

**PA4 _ PACA
Grand Genève**

Le PACA Genève-Rolle : un bassin de vie entre lac et Jura

**DOCUMENT INTERMEDIAIRE
MARS 2021**

Table des matières

1 LE PACA GENEVE - ROLLE DANS L'AGGLOMERATION	3
1.1 PRESENTATION.....	3
1.2 CHIFFRES-CLES.....	5
1.3 ENJEUX.....	5
1.4 MESURES SUPRAREGIONALES ET D'AGGLOMERATION	14
2 VISION D'ENSEMBLE A L'ECHELLE DU PACA.....	7
2.1 VISION 2040.....	7
2.2 DU PA1 AU PA4.....	7
3. BESOINS D'ACTIONS DU PACA	8
3.1 POINTS FAIBLES.....	8
3.2 BESOINS D'ACTIONS ET TRAITEMENT	11
4 OPERATIONS STRATEGIQUES ET MESURES.....	14
4.1 OPERATION STRATEGIQUE 1-1 : NYON-GLAND.....	15
4.2 AUTRES MESURES	18

Table des illustrations

- Figure 1 Périmètre et localisation
- Figure 2 Chiffres clés
- Figure 3 Tableau SWOT
- Figure 3 Cartes des mesures d'agglomération et suprarégionales
- Figure 4 La vision d'ensemble à l'échelle du PACA
- Figure 5 Points faibles du PACA
- Figure 7 Localisation des opérations stratégiques
- Figure 8 Opération stratégique Nyon-Gland
- Figure 9 Mesures hors opérations stratégiques



Le PACA Genève - Rolle dans l'agglomération

Le PACA Genève-Rolle entre lac et Jura bénéficie d'un fort dynamisme économique et démographique, c'est un PACA qui s'organise autour de centres dynamiques et bien desservis.

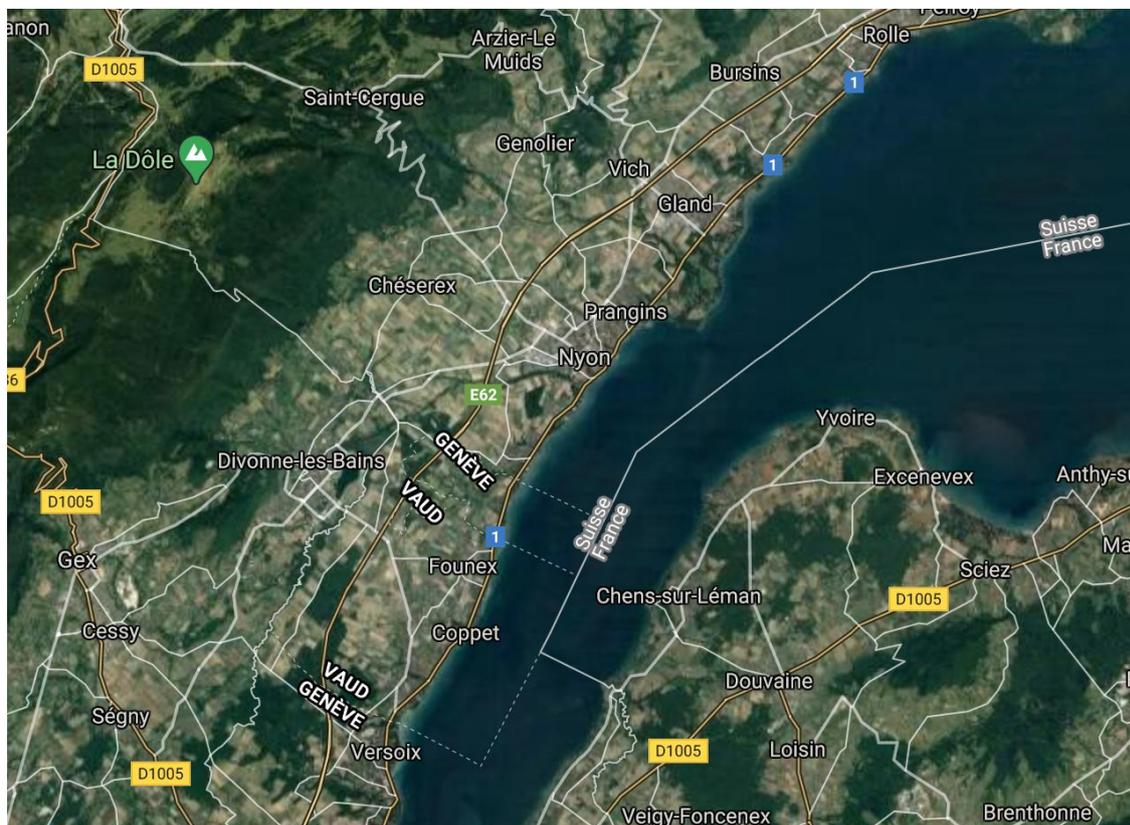
La qualité de vie, l'excellente desserte ferroviaire et la proximité du cœur de Genève, ont fait de ce paca un lieu d'installation privilégié depuis longtemps, mais qui devient aujourd'hui difficilement accessible relativement aux prix du foncier, et à la pression sur les espaces disponibles.

Présentation

Le PACA Genève-Rolle s'étend sur le littoral nord du Léman, des bords du lac aux crêtes du Jura. Ses principaux centres urbains sont Divonne-les-Bains, Coppet, Gland, Nyon, Rolle et Versoix. L'axe ferroviaire Genève-Lausanne ainsi que l'autoroute A1, qui desservent les centres vaudois et genevois, jouent un rôle structurant tant au niveau suprarégional qu'à l'échelle du PACA. La mise en service du Léman Express en décembre 2019 a amélioré encore la desserte en direction de Genève, et tend à renforcer l'attractivité des haltes situées entre Bellevue et Coppet.

Le territoire du PACA est maillé d'un réseau de centres urbains et de villages offrant des services de proximité et un tissu social dense. Le long du littoral, les césures vertes entre les localités sont relativement bien préservées et assurent une continuité des espaces naturels et agricoles entre les berges lacustres et les forêts du Jura. Ces espaces constituent des atouts en terme touristiques et paysagers.

Les caractéristiques de ce territoire font bénéficier à ses habitants d'une formidable qualité de vie et d'un grand dynamisme économique et démographique. Cependant, ces dernières années, ce dynamisme s'est traduit par une pression sur la demande en espace, et par un accroissement de la mobilité pendulaire. En outre, les prix élevés du foncier, en particulier dans le district de Nyon, tendent à rendre difficile l'installation des jeunes et le maintien des personnes âgées.



