

REMARQUES DE VISION LA CÔTE SUR LE PDRN

Vision La Côte¹ a participé à plusieurs ateliers de consultation et de discussion sur le volet stratégique du Plan directeur régional du district de Nyon (ci-après PDRN) et désire préciser et compléter ici sa position².

Remarques générales

→ Le PDRN admet comme une fatalité la croissance de la population et vise à gérer au mieux les problématiques qui en découlent, tel que le développement territorial, sans poser des limites à sa progression et sans présenter une réelle politique de maîtrise. Vision La Côte pense au contraire que la croissance au sens large doit être fortement freinée, voire stoppée, dans notre région et qu'il faut que le PDRN contiennent des mécanismes incitatifs et de régulation.

→ Le PDRN représente un intéressant catalogue de principes qui risque malheureusement d'en rester au stade des seules bonnes intentions... En tout cas, l'efficacité de l'actuel plan directeur régional laisse perplexe, notamment par rapport au constat, émis en 2002 déjà, du déséquilibre entre habitat et emplois et qui perdure à ce jour. Cela démontre un manque d'intégration des dimensions opérationnelles qui n'ont eu que peu d'effet sur l'aménagement du territoire, en particulier au regard de la perpétuelle difficulté de trouver des terrains d'entente pour les 47 communes du district.

En fait, le PDRN n'affiche-t-il pas trop d'ambition en direction de politiques favorables à l'environnement et à la qualité de vie ? Ne donne-t-il pas trop d'espoirs qui seront finalement cruellement déçus... ?

Nous craignons fortement d'être dans un exercice répétitif au vu du décalage entre les parties stratégique et opérationnelle. Les louables orientations prises en matière de mobilité douce (MD), de développement des transports publics (TP) et d'urbanisation compacte vont se heurter à l'inertie du système de planification, en particulier au décalage important avec les plans ou schémas directeurs des communes. Ces derniers, qui ont pour certains déjà une existence de plusieurs années, n'intègrent de loin pas tous les éléments importants des thématiques précitées.

→ Le PDRN ne fixe que de rares objectifs quantitatifs, c'est regrettable. Par exemple, quelle fraction d'énergies renouvelables se fixe-t-on pour 2020 (A1) ? Quel CUS vise-t-on dans les secteurs desservis par le rail (B3) ? Quelle part modale pour la MD souhaite-t-on atteindre en 2015 (D1) ? Etc...

¹ Collectif d'associations actuellement composé de l'ATE Vaud, de Pro Natura Vaud, de la CITRAP Vaud, de l'APIHG (Gland) et de Non à la Petite Ceinture (Nyon).

² Au vu de leurs faibles résolutions, l'analyse fine des figures n'a toutefois pas pu être faite.

Il est en tout cas essentiel de prévoir un mécanisme de contrôle de l'efficacité des stratégies et des objectifs affichés dans le PDRN. On peut penser par exemple à la mise en place et au suivi d'indicateurs, tels que les indicateurs du Développement Durable utilisés par l'Etat de Vaud.

→ Finalement, Vision La Côte ne trouve pas acceptable que le PDRN mentionne explicitement des projets qui ont été rejetés en votation populaire ! Nous pensons ici à la « Petite Ceinture » nyonnaise. Si le caractère participatif mis en œuvre pour élaborer le PDRN est apprécié, il ne s'agit pas dans le même temps de court-circuiter la volonté démocratique déjà exprimée dans les urnes.

Pour faire suite à ces remarques d'ordre général, Vision La Côte désire apporter des précisions pour les quatre objectifs stratégiques :

A. Stratégie environnementale

Sur les thématiques de la promotion de l'utilisation rationnelle de l'énergie, de l'approvisionnement durable et la maîtrise des rejets, Vision La Côte a pris connaissance de ces deux volets dans le PDRN, qui respectent les principes des lignes directrices fédérales. Toutefois, après analyse des documents, nous souhaitons apporter les précisions suivantes :

Utilisation rationnelle de l'énergie et de l'approvisionnement

En février 2007, le Conseil Fédéral (CF) avait décidé de fonder sa politique énergétique sur quatre piliers visant à réduire les énergies fossiles et à augmenter les énergies renouvelables. Celui-ci a adopté les plans d'actions du DETEC pour l'augmentation de l'efficacité énergétique et la promotion des énergies renouvelables. Conformément aux objectifs climatiques, les plans d'actions visent à atteindre jusqu'en 2020 une réduction des énergies fossiles de 20% et une augmentation de la part des énergies renouvelables de 50 % ainsi qu'une maîtrise de l'augmentation de la consommation d'électricité de 5%.

