

# URBANISME & TERRITOIRES

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

## TOME II

MONIQUE RUZICKA-ROSSIER

*Monique Ruzicka-Rossier*

*Julie Barbey*

*Emmanuel Belo*

*Louis Boulianne*

*Eduardo Camacho-Hübner*

*Joël Chételat*

*Pierre Dessemontet*

*Christophe Fischer*

*Dominique von der Muehl*

*Natacha Pasche*

*Luca Pattaroni*

*Marc Soutter*

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

***Equipe entre 2004 et 2006***

Chôros Laboratoire LaC / EPFL ENAC INTER

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

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

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

LaSUR Laboratoire de sociologie urbaine / EPFL ENAC INTER

Dr.Luca Pattaroni, sociologue.

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

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

Bureau privé Lausanne Louis Boulianne, économiste.

MicroGIS Geomatics SA St-Sulpice

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

***Equipe entre 2007 et 2008***

Chôros LaC Laboratoire / EPFL ENAC INTER

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

LaSUR Laboratoire de sociologie urbaine / EPFL ENAC INTER

Julie Barbey, spécialiste mobilité-transports.

MicroGIS, Geomatics SA St-Sulpice.

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

## Avant-propos

Le tome II contient *Le Registre du futur* qui est la troisième partie d'*Urbanisme & Territoires, Espace en mouvement entre Jura et Léman, Coppet, Nyon, Gland et Rolle*.

Le *Registre du Futur* transmet le projet territorial des 47 communes nyonnaises situées dans la Métropole lémanique entre les villes principales de Genève et Lausanne.

Cette partie comprend trois chapitres :

D'abord,

*Le carnet de route du Léman au Jura, près-Coppet.Nyon-Gland* , et

*Le carnet de route du Léman au Jura, près- Rolle*,

qui décrivent le projet territorial avec les orientations directrices et thématiques ainsi que les actions structurantes, puis,

*La mobilité à l'échelle locale*,

qui s'intercale entre les deux chapitres précédents et qui donne une approche fine sur un état existant et futur des mobilités douces dans les petites localités des 32 communes de l'ancien district de Nyon.

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

Le moment où s'est échafaudé le projet territorial est fortement caractérisé par une activité créative et innovante de l'ensemble des acteurs. Les acteurs étaient les autorités politiques, largement représentées par les syndics et municipaux responsables de l'urbanisme, ainsi que les représentants politiques et techniques de la région et du canton. Nous rappelons ci-après les noms de tous les acteurs qui ont eu un rôle substantiel dans les orientations des lignes directrices du district de Nyon.

La règle était d'être à l'écoute des uns et des autres, et de prendre en considération les critiques et propositions de tous. La fabrication de l'image spatiale, déjà porteuse d'espace, loin d'être l'apanage des professionnels, urbanistes, aménagistes, ingénieurs ou architectes, a été celle des représentants de la population qui habite cet espace. Cette image résulte d'un dialogue et propose un projet commun où les compromis ont été consciemment et communément écartés.

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

---

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

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

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

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

---

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

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

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

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

TOME II

Partie 3

**LE REGISTRE DU FUTUR**

**Un carnet de route du Léman au Jura,**  
*près-Coppet-Nyon-Gland.*  
*Document approuvé par le Comité de pilotage le 2 février 2006*

*Document approuvé par le Comité de pilotage le 2 février 2006*

*Monique Ruzicka-Rossier*

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



## Un carnet de route du Léman au Jura, près-Coppet-Nyon-Gland.

Document approuvé par le Comité de pilotage le 2 février 2006.

### Table des matières

<i>Préambule</i> .....	9
<b>1. Introduction</b>	<b>11</b>
1.1. Finalité des Lignes directrices	11
1.2. Nature et statut du document	11
1.3. Déroulement de l'étude et décisions du Copil	11
<b>2. Articulation avec les études régionales</b>	<b>13</b>
2.1. Quatre études régionales	13
2.2. Coordination	13
<b>3. Objectifs et enjeux</b>	<b>15</b>
3.1. Philosophie partagée	15
3.2. Objectifs	15
3.3. Enjeux	15
<b>4. Concept du projet territorial</b>	<b>19</b>
4.1. Vers le partage d'un dessein régional	19
4.2. Dessin territorial	19
<b>5. Orientations directrices</b>	<b>23</b>
5.1. Consolidation de trois identités urbaines	23
5.2. Développement des trois perpendiculaires	25
5.3. Renforcement des quatre relais	27
5.4. Scénographies paysagères	29
<b>6. Orientations thématiques</b>	<b>31</b>
6.1. Urbanisation et mobilité	31
6.2. Perspectives d'emplois et localisation spatiale	37
6.3. Paysage et environnement	39
6.4. Entités agricoles	41
6.5. Réseau écologique	43
6.6. Autres réseaux	43
<b>7. Actions structurantes</b>	<b>45</b>
7.1. Ville consolidée : trois « identités urbaines »	45
7.2. « Perpendiculaires »	47
7.3. « Relais »	49
7.4. « Scénographies paysagères »	51
<b>8. Mise en œuvre</b>	<b>55</b>
<i>Annexes</i> .....	57





## Préambule

Le projet territorial propose une région organisée à partir d'un concept d'accessibilité. L'espace entre Lausanne et Genève est imaginé comme une « *Ville consolidée en quatre centres* » à identité urbaine différente, des « *Perpendiculaires* » et « *Transversales* » entre le Jura et le Léman, des « *Relais* » liés aux « *Villages* », et des « *scénographies paysagères* ».

Le projet territorial appartient à un processus qui intègre les résultats des études régionales et propose un futur pour les 30 ans à venir.

Le district de Nyon, en comparaison suisse, peut être qualifié d'« extrême » avec une démographie record, une population aisée, qualifiée et diversifiée, et une forte spécialisation résidentielle. L'expérience montre qu'en l'absence d'une politique d'encadrement volontariste, le développement tend à adopter une forme en tache d'huile, et se base avant tout sur la mobilité individuelle et automobile. L'orientation proposée par le projet territorial constitue une réponse qualitative à la pression de ce développement important qui touche la région depuis les quarante dernières années.

Les trois groupes d'acteurs, la ville de Nyon, la région de Nyon, et le canton partagent une philosophie basée sur les principes du développement durable. Les objectifs communs tendent vers la promotion d'un cadre de vie de qualité et de l'essor économique rétablissant un équilibre des habitants et des emplois. Ainsi, le projet territorial répond aux exigences diversifiées, d'une population cosmopolite très mobile qui ne rêve que de calme et d'espace, d'agriculteurs qui sont garants d'un des atouts de la région, le paysage, d'une population plus « ancrée » qui encourage le développement économique et les nouveaux emplois, d'habitants non motorisés, comme les jeunes, les personnes âgées, qui souhaitent une qualité de vie au cœur des villes et villages.

Le projet territorial propose une coordination de l'urbanisation et des transports publics ferroviaires et routiers. Il tend vers une équité de l'accessibilité en transports publics pour la population et les personnes qui travaillent dans la région, ainsi que vers une urbanisation dense et concentrée. Le projet s'exprime à travers un « dessein » régional et un « dessin » territorial. Le premier propose de développer les identités plurielles de la région en les liant dans un avenir commun. Le deuxième exprime des actions sur le territoire selon quatre formes de spatialité : les identités urbaines, les perpendiculaires, les relais et les scénographies paysagères.

Les actions proposées concernent l'urbanisation, les infrastructures de transport, les milieux naturels et l'environnement, les relations institutionnelles, économiques et sociales. Les interventions territoriales s'organisent à travers les principes d'un système polycentrique composé d'une « ville consolidée en quatre centres », de chapelets urbanisés perpendiculairement et transversalement au lac, et de localités relais des nombreux villages. Les quatre lieux de la « ville consolidée » sont Eysins-Nyon-Prangins, Gland-Vich, Coppet, et Rolle. Les urbanisations en chapelet s'égrènent le long du NStCM, entre Coppet-Divonne, entre Gland-Begnins-pied du Jura, ou Allaman-pied du Jura, ainsi qu'entre Gland et Perroy. Les localités relais, et les villages qui y sont liés, renforcent des polarités qui soutiennent le fonctionnement de la « ville consolidée » en offrant des perspectives de dynamisme au-delà de la bande littorale.

Le processus du Projet territorial se matérialise dans les actions qui seront proposées dans le *Plan directeur régional*, en complémentarité avec le *Plan directeur cantonal* et le *Projet de l'agglomération franco-valdo genevoise*. Un suivi institutionnel coordonné est une condition nécessaire pour assurer les chances de réussite de ce vaste projet territorial.

**Livre de l'existant** du 7 décembre 2004

Il retrace le contexte existant sous les angles géo-économique et sociologique, des milieux naturels, du paysage, de l'urbanisation et de la mobilité. Il est accompagné d'un recueil nommé *Rapport préliminaire* qui fournit les détails des données récoltées. Ci-après, un extrait du contexte géo-économique :

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

**Une démographie record**

Le district se caractérise par la plus forte croissance démographique de Suisse, avec un triplement entre 1960 et 2000 ;

Parallèlement, il comporte en 2000 la plus faible proportion de personnes âgées de Suisse (moins de 10%).

Une population très familiale : nombreux enfants, nombreux ménages familiaux, adultes entre 40 et 64 ans.

En revanche, relativement peu de jeunes ; ces derniers quittent la région pour débiter dans la vie active, et ils sont remplacés par de jeunes familles en voie d'établissement.

La population étrangère groupe 28% de la population totale en 2000 ; un chiffre haut pour la Suisse, mais moyen sur l'arc lémanique.

La population étrangère est composée pour moitié de ressortissants de pays à haut niveau de vie : pays anglo-saxons, d'Europe de l'ouest et du nord ; situation unique en Suisse, où l'immigration économique est très largement majoritaire.

**Une région aisée**

Le revenu médian des ménages du district est le second de Suisse, derrière la Goldküste zurichoise mais devant Zoug.

Le niveau de qualification de la population active est exceptionnel ; proportion record des professions d'encadrement et intellectuelles (knowledge workers) ; forte proportion de dirigeants et de professions libérales.

Proportion également forte de « petites mains », personnes actives sans formation : structure duale de la société.