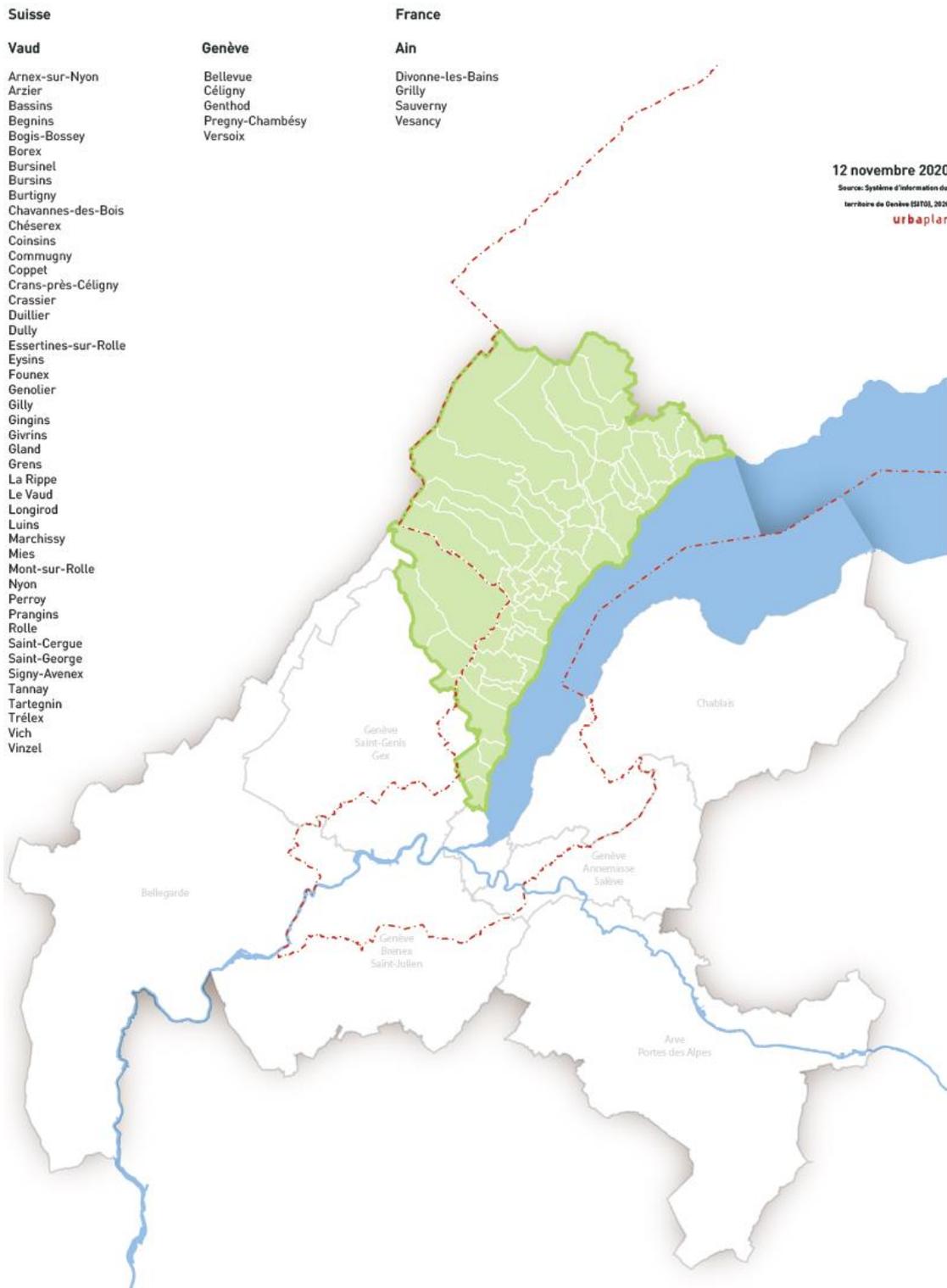


Figure 1 : Périmètre et localisation du PACA Genève Rolle

Chiffres-clés

	Genève - Rolle				Total Grand Genève	
	France	Suisse	Total	Part agglo	0	Part agglo
Nombre de Communes	4	52	56	27%	209	100%
Population 2016 (01.01.2017 - OST)	11970	120196	132166	13%	1003922	100%
Croissance annuelle 2012 - 2017	1.78%	1.38%	1.42%		1.49%	/
Emplois 2016 (F: 01.01.16 - CH: 31.12.16 - OST / Citystatistics)	2342	54252	56594	11%	535789	100%
Ratio emplois / habitants 2016	0.20	0.45	0.43	/	0.52	/
Actifs transfrontaliers 2016	3289	0	3289	4%	82451	100%
Navetteurs résidents du Dist. de Nyon (VD) travaillant dans le Cant. de GE, 2014 (OFS)		14804	14804	100%	14804	100%
Croissance annuelle actifs transfrontaliers 2011 - 2016	1.46%	/	1.46%	/	2.89%	/
Surface totale PACA en hectares (GéoAgglo)	5402.2	33299.4	38701.6	19%	199687.9	100%
Tache urbaine 2019 en hectares (GéoAgglo)	647.3	4366.7	5014.0	15%	32365.6	100%
Part tache urbaine / surface totale	12%	13%	13%		16%	
Croissance annuelle de la tache urbaine 2005-2015	0.28%	0.33%	0.33%		0.82%	
Croissance annuelle de la tache urbaine 2015-2019	0.07%	0.08%	0.08%		0.21%	
Logements existants 2017 (OST)	6781	55123	61904	13%	482802	100%
Voitures individuelles pour 1000 habitants (OST)	714	642	647	/	642	/

Figure 2 : Chiffres clés du PACA Genève Rolle

Éléments saillants :

- Une maîtrise de la croissance de la tache urbaine de part et d'autre de la frontière
- Un ratio emplois/habitants équilibré du côté suisse
- Un taux de motorisation record du côté français

Enjeux

Forces	Faiblesses
<p>Armature ferroviaire forte le long du littoral : Versoix, Coppet, Nyon, Gland, Rolle</p> <p>Dynamisme économique, et bassins d'emploi dans les centres urbains</p> <p>Croissance démographique forte</p> <p>Armature de centres urbains denses le long du littoral</p> <p>Grandes qualités paysagères et patrimoniales</p>	<p>Offres de transports publics trop disparates selon les secteurs (not. hors de l'axe littoral)</p> <p>Déficit TP sur les axes transfrontaliers (Divonne-Nyon, Divonne-Coppet, La Cure-Nyon)</p> <p>Forte pendularité TIM en direction de l'agglomération centrale</p> <p>Discontinuité des réseaux MD</p> <p>Surcharge du réseau TIM en traversées de localité</p> <p>Rabattement à améliorer sur les lignes TP en direction des gares ferroviaires</p>
Opportunités	Menaces
<p>Renforcement des gares ferroviaires comme plateformes intermodales Bus-Train ou MD-Train et développement de services aux voyageurs</p> <p>Potential de développement d'un réseau MD structurant</p> <p>Densification des centres de localités comme lieu de vie intégrant services et équipements</p> <p>Développement d'un tourisme doux, s'appuyant sur les déplacements TP et MD</p>	<p>Pression sur les terres agricoles</p> <p>Forte demande en logements</p> <p>Prix du foncier en forte augmentation</p> <p>Forte concurrence pour les surfaces d'activité entre secteurs tertiaires et secondaires</p> <p>Marge réduite sur le report modal (Taux de motorisation élevé, investissement très important pour augmenter la cadence des lignes TP existantes)</p> <p>Croissance du développement urbain plus importante que les infrastructures l'accompagnant</p> <p>Risque de saturation des gares ferroviaires</p>

Figure 3 : Forces, faiblesses, opportunités et menaces du PACA

Marqué par un fort dynamisme économique et démographique. Le PACA Genève-Rolle profite de son cadre de vie et de sa situation de « porte d'entrée » du Grand Genève sur la Suisse. Ces dernières années, la majorité de l'urbanisation s'est concentrée à l'intérieur du tissu bâti (avec une croissance annuelle de la tache urbaine de 0,08% entre 2015 et 2019, en deçà de la moyenne d'agglomération de 0,21%)

Par ailleurs, ce dynamisme exerce à la fois une forte pression sur la demande en surfaces de logement et d'activité et entraîne d'importants flux pendulaires en direction de l'agglomération régionale Nyon-Gland et de l'agglomération centrale de Genève. Si la forte armature ferroviaire le long du littoral constitue un atout non négligeable, le rabattement vers les centres urbains et les gares doit être facilité en particulier pour les modes doux et les transports publics. Cet atout ferroviaire ne doit en outre pas faire oublier les disparités de desserte en transports publics qui existent entre les villes du littoral, et les villages du pied du Jura encore très dépendants de la voiture et de ses nuisances. Par ailleurs, les gares et les quartiers alentours doivent être adaptés pour absorber l'afflux attendu de voyageurs tout en évitant la saturation des centres-villes.

