

# URBANISME & TERRITOIRES

ESPACE EN MOUVEMENT ENTRE JURA ET LÉMAN, COPPET, NYON, GLAND ET ROLLE.

## TOME I

*Monique Ruzicka-Rossier*

*Emmanuel Belo*

*Louis Boulianne*

*Eduardo Camacho-Hübner*

*Joël Chételat*

*Pierre Dessemontet*

*Christophe Fischer*

*Dominique von der Muehl*

*Natacha Pasche*

*Luca Pattaroni*

*Marc Soutter*

- TOME I
- Partie 1  
LE LIVRE DE L'EXISTANT  
La mise spatiale  
*à l'intention du Groupe de pilotage politique.*  
Une approche interdisciplinaire,  
*à l'intention du Groupe technique.*
- Partie 2  
L'ÉVENTAIL DES POSSIBLES  
La co-production de scénarii,  
*à l'intention du Groupe de pilotage politique et Groupe technique.*  
Le choix du futur souhaité,  
*opéré par le Groupe de pilotage politique.*
- TOME II
- Partie 3  
LE REGISTRE DU FUTUR  
Un carnet de route du Léman au Jura,  
*près-Coppet-Nyon-Gland.*  
Les petites localités,  
*les communes et la mobilité.*  
Un carnet de route du Léman au Jura,  
*près-Rolle.*

***Equipe entre 2004 et 2006***

Chôros Laboratoire LaC / EPFL ENAC INTER

Monique Ruzicka-Rossier, architecte SIA – urbaniste FSU, cheffe de projet.  
Dominique von der Muehll, architecte, spécialiste mobilité.  
Natacha Pasche, ingénieure, sciences et ingénierie de l'environnement.

LaSIG Laboratoire des systèmes d'information géographique / EPFL ENAC INTER

Eduardo Camacho-Hübner, ingénieur génie civil, spécialiste mobilité.  
Dr.Joël Chételat, géographe, spécialiste paysage.

LaSUR Laboratoire de sociologie urbaine / EPFL ENAC INTER

Dr.Luca Pattaroni, sociologue.

HYDRAM Laboratoire d'hydrologie et d'aménagement / EPFL ENAC ISTE

Dr.Marc Soutter, ingénieur sciences et ingénierie de l'environnement.

Bureau privé Lausanne Louis Boulianne, économiste.

MicroGIS Geomatics SA St-Sulpice

Pierre Dessemontet, géographe, spécialiste géo-économie.  
Christophe Fischer, économiste.  
Emmanuel Belo, géomaticien.

***Equipe entre 2007 et 2008***

Chôros LaC Laboratoire / EPFL ENAC INTER

Monique Ruzicka-Rossier, architecte SIA – urbaniste FSU, cheffe de projet.

LaSUR Laboratoire de sociologie urbaine / EPFL ENAC INTER

Julie Barbey, spécialiste mobilité-transports.

MicroGIS, Geomatics SA St-Sulpice.

Pierre Dessemontet, géographe, spécialiste géo-économie.  
Dr. Joël Chételat, géographe, spécialiste paysages.

## Avant-propos

Le présent ouvrage *Urbanisme & Territoires, Espace en mouvement entre Jura et Léman, Coppet, Nyon, Gland et Rolle*, retrace l'expérience de la construction d'un projet de territoire, de juillet 2003 à janvier 2008, partagée entre les représentants de la population de 47 communes, les représentants politiques locaux et cantonaux, et des professionnels du territoire et des milieux académiques. L'ensemble des acteurs s'est occupé du territoire comme d'une activité de création et de conceptualisation. Une des règles de l'action a été d'abord d'être à l'écoute les uns des autres avant d'analyser, puis de comprendre avant de proposer, et enfin d'être innovant avant de planifier. La tâche de la fabrication spatiale, loin d'être l'apanage des professionnels, urbanistes, aménagistes, ingénieurs ou architectes, a été celle des représentants de la population qui habite l'espace concerné. La place prise par la démocratie directe dans la vie quotidienne suisse, et particulièrement dans la région de Nyon, Coppet, Gland et Rolle a facilité les échanges entre les autorités communales, régionales et les représentants cantonaux et les professionnels. Ainsi, les questions de territoire ont été traitées de manière éminemment politiques.

Les travaux ont débuté en 2003 dans un contexte conflictuel où des résultats d'analyses techniques concernant l'implantation d'un pôle cantonal de développement économique étaient contestés. Une expertise, menée par la C.E.A.T. Communauté pour l'aménagement du territoire, le laboratoire Chôros de l'EPFL et la société mrs-Zürich - professionnel de la mobilité et des transports - a permis d'aboutir à une évaluation de la situation, une identification des convergences entre les positions des différentes autorités concernées, et une proposition de démarche pour poursuivre les réflexions sur l'avenir de la région. Le remaniement des entités spatiales des districts vaudois a fait que le projet territorial s'est élaboré en deux temps. Ainsi après avoir reçu l'approbation des élus de 32 communes en 2007, la redistribution spatiale du district de Nyon s'enrichissant de 15 nouvelles communes à l'Est a nécessité un complément de projet, adopté début 2008.

L'ouvrage est composé de deux tomes. Pour rendre visible les articulations entre les différentes séquences de production du projet territorial, nous nous proposons de garder la trame chronologique dans la succession des chapitres.

Le tome I relate le contexte et les futurs possibles, et se compose ainsi de deux parties :

La partie 1, *Le livre de l'existant*, comprend deux chapitres : *La mise spatiale* qui regroupe la phase d'écoute, d'observation, d'analyse et de compréhension et met à plat les enjeux, ce que les acteurs concernés ou impliqués dans le territoire désigné gagneront ou perdront selon les orientations qui seront ou non soutenues, et *L'approche interdisciplinaire* qui montre comment une même problématique a été questionnée ensemble par des urbanistes et architectes, des sociologues, des géographes, des ingénieurs spécialistes en mobilité et transports, environnement et milieux naturels, et des économistes.

La partie 2, *L'éventail des possibles*, contient également deux chapitres : *La co-production de scénarii*, qui relatent les futurs imaginés et discutés, et *Le choix du futur souhaité* qui donne les critères choisis pour composer le scénario partagé à mener plus en avant.

Le tome II contient la troisième partie :

La partie 3, *Le Registre du futur* comprend trois chapitres : *Le carnet de route du Léman au Jura, près-Coppet.Nyon-Gland* et *Le carnet de route du Léman au Jura, près- Rolle*, qui décrivent le projet territorial avec les orientations directrices et thématiques ainsi que les actions structurantes. S'intercale entre ces deux chapitres, celui nommé *La mobilité à l'échelle locale* qui donne une approche fine sur un état existant et futur des mobilités douces dans les petites localités des 32 communes de l'ancien district de Nyon.

Alors que le tome I parlait uniquement du territoire de l'ancien district de Nyon, le tome II réunit les propositions territoriales pour l'ensemble des 47 communes formant le district de Nyon redistribué en 2007.

### ***Comité de pilotage politique entre 2004 et 2006***

---

Présidents	M. Philippe Bieler, Conseiller d'Etat, puis M. Jean-Claude Mermoud, Conseiller d'Etat, Département des institutions et des relations extérieures – DIRE.
Canton	Mme Nicole Surchat-Vial, Cheffe du service de l'aménagement du territoire - DIRE (jusqu'en février 2005). M. Yves Delacrétaz, Chef de la Division planification jusqu'en août 2005. M. Thierry Merle, Responsable Transport & Aménagement du territoire, Division planification, Service de la mobilité – DINF, à partir d'août 2005. M. Philippe Sordet, Chef du service de l'économie du logement et du tourisme-DEC.
Conseil régional	M. Jean-Pierre Dériaz, jusqu'en mars 2005. M. Pierre-André Romanens, syndic de Coppet M. Jacques Ansermet, syndic de Chésereux (M. Aldo Fossati, syndic de Begnins jusqu'en mars 2005). M. Dieter Gisiger, municipal de Gland.
Ville de Nyon	M. Alain-Valéry Poitry, syndic de Nyon. M. Michel Maye, municipal de Nyon en charge de l'urbanisme.

### ***Groupe technique entre 2004 et 2006***

M. Patrick Freudiger	Secrétaire du Conseil régional du district de Nyon.
M. Espero Berta	Chef du service de l'urbanisme – Ville de Nyon jusqu'en août 2005.
Mme. Nathalie Pagano	Cheffe du service de l'urbanisme - Ville de Nyon à partir d'août 2005.
M. Christian Exquis	Responsable des pôles de développement – service de l'aménagement du territoire - Etat de Vaud.
M. Michel Rey	Ancien secrétaire général de la CEAT.

### ***Comité de pilotage politique entre 2007 et 2008***

---

Les 15 communes sont représentées par des membres de leurs exécutifs communaux, dont les syndics :

	M. Pierre Burnier, Bursinel. M. Philippe Parmelin, Bursins. Mme. Marlyse Sergy , Burtigny. M. Ulrich Perren, Dully. Mme. Jacqueline Decurnex, Essertines-sur-Rolle. M. Denis Dumartheray, Gilly. M. Eric Chesaux, Longirod. M. Jean-Marc Sordet, Luins. M. Jean-Louis Humbert, Marchissy. M. Hubert Monnard, Mont-sur-Rolle. M. Charles Muller, Perroy. M. Daniel Belotti, Rolle. M. Laurent Munier, Tartegnin. M. Thierry Cuenod, Vinzel. M. Philippe Germain, Saint-George.
Conseil Régional	M. Pierre-André Romanens, Président du Conseil Régional du district de Nyon.

### ***Groupe technique entre 2007 et 2008***

M. Patrick Freudiger	Secrétaire du Conseil régional du district de Nyon.
Mme de Coulon	Chef de projet CRN, Conseil régional du district de Nyon.
M. Hubert Sylvain	Représentant du Service du Développement Territorial - Etat de Vaud.

TOME I

Partie 1

**LE LIVRE DE L'EXISTANT**

## **La mise spatiale**

*à l'intention du Groupe de pilotage politique.*

*Monique Ruzicka-Rossier*

*Emmanuel Belo  
Louis Boulianne  
Eduardo Camacho-Hübner  
Joël Chételat  
Pierre Dessemontet  
Christophe Fischer  
Dominique von der Muehl  
Natacha Pasche  
Luca Pattaroni  
Marc Soutter*

# La mise spatiale

## Table des matières

Préambule	7
<b>1 Contexte géo-économique</b>	<b>9</b>
1.1 Données statistiques.....	9
1.2 Interprétation économique du territoire fonctionnel .....	10
<b>2 Approche sociologique</b>	<b>13</b>
2.1 Dynamique régionale.....	13
2.2 Tensions .....	13
2.3 Echelles de gestion du territoire .....	14
<b>3 Approche des milieux naturels</b>	<b>15</b>
3.1 Réseaux écologiques et entités agricoles .....	15
3.2 Classification des unités paysagères.....	17
<b>4 Urbanisation et mobilité</b>	<b>19</b>
4.1 Constat sur l'état d'avancement de l'urbanisation .....	19
<i>Etapas historiques</i>	19
<i>Modes d'appropriation des espaces habités</i>	19
<i>Cartographie des liens fonctionnels institutionnels</i>	20
4.2 Constat sur la mobilité et les transports.....	21
<b>5 Prémisses au projet territorial</b>	<b>23</b>
5.1 Sept hypothèses .....	23
5.2 Enjeux et questionnements .....	26
5.3 Synthèse .....	28

## Préambule

*La Mise spatiale* est le document de la première phase où l'écoute et l'observation précède l'analyse et la compréhension. C'est le moment pour les acteurs concernés (COPIL, groupe technique, spécialistes) de mettre à plat les enjeux, puis de partager une philosophie d'intervention sur le territoire. C'est, entre autre, s'entendre sur le rôle de l'inter-relation entre la mobilité et l'urbanisation, l'importance d'un équilibre à préserver dans les milieux naturels, la valeur d'un paysage de qualité, la nécessité de maintenir une mixité fonctionnelle – proportion emplois et habitants – pour ne pas se transformer en banlieue résidentielle métropolitaine. Aujourd'hui, sur le plan économique, la mobilité est un vecteur de croissance, et une exigence des entreprises à l'égard de leurs cadres. Or, la mobilité s'accompagne inévitablement d'impacts forts sur le territoire liant transports, télécommunications et aspirations résidentielles.

Cette étape procède par une superposition d'informations récoltées sur le contexte général du district, les données démographiques et économiques, le vécu des habitants, le contexte actuel favorable à la faune et la flore, le paysage aujourd'hui, les constructions et les transports. La superposition de ces grilles de lecture sectorielles mène à formuler une liste de remarques qui permettront de se questionner sur les enjeux.

Le premier domaine, le contexte général du district, est illustré par un choix cartographique et statistique qui offre un état des lieux et une réflexion sur une réalité actuelle. Les données démographiques et économiques fournissent des constats, et reconnaissent les potentiels en place. Ensuite, le vécu des habitants est saisi à travers des discussions et interviews menés auprès de personnes représentatives de la région. Puis, les milieux actuels favorables à la faune et la flore sont cernés et classifiés. Les unités paysagères sont appréciées à travers le regard d'acteurs locaux, et également perçues par le biais d'une analyse des particularités remarquables. Dans la phase de l'élaboration des scénarios, l'analyse paysagère sera complétée d'une lecture intuitive du paysage par un regard plus poétique que scientifique.

Finalement, l'urbanisation, la mobilité et les transports sont abordés de la petite échelle, celle des grands espaces – cantons, territoires transfrontaliers – à la grande échelle, celle de l'espace à l'échelle de l'homme – les communes, les localités.

Trois clés de lecture sont utilisées pour comprendre l'occupation de l'espace de la région de Nyon : un regard historique isolant les interventions ayant eu des incidences territoriales majeures ; un décryptage de l'emprise des zones à bâtir en vigueur ; et une interprétation des liens institutionnels, ou non formels, entre des communes de la région.

Si la mobilité est abordée, dans cette phase de l'étude par un constat de l'échelle supra-locale à l'échelle locale, elle sera, dans la deuxième phase traitée de manière inverse. Ce sera à partir des besoins identifiés au niveau des quartiers, des centres de localités, que des solutions seront proposées.

A cet effet, des repérages sur le terrain, dans les 32 communes du district, ont été effectués pour localiser une catégorie de « générateurs » de déplacement, celle des secteurs résidentiels, des équipements collectifs et des commerces. En parallèle un état présent d'aménagement favorable à la mobilité douce a été également relevé.

Le texte de la *Mise spatiale* a été rédigé principalement à l'intention des acteurs politiques et l'objectif était une transmission de l'essentiel des questionnements. Le fil directeur était de jouer les cartes de la transparence et faire ressortir les points forts et points faibles des communes, et de la région. Ainsi, les enjeux prioritaires sont formulés sous forme de questions afin de susciter le débat au sein du comité de pilotage politique.





# 1 CONTEXTE GÉO-ÉCONOMIQUE

## 1.1 Données statistiques

*Le District de Nyon en comparaison suisse : un district extrême.*

### Une démographie record

- Le district se caractérise par la plus forte croissance démographique de Suisse, avec un triplement entre 1960 et 2000 ;
- Parallèlement, il comporte en 2000 la plus faible proportion de personnes âgées de Suisse (moins de 10%).
- Une population très familiale : nombreux enfants, nombreux ménages familiaux, adultes entre 40 et 64 ans.
- En revanche, relativement peu de jeunes ; ces derniers quittent la région pour débiter dans la vie active, et ils sont remplacés par de jeunes familles en voie d'établissement.
- La population étrangère groupe 28% de la population totale en 2000 ; un chiffre haut pour la Suisse, mais moyen sur l'arc lémanique.
- La population étrangère est composée pour moitié de ressortissants de pays à haut niveau de vie : pays anglo-saxons, d'Europe de l'ouest et du nord ; situation unique en Suisse, où l'immigration économique est très largement majoritaire.

### Un district riche et aisé

- Le revenu médian des ménages du district est le second de Suisse, derrière la Goldküste zurichoise mais devant Zoug.
- Le niveau de qualification de la population active est exceptionnel ; proportion record des professions d'encadrement et intellectuelles (knowledge workers) ; forte proportion de dirigeants et de professions libérales.
- Proportion également forte de « petites mains », personnes actives sans formation : structure duale de la société.

### Une forte spécialisation résidentielle

- Le rapport emplois/actifs est faible, autour de 65 emplois pour 100 actifs. Le rapport est indicatif d'une très forte spécialisation résidentielle du district.
- L'économie du district, sans être faible, n'est pas à la hauteur du potentiel montré par la population active, tant en termes quantitatifs (faible nombre d'emplois) que qualitatifs (secteurs relativement basiques surreprésentés, secteurs à haute valeur ajoutée sous-représentés).
- Nyon joue un indiscutable rôle de relais de l'agglomération genevoise, vis-à-vis de la France voisine et des districts vaudois limitrophes.

## **Un comportement politique libéralissime**

- Un district libéral du point de vue économique : district romand le moins négatif concernant le contre-projet Avanti et le paquet fiscal ; seul district romand à refuser l'initiative « Poste pour tous ».
- Un district libéral du point de vue de l'ouverture au monde : très forte acceptation des projets de naturalisation facilitée.
- Un district libéral sur les sujets de société : records suisse d'acceptation du congé maternité ou de la loi sur les cellules-souches.

En conclusion : le district montre un profil résidentiel aisé qui n'a quasiment pas d'équivalent en Suisse, et qui s'ancre très nettement dans l'aire suburbaine genevoise et lémanique.

## **1.2 Interprétation économique du territoire fonctionnel**

Pour l'élaboration des lignes directrices du district comme d'ailleurs pour le schéma directeur de l'agglomération de Nyon, les perspectives démographiques en termes de population et d'emplois sont l'un des éléments centraux à déterminer. En effet, les niveaux de population et d'emplois permettent de dimensionner les zones à bâtir et les infrastructures.

Le solde migratoire annuel retenu dans la projection du SCRIS pour les années 2004-2020 est de l'ordre de + 6'000 pour les prochaines années avec un affaiblissement de l'ordre de 3'500-4'000 entre 2015-2020. Bien évidemment ce solde largement positif est déterminé par la situation économique, la libre circulation des personnes dans le cadre des accords bilatéraux avec l'UE et la capacité d'accueil, notamment des logements.

Notons que le taux d'accroissement naturel est important dans le District de Nyon où il représente 30% du bilan de la croissance de la population. Un solde positif de l'ordre de 1'000 personnes par année est une base raisonnablement optimiste pour les prochaines années.

L'analyse des activités et de leurs localisations (voir cartes) procure une description des caractéristiques économiques du district ; les différentes études existantes dont le rapport Derouette, le rapport d'évaluation du PDR (ARN), l'étude du Crédit Suisse et les entretiens réalisés permettent d'identifier certains constats qui représentent des tendances qui vont structurer l'évolution du district.

### **Premier constat**

Le premier constat que l'on peut faire sur l'évolution de la structure des activités économiques du district est sa forte dépendance économique avec le canton de Genève dont les flux de pendulaires en sont le signe le plus évident. L'on peut supposer que cette liaison va perdurer dans les prochaines années malgré une meilleure ouverture du côté de Lausanne qui contribuera partiellement à équilibrer davantage les échanges.

### **Second constat**

Le second constat est l'excellente position concurrentielle du district en terme de revenus et de fiscalité comme le présente l'étude du Crédit Suisse qui positionne le district parmi les plus attractifs du pays.

### Troisième constat

Le troisième constat que le district est bien avancé dans sa mutation industrielle vers le tertiaire. La disparition progressive et presque complète des entreprises industrielles dans les environs des gares de Nyon et de Gland en témoigne. Les anciens sites industriels sont remplacés par des immeubles de bureaux et commerciaux ou encore de formation. Néanmoins, cette mutation n'est pas encore complète car certaines fonctions de centralité urbaine manquent ou sont sous-développées. Pensons aux commerces dont la clientèle visée ne correspond plus guère à celles que constituent les nouveaux emplois au centre de Nyon qui représentent une clientèle urbaine aisée. Le type de commerces (plutôt bas ou moyenne gamme) et les heures d'ouverture (fermeture à midi pendant la pause de midi) sont des signes révélateurs du décalage subsistant entre la nouvelle population de personnes venant travailler au centre et les prestations offertes. Cette inadéquation est aussi manifeste dans les structures d'accueil hôtelière. Le renforcement de la centralité urbaine de Nyon constitue un enjeu majeur du développement du district ; jusqu'où pourra-t-elle se développer à proximité des grands centres urbains de Genève et de Lausanne.

### Quatrième constat

Le quatrième constat s'appuie sur deux données importantes: la taille des entreprises du district est non seulement le fait de PME mais dont la taille est inférieure à la moyenne cantonale (6 contre 8) ; le marché est local pour 60 % des entreprises. Nous sommes donc en présence d'un tissu de PME (plutôt petites que moyennes) dont le marché est essentiellement local. Le développement des entreprises déjà sur place notamment par l'extension de leurs marchés constituent sans doute un potentiel de développement important. Il s'agit peut-être moins de prospecter et d'accueillir de nouvelles entreprises que de soutenir celles déjà présentes. Les emplois de ces PME sont dispersés sur l'ensemble du district et sont aussi présents dans les villages. Le développement de zones artisanales pouvant aussi accueillir des activités d'indépendants dans les services aux entreprises par exemple constitue une opportunité intéressante.

### Cinquième constat

Le cinquième constat rappelle que le développement des emplois dans les années 1990 et au début de 2000 est le fait du secteur des services. Deux grands types d'activités de service sont à prendre en considération : ceux liés au commerce qui sont occupés à 75% par des gens du district et ceux des services aux entreprises dont les personnes qui y sont actives travaillent à l'extérieur à près de 60%. Dans les services, il s'agit donc de développer les secteurs où les emplois sont le plus fortement ancrés (HORECA par exemple) et développer les sites du district pour accueillir davantage d'entreprises dans les activités financières, d'assurance (siège ou back office), dans l'immobilier, de location, d'informatique et autres services de consultant dont la présence dans le district doit être renforcée.

### Sixième constat

Le sixième constat concerne la tradition industrielle District de Nyon qui a assuré la prospérité des petits centres de Nyon et de Gland à l'époque. Ces activités industrielles étaient bien visibles dans la structure urbaine sur des sites souvent à proximité des gares, avec une main-d'œuvre industrielle que l'on retrouve dans les catégories socio-professionnelles présentes dans le district. Aussi, conserver la présence d'activités industrielles dans le district contribue à maintenir l'identité nyonnaise. La politique des zones industrielles et des pôles vise à répondre à cet objectif. Mais devant la difficulté d'attirer de nouvelles entreprises (aucune nouvelle implantation dans les trois dernières années à Nyon)

et la constatation que les créations d'emplois industriels ont été le fait d'entreprises déjà sur place qui se sont développées, donne à réfléchir.

Aussi, en plus de la mise à disposition de terrains, une offre dans l'immobilier d'entreprises par des usines relais et d'un business center par exemple serait à même de renforcer la stratégie de développement. En ce qui concerne les secteurs d'activités à privilégier, ceux identifiés sont cohérents, à savoir les biotechniques, la microtechnique de pointe, technologies de l'information et de la communication. Une spécialisation des pôles sur des emplois de back office requérant une grande mobilité, par exemple de services à la clientèle entre Genève et Lausanne, est envisageable, notamment avec une offre immobilière de qualité.

### **Septième constat**

Le dernier constat concerne l'hôtellerie qui doit être adaptée aux besoins du district et au développement des fonctions de centralité, notamment par une capacité d'accueil de qualité en quantité suffisante pour répondre aux besoins des entreprises et institutions du district, mais aussi en termes de structures d'accueil de séminaires et de réunions tirant profit de la situation géographique et de la bonne accessibilité de Nyon. Rappelons que le développement de ce secteur d'activités est très créateur d'emplois sur place.

## 2 APPROCHE SOCIOLOGIQUE

*Diversité et destin commun d'une région périurbaine.*

### 2.1 Dynamique régionale

**Métropolisation** : La dynamique de développement du district doit être comprise en lien avec le phénomène de « métropolisation » de l'arc lémanique qui implique à la fois une spécialisation fonctionnelle du sol et des effets de ségrégation socio-spatiale.

**Périurbanisation et population cosmopolite** : Le district connaît à cet égard un processus de spécialisation résidentielle qui lui confère une position de zone périurbaine de l'agglomération genevoise. Il représente un lieu de localisation résidentielle choisit par une population aisée pour bénéficier d'un certain nombre d'avantages. Son territoire est de plus en plus aménagé de manière à répondre principalement aux attentes suivantes :

- **Accessibilité** : Le mode de vie de cette population « cosmopolite » dessine des échelles qui dépassent largement les frontières de la commune et du district. L'accessibilité devient essentielle tant pour se rendre au travail à l'extérieur du district que pour poursuivre différentes activités (sport, loisir, consommation).
- **Qualité de vie** : En tant qu'habitant, cette même population recherche un cadre de vie caractérisé par le calme, la nature, la ruralité et la sécurité. Les taux d'imposition jouent aussi un rôle essentiel.

### 2.2 Tensions

Ces attentes orientent les politiques communales et engendrent certaines tensions avec d'autres modes de vie et les aménagements nécessaires au développement régional.

- **Agriculteurs/citadins** : l'aménagement du territoire pour le confort d'une population citadine est susceptible de rendre difficile, voire impossible, la poursuite de l'activité agricole. Plus largement, il faut souligner que les choix d'aménagement comportent toujours des effets d'exclusion.
- **Village/ville** : Les parties plus urbanisées du district (Nyon, Gland) connaissent des problèmes spécifiques – congestion, bruit, parking, etc. - qui ne sont pas ceux des communes villageoises. La diversité des situations impliquent des problèmes et des intérêts différents qui supposent des collaborations plus sectorielles.
- **Village vivant/village-dortoir** : La population cosmopolite est moins ancrée dans les villages car elle possède des réseaux sociaux orientés vers les pôles de la métropole (Genève, Lausanne). Elle ne participe donc guère à la vie villageoise, recherchant avant tout un lieu calme et de l'espace pour vivre.
- **Mobiles/immobiles** : Le territoire est aménagé autour du mode de vie des plus mobiles. Dès lors, les personnes moins mobiles peuvent se retrouver défavorisées ou dépendantes des premiers. C'est le cas des enfants ou encore des personnes âgées lorsqu'elles ne peuvent plus conduire. Les TP sont avant tout essentiels pour cette population. Plus largement, la population plus ancrée est peu à peu mise au service des « cosmopolites ».
- **Développement/qualité de vie** : Les aspirations plus citadines en terme de bien-être peuvent constituer un frein au développement régional (refus de la densification, de l'implantation de certaines entreprises). Les pendulaires n'ont guère intérêt à un développement économique du district qui est surtout important pour les personnes plus ancrées.

### 2.3 Echelles de gestion du territoire

La diversité des questions à traiter appelle une multiplication des échelles institutionnelles. On peut en retenir trois :

1. **La commune, échelle de l'habitant** : dans le processus de métropolisation, la commune demeure une échelle essentielle. Elle permet la gestion des problèmes relatifs à la qualité de l'habitat. Elle offre aussi un cadre politique où les différents habitants – plus ou moins mobiles – peuvent se rencontrer.
2. **Le secteur, échelle de l'utilisateur** : le développement d'infrastructures à même de satisfaire aux aspirations d'une population plus citadine implique des collaborations intercommunales. Le secteur présente l'avantage de regrouper un nombre restreint de communes permettant un échange plus fréquent entre les élus et l'organisation autour des situations similaires.
3. **Le district, échelle de l'arbitrage régional** : L'ensemble du district est de plus en plus soumis à des problèmes similaires (pendularisme, urbanisation). De tels problèmes doivent être traités à une échelle large afin de pouvoir aussi affirmer la place du district dans le processus de métropolisation. Cette échelle est celle à laquelle, en particulier, des arbitrages peuvent être établis entre la qualité de vie et le nécessaire développement économique.

Les lignes directrices doivent être comprises comme un des outils permettant le dialogue autour de ces tensions devant déboucher sur des choix politiques où la voix de chacun pourra être entendue.

## 3 APPROCHE DES MILIEUX NATURELS

### 3.1 Réseaux écologiques et entités agricoles

#### Projet AGICE : contexte et historique

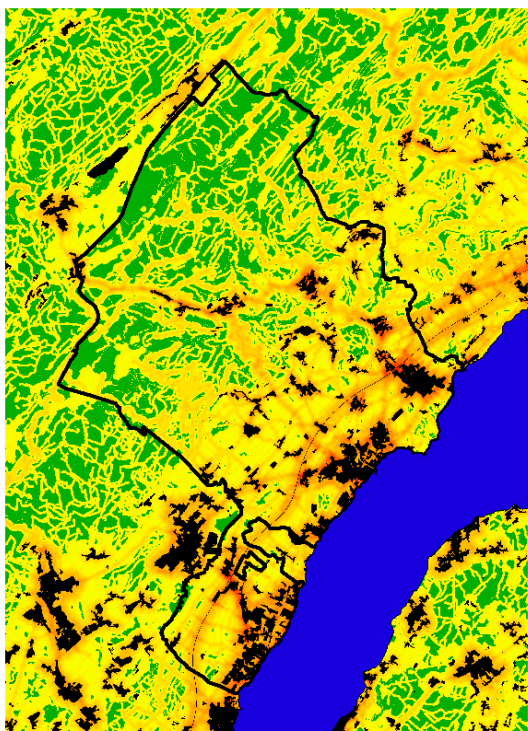
L'approche mise en œuvre pour traiter des questions « milieux naturels », « agriculture » et, dans une moindre mesure « paysage », a été développée dans le cadre d'un projet dénommé AGICE (Agriculture et Gestion Intégrée du Contexte Environnemental), réalisé avec le support de plusieurs services du canton de Vaud (SFFN, SAF, SAgr, SAT) et de deux offices fédéraux (OFEFP, OFAG). L'objectif de ce projet consiste à réaliser les développements méthodologiques permettant une prise en compte de l'intégralité du contexte environnemental d'un territoire lors d'une procédure d'aménagement. Cette prise en compte repose notamment sur l'élaboration de cartes des potentialités du territoire (cartes de compréhension) à l'égard de divers modes d'utilisation du sol et d'une gestion durable des ressources naturelles.

#### Réseaux écologiques

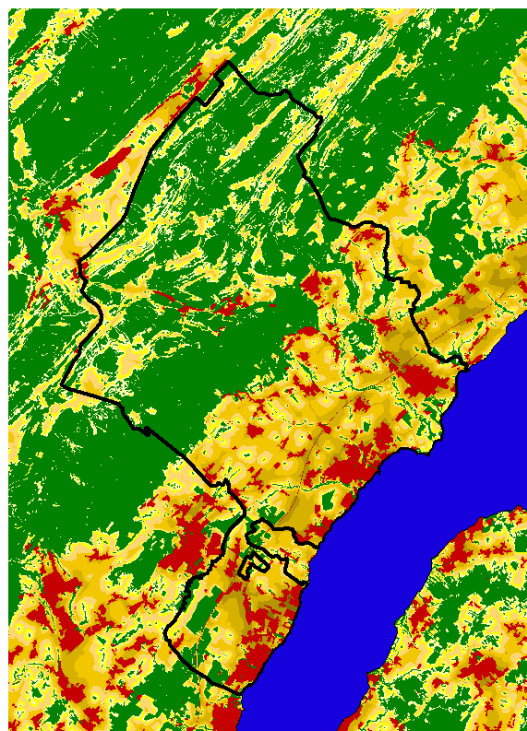
Le module milieux naturels du projet AGICE a pour objectif l'identification de réseaux écologiques dans des paysages (territoires) hétérogènes où les activités et infrastructures humaines sont dominantes. En effet, face à la problématique de la diminution de la biodiversité, la mise en place de connections ou corridors entre habitats naturels dans un territoire est de première importance pour assurer le maintien d'espèces ou de populations animales.

Cette identification repose sur une représentation du paysage sous la forme d'une carte de compréhension regroupant l'ensemble des contraintes et des potentialités du territoire du point de vue de la dispersion de la faune. Ces contraintes et potentialités sont caractérisées par des valeurs de coût de franchissement et des valeurs d'attractivité attribuées aux divers types d'éléments composant le territoire. La dispersion de la faune est alors simulée par l'application d'un modèle de dispersion de type « diffusif » à cette carte de compréhension.

La carte des réseaux écologiques obtenue illustre bien l'existence de trois zones réservoir, outre celui que constituent les forêts du Jura : (i) la zone du bois de Chêne et son extension vers le Lac par l'ensemble Serine-Promethouse, (ii) l'ensemble des forêts de la Haute-Versoix avec sa liaison vers le Jura à l'ouest de Divonne et vers (iii) un groupe de forêts situées entre Crassier, Chavannes-de-Bogis et Céligny et qui se prolonge vers le Lac par le Boiron. Le vallon de l'Asse se marque également, mais de manière beaucoup plus ténue.



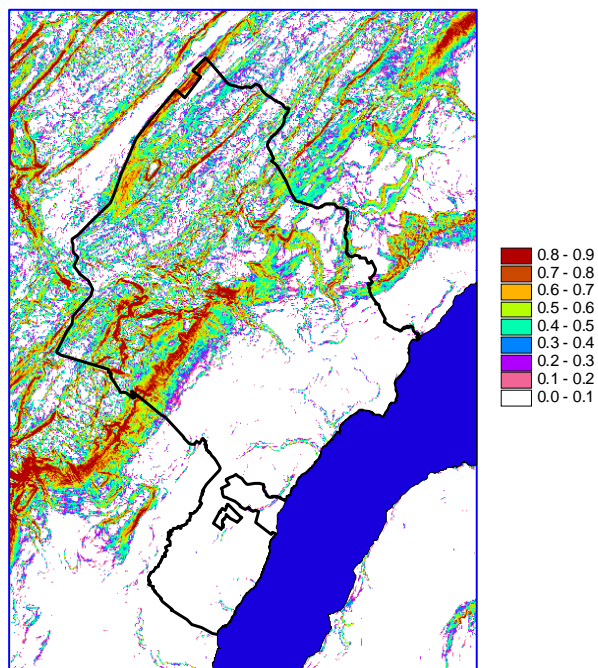
Contraintes au déplacement



Réseaux écologiques

## Potentialités et contraintes pour l'agriculture

Pour l'agriculture, le principe est le même : identification des principales contraintes et potentialités qui empêchent ou favorisent la pratique agricole (mécanisation, risque d'érosion, mauvais sols, faible ensoleillement, obstacles, protection des eaux, inventaires, bandes herbeuses, etc.), puis représentation spatiale de leur intensité sous la forme de cartes de compréhension, cartes dont l'agrégation permet notamment d'identifier les secteurs les plus propices à l'agriculture.



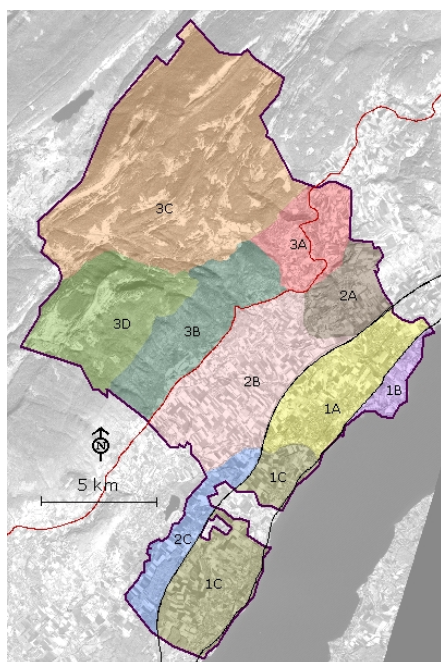
Niveaux de la contrainte liée à la mécanisation



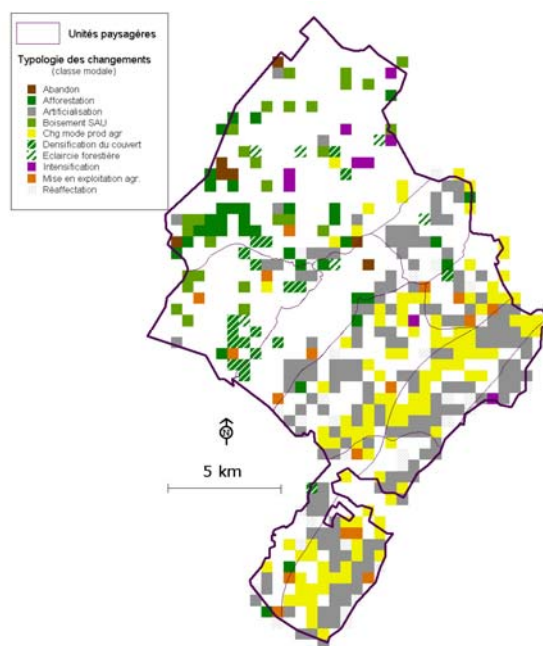
### 3.2 Classification des unités paysagères

Le District de Nyon comprend plusieurs unités territoriales, caractérisées par une morphologie ainsi que des structures naturelles et construites spécifiques, qui définissent une grande diversité de paysages : la zone urbanisée du bipôle Nyon-Gland (1a), le périmètre du Promenthoux avec ses résidences cossues et son aspect de parc et de promenades (1b), la zone résidentielle agricole de Terre Sainte (1c), les coteaux viticoles, les vergers et les bois de La Côte (2a), la plaine agricole du pied du Jura avec ses structures arbustives et son réseau de cours d'eau (2b), le rural et ses milieux humides à la frontière de Divonne (2c), le piémont agricole villageois (3a), le piémont boisé (3b), le domaine sylvo-pastoral jurassien (3c) et le massif de la Dôle (3d).

Durant ces 25 dernières années, ces différents types de paysage ont été soumis à des processus d'évolution différents selon leur localisation. Les zones de plaine ont principalement fait l'objet d'une artificialisation du territoire et d'un changement des modes de production agricole, alors que les zones de montagne ont connu un phénomène de différenciation spatiale, avec une nette tendance au reboisement.



Localisation des unités paysagères.



Description des changements principaux dans le territoire.

Bien que le paysage du district ne soit pas considéré comme particulièrement menacé aux yeux des acteurs consultés au cours des entretiens, il ressort cependant de leur discours des préoccupations concernant la dispersion de l'habitat et l'avenir des zones agricoles, en plaine comme en montagne.

Le paysage doit faire l'objet de réflexions prospectives qui seront explorées dans la phase 2 de cette étude. D'une façon générale, les scénarios d'évolution devront donc chercher à :

- localiser les fonctions territoriales dans des espaces adaptés,
- garantir une cohérence dans la composition et la structure paysagère, en particulier en respectant la trame agricole et la typologie du bâti,

- conserver et mettre en valeur les spécificités locales.

## 4 URBANISATION ET MOBILITÉ

### 4.1 Constat sur l'état d'avancement de l'urbanisation

Trois clés de lecture sont utilisées pour comprendre l'occupation de l'espace de la région de Nyon :

- un regard historique isolant les interventions ayant eu des incidences territoriales majeures ;
- une classification des modes d'appropriation du sol à travers l'emprise des zones à bâtir ;
- une interprétation des liens institutionnels, ou non formels, entre des communes de la région.

