

Cahier n° 120-3

PACA
Genève/Rolle

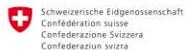


Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise



RAPPORT FINAL

Mars 2012





.....

Cahier n° 120 - 3

.....

Rapport final

PRINCIPES et CONCEPTS - MISE EN OEUVRE

Auteurs de l'étude :

team+ :

Peter Giezendanner, architecte

Christian Jaeger, ingénieur

Han van de Wetering, atelier d'urbanisme Sàrl

Coordination

Pascale Roulet Projet d'agglomération

Sébastien Beuchat Projet d'agglomération

Avec l'appui de :

L'équipe du Projet d'agglomération, le Comité de Projet et les partenaires



Le PACA Genève-Rolle est une synthèse des différentes planifications en cours.

Il met en cohérence et coordonne les enjeux mis en évidence dans les travaux conduits par les différents territoires.

Il énonce les mesures concrètes pour atteindre les objectifs fixés par les différentes échelles de planification, notamment le Projet d'agglomération.





TABLE DES MATIERES

RAPPORT FINAL.....	3
PRINCIPES et CONCEPTS - MISE EN OEUVRE	3
1. CADRAGE	7
1.1 Enjeux et objectifs définis par le PAFVG de 2007 pour les PACA	8
1.2 Objectifs du PACA Genève-Rolle.....	9
1.3 Démarches	11
2. PRINCIPES ET CONCEPTS	12
2.1 Principe général.....	13
2.2 Environnement et paysage.....	18
2.3 Urbanisation	29
2.4 Mobilité	37
3. FICHES PSD	
4. DONNEES QUANTITATIVES	
ANNEXES	





Le rapport s'articule autour de 4 chapitres.

<p>Cadrage</p>	<p>Le cadrage rappelle les enjeux fondamentaux du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise de première génération (SA1) qui fondent les orientations du projet PACA Genève-Rolle.</p>	<p><i>Schéma PAFVG</i></p>
<p>Principes</p>	<p>Les recommandations de principes définissent les objectifs du PACA pour chacun des trois thèmes: Paysage et environnement, Urbanisation, Mobilité. Il s'agit notamment de la déclinaison à l'échelle du territoire étudié du concept d'agglomération multipolaire, compacte et verte. (La coordination entre urbanisation, environnement et transports constitue le socle de l'évaluation relative aux financements des mesures du fond fédéral d'infrastructure).</p>	<p><i>Plans</i></p>
<p>Mesures</p>	<p>Les mesures qui accompagnent la mise en œuvre du projet, propositions de phasage et de localisation d'interventions. Les mesures d'accompagnement paysager et les mesures liées à l'urbanisation (PSD) Les mesures d'infrastructures (MI). Ces dernières sont concernées par le fond d'infrastructure.</p>	<p><i>Fiches</i> <i>Tableaux</i></p>
<p>Données quantitatives</p>	<p>Le calcul des potentiels</p>	





1. Cadrage

La Charte transfrontalière signée en 2007 a lancé le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG). Le dossier déposé auprès de la Confédération suisse comporte le schéma d'agglomération (SA1), plan stratégique général fondé sur des scénarios de développement modélisés et sur la coordination urbanisation, transports, environnement, ainsi que des fiches d'action sur les mesures de mobilité pour lesquelles un financement fédéral est sollicité, ainsi que sur les politiques de services qui accompagnent le déploiement territorial.

Entre 2008 et 2010, ce Projet d'agglomération a été approfondi par un important programme d'études localisées et thématiques. Les Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA), ont impliqué de nombreux élus et acteurs administratifs et techniques à tous les échelons du territoire et les résultats des études ont nourri la réflexion conduisant à l'élaboration du Projet d'agglomération de 2^{me} génération. Le travail accompli dans le cadre des PACA identifie des secteurs à enjeux pour lesquels il est nécessaire d'enclencher des démarches de projets urbains : les projets stratégiques de développement (PSD). Les dossiers PACA constituent des recommandations aux élus et entités administratives afin qu'ils adhèrent à la vision commune du développement de l'agglomération et qu'ils poursuivent ou initient les projets concrets qui en découlent.

Les communes du district de Nyon ont déjà concrétisé les préconisations du PAFVG 1^{ère} génération dans le Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN), approuvé par les législatifs des communes. Le PDRN et le PAFVG figurent dans le plan directeur cantonal vaudois en vigueur depuis août 2008. Le PACA a permis de préciser la nature des travaux à entreprendre dans les sites stratégiques (PSD) ainsi que les mesures nécessaires à ce développement. Ces documents sont régulièrement mis à jour.

Le développement des communes genevoises du PACA est intégré dans le Projet du nouveau Plan directeur cantonal genevois, actuellement en consultation publique.



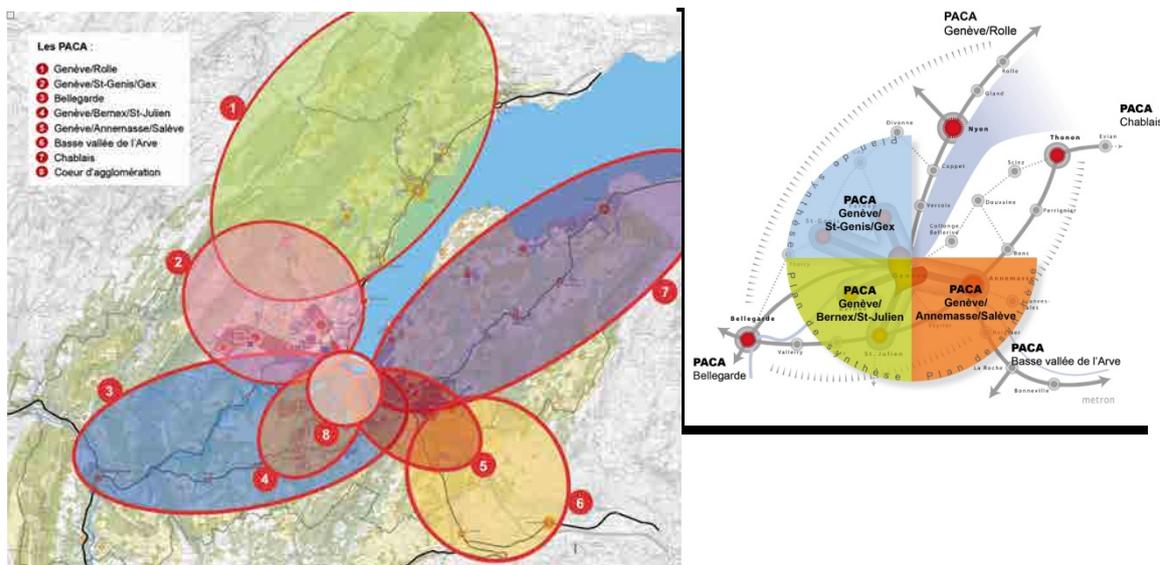
1.1 Enjeux et objectifs définis par le PAFVG de 2007 pour les PACA

Les enjeux suivants ont été définis par le projet d'agglomération de première génération et sont repris dans le présent PACA comme principes fondamentaux.

Le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois se fonde sur la volonté d'améliorer la coordination des planifications entre les partenaires en les liant aux politiques de service et sur une attitude commune à refuser le développement tendanciel. A l'horizon 2030 le PAFVG dessine une agglomération:

- *compacte*, capable d'accueillir le développement (+ 200'000 habitants et + 100'000 emplois) et de répondre aux besoins de mobilité sans gaspiller les ressources environnementales ;
- *multipolaire*, en rééquilibrant la répartition de l'habitat (accueil de 50% de nouveaux habitants dans le Canton de Genève) et des emplois (assurer la mise en place d'un développement économique plus équitable entre les partenaires franco-valdo-genevois) et en valorisant les atouts spécifiques des sites locaux
- *verte*, en préservant ses paysages, son agriculture dynamique et ses zones naturelles et en assurant une forte présence de la nature en ville.

Ces objectifs seront réaffirmés dans le SA2 et la vision sera enrichie avec les concepts d'agglomération « solidaire, dynamique et efficace ».



Les PACA 2010 et 2011 et le schéma d'agglomération de 2^{ème} génération : un retour progressif à la vaste échelle Source : PAFVG

Rééquilibrer la répartition des nouveaux habitants en construisant environ 50'000 logements sur le Canton de Genève à l'horizon 2030 pour accueillir la moitié de la croissance et favoriser



la création de 30% de nouveaux emplois qualifiés sur France, sont les objectifs de solidarité entre les territoires. Ceci implique d'organiser, freiner ou stimuler, la croissance dans les territoires et les PACA se réfèrent à cet objectif global en déterminant les lieux les plus pertinents pour le développement urbain et en estimant les capacités d'accueil.

L'essentiel de l'approfondissement spatial du projet d'agglomération de première génération s'est fait par le biais des PACA (périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération). Ils constituent des zooms localisés le long des axes structurants de transport en commun. Le choix de changer d'échelle pour élaborer ces projets plus proches du terrain a pour ambition de construire, pour les points clés du développement urbain, des visions partagées par les acteurs locaux.

1.2 Objectifs du PACA Genève-Rolle

Le PACA Genève-Rolle s'est concentré sur les communes genevoises et vaudoises du littoral et les centres régionaux et locaux à développer, notamment Divonne, lieux stratégiques de la côte lémanique. Il a intégré les études déjà réalisées dans le cadre du Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN) et ses schémas directeurs notamment le SDTS (Schéma directeur de Terre Sainte), le SDAN (schéma directeur de l'agglomération nyonnaise), du PACA NStCM et du schéma directeur intercommunal qui a suivi (SD NStCM) et des Lignes directrices Nyon-Gex (LD Nyon-Gex).

La démarche n'était pas de proposer des approches de planifications (étude-test) différentes, mais de mettre en cohérence entre Vaud, Genève et France la vision du développement et les mesures stratégiques pour y parvenir. En effet, pour le district de Nyon, un important travail a été mené pour le développement coordonné de l'urbanisation, des transports et de l'environnement dans le cadre du PDRN, ce travail a été repris.

Le PACA s'est déroulé en 2010 et 2011 et il a contribué à mettre en évidence les éléments et les mesures à faire figurer dans le SA2.

Objectifs

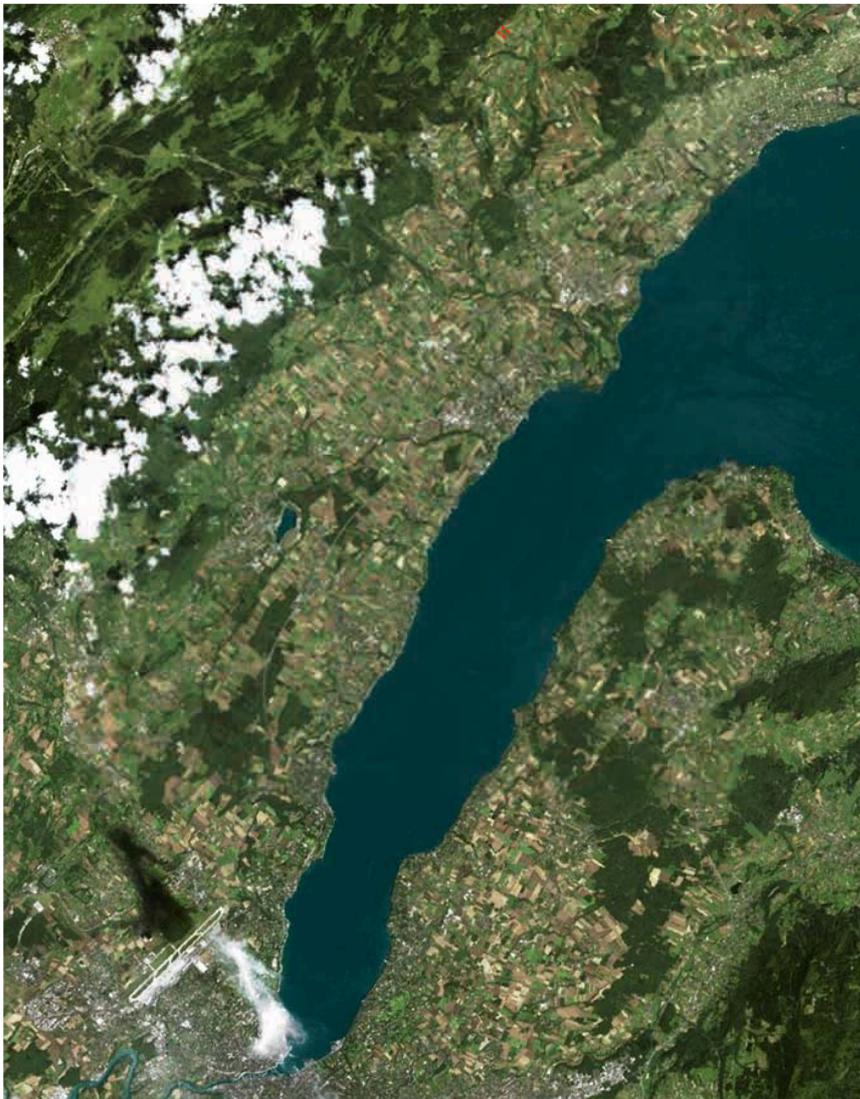
Proposer une vision cohérente du futur entre identité des centres dans la multipolarité de l'agglomération et mesures d'infrastructure conséquentes.

Représenter les croissances, potentiels et planifications à l'horizon 2030 pour chaque centre en relation avec sa zone d'influence (périmètres compacts des centres, questionnement sur les attractivités, sur l'avenir des infrastructures qui les relient). Dans le SA1 il était prévu environ 30'000 habitants et 12'000 emplois entre 2005 et 2030 pour le littoral lémanique. Ces chiffres sont indicatifs, ils seront mis à jour dans le SA2 et ne constituent qu'une donnée de référence et non un objectif à atteindre (dans le PDRN il est prévu 35'000 habitants supplémentaires dans le district de Nyon à l'horizon 2008-2030, soit 25'000 dans les centres).

Entamer la réflexion sur l'identité et le fonctionnement réel et potentiel des centres dans la constellation multipolaire de l'agglomération 2.



Mettre en évidence le fonctionnement du réseau entre axes transversaux (route et rail) et rabattement en prenant pour base le schéma d'agglomération 2007 et les autres planifications concernées.



*Le **périmètre d'étude PACA Genève-Rolle** englobe le littoral lémanique de Bellevue à Perroy et son arrière-pays jusqu'au Jura.*

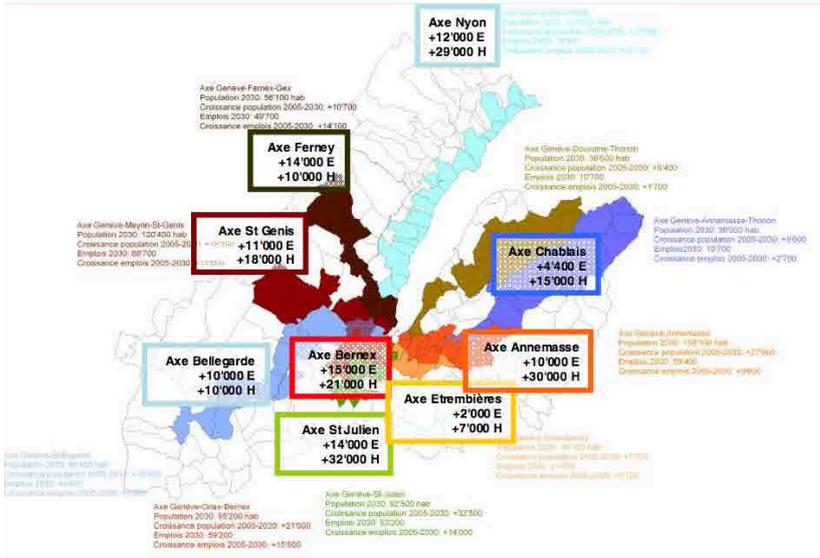
*Le périmètre du Paca Genève-Rolle : littoral lémanique, arrière-pays et mont Jura
Source : géoplanet.vd*

Intégrer la dimension paysagère et environnementale dans le projet territorial afin que la croissance se fasse en respectant les milieux naturels.

Evaluer la mise en œuvre des mesures du PA1 et proposer les mesures de mobilité et d'infrastructures de l'axe Genève-Rolle destinées au PA2 mi-2012, notamment dans l'optique d'accéder aux financements du fond d'infrastructure pour la 2^{ème} phase, sur la base d'une analyse critique des mesures du projet d'agglomération 1.

Identifier les projets de développement stratégiques

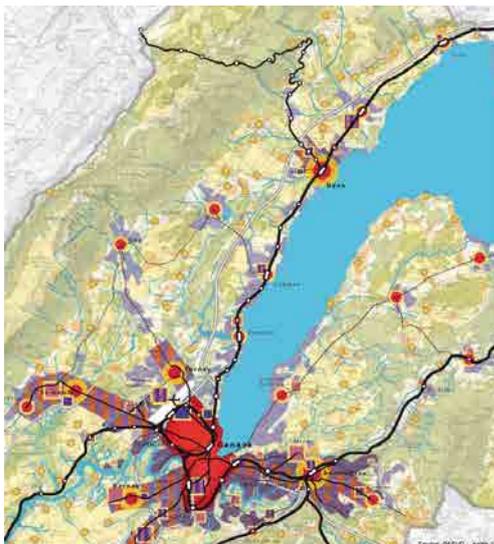




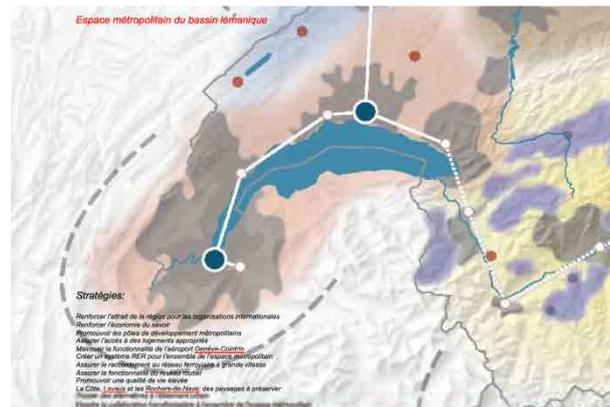
La répartition habitant /emplois du SA1 Source : PAFVG

1.3 Démarches

Le présent rapport de synthèse met en évidence les éléments sur lesquels le COFIL du PACA Genève-Rolle s'accorde. Il servira de base de discussion avec l'équipe du schéma d'agglomération 2. Pour la suite, le COFIL PACA, en tant que représentant des acteurs politiques et techniques du territoire poursuivra son accompagnement de l'élaboration du SA2 et de la mise en œuvre des mesures, dans le souci de renforcer la plateforme d'échange entre les différentes échelles territoriales.



Le plan du schéma d'agglomération 2007 - SA1 - Source : PAFVG



Le **périmètre de réflexion** couvre les échelles complémentaires du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise et de l'espace métropolitain du bassin lémanique

Le plan de l'espace métropolitain du bassin lémanique Source : ARE



2. Principes et concepts

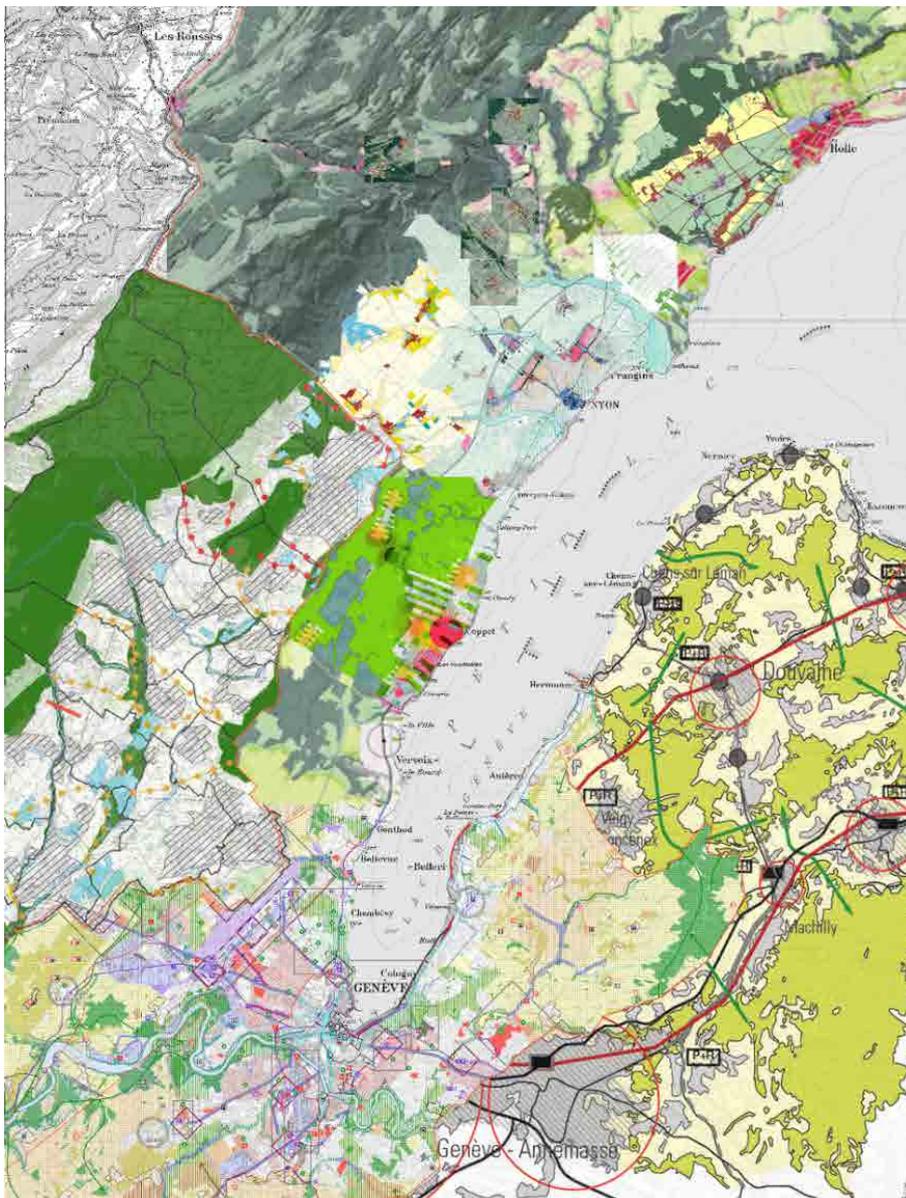
La question des territoires politiques interroge la gestion coordonnée du périmètre PACA :

Quelles mises en œuvre mettre en place ?

Quelles coordinations entre les planifications locales et supra territoriales organiser ?

Quels outils imaginer ?

Ces questions renvoient à la capacité de coordination et de mise en œuvre du PAFVG. Les enjeux désormais résident dans les processus et les outils à mettre en œuvre pour concrétiser les visions de planifications dans des temps « raisonnables ».