Le report modal doit être encouragé en développant des plateformes multimodales et des services aux voyageurs autour des gares de la ligne Lausanne-Genève, et en favorisant en priorité le rabattement en transports publics et en modes doux vers ces gares pour éviter la congestion des centres-villes. D'autre part, les villes devraient poursuivre l'achèvement de leur maillage cyclable à l'échelle fine, et la pacification de leurs espaces publics urbains.

À plus longs termes, des réflexions devraient être engagées pour améliorer la desserte diamétrale des villages dans une logique de bassin de vie, pour renforcer l'axe ferroviaire Nyon-Saint-Cergue en direction du département du Jura, ou encore pour développer les liaisons lacustres entre les rives vaudoise et française du Léman.

Les enjeux pour ce territoire sont :

- La préservation de ses qualités paysagère et sociales ;
- L'absorption de la croissance démographique dans les centres pour limiter la pression sur les espaces naturels et agricoles et villageois ;
- Le renforcement des liens transfrontaliers et la prise de consciences des enjeux partagés de ce territoire.

Vision d'ensemble à l'échelle du PACA

Vision 2040

En 2040, profitant d'un fort dynamisme, d'un haut niveau de services et équipements de proximité ainsi que d'espaces ouverts et naturels de grande qualité, tout en jouissant d'une très bonne connectivité vers le cœur de l'agglomération et le plateau suisse, le PACA est un véritable bassin de vie à l'échelle métropolitaine.

L'urbanisation est contenue, le mitage réduit ce qui a diminué la pression qui s'exerce sur les espaces agricoles et naturels. La mise en place concertée de corridors écologiques et réseaux agroenvironnementaux contribue à mettre en valeur les paysages agricoles et forestiers, propres au PACA, tout en ménageant les ouvertures sur les grands paysages du Jura et du Léman **de la métropole verte**.

En parallèle, l'extension du réseau cyclable sur toute la longueur du littoral, et sur les liaisons transversales, permet les rabattements modes doux vers les centres et les gares CFF, qui sont de véritables plateformes multimodales offrant connectivité et services aux voyageurs. Ces mesures ont diminué la part des déplacements individuels motorisés pour les parcours quotidiens dans la **métropole multipolaire**. En outre, les déplacements de loisir représentent un enjeu très important pour le PACA étant donné son ancrage entre lac et montagnes. Le développement des réseaux de transports public et de mobilité douce contribue également au développement d'un tourisme local et doux tirant profit des atouts paysagers et patrimoniaux de la région.

Ce renforcement des liaisons en modes doux et en transports publics entre les centres locaux et régionaux du PACA – notamment de Divonne-les-Bains vers Coppet et Nyon, et le long des lignes CFF et NStCM – fait émerger un **réseau urbain et villageois multipolaire** à l'échelle du territoire. La volonté forte des autorités de maintenir et développer l'activité et l'emploi sur le territoire du PACA — notamment par le développement de services et d'équipements dans les centres — a permis d'éviter un déséquilibre économique et fonctionnel vis-à-vis de l'agglomération centrale. Enfin, l'offre en transports publics entre la Suisse et la France assure des connexions efficaces, tant entre le Pays de Gex et le Canton de Vaud, qu'entre les rives nord et sud du lac, affirmant encore davantage le caractère **transfrontalier** de l'agglomération.

L'urbanisation du PACA s'est concentrée sur les centralités existantes, en particulier autour des gares et haltes CFF dont la desserte a été largement améliorée avec l'aboutissement du programme Léman 2030 et du PRODES 2035. Ce renouvellement urbain dans les centralités a été rendu possible par les démarches entreprises par les territoires pour contenir l'étalement – périmètres de centres du PDCn vaudois, SCOT et Objectif Zéro artificialisation nette en France – et manifeste la volonté partagée par les autorités de **densifier vers l'intérieur**. Les municipalités, à l'instar de Nyon, Coppet, Rolle, Versoix ou Divonne-les-Bains, ont pris des mesures de pacification ou de piétonisation de leurs centres en portant une attention particulière à la végétalisation des espaces ouverts et aux microclimats urbains. Par ailleurs, la mise en place d'initiatives de promotion de l'économie locale et de maintien de l'activité dans les centres urbains et villageois (à l'image des systèmes de gestion des zones d'activité dans le canton de Vaud) a favorisé la création d'emplois et de services dans une logique de **compacité et de proximité**.

VISUEL EN COURS
D'ELABORATION

Figure 5 : Déclinaison de la vision d'ensemble à l'échelle du PACA Genève-Rolle

Du PA1 au PA4

Les stratégies mises en œuvre pour le PACA Genève-Rolle pour le PA4 se placent dans la continuité des projets d'agglomération précédents tout en apportant des évolutions, en donnant de la cohérence aux trois précédentes générations.

- Le **PA1**, à l'échelle du PACA, a cofinancé des mesures de mobilité liées à la valorisation de l'axe longitudinal Genève-Rolle, reliant les centres régionaux au cœur d'agglomération, un axe fort de la multipolarité. D'autres mesures non cofinancées étaient liées à des opérations urbaines sur le long terme, principalement autour des gares ferroviaires.
- Le **PA2** a introduit une logique d'agglomération régionale formée par les communes de Eysins, Nyon, Prangins, Gland et Vich, ainsi qu'un principe de mise en réseau des villages et centres locaux permettant un rabattement en TP sur les gares principales de la région.
- Le **PA3** a mis un accent particulier sur le réseau de mobilité douce. Particulièrement en facilitant les rabattements MD en direction des gares ferroviaires et arrêts de TP, et a concrétisé le rapprochement des intercommunalités d'Eysins-Nyon-Prangins et Gland-Vich en agglomération régionale.

Le PA4, et en projection le PA5, se concentre lui sur les mesures de mobilités douces, le fonctionnement des cœurs de localités et les mesures d'espaces publics prenant en compte valeurs environnementales et qualité d'usages. Il priorise des urbanisations maîtrisées, compactes et de qualités.

Plus généralement, à une logique de réseau introduite par les premiers projets d'agglomération, se substitue peu à peu une logique de proximité, d'espaces cohérents pour ses usagers.

Besoins d'actions du PACA

Chaque génération de PA contribue à l'évolution du territoire du PACA vers un fonctionnement plus vertueux, report modal, densification de qualité, préservation espaces ouverts, qualité des espaces publics, services à la population, etc. A chaque PA, des besoins d'actions sont priorisés.