#### *Etapas historiques*

Une analyse des cartes disponibles aux Archives cantonales permet de dessiner une évolution en cinq tableaux, de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à aujourd'hui, montrant la persistance de certains axes routiers, l'impact des liaisons ferroviaires sur l'extension des localités desservie, et surtout le débordement progressif des noyaux anciens, amorcé en Terre Sainte dès les années 50, mais qui s'accélère dès l'arrivée de l'autoroute en 1964, parallèlement à une population qui double entre 1950 et 1970, puis à nouveau de 1970 à 2000.

#### *Modes d'appropriation des espaces habités*

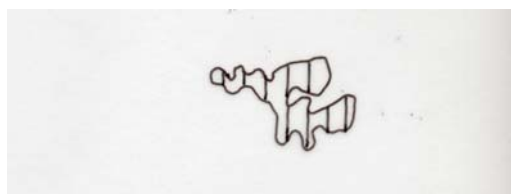
La région de Nyon se caractérise par une occupation diffuse de l'espace. Toutefois, la plupart des bourgs et villages souhaitent se maintenir comme centralité des nouvelles aires urbanisées, en leur conférant au centre ancien identité et charme. Chaque commune a développé une forme personnelle d'occupation de l'espace selon ses options de gestion des zones à bâtir. On observe quatre types de modes de répartition des zones d'affectation dans le District de Nyon.

#### **Forme enrobante simple**

Ex. Begnins

Population :  
1321 hab.  
Emplois :439  
Taux impôt communal : 65

Zone à bâtir à tendance compacte hormis la zone villas

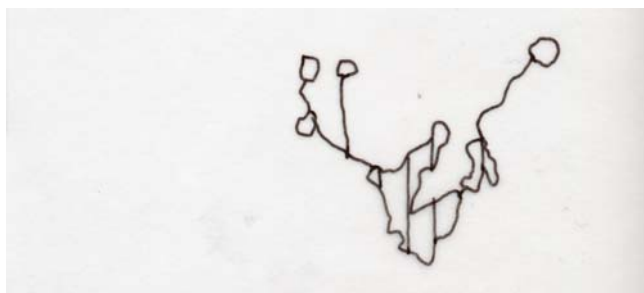


#### **Forme centrale avec des satellites**

Ex. La Rippe

Population :  
947 hab.  
Emplois :  
113  
Taux impôt communal :  
57

Zone à bâtir à tendance dispersée

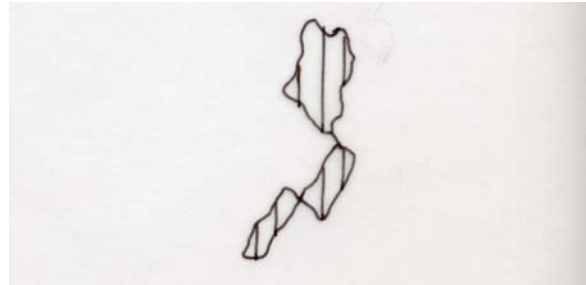


### **Forme satellisée**

Ex. Chavannes-de-Bogis

Population :  
913 hab.  
Emplois :  
884  
Taux impôt communal :  
71

Zone à bâtir à tendance dispersée

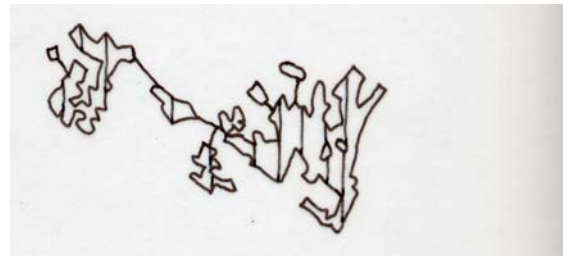


### **Forme découpée**

Ex. Founex

Population :  
2497 hab.  
Emplois :  
496  
Taux impôt communal :  
57

Zone à bâtir à tendance compacte hormis la zone villas



Ces quatre modes d'appropriation reflètent des gestions plus ou moins économe ou dépensière du sol. Si la tendance à venir est de privilégier l'habitat individuel de faible densité, le risque est grand de voir l'espace compris entre le lac et les premiers contreforts du Jura disparaître progressivement sous un tapis de constructions pointillistes reliées par des réseaux de déplacement.

### *Cartographie des liens fonctionnels institutionnels*

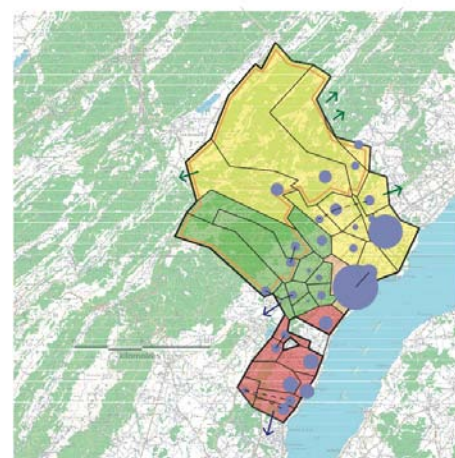
Diverses formes ou structures de collaboration existent à l'intérieur de la région, de manière formelle ou plus informelle.

Le précédent Plan directeur régional a induit – ou renforcé – les collaborations au sein des quatre groupes définis (Terre Sainte, Asse-Boiron, Nyon et Groupe 4).

Certaines communes entretiennent des liens privilégiés, des possibles fusions à long terme étant parfois évoquées.

Des collaborations transversales aux groupes, voire transfrontalières, se sont développées sur des questions communes (mise en synergie de l'offre touristique, mobilité, communes viticoles notamment).

#### GROUPEMENTS ET COLLABORATIONS



## 4.2 Constat sur la mobilité et les transports

### Torsion pendulaire

Si en 1970, les flux pendulaires dans le District de Nyon étaient davantage concentrés sur la commune de Nyon, cette situation a complètement changé en 30 ans et nous trouvons aujourd'hui une forte polarisation des flux centrée principalement sur Genève et Lausanne. Ainsi, 60% des actifs travaillent en dehors du district, 23% à l'intérieur du district et 17% à l'intérieur des communes du district. Afin de comprendre cette perte d'attractivité, plusieurs raisons sont invoquées : forte croissance des emplois à Genève et Lausanne, forte pression sur le logement à Genève, multi-motorisation des ménages et, évidemment, une bonne accessibilité autoroutière (bien que cette dernière condition se soit dégradée ces dernières années). Cette « torsion » des flux peut être considérée aujourd'hui comme un des principaux obstacles au développement de la région en tant qu'unité spatiale indépendante.

### Polarité inadéquate et fausse centralité

Ces données laissent supposer que l'agglomération nyonnaise se désertifie, mais une lecture à l'échelle de l'agglomération montre que le bilan de l'attractivité de celle-ci reste cependant positif, avec une augmentation de +65% des pendulaires se rendant au centre de la région en 30 ans (voire +100% si l'on tient compte de l'attractivité de Gland). Son rôle de centralité régionale est donc conservé.

Le bilan entre les emplois et le nombre d'actifs montre quant à lui que l'agglomération n'offre ni le nombre, ni la diversité d'emplois suffisants pour éviter des flux pendulaires vers l'extérieur (majoritairement vers Genève). Par conséquent, l'agglomération ne peut pas être considérée comme une centralité forte à l'échelle de la métropole, mais davantage comme un pôle périphérique de Genève.

De même, la polarisation des infrastructures, concentrées sur le nœud médian du système et parallèlement au lac Léman, présente un inconvénient majeur étant donné que Nyon n'est plus le principal pôle d'attraction, mais que cette attractivité est dirigée essentiellement sur les agglomérations périphériques : Genève et Lausanne. Dès lors, les échanges principaux transitant par le système l'affaiblissent de l'intérieur.

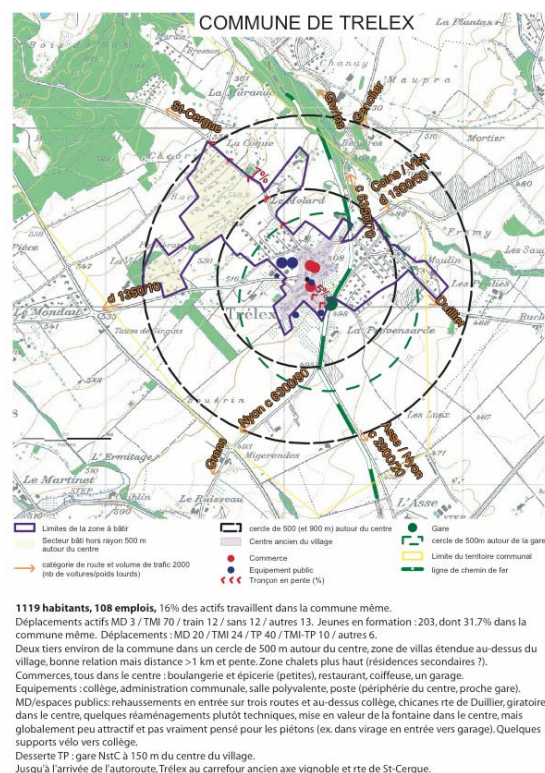
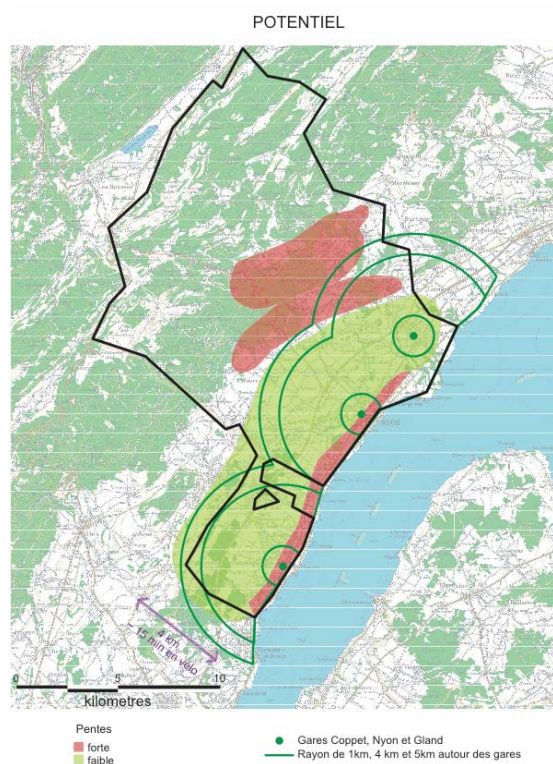
### Modes doux

A cette structure territoriale à grande échelle s'ajoute le manque de relations fortes à petite échelle au niveau des communes périphériques et de leur réseau capillaire, qu'il s'agisse de la desserte en TC ou des déplacements en modes doux.

La marche et le vélo, en tant que modes de déplacement à part entière, ont été jusqu'à aujourd'hui peu pris en compte dans les planifications. Il existe pourtant un potentiel pour ces modes, en articulation avec les transports publics : 40% de la population du district habite dans un rayon d'un kilomètre autour des gares de Coppet, Nyon et Gland, deux tiers dans un rayon de quatre kilomètres, soit des distances bien adaptées respectivement à la marche et au vélo. La grande partie du territoire habité de la région présente une pente faible.

Par ailleurs les repérages effectués sur le terrain montrent que la majorité des localités (Nyon et Gland compris – ci-dessous une fiche pour exemple : la commune de Trélex) ont une dimension et une structure adaptée aux déplacements à pied et à vélo. Il faut aussi

souligner que les améliorations en faveur des piétons et des cyclistes participent aussi plus généralement d'une amélioration de la qualité du cadre de vie, notamment pour les familles, qui correspond à une attente forte dans la région.



## Axes de réflexion pour l'élaboration de scénarios

En conclusion et afin de proposer un certain nombre d'éléments jugés essentiels pour l'élaboration des scénarios de développement de la région, six axes de réflexion sont proposés, plus comme base de discussion qu'en tant que résultat définitif :

- Renforcer les interfaces périphériques pour améliorer le potentiel à l'intérieur du district ;
- Renforcer le système de transport au sein de l'agglomération entre Gland et Nyon (voire Eysins) ;
- Renforcer la relation en transports publics entre Divonne et Coppet ;
- Renforcer l'offre en parkings d'échange (P+R) le long des lignes NStCM et CFF ;
- Baser la réflexion de l'accessibilité à partir des modes doux ;
- Justifier la réalisation de nouvelles infrastructures en fonction des objectifs d'urbanisation.

## 5 PREMISSES AU PROJET TERRITORIAL

Les connaissances acquises dans la première phase de travail constituent les bases permettant aux acteurs de se comprendre et de bien poser les questions sur l'avenir souhaité de l'espace qui les concerne. C'est aussi le temps de faire ensemble, en quelque sorte, des suppositions sur les incidences de tel ou tel choix d'intervention sur le territoire. Et pour les politiques c'est le temps d'estimer l'ampleur des responsabilités qui seront prises.

Le processus du projet territorial a débuté en posant d'une part un double postulat traitant de l'importance des actions territoriales dans le temps et du lien tenu aujourd'hui entre la mobilité des gens et l'urbanisation.<sup>1</sup>, et d'autre part en reconnaissant la validité de deux objectifs : maintenir la qualité du cadre de vie, et tendre vers le rétablissement d'un équilibre fonctionnel, nombre d'emplois par habitants<sup>2</sup>.

La réponse territoriale à donner pour atteindre ces deux objectifs mène à repenser la manière dont l'urbanisation s'étend sur le territoire, dont les activités s'éparpillent dans l'espace, et dont certains secteurs se spécialisent.

### 5.1 Sept hypothèses

Sept hypothèses touchant aux domaines « nature et bâti », soit socio-économique et urbanisation-mobilité, sont jugées pertinentes par les acteurs politiques et techniques.

1. La nature agit comme force et attrait pour le bâti dans les aires urbaines périphériques ;
2. Les espaces vides structurent les espaces construits;
3. La diversité sociale de la population est un avantage pour attirer des activités professionnelles variées ;
4. La mixité fonctionnelle et la densité humaine sont un des fers de lance pour une diminution de la dépendance automobile ;
5. L'échelle locale est un des lieux privilégiés pour agir sur la qualité du cadre de vie ;
6. Les coordinations entre l'urbanisation et la mobilité sont des atouts pour attirer les nouvelles entreprises ;
7. Les synergies entre communes sont une garantie de réussite pour la mise en œuvre d'une structure de valorisation du potentiel économique.

#### Première hypothèse

*La nature « force et attrait » du bâti dans les aires urbaines périphériques*

L'équilibre dans les milieux naturels et la qualité des unités paysagères sont des atouts pour maintenir, voire améliorer le cadre de vie.

*Constat :*

Les réseaux écologiques sont fractionnés.

De nombreux paysages sont en phase de forte artificialisation. Les secteurs « villas » transforment les paysages des bourgs, des vignes et des campagnes en aires résidentielles.

Les zones à bâtir ont une forte propension à se distendre, et à indifféremment grignoter le sol.

---

<sup>1</sup> Postulat, tel qu'il a été accepté : *Les actions sur un espace habité ont des incidences multiples et de très longue durée, et l'urbanisation et la mobilité forment un tandem qui régit les orientations majeures qui marqueront le territoire. Urbanisation et mobilité sont en relation étroite avec l'économie, les milieux naturels, le paysage et la société dans son entier.*

<sup>2</sup> Ces deux objectifs avaient été déjà au préalable adoptés par les représentants politiques du canton, de la région et de la commune Ville de Nyon.

Les liens entre la « nature en ville », matérialisée par les parcs urbains, et la « nature hors-ville » sont souvent fragiles ; par exemple trop peu fréquents sont les chemins, pour piétons et/ou cycles en site propre, qui assurent la continuité des réseaux de déplacement lents entre la ville et la campagne.

Le paysage se banalise par les infrastructures routières en toiles d'araignées et par le maillage répétitif des zones villas.

### Deuxième hypothèse

#### *Le vide « structure » du plein*

Dans les villes, l'ensemble des vides composé des places, des rues, des allées, des parcs et des autres espaces non construits, forme le châssis qui organise la ville et qui lui confère une identité morphologique.

De même manière, ce sont les compositions paysagères formées du relief, des forêts, des bosquets, des cordons boisés, des successions de champs, de vignes, de clairières, donc de tous les espaces vides de constructions, qui structurent les « méta-villes », les aires urbanisées qui sont au-delà des villes.

#### *Constat :*

Les infrastructures de déplacement, les autoroutes, les routes, les voies ferroviaires sont les cordons ombilicaux liant les localités à l'autoroute et aux urbanisations principales de Nyon et Gland. Ces infrastructures, relativement anciennes, ont été un des moteurs de l'urbanisation des aires résidentielles de la région. Les hiérarchies entre les routes ne sont pas toujours aisées à saisir.

Alors que les rues dans un espace construit accuse le phénomène de lien, les autoroutes, routes et voies ferrées accusent le phénomène inverse de rupture des espaces non-construits.

Les espaces occupés par l'habitat individuel en grande quantité ont une faculté surprenante de dissolution du vide dans le plein, et inversement. Les structures du paysage, et de même les repères, s'évanouissent dans la répétition des unités construites.

### Troisième hypothèse

#### *La diversité sociale de la population « avantage » pour une variété d'activités professionnelles :*

Les activités professionnelles multiples sont le tissu nécessaire au développement des villes. Une orientation marquée vers un secteur d'activités nécessite, soit l'appartenance à un réseau de villes, soit une dépendance vis à vis d'une agglomération offrant l'entier des activités.

#### *Constat :*

L'éventail des groupes de population appartenant à des catégories socio-professionnelles différentes est large. Cependant l'offre en logements n'est pas équitable partout pour toutes les tranches de la population.

L'offre en transport public est hétérogène

### Quatrième hypothèse

#### *La diversité fonctionnelle et la densité humaine « fer de lance » de la diminution de la dépendance automobile :*

La mixité des activités et des usages, ainsi que des densités élevées de population et d'emplois, en des lieux stratégiques des territoires urbanisés sont des facteurs qui influencent à la baisse la dépendance automobile.

Lorsqu'un territoire urbanisé se développe de plus en plus, la dépendance automobile est inévitablement accompagnée du cortège d'incidences négatives dues au trafic, à la pollution de l'air et du bruit.

#### *Constat :*



Hormis quelques exceptions, les densités de population sont faibles pour assurer la création de transports publics performants.

Si Nyon, Gland, Saint-Cergue, et en quelque sorte Coppet, se distinguent comme pôles ou centres régionaux, les autres localités ne présentent pas suffisamment de différences spécifiques pour nettement se départir les unes des autres.

Les trois lieux spécialisés pour le commerce de grandes surfaces ont une incidence importante comme grands générateurs de trafic. De plus, un impact négatif frappe la mixité fonctionnelle dans la plupart des localités.

#### Cinquième hypothèse

*L'échelle locale « lieu privilégié » pour agir sur la qualité du cadre de vie*

C'est dans le contexte de la localité que les droits civiques sont exercés pleinement. Bien que l'appartenance à une identité territoriale puisse être très vaste (métropole lémanique, Suisse, Europe ou autre), l'homme s'approprie en premier le territoire immédiat à son lieu de résidence. C'est là que la dimension humaine et les proximités immédiates prennent de l'importance ; après l'habitation, c'est le premier échelon significatif du cadre de vie.

*Constat :*

Les habitants sont assez confiants dans une évolution positive de leur cadre de vie. Cependant, les autorités sont la plupart soucieuses de l'augmentation des désagréments causés par le trafic de transit.

Le niveau d'équipements de la région est relativement bon ; néanmoins, l'accessibilité de ces lieux collectifs n'est pas toujours assurée par une bonne desserte transports publics.

#### Sixième hypothèse

*La coordination urbanisation et mobilité « atout » pour l'attrait des entreprises :*

Des typologies diversifiées d'habitations, des équipements collectifs judicieusement situés, des commerces bien localisés et adaptés à la clientèle, une accessibilité par transport individuel et collectif attrayante, une fiscalité intéressante, et une gestion prospective sont des facteurs encourageant le développement économique.

De plus en plus, les entreprises recherchent pour leurs nouvelles localisations, certes un contexte économique attractif, mais aussi un cadre de vie agréable où leurs employés trouvent à proximité de leur travail aussi bien une diversité de commerces, de structures hôtelières, que des équipements de détente. Des espaces publics, places et parcs, de qualité sont un plus non négligeable.

*Constat :*

Le potentiel économique, dans le District de Nyon, est supérieur à la moyenne suisse ; cependant il n'est pas pleinement utilisé. Il n'y a pas de structure adéquate pour le valoriser. Le tissu économique en place est inférieur au potentiel actuel.

Les commerces des centres-villes ne sont plus adaptés à la diversité de la clientèle résidant dans la région.

Les équipements hôteliers et d'accueil pour séminaires et réunions d'affaires sont insuffisants.

Les pôles économiques sont actuellement perçus comme des secteurs réservés aux entreprises et plus ou moins écartés des centralités urbaines.

Les projets en cours et futurs autour des gares de Nyon, Gland et Coppet auront des effets de dynamisation des centres urbains principaux.

#### Septième hypothèse:

*Les synergies entre communes, « garantie » pour une structure de valorisation du potentiel économique :*

L'échelle des communes est celle de l'habitant ; c'est à ce niveau que surgissent la plupart des situations conflictuelles. Les groupements de communes améliorent la gestion coordonnée des domaines ayant des impacts sur le territoire, comme par exemple les

infrastructures et les équipements, ou la localisation des aires industrielles et artisanales. La participation et la concertation entre les communes concernées permettent de diminuer les malentendus et mésententes.

*Constat :*

Quatre groupes issus de la mise en place du Plan directeur régional de 1993 existent déjà. D'autres regroupements agissent aussi de façon coordonnée pour la gestion des eaux usées, les pompiers, les établissements scolaires, la planification directrice du Massif jurassien, etc.

Les plans directeurs inter-communaux sont totalement absents de la région. Les communes agissent de manière indépendante dans la gestion de l'occupation de leur territoire. Il en résulte à l'échelle de la région une somme de collage bigarré reflétant un gaspillage de sol et d'énergie, et probablement de perspectives économiques.

## **5.2 Enjeux et questionnements**

Les séances et entretiens avec les acteurs politiques, économiques, sociaux, culturels et économiques ont fait apparaître des enjeux relatifs à l'urbanisation, la mobilité, les finances, les milieux naturels et le paysage.

Les enjeux relatifs à l'urbanisation :

- La structure de la population, son nombre et son emplacement ;
- Les types d'entreprises et leurs localisations ;
- Les capacités constructibles admissibles des zones à bâtir ;
- La répartition des équipements collectifs.

Les enjeux relatifs à la mobilité :

- La hiérarchie des infrastructures routières ;
- La distribution sur le territoire du réseau de transports publics ;
- La qualité des espaces publics.

Les enjeux financiers :

- La participation aux coûts des infrastructures et des équipements ;
- La politique immobilière ;
- La politique énergétique.

Les enjeux relatifs aux milieux naturels et au paysage :

- L'avenir des terres agricoles ;
- La continuité du réseau écologique suisse ;
- Les paysages souhaités.

Les enjeux énergétiques :

- La question énergétique comme primordiale ;

Un consensus assez large semble se dessiner pour situer l'épuisement des réserves de pétrole à l'horizon 2050, avec des problèmes d'approvisionnement qui vont survenir dans un délai beaucoup plus proche, notamment en raison d'une consommation en croissance rapide, notamment dans les pays émergents (Chine et Inde en particulier).

La filière du nucléaire paraît se trouver dans une impasse en raison du problème de l'élimination des déchets, qui ne semble pas près d'être résolu, mais également des coûts considérables induits par le démantèlement des installations parvenues en fin de vie.

Dans ce contexte, il paraît clair que la question énergétique va jouer dans les années à venir un rôle de plus en plus central dans les mutations que vont connaître nos sociétés, avec un passage nécessaire à grande échelle aux énergies renouvelables et une forte baisse de la consommation d'énergie. Est-il dès lors raisonnable de penser l'aménagement du territoire et de planifier le développement territorial sans compter les enjeux énergétiques au rang des enjeux essentiels ?

Alors, une série de réflexions et questions ont émergées :

*L'essor démographique doit-il être absorbé principalement dans l'agglomération Nyon-Prangins-Gland et le centre relais de Coppet ? Qu'en est-il des pôles intercommunaux de Begnins, Genolier, Crassier et Chavannes de Bogis ? Et qu'en est-il des autres localités ?*

*Où faut-il densifier : en proximité d'une interface de transport public ?*

*Quelle densité humaine et quelle densité de construction dans chaque commune ?*

*Quel type de population souhaite-t-on attirer ? Comment maintenir la diversité sociale ?*

*Quels nouveaux équipements ? Comment choisir leur localisation ?*

*Quelle mixité fonctionnelle, nombre d'emplois par habitant, dans les communes ?*

Soit à l'échelle des grandes aires urbanisées :

*Chiffres actuels* - Agglomération de Nyon / 25'000 habitants et 12'000 emplois + Gland et Vich 10'300 habitants et 3500 emplois ;

*Chiffres actuels* - Terre-Sainte centrée autour de Coppet (Founex-Commugny-Coppet-Mies-Tannay) / 9700 habitants et 1800 emplois ;

Soit à l'échelle des petites aires urbanisées

*Chiffres actuels* - St-Cergue, Arzier, Genolier, Begnins / 6471 habitants et 2483 emplois, et les 13 autres communes / allant de 300 à 1800 habitants, et de 30 à 500 emplois.

*Faut-il maintenir un tissu industriel ?*

*Les pôles économiques doivent-ils rester des secteurs spécialisés ? Pourraient-ils devenir à long terme des quartiers urbains contenant aussi bien des activités, des habitations et des équipements publics ?*

*Les nouveaux emplois sont-ils principalement absorbés dans les pôles économiques ?*

*Quels axes routiers régionaux sont-ils à assainir ?*

*Quel réseau de transport public faut-il promouvoir ?*

*Comment traiter la sécurité dans les espaces publics, concernant le trafic automobile ou en regard des incivilités ?*

*Quelle coordination est-elle envisageable entre les communes pour la planification, le financement et la gestion des infrastructures et des équipements collectifs ?*

*Les groupements de communes actuels sont-ils encore fonctionnels ? De nouvelles synergies sont-elles envisageables ?*

*Faut-il raccommoier les réseaux écologiques principaux ?*

*Faut-il re-qualifier les paysages ayant subi une forte artificialisation ? Comment protéger les unités paysagères remarquables ?*

*Faut-il restreindre l'emprise des zones à bâtir en harmonie avec le cadre naturel ?*

*Pour renforcer l'ossature verte et composer une cohérence des espaces non-bâti, peut-on envisager des déclassements de zones, avec compensation ?*

### **5.3 Synthèse**

Le choix d'un éventail de professionnels constituant l'équipe pluridisciplinaire avait pour objectif d'approcher dans un premier temps de manière sectorielle la variété des problèmes qui se rencontrent lorsque des choix sont à faire pour orienter le développement d'un territoire dans telle ou telle direction.

Le postulat de base qui oriente l'étude reconnaît que les actions sur un espace habité ont des incidences multiples et de très longue durée, et que l'urbanisation et la mobilité forment un tandem régissant les orientations majeures marquant le territoire.

En regard de ce postulat ainsi que des objectifs de développement reconnus par les acteurs principaux (anciennement ARN, la ville de Nyon, le canton) – maintien du cadre de vie et rétablissement de l'équilibre emplois et habitants – la synthèse des approches sectorielles a permis d'articuler sept hypothèses de travail. Des enjeux provisoires sont proposés dans les domaines de l'urbanisation, la mobilité, les finances et le paysage.

Ces enjeux sont sujets à modification par le COPIL selon l'acceptation ou non des sept hypothèses de travail.

#### **Reconnaissance à l'échelle des 32 communes de la validation par le COPIL**

La variété des acteurs concernés par l'espace habité du District de Nyon mènera à soulever un éventail certainement plus grand de problématiques que celui développé par la fourchette des spécialistes de l'équipe pluridisciplinaire. L'approche sociologique a révélé des fractures sur la perception de l'identité régionale, entre agriculteurs et citoyens, ville et village, localités « animée » et « dortoir », populations « mobile » et « immobile », et finalement le paradoxe entre le développement économique et le maintien d'une certaine qualité de vie.

La mise en place de Lignes directrices sera d'autant facilitée si elles sont comprises, et ensuite partagées, par un grand nombre d'intervenants du territoire. Pour assurer la réussite de l'acceptation des Lignes directrices par tous les partenaires territoriaux, il est impératif d'être assuré que la validation par le Copil de la première étape des travaux - le Livre de l'existant - est représentative des 32 communes du district.

#### **Une question récurrente**

Un questionnement de fond, qui ne pourra trouver réponse qu'au courant de la mise en œuvre des Lignes directrices par le Plan directeur régional, est celui de la gouvernabilité des territoires urbains. On remarque que les temporalités de la vie quotidienne ne sont plus les mêmes. La mobilité déstabilise l'architecture institutionnelle ; habitat, travail et loisirs s'étalent sur des territoires distincts. A long terme, les structures de prise de décision ne doivent-elles pas être réformées ? Et quelle gouvernabilité pour quels territoires urbains ?

#### **Les scénarios**

La phase des scénarios est celle des « possibles » et de leurs conséquences, des choix et de leurs impacts. Elle propose des visions d'avenir. C'est à cette étape que se précisent les réponses aux questions fondamentales :

*La région de Nyon se rattache-t-elle plus à Genève ? A Lausanne ? Aux deux villes ?*

*La région de Nyon a-t-elle une ou plusieurs identités territoriales ?*

Les scénarios sont élaborés par les experts, en relation étroite avec le groupe technique. Les scénarios proposés seront évalués à l'aide de critères définis précisément et validés par le COPIL. C'est au terme de la deuxième phase, où un scénario est retenu, qu'un débat politique est prévu. Les participants à ce débat seront à désigner par le COPIL.

TOME I

Partie 1

LE LIVRE DE L'EXISTANT

**Une approche interdisciplinaire,**  
*à l'intention du Groupe technique.*

*Monique Ruzicka-Rossier*

*Emmanuel Belo*

*Louis Boulianne*

*Eduardo Camacho-Hübner*

*Joël Chételat*

*Pierre Dessemontet*

*Christophe Fischer*

*Dominique von der Muehl*

*Natacha Pasche*

*Luca Pattaroni*

*Marc Soutter*

Ce chapitre du *Livre de l'existant*, appelé *Approche interdisciplinaire*, est un apport complémentaire aux données et appréciations formulées de manière synthétique dans la *Mise spatiale*. Il s'adresse au groupe de travail technique formé de représentants du canton, de la région et des communes. Il montre comment une même problématique a été questionnée ensemble par des urbanistes et architectes, des sociologues, des géographes, des ingénieurs spécialistes en mobilité et transports, en environnement et milieux naturels, et par des économistes.



# Une approche interdisciplinaire

## Table des matières

1. Contexte Géo-economique	33
1.1 Données statistiques	33
1.1.1 <i>Démographie</i>	33
1.1.2 <i>Socio-économie</i>	34
1.2 Interprétation économique du territoire fonctionnel	38
2 Approche sociologique	41
2.1 Présentation du projet	41
2.2 Métropolisation et périurbanisation	41
2.2.1 <i>Métropolisation et fragmentation socio-spatiale : le problème des échelles du politique</i>	42
2.2.2 <i>La périurbanisation du District : deux type de population pendulaire</i>	42
2.3 <i>Aménagement du territoire et population « cosmopolite »</i>	43
2.3.1 <i>Le cosmopolite comme habitant : une question de bien-être</i>	44
2.3.2 <i>Le cosmopolite comme usager/consommateur/travailleur : une question d'accessibilité</i>	44
2.3.3 <i>Le cosmopolite en tant que citoyen : une question d'intérêt</i>	45
2.4 Diversité et tensions	46
2.5 Les échelles d'identification et de gestion du territoire	48
2.5.1 <i>Proximité à Genève et attachement à Lausanne</i>	48
2.5.2 <i>La commune : échelle de l'habitant et lieu de la collaboration</i>	48
2.5.3 <i>Le secteur : échelle de l'usager</i>	49
2.6 Réduction de la mobilité versus augmentation de l'accessibilité	49
2.7 La collaboration intercommunale	50
2.7.1 <i>Le district : échelle de l'arbitrage</i>	50
2.8 <i>Apprentissage d'un destin commun et des problèmes de l'autre</i>	50
2.9 <i>L'arbitrage entre qualité de vie et développement</i>	51
3 <i>Approche des milieux naturels</i>	53
3.1 Réseaux écologiques et entités agricoles	53
3.1.1 <i>Projet AGICE : contexte et historique</i>	53
3.1.2 <i>Milieux naturels</i>	55
3.1.3 <i>Potentialités et contraintes pour l'agriculture</i>	62

3.2 Description des paysages et de leur dynamique	69
3.2.1 Méthodologie	69
3.2.2 Description des paysages	69
3.2.3 Dynamique paysagère	73
3.2.4 Eléments de perception du paysage	75
3.2.5 Conclusion	75
4 Urbanisation et Mobilité	77
4.1 Constat sur les impacts de l'urbanisation	77
4.1.1 Etapes historiques	77
4.1.2 Modes d'appropriation des espaces habités	80
4.1.3 Cartographie des liens fonctionnels institutionnels	92
4.2 Mobilité et transports	93
4.2.1 Préliminaire	93
4.2.2 Constats sur la mobilité à l'échelle régionale et supra-régionale	94
4.2.3 Constats sur la mobilité à l'échelle locale	96
4.2.4 Regard sur la mobilité et les transports	99
Axes de réflexion pour l'élaboration de scénarios	103
Documents consultés	105
Liste des 15 personnes Interrogées	107



# 1 CONTEXTE GÉO-ECONOMIQUE

## 1.1 Données statistiques

### La région de Nyon en comparaison suisse : quelques faits

#### 1.1.1 Démographie

De tous les districts suisses, celui de Nyon est celui dont la croissance démographique a été la plus forte entre 1960 et 2000. Dans ce laps de temps, la population du district a triplé, passant de 19'600 à 62'000 habitants. Ceci implique une très profonde modification de la structure sociale et démographique du district, qui est passé d'un statut largement rural à centres industriels, très semblable par exemple au district de Moudon, à un type totalement différent, largement dominé démographiquement par une immigration (interne et externe) massive.

L'explication de cette explosion démographique tient essentiellement en la position très favorable du district par rapport à Genève. En Suisse, tous les districts ayant connu une croissance démographique comparable sont en effet situés aux marges des grandes agglomérations et il n'y a qu'autour de Zurich que des chiffres proches de ceux de Nyon se retrouvent, avec des doubléments de population dans les districts d'Affoltern et de Dietlikon (ZH), de Höfe (SZ) et du canton de Zoug. Tous ces endroits se distinguent d'une part par leur bonne proximité avec un centre majeur (Zurich ou Genève), et d'autre part par leur situation considérée comme encore périphérique lors de l'industrialisation: les districts cités n'ont que peu participé à l'essor industriel de la Suisse entre 1850 et 1970. N'ayant pas profité de ce développement, ils n'ont pas eu à en assumer les conséquences dommageables notamment en termes sociaux et d'environnement ; de même, ils ont conservé un cadre de vie et un paysage encore très ruralisants jusqu'à l'amorce des phénomènes de périurbanisation.

La périurbanisation du district de Nyon, amorcée dès 1960, lui donne une population dans l'ensemble nettement plus jeune que dans le reste du pays. Nyon tient un second record, puisqu'il est le district comptant la proportion de personnes âgées la plus faible de Suisse avec moins de 10% de sa population ayant plus de 65 ans (moyenne suisse en 2000 : 15.4%) ; à l'inverse, la proportion d'enfants (0-14 ans) y est assez élevée (20.6% contre 17.1% en moyenne nationale). La proportion de jeunes adultes y est comparable à la moyenne cantonale, ce qui s'explique par un fort déficit en jeunes n'ayant pas encore fondé de famille, presque entièrement compensé par la présence massive de jeunes familles et de personnes dans la trentaine s'installant dans le district pour y rester : la proportion d'adultes d'âge mûr (40-64 ans) y est nettement supérieure à la moyenne nationale (34.8% contre 32.4%). En termes de pyramide démographique, le district semble, à l'échelle suisse, dominé nettement par les ménages familiaux : beaucoup de parents et d'enfants, peu de jeunes (qui quittent le district au moment de leur entrée dans la vie active), et très peu de personnes âgées (conséquence de la très forte croissance démographique).

Ceci se confirme lorsqu'on étudie la structure des ménages, ou l'état-civil. En termes de taille moyenne des ménages (2.43 contre 2.24), et de proportion de ménages privés (42.5 contre 34.7), la région, sans atteindre des records suisses, se distingue par des chiffres nettement supérieurs à la moyenne nationale, et très élevés pour une région urbaine ; le même constat peut être fait en ce qui concerne l'état-civil : la proportion de personnes mariées dans la population de plus de 15 ans atteint 62%, contre 56% en moyenne nationale. Les célibataires n'y sont que 26% (30% en moyenne nationale). Là encore, il s'agit de chiffres

qu'on retrouve habituellement dans les régions rurales et traditionnelles du pays, mais exceptionnels en région urbaine.

En termes de structure démographique générale, le type du district est très clairement périurbain : bénéficiant d'une forte croissance démographique due en majeure partie à l'immigration, essentiellement de jeunes couples familles ; pourtant, la population du district est dominée par les structures familiales assez traditionnelles : nombre élevé d'enfants et de parents, faible nombre de jeunes et de personnes âgées. Socialement, la structure est traditionnelle avec un nombre de célibataires et de divorcés nettement inférieur à la moyenne suisse. En résumé, le district de Nyon est très familial, qui pourrait faire croire à un district traditionnel, rural ou périphérique. Ce n'est pourtant pas du tout le cas. A Nyon, nous avons plutôt affaire à un espace périurbain qui s'est spécialisé (volontairement ou non) dans l'accueil des familles.

Ceci se retrouve par ailleurs également en termes de comportement politique. La population du district est en même temps l'une des plus aisées et l'une des plus ouvertes de Suisse. Elle se signale régulièrement par des votes extrêmes. En 2004 par exemple, Nyon s'est signalé par un comportement politique très libéral (dans tous les sens du terme) : il fut le district romand à refuser le moins nettement le paquet fiscal, de même que le contre-projet avanti, et le seul à refuser l'initiative « Poste pour Tous ». Le libéralisme n'y est pas qu'économique : le district détient aussi le record de Suisse d'acceptation tant de la loi sur le congé maternité que de celle sur les cellules-souche embryonnaires, et s'est montré en seconde place concernant les projets de naturalisations facilitées, et plus généralement sur les sujets d'intégration européenne ou d'ouverture envers l'étranger.

Ceci est peut-être à mettre en relation avec la forte population étrangère hébergée dans le district : 29.5% contre 20.4% en moyenne nationale. Le district, ici, ne fait que s'insérer dans un contexte régional lémanique traditionnellement marqué par une forte présence étrangère. Mais le district se distingue clairement de ses voisins de ce point de vue : en effet, la moitié de cette population est originaire de pays au niveau de vie comparable à celui de la Suisse (France, mondes anglo-saxon et germanique) : il s'agit ici, une fois encore, d'un cas unique. Partout ailleurs, la majorité de la population immigrée l'est en provenance de pays économiquement moins favorisés que la Suisse (Europe du Sud et de l'Est notamment), par exemple dans un rapport de 3.5 à 1 à Genève. Si donc le district de Nyon compte une forte population étrangère, celle-ci, est la plus aisée de Suisse.

