de ses aménagements.

Une réalisation progressive



☐
Pièces urbaines

▮
Chantier Vich
Ce secteur est déjà en partie régi par un plan partiel d'affectation en vigueur et un plan partiel d'affectation en cours de validation.

▮
Chantier Grand Champ
Ce secteur est lié à la première étape de la route collectrice et au nouveau franchissement routier de la Serine.

▮
Chantier de la Ballastière
Ce secteur est conditionné par l'évolution des activités sur le site de la Ballastière.

▮
Chantier de la Mobilité
Le secteur de la plateforme multimodale est lié aux projets de développement des CFF. Il nécessite le raccordement à la route collectrice du chantier Grand Champ.

▮
Chantier des Avouillons
Ce secteur doit être planifié en même temps que le franchissement des voies CFF. Il nécessite le raccordement à la route collectrice du chantier Grand Champ.

☐
Chantier Sud
Ce secteur est lié à un raccordement à la route du Lac. Il fera l'objet d'une étude ultérieure.

Chaque chantier pourra évoluer à son rythme propre, l'essentiel étant de conserver les objectifs d'aménagement de l'ensemble.

La réalisation du schéma directeur est organisée autour de cinq chantiers. Leur mise en œuvre nécessite cependant des mesures préparatoires transversales:

- la planification de l'emprise et de l'aménagement de la nouvelle route collectrice et des espaces publics, en particulier des jardins;
- l'évaluation du coût des infrastructures de base afin de définir la part qui peut être reportée sur les terrains privés valorisés et la part qui revient à la collectivité;
- la mise en place de plans partiels d'affectation.

Les chantiers sont constitués comme autant de pièces urbaines qui ont un sens en elles-mêmes tout en faisant partie d'un puzzle. Chacun de ces chantiers est composé:

- d'un espace public autour duquel les différentes parties du projet se développent;
- et d'espaces à urbaniser situés de part et d'autre de la future route collectrice.