**Une forte spécialisation résidentielle**

Le rapport emplois/actifs est faible, autour de 65 emplois pour 100 actifs. Le rapport est indicatif d'une très forte spécialisation résidentielle du district.

L'économie du district, sans être faible, n'est pas à la hauteur du potentiel montré par la population active, tant en termes quantitatifs (faible nombre d'emplois) que qualitatifs (secteurs relativement basiques surreprésentés, secteurs à haute valeur ajoutée sous-représentés).

Nyon joue un indiscutable rôle de relais de l'agglomération genevoise, vis-à-vis de la France voisine et des districts vaudois limitrophes.

**Eventail des possibles** du 28 février 2005

Il présente quatre scénarios de développement territorial :

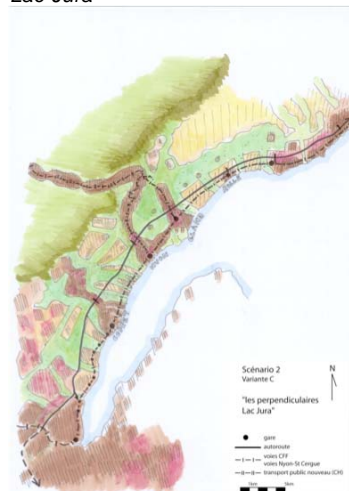
Le scénario 0 nommé « Tendancier » présente une vision de la région si aucune action volontariste n'est faite.

Le scénario 1 « Economie » est conjugué selon deux variantes : scénario 1A « *Les citadins en roue libre* », et scénario 1B « *Mon travail... ma villa... mes loisirs* ».

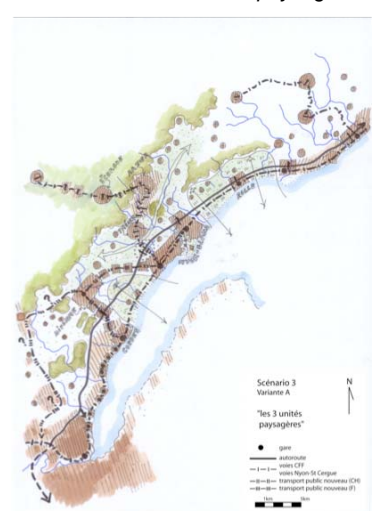
Le scénario 2 « Cadre de vie » s'illustre en trois variantes : scénario 2A « *L'armature verte* », scénario 2B « *La treille* », et scénario 2C « *Les perpendiculaires Lac-Jura* ».

Le scénario 3 « Mobilité » se décline aussi triplement : scénario 3A « *Les unités paysagères* », scénario 3B « *Espace Nyon-Rolle* », et scénario 3C « *Multipolarité* ».

Scénario 2C « *Les perpendiculaires Lac-Jura* »



Scénario 3A « *Les unités paysagères* »



**Registre du futur** du 8 septembre 2005

Le *Registre du futur* présente le projet territorial issu d'une combinaison des scénarios 2C et 3A : « *Les perpendiculaires Lac-Jura* » et « *Les unités paysagères* ». L'un montre la part importante donnée au paysage, reconnu comme un atout de la région, et l'autre scénario place comme essentiel la coordination urbanisation et mobilité. Les deux scénarios intègrent comme composante importante l'essor économique de la région.

L'atelier de travail du 6 avril 2005, à La Longeraie à Morges, réunissant les membres du Copil, du groupe technique et les mandataires, eut pour ordre du jour l'évaluation des scénarios, et de choisir les grandes orientations de développement pour la région.

Le 2 juin 2005, un avant projet territorial fût présenté au Copil. Cet avant-projet territorial tenait compte des réflexions menées par le Copil lors de l'atelier de travail du 6 avril, tout en restant cohérent avec les résultats de l'analyse scientifique qui qualifie la région de Nyon comme un potentiel important de développement à l'échelle suisse.

## 1. Introduction

### 1.1. Finalité des Lignes directrices

Le but de ce document est d'engager la démarche de révision de la planification directrice régionale sur la base d'une adhésion des autorités exécutives et législatives à l'élaboration de ce que l'on souhaite pour l'avenir de la région.

Les *LD - Lignes directrices* donnent les grandes lignes d'orientation stratégique, ont une valeur d'orientation et appartiennent aux instruments de la planification directrice. Elles permettent de s'entendre sur une vision à long terme et sur les actions prioritaires à engager pour la réaliser.

Le rôle des autorités politiques, communales et cantonales, est déterminant dans la mise en œuvre des *LD*.

### 1.2. Nature et statut du document

Le contenu du présent document, adopté par le comité de pilotage (Copil) le 2 février 2006, a été mis en consultation auprès des services de l'Etat, et fait l'objet d'une validation par les municipalités des communes au premier trimestre 2006.

Les *LD* propose un *Projet territorial* illustrant une orientation de développement territorial pour les 30 ans à venir ; les chiffres proposés ont une portée de 15 ans.

Si elles ne revêtent pas de valeur juridique ou réglementaire, il faut par contre comprendre la portée politique qu'elles doivent avoir. Elles ont pour but d'ouvrir le dialogue entre tous les acteurs concernés et d'aboutir à des choix politiques. Les Lignes directrices appartiennent au processus de décision qui mène à orienter les actions humaines sur un espace.

Toutes les communes ont une responsabilité dans l'évolution de cet espace compris entre le Jura et le Léman, entre l'agglomération franco-genevoise et la naissance des vignobles de La Côte. Certaines seront amenées à remplir des rôles principaux, d'autres tiendront les rôles complémentaires.

Le *Plan directeur cantonal* intégrera les orientations de la planification régionale du district de Nyon.

### 1.3. Déroulement de l'étude et décisions du Copil

Les travaux des *LD* se sont déroulés en trois phases, et les documents produits sont :

- le *Livre de l'existant*, synthèse de l'état des lieux ;
- l'*Eventail des possibles*, scénarios possibles pour le développement territorial de la région ;
- le *Registre du futur*, proposition pour un projet territorial.

Les *LD* ont été construites et validées par le Copil. Le groupe technique a assuré un suivi étroit de l'avancement des travaux élaborés par les mandataires. Les communes ont été consultées en automne 2005.

Le présent document est une synthèse de l'ensemble des travaux.

## Les quatre études parallèles aux Lignes directrices

### **SD-Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise**

Extrait du Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, Résumé des points essentiels, du 15 juillet 2005.

Le SD de l'agglomération nyonnaise « propose un système coordonné entre urbanisation et transports, qui est porteur d'une identité pour l'agglomération en général et pour les communes en particulier. Le développement ne doit pas être seulement durable, mais aussi créateur d'émotions. Le SD est développé de la manière suivante :

- Une grande partie du développement est assurée par l'urbanisation interne (remplissage des aires urbanisées) par des secteurs en zone, mais encore libre de construction, ainsi que par le renouvellement urbain (densification, changement d'affectation).
- Les extensions des aires urbanisées s'effectuent en étroite relation avec les noyaux historiques des localités et sont intégrés au paysage. La limite d'urbanisation est clairement exprimée. Ces extensions sont liées à un système d'urbanisation logique et propre au site de Nyon. Elles doivent être desservies efficacement par les transports publics.

Les valeurs urbaines et paysagères sont conservées, renouvelées, et mise en valeur par des interventions précises avec les nouvelles extensions et aménagements d'infrastructure. »

### **SD-Schéma directeur Gland-Vich**

Extrait du Rapport final - Mandats d'étude parallèles sur procédure sélective - Aménagement du site 1c Gland-Vich - Pôle de développement économique du 10 juin 2005.

Le SD Gland-Vich s'appuie sur « la structure du territoire » marquée « par l'orthogonalité des réseaux naturels et artificiels, parallèles ou perpendiculaires au Jura »...

« La ville se développe horizontalement en pièces urbaines en fonctions des étapes et adaptables au besoin du moment. Le front urbain futur est arrêté par des petits parcs bâtis en tête de chaque élément. Conjugés à des langues pénétrant le tissu urbanisé, ils constituent l'articulation ville-campagne et renforcent le caractère spécifique de la localité, dont ils valorisent le cadre de vie ».

### **MEP-Mandats d'étude parallèles de Terre Sainte-Coppet**

Extrait du document Valorisation du secteur de la gare de Coppet dans le contexte d'une vision stratégique d'un développement intercommunal de la Terre Sainte, document de cadrage du 17 mai 2005.

Le cahier des charges précise qu'une réflexion simultanée sera menée à deux échelles, « celle intercommunale, pour élaborer une vision stratégique du développement de la Terre Sainte d'une part, et celle plus locale, pour identifier les perspectives concrètes de la valorisation du périmètre de la gare de Coppet d'autre part. ».

Deux objectifs sont retenus :

« le premier objectif consiste donc à valoriser le périmètre de la gare en vue d'optimiser sa fonction de plate-forme d'échange multimodale et d'établir sa qualification dans un site de développement économique. Il s'agira de concrétiser les bases pour la mise en place d'un projet phare (pôles de développement à proximité de la gare) et préciser les conditions pour la mise en place d'un tel site....

Le second objectif consiste à définir à l'échelle de la Terre Sainte (huit communes) un projet de développement du territoire. Ce dernier sera fondé sur une stratégie combinée de l'urbanisation et de la mobilité de la Terre sainte en coordination avec le Plan directeur cantonal et le Plan directeur régional. »

### **Projet de station La Dôle - St-Cergue, le Jura sans frontière**

Extrait du Plan directeur de développement touristique de la partie jurassienne du district de Nyon, août 2005.

« Le plan directeur du développement touristique de la partie jurassienne du district de Nyon constituera un volet de la révision du Plan directeur régional du district de Nyon. »

Il propose une stratégie marketing, organise le développement de l'offre touristique et fournit un catalogue d'actions opérationnelles à réaliser pour réussir la revitalisation de la station La Dôle - St-Cergue.

## 2. Articulation avec les études régionales

### 2.1. Quatre études régionales

L'avancement des LD s'est fait parallèlement à des réflexions régionales. Une synergie a été créée entre ces études complémentaires d'échelles différentes :

- *SD Nyon* - Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise ;
- *SD Gland - Vich* – Schéma directeur de Gland - Vich ;
- *MEP – Mandats d'étude parallèles Terre Sainte - Coppet* / Valorisation du secteur de la gare de Coppet dans le contexte d'une vision stratégique d'un développement intercommunal de la Terre Sainte ;
- Projet de station La Dôle - St-Cergue / le Jura sans frontière, *Plan directeur de développement touristique de la partie jurassienne du district de Nyon*.