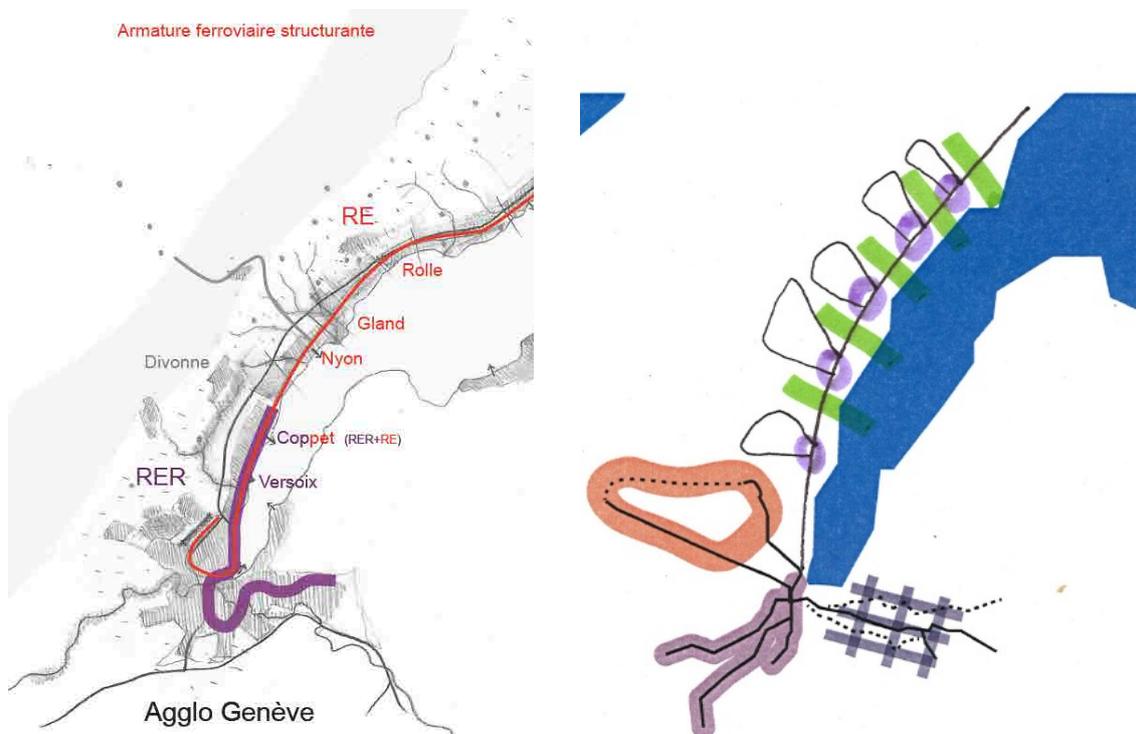
« Patchwork » des planifications en cours, SCOT, PDRN, schémas directeurs intercommunaux
Source Team+



2.1 Principe général

Le principe de coordination urbanisation, environnement et transports est une des garanties d'un développement équilibré et durable du territoire, il sert de base à la mise à disposition de financements relatifs au trafic d'agglomération par la Confédération (mesures du fond d'infrastructure). L'horizon des planifications et projets est 2030.

Dans le cadre du PACA Genève-Rolle, la confirmation de la valeur structurante de l'axe ferroviaire Genève-Lausanne constitue l'armature du projet. Il ancre les pôles et supporte leur développement. Le système de rabattement transports publics sur les pôles par bassins versants complète le dispositif permettant l'optimisation de l'ensemble du réseau et un certain report modal.



Une armature ferroviaire structurante Source : t e a m + et une agglomération multipolaire différenciée, source PACA Genève-Rolle

PRINCIPE GENERAL :

- Renforcer la coordination entre urbanisation, environnement et mobilité
- Affirmer les pôles urbains compacts
- Confirmer l'armature structurante constituée par l'axe CFF et la logique perpendiculaire de rabattement

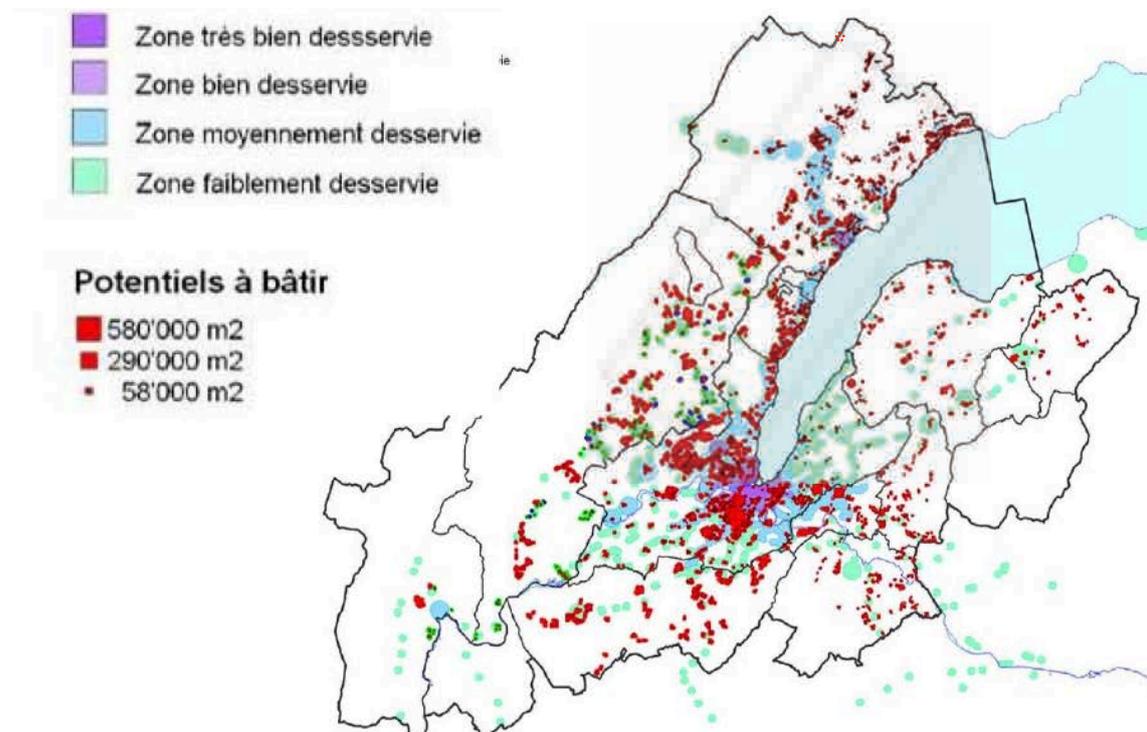


Coordination

Le développement concentré des pôles met en synergie les services et les activités économiques. Il est soutenu par une organisation des transports publics dans la logique du rabattement vers les gares, il permet d'organiser au mieux le report modal et évite le gaspillage des terres agricoles. C'est la logique principale du développement accompagnée par une meilleure gestion et sécurisation du réseau autoroutier et une réflexion sur la coexistence équilibrée des usages sur les voiries. Le projet évite au territoire villageois une pression exagérée sur son développement, difficile à organiser sans emprises importantes sur les terres ouvertes. Il peut se développer modérément en revalorisant ses espaces naturels, ses espaces publics et en préservant et définissant ce que l'on entend par qualité de vie.

Pôles urbains

La particularité du périmètre PACA Genève- Rolle réside dans son potentiel d'accueil en termes d'habitants et d'emplois dans des lieux particulièrement bien desservis par les transports publics, la ligne CFF Lausanne-Genève, le futur CEVA Annemasse-Coppet. La pression du développement est forte et le concentrer dans ces lieux stratégiques demande un effort particulier de mise à disposition des terrains rapidement, sans quoi le risque de l'étalement demeure. Il est malgré tout jugulé en partie sur territoire vaudois par la mesure A11 du plan directeur cantonal limitant la croissance dans les villages à 15% en 15ans.



Potentiels à bâtir / desserte TP du PAFVG
Source : PAFVG



Logique transversale / offre CFF 2030

La confirmation de l'armature structurante constituée par l'axe CFF passe par une amélioration de l'offre de la ligne Lausanne – Genève. L'enjeu est d'accompagner le développement envisagé et d'asseoir une cohérence entre la demande et l'offre.

Il s'agit, d'un côté, d'améliorer la desserte des pôles urbains majeurs (RE) et de l'autre côté, de développer et valoriser les haltes secondaires (RER).¹

L'offre CFF 2030, s'inscrit dans cette optique par la mise en place dès 2012 de cadences améliorées et par l'amélioration de ses capacités.²

Logique des bassins versants des pôles urbains compacts

Le renforcement des rabattements des transports publics sur les gares régionales de pôles urbains majeurs est un enjeu prioritaire. L'optimisation du report modal vers les transports publics dépend de l'organisation du réseau et des cadences et de la capacité de densifier près des haltes et arrêts.

Ces objectifs sont contenus dans le programme de restructuration du réseau de transports publics régional du district de Nyon. Sa mise en œuvre est prévue en concordance avec l'amélioration de l'offre CFF de 2012. Elle met en place d'une logique de bassin versant rattaché à chacune des gares régionales. Ce travail doit être étendu au pôle de Versoix et est en cours dans le bassin versant d'Allaman.

Le projet d'amélioration du cadencement de la ligne ferroviaire NStCM, reconnu comme un RER et seul axe ferroviaire lourd de rabattement dur Nyon (mesure 12.3) s'inscrit dans cette logique de report modal et de cohérence de développement. Ce projet a fait l'objet d'une étude-test (PACA NStCM), prolongée par un schéma directeur (SD NStCM) en cours d'élaboration. Il accompagnera le dépôt de l'avant-projet d'infrastructure ferroviaire auprès de la confédération. Il préconise un développement supérieur au 15% des zones de haltes dans les villages desservis afin de confirmer le rôle de desserte RER et pour Saint-Cergue, centre régional au sens du PDCn vaudois, un renforcement de sa fonction de centre touristique. Il indique aussi le prolongement jusqu'aux Rousses afin d'améliorer l'offre touristique.

¹ La demande a doublé en dix ans, les projections reprennent ces évolutions ;

2000 > 25'000 voyageurs/jour entre Lausanne et Genève

2010 > 50'000 voyageurs/jour entre Lausanne et Genève

2030 > 100'000 voyageurs/jour entre Lausanne et Genève

Le trafic journalier (moyen) s'accélère ;

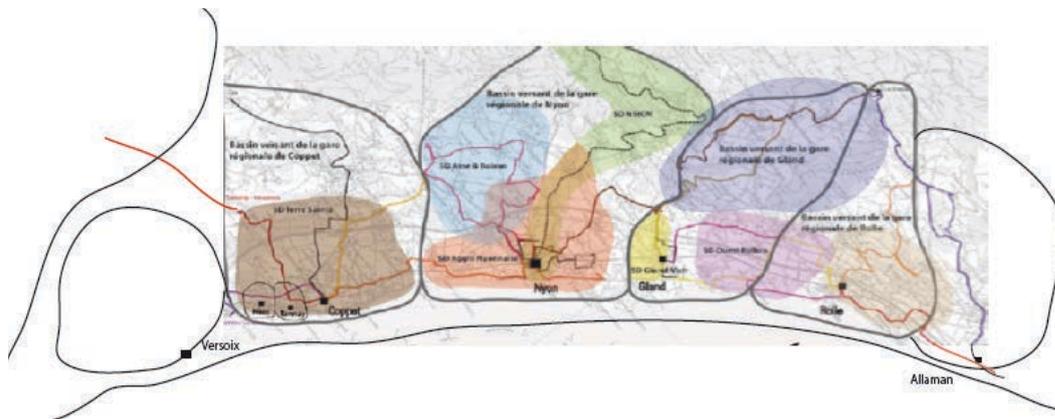
	2008	2030
Genève	50'400	98'600
Coppet	3'800	7'500
Nyon	13'800	28'600
Gland	3'600	8'500
Rolle	2'000	4'000
Lausanne	69'500	149'200

² Concept Romandie : développement de l'offre Grandes lignes (2012), fréquence 1/2h pour tous les trains, notamment pour les RE qui voient le nombre de places assises doubler entre Lausanne et Genève ;

Léman 2030 – phase 1 horizon 2020-25: poursuite de développement de l'offre Grandes lignes, doublement des places assises sur tous les trains IC et IR entre Lausanne et Genève, augmentation des cadences au 1/4h des RER vaudois Cully-Cossonay et franco-valdo-genevois Coppet-Annemasse (2016-2017) ;

Léman 2030 – phase 2 : les cadences du RER franco-valdo-genevois (ligne Genève-la Plaine) sont portées au 1/4h ;

Léman 2030 – phase 3 : poursuite du développement de l'offre Grandes lignes, les cadences des RE sont portées au 1/4h.

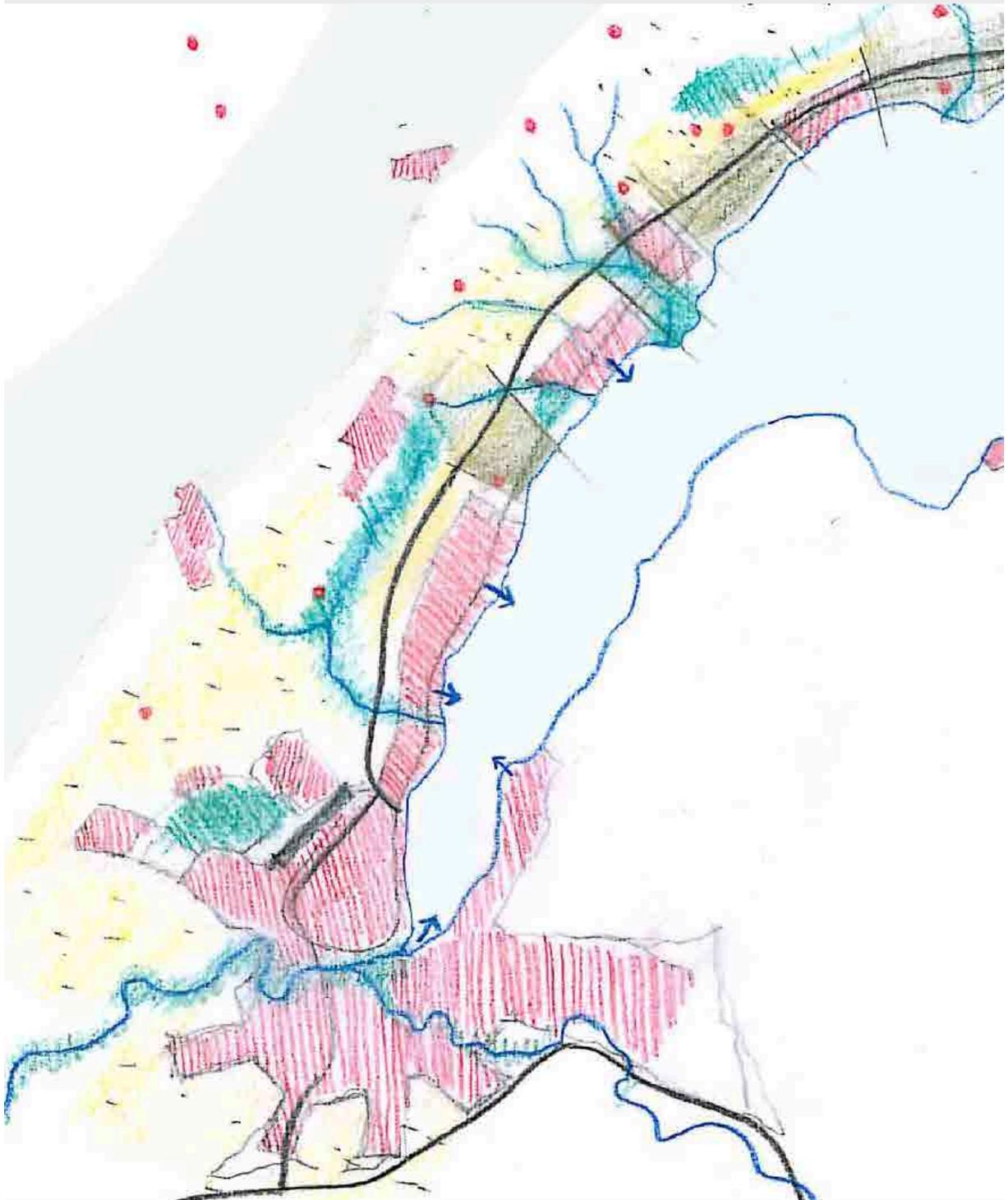


Les quatre bassins versants du district de Nyon – un découpage fonctionnel à l'échelle des coordinations à mettre en place. Un effet « domino » est attendu du côté de Versoix et d'Allaman et de son bassin versant. Etude régionale de réorganisation des transports publics et mesures d'accompagnement. Source : Régionyon

Les recommandations de principe énoncées pour les trois domaines de la coordination et qui figurent dans les chapitres suivants expriment les orientations proposées par le comité de pilotage du PACA Genève-Rolle.



PROJET TERRITORIAL



- Légende**
-  Urbanisations
 -  Infrastructures
 -  Paysages





2.2 Environnement et paysage

La particularité du PACA Genève Rolle est d'être doté de vastes espaces naturels et agricoles qui forment une armature paysagère de grande valeur. Si certains grands espaces naturels d'un seul tenant sont peu menacés comme la chaîne jurassienne, plusieurs espaces agricoles et naturels de la côte lémanique sont actuellement sous pression. Ces espaces sont riches sur le plan de la biodiversité, offrent des espaces de délasserment appréciés par la population et fournissent des produits agricoles locaux de qualité.

Le choix du PACA est de préserver et de garantir les fonctions de ces espaces ouverts naturels ou agricoles ainsi que les coulées vertes qui relient le massif jurassien aux rives du Léman.

CONSTATS

Une morphologie territoriale « typique » qui constitue le socle paysager

Une structure primaire

- Socle naturel du Jura, coteaux et Léman

Une structure secondaire

- Un réseau hydrique avec des cours d'eau d'enjeu régional comme la Versoix ou la Promenthouse
- Coulées vertes le long des cours d'eau reliant le Jura au Lac Léman

Des entités paysagères naturelles à forte valeur biologique

- Bassin versant de la Versoix
- Delta de la Promenthouse
- Bois de Chêne
- Roselière lacustre des Crénées
- Coteaux du pied du Jura

Des espaces porteurs d'une agriculture diversifiée

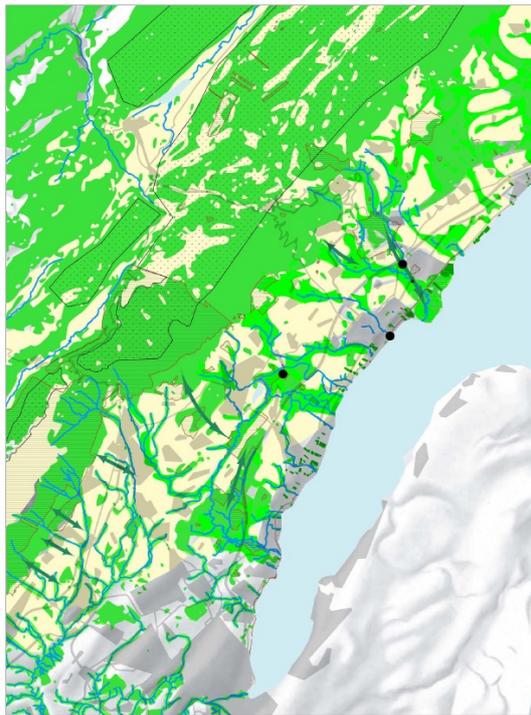
- Espaces dédiés à la viticulture
- Secteur des grandes cultures
- Secteur des herbages
- Les alpages

Des entités paysagères culturelles

- Vignoble de la Côte

Un territoire relativement préservé mais sous pression d'un développement urbain continu.

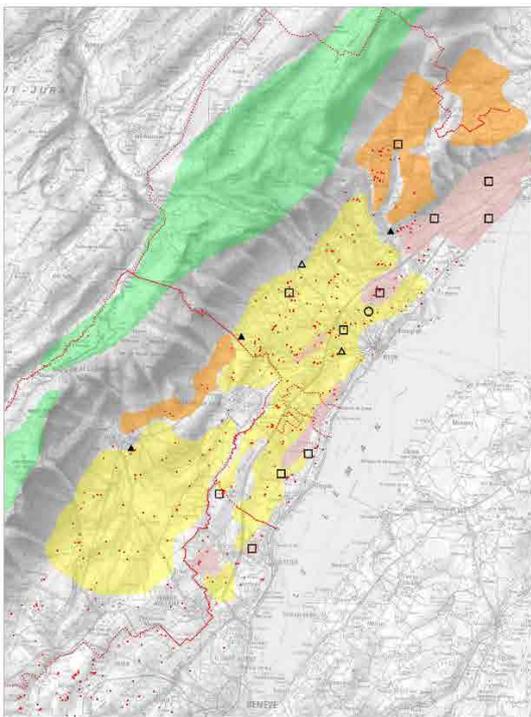
- Mitage du territoire au profit d'un tissu bâti peu dense
- Pertes de surfaces agricoles
- Rupture des continuités paysagères et écologiques
- Dégradation et la disparition de cours d'eaux



- ANALYSE : FONCTIONNALITE | NATURE ET PAYSAGE
- Regroupements territoriaux
 - Lacs et cours d'eau
 - Agglomération et route
 - Espace forestier
 - Couille verte
 - Parc littoral
 - Espace agricole
 - Milieu naturel protégé
 - Zone de sensibilité particulière pour l'agriculture
 - Corridor biologique, axe pour la grande faune
 - Point noir pour le travail de la faune: première/second importance



De grands espaces forestiers Source LD Nyon-Gex



- ANALYSE : ESPACES AGRICOLES | AGRICULTURE
- Regroupements territoriaux
 - Cultures spéciales (marachage, viticulture, arboriculture)
 - Grandes cultures, terres ouvertes
 - Grandes cultures, herbages (prairies, pâturages)
 - Zones des alpages (alpages estivaux)
 - Vente à la ferme (produits du terroir)
 - Aiguillage (ACR)
 - ▲ Sicre, traitement du bois / plateforme railroute bois
 - Exploitation agricole



Des espaces agricoles diversifiés Source LD Nyon-Gex



ENJEUX

Un premier enjeu est de planifier les implantations humaines de manière à préserver les caractéristiques et caractères des espaces naturels et paysagers, à valoriser ceux-ci et à confirmer leurs fonctionnalités. C'est la définition de l'armature paysagère.

Un second enjeu est de penser de manière précise et pérenne l'interface entre l'urbanisation et le paysage de façon à donner une matérialité à cette limite. C'est l'intégration de la thématique de la « frange » dans les planifications communales.

Un dernier enjeu est de mettre en place des structures paysagères internes aux urbanisations en lien avec les espaces naturels de manière à garantir une « qualité de vie » et promouvoir une urbanisation de qualité.

CONCEPT

Un territoire spécifique qui forme le socle où inscrire les stratégies et actions de développement, la culture du territoire.

RECOMMANDATIONS:

- RP1 Renforcer et garantir le fonctionnement des zones naturelles et agricoles
- RP2 Maintenir les coulées vertes
- RP3 Définir clairement et de manière pérenne une limite paysagère aux pôles urbains
- RP4 Renforcer et promouvoir la qualité des paysages urbains et villageois
- RP5 Promouvoir les accès au lac en préservant les milieux naturels

DETAIL DES RECOMMANDATIONS

RP 1 Renforcer et garantir le fonctionnement des zones naturelles et agricoles

Le massif jurassien constitue un patrimoine social, culturel, paysager et écologique exceptionnel. Il offre un paysage diversifié façonné par l'activité humaine tout en conservant ses composantes naturelles. Sa participation à la valeur de l'agglomération est importante en terme de ressources forestières, espaces de délasserement, zone touristiques et valeur biologique. Afin de concilier ces multiples vocations et de répondre aux enjeux de ces espaces jurassien, il bénéficie de programmes de protection et de gestion couvrant une part importante de sa surface, notamment les deux parcs naturels régionaux. En plus des milieux naturels jurassiens, le territoire de ce PACA est parsemé de milieux naturels protégés de haute valeur biologique: Bois de Chêne, marais de la Versoix, Prairies sèches et bas marais au pied du Jura, rives et roselières lacustres. Les fonctions écologiques des milieux naturels tendent toutefois à être fragilisées par l'altération des habitats et les dérangements.



Les zones agricoles et les liens transversaux

Propositions:

- Garantir la protection et la fonctionnalité des espaces protégés.
- Assurer le soutien aux deux parcs naturels régionaux du Haut Jura et du Jura Vaudois.
- Evaluer la possibilité de mettre en place des outils (parc d'agglomération) pour assurer la bonne cohabitation entre les différentes vocations: biodiversité, loisirs, production des lieux très fréquentés. Le but de ces parcs est de coordonner les enjeux environnementaux, paysagers et urbains.

L'exemple des bois de la Versoix est identifié dans le Plan directeur cantonal 2030 du Canton de Genève.

L'agriculture est marquée par une structuration étagée, elle est intensive et relativement diversifiée. Elle n'en reste pas moins fragilisée par une forte pression urbaine plus particulièrement le long du lac et dans le Pays de Gex. Les exploitations françaises sont également fragilisées par leur (trop) grande spécialisation sur la filière laitière et par la difficulté de reconversion ou de diversification. Sur les bas monts - et dans une moindre mesure sur les alpages du Jura -, la déprise agricole est relativement marquée et pose un problème d'entretien du territoire. Les instruments en vigueur ou en cours d'élaboration (SCOT, PDRN, SDTS) sont relativement unanimes pour défendre et permettre le maintien et le développement d'une agriculture dynamique et durable. Toutefois, la préservation à long terme des surfaces agricoles demeure un enjeu prioritaire. Concrètement, cela devrait se traduire par une limitation des surfaces disponibles pour l'urbanisation dans les documents de planification et une politique claire de densification des zones déjà urbanisées. L'agriculture de la région est basée sur des filières traditionnelles de grandes productions (céréales, lait), mais aussi sur des productions locales, particulièrement diversifiées et de haute qualité, notamment le secteur viticole. La volonté de maintien d'une agriculture dynamique passe également par la valorisation au niveau



régional de la production locale de manière à renforcer la vitalité économique des exploitations concernées. Ainsi, comme déjà identifié lors de la signature de la charte en 2007, les projets agricoles sur les filières ou les réseaux agro-environnementaux, sont soutenus, notamment par le PSADER côté français et par les Projets de développement régionaux coté suisse.