Cet objectif est également de la responsabilité de l'ensemble des Communes suisses.

A la lecture du PDRN, nous pouvons constater qu'aucun objectif quantitatif n'est mentionné ni en terme de volume ou de pourcentage, si bien que dans la globalité ceci reste un catalogue de bonnes intentions trop génériques, qui ne sera jamais appliqué par les Communes.

Avec une viabilité de 20 ans, le PDRN doit impérativement imposer dans ces lignes stratégiques une liste d'objectifs qualitatif et quantitatif précis choisis au travers des 15 mesures adoptées par le CF pour améliorer l'efficacité énergétique et les 7 mesures pour promouvoir les énergies renouvelables.

Dans le PDRN, il est stipulé qu'un programme de soutien des mesures compensatoires sera mis en place pour les gros consommateurs sans mentionner les moyens financiers (subvention fédérale, cantonale et communale), qui seront nécessaires pour l'atteinte des objectifs précités.

Maîtrise des rejets

En ratifiant le protocole de Kyoto en juillet 2003, la Suisse s'est engagée à abaisser ses émissions de gaz à effet de serre de 8% par rapport à leur niveau de 1990 d'ici la période 2008 à 2012. La loi sur le CO2 fixe pour cette même période une réduction de 15% des émissions de CO2 générées par les combustibles et de 8% pour les carburants. La Confédération a confié à l'Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC) d'importantes tâches exécutives en vue de l'application de ces mesures.

Dans le futur, la taxe sur les énergies fossiles sera probablement augmentée. Le secteur des bâtiments relève de la compétence des cantons qui devrait promouvoir dans le cadre de la stratégie thermique et de la mobilité des moyens drastiques pour résoudre la problématique des émissions à effet de serre.

Dans le PDRN, ce volet reste trop léger et ne comporte aucun élément permettant d'atteindre un objectif réaliste, notamment dans le développement du chauffage à distance. Point important également à relever, l'absence d'innovation aussi dans des propositions de développement des réseaux ou pas d'objectifs dans le cadre du développement des énergies alternatives (utilisation des eaux usées, géothermie, utilisation de l'eau du lac, ...).

Le constat en page 25 du document qui porte un axe précis sur les principales sources de pollution comme l'automobile et le chauffage ou encore le trafic important observé sur les réseaux routiers, ce constat est en porte-à-faux si l'on compare certains éléments des schémas ou plans directeurs communaux actuels, qui présentent des projets avec des développements à grand trafic, qui traversent des agglomérations (ex : Pôle 1C, petite ceinture, etc.) et qui ne respectent absolument pas en l'état les futures lignes directrices du PDRN. Ces projets devront être impérativement adaptés.

Conclusion

Au vu de ce qui est évoqué, ces deux thématiques doivent être davantage étoffées ce qui devrait permettre dans le cadre de la phase opérationnelle de poser un cadre plus précis sur lequel les Communes pourront s'appuyer, surtout que certaines d'entre elles rappellent-les vont être labellisées « Cité de l'Énergie ».

B. Stratégie d'urbanisation

Vision La Côte soutient la stratégie d'urbanisation qui consiste en une densification des centres urbains consolidés et périurbains avec une bonne desserte en TP. Cependant, il y a encore plusieurs points qui peuvent être améliorés ou mieux définis, afin que cette stratégie ne reste pas lettre morte et puisse se concrétiser.

Zones à bâtir

Le PDRN indique qu'environ 40% des terrains à développer sont mal situés, notamment par rapport à la desserte en TP. Il propose la relocalisation des zones mal situées. Cela va dans la bonne direction, notamment pour éviter le mitage du territoire et l'étalement urbain. Cependant, le PDRN ne donne aucun moyen pratique ou piste pour réaliser cette

relocalisation. Vu les sommes qui sont en jeu pour les propriétaires des terrains et l'impact que cela peut avoir sur les Communes, notamment les petits villages pour qui zones à bâtir = développement, il est primordial de trouver des solutions concrètes (fonds régional ou cantonal de compensation ?), sous peine de se trouver dans une situation inextricable. Il serait bon aussi de créer un inventaire régional des différentes zones, ou s'il existe déjà, de l'intégrer au PDRN, ce qui permettrait d'avoir une vision globale de ces zones.

Réserves foncières

Le PDRN indique une suroffre conséquente en capacités d'accueil d'habitants avec plus de 2% de suroffre pour l'ensemble du district. Toujours selon le PDRN, le taux de thésaurisation des terrains est de 20%. Mais une étude de la BCV, datant de 2007, fait état d'un taux de thésaurisation proche des 80%. Le flou qui règne autour de ces chiffres devrait être dissipé. Car une thésaurisation aussi énorme que celle estimée par la BCV entraînerait une aggravation de la pénurie actuelle de logements, sans parler de la pression du marché sur les prix des terrains qui serait encore augmentée. Il deviendrait alors impossible, c'est quasiment déjà le cas aujourd'hui, de faire de la mixité sociale, notamment dans les centres périurbains.