Le *SD Nyon*, à l'échelle d'une « petite agglomération », réunit huit communes (Nyon, Prangins, Eysins, Crans-près-Céligny, Duillier, Signy-Avenex, Grens et Trélex).

Le *SD Gland - Vich* développe un concept détaillé à l'échelle d'une portion de ville.

Le *SD Nyon* et le *SD Gland-Vich* (ouest de Gland et sud de Vich) ont révélé un potentiel de développement cumulé de 17'000 habitants, et de 12'000 emplois.

Les *MEP Terre Sainte - Coppet* concernent huit communes (Coppet, Commugny, Founex, Tannay, Mies, Chavannes des Bois, Chavannes de Bogis, et Bogis-Bossey) réunissant environ 13'000 habitants.

Le *Plan directeur de développement touristique de la partie jurassienne du district de Nyon* contient de larges espaces et touche le territoire de sept communes (Arzier, Bassins, Chéserey, Gingins, la Rippe, Le Vaud, et St-Cergue).

Ces différentes études ne recouvrent pas la totalité du territoire régional et agissent sur les trois centres principaux. Les *LD*, à l'échelle de la région, regroupe trente deux communes qui peuvent envisager de voir la population globale augmenter d'environ 20'000 habitants et les emplois de 14'000 unités. Si les échelles de ces études ne sont pas comparables, le fait qu'elles soient menées parallèlement revêt l'avantage que les réflexions agissent en synergie et en complémentarité les unes par rapport aux autres.

### 2.2. Coordination

Une préoccupation majeure des *LD* est d'aboutir à une révision du Plan directeur régional proposant des mesures qui assureront la mise en œuvre d'un urbanisme et d'un aménagement de qualité valorisant le patrimoine bâti et les milieux naturels sur l'ensemble de la région.

Les *LD* participent à un processus dans lequel viennent s'insérer les résultats des différentes études régionales.

Les *LD* tiennent compte de l'avancement des études et orientations du *Plan directeur cantonal*, du *SD Nyon*, du *SD Gland- Vich*, des *MEP Terre Sainte - Coppet*, et du *Plan directeur de développement touristique de la partie jurassienne du district de Nyon*.

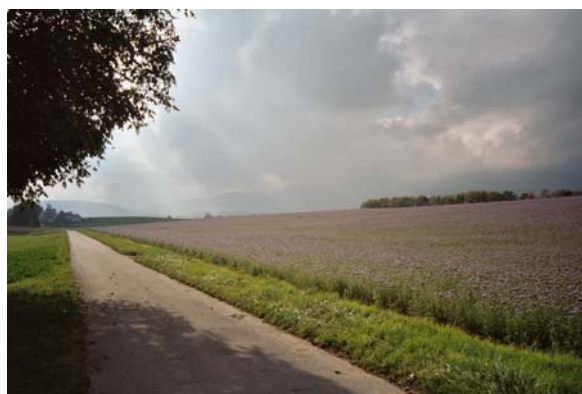
Si les préoccupations varient selon le niveau de détail étudié, les concepts eux se chevauchent et se complètent. Alors que les interventions projetées dans les *SD Nyon*, *SD Gland - Vich*, *MEP Terre Sainte - Coppet*, et dans le *Plan directeur de développement touristique de la partie jurassienne du district de Nyon* sont en majeure partie pour du court et moyen terme, et tendent vers l'horizon 2020, les *LD* proposent par contre une organisation générale des activités humaines qui portent sur du long terme.

### Dynamique régionale

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

Le district connaît à cet égard un processus de spécialisation résidentielle qui lui confère une position de zone périurbaine de l'agglomération genevoise. Il représente un lieu de localisation résidentielle choisi par une population cosmopolite aisée pour bénéficier d'un certain nombre d'avantages.

Son territoire est de plus en plus aménagé de manière à répondre principalement à des attentes d'**accessibilité** aisée et de **qualité de vie** élevée. Le mode de vie de cette population « cosmopolite » dessine des échelles qui dépassent largement les frontières de la commune et du district. L'accessibilité devient essentielle tant pour se rendre au travail à l'extérieur du district que pour poursuivre différentes activités (sport, loisir, consommation). En tant qu'habitant, cette même population recherche un cadre de vie caractérisé par le calme, la nature, la ruralité et la sécurité. Les taux d'imposition fiscale jouent aussi un rôle essentiel.



### Tensions

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

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

### 3. Objectifs et enjeux

#### 3.1. Philosophie partagée

Les *LD* reflètent une philosophie partagée entre la région, la ville de Nyon et le canton et basée sur les principes du développement durable :

- Les actions sur un espace habité ont des incidences multiples et de très longue durée ;
- L'urbanisation et la mobilité forment un tandem qui régit les orientations majeures qui marquent le territoire ;
- L'urbanisation et la mobilité sont en relation étroite avec l'économie, l'environnement, les milieux naturels, le paysage et la société dans son entier.

Les propositions admises comme données du problème pour l'avenir de la région sont :

- La nature agit comme force et attrait pour le bâti dans les aires urbaines périphériques ;
- Les espaces vides (sans masse bâtie ou forestière) structurent les espaces urbanisés, comme les places et les rues révèlent l'espace des villes ;
- La diversité sociale de la population est un avantage pour attirer des activités professionnelles variées ;
- La mixité fonctionnelle et la densité humaine sont un des fers de lance pour une diminution de la dépendance automobile ;
- Les coordinations entre l'urbanisation et la mobilité sont des atouts pour attirer les nouvelles entreprises ;
- Les synergies entre communes sont une garantie de réussite pour la mise en œuvre d'une structure de valorisation du potentiel économique ;
- L'échelle locale est un des lieux privilégiés pour agir sur la qualité du cadre de vie.

#### 3.2. Objectifs

Les deux objectifs majeurs sont :

- La promotion de la qualité du cadre de vie ;
- L'essor économique avec un équilibre habitants-emplois.

Si une vision sur trente ans est partagée, une solidarité intercommunale est nécessaire pour promouvoir la qualité du cadre de vie tout en s'engageant dans un essor économique.

#### 3.3. Enjeux

Les attentes liées aux enjeux principaux sont diverses :

- Exigence d'une population cosmopolite très mobile qui ne rêve que de calme et d'espace ;
- Pratique des agriculteurs garants d'un paysage entretenu qui est un des atouts de la région ;
- Exigence d'une population plus « ancrée » qui encourage le développement économique et les nouveaux emplois ;
- Attente de la population en général et des non-motorisés, tout spécialement, comme les jeunes et les personnes âgées, qui souhaitent une qualité de vie au cœur des villes et villages.

## Diversité et destin commun d'une région périurbaine

### Echelles de gestion du territoire

La diversité des questions à traiter appelle une multiplication des échelles institutionnelles à prendre en compte pour gérer le territoire. On peut en retenir trois :

« **La commune** », **échelle de l'habitant** : dans le processus de métropolisation, la commune demeure une échelle essentielle. Elle permet la gestion des problèmes relatifs à la qualité de l'habitat. Elle offre aussi un cadre politique où les différents habitants – plus ou moins mobiles – peuvent se rencontrer.

« **Le secteur** », **échelle de l'usager** : le développement d'infrastructures à même de satisfaire aux aspirations d'une population plus citadine implique des collaborations intercommunales. Le secteur présente l'avantage de regrouper un nombre restreint de communes permettant un échange plus fréquent entre les élus et l'organisation autour des situations similaires.

« **Le district** », **échelle de l'arbitrage régional** : L'ensemble du District est de plus en plus soumis à des problèmes similaires (pendularisme, urbanisation). De tels problèmes doivent être traités à une échelle large afin de pouvoir aussi affirmer la place du District dans le processus de métropolisation. Cette échelle est celle à laquelle, en particulier, des arbitrages peuvent être établis entre la qualité de vie et le nécessaire développement économique.

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



En Suisse :

transport 32 %  
consommation industrie 23%  
autres (dont le chauffage principalement) 45%

### Société 2KW/h

Passage d'une société qui consomme 6000W / an et par personne à un société qui consomme 2000W / an par personne.

Un consensus assez large semble se dessiner pour situer l'épuisement des réserves de pétrole à l'horizon 2050, avec des problèmes d'approvisionnement qui vont survenir dans un délai beaucoup plus proche, notamment en raison d'une consommation en croissance rapide, notamment dans les pays émergents (Chine et Inde en particulier). La filière du nucléaire paraît se trouver dans une impasse en raison du problème de l'élimination des déchets, qui ne semble pas être résolu, mais également des coûts considérables induits par le démantèlement des installations parvenues en fin de vie. Dans ce contexte, il paraît clair que la question énergétique va jouer dans les années à venir un rôle de plus en plus central dans les mutations que vont connaître nos sociétés, avec un passage nécessaire à grande échelle aux énergies renouvelables et une forte baisse de la consommation d'énergie.

Actions sur le territoire pour le court terme :

- organisation et forme de mobilité,
  - structure et organisation du bâti (logements et activités) sachant que la rentabilité tant énergétique qu'économique est bien meilleure pour des installations collectives,
  - valoriser l'énorme potentiel bois (énergie et construction) sous exploité du domaine forestier qui couvre près de 50% de la surface du district,
- et à moyen terme (20 ans) :
- des perspectives encourageantes pour la rentabilité des activités agricoles et forestières (donc préservation de ces espaces dans l'immédiat).



Le projet territorial proposé par les *LD* s'appuie sur le principe qu'un développement important se poursuivra dans la région, comme elle l'a déjà expérimenté durant les quarante dernières années. L'expérience a montré qu'en l'absence d'une politique d'encadrement volontariste de ce développement, celui-ci tend à adopter une forme en taches d'huile, en s'appuyant avant tout sur la mobilité individuelle et automobile. Le projet postule le rééquilibrage du développement en le basant notamment sur tous les axes de transports publics forts (rails et bus), permettant l'accessibilité en transports publics à une grande partie de la population et des emplois de la région.