Propositions:

- Garantir une vision à long terme des espaces agricoles qui doivent être préservés dans les documents de planification.
- Réseaux agro-environnementaux: sur territoire suisse → soutien aux démarches existantes lancées par les agriculteurs, sur territoire gessien → en fonction des conclusions de l'étude de faisabilité d'un réseau agro-environnemental sur le Genevois haut-savoyards, lancer la démarche en coordination avec l'extension de Suisse Garantie

RP 2 Maintenir les coulées vertes

Les infrastructures de transport et l'artificialisation des sols ont généré par le passé des ruptures de continuités écologiques. Le PACA intègre dans sa planification un développement urbain qui respecte les continuités écologiques en l'état actuel des connaissances (inventaire réalisé en 2010, cahiers 13-57, 13-58 et 120-2). Les continuités écologiques primaires se situent dans le massif jurassien, les rives lacustres et les bassins versants de la Versoix et de la Promenthouse. L'ensemble des cordons boisés, des espaces agricoles diversifiés et des cours d'eau joue le rôle de continuités écologiques d'intérêt plus local pour certains types d'espèces



Vue coulée verte Coulées vertes littoral Source : Bureau ar-ter SA2

Propositions:





- Mise en œuvre des contrats de corridors biologiques prioritaires de la Promenthouse et de Vesancy Versoix (Mise en œuvre en cours COPIL constitués).
- *Revitalisation des embouchures et des tronçons de rives en cherchant des solutions intégrées, par exemple embouchure de l'Asse et du Boiron.*
- *L'intégration des grandes unités paysagères et des coulées vertes reliant le Jura au lac, perpendiculaire aux crêtes et aux rives doit être assurée. - Les connexions reconnaissent des axes transversaux paysagers existants ou à valoriser. Ils sont des opportunités de mettre en relation les habitants à leur territoire ;*

La voie verte entre Divonne et Nyon : sur un premier secteur, elle profite de l'ancienne ligne de chemin de fer entre Divonne et Nyon. L'enjeu est de proposer une alternative douce de traversée la campagne ouverte et de valoriser le patrimoine agricole et naturel.

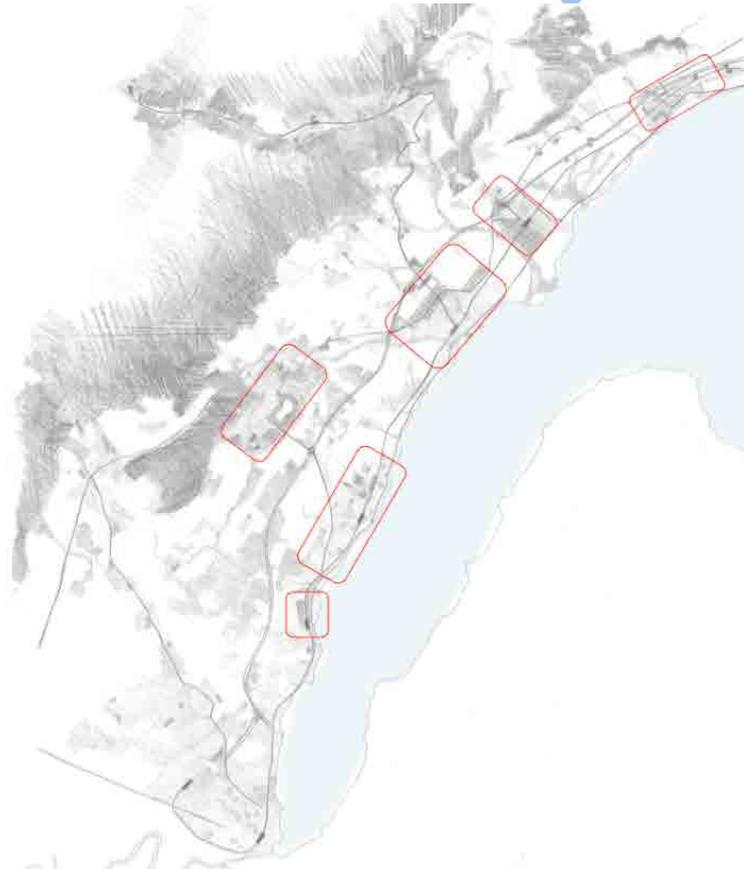
RP 3 Définir clairement et de manière pérenne une limite paysagère aux pôles urbains

Le PACA a pour objectif de planifier le développement de centralités compactes, condition de réussite sine qua non pour préserver les espaces ouverts. La définition d'une armature verte structurante se construit par le rôle paysager de ces vastes espaces ouverts en entrée d'agglomération, la préservation des espaces naturels au nom de la biodiversité, et par l'affirmation de la fonction première de production des zones agricoles. En complément, la prise en compte du mode d'urbanisation actuel justifie en périphérie des espaces ouverts qualifiés de stratégiques pour 'finir la ville'. La perception nette des contours de la ville facilite pour ses habitants la représentation dans l'espace : sommes-nous en ville, à la campagne, dans une zone non-définie ? Les ruptures d'urbanisation offrent la possibilité de découvrir quasiment par effet de surprise la campagne préservée du mitage. C'est pourquoi le projet PACA propose la réalisation d'aménagements paysagers, en lien avec la création d'un réseau de mobilité douce de proximité, pour apporter de la matérialité aux limites de l'urbanisation, à l'interface entre zones agricoles et bâties. Des limites sont nécessaires pour que l'urbanisation ne se développe pas sans s'appuyer sur les qualités des espaces ouverts. Elles sont à étudier au cas par cas pour ne pas dilapider l'espace agricole.

Propositions:

Mise en œuvre des mesures d'accompagnement de paysage, notamment celle de:

- La route de l'Etraz en limite de Versoix
- Frange urbaine de la Route de distribution urbaine de Nyon, nouveau tronçon de la route de l'Etraz
- En bordure de la Promenthouse et à l'ouest dans le Schéma directeur de Gland Vich



Vue frange urbaine Pôles compacts Source : PDRN

RP 4 Renforcer et promouvoir la qualité des paysages urbains et villageois

Le PACA propose de tirer profit de la spécificité du territoire reposant sur la proximité entre les zones urbanisées et les espaces ouverts. La présence de voies d'accès en mobilité douce favorise la découverte, et donc l'appropriation affective des espaces ouverts et du grand paysage. Le réseau de mobilité douce sera donc développé de façon à redonner aux habitants la possibilité de se rendre sans véhicule dans les zones nature de proximité, en bordure de chaque centralité.

Ce maillage aura une fonction écologique dont l'intensité dépendra des supports nécessaires pour ces cheminements. Par exemple, le long des cours d'eau, cette fonction écologique est forte pour plusieurs types d'animaux (selon la largeur des berges : pour les poissons, les insectes, les oiseaux, les mammifères...) tandis que pour les itinéraires dans le tissu urbain planté d'arbres, ce sont avant tout les oiseaux et insectes qui en bénéficieront. Ce maillage vert sera ainsi complémentaire des continuités écologiques naturellement existantes et participera aux concepts de nature en ville. La présence de cours d'eaux est à la fois une force et un atout pour la valeur écologique du territoire dans son ensemble, la fonction de délasserement, l'approvisionnement en eau potable, etc. Ces rivières ont façonné l'histoire du développement de la ville.





Vues réseaux espaces verts et publics à l'intérieur des pôles

Propositions:

PSD Versoix

Canal de Versoix

PSD Coppet-Commugny

La Doye entre Coppet et Commugny

Parc public du château

Motifs de Terres Saintes (La Clairière "en la fin")

PSD Nyon-Eysins-Prangins

Le Cossy

PSD Gland-Vich

Boiron-RDU-Asse-Promenthouse

Requalification rue du Mont Blanc

Franges

PSD Rolle-Mont-sur-Rolle

Espaces publics et de promenade de la Biguaire

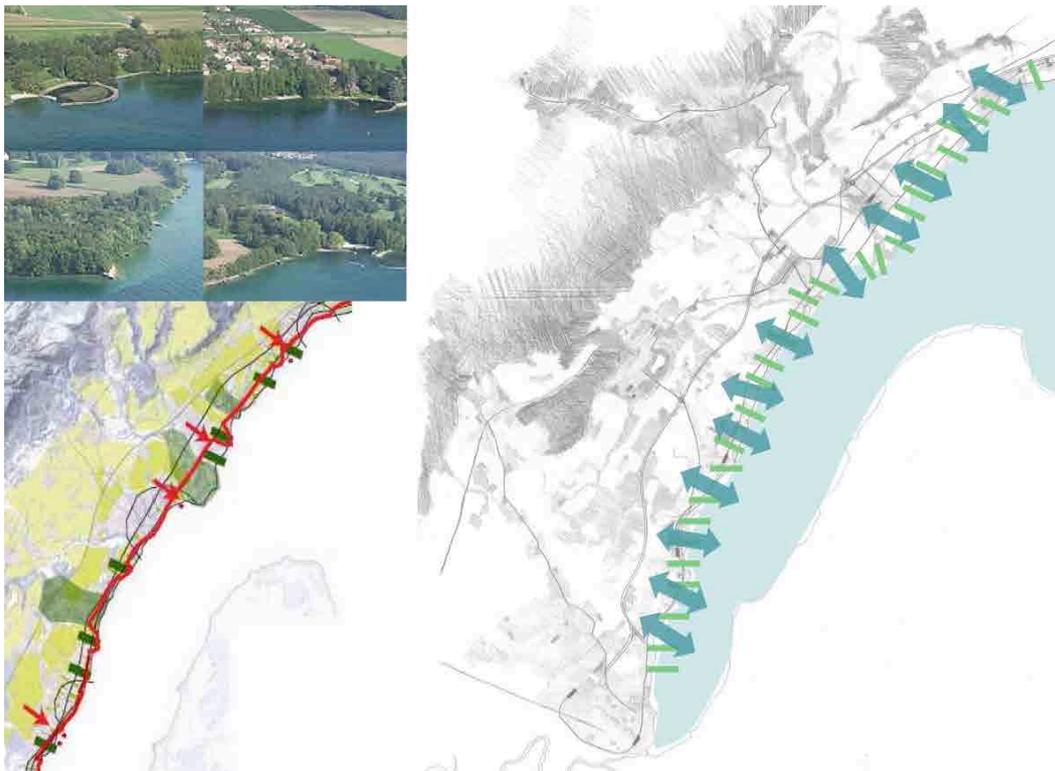
RP 5 Promouvoir les accès au lac en préservant les milieux naturels

Les rives du lac constituent une problématique qui regroupe les thématiques : de développement d'activités de loisirs respectueuses des sites, de protection des milieux naturels, des échappées visuelles et plus globalement de l'équilibre fragile entre bâti et nature.



Il s'agit globalement de :

- *maintenir* sur tout le pourtour du lac une faible densité des constructions ;
- *orienter* le développement et l'aménagement des rives dans le respect de l'histoire de leur occupation et en tenant compte des activités et aménagements caractéristiques de cet espace ; restructurer certains secteurs déjà bâtis afin de faire correspondre leur aménagement à la fonction identifiée ;
- *adapter* petit à petit l'ensemble des planifications pour faire correspondre leurs objectifs à ceux du respect de ce patrimoine culturel et paysager.



Vues littoral lémanique Schéma conceptuel des actions à entreprendre sur le littoral Source : PDRN

Les enjeux concernant les rives du lac sont :

la protection des milieux naturels (La rive dans ses secteurs naturels joue un rôle déterminant dans les réseaux aquatiques du Léman) ;

la fonction paysagère constituée par les grandes propriétés riveraines, alternances vertes à l'urbanisation ménageant parfois des échappées visuelles sur le lac, doit absolument être préservée. Une politique de sauvegarde des propriétés d'importance (partenariat avec les propriétaires) pour éviter la densification progressive des rives et pour favoriser la multiplication des échappées visuelles doit être engagée ;

les lieux de détente et de loisirs sont précieux et subissent une affluence pas toujours contrôlée durant les mois estivaux, il s'agit de valoriser les lieux existants, d'en prévoir d'autres et de gérer leur accessibilité, le stationnement, la desserte en transports publics dans le respect du site global des rives.



La conquête d'un cheminement riverain est à promouvoir surtout à partir des localités et des espaces publics, afin de renforcer l'attractivité des localités et des promenades du bord du lac; la route du lac (RC1) est une route Cantonale à fort trafic de transit, mais il s'agit de souligner la multiplicité des fonctions que cet axe joue, notamment touristique, de promenade et de découverte de l'arc lémanique. Un travail est engagé pour la requalification de la Route Suisse afin d'équilibrer ses usages en faveur des modes doux.

Propositions:

- Accessibilité de l'extension du parc de Choiseul
- Extension du Port du Torry à Tannay
- Espace lacustre de Gland





2.3 Urbanisation

L'urbanisation ne peut évidemment se concevoir de manière séparée des thématiques socioéconomiques, transports, environnementales, etc.. Toutefois la manière d'organiser le développement dans l'espace doit être régie par les orientations communes aux partenaires de l'agglomération. L'intégration dans une entité fonctionnelle de la taille de l'agglomération franco-valdo-genevoise requiert une concordance dans les objectifs et surtout un transfert d'expériences des manières de les concrétiser. L'équilibre global dépend de celui de chaque partie et des efforts de chacun pour concourir à la réduction des nuisances et à l'avènement d'une agglomération remplissant harmonieusement les différentes fonctions nécessaires à la vie collective et individuelle. C'est une nécessité, une indispensable condition à la perpétuation de la qualité de vie de la région dans son ensemble, à sa vitalité économique, le bassin de vie atteindra environ un million d'habitants en 2030 sur un territoire somme toute mesuré et déjà densément habité.

CONSTAT

Le territoire du PACA Genève-Rolle est un territoire interstitiel entre les pôles de Genève et Lausanne, c'est le territoire de la multipolarité de la rive droite qu'il s'agit de conforter, tant dans la définition des spécificités des polarités (elles sont déjà reconnues comme telles dans les divers documents de planification) et dans l'organisation de leur développements ciblés autour des lieux stratégiques, que dans la pérennisation et le développement des milieux naturels, agricoles et paysagers. Cette alternance entre bâti et larges espaces ouverts et de vue constitue la caractéristique principale du littoral. Les villages s'organisent fonctionnellement par bassins versants, géographiquement ils sont étagés sur les différentes strates géographiques

Littoral lémanique

- Séquence de pôles urbains le long des réseaux primaires de mobilité :

Un centre régional : Nyon – Eysins – Prangins

Quatre centres locaux : Rolle – Mont sur Rolle et Gland – Vich, Coppet – Commugny et Versoix

Chacun d'entre eux présente des spécificités qu'il s'agit de faire évoluer

Des haltes RER Mies, Tannay pour une densification éventuelle à long terme.

Plateau agricole

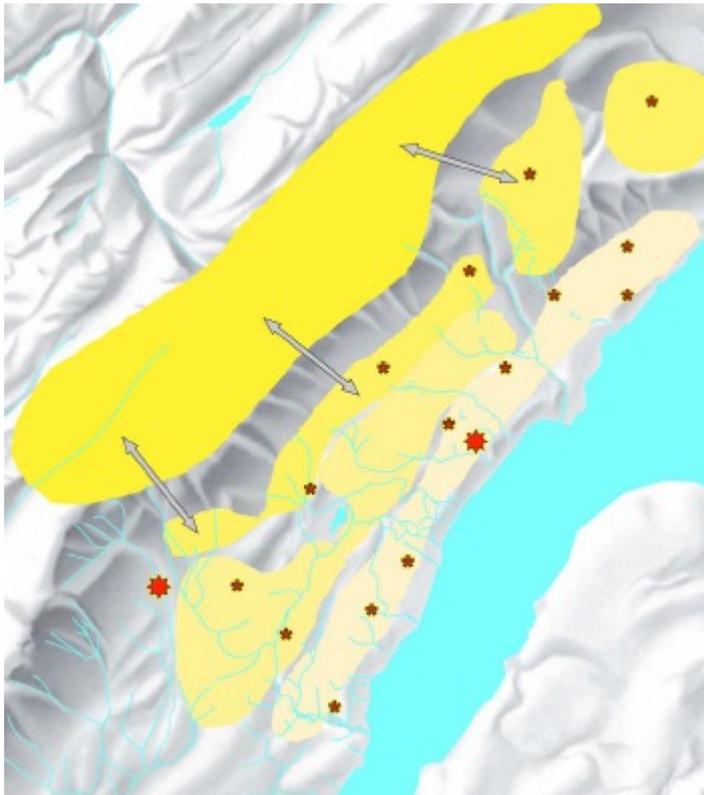
- Tissu villageois du plateau constitué de noyaux urbanisés de qualité

Coteau viticole

- Maillage régulier de petits villages viticoles accrochés au coteau de manière ponctuelle

Pieds du Jura

- Pôles urbains indépendants accolés au Mont Mourex et aux pieds du Jura, Divonne



Les strates agricoles et paysagères Source LD Nyon-Gex

Un étalement urbain encore en progression et un mitage du territoire au profit d'un tissu bâti peu dense « Qualité de vie » en phase d'amointrissement (paysage, mobilité...), quoique en phase de canalisation du côté vaudois.

En effet, la conscience d'éviter le gaspillage du sol et la nécessité de développer les transports publics de rabattement sur l'axe CFF permettant un certain report modal, est désormais intégrée dans les planifications, dans les projets en cours de réorganisation des transports, dans le projet d'agglomération..., mais les aspirations résidentielles à la villa individuelle, qui ne constitue sûrement pas le seul modèle inspirant, ne sont pas encore contrées par une offre suffisante en nombre et en manière d'habiter diversifiée et innovante. Le rétablissement d'un équilibre entre France et Suisse en matière de logement est un des grands enjeux du Projet d'agglomération.

Développements déséquilibrés au niveau du rapport habitants-emplois « Quartiers dortoirs » de Genève et Lausanne

Ce déséquilibre est relatif, les cinq dernières années par exemple, les créations d'emplois dans la région de Nyon ont été très importantes et la Ville de Nyon bénéficie d'un rapport emplois/habitants assez équilibré. Toutefois le déséquilibre se niche plutôt dans la tertiarisation accélérée et l'envolée du prix du foncier, évinçant les emplois secondaires et de proximité. L'attractivité de Genève reste cependant très forte impliquant des migrations de pendulaires importantes.



Un potentiel de développement

Territoire disposant d'une armature forte : l'axe CFF Genève-Lausanne

Pôles urbains de qualité disposant de potentiels de développement

- Renouveau de secteurs centraux (gares, etc)
- Densification de quartiers peu denses (tissu pavillonnaire anciens)
- Développement de nouveaux quartiers le long d'axes structurants (espaces-rues)

ENJEUX

Une agglomération compacte, multipolaire et verte requiert un développement :

- dense : travailler sur la densification des lieux existants et nouveaux de manière à limiter l'étalement urbain et le mitage du territoire ;
- Identitaire : proposer de renforcer les identités et les vocations spécifiques, pôle culturel, touristique... ;
- mixte : la qualité de vie (mobilité, espaces verts, services, proximité habitats-emplois, etc) réside en partie dans l'équilibre socioéconomique et la proximité des fonctions et services que les centralités peuvent offrir ;
- de qualité : la qualité des espaces publics, des paysages, fait partie intégrante de la qualité de vie et de l'attractivité des centralités et des villages.

CONCEPT

Une urbanisation compacte de qualité conçue en conséquence, une urbanisation hiérarchisée et définie par ses vocations et typologies et une vocation touristique valorisée.

RECOMMANDATIONS

- RP 1 Reconnaître une hiérarchie, renforcer les 6 pôles urbains et qualifier les villages (PDRN...)
- RP 2 Développer la diversité économique et équilibrer le rapport habitants/emplois
- RP 3 Confirmer et renforcer la vocation touristique du périmètre

DETAILS DES RECOMMANDATIONS

RP 1 Reconnaître une hiérarchie, renforcer les 6 pôles urbains et qualifier les villages

Dans un contexte de forte croissance démographique et économique du secteur de l'arc lémanique, le projet de territoire concentre ce développement dans les sites les plus adéquats, les zones gares et ensuite dans les secteurs à l'intérieur des périmètres urbains. Un développement modéré est préconisé dans les autres sites.





Pour la partie vaudoise du PACA la mise en œuvre est lancée, le PDCn et le PDRN (avec ses Schémas directeurs) ont déjà intégré les notions de développement différencié, 1.9% environ par année pour les centralités, dans des centres compacts délimités, 1% par an pour les villages, les secteurs bien desservis par les chemins de fer. Les haltes du Nyon-Saint-Cergue peuvent bénéficier d'une croissance supérieure dans un périmètre circonscrit autour des gares. Le principe de reconnaître une hiérarchie et de renforcer les pôles urbains implique une définition claire de leur rôle et de leur rayonnement.

Les pôles « Versoix » et « Coppet – Commugny » tissent un tissu urbain résidentiel continu le long de l'axe CFF et du lac. Sur le long terme, il s'agit de penser le renouvellement du tissu peu dense de ces communes limitrophes. Le Schéma directeur de Terre Sainte (SDTS) validé en février 2012, reconnaît cette situation de tapissage et de « trous », héritée des dernières décennies. Conscient de la lenteur des évolutions territoriales, il propose un alphabet de typologies, « les motifs », préconisant une densification progressive autour des derniers vides existants (terre agricole, parc), précieux pour l'identité du territoire, toutefois bien desservis par les transports publics pour éviter de renforcer l'étalement urbain,

Versoix est une ville et a clairement ce rôle de lieux de services autonomes, le binôme Coppet-Commugny est une autre nature, ce sont deux bourgs articulés autour d'une gare qui prend une importance accrue avec le RER et le RE, la gare de Terre Sainte et la conservation de cette identité de village « moderne » doit se construire avec les nouveaux développements et les réflexions sur les espaces publics et le patrimoine culturel.

Nyon – Eysins – Prangins est un centre régional avec des activités économiques et culturelles reconnues et rayonnantes. Renforcer les activités liées aux sciences de la vie participe d'un positionnement socioéconomique dynamique qui doit s'accompagner, d'un renouveau des infrastructures, comme la plateforme de la gare et des équipements...

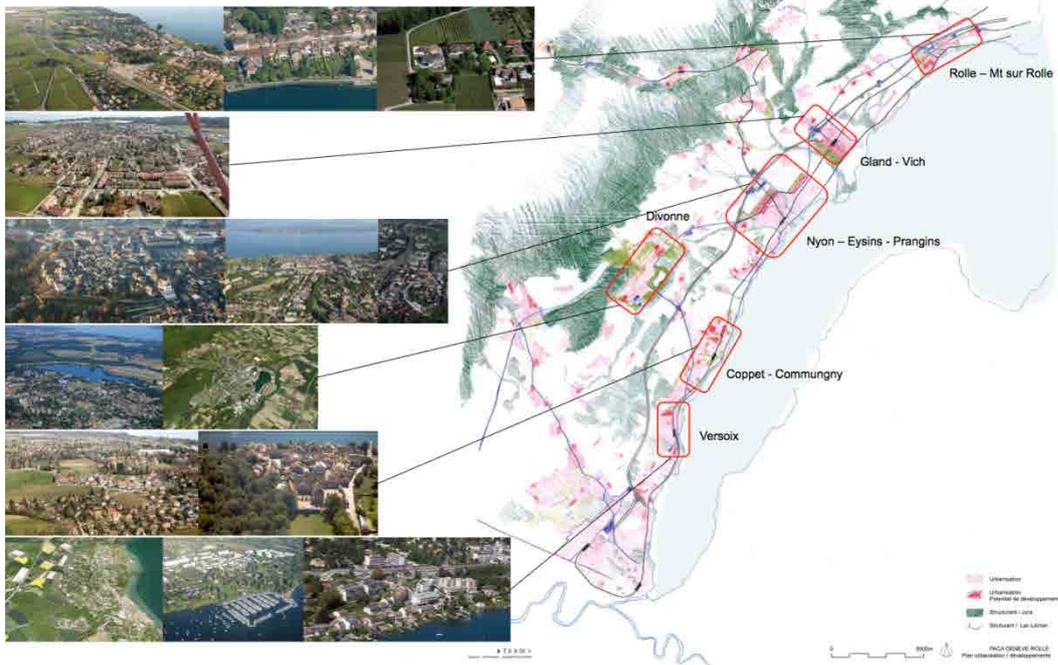
Gland –Vich est une ville dont l'identité doit être renforcée, la croissance très rapide des deux villages n'a pas laissé le temps à la construction concomitante de l'identité urbaine. C'est en quelque sorte une ville nouvelle avec des secteurs de développement très importants en terme de capacités d'accueil habitants/emplois et d'enjeu paysager (voisinage entre urbanisation et couloir de la Promenthouse, interpénétration vert et bâti).