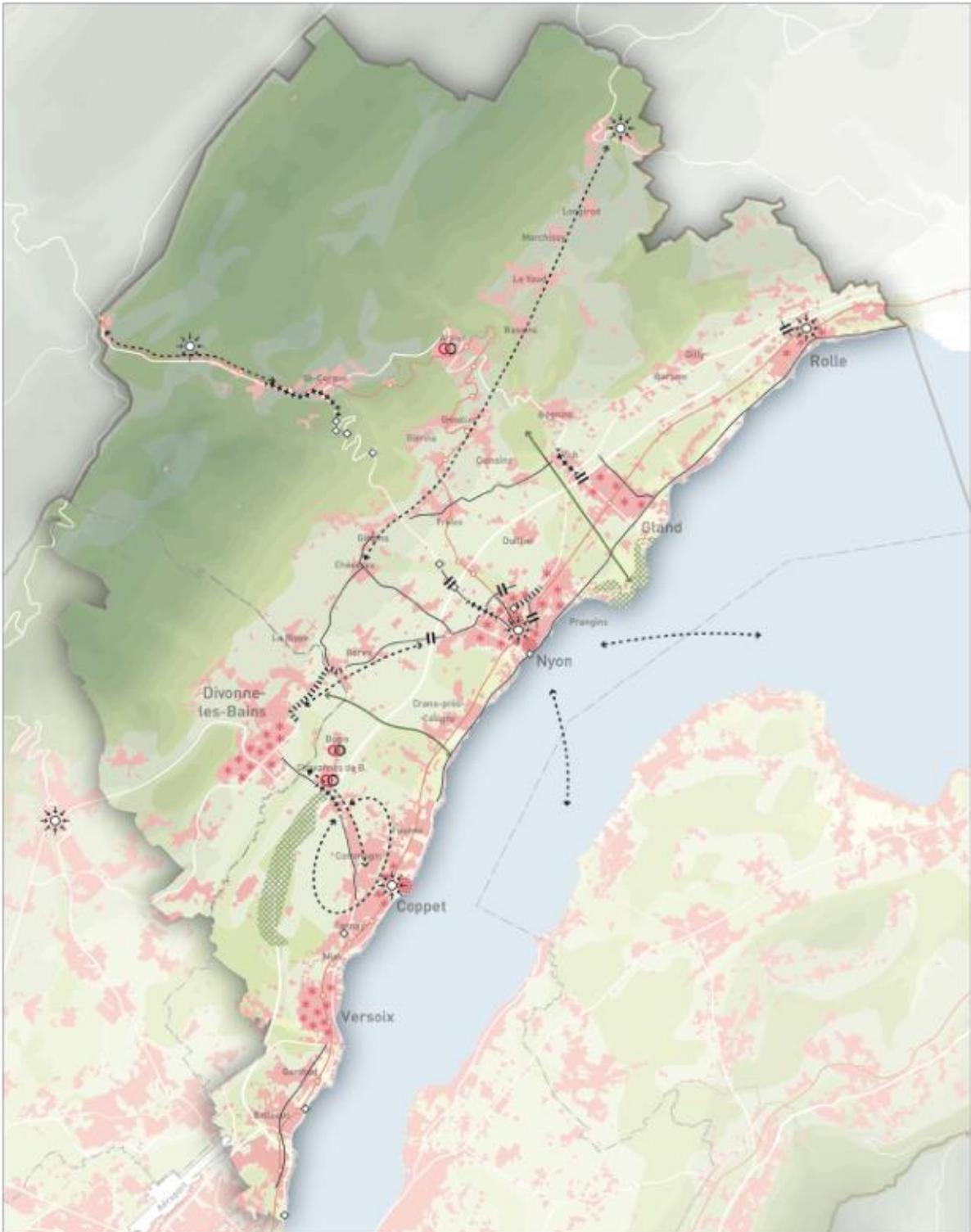
Pour le PACA Genève-Rolle, deux priorités PA4 :

- Le fonctionnement des cœurs de localités
- La poursuite de la construction du réseau cyclable.

Les besoins d'action généraux du PA sont déclinés au niveau du PACA. Un bref constat, se référant aux points faibles inventoriés, est complété par une priorisation des actions, qui s'inscrivent dans les stratégies sectorielles du PA. Certaines actions sont concrétisées par des mesures.

Les besoins d'actions liés à la métropole transfrontalière (BA12 Préciser le cadre de croissance de l'agglomération, BA13 Faire converger les outils franco-valdo-genevois, BA14 Améliorer la réalisation du programme d'agglomération) sont communs à tous les PACA et sauf exception traités à l'échelle du PA.

Points faibles



Sous réserve de modifications

URBANISME

Manque de qualité des espaces publics
Espaces publics cœur de ville de Nyon
Les espaces publics de la vieille-ville de Nyon nécessitent une réorganisation du trafic et un réaménagement qualitatif

Espaces publics ligne NSiCM, nord de Nyon
Les espaces publics riverains de la ligne ferroviaire NSiCM peuvent être améliorés

Traversées de localité de Coppet et Rolle
Les centres historiques subissent les nuisances du trafic RC1 en traversée de localité

Besoin de densification / intensification
Centralités de Rolle, Gland, Nyon, Coppet, Versoix et Divonne-les-Bains
Il existe des potentiels de densification dans ces centralités

MOBILITÉ

Déficit offre TP

Liaisons lacustres
Il manque des liaisons lacustres entre les rives française et vaudoise du Léman

Liaison tangentielle TP pied du Jura
Il manque une ligne TP tangentielle entre les communes du pied du Jura (Chêserex-Genèlier)

Boucle TP Terre-Sainte
Il manque une boucle TP pour relier entre eux les villages de Terre-Sainte (Bogis-Bossey, Chavannes-de-Bogis, Crans-près-Céligny, Founex)

Lacune d'aménagement MD

Aménagements Route Suisse (RC1)
Les aménagements MD sont lacunaires le long de la Route Suisse (une partie du tracé a déjà fait l'objet de mesures PA)

Aménagements MD Crassier-Vich
Il manque des aménagements cyclables diamétraux entre les communes du pied du Jura

Aménagements MD Eysins-Chêserex
Il manque des aménagements cyclables en direction de l'agglomération nyonnaise

Aménagements MD Nyon-Asse
Il manque des aménagements cyclables en direction de l'agglomération nyonnaise (mesure en cours sur ce tronçon)

Aménagements MD Chambésy-Versoix
Il manque des aménagements cyclables entre les villages de la rive droite Genevoise

Franchissement MD sur l'Asse à Nyon
L'Asse constitue une coupure pour les déplacements cycles au nord de l'agglomération nyonnaise

Franchissement MD Jonction A1 de Rolle, de Gland
L'autoroute A1 constitue une coupure pour les liaisons cycles en direction de Rolle, et de Gland

Traversées MD de Gland, de Nyon
Il manque des aménagements cyclables N-S dans ces agglomérations

Surcharges TIM

Jonctions A1 de Rolle et Coppet
Les tronçons routiers autour de ces jonctions sont surchargés aux HP

Tronçon routier Nyon-Gland
La route de l'Etraz entre Nyon et Gland est surchargée aux HP