### 1.1.2 Socio-économique

Au plan socio-économique, le district est indubitablement riche. Ceci se confirme lorsqu'on observe le revenu annuel médian net par ménage privé. Ce revenu se montait en 1998 à environ 54'500 CHF, soit le second de Suisse après le district de Meilen à Zurich (62'300 CHF) ; plus d'un ménage sur dix dans le district disposait alors d'un revenu annuel net supérieur à 150'000 CHF, et le quart le plus aisé des ménages disposait alors de 93'000 CHF annuels ou plus. Le district de Nyon est l'un des districts les plus riches de Suisse, et d'assez loin le plus riche de Suisse Romande ; il est plus riche, par exemple, que le Canton de Zoug.

L'économie du district est très fortement marquée par son appartenance à l'espace périurbain genevois. La métropole du bout du lac polarise logiquement l'ensemble du district, et celui-ci en est devenu, comme nous l'avons déjà vu, une des zones résidentielles majeures.

Assez logiquement, cela implique qu'il existe de très forts liens avec Genève. Ceux-ci sont particulièrement visibles en termes de flux pendulaires. Dans l'ensemble, en considérant les

chiffres issus des matrices pendulaires redressées<sup>1</sup>, on constate que le district héberge environ 33'200 actifs résidants, mais à peu près 21'000 places de travail. Chaque matin, le district « perd » environ 12'000 actifs vers l'extérieur ; les flux pendulaires sont nettement plus élevés que cela, puisque on assiste à des croisements importants .

Ainsi, on estime que 17'000 actifs résidants dans le district sortent de ce dernier pour aller travailler, alors que 7'000 autres pendulent à l'intérieur du district ; les sortants sont très majoritairement polarisés par le Canton de Genève qui en accueille 13'500 journalièrement, dont 8'200 en Ville de Genève même. Des 3'500 pendulaires restants, plus de la moitié se dirigent vers l'agglomération lausannoise ; le rapport entre les deux centres reste très favorable à Genève (un pendulaire vers Lausanne pour huit pendulaires vers Genève).

A l'inverse, le district est la destination de travail d'environ 7'000 travailleurs. Un peu plus de 2'000 viennent de France voisine (essentiellement du Pays de Gex), les 5'000 autres de Suisse ; 3'500 arrivent chaque matin du reste du Canton de Vaud (la majorité des autres districts de la Côte et de Lausanne), environ 1'300 de Genève.

En termes de fonctionnement, le district joue donc un rôle de relais. Alors qu'il se vide largement en direction de Genève chaque matin, il reçoit un certain apport de travailleurs du reste de la Côte et du Pays de Gex.

Le rapport entre emplois et actifs résidants dans le district tel que signalé dans le recensement est bas, environ 58 postes de travail pour 100 actifs résidants ; en y ajoutant la part d'emplois occupés par la main d'oeuvre frontalière, ce taux monte environ à 65 emplois pour 100 actifs résidants. Il s'agit d'un taux caractéristique d'une région à vocation résidentielle ; en moyenne suisse toutefois, ce taux est bas, tant par rapport aux régions urbaines qu'à celles qui sont périphériques et rurales. Nyon montre ici une spécialisation affirmée dans la fonction résidentielle, même si on ne saurait parler de monoculture résidentielles à l'échelle du district toutefois : Nyon et Gland sont des centres d'emploi non négligeables, même si le rapport y reste inférieur à 1.

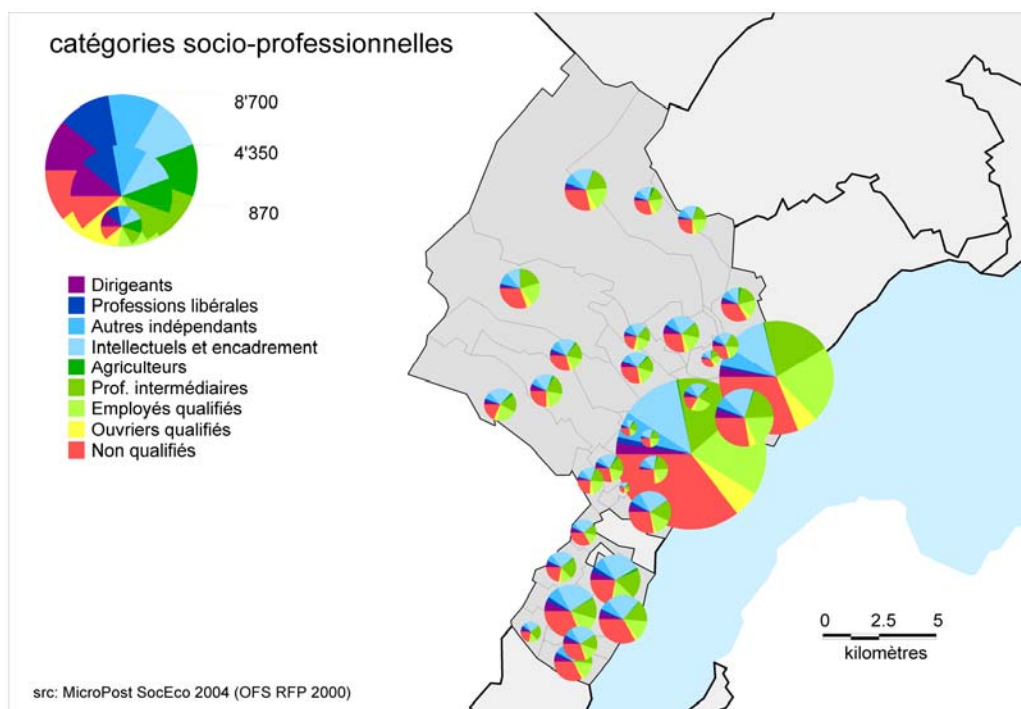
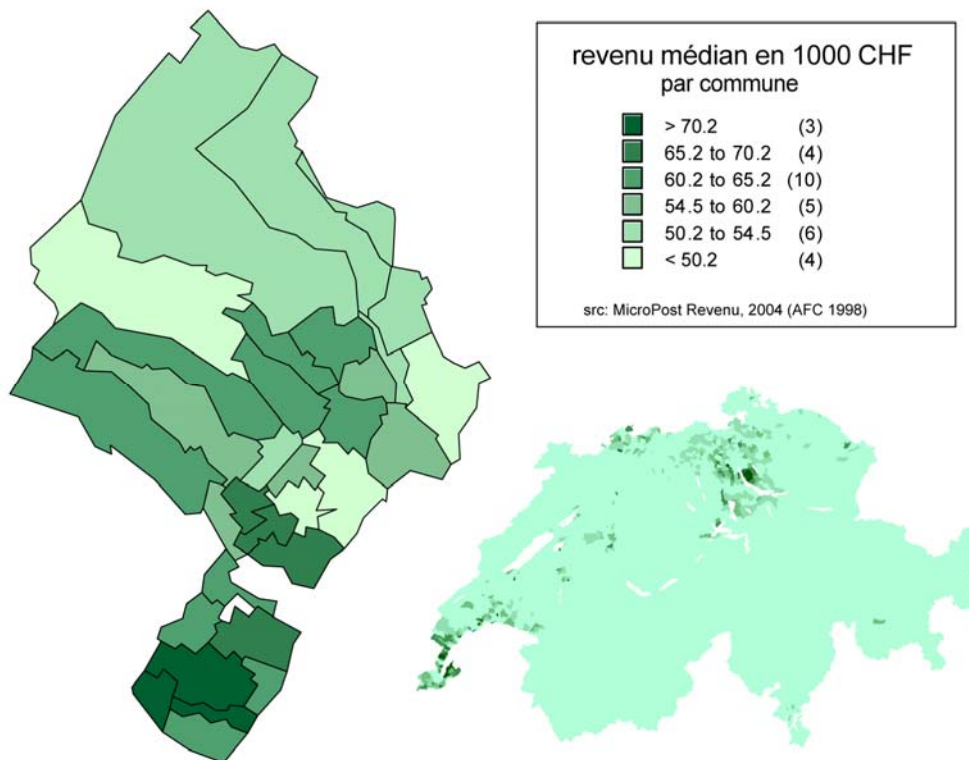
En termes de niveau de qualifications, la population résidente jouit d'un niveau socio-culturel nettement supérieur à la moyenne nationale. Le district détient par exemple le record suisse de la part des professions intellectuelles et d'encadrement : 16%, le double de la moyenne nationale ; les dirigeants et managers regroupent plus de 3% des actifs, une proportion qu'on ne retrouve en Suisse que sur la Goldküste et dans le district des Höfe (SZ). A l'inverse, les professions peu qualifiées sont sous-représentées même si elles restent importantes: 30% de la population active du district n'a pas de qualification ; la part de la population active dans l'industrie (y compris la construction) ne représente plus, en 2000, que 14% des actifs, un chiffre extrêmement bas pour une région de plaine : les actifs sont donc très fortement orientés vers les activités de services. La base paysanne du district est encore importante en termes de surface et d'occupation du paysage, mais n'occupe plus que 3,8% des actifs résidants du district, un chiffre comparable à la moyenne suisse.

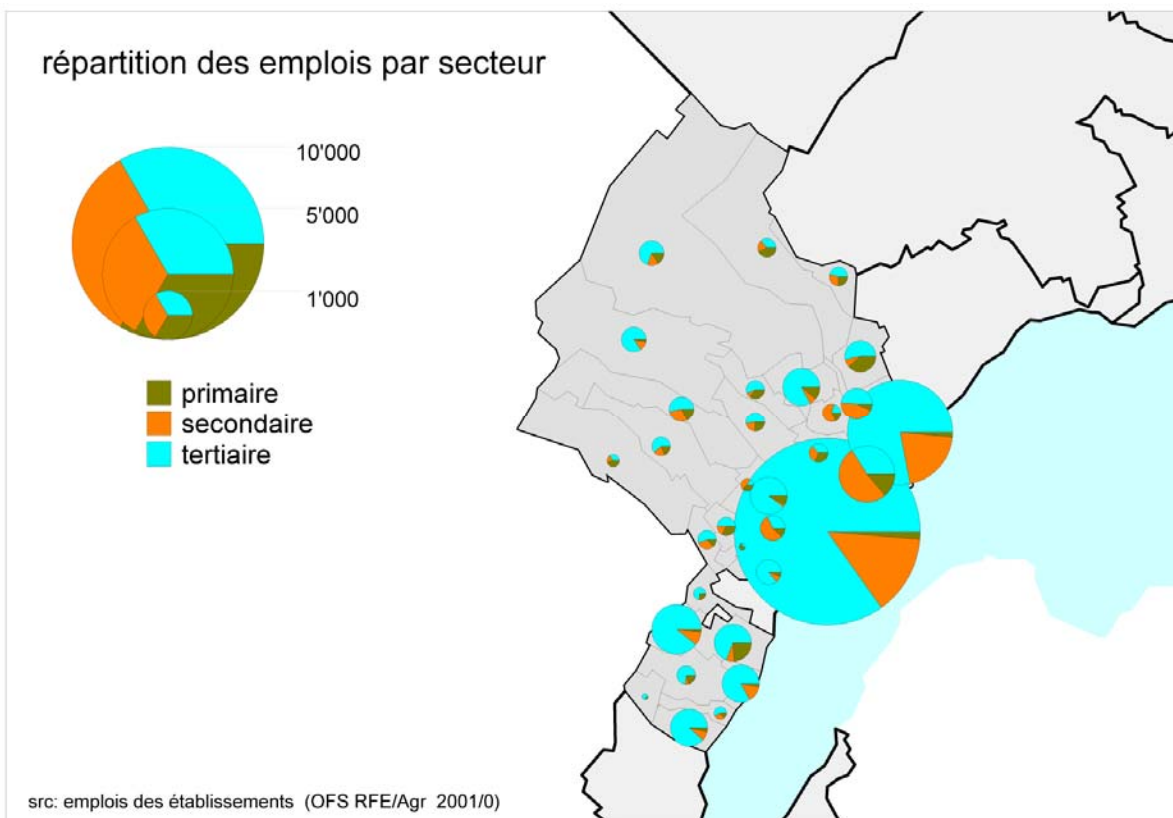
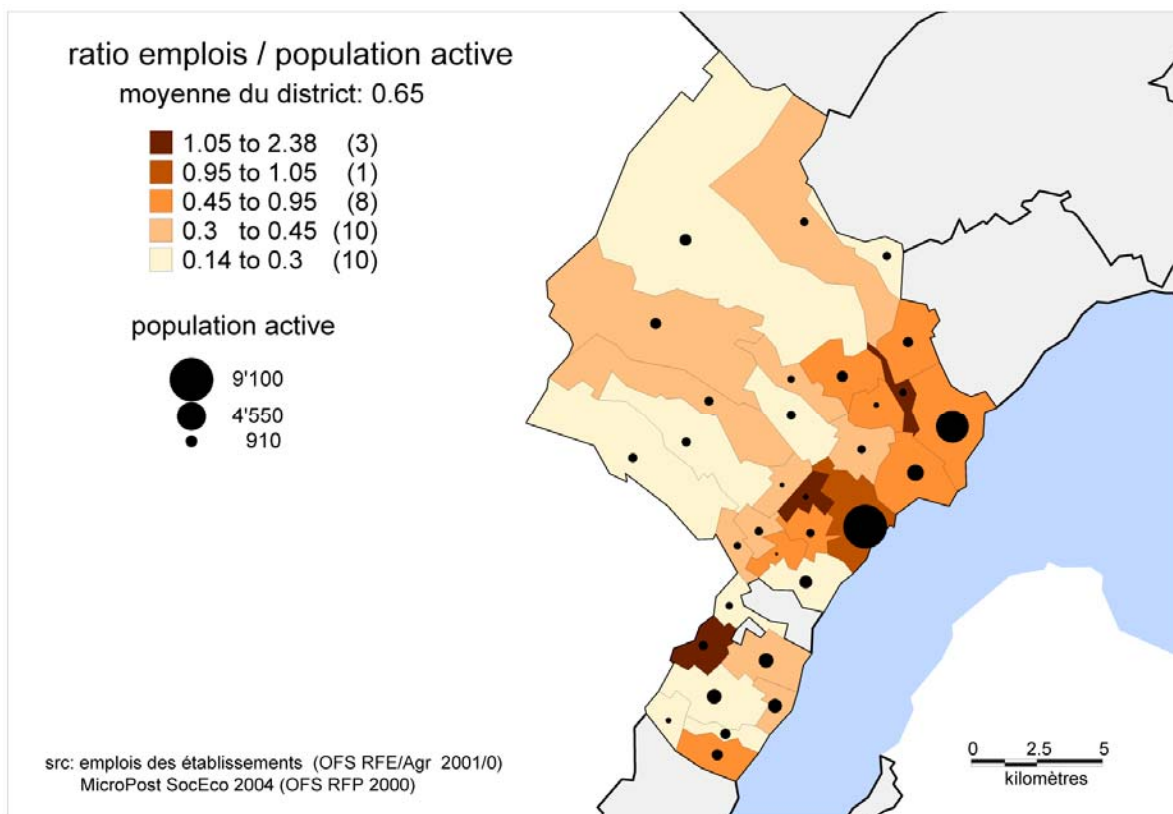
La même répartition effectuée cette fois au lieu de travail est un peu moins favorable. En moyenne suisse, la région compte nettement moins d'emplois de direction, et concentre ses emplois dans les fonctions intermédiaires. Une exception est, là encore, les professions intellectuelles et d'encadrement (11.6% des emplois à Nyon, contre 8.7% en moyenne nationale). Si en termes nationaux la structure est plutôt bonne, elle ne rivalise toutefois pas avec celle des grands centres. En termes de domaines d'activités, on notera que

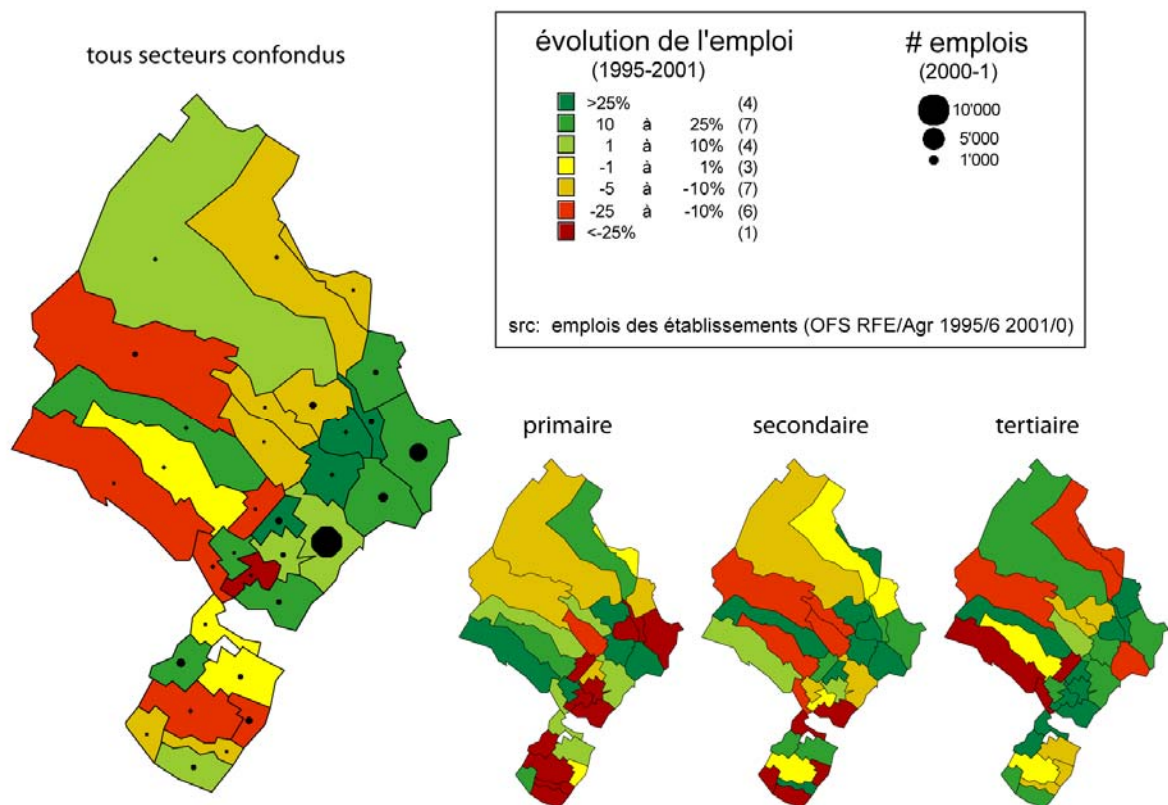
<sup>1</sup> Les matrices de pendulaires incluent également, au lieu de départ, les personnes n'ayant pas indiqué leur lieu de travail (de 10 à 15% environ); le redressement de la matrice consiste à redistribuer ces réponses manquantes en fonction du profil de destination montré par les pendulaires ayant répondu, puis de recalculer ainsi la matrice "complète" redressée. A noter que les chiffres ainsi obtenus peuvent diverger des chiffres officiels venant d'autres sources.

l'agriculture représente encore près de 7% des emplois du district (près du double de la moyenne nationale), ce qui insère le district comme un contributeur non négligeable de l'agriculture suisse. En revanche, l'emploi industriel ne représente plus que 17% de l'emploi total, et ce chiffre englobe la part « incompressible » de la construction. Les emplois de services confondus regroupent donc plus de trois emplois sur quatre, une proportion nettement plus élevée que dans le reste du pays.

### Quelques cartes







## 1.2 Interprétation économique du territoire fonctionnel

Pour l'élaboration des lignes directrices du district comme d'ailleurs pour le schéma directeur de l'agglomération de Nyon, les perspectives démographiques en termes de population et d'emplois sont l'un des éléments centraux à déterminer. En effet, les niveaux de population et d'emplois permettent de dimensionner les zones à bâtir et les infrastructures.

Le solde migratoire annuel retenu dans la projection du SCRIS pour les années 2004-2020 est de l'ordre de + 6'000 pour les prochaines années avec un affaiblissement de l'ordre de 3'500-4'000 entre 2015-2020. Bien évidemment ce solde largement positif est déterminé par la situation économique, la libre circulation des personnes dans le cadre des accords bilatéraux avec l'UE et la capacité d'accueil, notamment des logements.

Notons que le taux d'accroissement naturel est important dans le district de Nyon où il représente 30% du bilan de la croissance de la population. Un solde positif de l'ordre de 1'000 personnes par année est une base raisonnablement optimiste pour les prochaines années.

L'analyse des activités et de leurs localisations (voir cartes) procure une description des caractéristiques économiques du district ; les différentes études existantes dont le rapport Derouette, le rapport d'évaluation du PDR (ARN), l'étude du Crédit Suisse et les entretiens réalisés permettent d'identifier certains constats qui représentent des tendances qui vont structurer l'évolution du district.

### Premier constat

Le premier constat que l'on peut faire sur l'évolution de la structure des activités économiques du district est sa forte dépendance économique avec le canton de Genève dont les flux de pendulaires en sont le signe le plus évident. L'on peut supposer que cette liaison va perdurer dans les prochaines années malgré une meilleure ouverture du côté de Lausanne qui contribuera partiellement à équilibrer davantage les échanges.

**Second constat**

Le second constat est l'excellente position concurrentielle du district en terme de revenus et de fiscalité comme le présente l'étude du Crédit Suisse qui positionne le district parmi les plus attractifs du pays.

**Troisième constat**

Le troisième constat que le district est bien avancé dans sa mutation industrielle vers le tertiaire. La disparition progressive et presque complète des entreprises industrielles dans les environs des gares de Nyon et de Gland en témoigne. Les anciens sites industriels sont remplacés par des immeubles de bureaux et commerciaux ou encore de formation. Néanmoins, cette mutation n'est pas encore complète car certaines fonctions de centralité urbaine manquent ou sont sous-développées. Pensons aux commerces dont la clientèle visée ne correspond plus guère à celles que constituent les nouveaux emplois au centre de Nyon qui représentent une clientèle urbaine aisée. Le type de commerces (plutôt bas ou moyenne gamme) et les heures d'ouverture (fermeture à midi pendant la pause de midi) sont des signes révélateurs du décalage subsistant entre la nouvelle population de personnes venant travailler au centre et les prestations offertes. Cette inadéquation est aussi manifeste dans les structures d'accueil hôtelière. Le renforcement de la centralité urbaine de Nyon constitue un enjeu majeur du développement du district ; jusqu'où pourra-t-elle se développer à proximité des grands centres urbains de Genève et de Lausanne.

**Quatrième constat**

Le quatrième constat s'appuie sur deux données importantes: la taille des entreprises du district est non seulement le fait de PME mais dont la taille est inférieure à la moyenne cantonale (6 contre 8) ; le marché est local pour 60 % des entreprises. Nous sommes donc en présence d'un tissu de PME (plutôt petites que moyennes) dont le marché est essentiellement local. Le développement des entreprises déjà sur place notamment par l'extension de leurs marchés constituent sans doute un potentiel de développement important. Il s'agit peut-être moins de prospecter et d'accueillir de nouvelles entreprises que de soutenir celles déjà présentes. Les emplois de ces PME sont dispersés sur l'ensemble du district et sont aussi présents dans les villages. Le développement de zones artisanales pouvant aussi accueillir des activités d'indépendants dans les services aux entreprises par exemple constitue une opportunité intéressante.

**Cinquième constat**

Le cinquième constat rappelle que le développement des emplois dans les années 1990 et au début de 2000 est le fait du secteur des services. Deux grands types d'activités de service sont à prendre en considération : ceux liés au commerce qui sont occupés à 75% par des gens du district et ceux des services aux entreprises dont les personnes qui y sont actives travaillent à l'extérieur à près de 60%. Dans les services, il s'agit donc de développer les secteurs où les emplois sont le plus fortement ancrés (HORECA par exemple) et développer les sites du district pour accueillir davantage d'entreprises dans les activités financières, d'assurance (siège ou back office), dans l'immobilier, de location, d'informatique et autres services de consultant dont la présence dans le district doit être renforcée.

**Sixième constat**

Le sixième constat concerne la tradition industrielle district de Nyon qui a assuré la prospérité des petits centres de Nyon et de Gland à l'époque. Ces activités industrielles étaient bien visibles dans la structure urbaine sur des sites souvent à proximité des gares, avec une main-d'œuvre industrielle que l'on retrouve dans les catégories socio-professionnelles présentes dans le district. Aussi, conserver la présence d'activités industrielles dans le district contribue à maintenir l'identité nyonnaise. La politique des zones industrielles et des pôles vise à répondre à cet objectif. Mais devant la difficulté d'attirer de nouvelles entreprises (aucune nouvelle implantation dans les trois dernières années à Nyon) et la constatation que les créations d'emplois industriels ont été le fait d'entreprises déjà sur place qui se sont développées, donne à réfléchir.

Aussi, en plus de la mise à disposition de terrains, une offre dans l'immobilier d'entreprises par des usines relais et d'un business center par exemple serait à même de renforcer la stratégie de développement. En ce qui concerne les secteurs d'activités à privilégier, ceux identifiés sont cohérents, à savoir les biotechniques, la microtechnique de pointe, technologies de l'information et de la communication. Une spécialisation des pôles sur des emplois de back office requérant une grande mobilité, par exemple de services à la clientèle entre Genève et Lausanne, est envisageable, notamment avec une offre immobilière de qualité.

### **Septième constat**

Le dernier constat concerne l'hôtellerie qui doit être adaptée aux besoins du district et au développement des fonctions de centralité, notamment par une capacité d'accueil de qualité en quantité suffisante pour répondre aux besoins des entreprises et institutions du district, mais aussi en termes de structures d'accueil de séminaires et de réunions tirant profit de la situation géographique et de la bonne accessibilité de Nyon. Rappelons que le développement de ce secteur d'activités est très créateur d'emplois sur place.



## 2 APPROCHE SOCIOLOGIQUE

### Diversité et destin commun d'une région périurbaine

#### 2.1 Présentation du projet

La description sociologique du District qui est présentée ici s'appuie sur deux sources principales. D'un côté, nous avons effectué des entretiens avec une quinzaine de personnalités de la région (voir annexe). De l'autre, nous avons consulté une série de travaux sociologiques concernant soit certaines communes du District soit plus largement l'arc lémanique. Notre propos ne se veut pas ici exhaustif. Il cherche avant tout à offrir quelques pistes de réflexion concernant l'identité du district et de ses habitants ainsi que, plus largement, l'importance des collaborations intercommunales dans la dynamique du développement régional. Les personnes interrogées ont été sélectionnées – au quatre coins du District - de manière à couvrir les différentes facettes du développement régional, allant de la vie agricole à la vie économique, du monde politique à l'univers culturel et sportif (cf. liste en annexe). Ce sont des voix certes à chaque fois singulières, mais qui toutes sont en prises avec le devenir du District, l'expérimentant à la fois par leur travail et par le fait, tout simplement, qu'ils y habitent. Par souci de respect de l'anonymat des réponses, quand un propos sera cité nous n'indiquerons pas la personne qui parle. Ce qui compte avant tout, c'est l'illustration de certaines tendances qui nous sont apparues centrales au fil des entretiens et qui recourent d'autres observations faites par les études auxquelles nous nous référerons.

Avant de venir sur la description des résultats, il est intéressant de noter que l'échantillon retenu – et dont les personnes sont reconnues en général comme des personnalités à l'échelle du District<sup>2</sup> - comporte une majorité de personnes nées dans le district<sup>3</sup>. Il est clair que l'engagement communal et régional demeure encore principalement le fait de personnes ancrées dans la région. Toutefois, l'existence d'une frange venue d'ailleurs, et maintenant bien insérée, signale aussi le devenir métropolitain de la région avec des élites susceptibles à la fois d'un ancrage local et d'une activité à des échelles très larges. Nous reviendrons plus longuement sur l'importance du cadre communal dans l'élaboration d'une politique régionale qui passe aussi par la rencontre entre les différentes populations du District.

Avant de nous pencher sur l'analyse des différentes facettes révélées au fil des entretiens, il faut tout d'abord considérer plus largement la situation du District de Nyon dans la dynamique plus ample de l'évolution de l'arc lémanique. Ce détour est essentiel car une bonne partie des spécificités du District, et des tensions qui se jouent en son sein, sont liées à cette échelle plus générale et au double phénomène de métropolisation et de périurbanisation qui la caractérise.

#### 2.2 Métropolisation et périurbanisation

De nombreux chercheurs invitent à considérer la région lémanique comme faisant l'objet d'un processus de métropolisation.<sup>4</sup> Par « métropolisation », il faut entendre un processus à

<sup>2</sup> Signe de cette reconnaissance, nous avons pu constater, lors des entretiens, que la plupart de nos interlocuteurs se connaissaient à des degrés divers.

<sup>3</sup> Ce constat rejoint les observations plus systématiques effectuées lors d'une enquête de 1993 qui s'est penchée sur l'identité de 425 syndics et maires des cantons de Vaud et Genève ainsi que du Chablais (Joye et Leresche, 1993). Les résultats ont donné plus de 80 % d'élus étant nés dans la commune et 35 % d'agriculteurs (contre 5 % d'agriculteurs dans la population active). A ce propos les auteurs de cette étude évoquent l'idée d'un « localisme de l'éligibilité ». Ils soulignent, par ailleurs, une surreprésentation des professions libérales et des cadres qui sont elles plus susceptibles de modes de vie « cosmopolites », dans le sens d'une mobilité plus large et d'un ancrage plus urbain. Nous retrouvons dans notre échantillon ces deux facettes extrêmes qui marquent la polarité du District.

<sup>4</sup> Pour une approche générales et quelques cas d'étude, on peut se référer aux articles publiés dans Leresche J.-P., Joye D., Bassand M. , 1995, *Métropolisation : Interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Georg. L'hypothèse de « métropole lémanique », développée

la fois de dispersion et de concentration des fonctions urbaines sur des espaces pouvant atteindre jusqu'à 200 km. Très souvent, comme cela s'est passé pour la Randstadt hollandaise ou la région de la Ruhr en Allemagne, ce sont plusieurs centres urbains qui se trouvent petit à petit interconnectés et se mettent à se départager certaines fonctions. Une évolution similaire semble aussi se dérouler autour de Genève et en particulier en direction de Lausanne (mais aussi de la France voisine).

### 2.2.1 Métropolisation et fragmentation socio-spatiale : le problème des échelles du politique

La métropolisation se signale entre autres par un phénomène de « fragmentation socio-spatiale ». Ce phénomène est double. D'une part, on trouve une ségrégation spatiale concernant une « répartition inégale des habitants dans les zones résidentielles selon leur appartenance sociale ». D'autre part, on assiste à une « spécialisation fonctionnelle du sol »<sup>5</sup> : des fragments de territoire sont peu à peu occupés principalement par une activité spécifique : zones industrielles, zones résidentielles, quartiers d'affaire, centres administratifs, etc. Le territoire tend à se fragmenter et la mobilité des habitants devient essentielle.

Une des problématiques relatives aux aires métropoles est la déconnexion entre l'échelle de certains problèmes affectant le territoire urbain et les cadres administratifs et politiques. Dès lors, la possibilité de maîtrise des phénomènes de métropolisation réside en grande partie dans l'adaptation des structures politico-institutionnelles de manière à pouvoir répondre aux problèmes rencontrés à l'échelle adéquate. Concernant la Suisse, si la commune et le canton demeurent importants, il faut aussi encourager des structures intermédiaires dont celle, comme nous allons le voir, de l'échelle régionale.

### 2.2.2 La périurbanisation du District : deux type de population pendulaire

Si la région lémanique n'est certes pas comparable à une zone métropole comme celle de Paris, il nous semble toutefois qu'à bien des égards l'évolution de ces dernières décennies du District de Nyon s'éclaire si on la situe dans une telle perspective. En particulier, comme l'a montré la première partie de ce rapport, le District s'est en quelque sorte « spécialisé » comme zone résidentielle, cela en particulier pour des personnes aisées. Le développement économique de Genève, dépassant sa capacité d'absorption en terme de logement, a poussé une partie des personnes qui y travaillent à s'installer dans une couronne plus large. On peut voir dans cette évolution ce que l'on nomme un phénomène de « périurbanisation ». Le développement des grandes agglomérations entraîne la localisation d'une partie des personnes qui y trouve leur source de revenu économique dans des zones situées à une demi-heure voire une heure de voiture<sup>6</sup>. Ces zones périurbaines sont souvent préférées aux zones suburbaines car elles offrent la possibilité d'un habitat individuel, un environnement plus rural et une bonne accessibilité.

Le District de Nyon présente en grande partie de tels avantages, il se divise toutefois en deux types de zone périurbaine correspondant à des logiques à la fois distinctes et similaires présidant au choix de venir s'y installer.

#### a) Une localisation « par défaut »

On trouve tout d'abord des personnes venues trouver un emploi à Genève et qui, du fait de revenus moyens, ne trouvent pas de logement suffisamment grand et bon marché pour loger leur couple ou, plus souvent, leur famille. Ces personnes se mettent alors à la recherche de

---

autour de Genève et Lausanne, a encore été plus récemment évaluée par des chercheurs du Laboratoire de Sociologie Urbaine de l'EPFL : Poschet L., Wust S., Bassand M., 2002, *La métropole lémanique*, Cahiers du LASUR, n° 2. Les éléments d'analyse de la métropolisation et de la périurbanisation s'inspirent de ces deux documents.

<sup>5</sup> Poschet et al, op. cité, 5.

<sup>6</sup> Pour une discussion du phénomène de périurbanisation dans l'agglomération parisienne, on peut se référer au récent ouvrage de David Mangin : Mangin D., 2004, *La Ville franchisée*, Paris, Ed. de la Villette.

logements meilleurs marchés et facilement accessibles depuis Genève. La commune de Gland en particulier, du fait de son parc locatif, attire ces localisations « par défaut ». Cette population est en général plus jeune et susceptible de se relocaliser en fonction de l'évolution de son revenu.

Il faut noter par ailleurs que bien souvent ces personnes cherchent non seulement des conditions de logement financièrement plus intéressantes, mais aussi un cadre résidentiel plus agréable, caractérisé par la proximité à la nature, la sécurité et un calme plus grand qu'en Ville. L'idée de « qualité de vie » revient donc souvent pour décrire les motifs qui incitent ce choix dicté en premier lieu par les conditions économiques. Ce trait le rapproche alors de l'autre forme de localisation dans le District qui est elle marquée par son côté « volontaire ».

#### *b) Une localisation « volontaire »*

Une grande partie du logement des pendulaires dans le district consiste en des villas individuels souvent de haut standing. Les familles qui viennent s'installer dans ces villas ont fait un choix délibéré. Ce choix est guidé en partie par le désir de posséder un espace de vie relativement important et calme, dans des sites préservés. La proximité à des villages « typiques » - ou parfois la localisation dans de vieilles maisons villageoises rénovées – est aussi un élément important. La localisation relève donc d'une recherche active des qualités que peut offrir les villages des communes du District de Nyon. A cela s'ajoute aussi un élément économique important relatif à la différence d'imposition avec le Canton de Genève. Si cette localisation est plus volontaire, elle se fera néanmoins de manière relativement indifférenciée dans les différentes communes du District en fonction des opportunités. Il n'y a donc pas là un attachement spécifique à un village contrairement aux personnes qui y sont nées.

La relation de ces personnes à leur lieu d'habitation, et plus largement à tout le territoire, est ainsi bien spécifique et les attentes plus générales qu'elles ont quant à la région et à ses qualités jouent un rôle central dans la manière dont cette dernière tend à se développer. Comme le montre les statistiques cette population aisée et pendulaire occupe une place prépondérante dans le District. C'est une population que l'on nomme « cosmopolite » vivant à des échelles variables allant du plus local au niveau mondial. Ainsi, pour elle, la qualité de vie au sein de la commune est aussi importante que l'accès rapide à l'aéroport de Genève.

Les différents entretiens nous ont laissé entrevoir une région qui se développe en grande partie autour du mode de vie de cette population pendulaire d'origine citadine. On retrouve à cet égard un problème bien connu de la sociologie urbaine qui est celui d'une population citadine désirant vivre à la campagne comme à la ville. L'urbanisation du district doit ainsi se comprendre non seulement comme l'effet d'une densification, de l'extension des villages et des villes ou encore de l'abandon partiel des zones agricoles mais peut-être avant tout comme l'effet d'une population dont le mode de vie dessine un territoire à l'échelle de la métropole.

### **2.3 Aménagement du territoire et population « cosmopolite »**

Pour bien discerner les différentes échelles impliquées par le mode de vie de cette population « cosmopolite », et plus largement celui des différents pendulaires attachés à des degrés divers au District, il est possible de distinguer entre plusieurs modes d'engagement. Ces personnes peuvent ainsi être appréhendées tout à tour comme des **habitants**, des **usagers/travailleurs/consommateurs** et des **citoyens**. Autour de chacun de ces modes d'engagement dans le territoire, on peut discerner des échelles spécifiques et des exigences quant à l'aménagement du District. Ces exigences peuvent alors engendrer des tensions relatives au déploiement des modes de vie des autres habitants du district moins mobiles et engagés dans des activités locales.

### 2.3.1 Le cosmopolite comme habitant : une question de bien-être

Comme nous l'avons souligné auparavant, les personnes aisées qui viennent s'installer dans le District recherchent un cadre de vie de qualité dans un milieu plutôt rural. Les qualités en jeu sont avant tout celles du calme, de la nature, de la beauté des paysages.<sup>7</sup> Ces exigences demeurent aussi chez les habitants des zones plus urbaines comme Nyon et Gland où est valorisé l'accès rapide à la nature tout en pouvant profiter d'attraits propres à la Ville. Toutefois, c'est surtout dans les communes du reste du district que les exigences des « cosmopolites » vont entrer, comme nous allons le voir, plus fortement en tension avec le développement plus général de la région.

En tant qu'habitant, les cosmopolites vont donc faire peser un certain nombre d'attentes sur leur environnement immédiat. Ce dernier doit être calme, sûr et dans une certaine mesure « préservé » (vie villageoise, zone agricole, etc.). Par ailleurs, il faut constater que cette population participe peu de cette vie villageoise. Il est rare en effet que les habitants des zones villas se joignent à l'une ou l'autre des sociétés du village. A titre d'exemple, à Begnins, on ne trouve que 3-4 habitants « des villas » dans le chœur regroupant une quarantaine de personnes. Cette sous-représentation apparaît systématique au dire des différents syndics interrogés. Les habitants de villas ont été à plusieurs reprises qualifiés d' « individualistes » pour souligner un mode de vie peu tourné vers la collectivité.

Il est intéressant de noter à cet égard que la population des habitats collectifs est vue en général comme s'intégrant plus facilement à la vie villageoise. Elle semble moins tournée sur son habitat et plus directement tournée vers le village. La différence de charge d'entretien, l'absence de grands jardins privatifs, le niveau social moins aisé, peuvent être des éléments expliquant cette différence. Quoiqu'il en soit, il est important de souligner le fait que l'habitat collectif n'apparaît guère problématique au regard des responsables politiques qui lui trouve souvent de nombreux avantages.

La commune s'avère donc une échelle importante pour le cadre de vie et la plupart des syndics interrogés nous ont souligné l'importance du maintien de sa qualité pour satisfaire aux exigences de leur population.

Le thème de la *sécurité* – routière - est par exemple récurrent. Cette insistance est compréhensible en regard de l'importance statistique des enfants dans le district et du point de vue de *l'habitant* qui se trouve dérangé – voire « menacé » - par l'augmentation du trafic sur les routes secondaires. C'est néanmoins pourtant souvent la même population qui est à la source de ces désagréments. Elle l'est à ce moment non plus comme *habitant* mais comme *usager/consommateur/travailleur*.