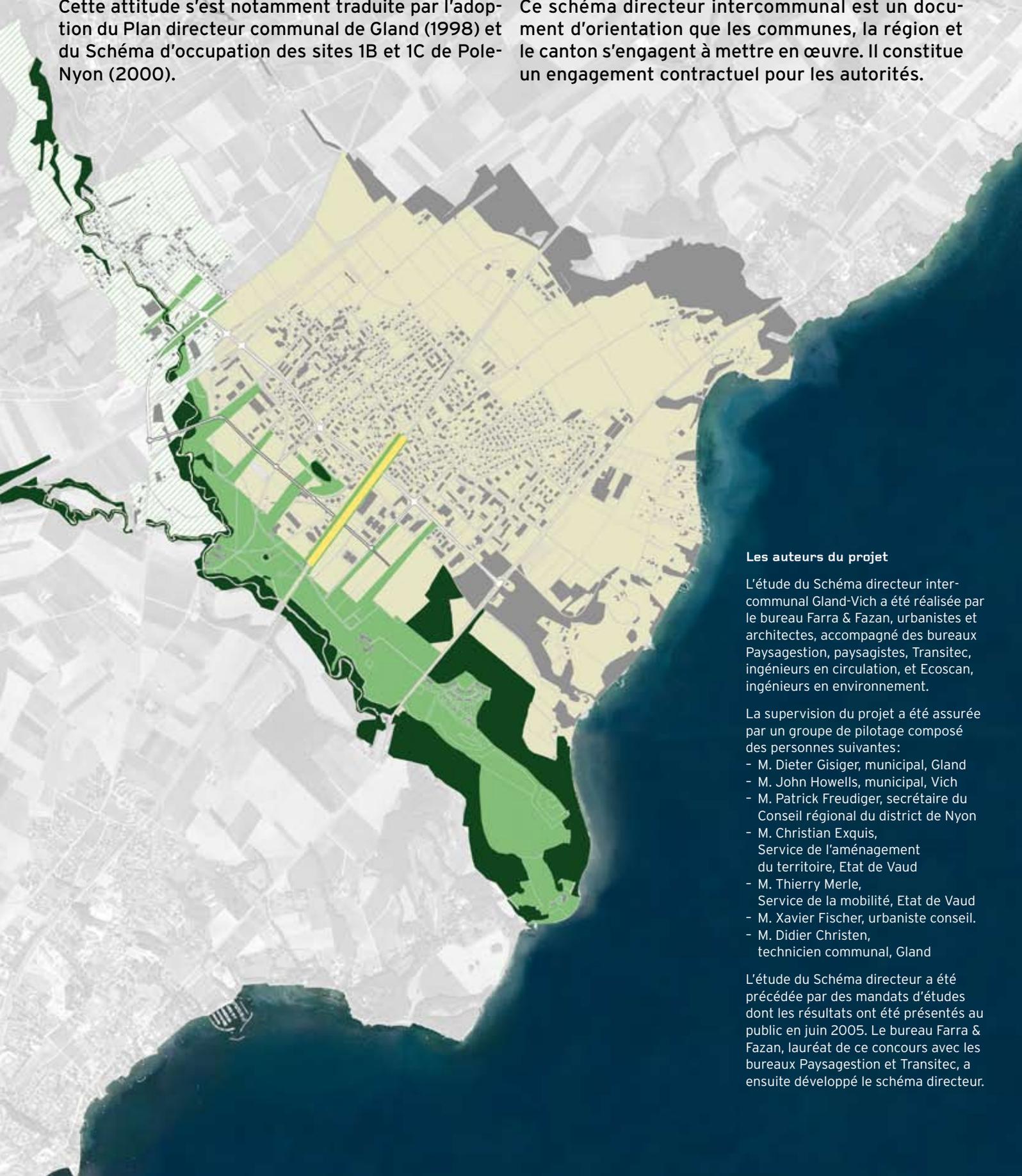
Un contrat pour l'avenir

Depuis plusieurs années, les autorités de Gland et de Vich souhaitent répondre aux défis d'un développement économique et démographique harmonieux en adaptant la configuration et l'accès des zones d'activités prévues sur leur territoire.

Cette attitude s'est notamment traduite par l'adoption du Plan directeur communal de Gland (1998) et du Schéma d'occupation des sites 1B et 1C de Pole-Nyon (2000).

Le présent Schéma directeur intercommunal s'inscrit dans le cadre de la révision du Plan directeur régional du district de Nyon, en cohérence avec le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise. Il poursuit les mêmes objectifs: la promotion de la qualité du cadre de vie et un essor économique fondé sur un équilibre habitants-emplois.

Ce schéma directeur intercommunal est un document d'orientation que les communes, la région et le canton s'engagent à mettre en œuvre. Il constitue un engagement contractuel pour les autorités.



Les auteurs du projet

L'étude du Schéma directeur intercommunal Gland-Vich a été réalisée par le bureau Farra & Fazan, urbanistes et architectes, accompagné des bureaux Paysagestion, paysagistes, Transitec, ingénieurs en circulation, et Ecoscan, ingénieurs en environnement.

La supervision du projet a été assurée par un groupe de pilotage composé des personnes suivantes:

- M. Dieter Gisiger, municipal, Gland
- M. John Howells, municipal, Vich
- M. Patrick Freudiger, secrétaire du Conseil régional du district de Nyon
- M. Christian Exquis, Service de l'aménagement du territoire, Etat de Vaud
- M. Thierry Merle, Service de la mobilité, Etat de Vaud
- M. Xavier Fischer, urbaniste conseil.
- M. Didier Christen, technicien communal, Gland

L'étude du Schéma directeur a été précédée par des mandats d'études dont les résultats ont été présentés au public en juin 2005. Le bureau Farra & Fazan, lauréat de ce concours avec les bureaux Paysagestion et Transitec, a ensuite développé le schéma directeur.