Entrée de Nyon, Route Blanche
La Route Blanche, en entrée de l'agglomération nyonnaise, est surchargée aux HP

Conflits d'usage TIM-TP-MD

Tronçon routier Divonne-les-Bains-Crassier
Les lignes TP sont ralenties par le trafic TIM aux HP sur le tronçon routier Divonne-Crassier

Besoin de rabattement

Gares de Coppet, Rolle et Nyon
La fonctionnalité d'interface modale de ces gares doit être améliorée (mesures en cours pour Rolle et Nyon)

ENVIRONNEMENT

Discontinuité paysagers/biologiques

Corridor delta de la Promenthouse-Bois de Chêne
Les infrastructures créent des discontinuités biologiques entre les réserves de la Promenthouse et du Bois de Chêne

Corridor Crans-près-Céligny-Crassier
Les infrastructures créent des discontinuités biologiques le long des ruisseaux du Priez et du Brassa

Frottements

Delta de la Promenthouse
Les usages récréatifs exercent une pression sur la réserve de biodiversité du delta de la Promenthouse

Ruisseau du Creuson (Chavanne-des-Bois)
L'infrastructure autoroutière exerce une pression sur la biodiversité le long du ruisseau du Creuson

PACA Genève - Rolle
Points faibles

URBANISME

-  manque de qualité d'espace public (traversée de zone urbaine, ...)
-  besoin de densification
-  risque d'étalement urbain

TRANSVERSAL

-  manque de coordination urbanisation-transport

MOBILITE

-  déficit d'offre TP
→ manque de liaison ou niveau de service trop faible
-  lacune d'aménagement MD (piéton-vélo): linéaire / franchissement
→ infra / réseau (itinéraire)
-  surcharges TIM
-  conflits d'usage TIM-TP-MD
→ allocation de l'espace plus en rapport avec son usage, entraîne des requalifications d'axe, ...
-  besoin de rabattement
→ manque P+R, manque passage sous-voie, manque stationnement vélo, ...
-  zone d'accumulation des accidents

ENVIRONNEMENT

-  discontinuité et dysfonctionnement paysagers / biologique
(coupures de corridor, besoin de renaturation, besoin d'intégration paysagère, ...)
-  frottements
(pression foncière et des infras sur milieux naturels, surfréquentation)

Couches de fond

-  lac Léman, Rhône et Arve
-  frontière franco-suisse
-  charpente naturelle
-  territoire urbanisé
-  réseau viaire structurant



Source: Système d'information du territoire de Genève SIT61, 2020

Figure 6 : Points faibles du PACA Genève - Rolle

Besoins d'actions et priorités PA4

BA01 Métropole verte : réduire la pression sur les ressources naturelles et leur fragmentation

BA01-1 Réduire les effets de coupures induites par les infrastructures sur les milieux naturels

Constats	Actions à court et moyen terme
<p>Les grandes infrastructures de transports menacent les écosystèmes (coulées vertes, franges, littoral) et leur fonctionnement, malgré une prise de conscience des collectivités.</p> <p>Points faibles : Discontinuité paysagers/biologiques et frottements pour les secteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Corridor et Delta de la Promenthouse- bois de Chênes (discontinuité et pression des usages, Corridor Crans-près-Céligny – Crassier, Ruisseau du Creuson (Chavannes des bois) 	<p>Mettre en œuvre et coordonner : Les stratégies de préservation (Plan directeur régional du district de Nyon (PDRN), Plan directeur cantonal (PDCn, projet d'agglomération).</p> <p>La stratégie du PDCn de concentration de l'urbanisation dans les centres pour limiter les extensions urbaines (hors projet d'agglomération), et promouvoir la densification.</p> <p>Promouvoir le report modal (projets MD et développement TP)</p> <p>Stratégies PA4 :</p>

BA03 Métropole multipolaire : créer les conditions d'un équilibre emplois-habitants

BA03-1 Assurer la mixité dans les centres urbains et accompagner le maintien et la rationalisation des zones industrielles

Constats	Actions à court et moyen terme
<p>La forte demande en surfaces de logements dans les espaces périphériques de l'agglomération crée un déséquilibre dans la répartition emploi-logement.</p> <p>La mixité entre surfaces d'activité et d'habitat dans les centres urbains est fragilisée par les modes de consommer et les prix du foncier.</p> <p>La pression foncière favorise la tertiarisation des zones d'activités au détriment des zones industrielles près des centres.</p>	<p>Dans le district de Nyon, la mise en place d'un système régional de gestion des zones d'activité (aménagement et gouvernance) permettra à terme le maintien d'une offre foncière à proximité des centres pour répondre aux besoins en surfaces d'activités, notamment industrielles (hors projet d'agglomération). Démarche engagée en 2020.</p> <p>Stratégies PA4 :</p>

BA04 Métropole multipolaire : Renforcer la mise en réseau des pôles d'agglomération

BA04-1 Renforcer progressivement l'offre TP et les aménagements de priorisation

Constats	Actions à court et moyen terme
<p>Les efforts importants consentis ces dernières années pour améliorer l'offre TP structurante (LEX depuis Coppet), de rabattement vers les centres dans le district de Nyon (programme TP 2009-2021) et les liaisons entre le district de Nyon et la France, doivent être poursuivis, pour faciliter les déplacements locaux au sein du PACA et permettre de décharger les pôles d'échange des centres.</p> <p>Points faibles</p>	<p>Liaisons offertes à améliorer : Rabattements entre Divonne-les-Bains et Coppet et entre Divonne-les-Bains et Nyon Développements TP vers le Jura français</p> <p>Priorisation ou mise en site propre des bus sur un certain nombre de voies urbaines en complément des mesures d'agglomération précédentes.</p> <p>Renforcer les lignes de bus transfrontalière (hors projet d'agglomération), des discussions sont en cours.</p>

Déficit offre TP :

- Liaisons lacustres, liaisons tangentielles entre villages, boucle Terre Sainte

Projet de priorisation TP entre Divonne et Crassier pour fiabiliser l'offre.

Développement de lignes tangentielles à moyens ou longs termes (hors projet d'agglomération).

A plus long terme, engager une réflexion sur le renforcement des liaisons lacustres entre les rives vaudoises et françaises du Léman et l'amélioration de la desserte du NStCM sur sa partie haute pour inciter au report modal vers le train en direction de Nyon (hors projet d'agglomération).

Mesures PA4 :

Stratégies PA4 :

BA05 Métropole compacte : Renforcer la mixité fonctionnelle

BA05-1 Assurer un meilleur partage des usages et plus de sécurité des accessibilités aux centres Nyon, Rolle....