### 2.3.2 Le cosmopolite comme usager/consommateur/travailleur : une question d'accessibilité

Les positions d'usagers, de consommateurs et de travailleurs peuvent à bien des égards être distinguées. Nous avons toutefois pris le parti de les traiter ensembles car elles dessinent ici toutes les trois des échelles plus larges que celle de *l'habitant*. Que ce soit pour l'usage d'infrastructures particulières, la consommation de biens commerciaux ou encore le travail, la population cosmopolite du District dépasse largement les frontières de la commune et celles du District. De manière plus générale, on peut considérer que pour l'ensemble de la population ces trois activités concernent des territoires plus larges que la commune. Le maître mot est à ce moment *l'accessibilité*. La voiture s'avère être le moyen privilégié pour poursuivre ces différentes activités, que ce soit pour aller travailler, faire ses courses ou encore pratiquer un sport.

Concernant les infrastructures, l'importance d'un territoire dépassant la commune avait été soulignée par le PDR de l'ARN (1993). Les communes ont depuis lors progressé dans la collaboration intercommunale pour satisfaire les besoins des *usagers* (STEP, écoles, salles de sport, etc.). Cet effort est important, car il permet dans une certaine mesure de retenir la population dans un territoire moins large. En effet, si l'on revient sur le cosmopolite on

---

<sup>7</sup> Pour cette question de la « beauté du paysage » et de ce qui fait sa qualité, on peut se référer à la partie « paysage » de cette étude.

s'aperçoit qu'il ne fait pas seulement usage des infrastructures locales mais plus largement celles des villes avoisinantes (spectacles à Genève, sport à Nyon, ski dans les alpes, etc.). La mise à disposition d'infrastructures de qualité peut éventuellement diminuer la distance des trajets d'une population de toute manière mobile.

Concernant la consommation, le District s'est en partie rendu « indépendant » par le développement des grands centres commerciaux, évitant le déplacement vers les plus grandes villes. Ceux-ci par contre augmentent la pression sur le réseau secondaire et tendent aussi à rendre moins utiles les commerces de proximité qui pourtant demeurent, au dire de la plupart des personnes interrogées, essentiels pour la vie villageoise (avec le restaurant). La question de la consommation rejoint ici celle de la qualité de vie de l'habitant dans la mesure où il désire vivre dans un village qui ne soit pas seulement un « dortoir ».

Concernant le travail, il est clair que le cosmopolite travaille en dehors du District et que donc là encore l'accessibilité – en voiture ou en TP - est la question centrale. Même si le travailleur ne va pas jusqu'à Genève, il a été relevé aussi statistiquement l'accroissement des déplacements à l'intérieur du District.

Toutes ces activités impliquent donc une gestion qui dépasse le niveau de la commune. L'échelle du district – ainsi que celle des « secteurs » - devient à cet égard intéressante sans pouvoir, on reviendra dessus, traiter tous les problèmes relatifs à ces différentes activités. Pour faire face à ces questions, les communes sont donc amenées à collaborer. Néanmoins, il n'est pas toujours évident pour les élus de promouvoir ces collaborations intercommunales et régionales. Une troisième facette de la population cosmopolite – étroitement liée à celle de l'habitant - intervient ici, celle du *citoyen* défendant soit ses intérêts soit un bien commun plus ample.

### 2.3.3 Le cosmopolite en tant que citoyen : une question d'intérêt

En tant qu'habitant, le cosmopolite, on l'a vu, fait surtout peser des attentes sans trop participer de la vie villageoise. Par contre, les cosmopolites sont souvent bien représentés dans les conseils communaux. Cet aspect souligne à nouveau l'importance du cadre communal dans la gestion de la qualité de vie de *l'habitant*.

A cet égard, les interventions de cette population sont souvent décrites comme « égoïstes ». On a vu que le qualificatif « individualiste » désignait une population peu tournée vers la vie villageoise. Le qualificatif « égoïste » désigne, lui, une participation politique peu soucieuse du développement de la commune et de ses besoins. La participation des habitants plus aisés et travaillant à l'extérieur vise souvent à préserver un cadre agréable et à diminuer les dépenses – surtout concernant la collaboration intercommunale. La construction de nouveaux logements est bloquée et les projets à l'échelle du District sont vus souvent avec méfiance.

Derrière ce constat, il y a la question plus générale du partage des intérêts. En effet, toute collaboration suppose le partage d'un intérêt et il est vrai que le mode de vie de la population cosmopolite peut faire diverger ses intérêts de personnes plus ancrées dans la commune et la région. De même, l'intérêt d'une commune plus rurale et riche comme Chésereux peut diverger de celui d'une commune plus urbaine comme Nyon ou Coppet ou encore d'une commune moins aisée comme St-Cergue.

Il faut donc considérer maintenant les tensions qui se dessinent autour de la diversité à la fois de la population et des communes. Les entretiens ont été précieux à cet égard pour nous faire entrevoir les différences qui caractérisent le district et qu'un plan directeur doit tenter de composer. Si nous avons pris le temps de bien dessiner la figure de la population cosmopolite, c'est qu'elle nous apparaît comme un des sources principales de différenciation et de divergence des intérêts.

## 2.4 Diversité et tensions

Nous pouvons brièvement présenter cinq lieux de tension qui tous s'organisent autour d'une forme particulière de diversité. Ces tensions renvoient à des échelles de gestion différentes. Nous viendrons en dernier lieu sur cette question centrale. Une partie des tensions relevées ici ne fait que synthétiser et préciser ce qui a déjà été décrit auparavant.

1. **Agriculteurs/citadins** : Les agriculteurs sont particulièrement importants dans la région à la fois pour des raisons historiques et du fait que ce sont eux qui sont en grande partie responsables du paysage tel qu'il se présente aux alentours des villages du District. Cette fonction paysagère, sur laquelle a insisté l'ensemble des agriculteurs interrogés, peut être vue aussi comme une manière de poursuivre leur service à la population cosmopolite consommatrice de paysage et de « ruralité ».

Néanmoins, les attentes des *habitants* cosmopolites – souvent peu attentifs aux conditions pratiques du travail des agriculteurs – peuvent engendrer des tensions avec le maintien des activités agricoles. Les agriculteurs relèvent souvent les ennuis engendrés par les aménagements relatifs à la sécurité et au bien-être des habitants (gendarmes couchés, giratoire, etc.). Les syndicats traitent ces plaintes souvent sur un mode amusé, considérant qu'elles sont exagérées. Néanmoins, elles révèlent le fait plus fondamental que les aménagements orientés vers une certaine forme d'engagement (ici : habitat confortable pour une population plus citadine) peut rendre le territoire moins disponible à la poursuite d'autres activités. L'aménagement du territoire implique toujours une certaine réduction des activités possibles. Il convient donc toujours de poser la question politique du choix des activités – et des formes de vie – que l'on veut favoriser. Dans notre exemple, il faut ajouter encore que les investissements nécessaires pour faciliter l'activité agricole (connexion des chemins de remaniement etc.) sont peu susceptibles d'être engagés<sup>8</sup>. Ceci indique l'évolution vers un aménagement favorisant une population plus citadine..

2. **Village/ville** : Le fait que le processus d'urbanisation soit en partie différent entre la côte et les communes du Nord du district, crée aussi des ordres de problèmes différents. Des communes comme Nyon et Gland font état de problèmes typiques aux villes : engorgement, places de parking, tensions de voisinage liés à une densité plus forte dans certains quartiers, etc. Dans les villages, on retrouve par contre un souci relatif au maintien de commerces de proximité, du développement d'une vie villageoise, etc. Ces différences jouent un rôle dans la manière dont les communes se retrouvent autour de problèmes communs. Un cas extrême est St-Cergue dont les problèmes liés à sa situation en altitude (fort enneigement, etc.) ne sont guère partagés par le reste du District. Ces différences invitent alors à des regroupements plus sectoriels où les communes partageant des problèmes communs peuvent se retrouver. Par ailleurs, nous verrons aussi que certains problèmes se généralisent à l'échelle du District et sont susceptibles d'engendrer le sentiment d'un destin commun.
3. **Village vivant/village-dortoir** : Dans les villages, une des tensions liées à une population très mobile et peu ancrée, est celle de la transformation en village-dortoir. Ce souci est apparu clairement chez un bon nombre d'interlocuteurs. Ce phénomène est aussi observé dans les communes plus rurales avoisinant Genève. La population cosmopolite garde souvent des cercles sociaux en dehors du village et n'a donc pas besoin de se tourner vers lui. On a vu que cela était dénoncé par les personnes plus ancrées dans le village comme une forme d'« individualisme ». Cet individualisme correspond au fait plus largement aux modes de vie urbains contemporains. La vie

---

<sup>8</sup> Il faut noter que certaines communes sont très bien fournies en chemin de remaniement.

*politique* communale demeure à cet égard un des rares lieux de rencontre et de socialisation commune. Il faut souligner aussi les efforts culturels de Nyon qui finance différents projets dans le District. Le maintien d'une vie culturelle forte semble être un bon moyen pour attacher une population cosmopolite consommatrice de culture.

- 4. Mobiles/immobiles :** Les différentes tensions rencontrées dans le District peuvent en partie être rassemblées plus largement autour des potentiels variables de mobilité. Comme nous cherchons à le montrer, le District s'organise de plus en plus autour de la mobilité de ses habitants et de la gestion des effets de cette dernière (embouteillages, nuisances diverses dans les villages et les villes, etc.). Dès lors, celui qui est peu mobile risque toujours de se trouver défavorisé. Plusieurs catégories de personnes moins mobiles sont notables.

Premièrement, on trouve les enfants. Ces derniers dépendent en grande partie de leurs parents pour se déplacer et participer à différentes activités. Les transports publics s'avèrent extrêmement importants pour eux, en relation en particulier avec l'école. Une fois sorti du cadre scolaire, régulier et permettant une organisation efficace des transports, l'éparpillement des infrastructures obligent les parents – et avant tout les mères - à jouer les « taxis ». Les tentatives de restauration d'espace de mobilité douce sécurisé (pistes cyclables, chemins pédestres) s'avèrent nécessaires afin de restituer aux enfants une certaine autonomie.

On trouve ensuite les personnes âgées. Ces dernières lorsqu'elles vivent à distance du centre du village peuvent être amenées à devoir déménager dès qu'elles perdent leur capacité à se déplacer de manière véhiculée. A nouveau, on lit ici en filigrane la configuration d'un territoire qui avant tout s'offre aux personnes adultes disposant de moyens de transport individuels.

A côté de ces « immobilités » relatives aux capacités même des personnes, on trouve aussi une population moins mobile, car ne disposant pas des compétences particulières lui permettant d'être compétitive sur le marché de l'emploi genevois. Il y a dans le District une partie de la population qui de fait travaille pour les « cosmopolites ». Un exemple intéressant est celui des gardes de jour. En effet, les familles des Terre Sainte envoient leurs enfants dans les communes des secteurs plus au Nord (Asse et Boiron) auprès de familles plus modestes ne se déplaçant pas. Du fait de la disparité des moyens financiers, du caractère plus captif de cette deuxième population, il faut aussi être attentif à la mesure dans laquelle cette population peut faire entendre sa voix.

#### **La place des transports publics**

Finalement la question de la mobilité est aussi celle des Transports Publics (TP). De l'avis de toutes les personnes interrogées, les transports publics sont apparus essentiels pour les enfants en âge de scolarité. Par contre en dehors de cette tranche d'âge et mis à part l'usage du train sur les secteurs bien desservis (Coppet, Nyon et Gland), les transports publics n'apparaissent guère comme un moyen de transport intéressant. On voit donc que les TP fonctionnent essentiellement autour d'une population « captive » et disciplinée, c'est-à-dire dont le déplacement est prévisible et qui ne dispose pas d'une autonomie en terme de mobilité sur un secteur plus large. Pour le reste de la population, les TP pose le problème du report modal : les personnes doivent *choisir* un moyen de transport plutôt qu'un autre. La structure des prix et le caractère pratique jouent un rôle essentiel à ce moment là. De plus, du fait que les personnes adultes sont très mobiles et qu'elles enchaînent des séries de déplacement en voiture (travail, courses, « prendre les enfants », etc.), la possibilité du report modal semble tenue.

- 5. Développement/qualité de vie :** Finalement, on peut considérer que la tension centrale - liée à la coexistence d'une population mobile qui cherche avant tout dans le District un cadre de vie agréable et d'une population moins mobile soucieuse d'y trouver aussi un revenu économique - est celle qui sépare les exigences du

développement des exigences de la *qualité de vie*. On a relevé l'usage fréquent du terme d'« égoïsme » en indiquant qu'il renvoyait à cette différence de point de vue. Le développement démographique et économique des communes du District est en effet une source potentielle de nuisance pour les habitants, cela surtout quand ils ont des attentes qui vont à l'encontre de l'urbanisation (calme, ruralité, accessibilité). Ce développement est néanmoins nécessaire pour éviter l'accroissement de l'écart entre la population plus aisée et mobile et le reste des habitants. Le PDR régional joue un rôle important dans cet arbitrage au niveau régional entre développement et maintien d'une qualité de vie pour *tous* les habitants.

Cette question nous renvoie en dernier lieu à la différenciation des échelles du politique.

## **2.5 Les échelles d'identification et de gestion du territoire**

Avant de considérer les différentes échelles politiques pertinentes autour desquelles se dessinent les collaborations, il est intéressant de voir comment les personnes se réfèrent à Genève et Lausanne. Cette question représente est un bon indicateur de la manière complexe par laquelle se lient proximité et attachement à un territoire.

### **2.5.1 Proximité à Genève et attachement à Lausanne**

La plupart de nos interlocuteurs sont nés dans le District. Il est intéressant de voir que dans l'ensemble ils se positionnent d'une manière relativement similaire vis-à-vis de Genève et Lausanne. Genève est certes la ville la plus proche et elle sert souvent de référence, de point de comparaison. Néanmoins, la plupart des personnes interrogées déclarent se sentir avant tout vaudoises et être plus attachées à Lausanne. Chez les personnes plus âgées, cet attachement est encore plus fort. Certaines ont ainsi déclaré qu'elles allaient plus naturellement à Lausanne alors même que Genève est plus proche.

L'attachement identitaire dépend ainsi fortement de l'existence d'une identité cantonale forte. Les habitants qui ont grandi dans le district ont fait l'école dans un système vaudois, ont souvent été étudier à Lausanne. Le système politique joue lui aussi un rôle important pour attacher les personnes à un système cantonal. Les catégories administratives sont donc vaudoises et la proximité à Genève relève surtout de l'ordre du pratique. Les plus jeunes nous ont semblé pouvoir aller de manière indifférenciée à Genève ou Lausanne.<sup>9</sup> L'attachement au canton de Vaud chez eux n'empêche pas une familiarité forte avec Genève.

Le canton de Vaud est toutefois souvent décrit par nos interlocuteurs comme plutôt tourné vers le Valais<sup>10</sup> et ne se souciant pas du District si ce n'est pour lui soutirer de l'argent. Cette impression peut parfois donner des envies d'autonomisation. Néanmoins, même dans des communes comme Coppet qui échange passablement avec Genève, le canton de Vaud demeure l'interlocuteur privilégié des élus politiques.

Pour les habitants plus cosmopolites, Genève demeure la référence. Cette population est, elle, moins tournée vers le canton de Vaud. Elle peut toutefois, au fil des ans, s'attacher à la Commune et éventuellement aussi s'engager politiquement. La commune demeure ainsi un lieu d'ancrage important même – et peut-être en particulier – dans le cadre du processus de métropolisation.

### **2.5.2 La commune : échelle de l'habitant et lieu de la collaboration**

Comme il a été souligné au fil du texte, la commune est l'échelle à laquelle se règle une partie des questions relatives aux aspirations des différents habitants (cosmopolites ou non). L'activité communale est essentielle pour des problèmes, tels que ceux de la sécurité

---

<sup>9</sup> Ces impressions demanderaient bien entendu des recherches plus approfondies pour obtenir des résultats statistiquement valables.

<sup>10</sup> Cette impression était confirmée en 1995 par l'étude des flux Lausannois essentiellement tournés vers la partie est du Canton. Cf. Schuler M., 1995, « Les tendances récentes de la métropolisation et de l'urbanisation en Suisse », in Leresche J.-P., op. cité.



routière ou encore du commerce de proximité, fondamentaux pour la qualité de vie. De plus, c'est quand même autour de la participation politique tant des cosmopolites que des anciens habitants plus ancrés, qu'un premier espace de rencontre et de dialogue s'établit.

La commune apparaît aussi comme un lieu d'attachement pour les habitants venus d'ailleurs qui ne s'identifient pas au canton mais peuvent devenir au fil du temps des figures familières de la commune. La stabilité de la population joue un rôle très important quant au caractère familial du village qui lui donne aussi son air « villageois ». Dans ce sens, un syndic nous avouait être troublé par la rotation importante de la population qui faisait qu'une partie des visages lui était inconnue ou alors qu'il ne savait pas où ces personnes habitaient.

Outre son rôle dans la gestion de la qualité de vie de ses habitants, la commune joue un rôle important quant au traitement de sa population comme un ensemble d'usager. Dans une certaine mesure, elle est à même de jouer ce rôle seule, fournissant certaines prestations (installations sportives, salle de spectacle). Les communes diffèrent d'ailleurs grandement à cet égard en fonction de leur taille ainsi que de leur passé (position de bourg, etc.). Toutefois, concernant la prestation de certains services aux usagers, le rôle principal de la commune réside dans le fait qu'elle est l'unité au travers de laquelle une collaboration plus large mais relativement délimitée peut s'établir. Il s'agit là de la question de la collaboration sectorielle qui est apparue essentielle dans l'éventail des échelles nécessaires à la gestion administrative et politique de l'évolution régionale.

### 2.5.3 Le secteur : échelle de l'usager

La collaboration sectorielle s'est en partie développée à la suite du dernier PDR qui invitait au regroupement sectoriel. Les différents syndics interrogés ont souligné le caractère positif des dialogues qui se sont instaurés autour de l'établissement d'infrastructures communes. Ces espaces de dialogues nous semblent essentiels dans la mesure où ils permettent la découverte de problèmes et d'intérêts communs dont peut découler l'envie (ou le sens de la nécessité) d'agir ensemble.

Dans la perspective d'une collaboration plus soutenue, le district apparaît souvent trop grand. La diversité et le nombre de communes impliquent à cette échelle à la fois une négociation plus coûteuse – autour de 32 personnes - ainsi qu'une disparité des intérêts. Le secteur au contraire peut regrouper des communes qui vivent des situations relativement similaires comme c'est le cas, par exemple, des communes de Terre Sainte dont la collaboration est la plus soutenue et la plus ancienne. De même, les communes des pieds du Jura entretiennent des rapports historiques avec les communes du Jura du fait de la possession de pâturages et de zones forestières sur leur territoire.

Les collaborations s'instaurent donc autour de logiques diverses. Le passé historique a tissé certains liens autour des anciens bourgs comme Coppet ou Begnins qui persistent encore. D'autre part, la simple proximité rend possible des collaborations ponctuelles autour du matériel communal ou encore d'une salle de fête. En dehors de ces collaborations, les secteurs ont permis aussi la poursuite d'une politique plus systématique de partage des infrastructures plus importantes comme les STEP.

On voit donc émerger des échelles variables qui s'adaptent au territoire impliqué par la nature de l'objet même qui demande à être géré. A cet égard, certaines options relatives au développement régional peuvent avoir des impacts sur l'échelle pertinente impliquée. Pour illustrer cette question, on peut prendre l'exemple de la mobilité.

## 2.6 Réduction de la mobilité versus augmentation de l'accessibilité

La forte mobilité des habitants apparaît comme un des problèmes centraux du district du fait des contraintes qu'elle fait peser sur le réseau de transport et les nuisances que cela engendre. Deux attitudes peuvent alors être adoptées.

Soit on s'efforce de réduire la mobilité. Pour ce faire, il faut alors essayer d'augmenter les prestations de proximité : emploi, sport, culture. Cette réduction de la mobilité suppose ainsi des investissements dans les infrastructures régionales. Dans cette perspective, le District et les collaborations sectorielles s'avèrent être une échelle pertinente.

A l'inverse, on peut aussi décider d'augmenter l'accessibilité. L'échelle pertinente devient plus large puisqu'elle concerne en premier lieu le réseau routier cantonal, voire fédéral (routes de contournement, élargissement de l'autoroute, etc.). Il y a là typiquement une alternative politique qui implique des stratégies d'interventions très différentes à des échelles variables.

## **2.7 La collaboration intercommunale**

Finalement, il faut souligner le fait que la collaboration sectorielle est intéressante non seulement car elle permet d'instaurer une échelle intermédiaire nécessaire autour de l'organisation des prestations publiques, mais aussi car elle offre un lieu de socialisation des élus. Comme les syndics interrogés nous l'ont expliqué, par le biais de rencontres plus fréquentes, ils sont peu à peu sensibilisés aux problèmes des autres communes et apprennent à travailler avec. Cette découverte d'un « destin commun » semble essentielle pour favoriser une collaboration régionale.

### **2.7.1 Le district : échelle de l'arbitrage**

Dans ce sens, l'organisation à l'échelle du District de certaines politiques (sociale, tourisme, économique) constitue une condition importante pour développer l'échelle de la région. Les élus ont aussi souligné l'intérêt qu'ils trouvent à rencontrer des élus provenant de communes qui leur apparaissent lointaines. Il est intéressant de noter aussi ce sentiment d'éloignement politique des communes – qui se traduit par l'impression que ce qu'elles font ne les regardent pas les unes et les autres - alors qu'elles sont très proches spatialement à l'échelle de la région lémanique.

Toutefois, il est apparu aussi que même les syndics des communes plus « éloignées » (St-Cergues, Le Vaud) sentent maintenant qu'ils partagent une situation relativement similaire aux autres communes du district (augmentation du pendularisme, urbanisation, etc.). Il existe donc des questions qui deviennent communes et qui invitent à poursuivre l'effort de collaboration régionale.

## **2.8 Apprentissage d'un destin commun et des problèmes de l'autre**

Cette collaboration, comme on vient de le souligner, doit permettre à la fois de traiter certains problèmes à l'échelle adéquate et de socialiser les élus aux problèmes communs ainsi qu'à ceux plus spécifiques rencontrés par certaines parties du District. A cet égard, le renforcement institutionnel de lieu de collaboration régionale nous semble important afin d'amener les élus de communes qui vivent des situations différentes à mieux connaître les problèmes respectifs de chacun. Pour porter une voix commune, nécessaire pour développer l'échelon de la région et faire face aux effets de la métropolisation de l'arc lémanique, il est important que les enjeux relatifs à la diversité du District soient mieux compris par ses acteurs.

Un exemple délicat est celui du projet d'agglomération de Nyon. Une certaine appréhension est apparue dans les entretiens quant aux effets de ce développement sur la dynamique régionale. Il semble toutefois que l'action régionale est complémentaire – car fondée sur une autre échelle – du nécessaire travail concernant l'impact de Nyon sur les communes l'avoisinant. Le cadre de discussion régional doit précisément permettre de faire reconnaître les spécificités du développement nyonnais tout en pensant son intégration dans une dynamique régionale. En effet, comme il a été suggéré, l'échelle régionale est nécessaire tant aux petites communes qu'à Nyon, car elle représente l'échelle minimale pour aborder certains problèmes comme les transports ou encore le développement économique.

L'échelle de la région peut être vue alors comme une échelle d'arbitrage entre différentes alternatives afférentes au lien entre qualité de vie et développement.

## 2.9 L'arbitrage entre qualité de vie et développement

La question essentielle qui est apparue au fil de nos entretiens est celle de l'équilibre entre développement régional et qualité de vie. L'augmentation de la population et du pendularisme menace en partie de faire perdre certaines qualités essentielles de la région, relatives à son calme, la qualité de ses paysages et le maintien d'une vie rurale. Les personnes interrogées se sont montrées néanmoins relativement confiante quant à l'avenir du District.

L'existence de pouvoirs communaux forts ainsi que le tissu législatif cantonal et fédéral concernant la protection de l'environnement et des zones agricoles semblent entretenir cette confiance. Toutefois, certains acteurs ont relevé les pressions à la construction et l'importance politique prise par une population peu intéressée au développement de la région. En outre, comme nous l'avons souligné, le destin du District se joue aussi en dehors de ses frontières tant à Genève, Lausanne ou encore en France voisine. Les sources susceptibles de dicter de l'extérieur le destin du District apparaissent tout de même nombreuses.

Dès lors le développement d'une politique régionale apparaît essentielle afin de faire entendre la voix du District dans ce processus plus large de métropolisation. Cette politique régionale doit aussi être l'occasion d'arbitrer entre les exigences de développement et le maintien d'une qualité de vie. Cet arbitrage demande à la fois de laisser entendre les différentes voix du District – allant des communes les plus rurales aux plus urbaines, de la population la plus immobile à la plus mobile – ainsi que de pouvoir appréhender et gérer les différentes échelles en jeu.

Dans cet effort, le renforcement de structures permettant la collaboration régionale est une étape fondamentale. Les lignes directrices peuvent s'inscrire dans ce mouvement dans la mesure où elles offrent l'occasion d'identifier à la fois les problèmes communs et ceux plus spécifiques des différentes parties du District posant ainsi les bases du dialogue entre les parties.



## 3 APPROCHE DES MILIEUX NATURELS

### 3.1 Réseaux écologiques et entités agricoles

#### 3.1.1 Projet AGICE : contexte et historique

##### Préambule

Les concepts et contenus liés aux termes de **paysage** et de **territoire** ne sont pas unanimement partagés d'où une nécessaire clarification.

Dans son sens premier, le **territoire** désigne une étendue de terre, dont on peut considérer qu'elle est le support d'une infinité de **paysages** potentiels. Ceux-ci deviennent effectifs dès lors qu'ils sont perçus par un observateur, perception qui implique des filtres socioculturels et personnels, et par laquelle le paysage acquiert une signification.

Dans le domaine de l'écologie par contre, le **territoire** est habituellement utilisé dans son acception seconde d'espace délimité par un animal, ou une famille d'animaux, considéré comme habitat privilégié et défendu contre l'intrusion de congénères. C'est alors l'idée plus générale de territoire/étendue de terre qui est désignée par le terme de **paysage**.

En règle générale, nous utilisons les termes de **territoire** et de **paysage** dans leurs sens premiers « d'étendue de terre » et « d'étendue de terre qui s'offre à la vue ». Nous conserverons toutefois le terme de **paysage** pour désigner le **territoire** lorsque le contexte ne laisse aucun doute, en particulier dans le contexte des milieux naturels, et utiliserons le terme de **paysage-territoire** le cas échéant.

##### Contexte, historique et objectifs généraux

D'importantes modifications ont affecté le territoire durant ces dernières décennies : diminution des structures paysagères et uniformisation des paysages suite à la rationalisation de l'agriculture, augmentation de l'emprise des zones construites sous l'effet de l'urbanisation, fragmentation des milieux et densification des voies de communication. Autant d'éléments qui ont contribué à la disparition ou à l'isolement des éléments naturels, avec pour conséquence majeure une réduction de la biodiversité. Simultanément, les problèmes de dégradation des ressources naturelles, eaux et sols notamment, ont pris de l'ampleur.

Les processus environnementaux et écologiques ont fait l'objet de nombreuses études visant à identifier et orienter les mesures destinées à limiter la perte de biodiversité et à favoriser une meilleure gestion des ressources naturelles. Ces études se situent presque exclusivement soit à une échelle locale ou spécifique (analyse d'un processus ou d'une espèce spécifique), soit à une échelle globale (analyse de tendances au niveau national). Or, l'expérience montre que, pour être efficaces, de telles mesures doivent être conçues à une échelle intermédiaire, autrement dit une échelle régionale.

Par ailleurs, en raison de la complexité et de la multitude d'aspects que recouvre la notion de territoire, en particulier en zone rurale, l'analyse et la gestion d'un territoire se doivent de reposer sur une approche globale et intégrée, incluant les diverses composantes d'un territoire et leurs relations spatiales ainsi que l'ensemble des processus affectant son devenir.

C'est dans ce contexte que s'est inscrit le projet AGICE (Agriculture et Gestion Intégrée du Contexte Environnemental), qui a débuté à l'automne 1999 par la réalisation d'une étude prospective visant à poser les bases méthodologiques de l'élaboration d'une carte des potentialités écologiques comme base d'un concept paysager.

Cette première étude a constitué le noyau de ce qui est devenu par la suite le module *milieux naturels* du projet, module dont l'objectif consiste à représenter spatialement les processus et les contraintes ou potentialités à prendre en compte dans la gestion des réseaux écologiques. A ce module initial ont été adjoints dès le printemps 2000 un module *agriculture*, orienté vers la représentation spatiale des contraintes et potentialités du territoire du point de vue de l'exploitation agricole, puis par la suite un module *paysage culturel*, qui s'inscrivait dans le cadre des réflexions menées pour définir les lignes directrices d'une politique cantonale du paysage et visait à introduire des aspects historiques et culturels dans l'approche paysagère.

Pour les trois modules, la représentation spatiale des potentialités du territoire doit déboucher sur l'élaboration d'indicateurs spatialisés destinés à évaluer l'évolution de ce territoire en termes de viabilité agricole, environnementale et paysagère, ce aussi bien à l'échelle des exploitations agricoles qu'à l'échelle régionale. Les modules *milieux naturels* et *agriculture* ont été développés au sein du laboratoire hydrologie et aménagements (HYDRAM) de l'EPFL, en étroite collaboration avec le Service Romand de la Vulgarisation Agricole (SRVA), notamment pour les aspects agricoles, et avec l'institut d'écologie de l'UNIL pour les aspects faune. Le module *paysage culturel* a été traité par le laboratoire d'histoire de la ville et de la pensée urbanistique (LHVPU) de l'EPFL. Plus récemment, de nouveaux développements, orientés vers une plus grande intégration opérationnelle de la

composante paysage, ont été proposés en collaboration entre l'HYDRAM et le LASIG (Laboratoire des Systèmes d'Information Géographique) qui dispose d'une bonne expérience en la matière. L'ensemble du projet a obtenu des financements provenant de plusieurs services du canton de Vaud (services de la forêt, faune et nature – SFFN, service des améliorations foncières – SAF, service de l'agriculture – SAGR et service de l'aménagement du territoire – SAT) et des offices fédéraux de l'environnement (OFEFP) et de l'agriculture (OFAG).

**L'objectif général du projet** AGICE consiste à réaliser les développements méthodologiques permettant une prise en compte de l'intégralité du contexte environnemental d'un territoire lors d'une procédure d'aménagement. Cette prise en compte repose notamment sur l'élaboration de cartes des potentialités du territoire (cartes de compréhension) à l'égard de divers modes d'utilisation du sol et d'une gestion durable des ressources naturelles.

La démarche méthodologique adoptée est basée sur une approche spatiale du fonctionnement du territoire, caractérisée par une double intégration :

- « horizontale » ou « thématique » afin de traiter de manière conjointe et intégrée les aspects touchant l'eau, les sols, les milieux naturels, le paysage et le contexte agricole. Ce dernier aspect est essentiel car ce sont les choix effectués par les exploitants agricoles qui déterminent en grande partie l'évolution du territoire rural et du paysage. Il en va donc de la faisabilité et de la crédibilité des aménagements proposés;
- « verticale » ou « spatiale » afin d'intégrer les contraintes et objectifs des niveaux national, cantonal et local (jusqu'au niveau de l'exploitation agricole), quel que soit le niveau décisionnel. Il s'agit de développer des instruments permettant de rendre opérationnelles les orientations prises au niveau supérieur et, inversement, d'intégrer les contraintes locales dans les décisions régionales.

Les cartes de compréhension constituent une source d'informations très utile, notamment dans le cadre de l'élaboration de plans d'aménagement (p. ex. plan directeur, Conception d'Evolution du Paysage - CEP) associés à des plans d'exploitation qui assurent leur mise en œuvre ou du conseil aux exploitants agricoles, concernant par exemple le type et la localisation des surfaces de compensation écologique (SCE). Ces cartes constituent également le support à partir duquel peuvent être calculés les indicateurs permettant une évaluation de scénarios d'aménagement ou d'évolution.

### **Méthodologie générale**

L'intégration des multiples dimensions d'un territoire en une approche globale nécessite un dénominateur commun constitué en l'occurrence par des cartes de potentialités du territoire à l'égard de diverses thématiques, dénommées ci-après cartes de compréhension. L'agrégation à divers niveaux de ces cartes permet de réunir en un seul objet cartographique l'ensemble des potentialités et contraintes jugées pertinentes dans le contexte d'une problématique donnée. L'approche méthodologique retenue comprend ainsi une première phase d'élaboration de ces cartes de compréhension :

**Données de base.** La collecte des données de base et leur organisation pour former un système d'information du territoire rural constituent la première étape du processus.

**Cartes de compréhension thématiques.** A partir des données de base sont élaborées des cartes de compréhension thématiques décrivant la répartition spatiale des contraintes et potentialités relatives à des thématiques données du territoire.

L'élaboration de ces cartes de compréhension implique une spatialisation des contraintes ou potentialités liées aux objets du territoire, qui permet de prendre en considération la zone d'influence d'un objet en termes de contraintes ou de potentialités (ainsi par exemple, la contrainte que représente une route du point de vue des déplacements de la faune ne se limite pas à son emprise physique, mais s'étend au-delà avec une intensité progressivement décroissante).

Les cartes de compréhension thématiques varient d'un module à l'autre et selon la problématique ou le scénario étudiés, tant du point de vue du type d'objets inclus dans une thématique (regroupement d'objets de même nature) que des règles de spatialisation adoptées.

**Cartes de compréhension intégrées.** Dans chaque module, les cartes de compréhension thématiques pertinentes peuvent être agrégées pour produire des cartes de compréhension intégrées, qui proposent une évaluation globale des potentialités du territoire du point de vue agriculture, milieux naturels et paysage respectivement à l'égard de la problématique étudiée. Les thématiques prises en compte et leur pondération peuvent varier selon la nature de cette problématique.

### 3.1.2 Milieux naturels

#### **Méthodologie**

Le module milieux naturels du projet AGICE a pour objectif l'identification de réseaux écologiques dans des paysages (territoires) hétérogènes où les activités et infrastructures humaines sont dominantes. En effet, face à la problématique de la diminution de la biodiversité, la mise en place de connections ou corridors entre habitats naturels dans un territoire est de première importance pour assurer le maintien d'espèces ou de populations animales.

Même si l'efficacité de ces corridors et des réseaux écologiques fait encore l'objet de débats dans la communauté scientifique, la nécessité de disposer de méthodes et d'outils permettant de localiser les zones favorables aux déplacements de la faune dans un territoire, puis par des mesures d'aménagement appropriées, de gérer ces zones est reconnue.

D'un point de vue écologique la connectivité exprime l'intensité des échanges d'individus entre populations. Cette dynamique d'échanges entre populations associée à un brassage génétique est indispensable au maintien de populations dans un paysage à long terme. Ces échanges reposent sur un processus complexe de dispersion d'individus qui dépend de l'espèce étudiée, de la structure et de l'arrangement du paysage et surtout de l'interaction de l'espèce avec le paysage. La dispersion est donc déterminée de manière très locale (interaction d'un dispersant avec un objet du paysage : effets attractifs, répulsifs ou barrières) mais a des implications de portée générale, notamment à l'échelle des métapopulations (brassage génétique, effet de secours entre population, re-colonisation après extinctions).

Pour permettre une meilleure compréhension de ces processus, une méthodologie destinée à simuler la dispersion d'individus dans un paysage fragmenté et basée sur un système d'information géographique a été développée dans les premières phases du module Milieux Naturels du projet AGICE. Cette méthodologie est centrée sur une représentation du paysage sous la forme d'une carte de compréhension regroupant l'ensemble des contraintes et des potentialités du territoire du point de vue de la dispersion de la faune. Cette dernière est alors simulée par l'application d'un modèle de dispersion de type « diffusif » à cette carte de compréhension. Cette méthodologie a permis :

- d'identifier, de manière rapide, les réseaux écologiques correspondant à une catégorie de faune de type gibier;
- de mettre en évidence la connectivité entre les milieux en évaluant une distance écologique entre ceux-ci;
- d'identifier spatialement les trajectoires de moindre coûts entre les milieux.

L'aptitude du modèle « diffusif » à identifier des réseaux écologiques ainsi que les zones de conflits associées, et ce, à différentes échelles, a été démontrée. Diverses applications ont également permis, sur la base d'avis d'experts, d'identifier un réseau écologique concernant la grande faune (Luyet 2001) ou les amphibiens (Zanini 2001; Morard 2003). D'autres ont permis d'estimer l'effet de la construction d'une route sur le réseau écologique (Benyahia 2001; Waegli 2002) ou d'évaluer des scénarios d'aménagement (Zanini 2003). Cette méthode présente un intérêt certain pour l'analyse de scénarios d'aménagements ainsi que des perspectives de développements et d'applications importantes.

L'approche mise en œuvre dans le cadre du projet AGICE comprend les étapes suivantes :

- Collecte de données
- Identification et modélisation des contraintes aux déplacements
- Identification et modélisation des éléments paysagers favorables aux déplacements de la faune
- Modélisation du paysage sur la base des contraintes et éléments favorables aux déplacements
- Modélisation de la dispersion ou déplacement de la faune sur le modèle du paysage

#### *A. Collecte de données*

Les données spatiales utilisées pour l'analyse sont issues de VECTOR25, le modèle numérique du paysage de la Suisse. Il se base sur le contenu et la géométrie de la carte nationale 1: 25000. VECTOR25 restitue, dans un format vectoriel flexible, les objets naturels et artificiels du territoire.

VECTOR25 décrit environ 7 millions, avec leur situation, leur forme, leur catégorie d'objets, d'autres attributs et leur relation avec leur environnement (topologie). Son périmètre couvre l'ensemble de la Suisse ainsi que les régions frontalières. VECTOR25 se distingue par les critères de qualité suivants:

- précision de position: 3 – 8 m;
- mise à jour tous les 6 ans;
- couverture complète avec la même qualité et sous la même forme;
- possibilités d'analyses et de simulations grâce à la topologie;
- identification des objets univoque et stable;

Actuellement, VECTOR25 différencie environ 140 catégories d'objets (p. ex. route de 2<sup>e</sup> classe, ruisseau). L'ensemble des données nécessaires à l'analyse se trouve sous un format vectoriel. L'objectif est de produire une carte des potentialités écologiques du paysage et d'avoir une couverture continue d'un point de vue des potentialités écologiques. Pour obtenir ce type de résultat, une rasterisation des données est nécessaire. Cette rasterisation découpe le territoire en unités rectangulaires qui sont de faible dimension, dans notre cas 5 m.

### B. Identification et modélisation des contraintes aux déplacements

Les contraintes aux déplacements identifiées sont présentées dans la figure 3. Pour chaque contrainte, trois valeurs peuvent être attribuées:

- la franchissabilité
- la valeur de friction
- la distance d'influence de la contrainte

La *franchissabilité* définit la possibilité ou non de franchir l'objet. Elle permet d'introduire la notion de barrière à la dispersion. Par exemple, les tronçons d'autoroute démunis de viaducs ou de passages divers et les bâtiments sont considérés infranchissables.