La diversité sociale et environnementale de la région, le cadre de vie et la santé économique sont des atouts valorisés dans le projet territorial. La planification régionale qui poursuivra les orientations prises par les *LD* montrera qu'il est possible d'accepter plus d'habitants et d'emplois tout en promouvant la qualité de l'habitat, le dégagement des grands espaces « verts », l'éloignement des nuisances du trafic, l'image des villes, l'identité des villages, le maintien des domaines agricoles, etc.

Ainsi, les *LD* proposent une région ouverte où les relations sont intensifiées à certains endroits et relâchées à d'autres. La coordination entre l'urbanisation et la mobilité est favorisée et mène à prioritairement concentrer les interventions importantes sur les centres reliés rapidement à Genève et Lausanne. Les centres concernés sont Nyon, Gland et Coppet ; ils sont fortement densifiés et les mixités fonctionnelle et sociale sont intensifiées.

La poursuite de la planification régionale mènera à répondre à des attentes plus fines sur l'ensemble du territoire. Les domaines concernés sont l'urbanisation, la mobilité, l'économie, les finances, l'environnement et l'énergie. Les enjeux se déclinent notamment par :

#### ***Enjeux relatifs à l'urbanisation***

- La structure de la population, son nombre et son emplacement ;
- Les capacités constructibles admissibles des zones à bâtir ;
- Le mode d'organisation des zones affectées à la construction en relation avec l'ensemble de la région, et aux différentes échelles territoriales ;
- La diversité et la qualité de l'habitation ;
- La répartition des équipements publics et des équipements grands générateurs de déplacement.

#### ***Enjeux relatifs à la mobilité***

- La multi-modalité ;
- La hiérarchie des infrastructures routières ;
- La distribution sur le territoire du réseau de transports publics ;
- La qualité des espaces publics et l'intégration des réseaux de déplacements doux.

#### ***Enjeux économiques***

- Les types d'activités et d'entreprises ;
- La localisation des entreprises ;

#### ***Enjeux financiers***

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

#### ***Enjeux relatifs à l'environnement***

- Le respect des normes environnementales ;
- L'avenir des terres agricoles ;
- La continuité du réseau écologique suisse ;
- Les espaces sylvo-pastoraux.

#### ***Enjeux relatifs à l'énergie***

- Participation à la mise en place d'une société soucieuse d'économiser l'énergie.

### Le paysage à créer

En tant que produit culturel, le paysage se constitue et évolue avec les acteurs d'une région. Il devient en quelque sorte le miroir de la société en témoignant de ses modes de production de l'espace. Du fait du constant réajustement de ceux-ci, il apparaît ainsi comme une entité en mouvement.

Dans un contexte de nature et de bâti, des paysages multiples et pluriels se mettent en scène successivement au rythme soit du piéton, du cycliste ou de l'automobiliste.

Les réseaux écologiques concrétisent les déplacements de la faune et l'accompagnement nécessaire par la flore, ils marquent et orientent plus ou moins fortement les espaces vides ; de même les entités agricoles, caractérisant la région à travers le paysage et les occupations rurales, constituent les vides qui dégagent l'horizon, soit vers le lac, soit vers le Jura.

Envisagé dans cette perspective dynamique, le paysage fait ici l'objet d'une proposition de projet. Celle-ci est donnée à lire pour les décennies à venir, à partir de constats sur le paysage actuel ainsi que sur ses tendances d'évolution. Elle offre de manière schématique les pistes d'un aménagement cohérent de l'espace du point de vue paysager.

### Quelle mobilité modèle le paysage ?



### Parlons mobilité et utilisons les transports

Mobilité : activité de déplacement de la vie quotidienne, ou concept géographique caractérisé par le nombre, la fréquence et la durée des déplacements.

Transports : réponse technique à la mobilité, défini par les types d'infrastructure, le matériel roulant, les horaires, etc.

## 4. Concept du projet territorial

Le projet territorial propose une coordination de l'urbanisation et des transports publics ferroviaires et routiers, et tend vers une équité de l'accessibilité en TP pour la population et les personnes qui travaillent dans la région.

L'orientation prise par les LD est de répondre qualitativement à la pression du développement important qui touche la région depuis ces quarante dernières années. L'expérience montre qu'en l'absence d'une politique d'encadrement volontariste, le développement tend à adopter une forme en taches d'huile, et se base avant tout sur la mobilité individuelle et automobile.

Ce concept s'exprime à travers :

- un « dessein » régional ;
- un « dessin » territorial.

Le concept du projet territorial résulte de l'avancement du processus de décision mené avec les autorités politiques.

### 4.1. Vers le partage d'un dessein régional

Le « dessein régional » propose de reconnaître et de développer les identités plurielles de la région tout en les liant dans un avenir commun.

Le « dessein régional » s'inscrit dans des démarches déjà en cours, et poursuit le renforcement des caractéristiques propres partagées par des ensembles de communes. Ce dessein se veut à toutes les échelles du territoire, et se concrétise par groupe de commune.

L'intention est de favoriser les liens relationnels entre les communes appartenant aux mêmes entités spatiales, à l'instar de Terre Sainte, ainsi que les relations de ces entités entre elles et avec les régions voisines, comme les régions de Rolle, de Divonne, et de Genève.

Le dessein régional est du ressort de chaque habitant. Choisir de s'approprier de telle ou telle manière l'espace dans lequel on vit, ou d'avoir tel ou tel type de comportement est de la responsabilité de chaque individu. Par exemple, utiliser sa voiture, sa bicyclette ou aller à pied pour faire ses achats à l'autre bout de la rue dépend du choix de chacun. De même aménager les abords de son habitation, le clôturer ou non, dépend de sa relation personnelle à l'espace. Toutes les actions entreprises individuellement n'ont pas les mêmes impacts sur le territoire. Ces comportements sont bien évidemment conditionnés par les règles que se donnent les collectivités publiques en matière d'aménagement du territoire.

### 4.2. Dessin territorial

Le projet territorial s'exprime à travers quatre formes de spatialité : les identités urbaines, les perpendiculaires, les relais et les scénographies paysagères.

La destinée régionale se matérialise à travers un projet territorial, lequel s'appuie sur le renforcement des infrastructures existantes de transports publics et privés, et favorise les interventions d'urbanisation dense. Le « dessin territorial » est issu d'une triple réflexion, sur la mobilité, sur les relations de dynamisme socio-économique que les habitants de la région déploient journalièrement, et sur le paysage à créer. (cf. page précédente « le paysage à créer », et la différence entre mobilité et transport).

## Dessin territorial

The diagram illustrates an urban constellation with five numbered scenic landscapes (Scénographies paysagères) and four relay points (Relais). Three perpendicular lines (Perpendiculaires) are shown, along with three distinct urban identities (Identité urbaine). The map shows a network of roads and green spaces connecting these elements.

*Image d'une constellation urbaine formée de pôles urbains hiérarchisés*

1 / 2 / 3 / 4 / 5 Scénographies paysagères

**Trois identités urbaines différentes**  
Ces lieux se distinguent des autres espaces urbanisés de la région : l'un, Coppet, est un bourg historique et terminal des transports express genevois, l'autre, Nyon est la ville compacte et le chef-lieu, le troisième, Gland, est la ville contemporaine en formation.

**Trois perpendiculaires**  
Ces trois lignes perpendiculaires aux rives du lac suivent la topographie et le parallélisme des cours d'eau qui descendent du Jura au Léman. Elles sont là pour briser les strates horizontales des infrastructures des voies routières (RC 1 et N1) et ferroviaires (CFF), et pour redonner une logique fonctionnelle aux déplacements.

**Quatre relais**  
Dans un premier temps, les relais sont des endroits où les liens relationnels entre les habitants (soit « ancrés » souvent natifs de la région, soit citadins pendulaires « mis au vert ») de l'ensemble des villages et localités de l'arrière pays sont les plus intenses. Dans un deuxième temps, ces « endroits » deviendront des « lieux » de référence, voire symboliques. Parmi ces relais identifiés, un constitue déjà un « lieu » particulier qui, tout en tenant un rôle fonctionnel, est aussi symbolique. St-Cergue avec l'espace jurassien est le « poumon vert » des habitants de la région, voire d'au-delà. Il offre des sports, des loisirs et de la détente à une population diversifiée de tous âges et de classes sociales diversifiées, mais il est aussi le symbole de cette nature « sauvage » et accessible, si prisée par les urbains. Un autre, Begnins, possède un passé qui le désigne comme relais.

**Cinq scénographies paysagères**  
Chaque espace forme un tout et comprend principalement des vides entre cordons boisés, rives du lac, lisières de forêt, limites d'urbanisation, etc. Hormis le parc urbain caractérisé par un pointillisme bâti-nature (Crans-près-Céligny, Arnex, Bogis-Bossey, Founex et Céligny), ces vides repoussent l'urbanisation à leurs frontières ; les villages qui y sont inclus se maintiennent dans leurs aires construites et tendent vers la compacité. Le parc du delta de la Promenthouse est une entité propre qui lie et sépare tout à la fois Prangins de Gland.

Les identités urbaines, ou la « ville consolidée », parlent de lieux où l'espace prend corps à travers les références qu'il contient : les centres anciens avec le patrimoine historique, l'éventail socioculturel, la tradition d'échange, les commerces, le travail, les lieux du départ avec les gares, les ports, etc. Ce sont :

- *Eysins-Nyon-Prangins*      ► *Gland-Vich*      ► *Coppet*.

Les trois identités urbaines différentes, répondent au principe de la « ville consolidée ». Les trois centres, *Eysins-Nyon-Prangins*, *Gland-Vich*, *Coppet*, se renforcent et se complètent, sans être contigus. Des espaces non construits, viticoles, agricoles et forestiers les enchâssent et les affirment. Ce sont des lieux construits et habités où se logent les équipements principaux, où la densité de construction est plus forte qu'ailleurs, où la diversité sociale et fonctionnelle est élevée, où les croisements entre les relations sociales, administratives, culturelles, sportives, économiques, de déplacements habitat-travail-loisirs, de communication sont les plus intenses.