Nyon-Eysins-Prangins et Gland-Vich doivent coordonner leur développement dans le sens d'un pôle d'intérêt d'agglomération, tant du point de vue de la planification des infrastructures que de celle de la synergie des activités et équipements.

Le pôle de Rolle – Mont-sur-Rolle est une centralité dont la valeur patrimoniale requiert une attention et une délicatesse des insertions et des liens à créer entre patrimoine et contemporain, avec en toile de fond le paysage protégé du coteau viticole.

Le pôle de Divonne est caractéristique par la densité des sites rayonnants à valeur touristique sur son territoire, notamment le lac et ses environs.





Propositions

Densifier à l'intérieur des périmètres compacts des 6 pôles de développement (PSD)

- affirmer l'identité particulière de chaque pôle
- exploiter le potentiel de densification des interfaces modales (gares, haltes)
- définir une limite au développement (périmètre compact, franges urbaines)
- inciter et accompagner le renouvellement ou la densification de certaines zones villas
- hiérarchiser les interventions de densification du territoire (temporalités, coordinations)
- développer la mixité sociale et des affectations
- traiter le paysage urbain

- Exploiter le potentiel de densification des zones haltes (Interface mobilités)



- Inciter et accompagner le renouvellement ou la densification de certaines zones villas



- Hiérarchiser les interventions de densification du territoire (temporalités, coordinations)





Une croissance contenue dans les villages hors polarités

- reconnaître le tissu villageois comme une entité spécifique
- limiter l'étalement, densifier les cœurs de villages et traiter des espaces publics, les traversées de village notamment, des vues et des limites et interpénétrations bâti/campagne
- valoriser les particularités de chaque village dans une optique de complémentarité (intercommunalité)

RP 2 Développer la diversité économique et équilibrer le rapport habitants/emplois

Le renforcement de la diversité, garantie d'un développement harmonieux constitue un objectif prioritaire concrétisé par **l'encouragement à la mixité des activités** par la **valorisation des marchés de proximité** – tenant compte de celles aux plus faibles à celles aux plus hautes retombées économiques.

Une politique qui tient compte de ces deux dimensions garantit un tissu social et culturel diversifié, réduisant d'autant la fragilité face aux crises et autres risques économiques. Pour exprimer cet objectif d'ouverture, le qualificatif socioéconomique a été préféré à la seule dimension sectorielle économique du développement.

Le PACA bénéficie de la présence de centres porteurs de développement socio-économique en projet ou confirmés et de villages dynamiques. La caractérisation de leur avenir permet justement d'orienter le développement vers une diversité des activités et vers la valorisation des forces et des atouts régionaux. On peut déjà mettre en évidence les tendances qui se dessinent pour, par exemple :

Coppet-Commugny pôle artistique avec la présence d'institutions actives dans les domaines artistiques et de l'esprit de l'Europe (Centre européen de la culture, International Menuhin Music Academy...),

Nyon-Eysins- Prangins et Gland-Vich comme milieu favorable à l'implantation d'institutions et d'entreprises liées aux sciences de la vie, bénéficiant du rayonnement du centre fédéral de recherche l'Agroscope-Changins- Wädenswil, d'Edwards Lifesciences...

Rolle par la présence d'entreprises aux compétences traditionnelles reconnues sur le plan international (Schenk, Nidecker...), pourrait développer une niche d'entreprises pointues dans les bons savoir-faire.

Les villages comme lieux stratégiques de la valorisation des produits du secteur primaire.

Ces positionnements n'excluent en aucune sorte le développement des autres entreprises existantes ou qui souhaiteraient s'implanter, ils permettent d'orienter les efforts de synergies et de donner un sens et une image au développement socioéconomique.





Vocation des sites, Nyon – Eysins – Prangins – Gland – Vich



A food and biopharmaceutical industry pole in the Nyon agglomeration

In the surroundings of international Geneva, in the Canton of Vaud, the district of Nyon has record growth in employment (around +6% / year) and inhabitants (around +2.5% / year). Increasing steadily, the district's population reached nearly 90,000 inhabitants at the end of 2010, including a considerable international portion. The territory is undeniably attractive, guaranteeing a high standard of living.

To achieve this, district authorities established two main objectives:

- Create environmental conditions that promote existing knowledge and economic competencies;
- Based on this, promote local job creation. The Nyon region has a diversified economy with recognized competencies, in particular, in the applied agronomy research sector and in bio and para-pharmaceutical production.

In the Nyon district regional plan, current studies are evaluating the implementation of a food industry competence pool.

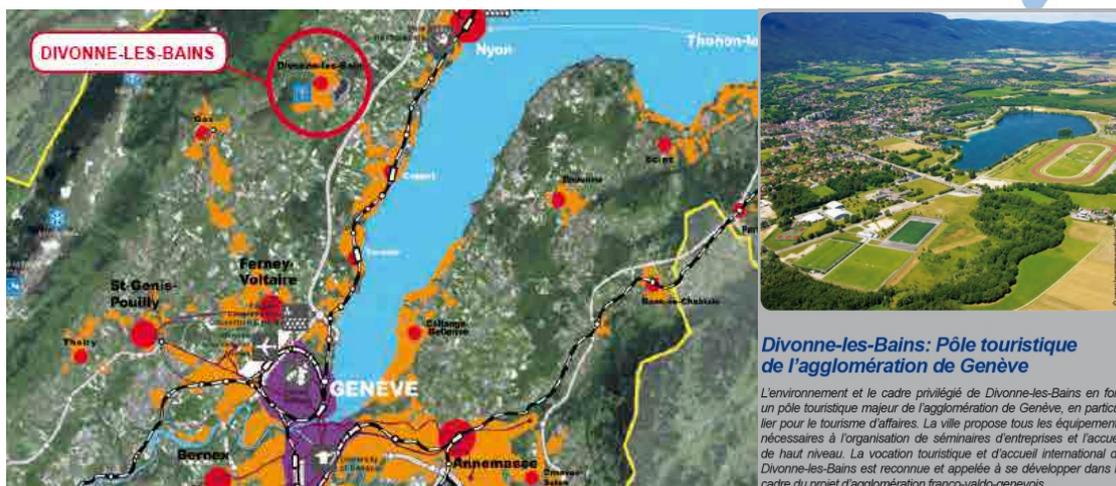
Pôle de Nyon Source : MIPIM

Propositions

- Positionner le développement économique des sites de manière à bénéficier des synergies existantes et à construire.
 - Soutenir les activités économiques dans leurs diversités notamment pour les activités primaires et secondaires en travaillant sur des conditions cadre foncières et de partenariat.
- Promouvoir la mixité fonctionnelle dans les quartiers urbains et la présence d'activités dans les villages.

RP 3 Confirmer et renforcer la vocation touristique du périmètre

Afin de garantir un développement équilibré, il s'agit de mettre en place les outils permettant le maintien de la diversité des activités les plus prestigieuses aux plus modestes, mais néanmoins importantes pour la qualité de vie, comme les activités culturelles et touristiques ou les activités agricoles. Un large spectre d'activités permet les mises en réseau et les synergies profitant à l'économie touristique.



Pôle de Divonne-les-Bains Source : MIPIM

Propositions

- Associer culture, patrimoine et économie touristique
- Affirmer Divonne comme pôle touristique
- Mettre en synergie les pôles touristiques jurassiens de Saint-Cergue, Saint-George, Les Rousses dans une collaboration autour de l'offre touristique. Le Jura constitue en effet un lieu important de loisirs pour l'agglomération.





2.4 Mobilité

CONSTAT

Des réseaux transversaux saturés par les déplacements pendulaires vers les capitales genevoise et vaudoise ainsi que vers le pôle régional de Nyon.

Ligne Lausanne-Genève

Les trains circulant sur la ligne CFF Lausanne-Genève transportent aujourd'hui 50'000 voyageurs par jour. Malgré une offre importante, les véhicules sont surchargés durant les heures de pointe. Faute d'autres solutions, les pendulaires décalent leur départ, entraînant un étalement des heures de pointe. Avec la saturation du réseau routier et les contraintes environnementales qui en découlent, le transfert modal indispensable vers les transports publics ne peut se faire sans une augmentation importante de l'offre sur cette ligne en termes de fréquence des trains et de capacité des convois.

Autoroute A1

L'autoroute A1 est totalement saturée aux heures de pointe dans un faisceau horaire de plus en plus large. Cette saturation est évidemment d'autant plus importante que l'on s'approche de Genève. Une augmentation globale de la capacité de cette voie, une marge de manœuvre importante existe encore en matière de gestion du trafic (signalisation variable en fonction de la charge de trafic) aurait pour conséquence une attractivité accrue, ce qui irait à l'encontre du report modal souhaité sur les transports publics.

Jonctions autoroutières

Conséquence de la saturation des réseaux transversaux, les jonctions autoroutières sont en limite de capacité durant les heures de pointes, causant évidemment des dysfonctionnements du réseau routier mais également des perturbations pour les transports publics et de l'insécurité pour les déplacements en mobilité douce.

Route Suisse (RC 1) et Route de l'Etraz (RC 30b – 11b – 2c – 2b / RC 41 – 34a)

La Route Suisse et la Route de l'Etraz constituent actuellement les "échappatoires" de l'autoroute A1, alors que leur rôle est de rabattement et de trafic local. Cette dernière étant saturée, les usagers se reportent sur ces deux voies pour parcourir de longs trajets, traversant de ce fait les villes et villages situés sur ces routes principales, avec des impacts considérables sur les riverains qui les bordent.

Centre-ville et accès aux gares principales

Les pôles régionaux étant également des grands générateurs de déplacements, les réseaux routiers urbains d'accès à leurs centres sont la plupart du temps congestionnés aux heures de pointes. Les conséquences en sont une diminution notable de la qualité de vie, une insécurité et un inconfort croissant pour les déplacements non motorisés et des perturbations de plus en plus fréquentes des réseaux de transports publics. Ajoutés à la performance souvent limitée des transports publics urbains dans ces pôles, ces points péjorent fortement l'accessibilité aux gares principales de la ligne CFF, interfaces stratégiques pour les transbordements intermodaux.

Des lacunes dans les réseaux de mobilité douce

Les réseaux de mobilité douce sont encore trop inconfortables, pas assez sûrs et bien souvent lacunaires. Des détours obligatoires dus à des barrières infranchissables, une proximité trop



forte avec la voiture et des carences en matière de stationnement découragent le transfert vers ces modes de transports.

Une baisse de qualité de vie dans les quartiers

Conséquence de la saturation des réseaux principaux urbains, le trafic se reporte dans les quartiers d'habitations qui subissent des nuisances, au détriment des riverains et des usagers non motorisés.

ENJEUX

Un premier enjeu consiste à garantir une capacité de déplacements suffisante sur le couloir Lausanne-Genève et à opérer un transfert sur le rail.

Un second enjeu consiste à organiser et à améliorer les rabattements sur les gares ainsi que sur les centres des pôles régionaux et locaux.

Un troisième enjeu consiste à améliorer la qualité des interfaces de manière à simplifier les transbordements entre les différents modes de transports.

Les quatrième et cinquième enjeux consistent à augmenter l'attractivité des déplacements en mobilité douce et à diminuer l'impact du trafic dans les quartiers.

CONCEPT

Un système de transport renforcé pour répondre à la croissance de la population et de ses déplacements et favoriser l'usage des transports collectifs et des mobilités douces.

RECOMMANDATIONS

- RP 1 Augmenter la capacité globale du réseau primaire (A1/CFF) et favoriser le report modal sur le ferroviaire (PDRN)
- RP 2 Organiser et améliorer les rabattements sur les gares et les pôles d'échange
- RP 3 Améliorer les interfaces et leur accessibilité
- RP 4 Assurer un maillage de mobilité douce de qualité
- RP 5 Développer la modération du trafic et la sécurité dans les quartiers

DETAILS DES RECOMMANDATIONS

RP 1 Augmenter la capacité globale du réseau primaire (pour l'A1 mieux gérer l'infrastructure existante pour assumer les pointes de trafic) et favoriser le report modal sur le ferroviaire

Propositions

Amélioration de la capacité de l'autoroute A1

Dans le cadre du programme fixé par l'Office fédéral des routes, la priorité est donnée à l'élargissement à 2x3 voies de l'A1 entre Coppet et l'échangeur du Vengeron. Des études sont par ailleurs menées pour établir l'opportunité ou non d'un prolongement de cet élargissement jusqu'à Nyon ainsi que pour identifier la meilleure solution pour renforcer le contournement de





Genève. Une des variantes étudiées consiste à la création d'une traversée lacustre entre Bellevue et Bellerive.

Réaménagement des jonctions autoroutières de Coppet, Nyon et Rolle

Pour la jonction de Coppet, il est prévu d'améliorer sa capacité conjointement à l'amélioration de son franchissement par les transports publics et les modes doux. Pour la jonction de Nyon, l'amélioration à court terme concerne la gestion des flux et le franchissement pour les cycles. A plus long terme, sa capacité sera optimisée. Pour la jonction de Rolle, une amélioration à court terme est prévue pour assurer son franchissement par les TP et les MD.

Eclatement de la jonction de Gland

A court terme, une amélioration est prévue pour assurer son franchissement par les TP et les MD. A plus long terme, l'éclatement de cette jonction est planifié. Vers l'ouest, cette mesure permet de relier directement la route de distribution urbaine (route de L'Etraz) de manière à éviter les surcharges de trafic dans la zone urbanisée de Vich et au giratoire de la Bichette. Dans un même temps, cela permet de connecter la "collectrice" desservant les nouveaux quartiers est de Gland à l'autoroute. Vers l'est, l'éclatement de la jonction permet de relier les quartiers est de la commune sans surcharger l'artère principale fortement urbanisée du Mont-Blanc..

Création d'une nouvelle jonction autoroutière dans le secteur de Versoix

Une nouvelle jonction dans ce secteur est planifiée. Des variantes existent toutefois selon les objectifs visés de cette nouvelle infrastructure (voir schémas ci-dessous). Trois variantes sont étudiées par l'OFROU, Collex, Ecogia ou Richelien.

Requalification de la route Suisse

La route Suisse constitue à la fois un axe structurant pour les déplacements motorisés longitudinaux et un vecteur important pour la mobilité douce. Il s'agit donc de concilier ces deux modes de transport mais également de tranquilliser le passage de la circulation dans les secteurs urbanisés et de diminuer l'effet de coupure pour les accès au lac. Le projet de requalification de cette route est déjà commencé sur certains de ses tronçons (Versoix-Founex). Il s'agit maintenant de passer à la réalisation pour ceux-ci et d'engager les projets pour les autres.

Intégration et requalification de la route de l'Etraz

De même que la route Suisse, la route de l'Etraz est confirmée dans un rôle structurant longitudinal qui doit aussi bien écouler un trafic TIM important, principalement de desserte interne des bassins versants et garantir un bon cheminement pour les MD. Les projets concernant cette voie se subdivisent en deux grandes catégories, à savoir la requalification des secteurs traversant le cœur des localités et la réalisation d'un nouveau tronçon entre Eysins-Nyon et Prangins, connecté à Gland-Vich. Ce dernier entre dans le paquet de mesures nécessaires à la gestion multimodale des déplacements. En effet, la structure du réseau nyonnais est réorganisée de manière à favoriser le cheminement des transports publics et de modes doux d'une part (autrement dit, libérer la voie médiane de l'agglomération au profit de ces derniers) et de plafonner les charges de trafic sur les axes principaux du pôle de manière à respecter les contraintes environnementales légales.

Renforcement de la ligne Lausanne-Genève, mesures RE

Dans le cadre des programmes Rail 2030 et Léman 2030, plusieurs étapes d'amélioration de cette ligne sont planifiées. A court terme, un renforcement de l'offre Regio Express (RE) est prévu, avec une cadence confirmée à la demi-heure et une augmentation importante de la



capacité des rames. A plus long terme, la cadence des RE passera au quart d'heure, ceci nécessitera d'importantes infrastructures.

Mesures RER

La deuxième action majeure concerne l'amélioration, à court terme, de la cadence du RER avec des trains circulant tous les quarts d'heure depuis Coppet jusqu'à Cornavin, puis jusqu'à Annemasse suite à la constriction du CEVA.

Renforcement de la capacité et prolongement de la ligne Nyon-St-Cergue-Morez (NStCM)

Les objectifs poursuivis sont l'augmentation de la cadence au quart d'heure entre la gare de Nyon et Genolier, ainsi que l'amélioration de l'accessibilité et de la convivialité des haltes. A terme le quart d'heure sera étendu jusqu'à St-Cergue et la cadence pourrait encore être renforcée (7.5 minutes) entre la gare de Nyon et le secteur de l'Asse en 3^{ème} étape. Enfin, un prolongement de la ligne est évoqué jusqu'aux Rousses.

RP 2 Organiser et améliorer les rabattements sur les gares et les pôles d'échange

Améliorer la capacité et la fonctionnalité des jonctions autoroutières, créer un nouveau rabattement dans le secteur de Versoix

Propositions

Rabattements des bassins versants sur les jonctions / requalification des pénétrantes urbaines et traversées de localités

Afin de garantir une bonne accessibilité multimodale aux pôles régionaux et locaux, les axes perpendiculaires permettant de relier l'arrière-pays à ceux-ci, en passant par les jonctions autoroutières, font l'objet d'assainissement et de requalification. En dehors des pôles, les assainissements concernent principalement la gestion des carrefours (sécurité, fluidité, priorités TP par endroits, etc.) et la sécurisation des points noirs en matière de sécurité. Dans les pôles eux-mêmes, il s'agit de réaménager les pénétrantes urbaines et les traversées de localités en espace-rue permettant des cheminements équilibrés entre tous les modes de déplacements et de limiter les nuisances pour les riverains.

Réorganisation des rabattements TP sur les pôles régionaux et locaux

Dès 2012, une nouvelle organisation des transports publics régionaux sera mise en place pour rendre plus performantes les liaisons entre les pôles et les localités de leur bassin versant, avec des correspondances aux haltes CFF. Le réseau de bus régional comptera alors 14 lignes suburbaines régulières auxquelles il faut ajouter les lignes "genevoises" du bassin versant de Versoix et celles desservant le bassin d'Allaman. La mise en place de ce réseau sera accompagnée de "facilités" pour le parcours de bus par le biais de voies réservées, de feux prioritaires et d'arrêt efficacement aménagés. Une coordination avec les transports scolaires est recherchée. Des mesures d'accompagnement, stationnement, accessibilité MD sont également prévues.

Renforcement des réseaux de transports publics urbains

En complément à la réorganisation des bus régionaux assurant le rabattement des usagers des bassins versants vers les pôles, un renforcement des transports publics urbains est planifié pour les pôles de Nyon (4 lignes TPN assurant une cadence de 30 minutes (croisé avec les lignes suburbains la cadence passe à 15 min) sur les trois communes Eysins, Nyon, Prangins), de Gland (augmentation de la desserte et de la cadence de la ligne TUG) et de Rolle (confirmation et renforcement du Greenbus).





Renforcement des lignes lacustres

A l'instar de la navette Chens-sur-Léman – Nyon, il y a lieu de mieux tirer parti des traversées lacustres pour assurer les déplacements pendulaires. Une valorisation de l'existant, ainsi que des correspondances améliorées avec les bus, notamment côté français est à rechercher. De nouvelles liaisons sont à étudier notamment entre Chens et Coppet et entre Thonon et Rolle.

RP 3 Améliorer les interfaces et leur accessibilité

Propositions

Amélioration de la qualité des interfaces et de leur accessibilité

La qualité des interfaces entre les différents modes de transport est primordiale pour que le système global de déplacements fonctionne. L'objectif poursuivi est d'optimiser les transbordements intermodaux en termes de durée et de confort. Pour toutes les gares principales, mais également pour les stations intermédiaires, il s'agit donc de mettre en œuvre les actions suivantes :

- réaménager les "places de gare" et notamment les interfaces de bus,
- créer ou améliorer la qualité des passages MD sous ou sur les voies ferrées,
- améliorer / compléter les cheminements d'accès MD à la gare,
- offrir des lieux de stationnement pour les deux-roues et éventuellement pour les voitures selon un concept de stationnement à développer par bassin versant,
- mettre à disposition des vélos en libre-service,
- valoriser la marche comme liant aux infrastructures.

Pour la gare de Nyon, la réorganisation des bus et des accès piétons devant la gare ne peut se faire que si la charge de trafic devant la Gare est réduite. La qualité de l'interface dépend donc fortement de la création d'une nouvelle liaison routière permettant de délester la place de la Gare au profit des déplacements piétons et des arrêts de bus et de la qualité des espaces publics.

RP 4 Assurer un maillage de mobilité douce de qualité

Propositions

Amélioration des liaisons qui transversales

Particulièrement attractive à cause de son tracé direct et de son profil quasi plat, la route Suisse est un vecteur important et efficace pour les déplacements MD, particulièrement pour les cycles. La sécurité des cheminements y étant pourtant précaire par endroits, il y a lieu de donner une place importante aux modes doux dans la requalification de cette voie.

De la même manière, l'axe de l'Etraz, qui relie bon nombre de localités, est amené à jouer un rôle important dans les déplacements MD. Identiquement à la route Suisse, il y a donc lieu d'intégrer la problématique de ces déplacements dans le cadre de sa requalification. Entre Nyon et Crassier, son tracé coïncide avec celui de la voie verte planifiée entre Divonne et Nyon. En parallèle à l'amélioration des liaisons MD sur les axes principaux, les cheminements le long du littoral doivent être complétés pour les déplacements de loisirs.





Renforcement des liaisons interpôles

Les liaisons MD vers les pôles et entre les pôles sont améliorées pour permettre des déplacements rapides et sûrs. Ils passent à travers les localités intermédiaires et permettent de les relier efficacement vers les centralités.

Accès au lac

La présence du lac étant une composante importante de la qualité de vie dans l'espace entre Rolle et Genève, il y a lieu de simplifier et de renforcer l'accès à ses rives en réaménageant ou en créant des passages publics pour la mobilité douce.

Compléments et sécurisation des réseaux MD dans les pôles

Les distances à parcourir dans les différents pôles régionaux et locaux sont relativement faibles et peuvent, pour une bonne part, être effectuées à vélo ou même à pied. Pour cela, il s'agit de compléter les réseaux de mobilité douce afin de les rendre encore plus sûrs et attractifs afin de mettre à disposition une réelle alternative à la voiture. Il s'agit donc de mettre en œuvre les actions suivantes :

- réorganiser globalement les réseaux urbains,
- créer, compléter ou renforcer les cheminements en site propre,
- aménager des voies protégées le long des axes routiers,
- prolonger les cheminements existants vers les nouveaux quartiers,
- assurer le franchissement d'éléments constituant des barrières pour les MD (voies ferrées, routes importantes, cours d'eau, ...).

RP 5 Développer la modération du trafic et la sécurité dans les quartiers

Propositions

Réduction des impacts dans les quartiers

Les contraintes introduites pour les véhicules automobiles dans la mise en place d'un système multimodal pourraient entraîner des reports de trafic indésirables dans les quartiers d'habitations, parfois déjà fortement sollicités. Il s'agit donc de mettre en œuvre des mesures permettant de diminuer l'impact du trafic dans les quartiers de manière à limiter les nuisances et à rendre les rues plus attractives et plus sûres pour les usagers non-motorisés, notamment des zones 30, des zones de rencontre, etc..