Les *valeurs de friction* ont été déterminées par avis d'experts. Elles représentent une "difficulté" de franchissement due soit à la forme physique de l'objet (par exemple: rivière) soit au stress induit par l'objet (par exemple les routes). La valeur attribuée correspond à l'augmentation de la difficulté de franchissement. Par exemple, un élément spatial qui a une valeur de 2 est deux fois plus difficile à franchir. La valeur 1 est attribuée aux surfaces agricoles.

La *distance d'influence de la contrainte* correspond à l'influence d'un élément du paysage sur le déplacement de la faune. Par exemple, une route a un impact propre (valeur de friction) et une zone tampon d'influence (distance d'influence). La valeur de friction attribuée à la zone d'influence est considérée strictement décroissante et linéaire (Cf. figure 1). Sa valeur maximale correspond à la valeur de l'objet relié à cette distance.

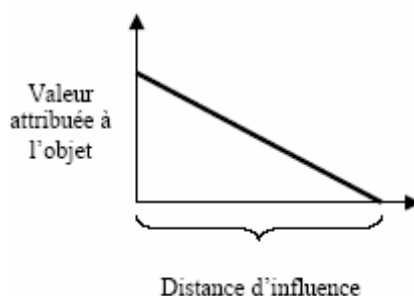


Figure 1: Valeur attribuée à la distance d'influence des contraintes

La distance d'influence des zones d'habitation est un cas particulier. En effet, les villes ont une distance d'influence plus importante que les villages ou les maisons isolées. Afin de tenir compte de ces différences, un groupe d'expert a attribué les distances d'influence à un certain nombre de villes, de villages et de groupes de maisons. La fonction associant les distances d'influence et la surface "source de contraintes" est alors obtenue par régression. Le résultat de cette régression est présenté à la figure 2.



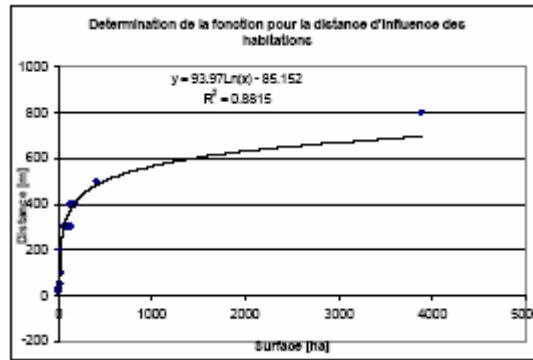


Figure 2: Fonction représentant la distance d'influence en fonction de la surface de la zone construite.

Les valeurs de contraintes aux déplacements sont considérées cumulatives.

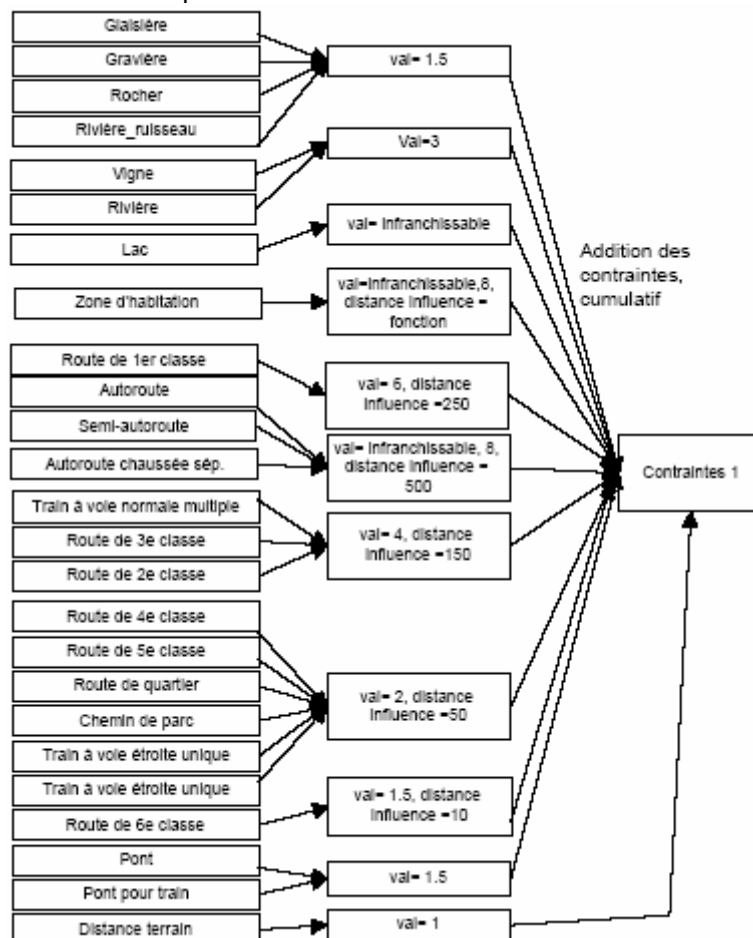


Figure 3: Liste des éléments paysagers considérés comme contraintes au déplacement de la faune avec les valeurs: infranchissabilité, la valeur de friction et la distance d'influence.

### C. Identification des éléments paysagers favorables aux déplacements de la faune

Les éléments favorables aux déplacements sont identifiés. Ils sont présentés dans la figure 5. Pour chaque élément favorable aux déplacements, deux valeurs peuvent être attribuées:

- la valeur de friction
- la distance d'influence à l'élément favorable aux déplacements.

Les valeurs de friction ont été déterminées par avis d'experts. Elles représentent une "facilité" de franchissement due à la catégorie de l'objet (par exemple: haies, bosquets). La valeur attribuée correspond à la facilité de franchissement. Par exemple: une valeur de 0.5 se traduit par: "il est deux fois plus facile de le franchir". La valeur 1 est attribuée aux surfaces agricoles.

La distance d'influence à l'élément favorable aux déplacements correspond à un processus "d'attraction" d'un élément du paysage. Par exemple: attraction d'une forêt. La valeur de friction attribuée à la zone d'influence est considérée strictement croissante et linéaire (Cf. figure 4). Sa valeur minimale correspond à la valeur de l'objet relié à cette distance.

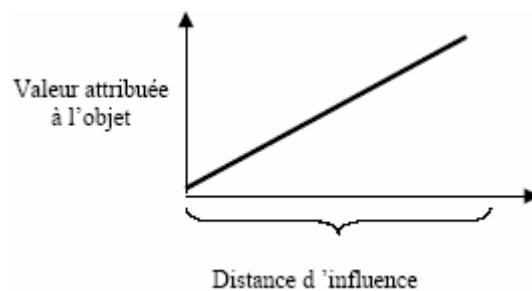


Figure 4: Valeur attribuée à la distance d'influence des potentialités

Les valeurs de contraintes aux déplacements sont considérées exclusives.

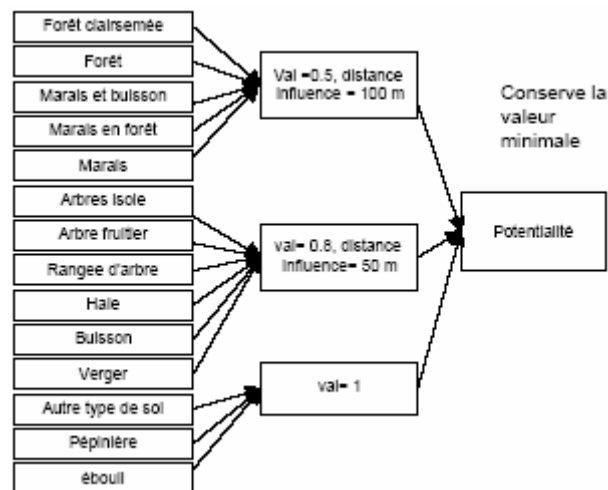


Figure 5: Liste des éléments paysagers considérés comme favorables au déplacement de la faune, avec les valeurs de friction et distance d'influence

#### D. Modélisation du paysage

Le modèle du paysage est généré par addition des contraintes aux déplacements (contraintes) et des éléments favorables aux déplacements (potentialités). Lorsqu'une valeur de contrainte est présente, elle prévaut sur la valeur de potentiel.

#### E. Modélisation de la dispersion ou déplacement de la faune sur le modèle du paysage.

La dispersion est réalisée grâce à un opérateur de distance proposé par le logiciel IDRISI® : *costgrow*. Cette fonction comporte un algorithme de calcul de distance par croissance. Cette fonction génère une surface dans laquelle la distance est calculée selon le chemin de moindre coût (de déplacement) pour se déplacer sur une surface de friction. Les coûts de déplacement sont calculés de manière radiale à partir d'un ensemble de pixels cibles. Cette analyse spatiale permet l'intégration d'un effet de frictions et de barrières. Dans l'étude réalisée, la surface de friction correspond à la carte des contraintes ou des limitations de mouvement pour la faune.

La carte des éléments « source » correspond aux milieux naturels de type forêt, forêt clairsemée, marais, marais en forêt, marais et buisson. Les distances sont calculées de manière à minimiser la somme des frictions entre chaque cellule et la cellule cible la plus proche. Les mouvements se réalisent dans 8 directions (côtés et diagonales des cellules). Dans le cas d'un déplacement diagonal, le coût du déplacement est égal à 1.41 fois (racine de 2) la valeur de friction.

## Résultats concernant la région de Nyon

### A. Modélisation des contraintes

Le résultat de la modélisation des contraintes est présenté à la figure 6.

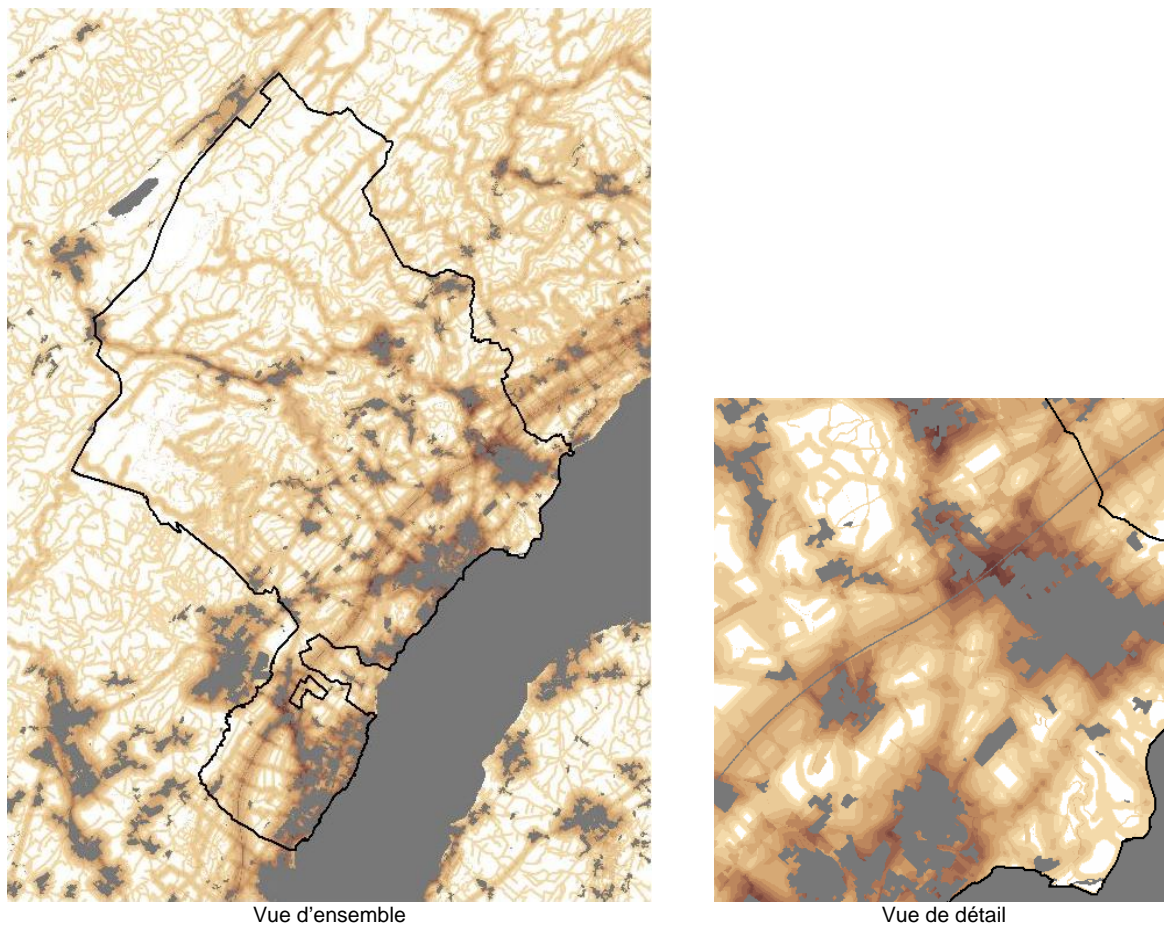
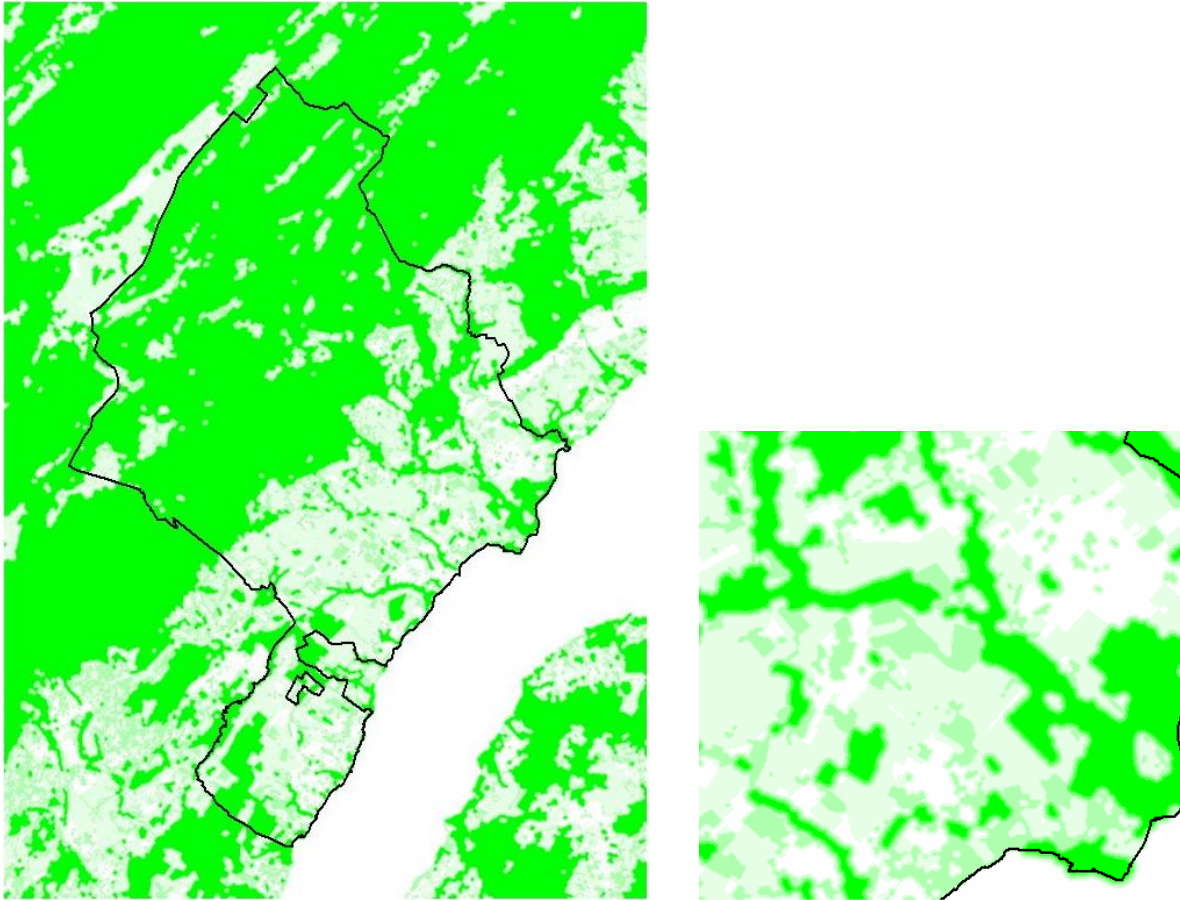


Figure 6: carte des contraintes (réseau de transport, zones habitables, gravières, vignes, etc.)  
Les zones les plus foncées sont les plus défavorables

*B. Modélisation des éléments favorables aux déplacements de la faune*  
Le résultat de la modélisation des contraintes est présenté à la figure 7.



Vue d'ensemble  
Vue de détail  
*Figure 7: carte des potentialités (forêts, marais, bosquets, haies, etc.)*  
*Les zones les plus foncées sont les plus favorables*

### C. Modélisation du paysage

Le modèle du paysage est généré par l'addition des contraintes aux déplacements (contraintes) et des éléments favorables aux déplacements (potentialités). Le résultat est présenté à la figure 8.

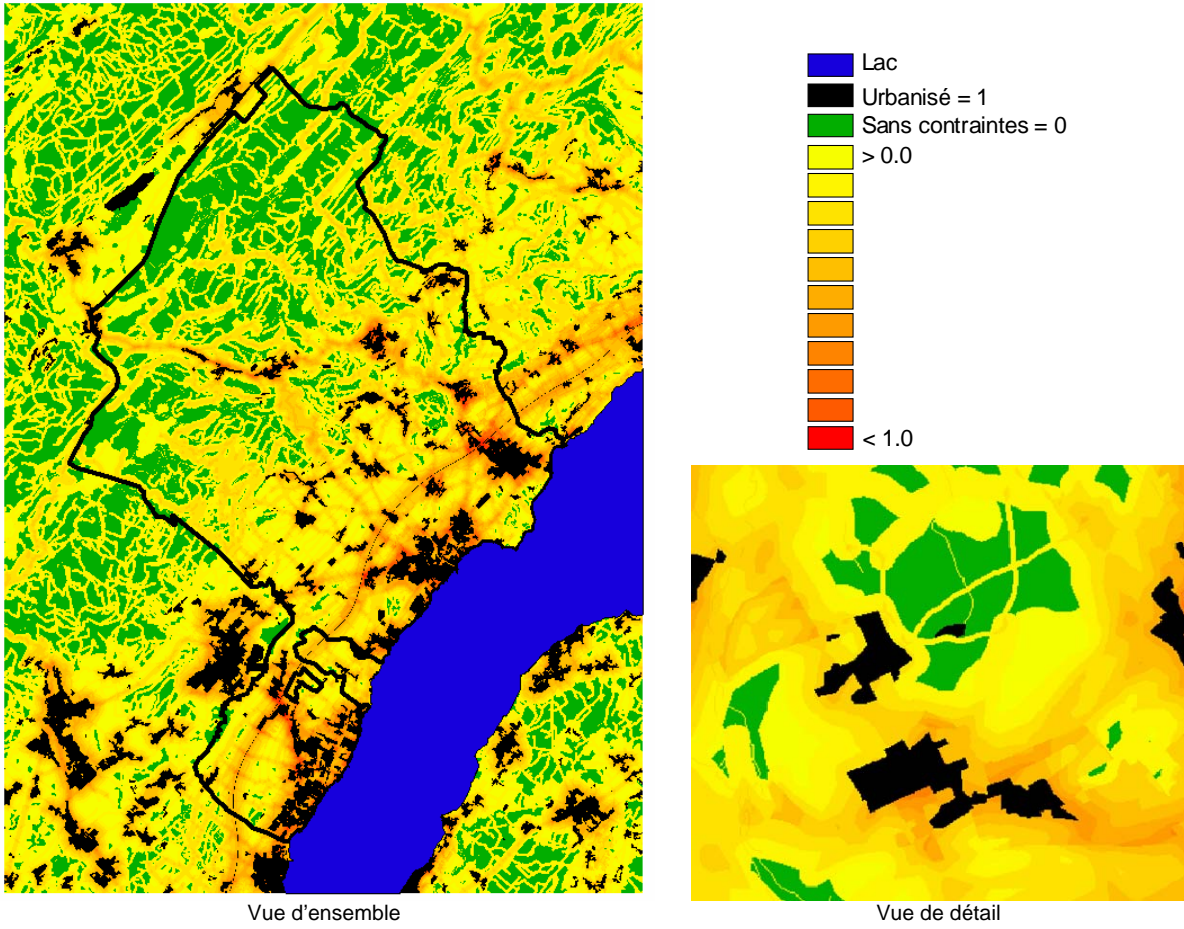


Figure 8: Modélisation du paysage sur la base des contraintes et éléments favorables aux déplacements

#### D. Modélisation de la dispersion ou déplacement de la faune sur le modèle du paysage

La dispersion s'effectue à l'aide d'une fonction du logiciel IDRISI, la fonction *costgrow*, qui permet de générer des surfaces de coûts. Cela permet de traiter la dispersion depuis l'ensemble des milieux (réseau écologique global). Le résultat est présenté à la figure 9.

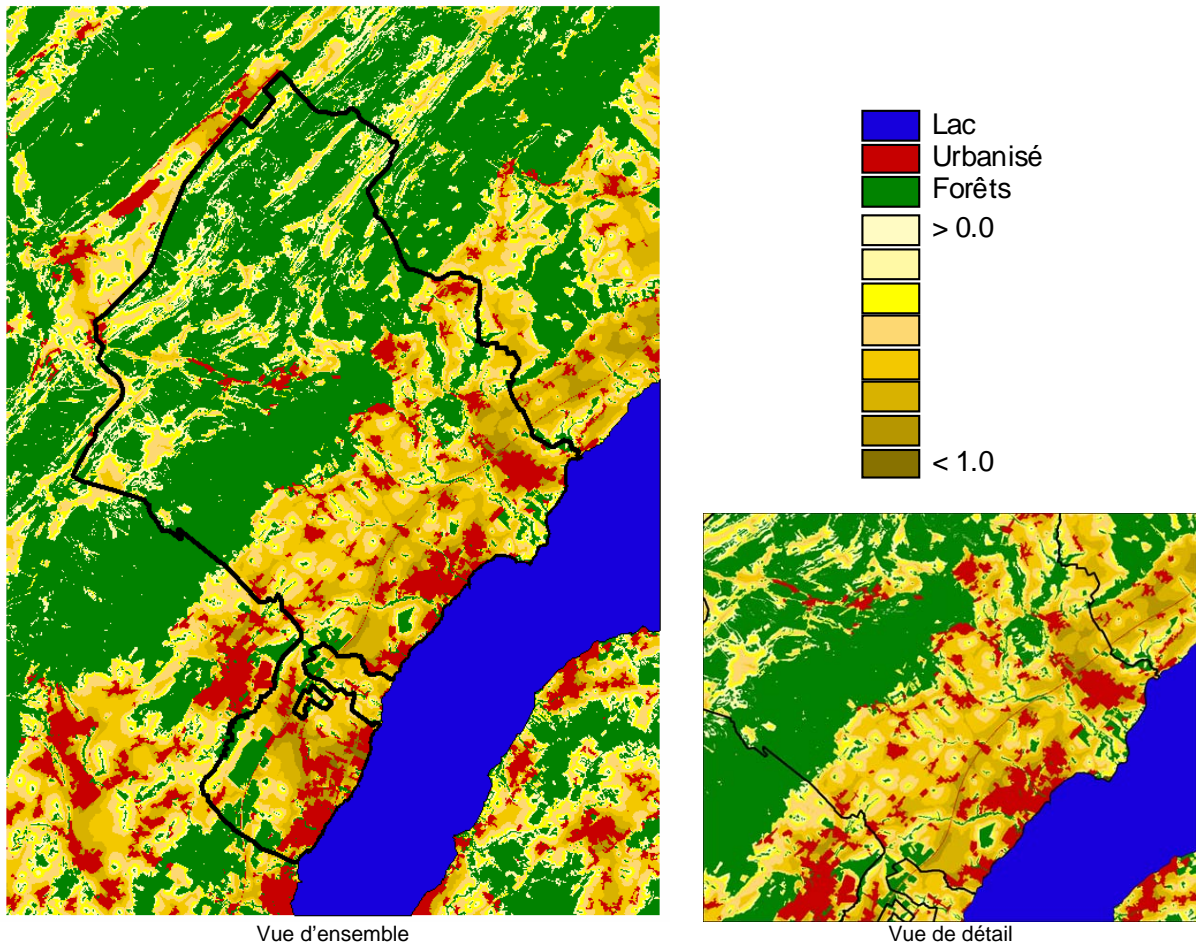


Figure 9: Dispersion générale : les réseaux écologiques

### 3.1.3 Potentialités et contraintes pour l'agriculture

#### Méthodologie

L'approche méthodologique retenue pour traiter des aspects de l'agriculture a également été développée dans le cadre du projet AGICE. Le module agriculture de ce projet vise en effet à proposer une démarche méthodologique d'analyse intégrée de l'ensemble du contexte agricole, englobant aussi bien les aspects fonciers, que des aspects socio-économiques, structurels ou environnementaux.

La première étape de cette démarche consiste à identifier, puis à caractériser les principales contraintes qui réduisent le libre exercice de la pratique agricole. Le terme de contrainte, de par sa connotation négative, et peut être parfois un peu malheureux dans le sens où cette contrainte n'est pas nécessairement pénalisante au plan économique (p. ex. prestations donnant lieu à des paiements directs).

L'agrégation de ces diverses contraintes permet de constituer une carte exprimant de manière globale la distribution spatiale de l'intensité des diverses formes de restrictions à la pratique agricole et donc, a fortiori, de localiser les secteurs les plus propices à l'agriculture.

Dans une logique d'évaluation de scénarios d'évolution du territoire, cette approche descriptive est complétée par une méthode d'évaluation de la marge de manœuvre des exploitants agricoles au travers d'un indice de viabilité agricole, qui intègre des composantes économiques (marge brute, paiements directs), des composantes technico-légales (bilan fourrager, budget de travail, loi dur la protection des eaux, ordonnance sur la protection des animaux) et la question de l'acceptabilité (acceptabilité des pertes de surface et des restrictions dans les types de cultures).

Dans le cadre de la présente étude préliminaire, l'analyse se limite à la représentation spatiale de diverses formes de contraintes et à leur agrégation en une carte offrant une vision synthétique de la distribution des potentialités agricoles dans la région.

Les facteurs de contraintes retenus sont ceux qui ont été définis par un ensemble d'exploitants agricoles de la zone de Sugnens (tableau 1) lors de l'élaboration de la méthodologie. Tous les facteurs de contrainte n'engendrent pas les mêmes restrictions dans la gestion d'une exploitation, si bien qu'ils peuvent être classés, selon l'importance de ces restrictions, sur une échelle de niveaux de contrainte, normée entre 0 et 1 (Tableau 2). Les intensités de contraintes ont été fixées, toujours pour la région de Sugnens, en étroite collaboration avec le Service Romand de la Vulgarisation Agricole (Tableau 3). Bien qu'une adaptation de ces valeurs au contexte agricole spécifique de la Côte serait souhaitable dans le cadre d'une étude approfondie, il est raisonnable de garder ces valeurs en l'état au stade de première approximation.

<b>Facteurs</b>	<b>Description</b>
Secteur de protection des eaux	Les secteurs de protection des eaux souterraines doivent garantir que le prélèvement d'eau à partir des captages existants, projetés et possibles, permettent d'assurer aujourd'hui et à l'avenir l'approvisionnement en eau de boisson et d'usage industriel. Les secteurs de protection des eaux sont divisés en 6 catégories. Du moins restrictif au plus restrictif: zones A, B, C, S3, S2, S1
Sources privées	Ce sont des sources appartenant à des propriétaires privés, utilisées ou non pour l'approvisionnement en eau potable
Inventaires	Zones de protection de certains milieux naturels dignes d'intérêts
Risque d'érosion*	Zones potentiellement soumises à l'érosion déterminées sur la base de l'équation universelle de perte de terres (USLE en t/ha/an)
Mécanisation	Limitations à la mécanisation dues à la pente
Bandes herbeuses extensives	Ce sont les bandes herbeuses que les agriculteurs doivent cultiver de manière extensive au bord des haies, forêts et cours d'eau (OPD art 7)
Contrats particuliers*	Les agriculteurs ont la possibilité de souscrire des contrats pour cultiver certaines zones de façon extensive en contrepartie de rémunérations financières
Géométrie de la parcelle*	Ce sont les parcelles qui ont une géométrie peu pratique pour être cultivée de façon rationnelle
Obstacles	Ce sont les éléments du territoire qui entravent l'exploitation des terres, par exemples les arbres, pylônes, talus, etc.
Mauvais sols	Parcelles ayant une mauvaise qualité du sol. Elles ont été mentionnées par les agriculteurs lors des entretiens
Surfaces peu ensoleillées	Zones du territoire ombragées par la forêt et les haies

\*Uniquement pour les évaluations à l'échelle des exploitations agricoles

*Tableau 1 Facteurs de contraintes*

*Tableau 2 Niveaux de contrainte agricole*

<b>Niveaux</b>	<b>Utilisation possible du territoire</b>
1.00	Surfaces inutilisables inexploitable, le produit n'est pas utilisable
0.90	Surfaces sans production agricole mais possibilité d'inscription en SCE
0.85	Surfaces avec une faible production agricole et possibilité d'inscription en SCE
0.80	Surfaces en herbages extensifs utilisables
0.70	Surfaces en herbages extensifs utilisables qui peuvent recevoir de faibles quantités de fumier
0.60	Surfaces en herbages permanents
0.50	Surfaces avec des limitations fortes de fumures et de produits phytosanitaires
0.40	Surfaces avec une limitation forte de la rotation des cultures et une limitation à la mécanisation
0.25	Surfaces ayant de mauvais rendements
0.20	Surfaces avec limitations faibles de fumures et de produits phytosanitaires
0.00	Surfaces sans contraintes

<b>Facteurs agrégés</b>	<b>Facteurs</b>	<b>Niveaux de contrainte</b>
Secteurs de protection des eaux	A, B, C	0
	S3	0.2
	S2	0.5
	S1	1.0
Sources privées		0.2
Inventaire	Bas-marais	à définir selon l'élément
	Haut-marais	1.0
	Districts franc	0
	Réserves d'oiseaux d'eau migrateurs	0-0.4
	Sites marécageux	0
	Zones alluviales	0.5-0.6
	Paysages sites et monuments naturels	0
	Prairies et pâturages secs	0.5-0.8
	Sites de reproduction des batraciens d'importance nationale	à définir selon l'objet
Monuments naturels et des sites	à définir selon l'objet	
Mécanisation	Pente de 0-10%	0.0
	Pente de 10-18%	0.0-0.4
	Pente de 18-35%	0.4-0.6
	Pente de 35-60%	0.6-0.9
	Pente >60%	0.9
Bandes herbeuses extensives		0.8
Obstacles	Pylônes, rochers	1.0
	Arbres	0.9
	Talus	0.6
Mauvais sol	Contraintes à l'enracinement, forte présence de cailloux, excès d'eau	0.4
	Sols lourds, battants, remblais, tassement	0.25
Surfaces peu ensoleillées		0.25

*Tableau 3 Niveaux de contrainte de chaque facteur*



## Résultats concernant la région de Nyon

En raison des retards pris dans la livraison des données actuelles, seules la carte des contraintes liées à la mécanisation a pu être réalisée à ce jour.

- I. Secteurs de protection des eaux
- II. Sources privées
- III. Inventaires
- IV. Mécanisation
- V. Bandes herbeuses extensives
- VI. Obstacles
- VII. Mauvais sol
- VIII. Surfaces peu ensoleillées
- IX. Carte de synthèse générale

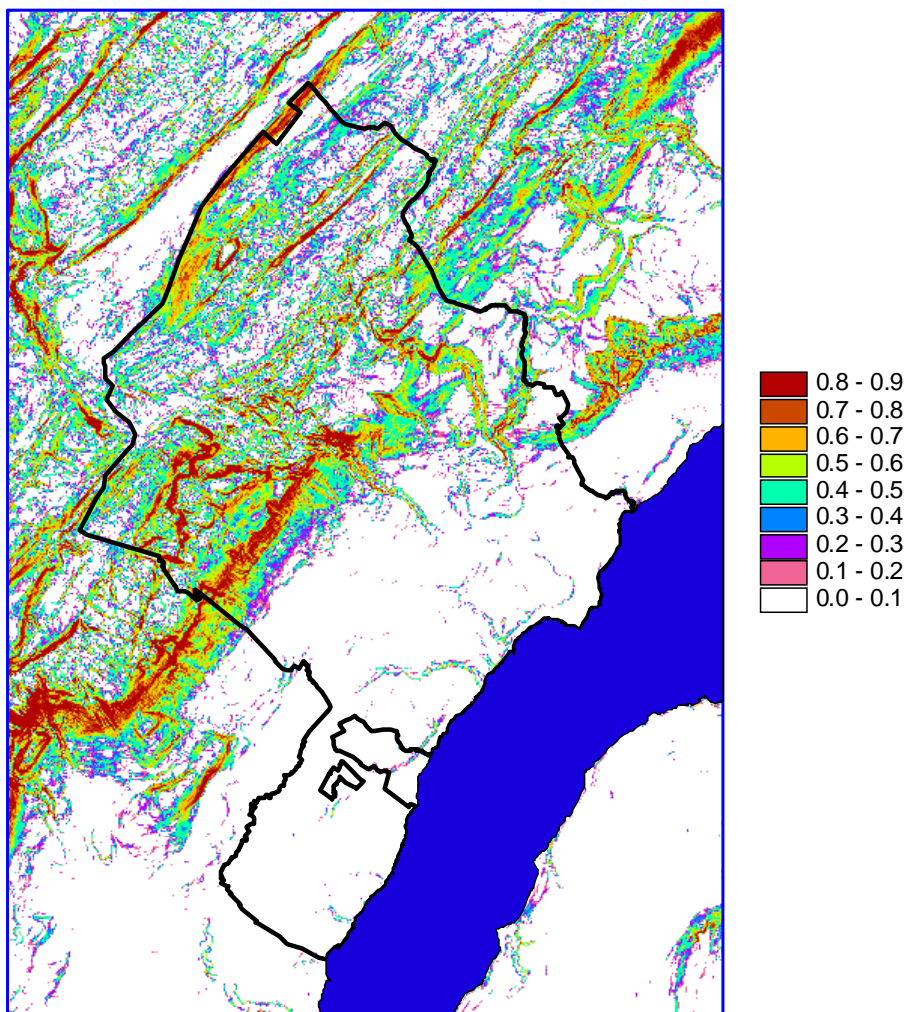


Figure 10 Niveaux de la contrainte liée à la mécanisation

## Résultats concernant la région de Nyon

La carte des contraintes/potentialités agrégée est présentée ci-après. Cette carte constitue une synthèse des huit cartes thématiques, dont quatre se trouvent ci-après, correspondant aux facteurs listés dans le tableau 3.