Constats	Priorités PA4
<p>Plusieurs lieux du PACA sont largement surchargés par le trafic automobile aux heures de pointe, ceci entrave l'exploitation des réseaux de bus et génère des nuisances et des problèmes de sécurité. Au centre-ville de Nyon, le passage inférieur très étroit de la route de l'Etraz sous la ligne ferroviaire entrave le fonctionnement des lignes de bus et la sécurité des modes doux.</p> <p>Points faibles Surcharge TIM :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jonctions A1 Rolle et Coppet, Entrée de Nyon Route Blanche, Tronçon Nyon-Gland <p>Conflits d'usage TIM/TP/MD :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Divonne - Crassier 	<p>Réorganiser la desserte automobile de l'agglomération nyonnaise en peigne pour réduire la charge de trafic dans le centre ; Assurer une accessibilité TIM/TP/MD sûre au centre-ville par la route de l'Etraz ; Sécuriser les itinéraires cyclables sur les principales artères radiales du centre-ville de Nyon.</p> <p>Améliorer offre TP en direction du centre-ville de Nyon.</p> <p>Mesures PA4 : opération stratégique Nyon-Gland et mesure C Traversée MD des jonctions de Rolle et Gland</p> <p>Stratégies PA4 :</p>

BA06 Métropole compacte : Renforcer la qualité dans les projets

BA06-1 Poursuivre le renouvellement et la densification dans les centralités (Rolle, Gland, Nyon, Coppet, Versoix, Divonne-les-Bains)

Constats	Priorités PA4
<p>La forte demande en logements et en surfaces d'activité exerce une pression sur les espaces disponibles. Pour éviter l'étalement ou la densification non coordonnée avec les transports, l'urbanisation doit se concentrer à l'intérieur des centralités du PACA, et en particulier à proximité des interfaces de transport.</p> <p>Points faibles Besoin de densification/intensification :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rolle, Gland, Nyon, Coppet, Divonne-les-Bains, Versoix 	<p>Depuis le PA3 de nombreuses mesures de construction/densification ont eu lieu (voir compte rendu de mise en œuvre), le PA4 poursuit la stratégie d'urbanisation des centres en concentrant la croissance urbaine à l'intérieur des centres existants, en coordination avec le réseau de TP.</p> <p>Sur le territoire vaudois, la densification est concentrée à l'intérieur du périmètre compact d'agglomération défini par le plan directeur cantonal.</p> <p>Mesures PA4 : UD 3-4-5-6-7-9</p>

Stratégies PA4 :

BA06-2 Requalifier et pacifier les centres urbains et les traversées de localité (Nyon, Coppet et Saint-Cergue)

Constats	Priorités PA4
<p>Le recours important à la mobilité individuelle motorisée pour les trajets interurbains engendre des nuisances et des problèmes de sécurité dans les localités traversées par des routes cantonales principales, la qualité des espaces publics est fortement péjorée.</p> <p>Points faibles Manque de qualité des espaces publics :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cœur de ville de Nyon, villages ligne du NStCM, Traversées de localité Coppet (RC1), et Saint-Cergue (RC19). 	<p>Requalification des espaces publics centraux de Nyon en complément des stratégies de réduction et de report de la circulation automobile. La requalification des espaces publics de l'artère principale de Coppet est prévue dans le réaménagement de la RC1 (mesure PA3).</p> <p>A plus longs termes, une réponse à ce besoin d'action peut être apportée par une augmentation de l'offre TP et une réduction de la demande TIM entre les centres d'agglomération.</p> <p>Mesures PA4 :</p> <p>Stratégies PA4 :</p>

BA07 Métropole de proximité : Constituer un réseau cyclable structurant continu et performant

BA07-1 Poursuivre le maillage du réseau cyclable entre et à l'intérieur des centres urbains, réduire les effets de coupure des infrastructures sur le réseau

Constats	Priorités PA4
<p>De nombreuses lacunes d'aménagement du réseau cyclable sont constatées (axe littoral, liaisons entre les centres locaux et les villages, réseau de maillage intra-urbain), ainsi que des problèmes de sécurité aux peu nombreux points de passage sur l'autoroute. Le rabattement vers les gares doit être amélioré.</p> <p>Points faibles Lacunes d'aménagement MD :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tronçons Route Suisse, Crassier-Vich, Eysins-Cheserex, Nyon-Asse, Chambésy-Versoix, Franchissement asse à Nyon, jonction A1 à Rolle et Gland, traversée N-S de Gland et Nyon 	<p>La Région de Nyon a mise en place une stratégie cyclable visant à identifier les lacunes, et compléter le réseau cyclable à l'échelle régionale (hors projet d'agglomération).</p> <p>Outre les nombreuses mesures d'agglomération déjà en cours pour compléter le maillage cyclable, il est prévu à court terme plusieurs mesures de mise en site propre d'itinéraires de mobilité douce sur les itinéraires interurbains, dans l'espace urbain et en rabattement sur les gares.</p> <p>Mesures PA4 : 12-28 (A) Route Suisse 31-39 (A) Axe MD N-S Gland</p> <p>Stratégies PA4 :</p>

BA09 Métropole de proximité : Améliorer l'attractivité des interfaces

BA09-1 Renforcer le rôle des plateformes multimodales des gares ferroviaires (Coppet, Nyon et Rolle) et routières (Givrine)

Constats	Priorités PA4
----------	---------------

Le fonctionnement des interfaces de transbordement n'est pas optimisé pour le rabattement vers les principales gares CFF du littoral. Les espaces publics environnant les gares ne sont pas suffisamment conçus pour favoriser l'accessibilité MD, et le transbordement bus-train doit être amélioré. Les gares n'offrent pas suffisamment de services aux voyageurs pour être attractives.

À la Grivine, la construction d'un nouveau parking attendant à la gare du NStCM offre des perspectives de développement d'un pôle multimodal. Le faible niveau de desserte de la ligne ferroviaire ne favorise toutefois pas cet usage.

Points faibles

Problème de fonctionnalité d'interface :

- Gare de Coppet, Nyon, Rolle

Une stratégie cantonale de développement des plateformes multimodales a été adoptée pour favoriser le transbordement, l'accessibilité MD et développer les services aux voyageurs. Des mesures sont réalisées à Gland.

A Rolle et Nyon des mesures PA sont déjà en cours d'études et de réalisation, à Coppet elles font l'objet de futures mesures PA (les développements urbains prévus à proximité des gares de Rolle et Coppet offrent une opportunité pour améliorer l'attractivité de l'interface multimodale

Mesures PA4 :

Stratégies PA4 :

Opérations stratégiques et mesures

Mesures à l'échelle du Grand Genève

Mesures suprarégionales

PRODES Rail 2035

Gare de Nyon : La capacité de la gare de Nyon sera améliorée par l'élargissement et le prolongement des quais, la création d'un nouveau passage inférieur piéton et de nouvelles rampes d'accès aux quais. Ces travaux accompagneront l'augmentation du niveau de service sur la ligne ferroviaire et seront coordonnés avec la réalisation de l'interface multimodale de la gare de Nyon.

Ligne Genève-Lausanne : Dans la région lémanique, le nombre de RegioExpress sur la section Nyon-Lausanne augmentera, de sorte que huit paires de trains (4 IC/IR et 4 RE) par heure seront proposées sur le tronçon Genève-Lausanne. Dans la région de Genève, les prolongements de quais permettront d'allonger aussi les trains RER à 220 m entre Coppet et Annemasse. Ces améliorations du service renforceront encore l'armature ferroviaire du PACA, aussi bien en direction de l'agglomération centrales, que vers le reste du Grand Genève par les connexions Léman Express.