Les perpendiculaires révèlent les relations historiques Jura-Léman et sont l'expression de l'influence des entités urbaines *Eysins-Nyon-Prangins*, *Gland-Vich*, et *Coppet* sur le bassin de vie entre le lac et la montagne. Elles se localisent en trois axes :

- *Coppet-Divonne*  
► *NStCM et Lac-Jura d'Asse & Boiron*  
► *Gland- Begnins-pied du Jura*

Trois axes de déplacement (la route cantonale no 1, les voies CFF, l'autoroute) divisent l'espace de la région en quatre bandes séparées et entravent le bon fonctionnement du territoire. Les trois perpendiculaires au lac redistribuent l'organisation des activités humaines de la région en redonnant la profondeur initiale de l'espace entre le Lac Léman et le Jura.

Les relais sont les nœuds des réseaux de relations qui traversent les espaces urbanisés, en dehors des centres urbains. Les entités relationnelles et spatiales qui contiennent un relais sont :

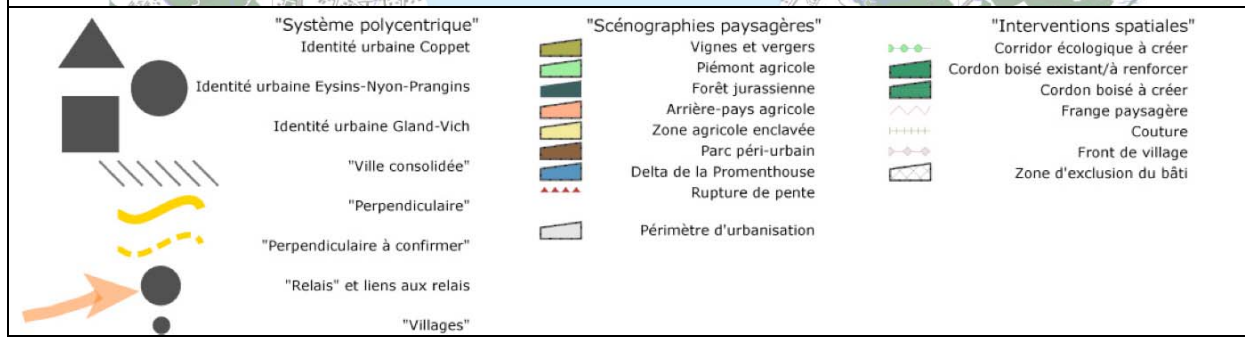
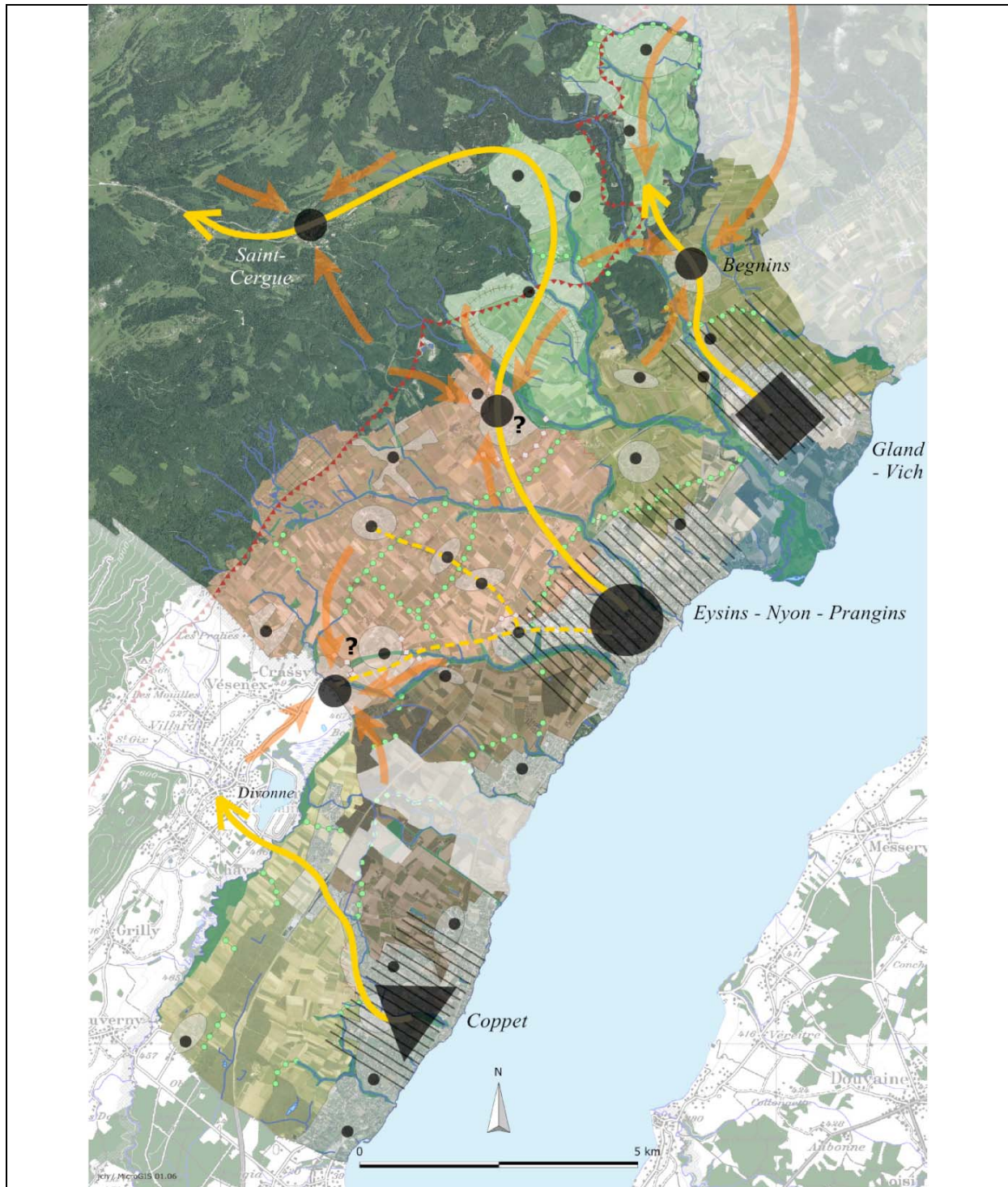
- *Asse & Boiron*      ► *NStCM*      ► *Est de la région*      ► *Massif du Jura*

Begnins et St-Cergue sont des localités prédisposées à remplir le rôle de relais, soit à l'est de la région, soit dans le massif du Jura. Pour les deux autres entités spatiales, les communes concernées choisiront de commun accord le lieu le plus approprié. La localisation du relais doit permettre au plus grand nombre d'habitants de s'y rendre. Les « relais » sont caractérisés par une situation de croisement (accessibilité multimodale, interface de transports publics-privés) et par la présence d'activités diversifiées (écoles, salle de loisirs et de sports, services de soins médicaux ou sociaux, commerces variés, administration, banque, poste, etc.). L'entité de Terre Sainte fonctionne sans relais, directement avec le centre urbain de Coppet.

Les scénographies paysagères se conjuguent en entités environnementales et spatiales où l'horizon domine. Ce sont :

- *Les vignes et vergers*    ► *Le piémont agricole*    ► *L'arrière-pays agricole et sylvo-pastoral*  
► *Le parc péri-urbain*    ► *Les terres agricoles enclavées*    ► *La Promenthouse*

Les scénographies paysagères sont des espaces composés de perspectives où l'horizon est une des mesures à respecter ; elles agissent comme *structure* des autres espaces qui eux sont construits sur les exigences de la mobilité (aires résidentielles, aires d'activités, aires de déplacement, etc.)



## 5. Orientations directrices

Les LD donnent comme orientation principale l'organisation en réseau d'un système polycentrique s'appuyant sur un concept de mobilité promouvant les transports publics. Ce système est constitué par :

- Trois identités urbaines formant une « ville consolidée », *Eysins-Nyon-Prangins*, *Coppet*, et *Gland-Vich*, et coordonnant leur développement ;
- Trois « perpendiculaires » rattachant l'ensemble du bassin de vie à la « ville consolidée », *Coppet-Divonne*, *NStCM et Lac-Jura d'Asse & Boiron*, *Gland-Begnins-pied du Jura* ;
- Quatre « relais » canalisant les relations des villages compris dans les secteurs *Asse & Boiron*, *NStCM*, *Est de la région*, *Massif du Jura*.
- Cinq « scénographies paysagères » organisent l'espace : *les vignes et vergers*, *le piémont agricole*, *le parc péri-urbain*, *les terres agricoles enclavées*, *le delta de la Promenthouse*.

### 5.1. Consolidation de trois identités urbaines

« Ville consolidée en trois lieux » :

*Eysins-Nyon-Prangins*      *Coppet*      *Gland-Vich*

Premier lieu : la ville compacte *Eysins-Nyon-Prangins*

- Affirmation de la ville compacte en préservant les identités d'Eysins, de Nyon, de Prangins ;
- Renforcement des fonctions de centre selon les spécificités et potentialités propres (pôle économique et de services) ;
- Confirmation du rôle d'interface multimodale de ce centre cantonal ;
- Développement du SD de l'agglomération nyonnaise.

Deuxième lieu : la ville en formation *Gland-Vich*

- Affirmation d'une localité en devenir de ville dense et mixte
- Valorisation du secteur de la gare et confirmation de celle-ci comme interface régionale multi-modale ;
- Renforcement des fonctions de centre selon les spécificités et potentialités propres (pôle économique et de services) ;
- Confirmation comme interface régional de transports publics ;
- Développement du SD *Gland-Vich*.

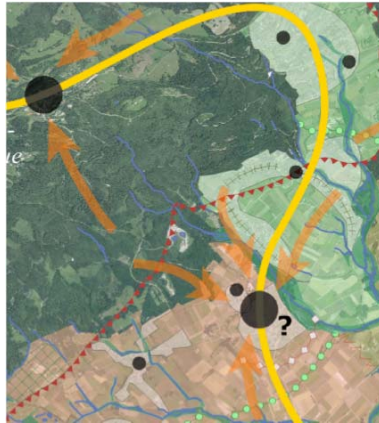
Troisième lieu : le bourg historique *Coppet*

- Affirmation comme pôle relationnel de Terre Sainte ;
- Valorisation du secteur de la gare ;
- Renforcement des fonctions de centre selon les spécificités et potentialités propres (pôle économique et de services) ;
- Confirmation comme interface régional de transports publics ;
- Développement des MEP Terre Sainte-Coppet.