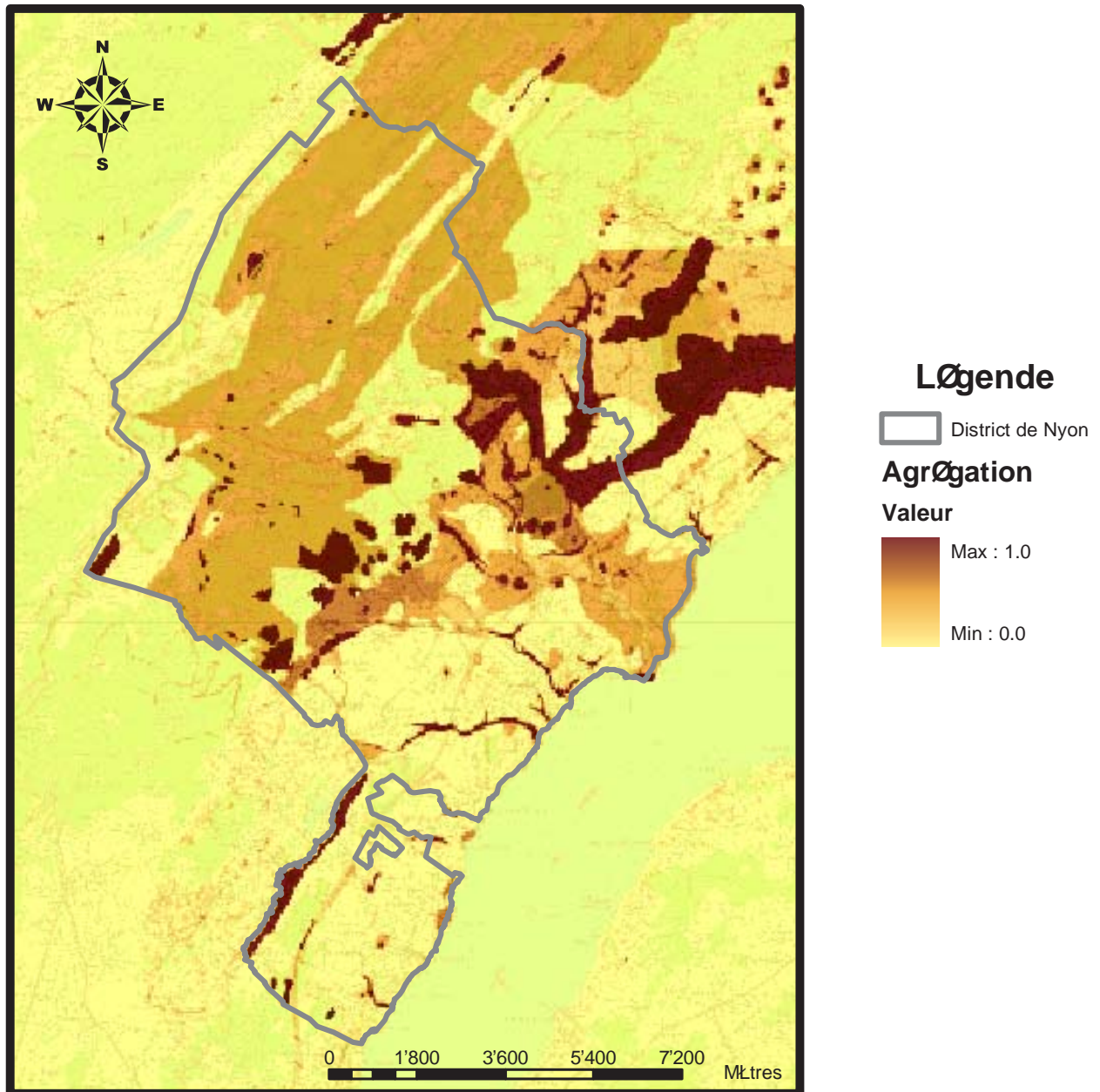
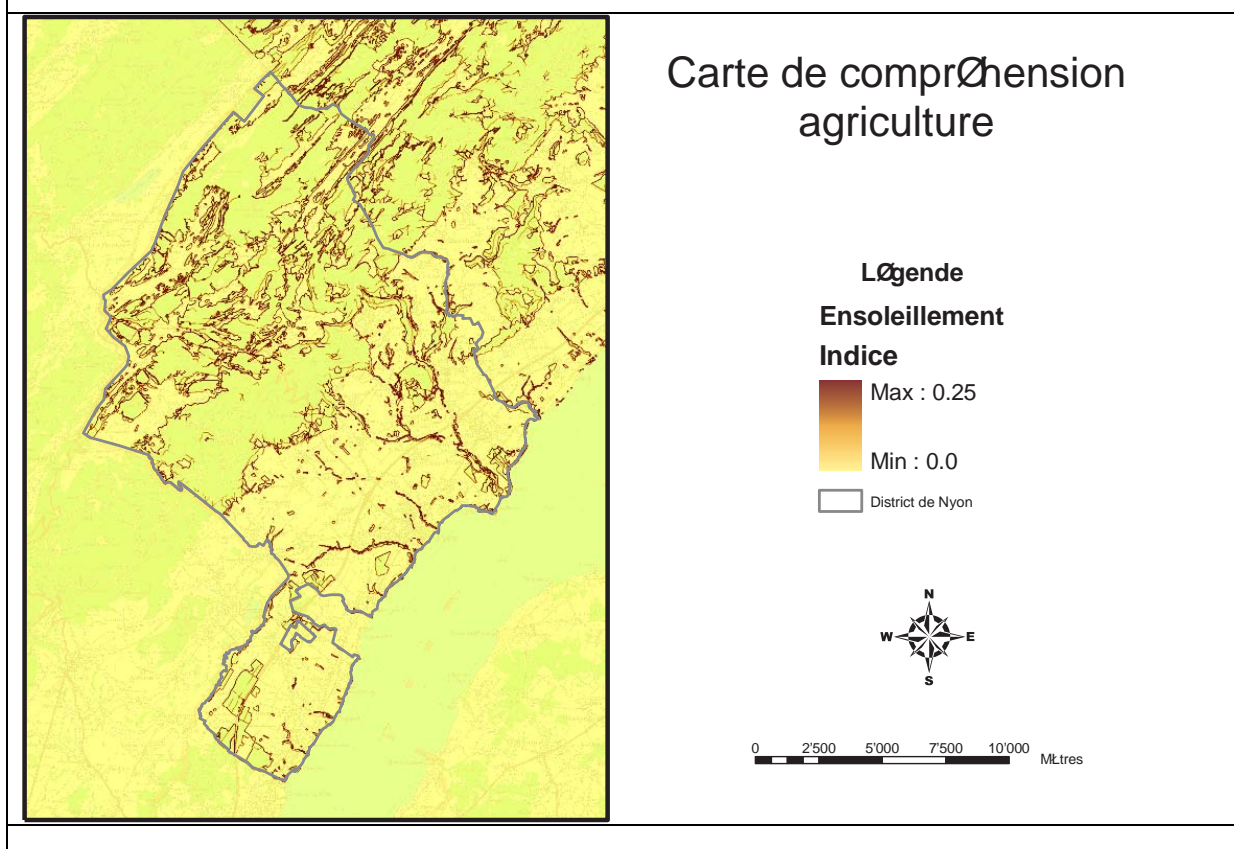
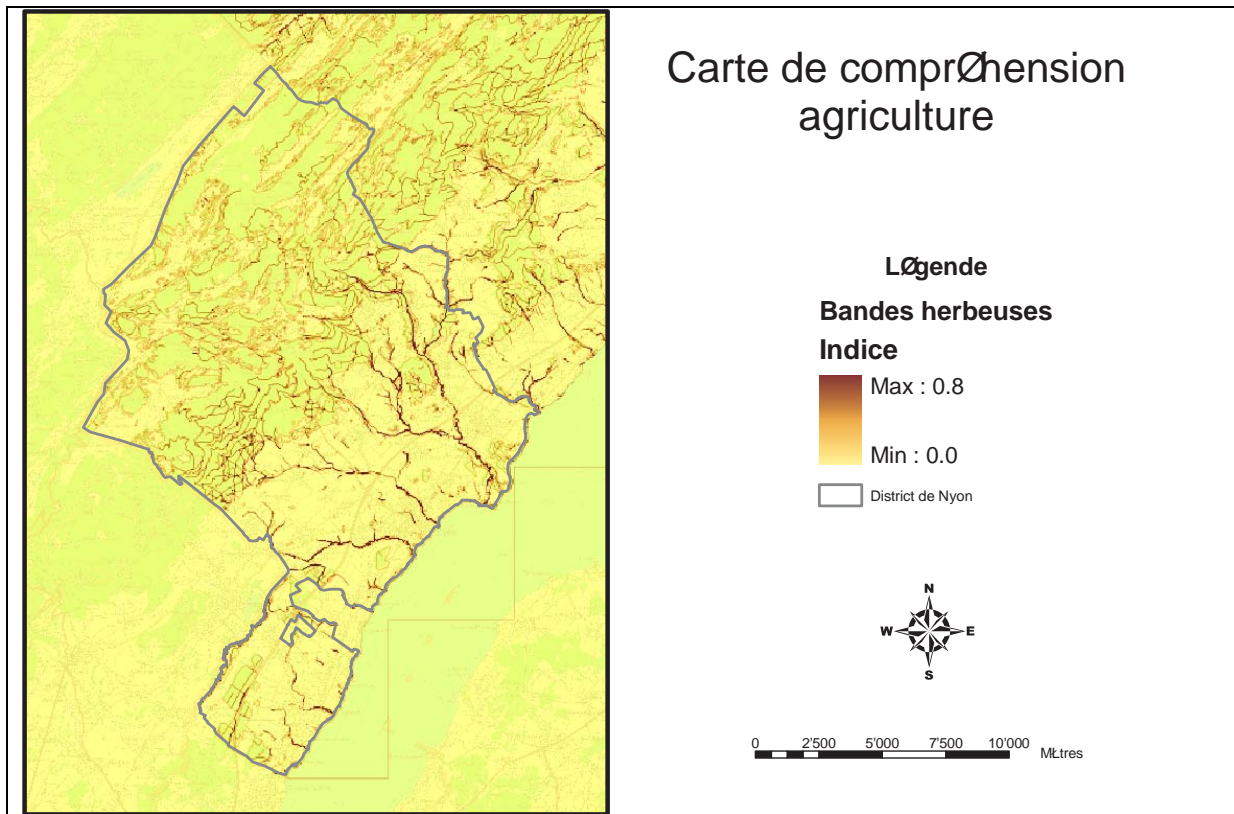
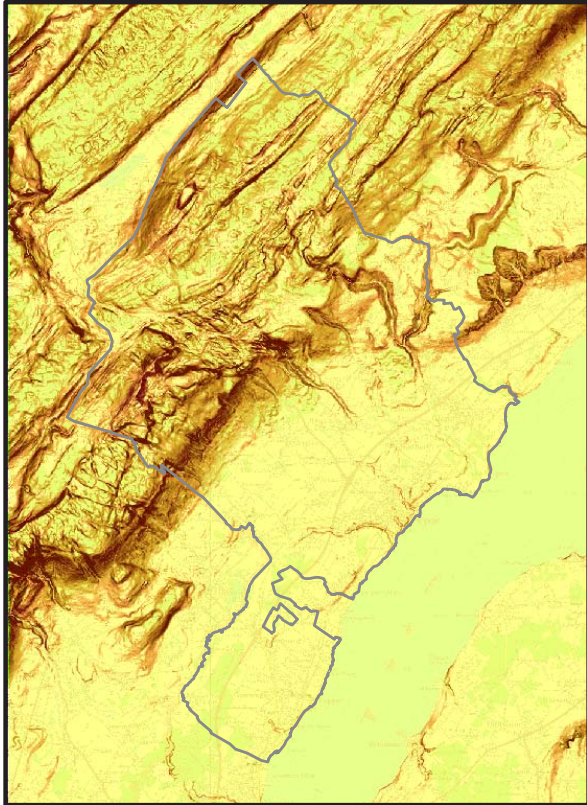


Figure 10 Carte de synthèse des contraintes agricoles





## Carte de compréhension agriculture

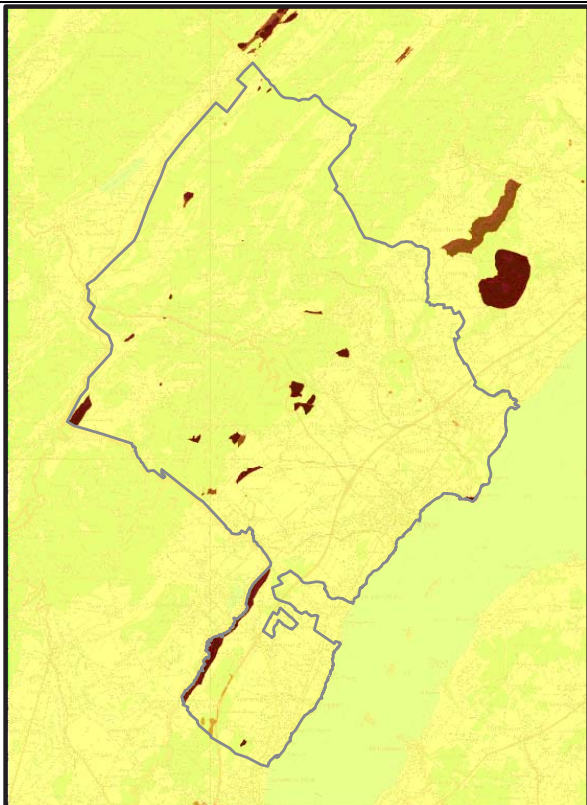
**Légende**  
**Mécanisation**  
**Indice**

Max : 0.9  
 Min : 0.0

□ District de Nyon



0 2'500 5'000 7'500 10'000 Mètres



## Carte de compréhension agriculture

**Légende**  
**Inventaires**  
**Indice**

Max : 1.0  
 Min : 0.0

□ District de Nyon



0 2'500 5'000 7'500 10'000 Mètres

## 3.2 Description des paysages et de leur dynamique

A ce stade de l'étude, l'objectif est ici d'identifier les grands traits du paysage à l'échelle du district ainsi que ses tendances d'évolution durant les 25 dernières années, pour les mettre en relation avec les perceptions des acteurs locaux. Cette approche vise ainsi à faire ressortir les problèmes, mais aussi les éléments de valorisation du paysage à prendre en considération dans le processus de planification du territoire. Sur la base des enjeux généraux qui en découlent, l'analyse du paysage sera affinée dans la deuxième phase de cette étude, au gré des scénarios qui seront élaborés.

### 3.2.1 Méthodologie

La caractérisation du paysage nyonnais consiste en une description générale de ses éléments structurants ainsi qu'en une typologie des principales unités paysagères qui le constituent. Une première lecture repose sur l'analyse de données territoriales qui décrivent le relief (MNA25), l'occupation du sol (Vecteur25, cartes nationales, photographies aériennes et satellites), les zones d'affectation ainsi que les objets reconnus comme particuliers (inventaires fédéraux des paysages, des bas-marais, des hauts-marais, des sites marécageux, districts francs fédéraux). En complément, une seconde lecture plus sensible du paysage est réalisée directement sur le terrain.

L'étude de la dynamique territoriale et paysagère se base sur la statistique suisse de superficie, qui offre des instantanés de l'utilisation du sol à l'hectare à différentes dates. Pour la région de Nyon, les jeux de données de 1980 et 1992 ont été utilisés pour définir les tendances d'évolution de la région.

Les perceptions des acteurs locaux sur le paysage sont issues des enquêtes réalisées dans le volet sociologique de la présente étude (chapitre 2). Des questions spécifiques ont été incluses dans le guide d'entretien, pour identifier les éléments reconnus comme caractéristiques, voire typiques, du paysage nyonnais par les habitants de la région ainsi que les nuisances et les menaces qui pèsent sur lui.

### 3.2.2 Description des paysages

Du point de vue de sa morphologie générale, le district de Nyon est caractérisé par trois grandes régions qui se succèdent, des rives du Léman à la frontière nationale à La Cure : la plaine molassique du Moyen-Pays, la zone de piémont et le massif jurassien. Légèrement inclinée vers le lac, la plaine molassique est structurée par les cours d'eau de la Serine, de l'Oujon, de la Colline, de la Promenthouse, de l'Asse et du Boiron, qui sont inscrits dans des écrans de verdure. Perpendiculairement, cette région traditionnellement agricole est traversée par les principaux axes du réseau de voies de communication du district. La ligne de chemin de fer, la route du lac et l'autoroute conditionnent ainsi l'urbanisation le long de la côte. Marquée par une rupture de pente importante, la zone du piémont est largement occupée par la forêt. Seule sa partie septentrionale, au relief plus modéré, présente, de par sa fonction agricole, un paysage plus ouvert. Partagé par la route St-Cergue – La Cure, le massif du Jura se caractérise dans les hauteurs par une alternance de pâturages et de forêts.

Sur la base de cet aperçu, dix unités paysagères ont pu être identifiées, à l'intérieur des zones suivantes :

1. La zone urbanisée entre le littoral et l'autoroute comprend :
  - a) le bipôle Nyon-Gland, compris d'une part entre la route cantonale et l'autoroute, et d'autre part entre les bois qui bordent La Dullive au Nord et le Boiron au Sud. Bien que le tissu urbain ne soit pas continu sur l'ensemble du territoire, le paysage revêt un caractère fortement artificialisé. Les zones interstitielles, du fait de leur affectation très largement agricole et de la proximité des centres, apparaissent comme des espaces périurbains de transition. Entre Duillier et Signy-Avenex, le paysage est cependant marqué par la présence de vergers et de vignes, conférant ainsi un aspect plus villageois au site. Transversalement, les rives boisées de la Promenthouse et de l'Asse découpent le territoire en sous-unités.
  - b) le périmètre du Promenthoux, délimité par le littoral et la route du lac, entre l'exutoire de la Dullive et celui de L'Asse. Les rives du Léman sont occupées par des résidences cossues qui limitent l'accès public au lac aux seules plages de Gland et de Prangins. Le reste de l'espace est utilisé en terres agricoles (dont certaines sont en zone intermédiaire) ainsi qu'en espaces verts et de promenade, ce qui confère au paysage un aspect de parcs et jardins. Cette unité paysagère est liée à celle du bipôle par le cours boisé de la Promenthouse.
  - c) la partie de Terre Sainte située entre les rives du lac et l'autoroute. De Crans-près-Céligny jusqu'à Mies, les rives du lac sont presque urbanisées de manière continue. Ces zones construites sont principalement vouées à un habitat de faible densité, que ce soit sous la forme de maisons individuelles, mitoyennes, alignées ou de petits locatifs. Aux abords des villages se trouvent souvent des vignes et des vergers, qui marquent une transition avec les terres agricoles ouvertes. Les surfaces boisées sont rares, sauf à l'extrémité Sud du district, en bordure d'autoroute.
2. La zone située entre l'autoroute et le pied du Jura contient :
  - a) la région centrée autour de Begnins et délimitée par l'autoroute, les villages de Vich et de Coinsins ainsi que le cours de la Serine. Cette zone, située sur une butte, comporte deux objets inscrits à l'Inventaire Fédéral des Paysages (IFP). Il s'agit premièrement des vignobles de La Côte, qui s'étalent d'Aubonne à Begnins. Ce paysage de vignes, ponctuées de vergers et surplombées de forêts, apparaît comme caractéristique de la région. Deuxièmement, le Bois de Chênes, principalement situé dans la commune de Genolier, constitue une réserve naturelle qui est également un lieu de délasserment fort prisé.
  - b) la plaine agricole du pied du Jura. Cet arrière-pays est principalement valorisé sous la forme de terres ouvertes. Les villages sont parfois entourés de vergers, plus rarement par des vignes. S'il n'existe pas de grands massifs boisés, les rangées d'arbres et les haies présentes, particulièrement le long de la Colline, de L'Asse et du Boiron, structurent le paysage. Bien que très ouvert, celui-ci peut ainsi prendre localement un aspect de pseudo-bocage.
  - c) le couloir entre Arnex-sur-Nyon et Chavannes-des-Bois, à l'Ouest de l'autoroute et jusqu'à la frontière française. A l'exception du continuum urbain que constituent Chavannes-de-Bogis et Bogis-Bossey, cette unité paysagère est avant tout rurale. Elle est compartimentée entre forêts et terres agricoles et ne comprend, en comparaison avec la plaine agricole ou la France voisine, que très peu de structures arbustives isolées ou linéaires. En tant que zone humide, la frontière

nationale est inscrite à l'IFP (Marais de la Haute Versoix) et contient un objet particulier inscrit à l'Inventaire fédéral des Bas-Marais (IBM), à savoir le Grand Bataillard.

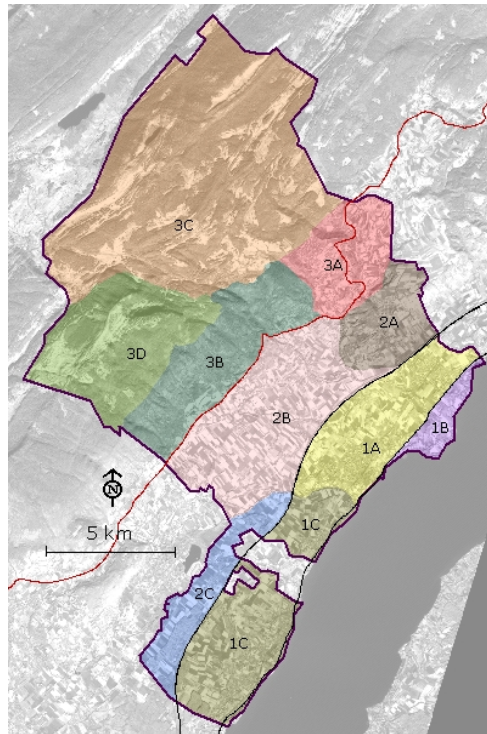
3. La chaîne du Jura inclut :

- a) le versant agricole du Jura, depuis le Bois de Chênes jusqu'à l'étage montagnard supérieur. Bien que vallonnée, cette zone se situe en pente douce et permet ainsi une exploitation agricole. Elle regroupe les parties habitées de faible à moyenne densité de Le Vaud, de Bassins et d'Arzier. En plus de la combe boisée qui constitue la limite entre ces deux dernières communes, cette unité comporte de nombreux arbres isolés et des haies.
- b) le versant boisé du Jura, en aval de la Dôle. Cette unité paysagère est en effet presque exclusivement occupée par la forêt du fait de sa déclivité importante, sauf dans quelques zones agricoles et construites situées au pied du massif (Chéserey, Genolier, Givrins). Relevons la présence d'un marais inscrit à l'IBM, Le Bucley, dans la commune de La Rippe.
- c) le domaine sylvo-pastoral du Haut-Jura. Les forêts mixtes visibles en empruntant la route Nyon - St-Cergue cèdent la place à des forêts constituées principalement de résineux. Caractérisée par un relief alternant entre des combes profondes et des crêtes au sol plus superficiel, cette zone présente des paysages typiques de pâturages avec différentes densités de couvert forestier (les pâturages boisés ou prés-bois en France). Elle comprend par ailleurs plusieurs marais et sites marécageux d'importance nationale ainsi que le district franc fédéral du Noirmont. Une partie de cette unité est intégrée dans le Parc Jurassien Vaudois, dont l'objectif est de faire cohabiter les activités agricoles et sylvicoles traditionnelles avec les fonctions d'accueil et de récréation, tout en protégeant et en valorisant le patrimoine à la fois naturel et culturel du site, tels que les chalets d'alpages et les murs en pierres sèches.
- d) le massif de la Dôle. Délimité par la dépression parcourue par la route St-Cergue – La Cure, il présente une topographie montagneuse qui contraste avec celle des hauts plateaux jurassiens. Dans la continuité du piémont boisé, le versant escarpé du Sud-Est est couvert de forêts. Plus ouvert, le versant opposé est utilisé alternativement pour l'estivage du bétail et pour la pratique du ski grâce à la présence de remontées mécaniques. Culminant à 1677 mètres d'altitude au point de l'observatoire, le sommet de la Dôle constitue un objet IFP.



Photographies des unités paysagères.





Localisation des unités paysagères  
(en noir la route cantonale et l'autoroute, en rouge la rupture de pente du Jura).

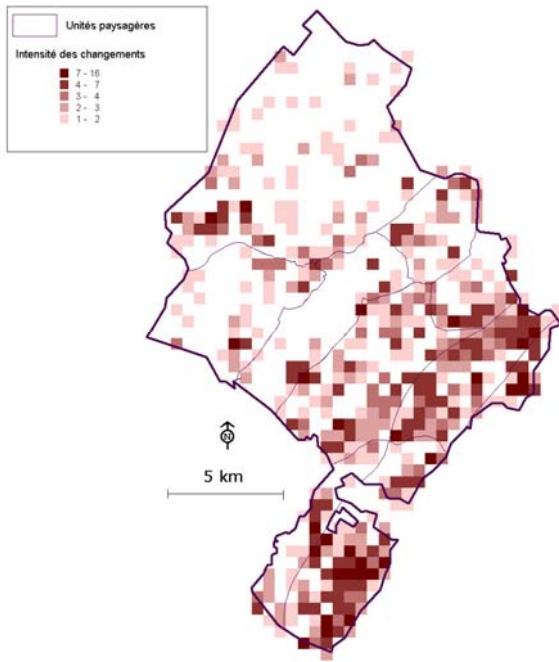
### 3.2.3 Dynamique paysagère

L'analyse de la statistique de superficie révèle que 5.2% du district de Nyon s'est transformé entre 1980 et 1992, ce qui représente une surface totale de 1205 hectares. Près de la moitié des changements observés (44.9%) traduit un processus d'artificialisation du territoire, plus particulièrement des terres agricoles (près et cultures ouvertes dans 78.6% des cas, vergers dans 7.5% des cas).

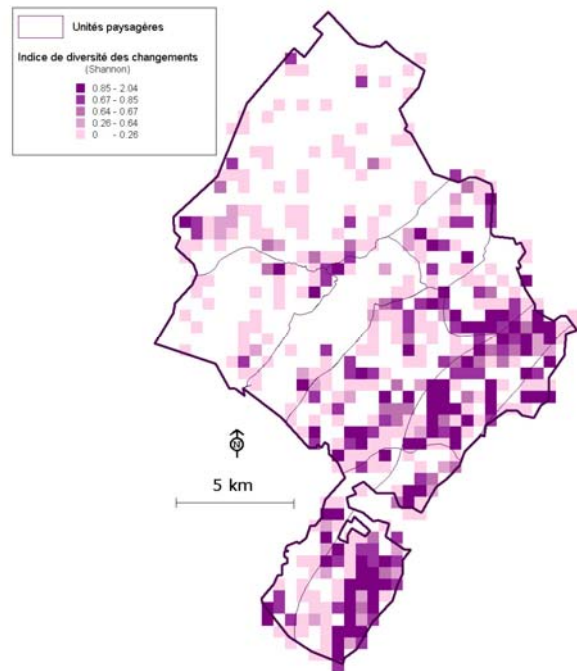
La deuxième modification la plus importante du territoire correspond à un phénomène de changement de mode de production agricole (27.2%). Une diminution des surfaces de prés et de terres arables au profit de la vigne et de l'horticulture témoigne d'un processus de spécialisation. Les zones de vergers et de pâturages font quant à elles l'objet de relocalisations, dans une logique d'optimisation de l'exploitation. Les modifications internes (intensification/extensification des pratiques) sont relativement marginales dans l'ensemble du territoire.

Au nombre des autres mutations survenues dans la région, il faut encore mentionner la densification du couvert forestier, les changements d'affectation en zone construite et l'ouverture de nouvelles terres agricoles. Une proportion de 14.3% des modifications consiste en un processus d'afforestation, principalement de surfaces agricoles utiles déjà partiellement boisées qui sont abandonnées et se referment. En ce qui concerne les réaffectations, près de la moitié des 7% des cas observés correspond à la transformation d'anciennes industries en habitations. Dans deux cas sur trois, les terres agricoles nouvellement constituées proviennent d'anciennes zones artificielles et consistent en prés ou en cultures ouvertes.

Globalement, les zones quantitativement les plus soumises à la dynamique sont les pôles urbains de Nyon, de Gland et de Coppet, les moins exposées au changement étant les coteaux viticoles de La Côte, la zone du piémont et la chaîne du Jura.

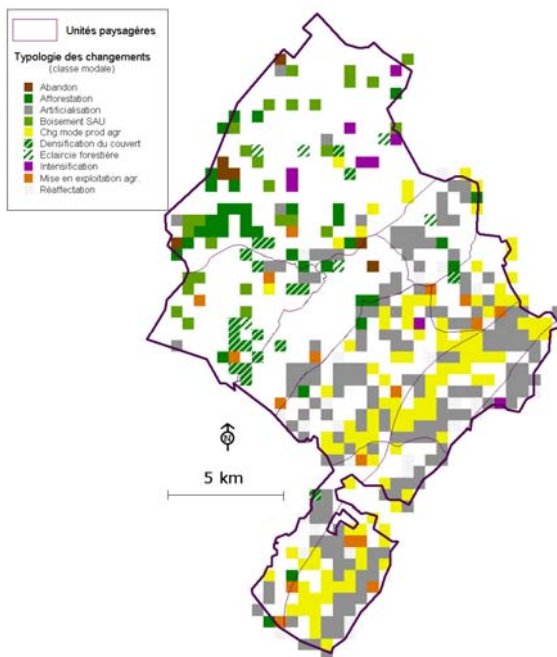


Dénombrement des changements d'occupation du sol.

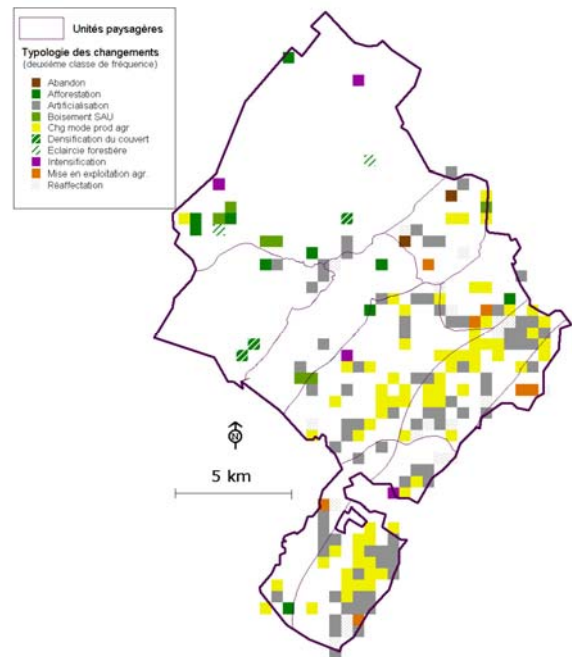


Diversité des changements d'occupation du sol.

Spatialement, toute la plaine, de même que le piémont agricole, est principalement touchée par les processus d'artificialisation et de changement des modes de production agricole. Quelques nouvelles terres sont gagnées ponctuellement. Le Jura est caractérisé par un phénomène de restructuration de l'agriculture, marquée par un processus de sélection. La tendance générale est à la fermeture du paysage, à cause de l'extensification, voire de l'abandon, des pâturages, même si des tentatives sont menées localement pour dynamiser l'exploitation agricole.



Description des changements principaux (classe modale).



Description des changements principaux (deuxième classe de fréquence).

### 3.2.4 Éléments de perception du paysage

Le district de Nyon est perçu comme un site géographique exceptionnel. Outre sa localisation proche des villes de Lausanne et de Genève, il offre un cadre de vie privilégié dans un environnement de qualité. De n'importe quel endroit du territoire, la nature est accessible en quelques minutes, à l'image des sites de délasserement prisés que sont le Bois de Chênes, les forêts du Jura ou encore les marais de la Versoix. En cela, l'environnement naturel est vu comme une des richesses économiques importantes de la région.

Inscrits dans cet écrin vert, les villes et les villages sont appréciés pour leurs dimensions raisonnables et l'histoire qu'ils recèlent. Conçus à l'échelle de l'Homme, la plupart des bâtiments se limitent à deux ou trois étages. Le patrimoine culturel est reconnu comme un élément de valorisation important du district, qu'il soit architectural comme les centres-villes de Nyon et de Coppet, les châteaux de la région ou encore l'abbaye de Beaumont, industriel comme la Cité-Ouest à Gland ou militaire comme le « sentier des Toblerones ».

La trame agricole, organisée en un système de clairières structurées autour des villages, amène une impression de calme et de sérénité. Les cordons boisés et les haies qui animent la région rappellent les paysages caractéristiques de bocages. L'enchevêtrement des formes agricoles et forestières, particulièrement visible le long de la ligne Divonne-Crassier-Chésereux–Gingins-Trélex, évoque la campagne bucolique.

Autres éléments marquants du paysage nyonnais, le lac, les vignes et les forêts contribuent à renforcer cette image paisible et pittoresque. L'alternance de ces dernières avec les pâturages, les ondulations du relief ainsi qu'une lumière particulière caractérisent le paysage jurassien. Bien qu'étant le résultat d'une exploitation traditionnelle des ressources par l'Homme, il est perçu comme une entité naturelle et constitue dès lors une zone de détente appréciée.

En termes prospectifs, l'agriculture n'est pas vue comme une pression sur le paysage, mais au contraire comme un de ses facteurs constitutifs. L'appréhension est plutôt liée au déclassement des zones agricoles de plaine, lequel a contribué à la disparition du cachet des villages vaudois des années septante. En région de montagne, les exploitations pastorales, dont le rôle est marginal dans l'économie régionale, ont toutefois une fonction importante dans l'entretien du paysage et dans le maintien de son attractivité.

Du point de vue de l'urbanisation, les acteurs déplorent l'habitat dispersé, en particulier l'existence de zones de villas, jugées inesthétiques et fortes consommatrices d'espace. Ces constructions acharnées amènent un mitage du territoire, une disparition des structures paysagères et une remise en question de l'identité locale. L'objectif de densification de l'habitat, en particulier des centres de villages, est partagé par beaucoup, mais semble difficile à concrétiser. En définitive, les acteurs relèvent la difficulté de conjuguer les enjeux de développement et les considérations environnementales et paysagères.

### 3.2.5 Conclusion

Il ressort de cette analyse que le district de Nyon comprend plusieurs unités territoriales, caractérisées par une morphologie et des structures naturelles et construites spécifiques, qui définissent une grande diversité de paysages. Durant ces 25 dernières années, ceux-ci ont été soumis à des processus d'évolution différents selon leur localisation. Les zones de plaine ont principalement fait l'objet d'une artificialisation du territoire et d'un changement des modes de production agricole, alors que les zones de montagne ont connu un phénomène de différenciation spatiale, avec une nette tendance au reboisement.

Considéré longtemps comme un simple corollaire de l'évolution du territoire, le paysage doit être envisagé comme un enjeu de développement régional. Bien qu'il ne soit pas considéré comme particulièrement menacé par les acteurs représentant le district de Nyon, il doit cependant faire l'objet de réflexions prospectives. D'une façon générale, les scénarios d'évolution devront chercher à :

- localiser les fonctions territoriales dans des espaces adaptés,
- garantir une cohérence dans la composition et la structure paysagère, en particulier en respectant la trame agricole et la typologie du bâti,
- conserver et mettre en valeur les spécificités locales.

## 4 URBANISATION ET MOBILITÉ

L'urbanisation actuelle est constituée d'un ensemble de villes, de bourgs et de hameaux couronnés plus ou moins largement de résidences individuelles. Des routes et les voies ferrées quadrillent l'espace habité ; ces réseaux sont, avec la démographie et l'essor économique les moteurs de l'urbanisation.

Aujourd'hui, sur le plan économique la mobilité est un vecteur de croissance, et une exigence des entreprises à l'égard de leurs cadres. La mobilité s'accompagne aussi d'impacts sur le territoire liant transport, télécommunication, et aspirations résidentielles.

### 4.1 Constat sur les impacts de l'urbanisation

Trois clés de lecture sont utilisées pour comprendre l'occupation de l'espace de la région de Nyon :

- un regard historique isolant les interventions ayant eu des incidences territoriales majeures ;
- un décriptage de l'emprise des zones à bâtir ;
- une interprétation des liens institutionnels, ou non formels, entre des communes de la région.

#### 4.1.1 Etapes historiques

Une analyse des cartes disponibles aux Archives cantonales (*voir extraits en annexe*) permet de dessiner une évolution en cinq tableaux, de la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle à aujourd'hui, montrant la persistance de certains axes routiers, l'impact des liaisons ferroviaires sur l'extension des localités desservie, et surtout le débordement progressif des noyaux anciens, amorcé en Terre Sainte dès les années 50, mais qui s'accélère dès l'arrivée de l'autoroute en 1964, parallèlement à une population qui double entre 1950 et 1970, puis à nouveau de 1970 à 2000.

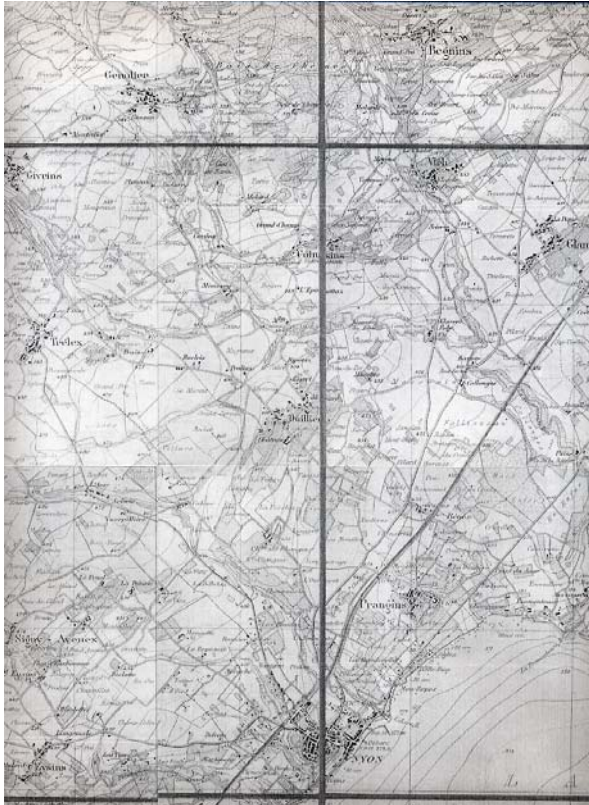
(A noter : les cartes doivent encore être retravaillées pour plus de clarté.)

**1781** (carte Mallet, pour LLEE de Berne)

La carte montre la persistance de certains axes : le long du lac, liaison avec la France à travers le Jura par St-Cergue (et l'ancien tracé par Trélex), liaison avec Divonne par Borex-Crassier, route Nyon-Vich (ancien tracé rte de l'Etraz), et la perte d'importance – voire la disparition – d'autres : prolongation de l'axe au pied de la Côte entre Vich et La Rippe par Trélex, Gingins et Bonmont, axe Coppet-Commugny vers la France. Les 32 localités actuelles existent (d'après les documents historiques pour la plupart depuis le XII<sup>e</sup> siècle déjà, certaines datent de la période romaine). Plusieurs se trouvent à l'écart des axes principaux cartographiés.

La carte montre que le découpage du district contemporain est largement hérité des baillages de Nyon et de Bonmont – limites elles-mêmes héritées en grande partie de la période romaine).





### Fin XIXe siècle

(carte Siegfried 1891/1898 1/25 000)

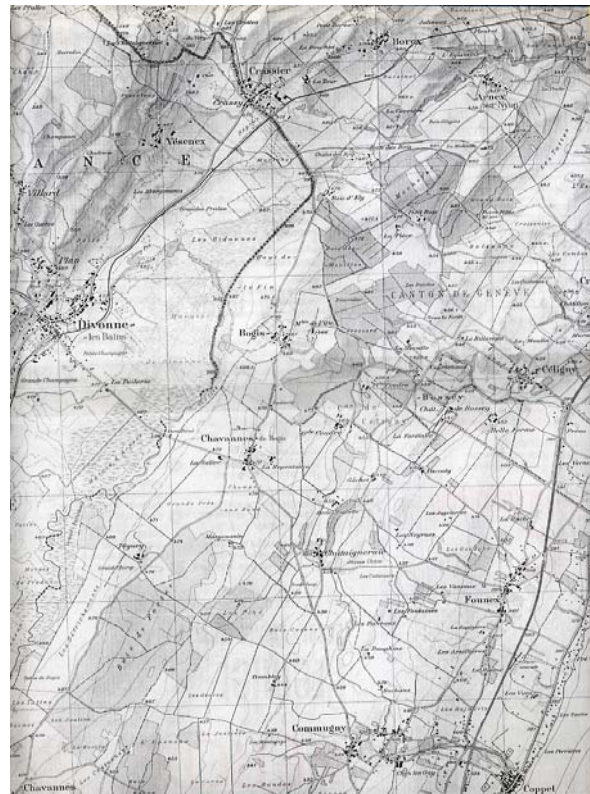
Un siècle plus tard, le district abrite 14 500 habitants, Nyon environ 5000. La majorité des villages comptent moins de 500 habitants (exceptions : Coppet 560, Gland 676, Prangins 754 et Begnins 782).

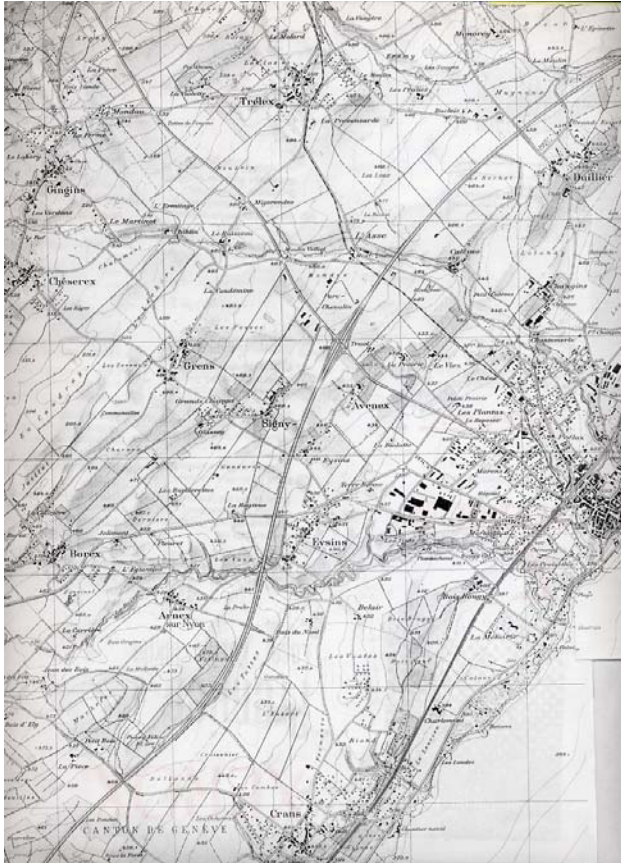
La ligne de chemin de fer Morges-Genève, ouverte en 1858, induit progressivement un développement des constructions vers les gares (Nyon, Gland) ; elle crée une première coupure horizontale dans le territoire.

**1953** (cartes nationales 1/25 000)

Au début du XXe siècle, inauguration de lignes de train et tram régionales : Nyon-Crassier-Divonne (1904), tram Gland-Begnins (1906), Nyon-St-Cergue (1916).

La population du district n'a que peu augmenté en un demi-siècle : 15 500 habitants, dont 6000 à Nyon, l'augmentation est forte à Gland (1180 habitants), moindre à Prangins (860). La population des autres commune reste stable, à l'exception de quelques-unes de Terre Sainte (Mies, Founex, dans une moindre mesure Coppet), où s'amorce déjà l'évolution démographique et le développement de l'urbanisation qui s'accroîtra encore avec les années 60.





**1973** (cartes nationales 1/25 000)

L'ouverture de l'autoroute et une politique orientée vers les déplacements motorisés s'accompagne de la disparition de deux des lignes régionales (seul le Nyon-St-Cergue survivra de justesse), d'importantes modifications du réseau routier aux abords des entrées d'autoroute et de la construction de nouvelles routes : Nyon-Crassier, contournements (Borex), nouveau tracé de la rte de St-Cergue évitant Trélex,... Un siècle après la voie de chemin de fer, l'autoroute crée une nouvelle coupure horizontale dans le territoire.