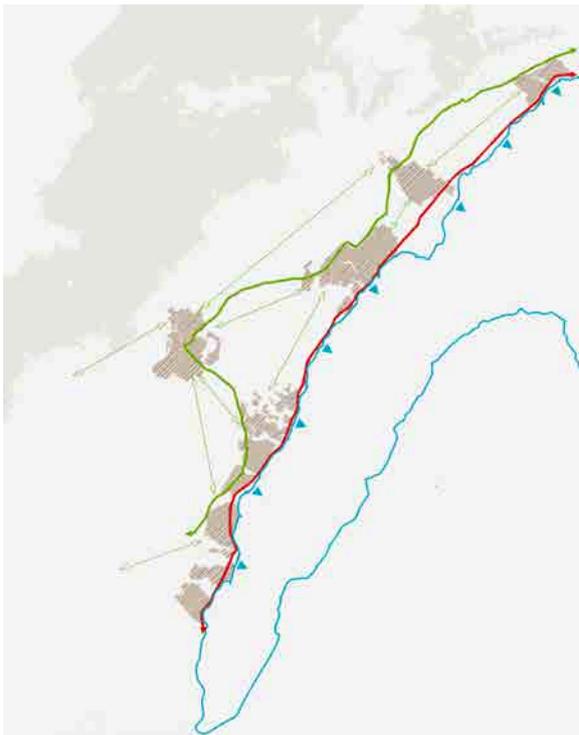
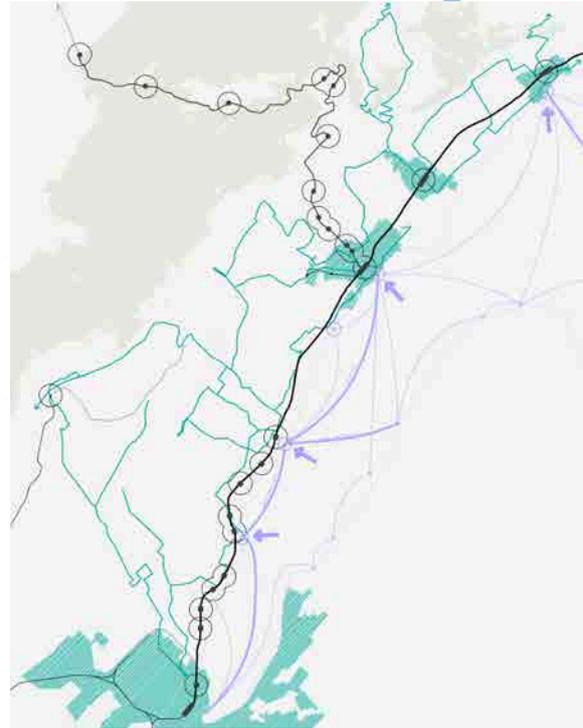
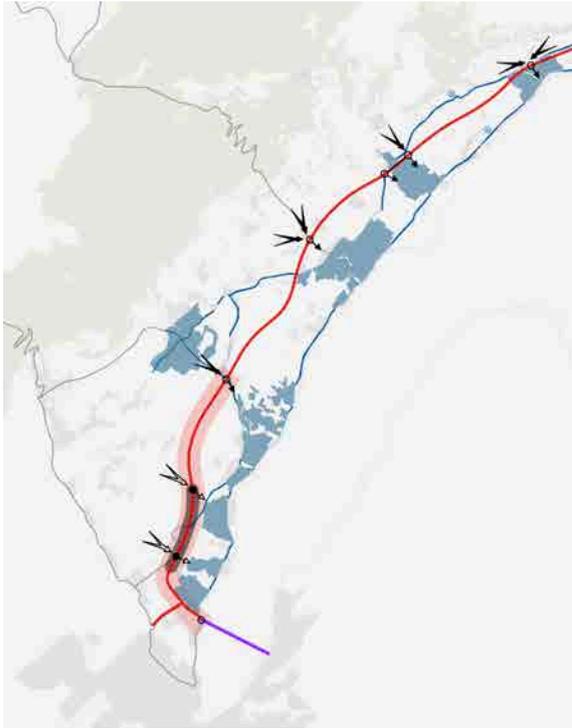


Schéma transports individuels motorisés (niveau agglo)

Schéma transports publics

Schéma mobilité douce (niveau agglo)





CONCEPT TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISE (TIM)

Légende

- | | | | |
|---|---|---|---|
|  | A1: sécurité / gestion du trafic |  | Traversée lacustre |
|  | A1 : troisième voie autoroutière |  | Requalification de la route Suisse |
|  | Réaménagement des jonctions
Capacités / Transversalité TP/MD |  | Intégration / requalification de la route de l'Etraz |
|  | Eclatement de la jonction de Gland |  | Requalification des pénétrantes urbaines et des
traversées de localités / tranquillisation des quartiers |
|  | Création d'une nouvelle jonction autoroutière |  | Rabattement des bassins versants sur les jonctions |
|  | Réorganisation de l'échangeur de Vengeron | | |

CONCEPT MOBILITE DOUCE (MD)

Légende

- | | |
|---|---|
|  | Amélioration des liaisons longitudinales |
|  | Continuité MD le long du littoral |
|  | Liaisons interpôles |
|  | Accès au Lac |
|  | Compléments / sécurité dans les quartiers |

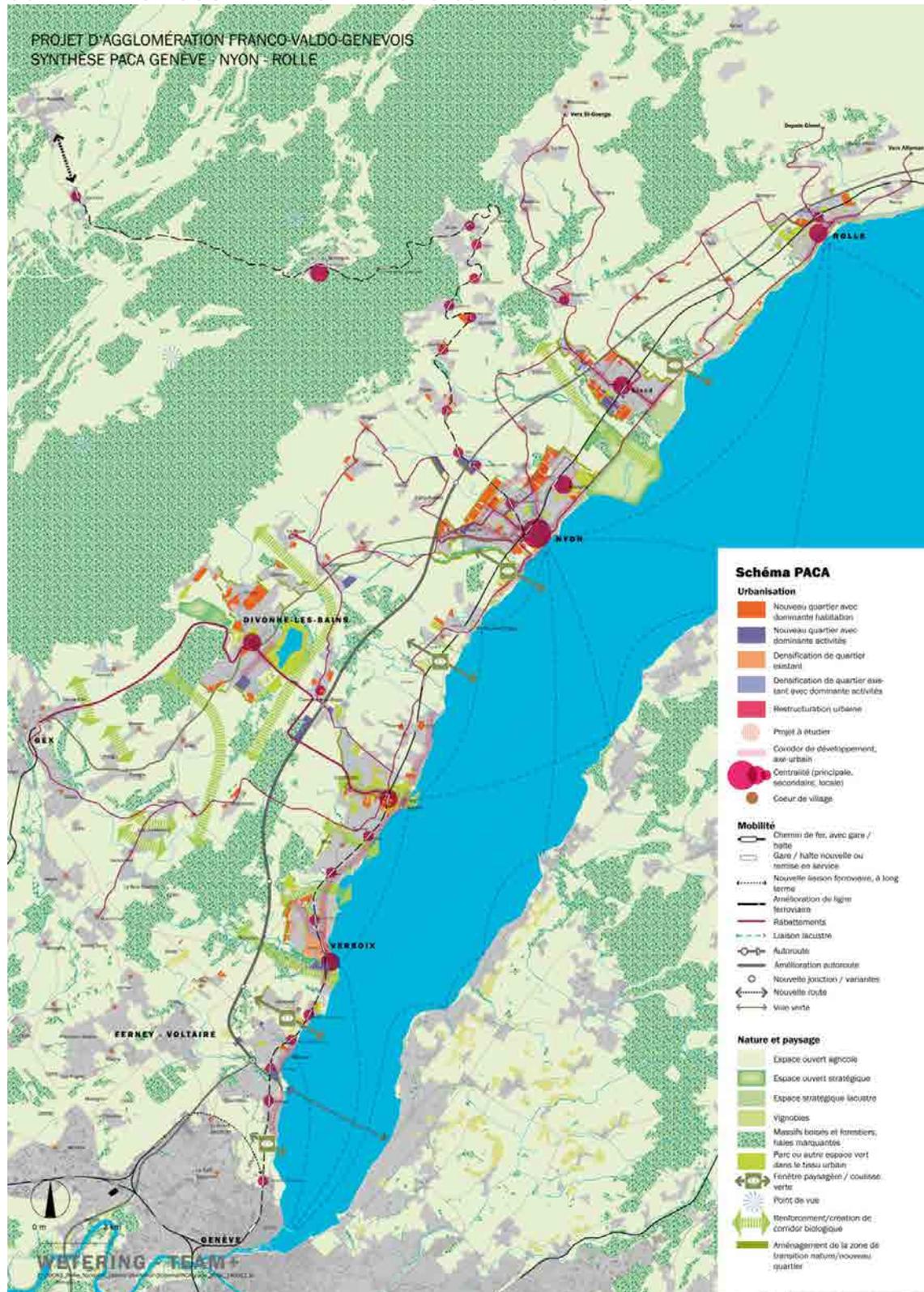
CONCEPT TRANSPORTS PUBLICS (TP)

Légende

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  | Renforcement de la capacité de la ligne
Lausanne-Genève |  | Réorganisation des rabattements TP sur les pôles
régionaux et locaux |
|  | Renforcement de la capacité de la ligne NSICM |  | Renforcement des réseaux de transports publics
urbains |
|  | Prolongement de la ligne NSICM > Morez |  | Lignes lacustre à renforcer |
|  | Amélioration de la qualité des interfaces et de leur
accessibilité. Création d'installations de parcage
adéquates (P+R, B+R) | | |



SCHEMA PACA COORDINATION PAYSAGE/URBANISATION/MOBILITE



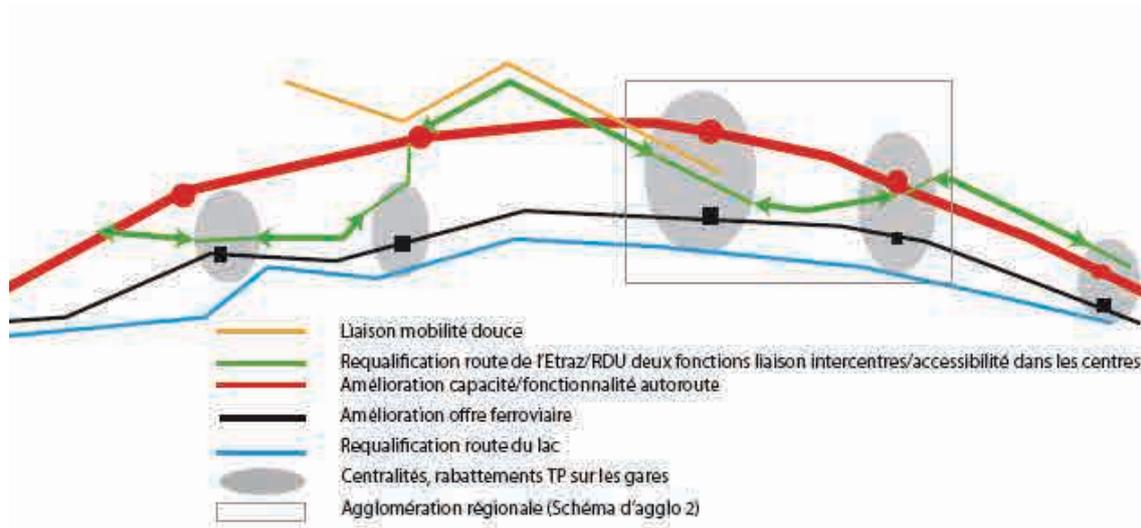
Fiches PSD

3. Mesures

La logique territoriale d'organisation par transversalité et bassin versant est retranscrite dans l'organisation des mesures.

Les mesures transversales

La liste des mesures transversales contient l'ensemble des mesures à l'échelle de tout le territoire du PACA Genève-Rolle, voire de l'agglomération FVG.



Mesures transversales du PACA Genève Rolle, les axes structurants

Ci-dessous la liste des mesures concernant ces grandes infrastructures, les calendriers, l'articulation avec le Projet d'agglomération dans son ensemble, sont gérées par le schéma d'agglomération 2^{ème} génération.

- Amélioration de la capacité de la ligne RER Coppet - Genève 1^{ère} étape: création de deux points de croisements (en cours) et suite de l'amélioration de la capacité RE Lausanne-Genève.
- Création d'une nouvelle interface rail-route sur la Côte.
- Rabattements TP sur les gares, franchissement des jonctions pour les bus, mesures d'accompagnement (en cours pour une mise en service en 2012, aménagements par étape dès 2013).
- Amélioration de capacité de la ligne ferroviaire Nyon - St-Cergue - Morez : création et transformation de haltes, nouveau tronçon de doubles voies (1/4 h à Saint-Cergue par étape).
- Elargissement à 2x3 voies du tronçon Coppet – Vengeron puis du tronçon Coppet-Nyon
- Requalification de la Route du lac RC1 1^{ère} étape: tronçon Versoix et canton de Mies-Founex (en cours) et 2^e étape tronçons Bellevue-Genthod et Founex-Perroy (par tranche)

- Route de distribution urbaine de Nyon (route de l'Etraz) 1ère étape: tronçon Eysins – NStCM (en cours) et RDU 2ème étape franchissement du NStCM en milieu urbain et Route de l'Etraz à Prangins.
- Voie mobilité douce Divonne/Nyon.

Les mesures par Projets stratégique de développement (PSD)

Les projets stratégiques de développement (PSD) constituent des périmètres opérationnels pour la mise en œuvre des principales options et mesures du projet d'agglomération. Ils concernent les espaces porteurs d'enjeux de première importance. Plusieurs projets et sites stratégiques y sont développés et concourent au développement coordonné du PAFVG.

- 1 PSD Versoix
- 2 PSD Divonne
- 3 PSD Coppet - Commugny
- 4 PSD Nyon-Eysins-Prangins
- 5 PSD Gland-Vich
- 6 PSD Rolle - Mont-sur-Rolle

Dans les périmètres des PSD différents projets de nature différente mais complémentaire contribuent à la qualité de fonctionnement et de cadre de vie, soit :

Projets site stratégique

Les sites stratégiques pointent les secteurs à fort potentiel de développement socioéconomique pour lesquels des planifications et des réalisations sont prévues à court et moyen terme.

Deux types de site stratégiques sont définis : les sites desservis directement par des transports publics performants, en l'occurrence la ligne CFF Lausanne-Genève. *Ce sont les secteurs gares*, pôles de développement mixte activités/habitat/espaces publics, lieu du rabattement des transports publics ; les sites stratégiques de développement de quartiers mixtes d'importance locale ou régionale, articulés autour d'une infrastructure routière structurante dont l'enjeu est d'accompagner le développement urbain.

Le management de projet pour les sites stratégiques, approche intégrée entre aménagement, économie, besoins sociaux et culturels doit prévaloir dans l'organisation de projet. Un groupe d'accompagnement regroupant les acteurs de la vie politique et civile doit se constituer en parallèle des études techniques

Projets développement/renouvellement des quartiers

Il s'agit des projets urbains, paysagers et de mobilité qui participent au développement harmonieux du centre dans son ensemble.

Projets environnementaux

Les éléments de renforcement de la structure paysagère. Les éléments de développement des milieux naturels urbains et périurbains.

Projets espace-rue et espace public

Renforcement de l'identité, de la centralité, rééquilibrage des usages de la rue, valorisation des espaces publics.

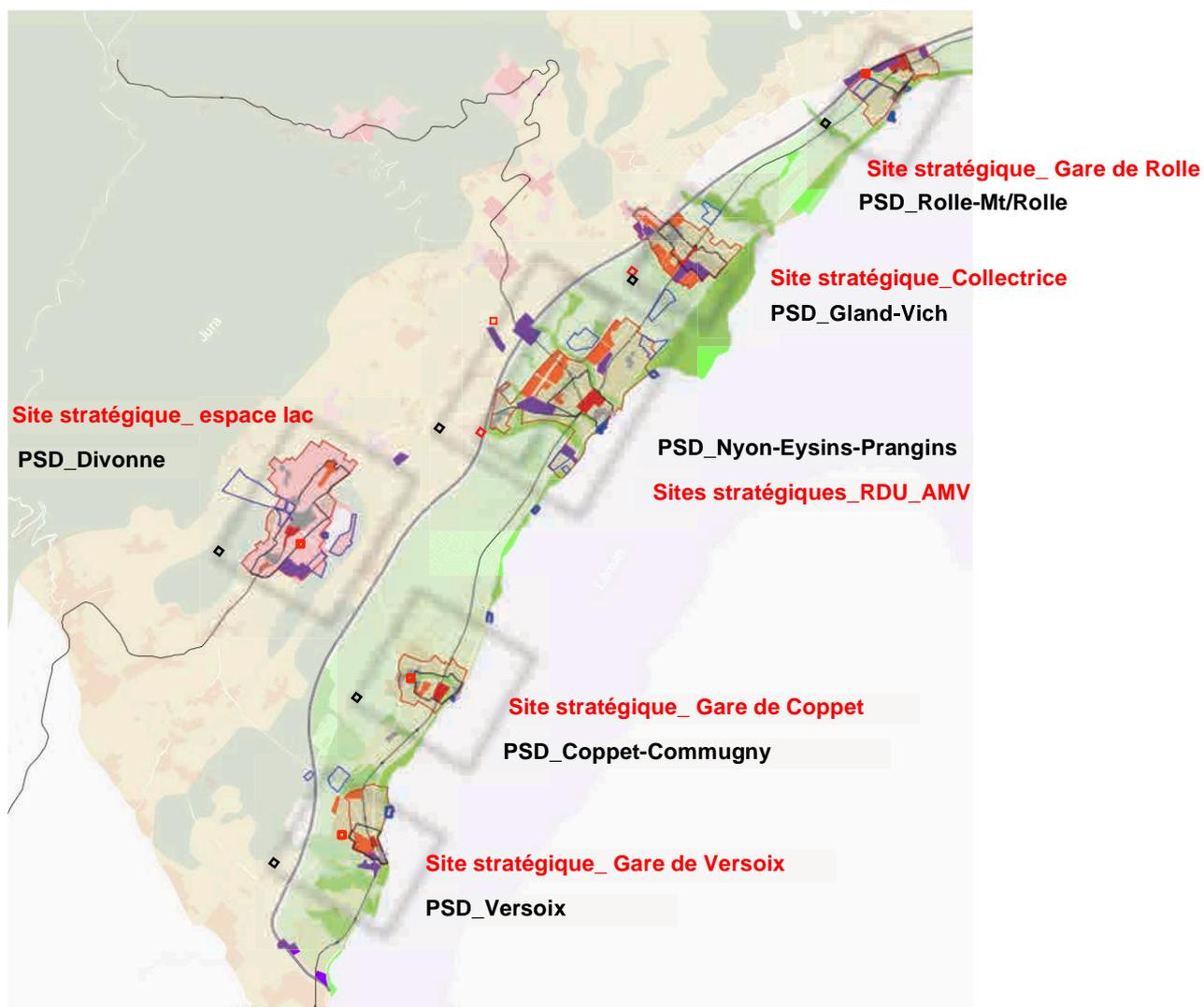
Liste des mesures proposées (calendrier 2015-2018 et 2019-2022)

Enjeux de développement complémentaires

D'autres lieux, les haltes du Nyon-Saint-Cergue, constituent des enjeux complémentaires à long terme de par leur bonne desserte ferroviaire RER. L'accessibilité en transports publics aux stations du Jura, enjeu touristique non négligeable pour une station comme les Rousses très fréquentée. Mies et Tannay à très long terme peuvent aussi densifier près de leurs gares.

- 7 Haltes RER et NStCM
- 8 Prolongement du NStCM La Cure-Les Rousses

PSD PACA Genève-Rolle



PSD - Versoix

Enjeux

- Renforcer et caractériser les centralités urbaines
- Organiser le renouvellement et la densification des quartiers
- Définir le renouvellement du quartier des Colombières
- Mettre en place une stratégie d'équilibrage emplois-habitats

Centre local d'agglomération

Gare RER

Emplois : triangle Ecologia-Observatoire-Cern, quartiers Scie et Molard

Loisirs : littoral lémanique

I Projet site stratégique_Gare de Versoix

1. Réorganisation de la plateforme multimodale et des accessibilités modes doux.
Elargissement de la notion de centre autour de la gare.

II Projets développement/renouvellement de quartiers

2. Développement du quartier « Chez Pellissier »
3. Développement du quartier « Grand Champs »
4. Renouvellement du quartier des « Colombières »
5. Renouvellement du quartier du « Molard »
6. Renouvellement du quartier de « la Scie »

Activités, nouvelle route entre la route Suisse et la route des Moulins par le chemin de la Scie

Renouvellement en zone d'activités

7. Reconversion du terrain de l'entreprise Favarger

Mutation à long terme en quartier mixte, renouvellement en zone d'activités, enjeux paysagers

III Projets environnementaux

7. Réaménagement du site des forains le long de la Versoix (échange de terrain)
8. Extension du Parc de Choiseul sur la parcelle annexe à la plage
9. renforcement du réseau d'espaces publics et du canal de la Versoix
10. Mesures d'accompagnement paysage sur la rte de l'Etraz le long de la frange urbaine
11. Mise en valeur et création d'accès au bord du Lac

IV Projets espace rue et espace public

12. Requalification de la route Suisse, confirmer son rôle de rue urbaine structurante / traversée de Versoix



- | | |
|---|---|
|  zone à bâtir |  activités |
|  noyau ancien |  extension court terme |
|  périmètre centre (VD) |  extension moyen terme |
|  centralité |  extension long terme |
|  secteur gare |  équipement public |
|  limite de développement |  élément rayonnant |

13. Qualification de la route de l'Etraz, définir son rôle de rue urbaine structurante / Limite de l'urbanisation

14. Port de Versoix, mise en valeur du site et connexions TP / MD à améliorer et à mettre en place

V Mesures

La liste correspond aux infrastructures nécessaires au développement. La priorisation et les calendriers sont gérés dans le cadre du Schéma d'agglomération 2^{ème} génération.

- P+R aux Tuileries
- Plateforme intermodale gares de Versoix et Pont Ceard
- Amélioration accessibilité MD aux gares Versoix et Pont Ceard, création de B+R
- Voie verte le long du canal de la Versoix
- Création réseau MD à Versoix (Molard - Papèterie, passerelle)
- Requalification du réseau routier Prolongement du chemin de la Scie



Divonne-les-Bains

Enjeux

- Renforcer et caractériser les centralités urbaines
- Développer de nouveaux quartiers et organiser le renouvellement urbain
- Définir le renouvellement du quartier de l'ancienne Gare de Divonne-les-Bains
- Mettre en place une stratégie pour le secteur « Chadrierie »

Centre local d'agglomération

Habitat : réseau TP à développer

Emplois : tourisme

Loisirs : Lac de Divonne-les-Bains, Château de Divonne-les-Bains, Thermes, Casino. Golf, etc

I Projet site stratégique Valorisation de l'espace du lac

1. Mise en valeur de l'espace public et paysager autour du Lac de Divonne-les-Bains et renforcement des services liés au tourisme afin de créer un pôle de référence autour des bains.

II Projets développement/renouvellement de quartiers

2. Développement du quartier « Poisan-Source »

3. Développement du quartier « Les Tates »

4. Développement du quartier « Chadrierie »

Préservation d'un corridor vert entre « Champanet-Chadrierie-Abergement » (?)

III Projets environnementaux

5. Valorisation et création d'un ensemble de parcs public le long des coulées vertes de La Versoix et de la Divonne

6. Création d'un parc public dans le quartier de l'ancienne Gare de Divonne-les-Bains et développement de la voie verte Divonne-Nyon

7. Création d'un corridor vert entre Divonne-les-Bains et Vésennex (Champanet-Chadrierie-Abergement)

IV Projets espace rue et espace public

8. Qualification de l'axe rue Arbère – rue Voltaire – Grand rue – rue de Lausanne

Confirmer son rôle de rue urbaine structurante / traversée de Divonne-les-Bains d'Est en Ouest

9. Qualification de la l'axe route de Genève – route de Gex

Définir son rôle rue urbaine structurante / traversée de Divonne-les-Bains de Nord en Sud



- | | |
|---|---|
|  zone à bâtir |  activités |
|  noyau ancien |  extension court terme |
|  périmètre centre (VD) |  extension moyen terme |
|  centralité |  extension long terme |
|  secteur gare |  équipement public |
|  limite de développement |  élément rayonnant |

Coppet – Commugny

Enjeux

- **Organiser le développement socioéconomique autour de la Gare de Coppet**
- **Travailler sur la liaison entre les bourgs de Coppet et de Commugny**
- **Pacifier la traversée du bourg de Coppet**
- **Développer les nouveaux quartiers en lien avec leur typologie paysagère (cf. Schéma directeur de Terre Sainte)**
- **Organiser le renouvellement et la densification du tissu villas à long terme**

Centre local PAFVG (centre régional PDRN-PDCn)

Patrimoine historique et paysager de grande importance

Gare RE et RER

Loisirs : littoral lémanique, Château de Coppet

Un schéma directeur intercommunal de Terre Sainte SDTS (en cours d'approbation) chapeaute le développement de la région.