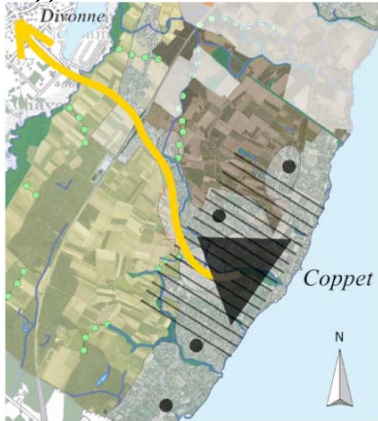
Un quatrième lieu à caractéristique viticole, situé en dehors du territoire du district, joue cependant un rôle à prendre en compte dans l'organisation de la région entre les agglomérations de Genève et Lausanne, c'est Rolle. Cette réflexion est à développer dans la poursuite de la révision du *Plan directeur régional*.

Trois perpendiculaires

NStCM



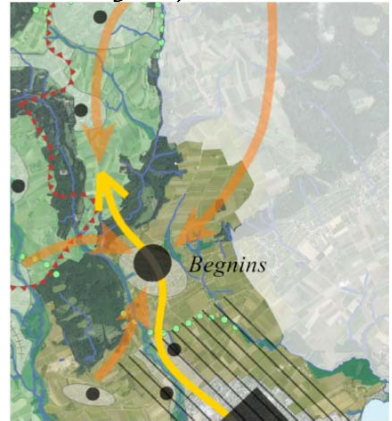
Coppet-Divonne



Jura-Lac d'Asse & Boiron



Gland-Begnins-pied du Jura





## 5.2. Développement des trois perpendiculaires

Trois perpendiculaires interdépendantes du concept régional de mobilité promouvant le réseau de transports publics :

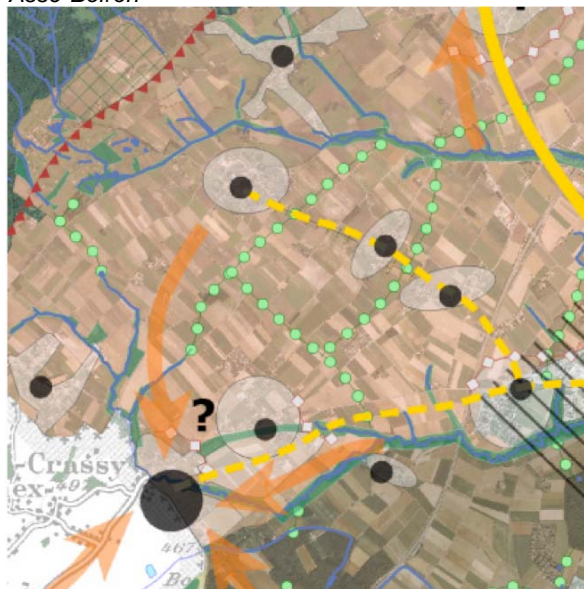
*Coppet-Divonne*

*NStCM et Lac-Jura d'Asse & Boiron*

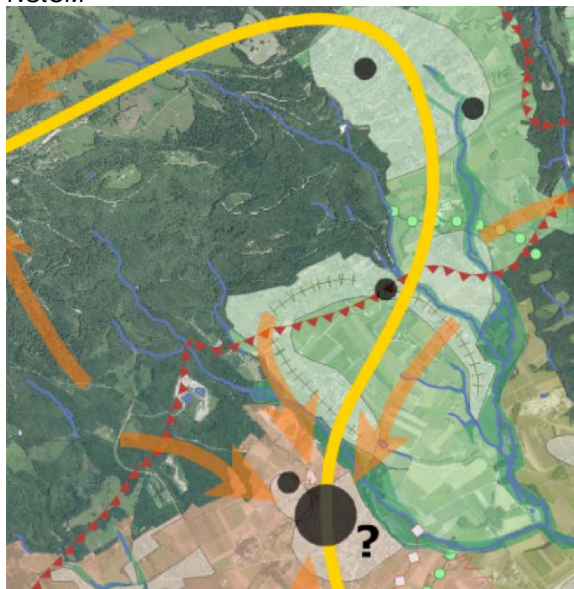
*Gland-Begnins-pied du Jura*

- Valorisation du bassin de vie de la « ville consolidée » à travers trois axes perpendiculaires au lac, en intégrant les trois identités urbaines et les quatre relais dans un réseau de transports publics ;
- Amélioration de l'attractivité des lignes de transports publics existantes ;
- Renforcement de l'urbanisation, notamment du logement, à proximité des interfaces de transport public et amélioration de l'accessibilité multimodale de celles-ci ;
- Développement des secteurs d'activités prévus par le schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, le schéma directeur Gland-Vich et les mandats d'études parallèles Terre Sainte-Coppet en coordination avec l'état actuel ou futur de leur accessibilité ;
- Renforcement de l'accessibilité par le NStCM de l'important domaine de loisirs et de détente de la station St Cergue-La Dôle.

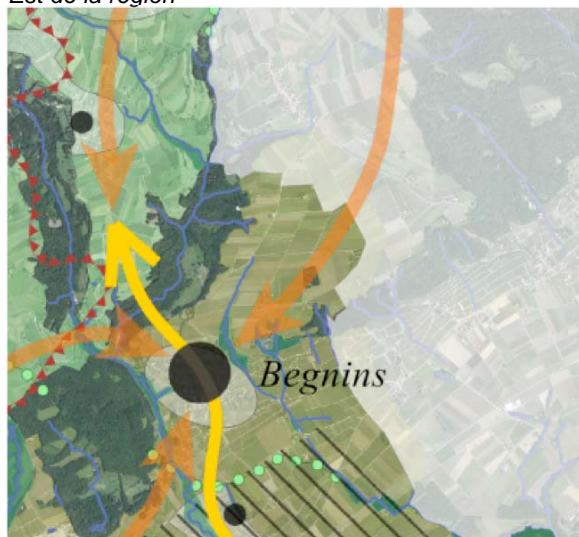
Asse-Boiron



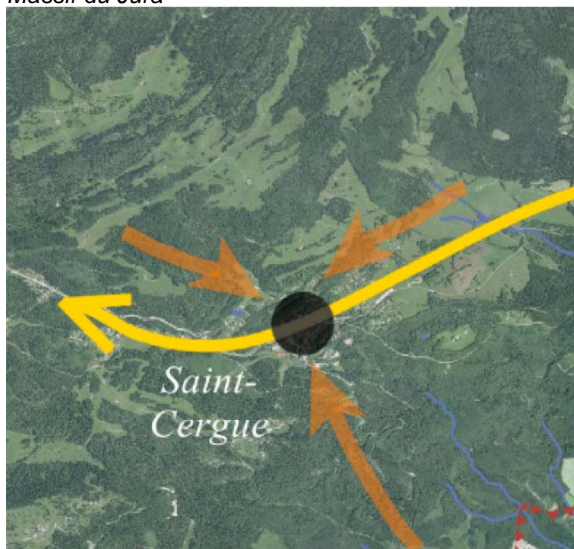
NStCM



Est de la région



Massif du Jura



### 5.3. Renforcement des quatre relais

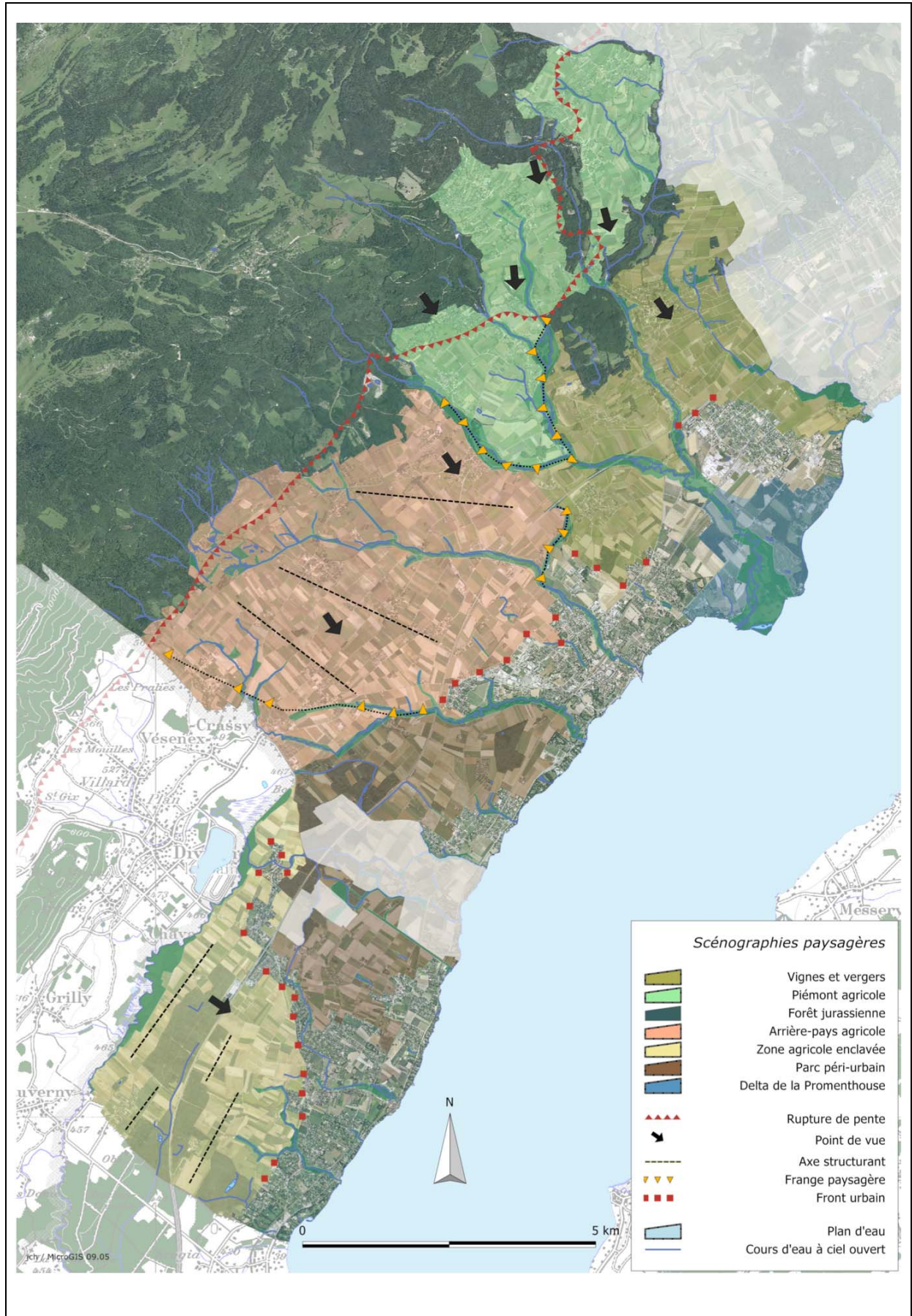
Quatre localités comme « relais » et liens avec les réseaux de « villages » situés dans  
l'Asse & Boiron      l'axe du NStCM      l'Est de la région      le Massif du Jura

#### *Relais*

- Augmentation de la densité de population ;
- Augmentation de la densité du bâti ;
- Encouragement pour une mixité sociale, diversification des habitations ;
- Stimulation pour une mixité fonctionnelle, diversification des services, des équipements, des activités ;
- Concentration de l'urbanisation autour des interfaces du réseau de transports publics, et amélioration de l'accessibilité multimodale de celles-ci.