Avec 27 400 habitants, le district a pratiquement doublé sa population en vingt ans, de même que Nyon (11 400) et Gland (2400). Begnins approche les 1000 habitants. En Terre Sainte le développement des constructions se poursuit, et un peu partout dans le district apparaissent les premières zones de villas. Les noyaux anciens restent encore très lisibles.

**2000** (cartes nationales 1/25 000)

En trente ans, le district a de nouveau plus que doublé sa population, qui atteint 62 000 habitants. En un siècle, les communes qui se sont les moins développées ont pratiquement doublé leur nombre d'habitants, en Terre Sainte la population a été multipliée par six à neuf selon les communes. L'augmentation la plus spectaculaire est celle de Gland (x 14), qui accède au rang de ville au tournant du siècle.

Les années 90 sont notamment marquées par l'implantation des centres commerciaux à Chavannes-de-Bogis, Vich et Signy, à proximité des entrées d'autoroute. L'urbanisation en Terre Sainte, avec une dominante de la faible densité, est désormais pratiquement continue sur les territoires de Mies à Founex, et jusqu'à Bogis-Bossey en direction de Crassier. Dans plusieurs communes, la structure ancienne tend à se noyer dans l'urbanisation nouvelle.



#### 4.1.2 Modes d'appropriation des espaces habités

De l'autonomie communale et de la distribution de chaque territoire en zones constructibles et non constructibles résulte une répartition pointilliste des affectations. Le traitement équitable entre les communes a permis une dilution des aires affectées aux villas, aux activités artisanales, voire une redondance des équipements. La région de Nyon se caractérise par une occupation diffuse de l'espace. Toutefois, près d'une trentaine de bourgs et villages marquent les centres des aires urbanisées en leur conférant identité et charme.

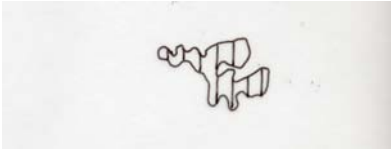
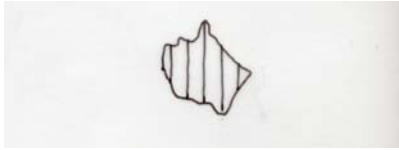
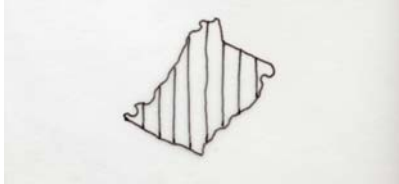
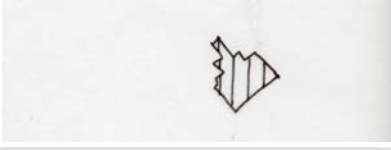


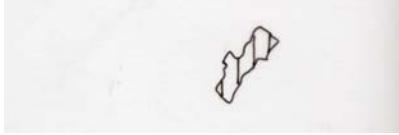
##### *Classification des modes d'appropriation du sol par les affectations*

Dans le district de Nyon se distinguent quatre types de modes de répartition des zones à bâtir :

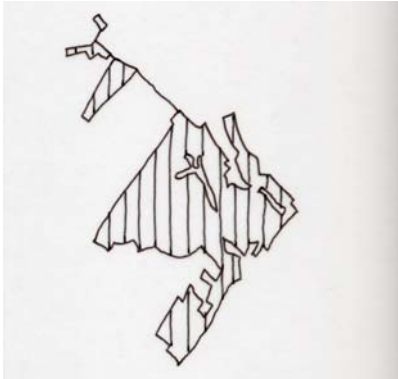
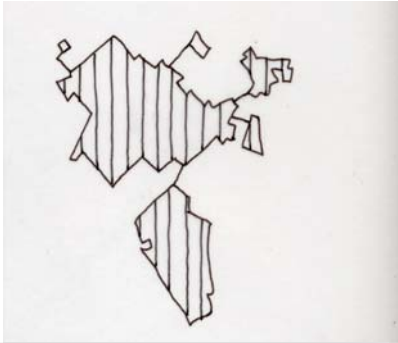
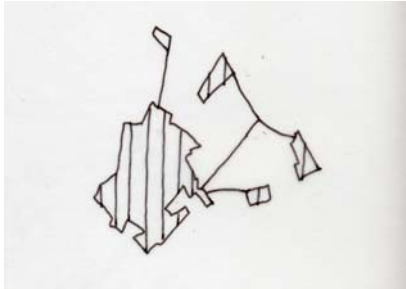
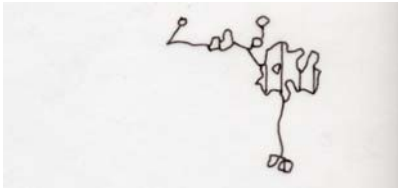
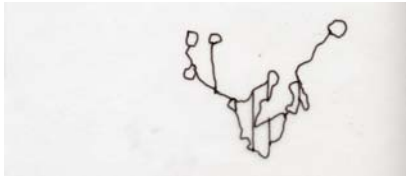
- Forme enrobante simple : les surfaces mises en zones à bâtir se regroupent dans un secteur du territoire, ou englobent presque l'entier de ce territoire ;
- Forme centrale avec des satellites : les surfaces mises en zones à bâtir sont principalement regroupées autour d'un noyau central, et des affectations autres sont repoussées ailleurs loin de ce centre ;
- Forme satellisée : les surfaces mises en zones à bâtir sont distribuées en plusieurs lots presque de tailles égales contenant soit le noyau ancien du village, soit le secteur réservé aux nouveaux habitants, soit les équipements de sports, etc.
- Forme découpée : les surfaces sont mises en zones à bâtir au gré des opportunités immobilières, ou de larges espaces sont laissés hors zone à bâtir sont maintenus à titre de protection pour des sites remarquables.



**A Forme enrobante simple**

Nombre d'habitants	Zone à bâtir à tendance compacte	Zone à bâtir à tendance dispersée
$x > 10'000$	aucune	aucune
$2'000 < x < 4'000$	aucune	aucune
$1'000 < x < 2'000$		
<p><b>Begnins</b> Population : 1321 hab. Emplois : 439 Taux impôt communal : 65</p>		
<p><b>Tannay</b> Population : hab. 1174 Emplois : 91 Taux impôt communal : 60</p>		
<p><b>Mies</b> Population : hab. 1392 Emplois : 492 Taux impôt communal : 45</p>		
<p><b>Chésereux</b> Population : hab. 1121 Emplois : 171 Taux impôt communal : 40</p>		
$500 < x < 1'000$	-	
	aucune	aucune
$x < 500$		
<p><b>Grens</b> Population : hab. 319 Emplois : 69 Taux impôt communal : 53</p>		
<p><b>Arnex</b> Population : hab. 111 Emplois : 34 Taux impôt communal : 63</p>		
<p><b>Chavannes-des-Bois</b> Population : hab. 387 Emplois : 39 Taux impôt communal : 62</p>		

## B Forme centrale avec des satellites

Nombre d'habitants $x > 10'000$	Zone à bâtir à tendance compacte	Zone à bâtir à tendance dispersée
<p><b>Nyon</b></p> <p>Population : hab. 387 Emplois : 39 Taux impôt communal : 62</p>		
<p><b>Gland</b></p> <p>Population : hab. 10319 Emplois : 3535 Taux impôt communal : 58</p>		
<p><math>2'000 &lt; x &lt; 4'000</math></p> <p><b>Prangins</b></p> <p>Population : hab. 3158 Emplois : 1146 Taux impôt communal : 60</p>		
<p><math>1'000 &lt; x &lt; 2'000</math></p>	aucune	aucune
<p><math>500 &lt; x &lt; 1'000</math></p> <p><b>Duillier</b></p> <p>Population : hab. 933 Emplois : 210 Taux impôt communal : 60</p>		
<p><b>La Rippe</b></p> <p>Population : hab. 947 Emplois : 113 Taux impôt communal : 57</p>		

**B** **Forme centrale avec des satellites**

Nombre d'habitants

Zone à bâtir à tendance compacte

Zone à bâtir à tendance dispersée

**Borex**

Population : hab.  
853  
Emplois :  
166  
Taux impôt communal :  
65



**Eysins**

Population : hab.  
836  
Emplois :  
270  
Taux impôt communal :  
60



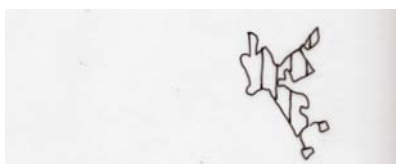
**Bogis-Bossey**

Population : hab.  
805  
Emplois :  
73  
Taux impôt communal :  
61



**Crassier**

Population : hab.  
786  
Emplois :  
181  
Taux impôt communal :  
51



**Vich**

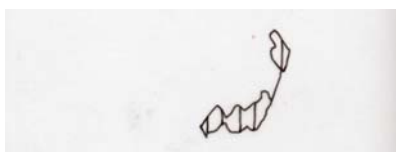
Population : hab.  
701  
Emplois :  
453  
Taux impôt communal :  
69



x < 500

**Signy-Avenex**

Population : hab.  
404  
Emplois :  
554  
Taux impôt communal :  
45

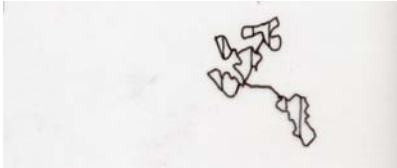
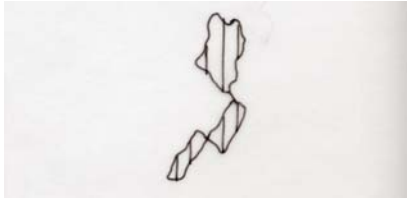
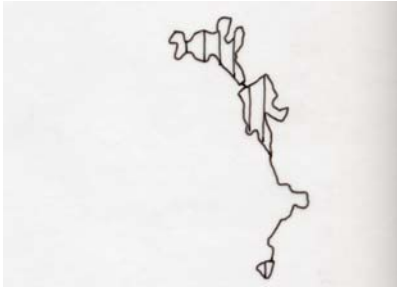


**Coinsins**



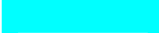


Population : hab.  
339  
Emplois :  
181  
Taux impôt communal :  
39



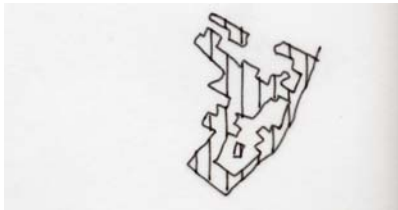
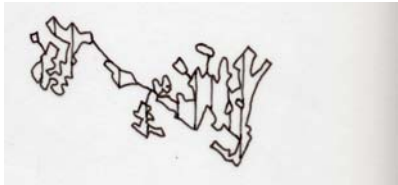
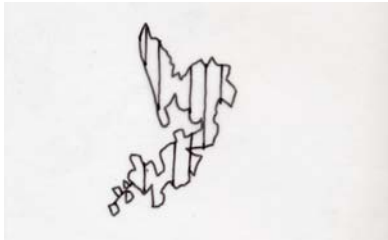
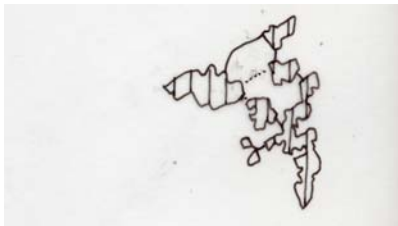
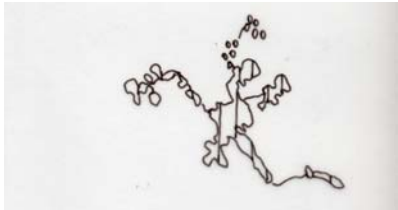
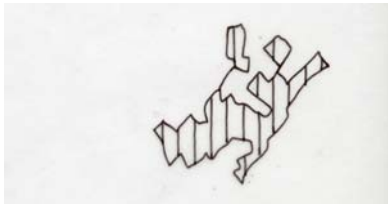
## C Forme satellisée

Nombre d'habitants $x > 10'000$	Zone à bâtir à tendance compacte	Zone à bâtir à tendance dispersée
	aucune	aucune
$2'000 < x < 4'000$	aucune	aucune
$1'000 < x < 2'000$	aucune	aucune
$500 < x < 1'000$	-	-
<b>Givrins</b> Population : hab. 840 Emplois : 130 Taux impôt communal : 64		Seule la zone de villas a une forte propension à la dispersion
<b>Chavannes-de-Bogis</b> Population : hab. 913 Emplois : 884 Taux impôt communal : 71		Seule la zone de villas a une forte propension à la dispersion
<b>Bassins</b> Population : hab. 902 Emplois : 169 Taux impôt communal : 63		Seule la zone de villas a une forte propension à la dispersion
$x < 500$	aucune	aucune

### Légende des couleurs

	$x > 10'000$ habitants
	$2'000 < x < 4'000$ habitants
	$1'000 < x < 2'000$ habitants
	$500 < x < 1'000$ habitants
	$x < 500$ habitants

**D Forme découpée**

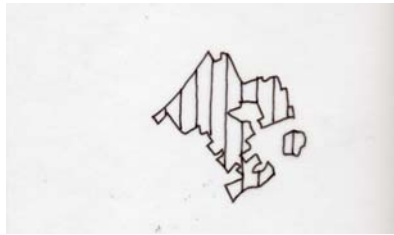
Nombre d'habitants x > 10'000	Zone à bâtir à tendance compacte	Zone à bâtir à tendance dispersée
	aucune	aucune
2'000 < x < 4'000		
<p><b>Coppet</b>                      Population : hab. 2281                      Emplois : 508                      Taux impôt communal : 55</p>		<p>Seule la zone de villas a une forte propension à la dispersion</p>
<p><b>Founex</b>                      Population : hab. 2497                      Emplois : 496                      Taux impôt communal : 57</p>		<p>Seule la zone de villas a une forte propension à la dispersion</p>
<p><b>Commugny</b>                      Population : hab. 2377                      Emplois : 210                      Taux impôt communal : 46</p>		
1'000 < x < 2'000		
<p><b>Genolier</b>                      Population : hab. 1520                      Emplois : 522                      Taux impôt communal : 55</p>		<p>Seule la zone de villas a une forte propension à la dispersion</p>
<p><b>Gingins</b>                      Population : hab. 1008                      Emplois : 231                      Taux impôt communal : 55</p>		<p>Seule la zone de villas a une forte propension à la dispersion</p>
<p><b>Crans-près-Céligny</b>                      Population : hab. 1910                      Emplois : 294                      Taux impôt communal : 50</p>		

## D Forme découpée

Nombre d'habitants  
**Arzier**

Population : hab.  
1891  
Emplois :  
248  
Taux impôt communal :  
61

Zone à bâtir à tendance compacte

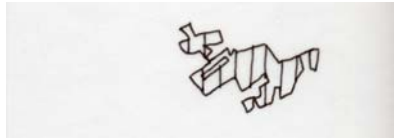


Zone à bâtir à tendance dispersée

Seule la zone de villas a une forte propension à la dispersion

**Le Vaud**

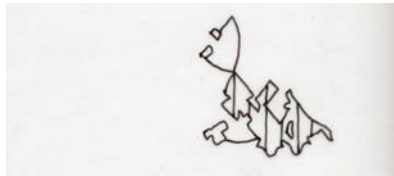
Population : hab.  
1044  
Emplois :  
131  
Taux impôt communal :  
68



Seule la zone de villas a une forte propension à la dispersion

**Trélex**

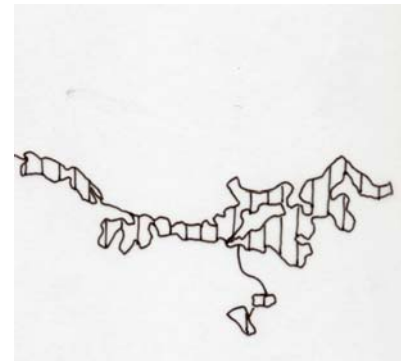
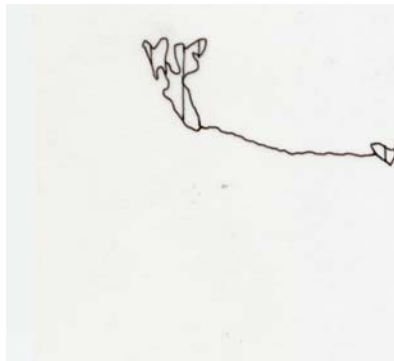
Population : hab.  
1129  
Emplois :  
146  
Taux impôt communal :  
55



Seule la zone de villas a une forte propension à la dispersion

**Saint-Cergue**

Population : hab.  
1739  
Emplois :  
274  
Taux impôt communal :  
65



500 < x < 1'000

-

aucune

aucune

x < 500

aucune

aucune

La zone à bâtir à tendance compacte est définie par :

- un noyau ancien intéressant au niveau du bâti ;
- des aménagements extérieurs publics de qualité ;
- une relativement moyenne ou forte densité de construction ;
- une diversité et regroupement des équipements et/ou des activités.

La zone à bâtir à tendance dissoute est définie par :

- une relativement faible densité de construction ;

- un éparpillement des équipements et/ou des activités.

La classification de l'emprise des zones à bâtir en quatre modes d'appropriation du sol reflète les différences qui existent dans la gestion plus ou moins économe du territoire et dans l'utilisation mesurée ou non du sol. Si la tendance privilégie les modes d'habiter individuels, le risque de voir le territoire situé entre le lac et les premières pentes du Jura disparaître insidieusement sous un tapis de constructions pointillistes n'est pas à sous-estimer.

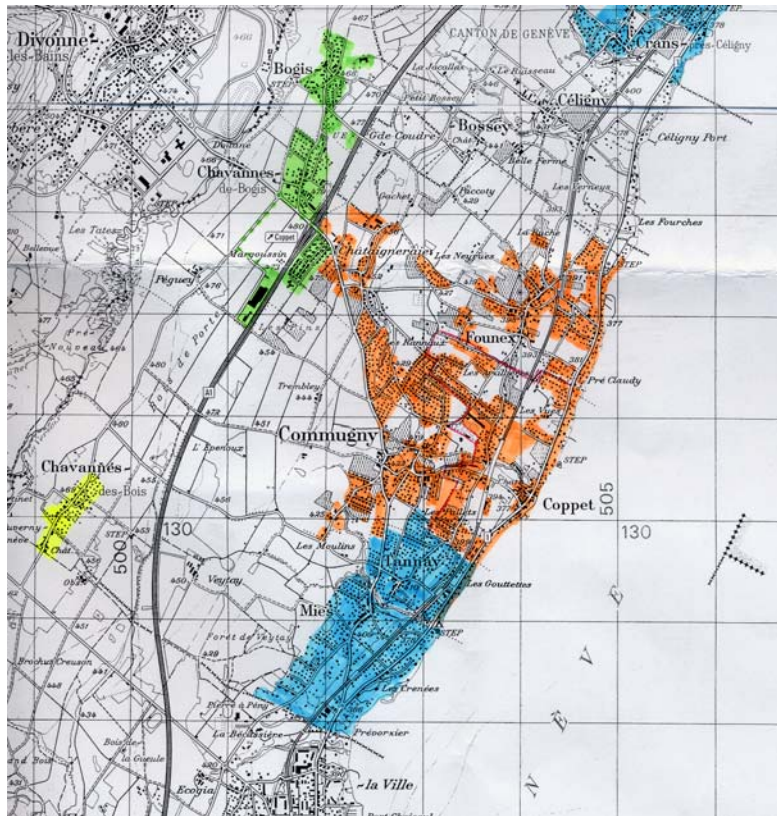
### Les proximités territoriales

La mise à plat de toutes les zones à bâtir, en n'incluant pas les zones intermédiaires, montre un espace morcelé où la part des vides se fait de plus en plus ténue. Les morphologies urbaines anciennes s'estompent dans l'étalement des constructions ou équipements récents. Les cartes ci-après montrent des groupements urbanisés où les zones à bâtir ont tendance à se joindre.

### Légende

	x > 10'000 habitants
	2'000 < x < 4'000 habitants
	1'000 < x < 2'000 habitants
	500 < x < 1'000 habitants
	x < 500 habitants

### Terre-Sainte



Coppet, Tannay, Mies, Commugny, Founex, Chavannes-des-Bois, Chavannes de Bogis et Bogis-Bossey.

Crans-Céligny, à l'est, est à l'écart derrière la commune genevoise peu construite de Céligny.

L'unité territoriale le long du lac avec un habitat continu, se particularise par deux types d'occupation du sol.

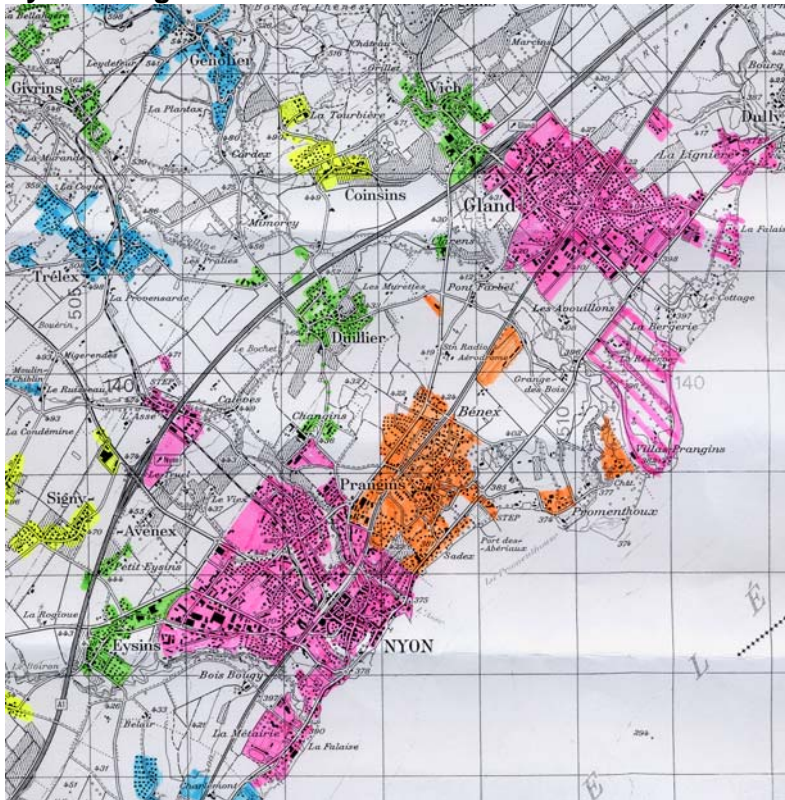
L'une est enrobante, Mies et Tannay, et l'autre est morcellée, Coppet, Commugny et Founex.

En retrait, dans l'arrière-pays deux groupements urbanisés sont isolés de l'autre côté de l'autoroute.

La continuité des zones à bâtir forme une seule aire urbanisée.

Est-ce une ville de près de 10'000 habitants et 2000 emplois ? Est-ce le quartier résidentiel d'une grande agglomération ?

## Nyon-Prangins-Gland



Nyon, Prangins, Gland, Vich Eysins, Signy-Avenex, Trélex, Duillier, Coinsins.

Une continuité d'urbanisation lie Nyon et Prangins.

Eysins se rattache à sa grande voisine par une aire d'activités.

Vich, de même, se lie à Gland par ses zones artisanales et industrielles.

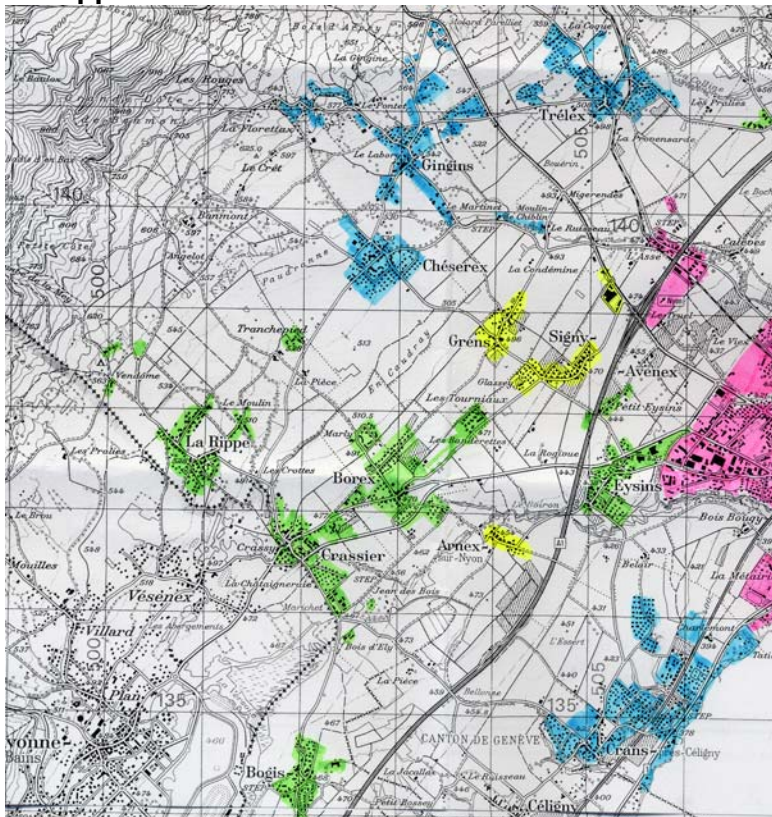
Les aires construites de

Gland et Nyon-Prangins sont éloignées d'un petit kilomètre de part et d'autre de la Promenthouse.

Le village de Signy-Avenex, et les aires urbanisées de Duillier, Coinsins et Trélex se maintiennent isolées.

Quel rôle doit jouer la Promenthouse entre les deux aires urbanisées de l'agglomération de Nyon et de Gland ?

## La Rippe-Crassier-Borex



La Rippe – Crassier – Borex – Arnex – Grens – Chésérèx - Gingins – Trélex Crans Signy-Avenex – Eysins

Une continuité d'urbanisation lie Crassier-Crassy et Borex.

La Rippe, Arnex, Signy-village, Grens et Chésérèx restent isolées.

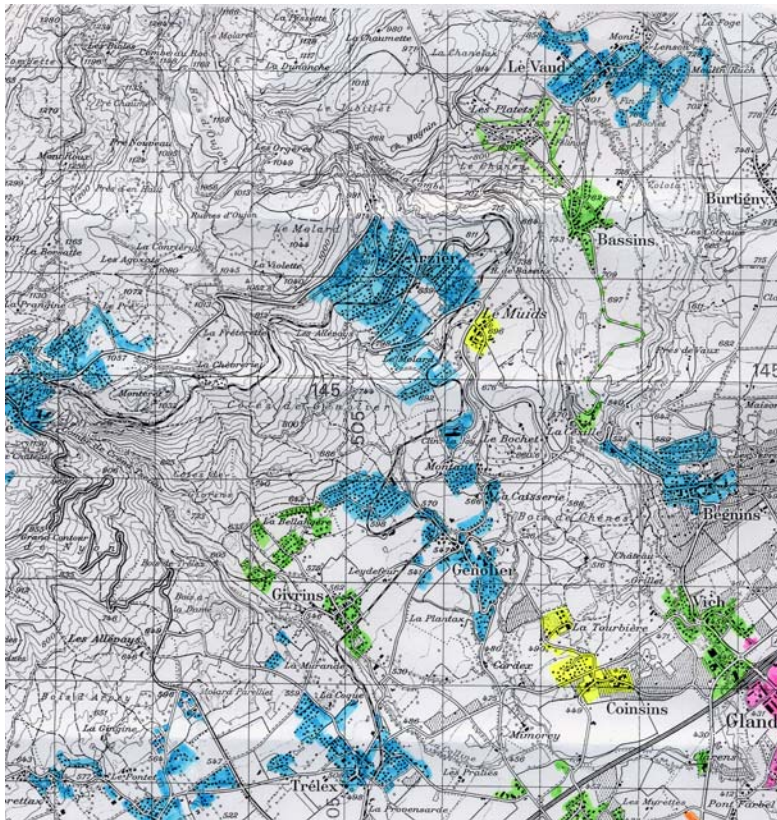
Cependant, le mode tentaculaire de développement de Gingins tend vers une liaison des zones à bâtir.

Il faut aussi noter le satellite « commercial » de Signy déporté vers le pôle économique situé au nord de Nyon.

Quel équilibre entre les aires réservées aux villas et les centres de localité ?



**Arzier-Bassins-Le Vaud**



Arzier-Le Muids, Le Vaud, Bassins, Genolier, Givrans, et Begnins.

Les villages anciens agissent encore comme des repères dans cet espace de plus en plus habité. Les centres de village se distinguent par une densité moins faible, et surtout par le fait qu'ils se présentent comme des ensembles urbains cohérents.

A contrario, les « extensions » résidentielles de ces villages ont de fortes tendances à se joindre. Certaines excroissances semblent ne pas avoir d'appartenance territoriale.

Quelle place donner à ces extensions repoussées hors des localités ?

**St-Cergue**



St-Cergue La Givrine La Cure

Cette partie de l'espace de la région de Nyon contient un potentiel « nature » et « paysage » énorme. C'est le poumon vert, les lieux de détente et de loisirs, l'échappée hors des aires urbanisées.

Toutefois, les citadins y affectionnent des équipements et services variés. La présence de ceux-ci augmente le pouvoir d'attrait des lieux.

Quel équilibre entre nature et bâti ?

### *Le rôle des pleins et des vides*

Dans les aires urbanisées situées entre de grandes agglomérations, comme Genève et Lausanne, le vide joue un rôle d'organisateur. La « nature », la forme des champs, l'orientation des vignes, les cours et plans d'eau, les espaces composés d'absence de masses construites ou forestières sont les éléments structurants du paysage.

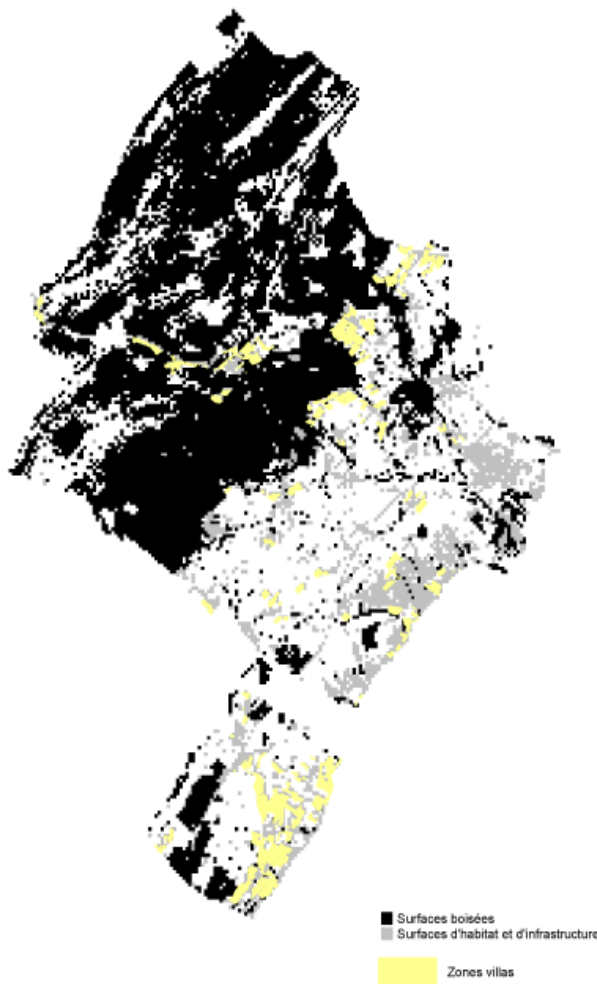
L'illustration ci-après montre les surfaces occupées par les forêts, en noir, les zones à bâtir diverses en gris, et les villas en jaune. On constate que les espaces « dégagés » hors zone à bâtir sont fortement partitionnés.

De plus, l'impact des maisons individuelles est proportionnellement fort important ; la proportion est parfois supérieure au 50% des aires affectées aux activités humaines.

Cette lecture montre un espace où vides et pleins se mélangent de manière diffuse. Le risque de perte de repères est grand. La tendance de l'occupation du sol va vers une succession de lieux monotones où le contraste est de plus en plus absent.

Cependant, la région détient un atout majeur, sa localisation entre un espace complètement libre, le lac, et un autre tout différent, les forêts et alpages du Jura.

Quel avenir pour l'entre-deux ?



Provenance des données:  
Tableau de Bord, GEOSTAT (BN9715), 2000;  
Tableau de Bord, Zones d'affectation, SAT, Communes, 2003

*Le potentiel de construction des zones à bâtir*

La carte récapitulative des zones à bâtir du district de Nyon, établie par le Service d'aménagement du territoire, doit être mise à jour ; les zones des communes de Coppet, Tannay, Founex, Chavannes-des-Bois, Chavannes-de-Bogis, Bogis-Bossey, et Chésereux sont à modifier.

De plus, les aperçus des communes de Crassier, Duillier, et Tannay sont en cours et ne sont pas encore accessibles au canton. Pour les communes de Le Vaud et Arnex, les aperçus n'existent pas. De ce fait, la synthèse complète des aperçus actuels de l'état de l'équipement n'a pas pu être fournie à cette étape du travail. Pour cette première étape, nous nous appuyons sur une étude récente menée par l'ARN

L'étude « *Evolution récente et perspective de développement* » faite en septembre 2002 par Urbaplan, avait conclu que les réserves en zones à bâtir étaient théoriquement suffisantes pour absorber une augmentation de population de 45% entre 2000 et 2020, soit environ 26'000 habitants supplémentaires. Il a été également noté que « les réserves pour l'habitat collectif varient fortement d'une commune à l'autre. Toutes les communes disposent d'un potentiel plus ou moins important dans les centres de localité ; notamment Founex avec 9 ha non-construits en zone village. Mais seulement 8 communes ont légalisé des zones spécifiques pour l'habitat collectif / zones résidentielles de moyenne ou forte densité. » (p.6 §1.3)

Une récapitulation du potentiel démographique, à partir des réserves en zone à bâtir, faite sur la base d'une extrapolation à partir des données de 18 communes du district donne ces chiffres (p. 6, tableau 3) :

Zone	Réserve en zone à bâtir	Densité humaine brute	Potentiel habitants
	Surface ha	Nombre d'habitants à l'hectare	Nombre d'habitants
Habitation faible densité	142	40	5700
Habitation moyenne densité	65	80	5200
Habitation forte densité	26	120	3100
Centre de localité	47	80	3700
Total des zones légalisées	<b>280 hectares</b>		<b>17700 habitants</b>

La zone intermédiaire est estimée à 285 ha, d'où 17'000 habitants peuvent encore s'ajouter.

Pour la deuxième phase de la présente étude, une mise à jour du plan (informatisé) général des affectations de l'ensemble des communes du district est souhaité.

La synthèse complète (hormis Le Vaud et Arnex) des aperçus de l'état de l'équipement pourra probablement être faite.

Pour information, les données actuelles pour 27 communes présentent un solde constructible total de plus de 600 hectares (constructible de suite, dans les cinq ans et après cinq ans) dont environ 120 hectares se situent sur le territoire de la commune de Nyon.

Remarque : les données détaillées existantes des communes de Trélex, Chavannes-des-Bois, Gland et Prangins viennent de nous être fournies par le SAT.

#### 4.1.2 Cartographie des liens fonctionnels institutionnels

Diverses formes ou structures de collaboration existent à l'intérieur de la région, de manière formelle ou plus informelle. Le précédent Plan directeur régional a induit – ou renforcé – les collaborations au sein des quatre groupes définis. Certaines communes entretiennent des liens privilégiés, des possibles fusions à long terme étant parfois évoquées. Des collaborations transversales aux groupes, voire transfrontalières, se sont développées sur des questions communes (mise en synergie de l'offre touristique, mobilité, communes viticoles notamment).

##### *Collaborations entre communes de la région*

La cartographie met en évidence les divers types de collaboration entre communes. Au-delà de la gestion des questions « techniques » traditionnelles (alimentation en eau, épuration), les communes du district ont développé des collaborations dans le cadre des groupes générés par le précédent Plan directeur régional (PDR) : Terre Sainte (9 communes), Asse-

Boiron (9 communes) le Groupe 4 (13 communes) et Nyon. Ces collaborations sont plus ou moins formelles et intenses selon les groupes, qui présentent des caractéristiques différentes et n'ont pas tous la même homogénéité.

A l'intérieur des groupes il existe par ailleurs des relations privilégiées entre certaines communes (en général proches géographiquement). La question de la fusion ne semble pas tabou, elle est évoquée ici ou là, mais sans échéance.

L'intensité de la collaboration et le type d'instruments dont se dotent les groupes semblent suivre un mouvement d'ouest en est parallèle à l'augmentation de la population, au développement urbain et à l'avancement du « front de la pendularité » : en Terre Sainte la collaboration entre communes est plus ancienne, le pot commun créé il y a quelques années et la politique de concertation concernant les équipements à financer et leur localisation pourrait préfigurer un fonctionnement appelé à se généraliser dans le district.

Le découpage des « établissements scolaires » et de leurs aires de recrutement recouvre en partie celui des groupes PDR, avec une subdivision supplémentaire pour le groupe 4. Les questions scolaires sont intéressantes pour mettre en évidence des liens entre communes, puisqu'elles nécessitent d'étroites collaborations. Par ailleurs l'organisation à l'interne des établissements sera un des éléments importants à prendre en compte pour traiter de la mobilité douce. A noter que l'aire de recrutement de l'établissement de Begnins et environs intègre des communes des districts voisins d'Aubonne et de Rolle.

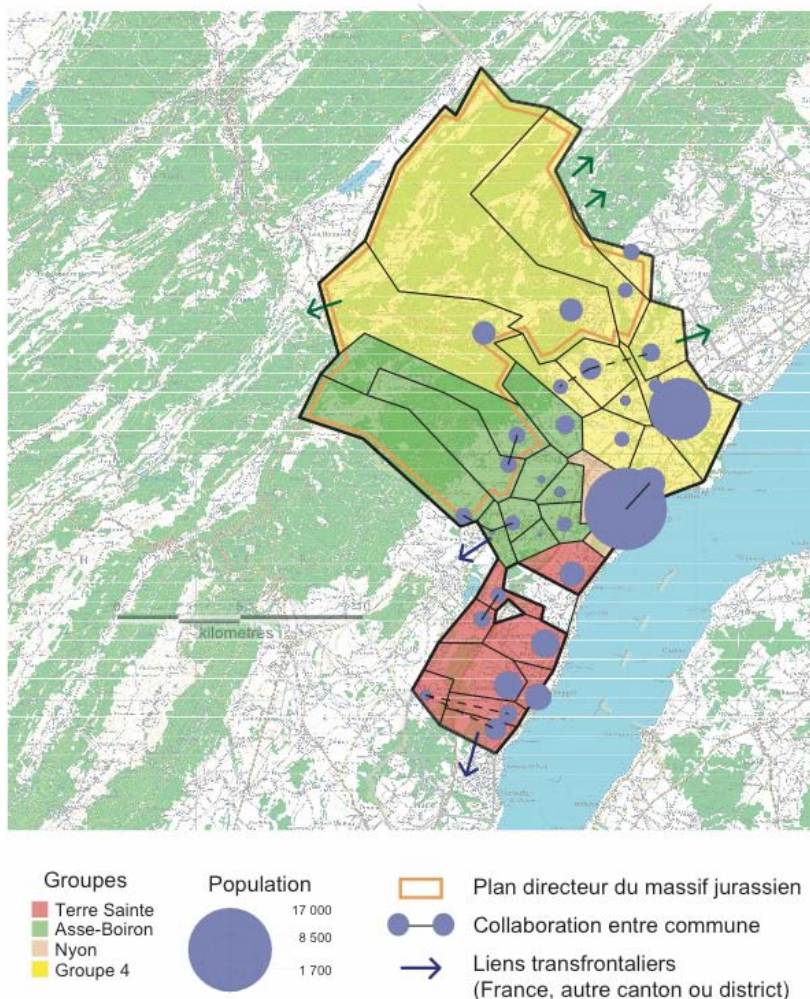
##### *Collaborations « transfrontalières »*

L'exploitation des atouts touristiques des sept communes jurassiennes et leur mise en synergie a débouché sur le Plan directeur du Massif jurassien, avec un groupement d'intérêts transversal aux groupes PDR. A terme, la collaboration pourrait même s'étendre au-delà des limites de district et intégrer des communes voisines des districts d'Aubonne et de Rolle.