PRODES Routes nationales 2030

Élargissement de l'autoroute A1 et nouvelle jonction autoroutière à Versoix : l'autoroute A devrait être élargie à six voies entre l'échangeur de Perly et la jonction de Nyon. Par ailleurs, une nouvelle jonction autoroutière pourrait voir le jour à la hauteur de Versoix. Ces nouvelles infrastructures routières visent à réduire le goulet d'étranglement que constitue l'entrée de l'agglomération Genevoise. La nouvelle jonction de Versoix permettra une meilleure desserte de la rive droite genevoise, elle déchargera les jonctions existantes de Chavanne-de-Bogis et du Vengeron et déléstera les routes de desserte adjacentes en localité.

Mesures structurantes d'agglomération

12-94a et 12-94b Voie verte Versoix-Pregny-Chambésy : cette voie verte est inscrite au plan d'action mobilité douce du canton de Genève, elle constitue l'une des pénétrantes modes doux vers l'agglomération centrale.

12-20 et 12-97 Interfaces multimodale des gares de Rolle et Coppet : mesure d'accompagnement du développement ferroviaire dans l'agglomération, afin de faciliter le rabattement vers les lignes CFF régionales et interrégionales.

VISUEL EN COURS
D'ELABORATION

Figure 4 : Carte des mesures d'agglomération et suprarégionales du PACA

Opérations stratégiques

Les mesures d'infrastructure de transports déploient principalement leurs effets sur deux axes :

- Facilitation du report modal :
 - o En poursuivant le développement des plateformes multimodales autour des gares ferroviaires, entamé dans les générations précédentes de projet d'agglomération (besoin d'action PACA BA09-1)
 - o En favorisant le rabattement vers ces gares ferroviaires (besoins d'action PACA BA07-1)
- Pacification et sécurisation du trafic
 - o Création de voies modes doux en sites propres et sécurisés (besoins d'action PACA BA07-1)
 - o Requalification des espaces publics urbains (besoin d'action PACA BA06-2)

Les mesures d'urbanisation répondent au besoin de densification des centres et de coordination entre localisation des logements et places de travail, et infrastructures de transport (BA03-1 BA06-1 chapitre 3 alinéas 2.1 2.2 3.1 3.3). Le PACA Genève-Rolle recense six mesures d'urbanisation aux horizons A et B du PA4, autour des centres de Divonne-les-Bains, Coppet, Gland, Nyon, Rolle et Versoix.

La grande majorité des mesures infrastructurelles sont localisées à proximité de ces centres, dont une grande part dans l'opération stratégique OP1-1 centrée sur l'agglomération régionale Nyon-Gland, qui concentre l'essentiel des besoins d'action du territoire

VISUEL EN COURS
D'ELABORATION

Figure 7 : Localisation des opérations stratégiques du PACA Genève-Rolle

Opération stratégique : Nyon-Gland

L'agglomération régionale Nyon-Gland est identifiée comme un secteur à forts enjeux du PACA Genève-Rolle, et ce depuis le PA3. Comme interfaces ferroviaires importantes sur la rive nord du lac, les gares de Nyon et Gland sont des sites stratégiques pour la maîtrise du développement urbain, et pour la coordination entre urbanisation et transport. L'agglomération Nyon-Gland est à la fois un pôle

régional d'emploi, et un centre de rabattement à l'échelle du littoral lémanique.

Les enjeux principaux de ce site consistent à contenir le développement urbain et à densifier le tissu existant, ainsi qu'à améliorer et sécuriser les parcours MD dans le centre-ville et à proximité des gares ferroviaires.

La gare de Nyon a fait l'objet de mesures dans les générations précédentes des projets d'agglomération pour renforcer ce rôle de plateforme multimodale (mesure 31-8 du PA2 et 31-7 du PA3). Ces mesures prévoient la relocalisation des arrêts TP, la création de stationnements vélos et TIM, ainsi que la sécurisation des cheminements MD à proximité de la gare. A Gland, des mesures similaires ont été prévues afin d'améliorer l'accessibilité de la gare et de réduire l'effet de coupure de la ligne ferroviaire (mesure 31-5 du PA2 et 31-6 du PA3).



Figure 8 : Opération stratégique 1-1

Priorité	Numéro	Description	Pilote
A	12-28	<p>Requalification de la route de Suisse (3e étape) : tronçons sur Prangins et Gland</p> <p><i>Les projets d'agglomération précédents identifiaient comme enjeux le renforcement de la structure urbaine Nyon-Gland en tant qu'agglomération régionale. L'abandon ou le redimensionnement de certains projets d'infrastructures routières (mesures 31-2 du PA1 et 31-14 du PA3) et invite à repenser cet enjeu. Néanmoins, la poursuite de la requalification de la Route suisse RC1 sur toute la longueur du littoral (mesure 12-28 du PA4 pour le tronçon Gland-Prangins) et la réalisation prochaine d'une liaison MD structurante (mesure 31-12 du PA3) vont dans le sens d'un renforcement des liens fonctionnels entre ces deux pôles.</i></p>	Canton de Vaud

A	31-18	<p>Requalification en faveur des TC et des MD du passage inférieur route de l'Etraz</p> <p><i>La mesure 31-18 vise à améliorer l'accès MD et TP à la gare de Nyon, afin de renforcer son rôle d'interface multimodale à l'échelle régionale. Cette mesure est coordonnée avec la réalisation d'une passerelle entre Nyon et Prangins — comprise dans la mesure 31-3 du PA2 —, dont l'étude d'avant-projet est en cours.</i></p>	Nyon
A	31-39	<p>Requalification de l'axe Vy-Creuse/Rue du Perron en faveur des MD</p> <p><i>A Gland, la mesure 31-39 vise à requalifier l'un des principaux axes nord-sud de la ville en faveur des MD, et servira au rabattement MD en direction de la RC1 requalifiée.</i></p>	Gland
B	31-10a	<p>Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : route de St-Cergue (partie haute)</p>	Nyon
B	31-21	<p>Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre au nord de l'agglomération nyonnaise : tronçon rte de St-Cergue - rte de Duillier</p> <p><i>Les mesures 31-21 et 31-28, d'horizon B, concernent la réalisation d'une route de distribution, ainsi que de voies MD au nord de l'agglomération de Nyon. La mesure non-cofinancée 31-28 est une évolution de la mesure 31-14, inscrite en priorité B du PA3, à la suite de son abandon par l'un des partenaires. Toutes deux se placent dans la continuité du réaménagement routier au nord de Nyon (mesures 31-19 et 31-25). Par l'amélioration de la desserte TIM sur la partie nord de la ville, la mesure 31-28 permettra de délester le centre-ville et les quartiers résidentiels du trafic de transit. Ensemble, ces deux mesures permettront une amélioration de la qualité des espaces publics de la Ville et préfigureront la mise en œuvre des mesures de requalification des pénétrantes et de pacification du trafic dans le centre, prévues en priorités B et C du projet d'agglomération.</i></p>	Nyon
B	31-24	<p>Aménagement MD et espaces publics dans le Cœur de ville de Nyon</p> <p><i>En priorité B, dans la continuité des mesures de requalification du réseau routier urbain, deux mesures sont prévues pour pacifier le centre-ville. La mesure 31-10a, qui fait suite à la mesure 31-9 du PA2, poursuit l'amélioration du trafic MD et TP des principales pénétrantes en direction de la gare de Nyon. La mesure 31-24 propose une requalification complète en faveur des MD des voies de desserte du cœur de ville de Nyon, à proximité immédiate de la gare.</i></p>	Nyon
Be	31-28	<p>Réalisation de la Route du Châtellard au nord de l'agglomération nyonnaise</p> <p><i>Voir mesure 31-21.</i></p>	Nyon
C	12-29	<p>Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre Maconnex - Divonne - Nyon : tronçon Crassier - Eysins</p>	Canton de Vaud
C	12-98	<p>Traversées MD Jonctions A1, Rolle et Gland</p>	Gland, Rolle
C	12-99	<p>Liaison MD Eysins - Chésereux</p>	Chésereux, Grens, Signy, Eysins, Canton de Vaud
C	31-10b	<p>Requalification du réseau routier de Nyon en faveur des TC et des MD : av. Alfred Cortot et route de St-Cergue (partie basse)</p>	Nyon