#### *Villages*

- Réflexion sur une base intercommunale à la meilleure organisation à mettre en place autour du « relais » ;
- Affirmation des identités des villages et de la qualité du bâti et des espaces publics ;
- Amélioration de la compacité des centres et des espaces entre le bâti ;
- Priorité aux piétons et cyclistes.



## 5.4. Scénographies paysagères

Cinq « scénographies paysagères » ponctuées par les cours d'eau et leurs deltas mettent en scène le paysage ; de plus, la Promenthouse, prend l'ampleur d'un épilogue.

Reconnaissance des qualités paysagères de chaque entité :

Les vignes et vergers ;

*Structure traditionnelle de vignes, vergers localisés autour de villages relativement compacts, présence de forêts visibles sur les hauteurs et dans les combes.*

Le piémont agricole

*Paysage de transition entre la plaine et la montagne, marqué ci et là par une urbanisation résidentielle à maîtriser et concentrer.*

L'arrière pays agricole et sylvo-pastoral

*Alternance de cultures agricoles, cependant plus homogènes près de l'autoroute, topographie légèrement plongeante, couloirs visuels en éventail en direction du lac cadré par des cordons boisés, forme des villages généralement ramassée.*

Le parc péri-urbain

*Parc résidentiel composé d'habitations principalement individuelles, de terres agricoles, de massifs forestiers, organisé en arc de cercle autour des anciens villages.*

Les terres agricoles enclavées

*Cultures ouvertes avec des échappées visuelles parallèles au rivage, compartimentées par des massifs boisés.*

Le delta de la Promenthouse

*Paysage intérieur, propice à la promenade et à la rêverie, comportant une forêt urbaine parcourue par des cours d'eau.*

**Précautions**

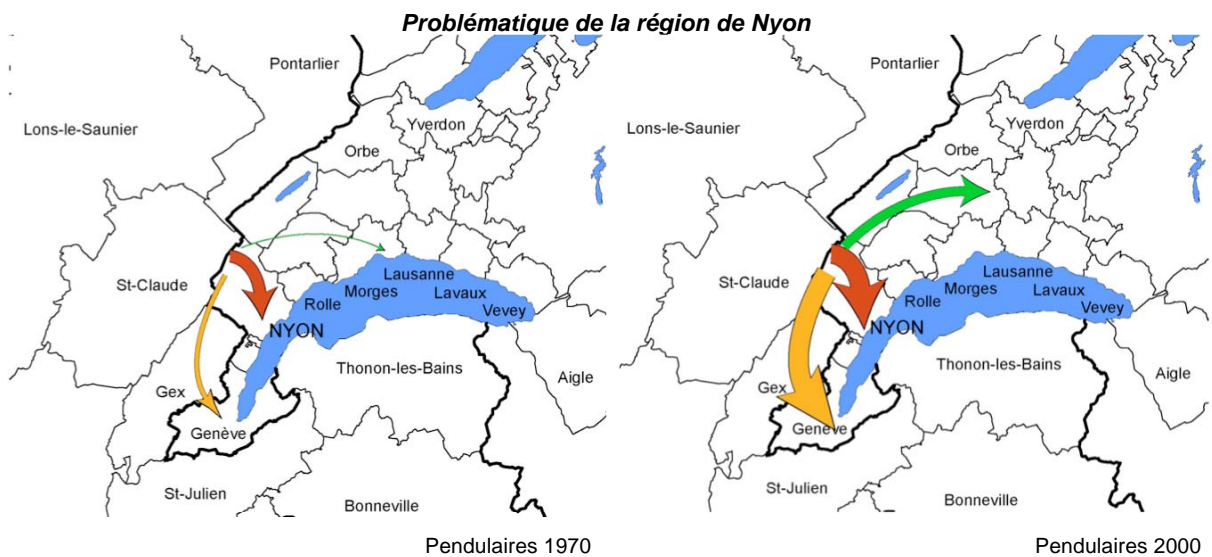
Être attentif à ne pas confisquer le potentiel de développement d'un territoire en définissant, avec 30 ou 50 ans d'avance, les infrastructures de transport à mettre en place pour résoudre les problèmes qui surviendront à cet horizon fort éloigné.

Se préoccuper de ne pas hypothéquer la stratégie de développement futur par un choix limité de mesures qu'il faudra mettre en place en temps opportun. En effet, pour répondre aux futurs besoins en termes de déplacement d'une population, active ou non, à un horizon aussi lointain, il n'est possible que de proposer des principes ou des lignes de réflexion prioritaires, dans le cas contraire on assimile une tendance observée à une vérité (non) avérée.

**Accessibilité**

L'amélioration des conditions d'accessibilité augmente l'attractivité d'un endroit pour la production de biens et de services. Ainsi, l'attractivité des centres urbains est due, entre autre, au facteur d'accessibilité très élevé (gares, réseau de transports collectifs urbains, perméabilité piétonne, relativement forte accessibilité automobile, etc.)

De même les grands générateurs de déplacement dans les zones périphériques, comme les centres commerciaux ou sportifs, où l'accessibilité est bonne grâce à la proximité d'un accès autoroutier, donc essentiellement monomodale (véhicules privés), attirent une population importante, mais déstabilisent fortement toutes les relations de déplacement sur un territoire.



Si en 1970, les flux pendulaires dans le district de Nyon étaient davantage concentrés sur la commune de Nyon, cette situation a complètement changé en 30 ans et nous trouvons aujourd'hui une forte polarisation des flux centrée principalement sur Genève. Ainsi, 60% des actifs travaillent en dehors du district, 23% à l'intérieur du district et 17% à l'intérieur des communes du district.

Afin de comprendre cette perte d'attractivité, plusieurs raisons sont invoquées : forte croissance des emplois à Genève et Lausanne, forte pression sur le logement à Genève, multi-motorisation des ménages et, évidemment, une bonne accessibilité autoroutière (bien que cette dernière condition se soit dégradée ces dernières années, notamment aux heures de pointe).

**Torsion pendulaire et fausse centralité**

La « torsion » des flux pendulaires des personnes habitant le district et travaillant ailleurs ou inversement, induite par le déséquilibre habitants-emplois, peut être considérée aujourd'hui comme un des principaux obstacles au développement de la région en tant qu'unité spatiale indépendante.

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

Le bilan entre les emplois et le nombre d'actifs montre effectivement que l'agglomération n'offre ni le nombre, ni la diversité d'emplois suffisants pour éviter des flux pendulaires vers l'extérieur (majoritairement vers Genève). Par conséquent, l'agglomération ne peut pas être considérée comme une centralité forte à l'échelle de la métropole, mais davantage comme un pôle périphérique de Genève. C'est pour combler cette lacune qu'un des objectifs du projet de lignes directrices consiste en un rééquilibrage du rapport habitants/emplois.

## 6. Orientations thématiques

Les *LD* proposent des orientations générales dans les domaines de l'urbanisation et de la mobilité, des emplois et de leurs localisations spatiales, des paysages et de l'environnement, des entités agricoles, du réseau écologique.

Dans le cadre de cette même révision du *Plan directeur régional*, les *LD* recommandent la prise en compte d'autres domaines constitués en réseaux, les réseaux institutionnels, scolaires, culturels, loisirs, énergie, et des nouvelles technologies de l'information et de la communication (Ntics).

### 6.1. Urbanisation et mobilité

L'adoption des *LD* du *Plan directeur régional* par les municipalités permettra de finaliser le Plan de mobilité du district. Il s'agira de poser les bases de l'organisation des transports publics, des transports individuels et de la mobilité douce, en s'appuyant sur une coordination de l'urbanisation et des transports.

L'objectif des *LD* est, non de proposer l'une ou l'autre infrastructure routière ou ferroviaire, mais de mettre en place les principes des futurs raccords aux principaux réseaux existants ou prévisibles. Le choix modal sera induit par le projet territorial. Les arguments en faveur de l'une ou l'autre manière d'appréhender les déplacements dans la région trouveront des réponses différentes en fonction des possibilités financières du Canton, de la région et de l'agglomération ; ce sont avant tout les choix quant à l'accessibilité qui sont et restent prépondérants.

Le concept de déplacements est constitué d'un réseau national qui dessert les trois gares principales de la région (Nyon, Gland et Coppet) à partir desquelles sont desservies les centralités secondaires (« relais ») par un réseau régional efficace, les « perpendiculaires » : Coppet-Divonne, Gland-Begnins-Pied du Jura, NStCM et Lac-Jura d'Asse & Boiron.