De réserves foncières « accessibles » va dépendre le bon développement de notre district dans les années à venir, notamment sur deux piliers du développement durable que sont l'économie et le social. Il est donc primordial que le PDRN soit très explicite sur les réserves foncières.

Densification

La pénurie actuelle de logements amène une énorme pression sur le marché immobilier et foncier. Pour enrayer cette pénurie, le PDRN propose la densification des centres urbains et périurbains. Malheureusement, il n'y a aucune mention sur les CUS (Coefficient d'Utilisation du Sol) ou IUS (Indice d'Utilisation du Sol) actuellement en vigueur ni sur les RPE (Règlements des Plans d'Extension et police des constructions) et les PGA (Plan Général d'Affectation). Chaque commune étant maître de son développement, elle est habilitée à faire son RPE et son PGA comme bon lui semble, en tenant compte naturellement de la LATC (Loi sur l'Aménagement du Territoire et les Constructions) et du RLATC (Règlement d'application de la Loi sur l'Aménagement du Territoire et les Constructions). Ce qui amène pour notre district, 47 RPE différents et 47 PGA différents...

Trop souvent le RPE ne permet pas une densification réelle. Pour exemple, le RPE de Nyon qui indique que, hors zones de plans de quartiers, l'ordre non contigu est obligatoire avec un CUS de 0,6 (possibilité de le monter à 0,8 dans certains cas), sans parler des distances entre bâtiments, etc. Ce n'est pas avec des règlements comme cela qu'on pourra faire de la densification.

Nous devons réapprendre à faire de la ville, ce qui n'a pas été fait depuis 60 ans, et pour cela nous devons donner un cadre légal ou réglementaire contraignant qui soit en adéquation avec les objectifs du PDRN, ce qui n'est pas le cas actuellement.

C. Stratégie du paysage

En ce qui concerne les valeurs naturelles de la région, le PDRN ne présente pas d'analyse du territoire par rapport à la fonctionnalité des espaces naturels et de leurs interconnexions.

En plus de la volonté affichée de conservation de ce qui reste de milieux naturels, le PDRN devrait développer une stratégie de renaturation ou rétablissement de certains milieux et corridors naturels. Au même titre qu'en termes d'urbanisation future, on étudie et définit des plans et axes de circulation des humains et de leurs véhicules privés ou publics, le PDRN devrait également construire une trame nature cohérente et surtout identifier les zones où un effort particulier de renaturation ou de construction d'ouvrages assurant la circulation de la faune et les liens entre populations devrait être fait.

Des réservations de terrain devraient par conséquent clairement être établies et une stratégie cohérente des services de l'Etat mise en place face à de nouveaux projets d'urbanisation qui ne manquent pas dans notre région.

Par exemple la coulée verte Serine – Promenthouse est bien reconnue depuis longtemps, mais au lieu de trouver des solutions à la coupure qu'occasionne l'autoroute construite en 1964 sans aucun égard à la problématique des corridors biologiques, les autorités ont laissé mettre récemment à l'enquête publique un projet de tour à 15m seulement de la Serine au nord de l'autoroute !!

Dans le corps du document destiné à la consultation préalable mai - juin 2009, les considérations ci-dessus appellent les commentaires suivants :

p25, cadre en bas de page: « la conservation du cycle hydrologique naturel et de la qualité des milieux aquatiques » : devrait être accompagnée d'une analyse des ressources en eaux potables sans risquer de porter atteinte au cycle hydrologique naturel et comporter aussi un volet renaturation ou recréation de milieux naturels aquatiques. Depuis la dernière guerre, 90 % des marais de la région ont disparu !

p 31, cinq objectifs stratégiques : en ajouter 1: >**B6** Promouvoir les expressions de la nature dans les zones urbanisées.

p 54, bas de page: **C3** > Assurer la qualité paysagère *et naturelle* de la densification des villes et villages. Ajouter **C4** > **Renforcer les points faibles des coulées vertes pour rétablir leur rôle de corridor biologique.**

p59: >**les coulées vertes:** ajouter « **points noirs** » à **revitaliser pour rétablir la fonctionnalité écologique.** >**Les entités singulières:** Bien noter que les Arrêtés de classement (AC) actuels sont trop faibles faces aux menaces liées à l'urbanisation.