I **Projet site stratégique Gare de Coppet**

Ce site est répertorié dans les sites d'intérêt stratégique pour la politique des pôles de développement (PPDE) cantonal et d'agglomération. Un groupe de concertation est organisé autour d'ateliers qui accompagnent le développement des projets.

a) Projet ferroviaire 2030

Les emprises foncières nécessaires au développement du réseau CFF pour les 20 prochaines années (comprenant l'amélioration du passage sous voie est et la construction d'un nouveau à l'ouest).

(Groupe de travail CFF/Régionyon/Communes en annexe la fiche complète, plan détaillé disponible)

b) Projet Transports publics

Le programme de réorganisation des transports publics en rabattement sur la gare de Coppet (mise en œuvre exploitation 2012 en coordination avec l'amélioration de l'offre CFF, travaux d'aménagement en 2 étapes 2014, 2015).

Le franchissement des jonctions A1 pour les bus, travaux prévus en 2015.

Le programme de mesures d'accompagnement par bassin versant (stationnement, accessibilité MD) en 2 étapes 2014-2015).

c) Projet développement socioéconomique

Renforcer Coppet comme pôle culturel en synergie avec la présence d'institutions actives dans les domaines artistiques et de l'esprit de l'Europe (Centre européen de la culture, International Menuhin Music Academy...). Etude de positionnement en cours.

d) Projet d'aménagement

Projet AT/AF, faisabilité Route de desserte des nouveaux quartiers

1. Quartier de la gare à Coppet et plateforme intermodale

Projet d'aménagement de nouveaux quartiers (env. 2000 habitants/emplois à terme) sur les secteurs sud et nord de la gare (PDL en cours, études foncières et de faisabilité foncier AF/AT réalisées)

2. Quartier « En la fin » à Commugny

Projet d'aménagement d'un nouveau quartier (mixité à priorité habitat 750 habitants/50 emplois) au nord de la gare de Coppet (Plan directeur localisé et 1^{er} PPA, en cours).

II Projets environnementaux

3. Création d'un parc public du Château (PDL Gare)

4. Maintien de la clairière agricole (PDL en la Fin) et des fenêtres paysagères (PDL Gare)

5. Couloir biologique et voie verte le long de La Doye et du Grenier entre Coppet et Commugny

III Projets espace rue et espace public

6. Penser la liaison entre les bourgs de Coppet et Commugny (espaces publics, paysagers et d'usage, modes doux), création d'une centralité Coppet-Commugny

7. Requalification de la route Suisse (mesure aggro 52.1)

Confirmer son rôle de rue urbaine structurante / traversée de Coppet et espaces publics riverains, pacifier la traversée du bourg.

8. Mise en valeur de l'espace public du port de Coppet

IV Mesures

La liste correspond aux infrastructures nécessaires au développement. La priorisation et les calendriers sont gérés dans le cadre du Schéma d'agglomération 2^{ème} génération.

- Requalification réseau routier (traversée du bourg, rue des murs)
- Aménagement de la jonction A1 de Coppet (long terme)
- Amélioration de l'accessibilité MD à la Gare (2 passages sous voies est et ouest)
- Plateforme multimodale de la gare et création de station vélos
- Construction de la route de desserte du pôle de développement Gare de Coppet





- | | | | |
|---|-------------------------|---|-----------------------|
|  | zone à bâtir |  | activités |
|  | noyau ancien |  | extension court terme |
|  | périmètre centre (VD) |  | extension moyen terme |
|  | centralité |  | extension long terme |
|  | secteur gare |  | équipement public |
|  | limite de développement |  | élément rayonnant |

Nyon - Eysins - Prangins

Enjeux

- Développer la centralité autour de la gare, quartiers mixtes et plateforme intermodale
- Mettre en œuvre le développement autour de la route de l'Etraz (RDU)
- Coordonner avec la centralité Gland-Vich le développement socioéconomique et d'infrastructures.

Centre régional PAFVG (centre cantonal PDRN-PDCn)

Gare RE et NStCMLoisirs : littoral lémanique, Châteaux de Nyon et de Prangins

Un schéma directeur intercommunal de l'agglomération nyonnaise (SDAN) approuvé en 2006 chapeaute tous les projets de ce centre régional.

I Projet site stratégique Gare de Nyon

Ce site est répertorié dans les sites d'intérêt stratégique pour la politique des pôles de développement (PPDE) cantonal et d'agglo.

a) *Projet ferroviaire 2030*

Les emprises foncières nécessaires au développement du réseau CFF pour les 20 prochaines années (comprenant la création de deux passages sous voies MD et un passage véhicule est). (groupe de travail CFF/Régionyon/Communes, voir fiche annexe, plan détaillé disponible)

b) *Projet Transports publics*

Le programme de réorganisation des transports publics en rabattement sur la gare de Nyon et en coordination avec les transports urbains (mise en œuvre exploitation 2012, travaux d'aménagement en 2 étapes 2014, 2015).

Assainissement de la jonction A1, travaux prévus en 2015.

Programme de mesures d'accompagnement par bassin versant (stationnement, accessibilité MD) en 2 étapes 2014-2015).

L'amélioration du cadencement du NStCM (1^{ère} étape 1/4h jusqu'à Genolier) fait partie du programme.

c) *Projets d'aménagement*

Réorganisation de la place de la gare nord et sud en lien avec la réorganisation des transports publics urbains et régionaux (projet en cours) en lien avec la nouvelle liaison routière Prélaz-Marchandise permettant d'éliminer le transit devant la gare.

1. Nouveau quartier mixte du « Martinet » au nord de la gare (PQ en cours)

I **Projet site stratégique RDU Eysins-Nyon-Prangins**

Création d'une urbanité partagée et différenciée entre les trois communes le long de l'axe de la RDU. Ce site est répertorié dans les sites d'intérêt stratégique pour la politique des pôles de développement (PPDE) cantonal et d'agglo.

a) Projet de développement socioéconomique

Nyon-Gland-Prangins comme milieu favorable à l'implantation d'institutions et d'entreprises liées aux sciences de la vie, bénéficiant du rayonnement du centre fédéral de recherche l'Agroscope-Wädenswil, Edwards Lifesciences...

b) Projet foncier

La société d'acquisition foncière régionale SOFREN opère pour le compte des communes afin de mettre à disposition les terrains et relocaliser partiellement ceux d'Agroscope Changins.

c) Projets d'aménagement

2. Développement du quartier « La Petite Prairie » (PQ en force)
3. Renouvellement/développement du quartier « En Gravette » (modification PQ en cours)
4. Renouvellement/développement du quartier de « La Vuilletaz »
5. Développement du quartier « Petit Prangins »
6. Développement du secteur d'activité de Eysins (Terre Bonne en cours)

I **Projet site stratégique Secteur d'activité AMV**

7. Le site de Asse-Mondre-Vuarpillière est répertorié dans les sites d'intérêt stratégique pour la politique des pôles de développement (PPDE). Desservi par le NStCM. A développer dans le cadre de la réflexion autour du Schéma de l'agglomération nyonnaise (SDAN)

Activités tertiaires et artisanales à organiser (étude en démarrage)

II **Projets de développement/renouvellement de quartiers**

8. Développement des quartiers « Marrens-Couchant et Clémenty » (PQ en cours)
9. Développement zone d'équipement sportifs et de mobilité de Colovrex

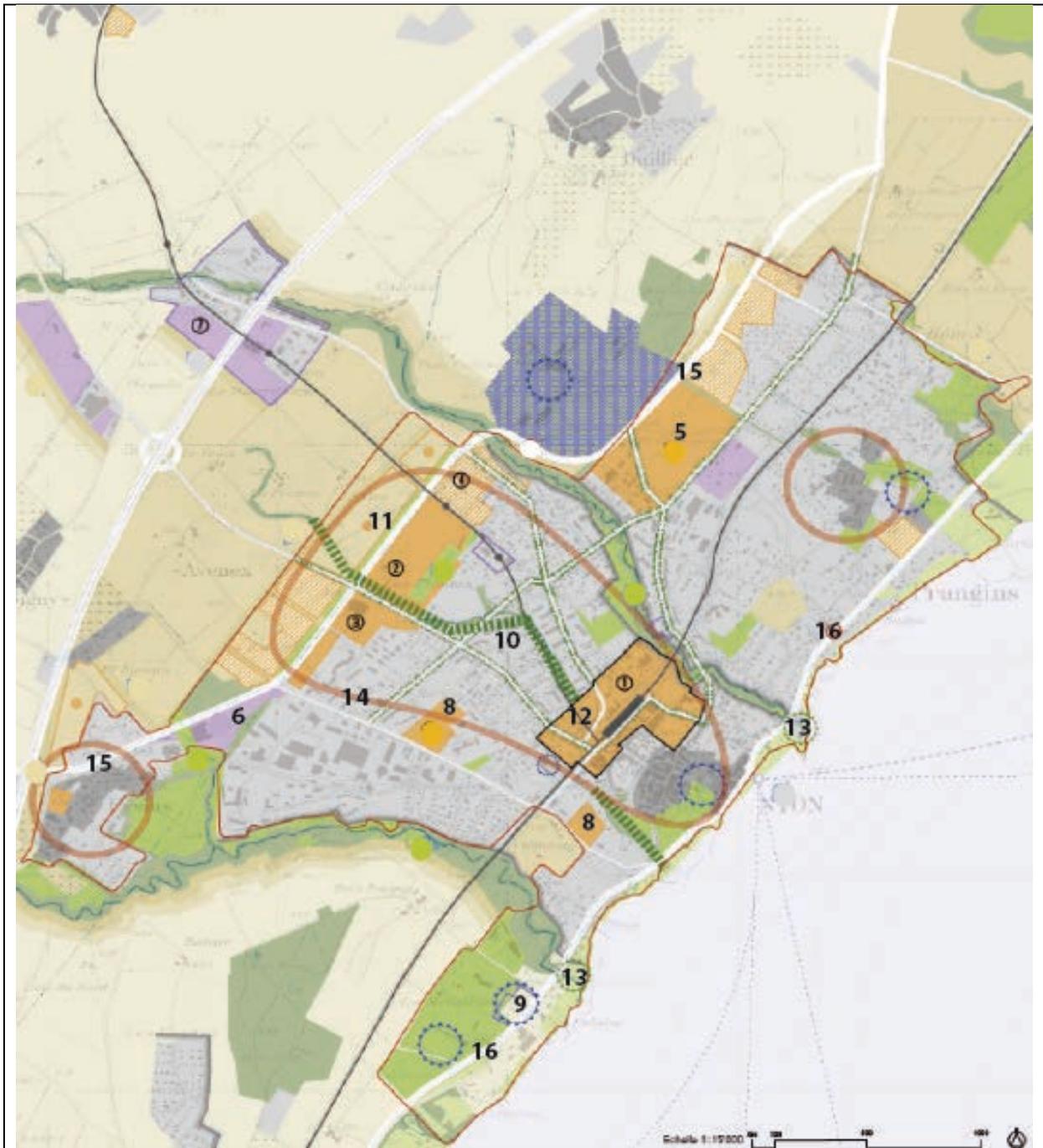
III **Projets environnementaux**

10. Voie verte et réseau écologique en milieu urbain le long du Cossy
11. Voie verte entre Boiron-Asse et Promenthouse
12. Création d'un parc public à « Plantaz » et à « Morache »
13. Mise en valeur et création d'accès au bord du Lac, « chemin de rive » et traitement des embouchures de l'Asse et du Boiron

IV **Projets espace rue et espace public**

14. Caractériser la liaison entre le secteur gare et la RDU
15. Caractériser les centralités différenciées des communes le long de la RDU, notamment Eysins
16. Requalification de la route Suisse Grens-Colovrex-Prangins

V **Mesures**



- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| ■ zone à bâtir | ■ activités |
| ■ noyau ancien | ■ extension court terme |
| □ périmètre centre (VD) | ■ extension moyen terme |
| □ centralité | ■ extension long terme |
| □ secteur gare | ■ équipement public |
| □ limite de développement | ○ élément rayonnant |

La liste correspond aux infrastructures nécessaires au développement. La priorisation et les calendriers sont gérés dans le cadre du Schéma d'agglomération 2^{ème} génération.

- Aménagement de la jonction A1 de Nyon, sécurisation, capacité (court terme)
- Plateforme intermodale gare sud, réalisation liaison rte de Divonne - rte de St-Cergue (y c. carrefour Divonne/Cortot) et passage sous-voie Prélaz-Marchandises, ch. Du Canal, B+R et station vélo
- Accessibilité MD gare (passage sous-voies à Nyon (Viollier-Martinet) Passerelle entre Prangins et Nyon) Requalification réseau routier (rte Signy-Cortot-Morâche, rte de Divonne et Médiane)
- Réseau MD (chemin du Cossy, Etraz sud, Pré-Fleuri, Prangins-Gland)
- Réseau MD (passage sous v oie Crève-Cœur, élargissement du chemin du Cossy Liaison Gare-Clémenty-Colovray-Crans



Gland – Vich

Enjeux

- **Etendre la réflexion d'aménagement à la totalité de Gland-Vich en lien avec la problématique de la jonction autoroutière**
- **Développer le secteur gare en plateforme multimodale en lien avec les nouveaux développements**
- **Mise en oeuvre de Gland ouest**
- **Organiser, renforcer la centralité urbaine et le paysage urbain**
- **Coordonner les développements avec Nyon–Eysins-Prangins**

Centre local PAFVG (centre régional PDRN-PDCn)

Gare RELoisirs : littoral lémanique, corridor et delta de la Promenthouse

Un schéma directeur intercommunal SDGV (approuvé en 2006) chapeaute le développement de Gland-Vich ouest.

I **Projet site stratégique** Gare de Gland

Plateforme intermodale, espaces publics, en lien avec la réorganisation des transports publics urbains et régionaux (Projet gare nord en réalisation, gare sud en étude, ainsi que les passages sous voie à créer et améliorer)

a) Projet ferroviaire 2030

Emprises foncières nécessaires au développement du réseau CFF pour les 20 prochaines années (comprenant la création de deux passages sous voies) (groupe de travail CFF/Régionyon/Communes fiche en annexe et plan détaillé disponible).

b) Programme Transports publics

Le programme de réorganisation des transports publics en rabattement sur la gare de Gland et en coordination avec les transports urbains (mise en œuvre exploitation 2012, travaux d'aménagement en 2 étapes 2014, 2015).

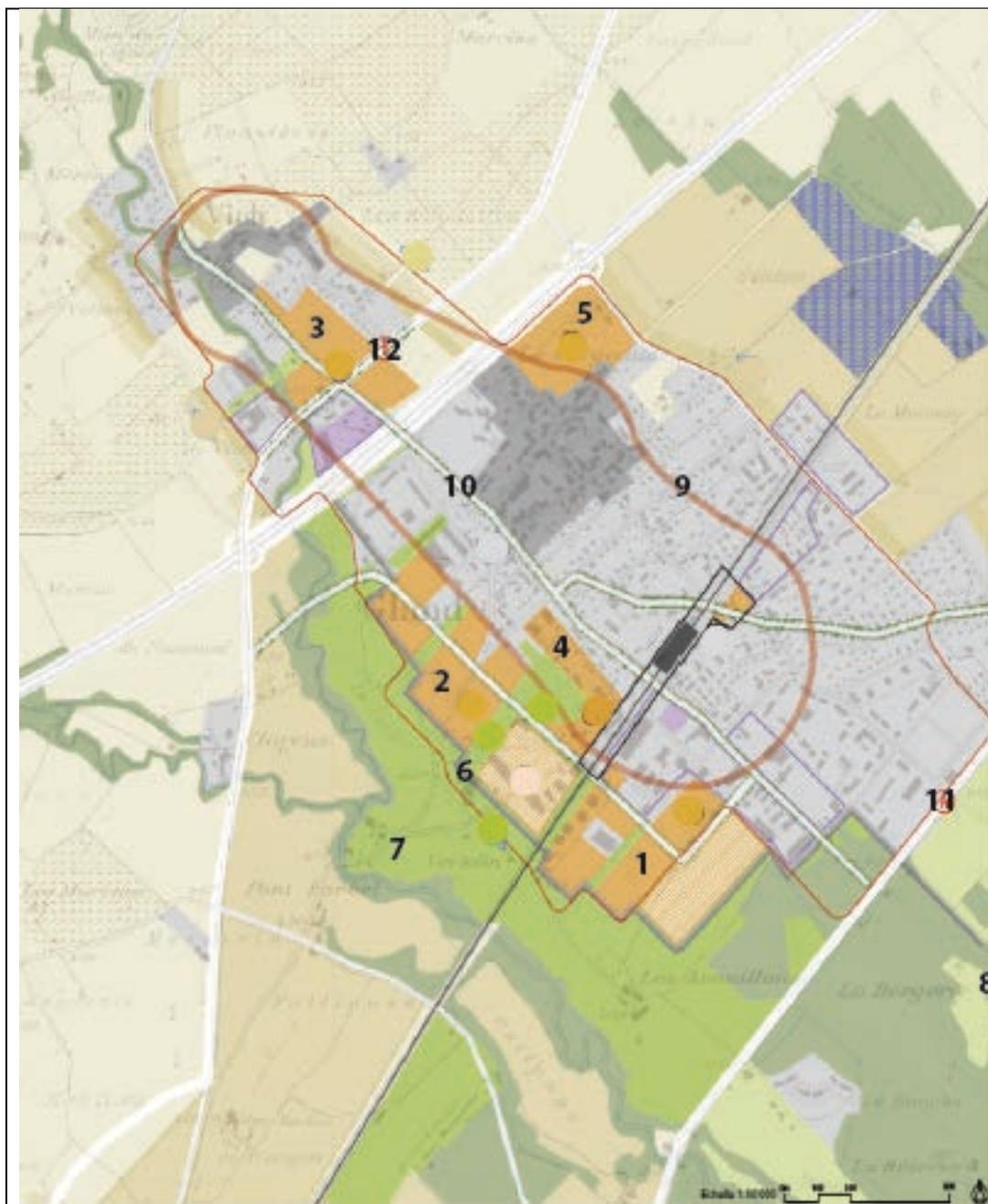
Assainissement de la jonction A1, éclatement de la jonction à long terme.

Programme de mesures d'accompagnement par bassin versant (stationnement, accessibilité MD en 2 étapes 2014-2015).

I **Projet site stratégique** Quartiers collectrice Gland-ouest

a) Développement socioéconomique

Site de développement de nouveaux lieux de vie mixtes, 5'000 habitants/emplois. Ce site est aussi répertorié dans les sites d'intérêt pour la politique des pôles de développement (PPDE).



- | | |
|---|---|
|  zone à bâtir |  activités |
|  noyau ancien |  extension court terme |
|  périmètre centre (VD) |  extension moyen terme |
|  centralité |  extension long terme |
|  secteur gare |  équipement public |
|  limite de développement |  élément rayonnant |

Nyon-Gland-Prangins comme milieu favorable à l'implantation d'institutions et d'entreprises liées aux sciences de la vie, bénéficiant du rayonnement du centre fédéral de recherche l'Agroscope-Wädenswil (Edwards Lifesciences...)

b) Projets d'aménagement

Projet AT/AF, faisabilité route de desserte la Collectrice1. Développement du quartier des « Avouillons »

2. Développement du quartier « Grand Champs »
3. Développement du quartier « Vich »
4. Renouvellement du quartier « la Combaz » (PPA en cours)

c) Problématique rail-route

Reconversion du terrain de la Ballastière (étude en cours)

Coexistence exploitation et développement à court et moyen terme

II Projets développement/renouvellement de quartiers

5. Développement du quartier « Communet Borgeaud » (réalisation en cours)

III Projets environnementaux

6. Valorisation et création d'un ensemble de parcs public (dans le cadre du SD)
7. Promenthouse (corridor biologique) et parcours des Toblerones
8. Mise en valeur et création d'accès au bord du Lac (projet de pontoir)

IV Projets espace rue et espace public

9. Centralité urbaine Gland-Vich à renforcer, réflexion sur l'entier de l'intercommunalité
10. Renforcement du réseau d'espace public, espace rue du Mont-Blanc
11. Requalification de la route Suisse
12. Qualification de la route de l'Etraz

V Mesures

La liste correspond aux infrastructures nécessaires au développement. La priorisation et les calendriers sont gérés dans le cadre du Schéma d'agglomération 2^{ème} génération.

- Construction de la collectrice ouest de Gland (desserte nouveaux quartiers, accès pour les transports publics et la mobilité douce)
- Requalification et réorganisation réseau (av. du Mont-Blanc et traversée de Vich)
- Plateforme intermodale gare de Gland (amélioration de l'interface Gare), création d'un B+R
- Accessibilité modes doux à la gare, passage est (en cours) et ouest.
- Axe TP fort Nyon-Gland- médiane et pont Farbel MD
- Eclatement de la jonction A1 de Gland



Rolle – Mont-sur-Rolle

Enjeux

- Développer la zone gare quartier mixte et plateforme intermodale
- Connexions modes doux inter quartiers
- Etendre la notion de centralité entre le nouveau quartier gare et la ville historique

Centre local PAFVG (centre régional PDRN-PDCn)

Gare RE

I Projet site stratégique_Gare de Rolle

Ce site est répertorié dans les sites d'intérêt pour la politique des pôles de développement (PPDE) aggro, cantonal. L'éventuelle relocalisation de l'entreprise Schenk sise au nord de la gare, ainsi que le déplacement de la bretelle d'accès A1 et la requalification de la plateforme multimodale de la gare, donnerait l'opportunité de développer de nouveaux quartiers mixtes autour de la gare.

a) *Projet ferroviaire 2030*

Emprises foncières nécessaires au développement du réseau CFF pour les 20 prochaines années (comprenant l'amélioration de deux passages sous voies : Avenue de la gare et Jolimont.) (groupe de travail CFF/Régionyon/Communes, fiche en annexe et plan détaillé disponible).

B) *Programme Transports publics*

Le programme de réorganisation des transports publics en rabattement sur la gare de Rolle et mesures d'accompagnement est en cours, coordination avec le green bus (mise en œuvre exploitation 2012, travaux d'aménagement par étapes).

c) *Projet de développement socioéconomique*

Equilibre entre artisanat et tertiaire, favoriser le maintien des activités artisanales (savoir-faire liés au lac, chantier naval, spécialiste bois, conception bateau... et patrimoine lié à la vigne Schenk, Hammel...)

d) *Projets d'aménagement*

1. Renouveau et densification de la zone de la gare de Rolle.

Périmètre du secteur stratégique englobant les quartiers à renouveler (nord de la gare jusqu'à l'A1), les quartiers à requalifier et densifier (Au Closel et sud de la gare), les quartiers à développer par Plan de quartier (Les Vignes) et à développer (parcelle de la Bigaire).

II Projets développement/renouveau de quartiers

2. Renforcer les quartiers existants (Sous-Bellefontaine et Vernes, Grandes-Buttes/Jardins)
3. Densifier et réorganiser les quartiers largement bâtis à l'intérieur du périmètre du centre

III Projets environnementaux

4. Centralité et liaison MD entre secteur gare et bourg historique
5. Voie verte de la Bigaire et du Famolens, valorisation et création d'un ensemble d'espaces public le long de la Biguire et du ruisseau de la Famolens, « colonne vertbrale verte » devant connecter tous les quartiers.
6. Préserver les espaces verts non-bâtis, le parc de l'Ermitage (parc public de loisirs) et le sud du secteur des Vignes (parc de quartier pour l'est de Rolle)

IV Projets espace rue et espace public

7. Requalification de la route suisse, traversée de Rolle (projet en cours), connections avec les autres tronçons (entrées est et ouest)
8. Port (jardin anglais) et château de Rolle mise en valeur du site, requalification des espaces publics.