C	31-16	Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon : passage sous-voie Crève-Cœur - ch. des Ruettes	Nyon
C	31-20	Adaptation de la ligne NstCM dans la partie urbaine (Nyon)	Nyon
C	31-23	Requalification du réseau routier à Nyon en faveur des TC et des MD : av. des Eules, routes de l'Oulteret et de l'Etraz (Prangins)	Nyon
		<i>A plus long terme, en priorité C, les efforts seront principalement orientés vers l'amélioration des rabattements TP et MD, par la poursuite de la requalification des pénétrantes (mesures 31-10b, 31-16, 31-32), et l'amélioration des liaisons TP et MD entre l'agglomération nyonnaise et son arrière-pays (mesures 12-29, 12-99, 31-20). Ou encore la réduction de l'effet de coupure induit par l'autoroute sur les réseaux de mobilité douce (mesure 12-98).</i>	
Mesures d'urbanisation			
As/Bs	UD1-05	Nyon-Eysins-Prangins	Nyon, Eysins, Prangins
As/Bs	UD1-06	Gland	Gland

Le secteur est également concerné par deux mesures d'urbanisation. La mesure UD1-05 Nyon-Eysins-Prangins, déjà inscrite au PA3, coordonne les opérations de densification et d'extension comprises dans le périmètre compact d'agglomération du PDCn Vaud autour de l'intercommunalité de Nyon-Eysins-Prangins. La mesure d'urbanisation UD1-06 a été redimensionnée par rapport au PA3 à la suite de la sortie de la Commune de Vich du périmètre central d'agglomération. Située entièrement sur la commune de Gland, cette mesure prévoit des opérations de densification des zones de logements ainsi que des extensions au nord-ouest de l'agglomération. Les opérations de mutation urbaine des zones industrielles de l'ouest de Gland prévues aux PA3 ont été abandonnées dans l'optique de maintenir de l'activité secondaire à proximité du centre-ville et des lignes ferroviaires.

Autres mesures

VISUEL EN COURS
D'ELABORATION

Figure 9 : Mesures hors Opération stratégique

Le PACA Genève-Rolle inclut d'autres mesures hors périmètre d'opérations stratégiques. Ces mesures poursuivent la stratégie de renforcement de l'armature TP et MD en direction des gares de rabattement et sur l'axe principal le long du littoral.

Mesures d'infrastructure de transport			
Priorité	Numéro	Description	Pilote

A	12-94a	Extension, élargissement et aménagement de la voie verte Versoix/Pregny-Chambésy <i>Les mesures 12-93. 12-94a/b et 12-95 poursuivent l'extension du réseau cyclable afin d'offrir des parcours en site propre et continus sur l'ensemble du territoire, du centre de Genève jusqu'à l'extrémité nord de l'agglomération. Les mesures 12-94a/b renforcent en outre les liens fonctionnels entre les communes de la rive droite genevoise par une connexion MD structurante traversant les centres de localité.</i>	Canton de Genève (OU/DDU)
Ae	12-95	Connexions mobilité douce Vengeron - Champ du Château - Chemin de la Glaise <i>Voir 12-94a.</i>	Bellevue
B	12-94b	Extension de la voie verte Versoix/Pregny-Chambésy pour raccordement à la gare Genève-Sécheron <i>Voir 12-94a.</i>	Canton de Genève (OU/DDU)
C	12-20	Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle (2ème phase) <i>A Rolle, la première étape du réaménagement de la plateforme multimodale, comprenant la réfection des espaces publics et des accès aux quais a fait l'objet d'une mesure du PA2 (mesure 12-19). La coordination avec les travaux prévus par les CFF a repoussé la réalisation de la 2e étape, qui reste inscrite en priorité C du PA4 (mesure 12-20).</i>	Rolle
C	12-93	Requalification de la route de Suisse (4ème et 5ème étapes) : tronçons Nyon-Colovray, Crans-près-Céligny, Dully-Bursinel, Perroy <i>Voir 12-94a.</i>	Nyon, Canton de Vaud (DGMR)
C	12-97	Plateforme multimodale de la gare de Coppet <i>A Coppet, en parallèle à l'arrivée du Léman Express, la commune a engagé une étude pour le développement de sa gare et la réalisation d'une plateforme multimodale. La mesure 12-97 répond à cet objectif, là encore, les indéterminations liées aux planifications CFF ont nécessité une inscription en horizon C de cette mesure.</i>	Coppet
C	12-98	Traversées MD Jonctions A1, Rolle et Gland	Gland, Rolle
Mesure d'urbanisation			
As	UD1-03	Versoix	Versoix, Canton de Genève (OU/DDU)
As/Bs	UD1-04	Coppet-Commugny	Coppet, Commugny
As/Bs	UD1-07	Rolle-Mont-sur-Rolle	Rolle, Mont-sur-Rolle
As	UD1-09	Divonne-les-Bains	Divonne-les-Bains, Pays de Gex Agglo

La mesure d'urbanisation UD1-04 prévoit la réalisation de plusieurs opérations de logements en densification et en extension à proximité immédiate de la Gare de Coppet. La desserte très importante du site justifie l'extension urbaine du village sur des parcelles actuellement non bâties en centre de localité. Une attention particulière sera portée à la préservation des qualités paysagères et

patrimoniales exceptionnelles du site, en particulier le château et ses abords, les allées plantées et les ouvertures sur le lac et les Alpes.

Rolle est concernée par la mesure d'urbanisation UD-1-07. La plupart des opérations urbaines inscrites au PA3 ont été mises en vigueur. La mesure prévoit des opérations de densification entre le centre historique et la gare ferroviaire à réaliser en horizon A et B du PA4. La mesure 12-98, inscrite en priorité C du PA4 prévoit notamment l'amélioration des traversées MD de la jonction autoroutière de Gland, cette mesure est en lien avec l'une des opérations urbaines et sera planifiée en coordination avec celle-ci.

La mesure d'urbanisation UD1-03 vise à renforcer la vocation centrale de la ville de Versoix au sein de l'agglomération centrale. Elle prévoit notamment la densification à proximité des deux gares Léman Express de la commune (Versoix et Pont-Céard) ainsi que la requalification des espaces publics urbains dans ces secteurs. Ces opérations sont coordonnées avec les mesures de mobilités douces planifiées ou en cours de réalisation sur le territoire communal.

La mesure d'urbanisation UD1-09 prévoit la densification et l'extension sur 10 secteurs de projets à proximité du centre de Divonne-les-Bains, coordonnés par un plan local d'urbanisme intercommunal. Ces opérations sont réalisées en coordination avec la réalisation d'infrastructures TP et MD planifiées ou en cours de réalisation.