Principes opérationnels

C18 Ajouter : **Renforcement des AC du Bois de Chênes et du Delta de la Promenthouse.**

p 63: Premier paragraphe, compléter: « ... des espaces de nature préservée **ou recréée...** ». Bas de page > la **végétalisation des localités**, ajouter **et la nature en ville.**

p 65: C34 compléter « ... pelouses **et prairies**(réalité reflétant un mode d'entretien plus extensif)... »

D. Stratégie de la mobilité

Vision La Côte soutient la stratégie de la mobilité consistant en particulier à rendre la MD et les TP plus attractifs et à maîtriser les transports individuels motorisés (TIM). Cependant, divers éléments doivent être clarifiés et précisés.

Mobilité douce

Vision La Côte apprécie de trouver en tête de liste un objectif stratégique lié à la MD. Son potentiel est en effet énorme et pas toujours considéré à sa juste valeur. Il nous semble très important que des éléments marquants du maillage prévu puissent rapidement se réaliser (voir par exemple la liste sous D14³). Nous restons toutefois dubitatifs quant à la réelle volonté des autorités d'opérer rapidement une bascule en faveur de la MD. Comme malheureuse confirmation, on peut se référer à la récente demande de crédit de 1.8 million de francs au Grand Conseil pour réhabiliter la RC29 entre Coinsins et Genolier : aucune mesure en faveur des vélos n'étant prévue, ce tronçon sera tout simplement renforcé et amélioré pour les TIM !

Transports publics

En matière des TP sur rail, la figure 29 montre clairement les diverses étapes envisagées⁴ et nous les appuyons. Vision La Côte trouve par contre que le calendrier de réalisation est beaucoup trop lent. En particulier pour l'étape III, nous suggérons de prévoir en parallèle une variante « optimiste » pour 2020-2022. En effet, en cas d'acceptation de l'initiative *ATE Pour les transports publics* une nouvelle et importante source de financement va surgir à partir de 2014 environ !

Au niveau des TP sur pneus, les correspondances doivent absolument pouvoir être garanties et la vitesse commerciale augmentée. Les entrées et sorties des centres urbains sont en particulier critiques et les bus devraient pouvoir y disposer de couloirs réservés. Comme il n'est pas possible d'élargir la chaussée, la seule possibilité consiste à mordre sur les

³ Il est absolument faux de prétendre que la Petite Ceinture constitue un des éléments prévus dans le PAFVG. Celle-ci n'en faisait pas partie et n'a jamais été évaluée par les services de la Confédération !

⁴ Comme infrastructures nécessaires pour l'étape II, il faut également mentionner la réalisation de deux bouts de 4^{ème} voies entre Coppet et Genève (projet n° 12-9 du PAFVG).

prérogatives des TIM (voies de circulation, stationnement). Des mesures qui seront peut-être impopulaires, mais seules à même de garantir un réel transfert modal en faveur des TP.

Le transport des marchandises n'est que très peu évoqué dans le PDRN. Si la figure 30 indique bien les diverses plateformes rail-route existantes, le texte ne s'y réfère pas. Vision La Côte estime que ces interfaces doivent absolument être préservées, en tout cas jusqu'à ce que la stratégie cantonale en matière de transports des marchandises, actuellement en phase d'élaboration, soit finalisée et adoptée.

Transports individuels motorisés

La hiérarchisation du réseau est une bonne chose pour préserver des nuisances sonores et sécuriser les quartiers d'habitation. Par contre, une bonne hiérarchisation entraîne aussi en général une meilleure fluidité du trafic (amenant à une utilisation accrue des TIM) et un nombre de km à parcourir plus grand. Deux éléments négatifs en termes de pollution de l'air et de production de CO₂. Les études détaillées devront garder un regard critique sur ce point.

Vision la Côte réitère son opposition à la Petite Ceinture, mentionnée « comme élément de maillage urbain pour tous les modes ». Cette partie de D23 nous apparaît tout simplement en totale contradiction avec D3 lui-même ! L'adjonction d'une nouvelle liaison ne peut s'envisager que dans le cadre d'un avantage concurrentiel des TP et de la MD sur les TIM.

Par rapport à la figure 31, Vision La Côte appuie la variante de la commune de Prangins. Il n'est pas envisageable de transformer l'étroite Rte. de Bénex-dessus en route principale. Nous réitérons également notre opposition à l'égard du contournement Ouest de Gland tel que prévu dans le schéma directeur Gland-Vich. Celui-ci ne peut ainsi pas faire office d'élément de liaison vertical.

Gland, le 21 octobre 2009

Vision La Côte

Document rédigé par :

MM. Patrick Buchs, Daniel Friedli, Martial Cosandier, Florian Meier, Marco Riebero