V Mesures

La liste correspond aux infrastructures nécessaires au développement. La priorisation et les calendriers sont gérés dans le cadre du Schéma d'agglomération 2^{ème} génération.

- Plateforme intermodale gare de Rolle (amélioration de l'interface Gare) et création d'un B+R
- Accessibilité MD à la gare (amélioration 2 sous-voies, liaison de la Biguire, passerelle MD Rupalet)





- | | |
|---------------------------|-------------------------|
| ■ zone à bâtir | ■ activités |
| ■ noyau ancien | ■ extension court terme |
| ▭ périmètre centre (VD) | ■ extension moyen terme |
| ▭ centralité | ■ extension long terme |
| ▭ secteur gare | ■ équipement public |
| ▭ limite de développement | ○ élément rayonnant |

7 Haltes RER et du NStCM

Enjeux

- Densifier autour des haltes
- Travailler les limites bâti/nature
- Améliorer les connections MD, les espaces publics de lien entre cœur de village et gare

Un Schéma directeur du NStCM précise les enjeux, les domaines de collaborations intercommunales, les moyens pour mettre en œuvre les projets.

8 Saint Cergue-La Cure- Les Rousses

Enjeux

- Monter un projet interreg pour la prolongation du NStCM jusqu'aux Rousses
- Monter une réflexion sur la coopération et le positionnement touristique transfrontalier de la région des Rousses et de Saint-Cergue

4. Données quantitatives

En 2008, on comptabilise environ 122'000 habitants sur le périmètre

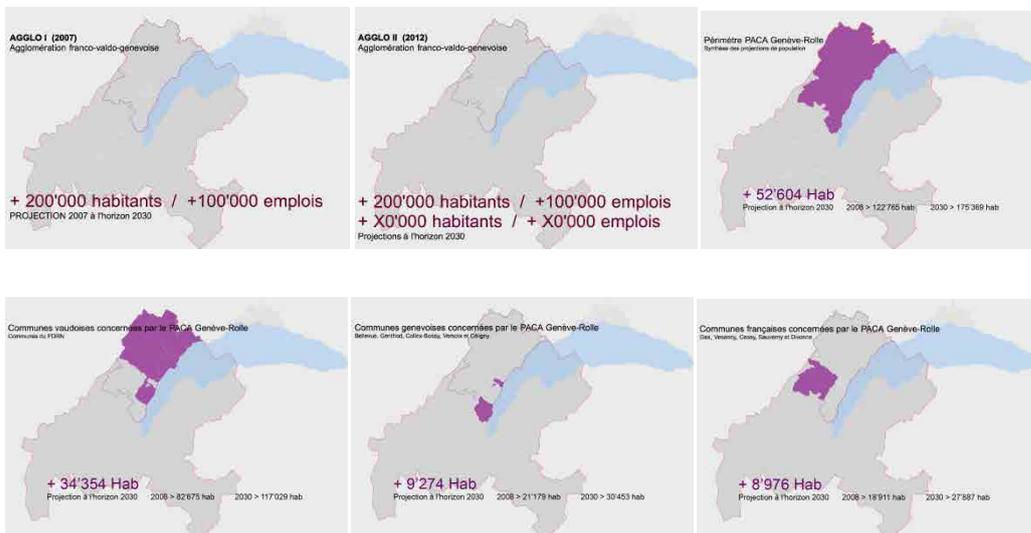
Nombre d'habitants en 2008

Commune vaudoises	82'000 habitants
Communes genevoises	21'000 habitants
Communes françaises	19'000 habitants

Pour 2030, on estime environ 52'000 habitants supplémentaires

Estimation d'habitants supplémentaires pour 2030

Commune vaudoises	34'000 habitants
Communes genevoises	9'000 habitants
Communes françaises	9'000 habitants



Calculs estimatifs du nombre d'habitants supplémentaires pour l'horizon 2030 sur les territoires

Source : données population SCRIS pour le canton de Vaud, OCSTAT pour le canton de Genève et INSEE pour le Pays de Gex et calcul de dimensionnement selon taux PDRN

Calcul estimatif du nombre d'habitants et d'emplois à localiser

Le cahier des charges du PACA définit un nombre de 29'000 habitants et 12'000 emplois supplémentaires à localiser dans les localités du littoral pour l'horizon 2030.

Le PACA, dans l'objectif de répondre aux enjeux de l'agglomération :

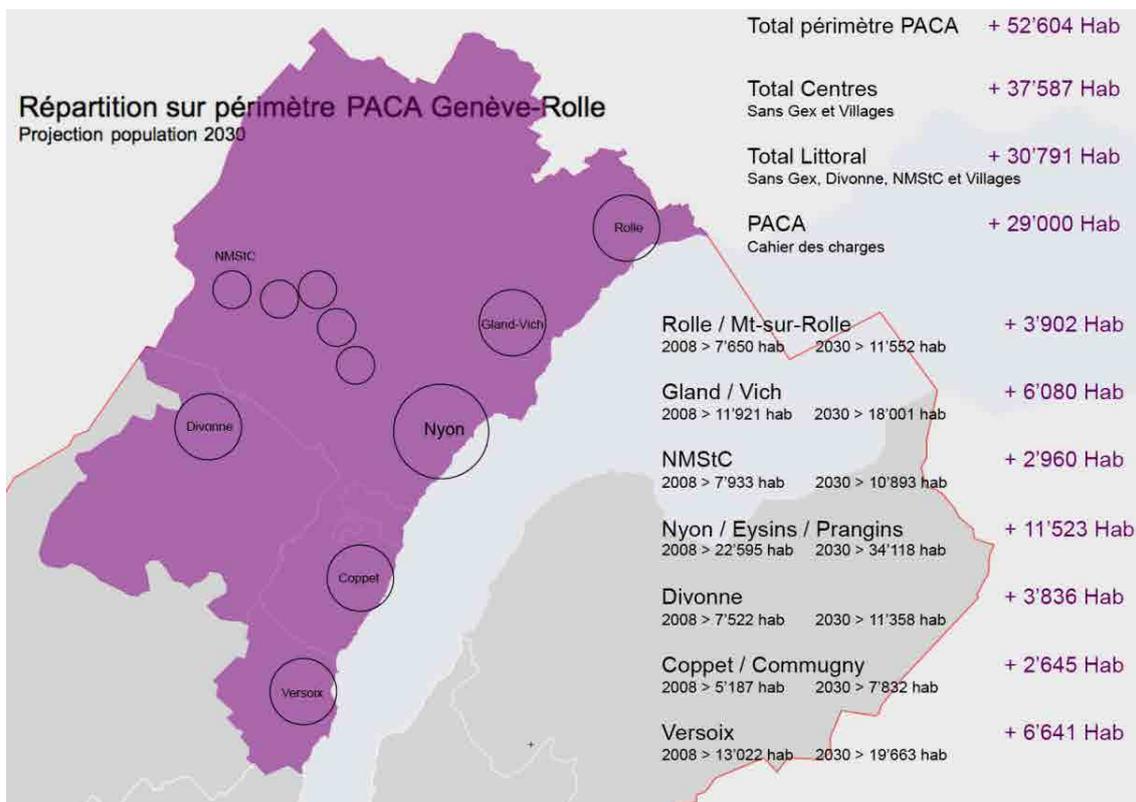
- La construction d'une agglomération « compacte, multipolaire et verte »,
- Un rééquilibrage habitants-emplois,
- et plus directement à ceux du périmètre du PACA Genève-Rolle ;
- Confirmer l'armature structurante constituée par l'axe CFF,
- Affirmer les pôles urbains compacts, à fait le choix de ;
- Hiérarchiser les développements autour de trois types d'urbanisation :

Les pôles urbains reconnus comme centre (régional, local, touristique ou d'agglomération)

Les villages localisés sur les axes de transports publics importants (RER et NStCM)

Les autres villages

- Appliquer les taux annuels en vigueur dans le PDCn du canton de Vaud sur l'ensemble du territoire du PGR, soit :
 - Un taux annuel de 1,9% pour les pôles urbains,
 - Un taux annuel de 1,3% pour les villages localisés sur les axes de transports publics,
 - Un taux annuel 1% pour les autres villages.



Calculs estimatifs du nombre d'habitants dans les pôles urbains et les villages localisés sur les axes TP pour l'horizon 2030. Pour les communes vaudoises les taux ont été appliqués à l'entier de la commune et non aux périmètres des centres, ils sont donc légèrement surévalués.

Source : données population SCRIS pour le canton de Vaud, OCSTAT pour le canton de Genève et INSEE pour le Pays de Gex et calcul de dimensionnement selon taux PDRN

Le choix d'appliquer les taux vaudois de développement aux communes genevoises et françaises du périmètre PACA a été de tester un théorique rééquilibrage entre centres et villages.

Dans le contexte de pénurie actuel de logements, il s'agit néanmoins de prendre en compte avec précaution ces calculs et de mettre en avant leur valeur « d'orientation du développement » ;

- Concentrer à court terme une offre massive dans les centres
- Initier et valoriser l'offre autour des interfaces modales
- Limiter l'offre de développement dans les villages en prenant en compte la réalité des besoins

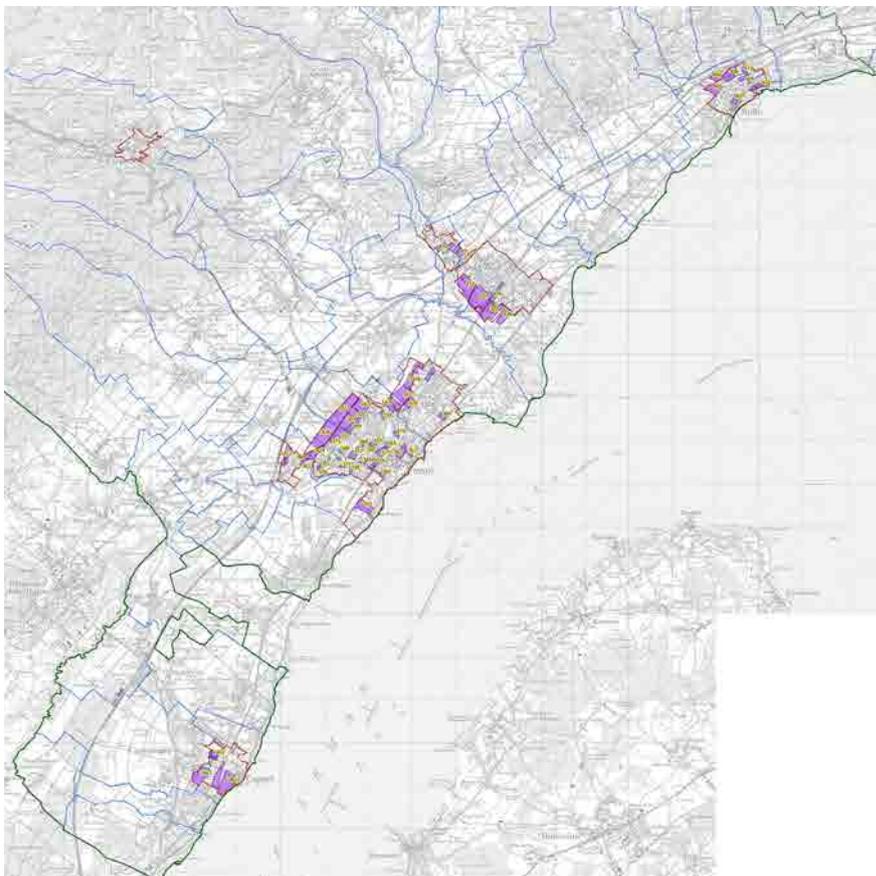
Calcul estimatif de la capacité d'accueil

Pour les communes vaudoises

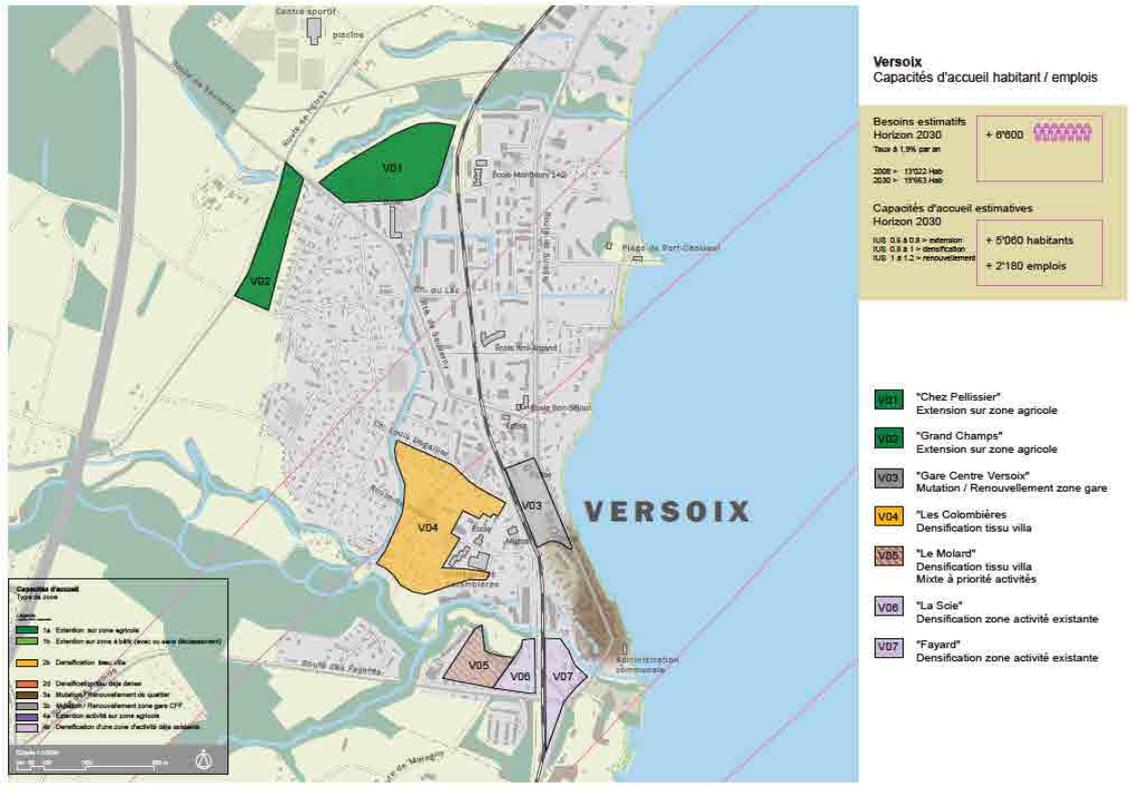
Estimation de 35'000 habitants supplémentaires, dont 25'000 dans les quatre centres et 5'000 dans les centres locaux et les haltes. Les capacités de 27'000 habitants environ dans les zones légalisées, en cours de planification et concertées dans les planifications stratégiques semblent correspondre assez bien aux projections. Par contre par centre, à part Nyon-Eysins-Prangins, il semble y avoir un déficit. Il faut préciser que les potentiels tiennent compte d'une répartition du sol entre habitants et emplois difficilement quantifiable dans les quartiers mixtes et ils ne recouvrent pas l'entier des opérations en cours dans les communes.

	Habitants	Emplois
Nyon-Eysins-Prangins	16'837	8'600
Gland-Vich	4'593	3'900
Coppet-Commugny	1'790	1'183
Rolle-Mont-sur-Rolle	2'234	380
NStCM	1'871	
	27'325	14'063

Calculs faits par le Service du développement territorial-outils MADR (Canton de Vaud)



Pour Versoix



Annexes

Acteurs des différentes études

Réorganisation des lignes de bus Régionyon

Amélioration du cadencement du NStCM

Projets ferroviaires gares District de Nyon



PACA Nyon-Saint-Cergue-Morez 2008-2009

Le collège d'experts de l'étude test était composé des personnes suivantes :

Président

Pierre Feddersen urbaniste – bureau Feddersen & Klostermann

Elus

Elisabeth Ruey-Ray Nyon

Claude Dupertuis Nyon

Colette Goetschmann Trélex

Eric Mülhemann Givrins

Jürg Hofer Genolier

Eric Morel Arzier

Cornélia Gallay Saint-Cergue

José Camelin Les Rousses

Pierre Stampfli Conseil régional

Professionnels délégués

Ronei Falvino urbaniste – Service du développement territorial

Virginie Berthollet/Thierry Merle ingénieur en transport / urbaniste - Service de la mobilité

Hubert Silvain urbaniste - Service d'urbanisme, Nyon

Karin Magnollay ingénieur en génie rural - Déléguée à la mobilité, Nyon

Pascale Roulet urbaniste - CR/Projet d'agglo

Patrick Freudiger Secrétaire du Conseil régional

Laurent Richard Secrétaire général de la CC de la station des Rousses

Frédéric Bessat urbaniste - Projet d'agglo

Experts professionnels indépendants

Xavier Fischer urbaniste - bureau Fischer & Montavon

Marc Forestier urbaniste – bureau CED Territoires et patrimoines

Philippe Gentizon ingénieur en transports - bureau RR&A

Olivier Lasserre architecte-paysagiste - bureau Paysagegestion

Richard Zaugg directeur NStCM

Les équipes

ADR architectes, Genève | CITEC, Genève | Itinera, Lausanne

Geninasca Delefortrie SA, Neuchâtel | Transitec, Lausanne | Biol conseil, Neuchâtel

Team+, Lausanne

Le comité de pilotage (COPIL) du schéma directeur réunissait les mêmes élus, les techniciens cantonaux, régionaux et de la ville de Nyon, avec la coordination de Pascale Roulet du Conseil régional.

Mandataires

Bureaux Fischer & Montavon - RR&A - Paysagegestion

Lignes directrices Nyon-Gex 2010-2011

Comité de pilotage

Paul Müller	Conseil régional du district de Nyon
Cornélia Gallay	PACA Nyon-Saint-Cergue-Morez
Pierre Stampfli	SD Terre sainte
Laurent Descombes	SD Asse et Boiron
Denis Linglin	Communauté de communes du pays de Gex
Vincent Scattolin	Commune de Divonne
Marie Joseph Dingeon	Commune de Gex

Groupe technique

Pascale Roulet Mariani (Projet d'agglomération/RégionNyon),
Sébastien Beuchet (Projet d'agglomération),
Gilles Bouvard (CC Pays de Gex)

L'équipe

Mayor, Beusch & Frei, CED conseil, VIRIDIS environnement Sàrl, CITEC ingénieurs conseils SA, ACADE Sàrl

PACA Genève-Rolle 2010-2011

La conduite et le suivi de l'étude sont assurés par un collectif composé des représentants politiques et techniques des cantons, districts et communes du littoral, de l'équipe du projet d'agglomération et des représentants des études connexes, PACA NStCM, LD Nyon-Gex.

Le comité de pilotage (COPIL)

Pierre-A. Romanens	Co-président Président du Conseil régional et Syndic de Coppet
Mark Muller	Co-président, Conseiller d'état Genève
Jean-Marc Comte	Maire de Grand Saconnex
Gérald Cretegnny	Syndic de Gland
Laurent Descombes	Municipal à Crassier et SD Asse et Boiron
Marie Joseph Dingeon	Adjointe à la commune de Gex
Claude Dupertuis	Municipal à Nyon
Cornélia Gallay	Municipale à St Cergue et PACA Nyon-StCergue-Morez
Claude Genequand	Conseiller administratif de Versoix
Elisabeth Jatton	Maire de Collex-Bossy
Denis Linglin	Vice président Communauté de communes du pays de Gex
M.-Béatrice Meriboute	Maire de Céligny
Jean-Marc Mermoud	Président de l'ACG Conseiller administratif de Prégny-Chambésy
Federico Molina	Service de la mobilité Vaud
Paul Müller	Syndic d'Eysins Conseil régional et LD Nyon-Gex
Vincent Scattolin	Adjoint à la Commune de Divonne-les-Bains
Pierre Stampfli	Syndic à Chavannes de Bogis et SD Terre Sainte
Françoise Tecon	Municipale de Rolle

Le groupe de suivi technique (GT)

Gérard Widmer	Direction générale de la mobilité de Genève
Thierry Merle	Service de la mobilité du canton de Vaud

Jacques Moglia	Direction générale de l'aménagement du territoire Genève
Ronei Falvino	Service du développement territorial du canton de Vaud
Patrick Freudiger	Conseil régional du district de Nyon
Christophe Kobler	Service de l'urbanisme de Versoix

La coordination

Pascale Roulet Mariani	Chef de projet d'agglomération pour les partenaires vaudois
Sébastien Beuchat	Chef de projet d'agglomération, Genève