D'autres collaborations transfrontalières se sont développées autour de la mobilité (Terre Sainte / Versoix), du tourisme (St-Cergue / communauté de communes des Rousses), entre communes viticoles (Begnins / communes de la Côte).

Des collaborations plus ponctuelles se sont établies concernant des projets ponctuels (p.ex. requalification de la rte Suisse, extension du zoo de la Garenne) ; le Conseil régional est régulièrement sollicité et commence de jouer un rôle de « service technique régional ».

## GROUPEMENTS ET COLLABORATIONS



### 4.1 Mobilité et transports

#### 4.1.1 Préliminaire

Depuis une dizaine d'années, la manière d'aborder les problèmes liés au déplacement des personnes a évolué partout, mais cette évolution est particulièrement visible dans la région nyonnaise. Ainsi, la démarche courante est passée d'une approche entièrement basée sur la réponse au problème de la capacité des réseaux, à une démarche basée sur le binôme Urbanisme-Transports, en passant par une approche fondée sur une mesure de la pression automobile liée au processus d'urbanisation. Aujourd'hui, il semble même inconcevable de ne pas lier les deux problématiques (développement territorial et mobilité) pour n'en faire qu'un seul axe fort dans la réflexion sur le devenir de la région et l'évolution des déplacements de ses habitants.

Forts de ce constat et en puisant dans la très nombreuse bibliographie orientée vers la question de la mobilité dans le district de Nyon, il est possible de proposer dans ce « livre de l'existant » une première synthèse des problèmes récurrents en matière de déplacements et surtout des potentiels que recèlent les différents projets d'infrastructure dans le développement général de la région.

La présente synthèse s'articule autour de deux questions majeures : la relation entre urbanisation et transports et l'émergence de nouveaux potentiels pour l'organisation de l'accessibilité multimodale au travers d'une lecture interscalaire. Ainsi, afin de donner une clé de lecture efficace, trois échelles pertinentes ont été choisies afin de faciliter l'appréciation des différents objets de ce rapport:

- L'échelle régionale : la relation entre le district et les agglomérations voisines (Genève, Lausanne, Département de l'Ain – recentrage sur l'agglomération de Bellegarde) est clairement mis en évidence. Il s'agit de l'échelle de réflexion des lignes directrices.
- L'échelle d'agglomération : les principaux enjeux se situent à l'échelle de l'agglomération Nyon-Prangins-Gland. Le rapport avec les lignes directrices n'est pas encore clairement déterminé, puisque le rôle de l'agglomération comme centralité de la région dépendra du choix concernant les scénarios de développement et n'est pas déterminant a priori pour le bon fonctionnement de l'échelle régionale.
- L'échelle locale : un certain nombre d'infrastructures semblent trouver une justification à l'échelle locale ; leur impact vis-à-vis du développement de l'agglomération ou de la région doit encore être démontré. La décision concernant leur réalisation ou non est à discuter en accord avec les principes de développement choisis à l'échelle supérieure.

Ce chapitre s'articule autour d'un **constat** qui va de l'échelle de la région vers les questions de proximité et d'une analyse des questions soulevées dans chacune des précédentes études, en esquissant une vision d'ensemble des **échelles pertinentes** de chacune des propositions identifiées. Enfin, et afin de donner quelques éléments de discussion polarisés sur quelques objets jugés comme particulièrement importants, des **axes de réflexion** sont proposés. Le résultat de la discussion autour de ces axes permettra, nous l'espérons, d'offrir des repères solides pour l'élaboration des scénarios de développement de la région, et qui seront réalisés dans la prochaine phase de ce mandat.

#### 4.1.2 Constats sur la mobilité à l'échelle régionale et supra-régionale

##### *Torsion pendulaire*

En 1970, les flux pendulaires dans le district de Nyon étaient davantage concentrés sur la commune de Nyon. La structure économique de l'époque, la capacité d'accueil des habitants dans la région de Genève et la pendularité nettement inférieure des habitants à cette époque n'exerçaient pas de pression sur la région nyonnaise. Cette situation a complètement changé en 30 ans et nous trouvons aujourd'hui une forte polarité centrée principalement sur Genève et, dans une moindre mesure, sur Lausanne (bien que cette situation soit en train d'évoluer vers une augmentation des flux vers l'agglomération lausannoise).

De manière plus détaillée, la lecture de la carte des flux pendulaires du district de Nyon issus du RFP 2000 montre que 60% des actifs travaillent en dehors du district, 23% à l'intérieur du district et 17% à l'intérieur des communes du district (source : RRA 2003). Afin d'expliquer cette perte d'attractivité, plusieurs raisons sont invoquées : forte croissance des emplois à Genève et Lausanne, forte pression sur le logement à Genève, multi-motorisation des ménages et, évidemment, une bonne accessibilité autoroutière, bien que cette dernière condition se soit dégradée ces dernières années.

Ces données laissent supposer que l'agglomération nyonnaise se désertifie, mais une lecture à l'échelle de l'agglomération montre que le bilan de l'attractivité de celle-ci reste cependant positif, avec une augmentation de +65% des pendulaires se rendant au centre de la région en 30 ans (voire +100% si l'on tient compte de l'attractivité de Gland). Son rôle de centralité régionale est donc conservé.

Le bilan entre les emplois et le nombre d'actifs montre quant à lui que l'agglomération n'offre ni le nombre, ni la diversité d'emplois suffisants pour éviter des flux pendulaires vers l'extérieur (majoritairement vers Genève). Par conséquent, l'agglomération ne peut pas être considérée comme une centralité forte à l'échelle de la métropole, mais davantage comme un pôle périphérique de Genève. Ce constat, certes peu flatteur, permet néanmoins de justifier pleinement les choix dans la réorganisation des déplacements, en insistant sur le rabattement des flux vers les gares en direction de Genève (Cf. § Regard sur la mobilité et les transports en relation au développement territorial et à l'urbanisation).

Cette « torsion » des flux peut être considérée aujourd'hui comme un des principaux obstacles au développement de la région. Quelques éléments méritent d'être relevés de cette première analyse :

- **Effet d'échelle et image de marque**, les entreprises à haute valeur ajoutée se concentrent encore dans les pôles de développement de Genève (centre-ville et zone de l'aéroport) et de Lausanne. Les entreprises situées dans la couronne nyonnaise ne cherchent pas dans la région une situation stratégique, sauf peut-être à proximité immédiate de la ville Nyon.
- La **congestion autoroutière** entre Nyon et Coppet aux heures de pointe rend inefficace le système de distribution à l'intérieur de la région et notamment pour l'agglomération Nyon-Prangins-Gland.
- Par contre, l'excellente accessibilité en dehors des heures de pointe favorise des déplacements autres que ceux liés au travail ou à l'éducation. Cette accessibilité « tout voiture » augmente l'**attractivité du site** en gonflant artificiellement la qualité du logement. Grâce à cette accessibilité, il est ainsi possible de profiter, par exemple des services et autres activités à Genève, en multipliant les déplacements en transport individuel à travers l'ensemble de la région.
- La faible attractivité du **réseau de desserte** des transports en commun en dehors des principales gares du district (Nyon, Coppet et Gland), et éventuellement de la ligne NStCM, ainsi que le **manque d'aménagements pour les piétons et les cyclistes** en dehors des villes augmentent l'attrait pour les déplacements en véhicules privés.

*Polarité inadéquate et fausse centralité : accessibilité, infrastructures et équipements collectifs*

L'importance relative de la ville de Nyon avec sa concentration d'emplois et autres services en fait évidemment le principal pôle d'activité de la région. À cette situation relativement banale s'ajoutent deux pôles qui ont montré une émergence intéressante ces dernières années :

- Gland-Prangins, qui a vu son nombre d'habitants croître de +33%, le nombre d'actifs de +24% et le nombre d'emplois de +12% entre 1990 et 2000
- Coppet, qui polarise une bonne partie des activités de la Terre Sainte ainsi que l'accessibilité vers Genève (CFF et autoroute).

En dehors de ces trois pôles, il faut mentionner encore :

- Divonne, qui tout en étant en dehors de l'agglomération joue le même rôle que Coppet comme attracteur des déplacements, principalement ceux liés aux activités commerciales.

- Chavannes-de-Bogis avec son centre commercial.
- St Cergue comme pôle de loisirs.
- Une forte dispersion du logement et des équipements collectifs partout ailleurs.

La distribution de ces pôles se caractérise par une concentration des principales infrastructures parallèlement au Léman (CFF et autoroute) et par quelques infrastructures secondaires perpendiculaires à ce réseau principal (route blanche, ligne NStCM, etc.). Et enfin par un maillage routier qui complète les liaisons entre les autres entités de la région. Sur la base de ce maillage, il existe une offre minimale en transports publics qui répondent à un certain nombre de déplacements périphériques.

Cette polarisation des infrastructures concentrées sur le nœud médian du système présente un inconvénient majeur étant donné que la principale attractivité ne s'exerce plus sur la centralité que représente Nyon, mais est dirigée essentiellement sur les agglomérations périphériques : Genève et Lausanne. Dès lors, les échanges principaux transitent par le système en l'affaiblissant de l'intérieur. Il faut donc repenser le système dans son ensemble et proposer une restructuration du réseau de transports en ce sens.

A cette structure territoriale à grande échelle s'ajoute le manque de relations fortes à très petite échelle au niveau des communes périphériques et de leur réseau capillaire, qu'il s'agisse de la desserte en TC ou des déplacements en modes doux (cf. § suivant). Dans cet ordre d'idées, la distribution spatiale des équipements publics ayant permis de rééquilibrer le rapport de forces avec Nyon ne permet cependant pas de profiter d'une concentration suffisante pour offrir une accessibilité en transports collectifs. Cette situation est en train de changer et le choix de la localisation des futurs équipements tend à se faire en tenant compte des problèmes liés aux déplacements induits.

#### 4.1.3 Constats sur la mobilité à l'échelle locale

##### **Les modes doux, oubliés (ou presque) de la planification...**

Les piétons et les cyclistes ont été les parents pauvres des planifications de ces dernières décennies, et le district n'a pas échappé à ce phénomène. La promotion de la mobilité douce – marche et vélo – figure par contre parmi les objectifs retenus par le récent Plan des déplacements du district de Nyon.

La marche et le vélo sont des modes de proximité : on peut admettre des distances de 500 à 1000 m – guère au-delà – pour un piéton, environ 4 km pour le cycliste moyen. La disposition à parcourir ces distances dépend de nombreux facteurs (sécurité, agrément du parcours, itinéraires pratiques et directs, etc.). En tant que lieu de départ de tout déplacement, la commune d'habitation constitue donc le premier échelon de planification ; au-delà la mobilité douce doit être traitée en articulation avec d'autres modes, en particulier les transports publics, ce qui suppose de porter attention à la qualité de la desserte, à la localisation, l'accessibilité et l'équipement des arrêts (notamment stationnement vélos, plan de ville, etc.)

##### *Mieux connaître la situation*

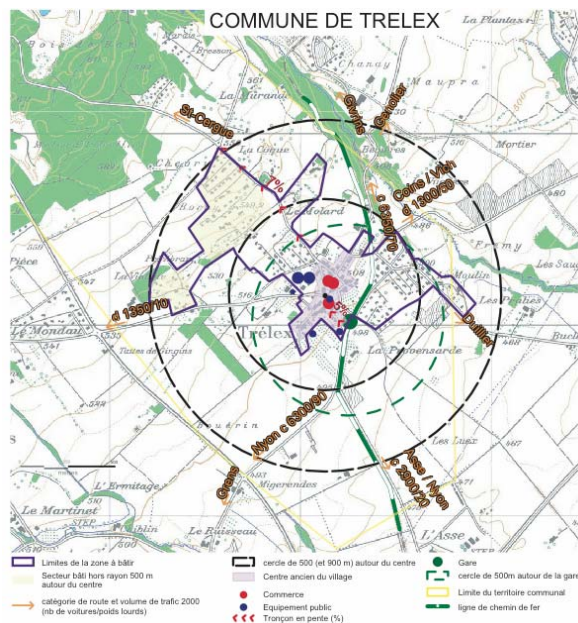
Un état des lieux de la situation existante a été établi à partir de l'analyse des données statistiques issues du recensement fédéral 2000<sup>1</sup> et surtout d'un repérage systématique sur le terrain<sup>2</sup> (voir ci-dessous, pour exemple, la fiche de Trélex), permettant d'apprécier la configuration de la commune (compacité, dispersion) et sa structure, la qualité du réseau et des aménagements pour les piétons et les cyclistes, de repérer les équipements présents et leur localisation, la desserte en transports publics (localisation et accessibilité des arrêts) et

<sup>1</sup> L'analyse doit encore être complétée.

<sup>2</sup> Sauf Nyon, et partiellement Gland.



de manière générale les éléments favorables et défavorables – notamment la pente – à la marche et au vélo.



**1119 habitants, 108 emplois, 16% des actifs travaillent dans la commune même.**  
 Déplacements actifs MD 3 / TMI 70 / train 12 / sans 12 / autres 13. Jeunes en formation : 203, dont 31.7% dans la commune même. Déplacements : MD 20 / TMI 24 / TP 40 / TMI-TP 10 / autres 6.  
 Deux tiers environ de la commune dans un cercle de 500 m autour du centre, zone de villas étendue au-dessus du village, bonne relation mais distance > 1 km et pente. Zone chalets plus haut (résidences secondaires ?).  
 Commerces, tous dans le centre : boulangerie et épicerie (petites), restaurant, coiffeuse, un garage.  
 Equipements : collège, administration communale, salle polyvalente, poste (périphérie du centre, proche gare).  
 MD/espaces publics: rehaussements en entrée sur trois routes et au-dessus collège, chicanes rte de Duillier, giratoire dans le centre, quelques réaménagements plutôt techniques, mise en valeur de la fontaine dans le centre, mais globalement peu attractif et pas vraiment pensé pour les piétons (ex. dans virage en entrée vers garage). Quelques supports vélo vers collège.  
 Desserte TP : gare NstC à 150 m du centre du village.  
 Jusqu'à l'arrivée de l'autoroute, Trélex au carrefour ancien axe vignoble et rte de St-Cergue.

## Les pratiques

Le recours à la marche et surtout au vélo est, de manière générale, en diminution : entre 1980 et 2000, la part des actifs se déplaçant à pied ou à vélo (uniquement) pour se rendre à leur travail a diminué de près de la moitié, au profit surtout des déplacements motorisés, minoritairement des transports publics. Cette évolution est, notamment, en lien avec la diminution de la part des actifs travaillant dans leur commune d'habitation.

Les chiffres concernant les écoliers doivent encore être complétés ; la baisse vraisemblable est liée à divers facteurs, dont notamment l'organisation du scolaire (avec une généralisation des regroupements scolaires et des ramassages par bus), effets de l'insécurité routière, évolution des pratiques de déplacement (en Terre Sainte l'accompagnement en voiture est plus fréquent, bien que les conditions objectives ne le justifient pas plus qu'ailleurs).

Les parts modales de la marche et du vélo varient fortement selon les communes<sup>3</sup>. Elles sont plus élevées dans les villes – Nyon, et surtout Gland – et de manière générale dans les communes avec présence d'équipements (notamment école) et/ou d'emplois. L'exemple de Begnins pourrait indiquer qu'une certaine densité/compacité du tissu bâti, la présence de plusieurs équipements et de petits commerces, et un souci de créer une centralité au cœur du village (collège, bâtiments communaux, espaces de détente, déchetterie accessible pour tous) favorise le recours à la mobilité douce.

<sup>3</sup> Moyenne 18.2% pour les écoliers et jeunes en formation, avec des pourcentages qui vont de 0% dans des communes dépourvues d'école à un maximum de 60.4% à Nyon. Seule ou en articulation avec les transports publics (il faut toujours marcher pour aller prendre le bus), la moyenne de recours à la marche (ou au vélo) est de 58.5%, avec des fourchettes allant de 39.8% à 80.5%.

### *Desserte en transports publics*

La desserte demandera à être évaluée plus précisément, après entrée en vigueur des nombreux changements intervenant au 12 décembre 2004 (modifications d'horaires, réorganisation de lignes, suppressions de la desserte CFF des gares de Prangins, Crans et Founex). Les premiers repérages effectués montrent que si toutes les localités sont reliées à un mode de transport public, l'offre varie actuellement fortement selon le type de desserte (CFF, NStC, bus urbains, car postal). Notamment les villages desservis par une ligne de car postal ne bénéficient – au moins actuellement – que d'une offre très restreinte voire inexistante le soir et le week-end, parfois d'une offre intéressante uniquement en période scolaire. A noter que, à l'exception de Gland et Vich, la région n'est actuellement pas desservie par PubliCar.

La qualité des arrêts est variable : elle va de l'abri bien localisé et pratique d'accès, confortable et équipé (banc, éclairage, affichage horaire voire plan de la commune, supports pour vélos), au simple signal posé d'un seul côté d'une route dépourvue à la fois de trottoir et d'espace d'attente.

### *Modération du trafic, mise en valeur des espaces publics et mesures en faveur des piétons*

Manifestement la circulation motorisée pose des problèmes de sécurité : les « gendarmes couchés » fleurissent dans toute la région, et dans pratiquement toutes les communes on trouve des éléments de modération du trafic. Les zones 30 par contre sont rares (une dizaine au total, Nyon et Gland non compris), et limitées à quelques petits secteurs résidentiels – à l'exception du centre de Founex, entièrement à 30 – et les « zones de rencontre » (anciennes rues résidentielles) pratiquement absentes.

Quelques villages ont réaménagé complètement tout ou partie du centre ancien. Les aménagements sont souvent agréables à l'œil, ils ne sont pas toujours confortables pour les piétons... Par ailleurs aucun village ne semble avoir planifié un véritable *réseau piétons* assurant de manière confortable et sûre toutes les liaisons nécessaires, et dans lequel s'inscriraient ces mesures – à l'exception peut-être de Duillier, comme exemple d'une petite commune.

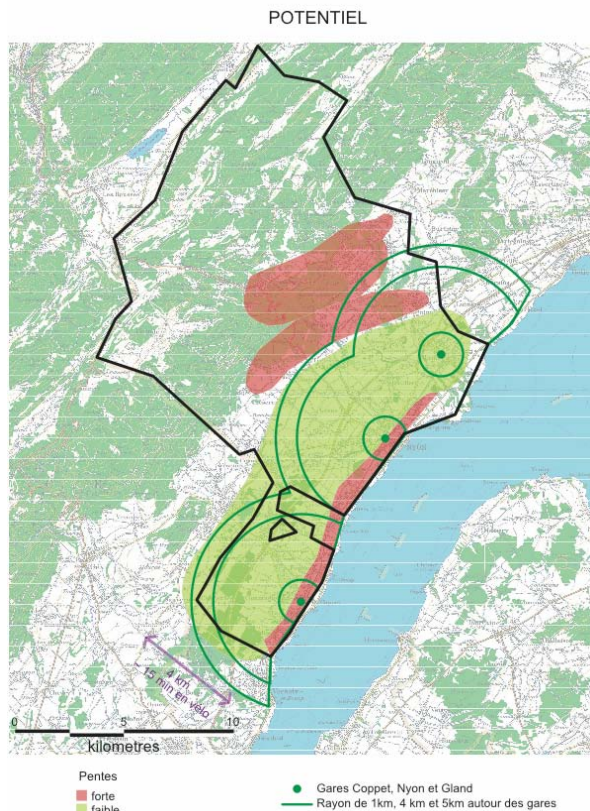
### *Pour le vélo...*

La région est traversée par deux itinéraires nationaux et plusieurs itinéraires de cyclotourisme (balisage TCS). Ces balisages mis à part, les aménagements restent rares : quelques tronçons équipés de bandes cyclables, mais de manière ni systématique ni continue. Par contre à côté de plusieurs écoles on trouve des supports pour vélos (voire un abri), de même qu'à quelques arrêts de transport public. A l'échelle de la région, le vélo semble plus présent comme mode de déplacement pour les loisirs que comme mode de déplacement au quotidien.

### *Un potentiel pour la mobilité douce*

Pourtant la configuration de la région et celle de la plupart des communes se prête aux déplacements à pied ou à vélo :

- plus de 40% de la population du district habite dans un rayon d'un kilomètre autour des gares de Nyon, Gland et Coppet (12-15 mn à pied, 5 mn à vélo), et 2/3 dans un rayon de quatre kilomètres (15-20 mn à vélo) ;
- Nyon et Gland bénéficient d'une offre importante en équipements, et d'une échelle adaptée au piéton et au cycliste ;
- la plus grande partie du territoire bâti des communes s'inscrit dans un cercle de 500 m autour du centre (voir bilan des repérages sur le terrain) ;
- la pente est faible (2-3%) sur la plus grande partie du territoire habité de la région.



40% de la population du district habite dans un rayon d'un kilomètre autour des gares de Nyon, Gland et Coppet.

Deux tiers de la population du district habite dans un rayon de quatre kilomètres (15-20 mn à vélo) autour de ces gares, sur un territoire pour l'essentiel à faible pente.

#### 4.1.4 Regard sur la mobilité et les transports

Afin d'offrir un regard en termes de potentiel et/ou d'impact des différents projets de transports eu égard à leur relation étroite avec l'urbanisation et le développement territorial, les principaux enjeux des projets existants ou encore à l'étude dans la région sont synthétisés par échelle de pertinence dans ce paragraphe. Ces différents travaux permettront de définir le cadre pour l'élaboration des scénarios de développement, le but de cette recension étant de faire émerger les questions en suspens et de déterminer lesquels auront une influence ou non dans l'élaboration des lignes directrices pour le développement de la région nyonnaise. Ce choix se voulant la base du dialogue avec les différents partenaires de l'étude, sa pertinence doit donc encore être validée et il ne s'agit en aucun cas d'un choix déterministe visant à remettre en question d'autres options possibles et/ou une justification basée sur d'autres intérêts.

Etude	Objectifs/Enjeux/Impacts	Echelle
<b>Plan directeur régional (ARN 1993) et évaluation du PDR (ARN 2000)</b>	<p>Réduction du pendularisme par une politique orientée et progressive de création d'emplois</p> <p>Révision de la structure du réseau routier et apport des compléments nécessaires</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ assainir les tronçons routiers déficients</li> <li>→ réaménagement de la jonction de Nyon</li> <li>→ réalisation de la grande ceinture de Nyon</li> <li>→ réalisation de diverses routes de contournement (Coppet, Chavannes...)</li> </ul> <p>Développement d'une politique audacieuse des</p>	Régionale

	<p>transports publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ améliorer l'attractivité de l'offre TC vers Genève et Lausanne à partir de la gare de Nyon</li> <li>→ améliorer les relations internes à la région en TC</li> </ul> <p>Amélioration des conditions pour les modes doux (piétons et vélos)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ élaborer un plan sectoriel deux-roues</li> <li>→ créer des cheminements piétonniers</li> </ul>	
<p><b>Route des Montagnards (TIC 2001)</b></p>	<p>Nécessité d'un concept routier régional cohérent</p> <p>Justification du projet lié au développement des pôles économiques</p> <p>Insuffisance des TC comme solution aux problèmes de trafic croissants</p> <p>Augmentation de la capacité et redistribution des charges de trafic</p> <p>Evitement des localités (Duiller, Trélex et Coinsins)</p> <p>Modification de la jonction de Nyon</p>	<p>Agglomération/ (Régionale)</p>
<p><b>Etude de développement de l'offre NStCM (RRA 2002)</b></p>	<p>Préciser l'offre à moyen et long terme et les besoins d'équipement qui en résultent</p> <p>Augmentation de la fréquence au quart d'heure comme seuil qualitatif déterminant pour améliorer l'attrait de l'offre</p> <p>Passage à une cadence urbaine entre l'Asse et Nyon</p> <p>Intégration du NStCM à la communauté tarifaire genevoise</p> <p>Adaptation de l'infrastructure (points de croisement)</p>	<p>Régionale/ (Locale)</p>
<p><b>Plan directeur des déplacements du district de Nyon (RRA 2003)</b></p>	<p>Redéfinir les objectifs en matière de transports collectifs compte tenu de l'évolution du contexte</p> <p>Développer une conception directrice des TC</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ faire du plan des déplacements un instrument de coordination régionale</li> <li>→ articuler le réseau de bus autour d'un certain nombre de gares principales (Coppet, Nyon et Gland)</li> </ul> <p>Assurer la cohérence des interventions sur le réseau routier</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ les adaptations du réseau routier de la région ne sont pertinentes que pour limiter les nuisances environnementales ou résoudre des dysfonctionnements locaux</li> </ul> <p>Définir une desserte TC de qualité pour la conurbation Nyon-Prangins-Gland</p> <p>Extension de la communauté tarifaire genevoise</p> <p>Etablir une planification en matière de mobilités douces</p>	<p>Régionale</p>

	<p>Recommandations pour le développement urbain</p> <p>→ <i>concentrer le développement économique et démographique :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>en priorité autour d'axes TC "lourds" le long du corridor Eysins - Nyon - Prangins - Gland et du corridor Nyon - Asse</i></li> <li>• <i>accessoirement le long de la ligne NStCM et de la RC2 (corridor Coppet - Chavannes)</i></li> </ul> <p>→ <i>localiser les activités fortement génératrices de déplacements aux abords des haltes CFF-NStCM</i></p> <p>→ <i>renoncer à la création de zones d'activités intercommunales, hormis les pôles de développement de Nyon et Gland</i></p> <p>→ <i>conditionner la mise en valeur des zones à bâtir par une desserte TC adéquate et viable</i></p>	
<p><b>Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (mrs 2004)</b></p>	<p>Apporter une vision cohérente et globale du développement de l'agglomération de Nyon</p> <p>Changements structurels nécessaires (réorganisation des bassins de vie et d'activités)</p> <p>Urbanisation plus dense et moins dispersée</p> <p>Concevoir des structures d'urbanisation pour donner les meilleures chances au développement des transports publics, de la marche-à-pied et des vélos</p> <p>Proposer une offre et une exploitation des systèmes de transport les mieux adaptées aux structures d'urbanisation proposées</p> <p>Créer les meilleures conditions de développement d'une mobilité durable, en localisant les activités humaines au meilleur endroit et en utilisant au maximum les infrastructures existantes</p> <p>Le système mobilité-urbanisation n'est pas limité, mais dirigé</p> <p>Valorisation de l'autoroute comme barreau de distribution des flux à l'intérieur de l'agglomération</p> <p>Ne pas développer de liaisons rapides parallèles à l'autoroute qui favoriseraient les flux tangentiels aux centres</p> <p>Axe de transports collectifs urbains « lourd » entre Gland et Nyon avec extension possible jusqu'à Eysins</p> <p>La desserte complète des campagnes ne doit pas préteriter l'itinéraire direct</p> <p>Rabattement bus à fréquence élevée aux heures de pointe et urbanisation des corridors desservis</p>	<p>Agglomération/ (Locale)</p>



## AXES DE RÉFLEXION POUR L'ÉLABORATION DE SCÉNARIOS

En conclusion et afin de proposer un certain nombre d'éléments jugés essentiels pour l'élaboration des scénarios de développement de la région, six axes de réflexion sont proposés comme base de discussion et non comme un résultat définitif :

***Axe de réflexion n°1 renforcer les interfaces périphériques pour améliorer le potentiel à l'intérieur du district.***

Les conditions d'accessibilité telles qu'elles sont décrites dans le projet d'agglomération, ainsi que le rôle du réseau principal comme système de distribution de l'agglomération souffrent de la surcharge de trafic sur l'autoroute. Mais contrairement à la solution d'amélioration de la jonction de Nyon, c'est d'abord sur les jonctions de Coppet et de Gland qu'un effort particulier doit être réalisé. De même, ce sont les gares de Coppet et Gland qui assureront une bonne liaison avec les principaux générateurs de déplacement qui se situent en dehors du district (Genève et Lausanne). Ainsi, les améliorations à apporter au niveau du rabattement des pendulaires doit se faire avant tout vers ces deux extrémités du système. Ce rabattement doit se faire à partir de Divonne vers Coppet et de Begnins vers Gland, délestant de cette manière les communes du plateau intermédiaire de la pression des communes du haut du district. Cette proposition confirme d'ailleurs l'usage observé.

***Axe de réflexion n°2 renforcer le système de transport au sein de l'agglomération entre Gland et Nyon (voire Eysins)***

L'idée proposée par RRA de réaliser un axe de transport lourd pour l'agglomération est une vraie opportunité de renforcement du pôle principal de la région. Un processus d'urbanisation prioritaire doit accompagner le tracé de cet axe lourd.

***Axe de réflexion n°3 renforcer la relation en transports publics entre Divonne et Coppet***

Afin d'offrir l'équivalent de la ligne NStCM en termes d'accessibilité Nord-Sud et de proposer une solution pour les communes du Jura, il est nécessaire de penser la question de transports en termes transfrontaliers.

***Axe de réflexion n°4 renforcer l'offre en parkings d'échange (P+R) le long des lignes NStCM et CFF***

À l'image de la politique genevoise des parkings d'échange, il est nécessaire de compléter l'offre en amont des gares régionales afin d'éviter une trop forte concentration des flux aux abords des gares principales. De même, il est nécessaire de pallier le problème de l'attractivité de « proximité » des parkings d'échange, en imaginant par exemple un système combiné entre mobilité douce et navettes de faible capacité pour les habitants proches des gares. La question de la plus-value apportée aux communes acceptant la réalisation d'un ou de plusieurs P+R sur leur territoire mérite d'être discutée.

***Axe de réflexion n°5 baser la réflexion de l'accessibilité à partir des modes doux***

Les modes doux ont souvent été subordonnés aux autres modes de transports en arguant que les déplacements de courte distance sont du ressort des communes ou des quartiers et non de l'agglomération ou de la région. Des études récentes ayant démontré que le principal lieu de l'intermodalité est le logement, il est indispensable de revoir la conception du système d'ensemble des déplacements en commençant par le maillon le plus faible observé dans la région : les déplacements piétonniers et cyclistes. Ensuite pourront être conçues des chaînes de déplacement plus complexes. Cette amélioration, considérable en termes de coût, semble néanmoins se profiler comme la principale condition cadre pour le développement harmonieux du district.

**Axe de réflexion n°6** justifier la réalisation de nouvelles infrastructures en fonction des objectifs d'urbanisation

La réalisation de nouvelles infrastructures routières doit être conforme à un enjeu dépassant la question des seules opportunités foncières. Ainsi, il sera nécessaire de détailler les impacts sur le fonctionnement du réseau et sur le potentiel de développement territorial à toutes les échelles de pertinence.



## DOCUMENTS CONSULTES

L'étude présentée s'est basée sur les analyses et les recueils de données fournis par le Conseil Régional, le Service d'urbanisme de la ville de Nyon, ainsi que le Service de l'aménagement du territoire du canton de Vaud.

Des données complémentaires ont été obtenues ( ??? ) auprès du canton, au SIT, à la Camac, et au SCRIS.

Une coordination est faite avec les études en cours sur le *Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise*, sur le *Pôle économique de Gland-Vich*, et sur l'avancement du *Plan directeur cantonal*.

<b>Aménagement du territoire</b>	<b>Degré d'acceptation</b>
<i>Plan directeur régional</i> ARN , Urbaplan, 1993	Communes du district et Conseil d'Etat
Révision du <i>Plan directeur régional</i> , rapport d'évaluation du PDR 1993, groupe de travail de l'ARN, 2001	Démarches et orientations validées par les assemblées générales de l'ARN 2001 et 2002
32 <i>Plans généraux d'affectation</i> des communes du district (de 1978 à 2003)	Communes et Conseil d'Etat
27 plans de l' <i>Aperçu de l'état de l'équipement</i> Remarques : Aperçus en cours pour Crassier, Duillier et Tannay Aperçus inexistant pour Arnex-sur-Nyon et Le Vaud	Communes et Etat de Vaud
11 <i>Plans directeurs communaux</i> Arzier le Muids 2002, Begnins 2000, Bogis-Bossey 1997, Chavannes-de-Bogis 2003, Commugny 2001, Coppet 1996, Crans-près-Céligny 1995, Gland 1998, Mies 2001, Nyon 2004, Saint-Cergue 1997 Remarques : Des informations générales ont été fournies par le SAT sur 6 plans en cours : Founex, Genolier, Gingins, Tannay, Trelex, Givrins et Chavannes-des-Bois. Pas d'informations sur les plans en cours suivants : Chéserey, Prangins, Signy-Avenex, La Rippe. Les communes suivantes, en dessous de 1000 habitants n'ont pas de <i>Plans directeurs</i> : Arnex, Crassier, Borex, Duillier, Coinsins, Bassins, Le Vaud, Grens, Vich, et Eysins.	Communes et Conseil d'Etat
Schéma d'occupation des sites 1B et 1C PôleNyon, 2000	Schéma d'intention + addenda validés par les membres du PôleNyon
Requalification du site 1C-cadre pour le <i>Schéma directeur Gland-Vich</i> , 2003	-
Schéma d'agglomération Nyon, 2003	-
Etat des plans de quartiers, commune de Nyon, service de l'urbanisme, 2004	-
Plan directeur du développement touristique régional St-Cergue-LaDôle : un projet de station Rapport de la première phase : document d'orientation, Urbaplan, 2004	-
Aménagement du site 1c Gland-Vich, Pôle de développement économique, MEP, recommandations du collège d'experts pour la 2 <sup>ème</sup> phase, octobre 2004	-
Schéma directeur de l'agglomération de Nyon rapport intermédiaire, octobre 2004	-
Commentaires, questions et suggestions sur le rapport intermédiaire du 28-10-04 du schéma directeur de l'agglomération de Nyon, ARN, 15 novembre 2004	-
Lignes directrices du Plan directeur cantonal adoptées, novembre 2002	Adoptées par le Conseil d'Etat
Première proposition pour le Plan Vert / Bleu, Université Descartes Paris V, septembre 2004,	-

UNE APPROCHE INTERDISCIPLINAIRE

SAT Vaud pour le Plan directeur cantonal	
Echappées paysagères lacustres et transversales, cadrage Plan directeur cantonale, Paysage et aménagement du territoire, V W Architectes	-
<b>Economie</b>	
Etude de compétences régionales du district de Nyon, ARN-PromoNyon, Derouette et Boussières, 2001	Document d'orientation
Rapport de synthèse de l'étude de compétences régionales du district de Nyon, ARN-PromoNyon, Derouette et Boussières, 2001	Document d'orientation
Evolution récente et perspectives de développement, cadre de la révision du PDR 2003-2004, Urbaplan	Document d'orientation
Structures et perspectives Crédit Suisse, octobre 2004	-
Marché immobilier BCV, octobre 2004	-
<b>Mobilité et transports</b>	
Plans directeurs de gestion coordonnée des réseaux de déplacements - rapport première phase, Urbaplan, 2000	Groupe transport Vaud-Genève, non adopté
Etude de déplacement dans le couloir Versoix-Terre Sainte, Transitec 2001	Groupe transport Vaud-Genève diagnostic validé, propositions non retenues
Catalogue de mesures sur la mobilité Terre Sainte-Genève Rive droite, DINF OTC DAEL ARN, 2002	Mesures adoptées par les exécutifs des 2 cantons
Schéma directeur régional des transports, volet 1 diagnostic général et analyse des projets, Transitec, 1997	Document de travail, non adopté
Concept de route des montagnards, 12 communes, Urbaplan, Trnasitec, 1995, 1998	Document de travail, non adopté
Route des montagnards et projets routiers régionaux, Etude de trafic, ARN, PôleNyon, Transitec, 2001	Etude technique
Etude de transports collectifs, diagnostic ARN, Transitec, 2000	Document de travail
Plan des déplacements du district de Nyon, offre de prestations, ARN, RRA Roland Ribi & associés, Site, 2003	Phase de diagnostic achevé
PôleNyon, barreau horizontal, étude de faisabilité, rapport intermédiaire, ARN, PôleNyon, Emch et Bercher, 2002	Projet examiné par SCEP sept. 2002, examen préliminaire de l'Etat
Etude de développement de l'offre du NStCM, Ribic & associés, 2002	Service de la mobilité Compagnie du NStCM
DINF-Service de la mobilité, 2003	Proposition pour Rail 2000 2 <sup>ème</sup> étape
Transports publics du corridor Gimel-Gland / Nyon, Prédiagnostic, Roland Ribic et Associés, octobre 2004	-
<b>Données diverses</b>	
Tableau de bord pour le monitoring du développement régional, Site, 2003-2004	Outil de travail régional

## **LISTE DES 15 PERSONNES INTERROGÉES**

Chaque personne a été à la fois interrogée sur son domaine d'activité, sa connaissance personnelle de la région ainsi que sur son expérience d'habitant. Les résultats obtenus ont été comparés à ceux présentés dans différents travaux sur la région et plus largement sur le phénomène de transformation des zones périurbaines. L'échantillon n'est bien entendu pas représentatif statistiquement mais il est ventilé en fonction des aires géographiques du District et des domaines d'activité. Notre propos ne se veut pas ici exhaustif. Il cherche avant tout à offrir quelques pistes de réflexion concernant l'identité du district et de ses habitants ainsi que, plus largement, l'importance des collaborations intercommunales dans la dynamique du développement régional.

### **Domaine politique**

M. Jacques Ansermet, syndic de Chésèrex.

M. Serges Beck, conseiller national, syndic de Le Vaud.

M. Olivier Berlie, syndic de la Rippe.

M. Jean-Claude Christen, Préfet, ancien syndic de Gland.

M. Dieter Gisiger, municipal à Gland.

Mme Mariette Maire, municipale à Coppet.

M. Stéphane Natalini, syndic de St-Cergue, responsable du Dicastère du Tourisme (CR)

M. Perre Stampfli, syndic de Chavannes-de-Bogis, responsable du Dicastère des Transports (CR)

### **Domaine économique**

M. Régis Colombo, responsable des affaires économiques à la Banque Cantonale Vaudoise à Nyon.

M. Thierry Perrin, entreprise Perrin & Frères, responsable du Forum pour le développement du District de Nyon.

### **Domaines agricole et viticole**

M. Fred Bovet, ancien syndic de Givrins.

M. Noé Graf, vigneron à Begnins.

### **Sport et culture**

M. Etienne Bovard, directeur de l'école de ski de la Dôle.

M. Robert Rolli, chef de service des sports, Nyon.

Mme Monique Voelin, cheffe du Service de la Culture, Nyon.