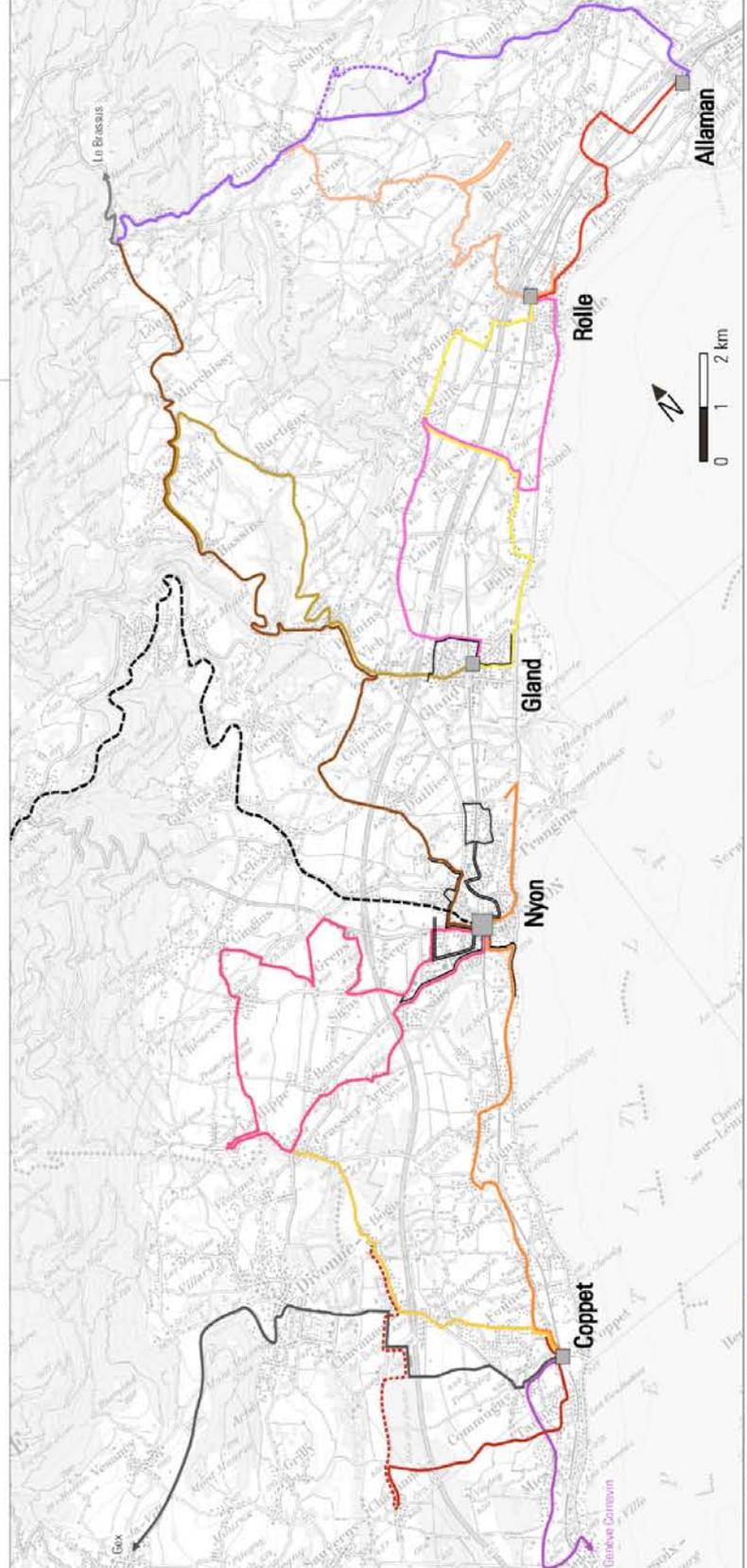
Les mandataires

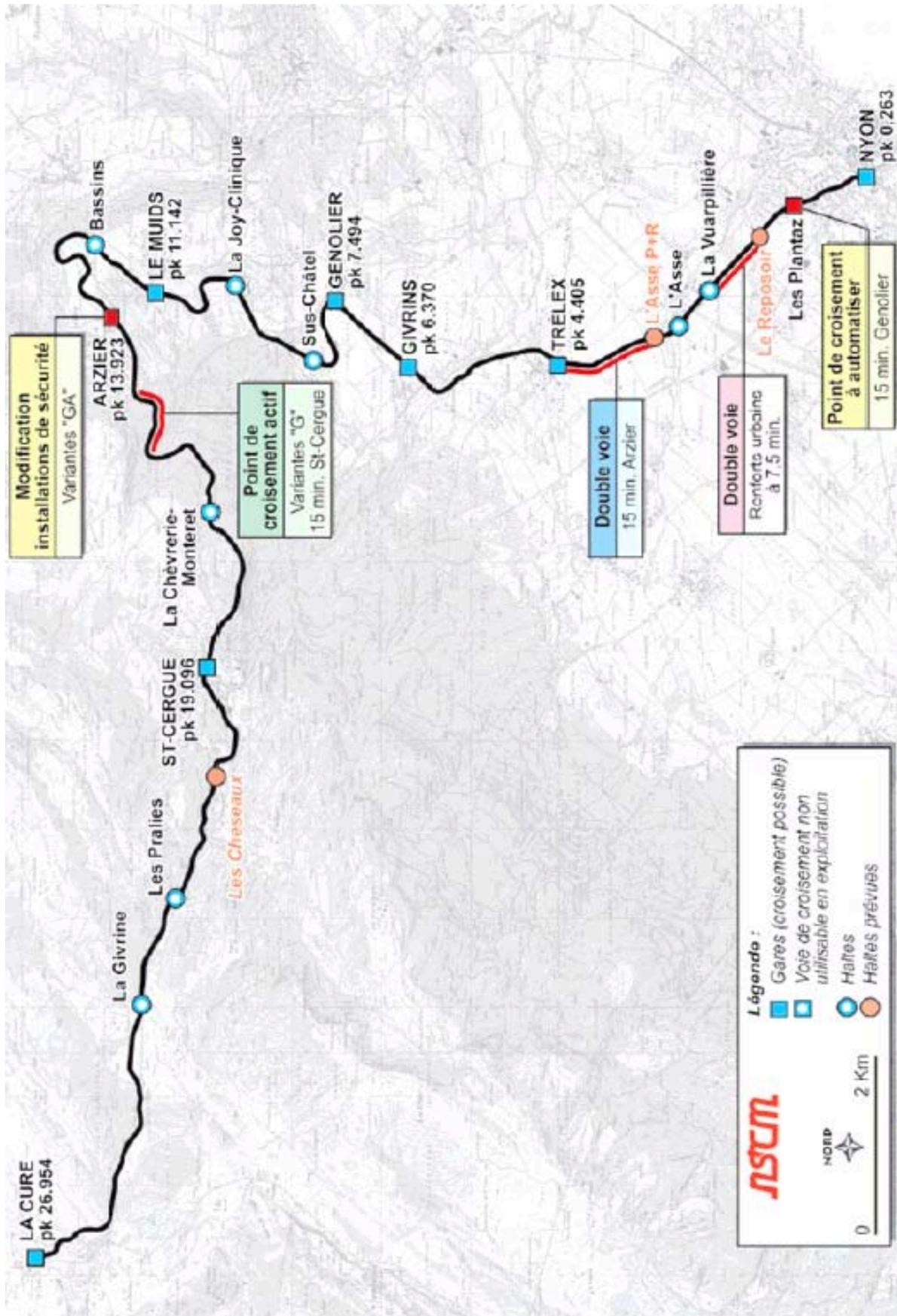
Mandataires	t e a m +, transports environnement aménagement du territoire
Cartographie	Han van de Wetering, atelier d'urbanisme Sàrl



Projet de desserte
à l'horizon 2012
(vue d'ensemble du réseau)

- Regroupement Etude de la restructuration du réseau de bus
- Ligne Coppet - Doreine-les-Bains - Gex (trafic double)
 - Ligne Coppet - Bexis-Bossy - Chassier
 - Ligne Coppet - Nyon - Prangins
 - Ligne Coppet - Chauxannes-des-Béts (Bogis-Soozev)
 - Extension à Coppet de la ligne M/V Genève - Versoix (TFS)
 - Ligne Axa & Boiron (boucle à double sens)
 - Ligne Nyon - Bégnins - St-George
 - Ligne Gland - Bognois - Bartigny - Basins (Le Mollet)
 - Ligne Gland - Gilly - Buisinél - Rolle
 - Ligne Gland - Dully - Gilly - Rolle
 - Ligne Rolle - Mont-sur-Rolle - Gmel
 - Ligne Rolle - Percy - Allaman
 - Ligne Allaman - Gmel - St-George
 - Courses sur appel St-George - Le Brassus - Le Pont - Cozonay
 - Chemin de fer NSCM
 - Réseau urbain envisagé (à confirmer selon études en cours à Nyon, Gland et Rolle)
 - Gare de rattachement (correspondances CFF)

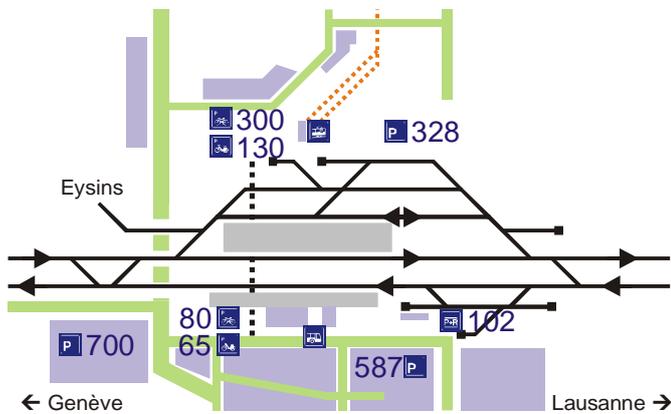




Léman 2030

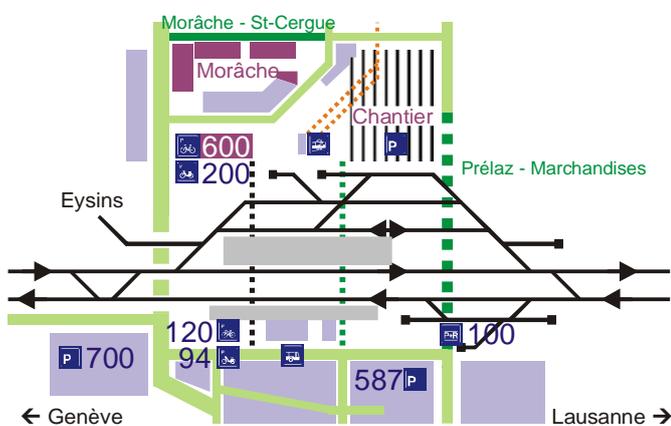
Développement de la gare de Nyon

CODE COULEURS	
existant	réalisé
	installations CFF
	voiries urbaines
	bâtiments / quartiers



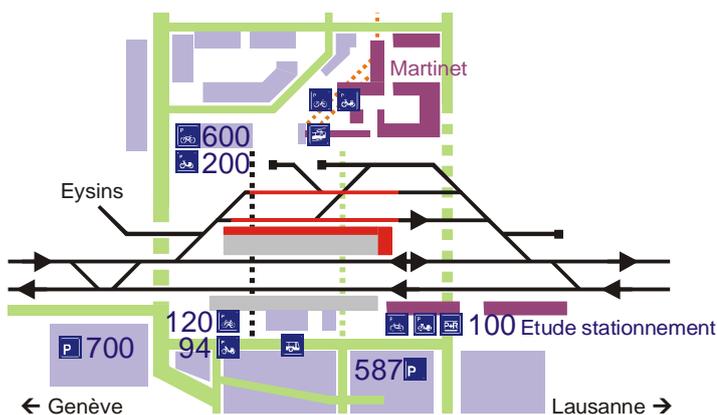
2010

- 14'000 voyageurs/jour (TJM)
- 150/jour avec arrêt
- 102 places (occupation 100%)
- 380 places (vélos)
- 195 places (deux-roues motorisés)



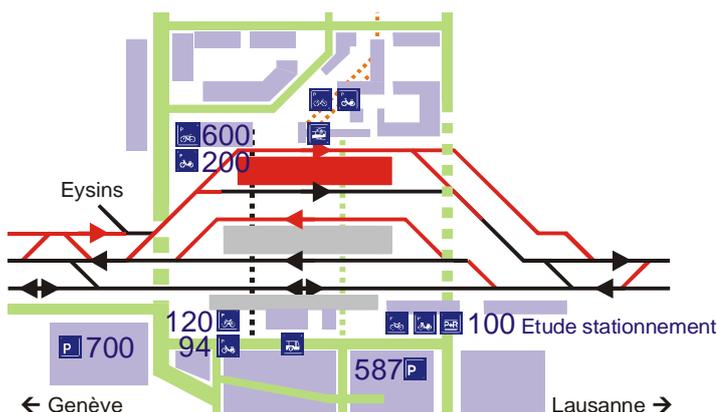
2015

- 16'000 voyageurs/jour (TJM)
 - 180/jour avec arrêt
 - 100 places
 - 720 places (vélos)
 - 294 places (deux-roues motorisés)
- Ville de Nyon : Nouveau passage inférieur piétons
Nouveau passage inférieur routier
«Prélaz-Marchandise»
Nouvelle route «Morâche-St-Cergue»
Quartier Morâche



2020-2025

- 20'000 voyageurs/jour (TJM)
 - 180/jour avec arrêt
 - 100 places (étude stationnement)
 - > 720 places (vélos)
 - > 294 places (deux-roues motorisés)
- CFF : Amélioration accès aux trains
Plan de quartier Gare
- Ville de Nyon : Quartier Martinet



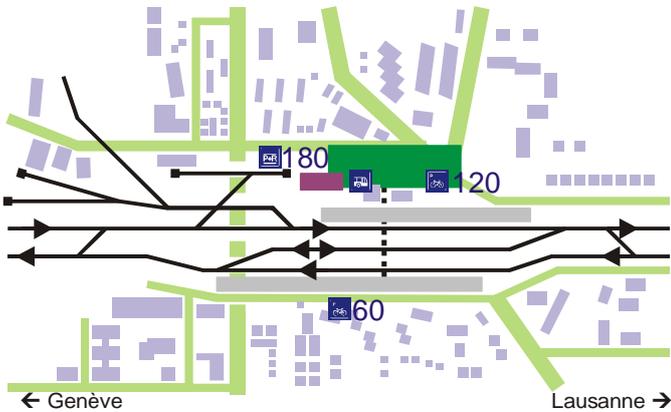
20xx

- > 30'000 voyageurs/jour (TJM)
 - 250/jour avec arrêt
 - 100 places (étude stationnement)
 - > 720 places (vélos)
 - > 294 places (deux-roues motorisés)
- CFF : Augmentation de la capacité de la gare
Limite d'emprise maximale

Léman 2030
Développement de la gare de Gland
CODE COULEURS

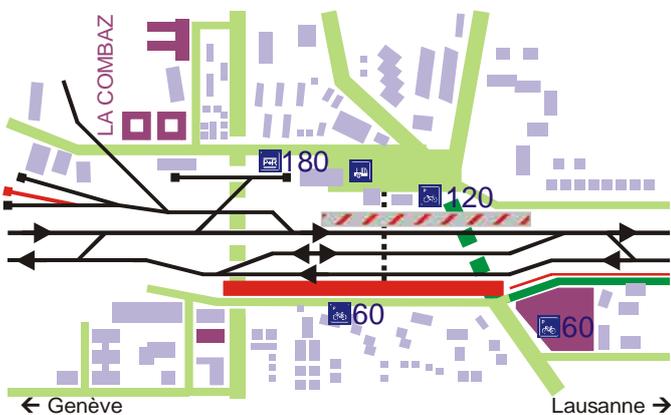
existant	réalisé

installations CFF
 voiries urbaines
 bâtiments / quartiers


2010

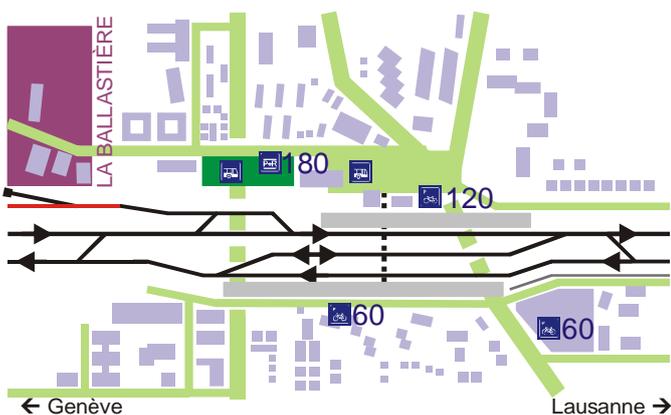
- 4'000 voyageurs/jour (TJM)
- 80/jour avec arrêt
- 180 places (occupation 111%)
- 190 places (vélos/deux-roues motorisés)

CFF : Bâtiment commercial
Ville de Gland : Projet Gare Nord


2015

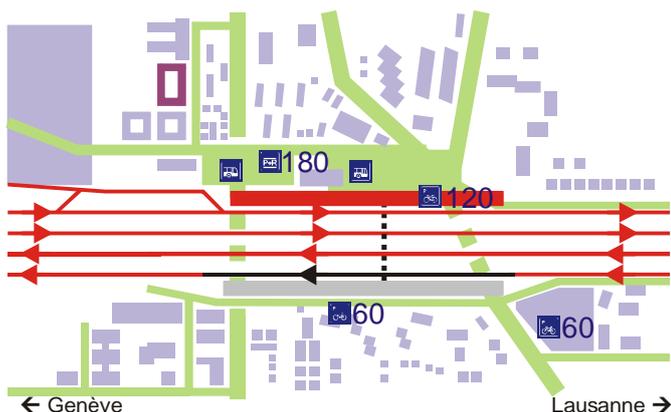
- 5'000 voyageurs/jour (TJM)
- 80/jour avec arrêt
- 180 places
- > 250 places (vélos/deux-roues motorisés)

CFF : Assainissement Quai Sud / bruit
 Améliorations provisoires quai Nord
 Suppression sous-station mobile
Ville de Gland : Nouveau passage inférieur piétons/vélos
 Projet Gare Sud
 PPA La Combaz


2020-2025

- 6'000 voyageurs/jour (TJM)
- 80/jour avec arrêt
- > 180 places (étude stationnement)
- > 300 places (vélos/deux-roues motorisés)

Ville de Gland : Secteur Ballastière
 Plateforme multimodale


20xx

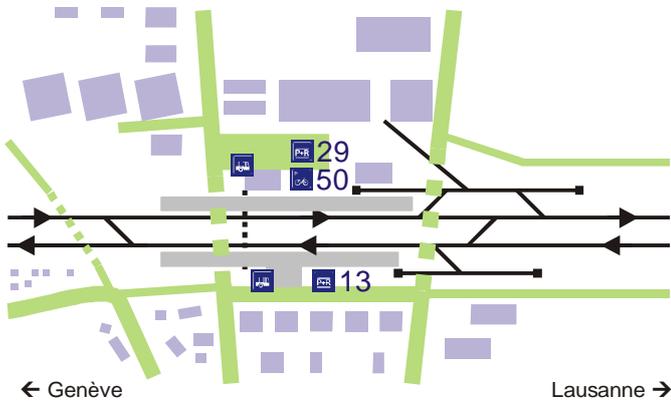
- > 9'000 voyageurs/jour (TJM)
- 150/jour avec arrêt
- > 250 places (étude stationnement)
- > 300 places (vélos/deux-roues motorisés)

CFF : Augmentation de la capacité de la gare
 Limite d'emprise maximale

Léman 2030

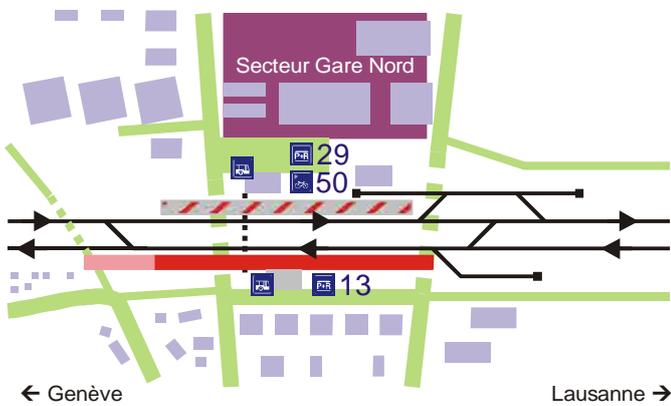
Développement de la gare de Rolle

CODE COULEURS	
existant	réalisé
	installations CFF
	voiries urbaines
	bâtiments / quartiers



2010

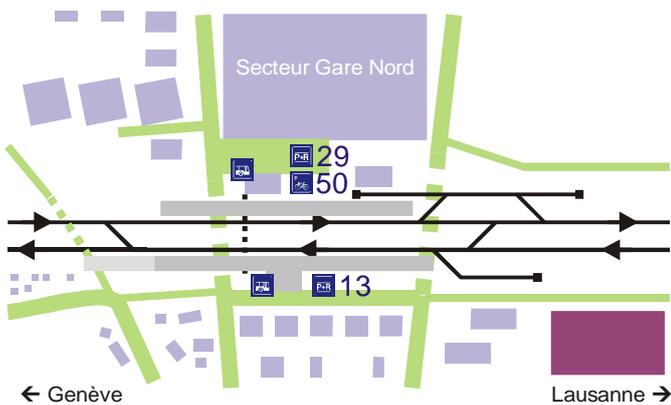
- 2'000 voyageurs/jour (TJM)
- 50/jour avec arrêt
- 42 places (occupation 95%)
- 50 places (vélos/deux-roues motorisés)



2015

- 2'500 voyageurs/jour (TJM)
- 80/jour avec arrêt
- 42 places
- 100 places (vélos/deux-roues motorisés)

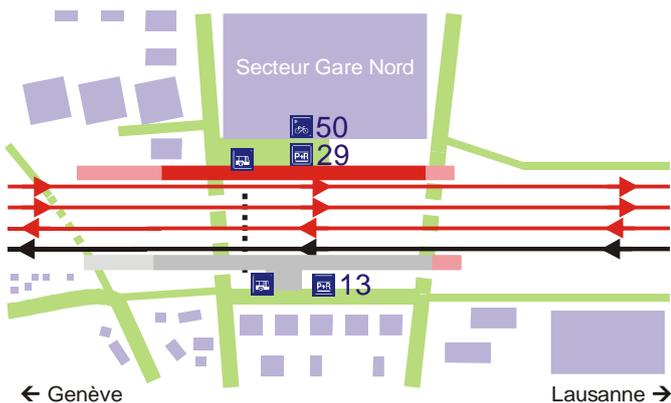
- CFF : Assainissement Quai Sud / bruit
Améliorations provisoires quai Nord
- Ville de Rolle : Secteur stratégique «Gare Nord»



2020-2025

- 3'000 voyageurs/jour (TJM)
- 80/jour avec arrêt
- > 42 places (étude stationnement)
- 150 places (vélos/deux-roues motorisés)

- Ville de Rolle : Secteur «Les Vignes»



20xx

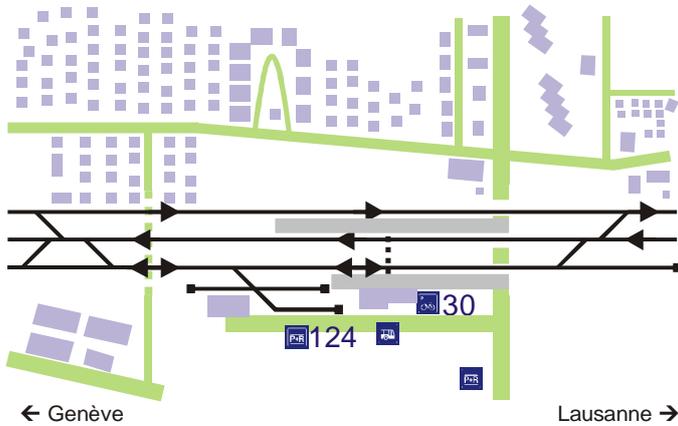
- > 4'000 voyageurs/jour (TJM)
- 150/jour avec arrêt
- > 42 places (étude stationnement)
- > 150 places (vélos/deux-roues motorisés)

- CFF : Augmentation de la capacité de la gare
Limite d'emprise maximale

Léman 2030

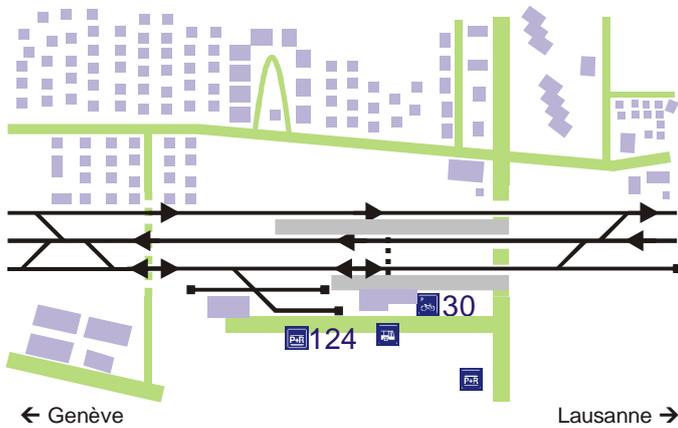
Développement de la gare de Coppet

CODE COULEURS		
existant	réalisé	
		installations CFF
		voiries urbaines
		bâtiments / quartiers



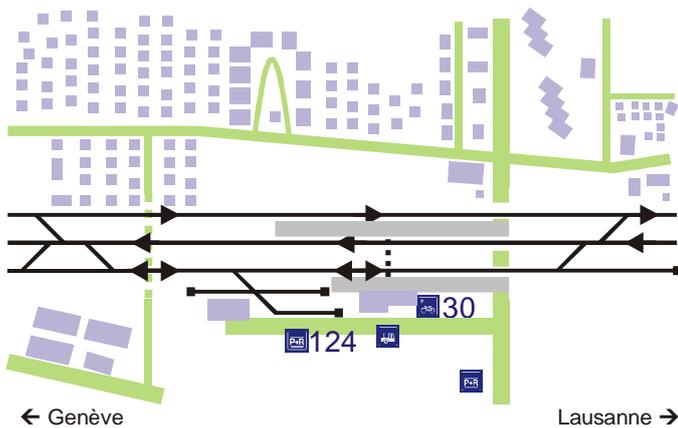
2010

- 4'000 voyageurs/jour (TJM)
- 70/jour avec arrêt
- 124 places (occupation 95 %)
- 30 places (vélos/deux-roues motorisés)



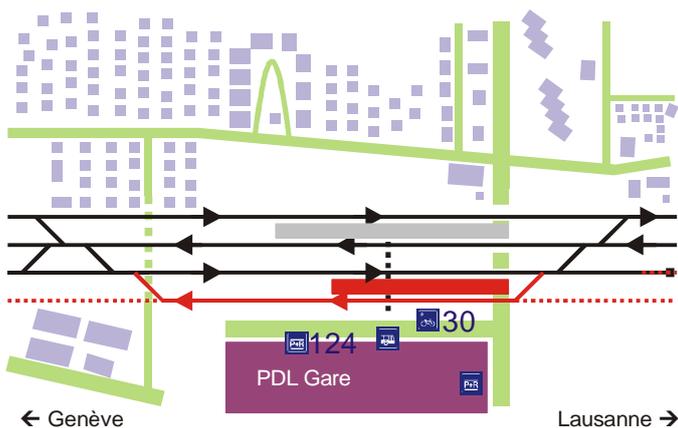
2015

- 5'000 voyageurs/jour (TJM)
- 150/jour avec arrêt
- 124 places
- 30 places (vélos/deux-roues motorisés)



2020-2025

- 7'000 voyageurs/jour (TJM)
- 150/jour avec arrêt
- > 124 places (étude stationnement)
- > 30 places (vélos/deux-roues motorisés)



20xx

- > 9'000 voyageurs/jour (TJM)
- 220/jour avec arrêt
- > 124 places (étude stationnement)
- > 30 places (vélos/deux-roues motorisés)

CFF : Augmentation de la capacité de la gare
Limite d'emprise maximale

Coppet : PDL « Gare »