Le système polycentrique a pour but d'enrayer le développement en taches d'huile, et les « perpendiculaires » ralentissent la tendance actuelle de l'urbanisation se développant en continu et parallèlement aux rives du lac

**Concept général d'accessibilité**

**Portes d'entrée dans le système  
Transports collectifs**

Gares régionales : Nyon, Coppet et Gland  
Divonne-les-Bains  
St-Cergue  
Port de Nyon (liaison lacustre)

**Transports individuels**

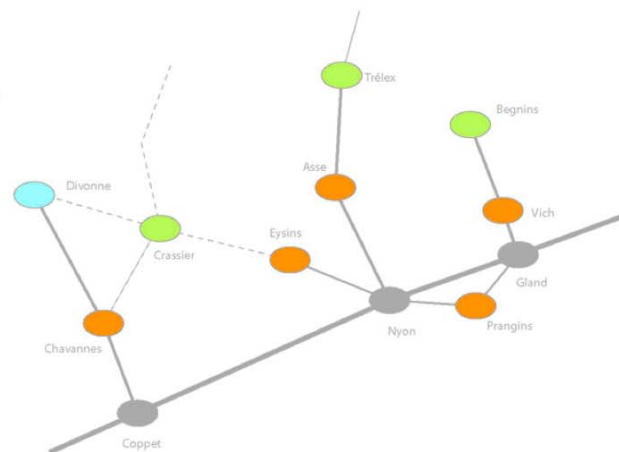
Jonctions autoroutières: Nyon, Coppet et Gland  
Divonne-les-Bains  
St-Cergue  
Route du Lac (Terre Sainte et La Côte)

**Hypothèses de mobilité**

Le réseau proposé doit répondre à deux hypothèses de déplacement correspondant au potentiel de développement contenu dans les lignes directrices:

Hypothèse 1: Forte augmentation des pendulaires externes à la région

Hypothèse 2 : Forte augmentation des actifs internes à la région



**Actions**

- 1) Gares régionales  
⇒ **Liaison extra-régionale, distribution et développement des interfaces majeures (Nyon, Gland, Coppet)**
- 2) Transport d'agglomération: concept proposé par le schéma d'agglomération (Eysins - Nyon - Prangins - Gland)  
⇒ **Réseau urbain lié au développement de l'agglomération avec extension vers Gland**
- 3) Liaison NStCM à développer jusqu'à Arzier  
⇒ **Rabattement et développement des interfaces secondaires (Asse)**
- 4) Liaisons verticales nouvelles: Coppet - Divonne-les-Bains et Gland - Vich  
⇒ **Rabattement et développement des interfaces secondaires (Divonne-les-Bains, Chavannes, Vich)**
- 5) Liaisons du pied du Jura: Crassier en tant que pôle de distribution des flux (Eysins - Crassier - Divonne(?); Trélex - Crassier - Chavannes)  
⇒ **Rabattement et développement des interfaces secondaires (Crassier)**

À ce concept général, basé sur la prise en compte des mouvements pendulaires perpendiculaires au lac, s'ajoute une réponse aux déplacements entre les bandes verticales.

Le réseau est complété par une liaison Gland – Nyon – Divonne. Dans une première étape, pour répondre aux seuls besoins de l'agglomération, cette liaison peut se faire jusqu'à Eysins, mais le renforcement de Crassier – Divonne comme distribution du pied du Jura justifie que le triangle Nyon – Divonne – Coppet soit complété pour assurer une desserte complète de la région. Pour cette raison, la création d'une liaison (dont le type d'infrastructure est encore à définir) entre les communes du pied du Jura semble nécessaire. Elle permet de rabattre efficacement les pendulaires via Crassier soit vers Coppet (et donc en direction de Genève), soit vers Nyon.



### *Concept d'accessibilité*

Le concept territorial choisi est une combinaison du principe de « croissance en miroir » :

- des « perpendiculaires » par rapport au Léman diminuent les déplacements longitudinaux traversant la région et suivent les perspectives paysagères majeures ;
- une concentration des activités en un certain nombre de pôles principaux ou secondaires reliés entre eux, nommés « identités urbaines » et « relais », favorise l'organisation de l'espace en regroupant les urbanisations et les transports..

Le concept d'accessibilité tient compte de deux possibilités de développement des flux de déplacement : une forte augmentation des pendulaires externes à la région, une forte augmentation des actifs internes à la région (cf. illustrations annexe 4).

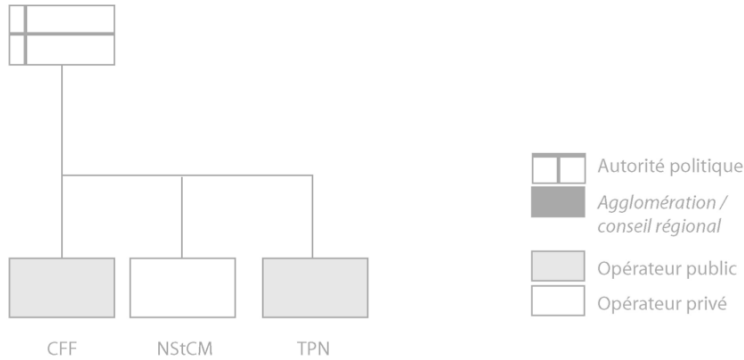
### *Transports*

Le concept d'accessibilité proposé peut recevoir à moyen terme la réponse technique suivante :

- Améliorer l'accessibilité multimodale aux gares centrales ainsi que l'attractivité de ces dernières (espaces publics, équipements, services, etc.)
- Renforcer les interfaces périphériques (relais) pour améliorer le potentiel à l'intérieur du district ;
- Améliorer l'offre en transports publics ;
- Renforcer le système de transport au sein de l'agglomération entre Gland et Nyon ;
- Renforcer la relation en transports publics entre Coppet et Divonne ;
- Renforcer l'offre en parkings d'échange (P+R) le long des lignes NStCM et CFF ;
- Promouvoir les réseaux de déplacement doux et notamment l'accessibilité aux interfaces de transports publics ;
- Promouvoir une tarification unique des transports publics pour en faciliter l'usage ;
- Justifier la réalisation de nouvelles infrastructures en fonction des objectifs d'urbanisation.

L'amélioration des transports de la région doit tenir compte qu'offre et réseau régionaux actuels sont non satisfaisants, qu'une volonté d'une plus grande implication de la région et des communes dans la définition de l'offre est présente, qu'il est souhaité que le cadre de négociation avec l'Etat évolue, et qu'il existe une volonté de développer une communauté tarifaire. Le *Plan directeur régional* définira les priorités.

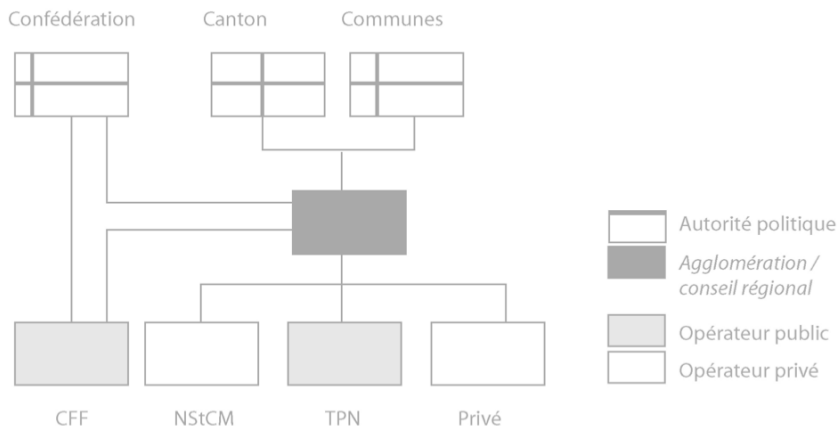
Confédération / Canton / Commune



La structure institutionnelle des transports actuellement en vigueur se base sur un système hiérarchique confédération – canton – communes auquel il manque un niveau intermédiaire entre le Canton et les communes.

Ce rôle est de plus en plus souvent joué par l'agglomération, mais dont la définition ne se prête pas au district de Nyon tel qu'il est étudié ici.

**Structure organisationnelle actuelle du système des transports**



La création d'une structure pouvant être rattachée au Conseil Régional pourrait assumer le rôle proposé de régulateur régional des transports.

**Structure organisationnelle du système des transports proposée**

C'est le canton, avec la Confédération, qui est le principal acteur qui décide et finance les améliorations des réseaux de transport. Or, en sachant que la gestion de la mobilité à l'échelle de la région nyonnaise n'est pas assez conséquente pour qu'elle puisse faire partie d'un des projets d'agglomération prévus par la Confédération, et que le potentiel économique de la région est nettement supérieur à celui du Canton, il est alors nécessaire de trouver un projet institutionnel qui puisse répondre aux particularités de la région (très fort potentiel de développement économique et faible ancrage institutionnel de l'autorité régionale). Envisager ainsi de modifier la structure des régulateurs-opérateurs de transports afin de donner une plus grande indépendance à la région, accompagnée d'une plus grande responsabilité dans la gestion de l'offre publique de transports, demande évidemment que la faisabilité d'une telle structure soit encore cautionnée par l'ensemble des acteurs. Un axe institutionnel prioritaire constitue une condition préalable pour améliorer le potentiel de réussite d'un développement structurant et structuré de la région de Nyon et de rendre viable le concept d'accessibilité proposé.

Le rôle d'un régulateur serait d'investir les fonds régionaux (issus d'une mise en commun des fonds communaux) et d'arbitrer l'ouverture du marché des transports collectifs à des opérateurs privés. Alors un changement statutaire du Conseil régional, quant à ces prérogatives en termes de pouvoir d'investissement, est certainement à envisager. La définition d'un quelconque pouvoir décisionnel du district n'est pas prévue dans le cadre de la nouvelle constitution vaudoise, pourtant c'est une étape qui permettrait à la région nyonnaise, en étant assimilée à une agglomération, de jouer ce rôle moteur, indispensable à la réussite du présent projet territorial.

### *Fragilité des infrastructures parallèles au lac et polycentralité émergente*

La distribution de l'urbanisation se caractérise par une concentration des principales infrastructures parallèlement au Léman (CFF et autoroute), par quelques infrastructures secondaires perpendiculaires à ce réseau principal (route blanche, NStCM, etc.), et par un maillage routier qui complète les liaisons entre les autres entités de la région. Ce maillage comporte une offre minimale en transports publics pouvant répondre au nombre grandissant des déplacements périphériques.

Gland-Prangins a vu son nombre d'habitants croître de +33%, ses d'actifs de +24% et les emplois de +12% entre 1990 et 2000. Coppet polarise une bonne partie des activités de la Terre Sainte ainsi que l'accessibilité vers Genève (CFF et autoroute). Divonne-les-Bains joue le même rôle que Coppet comme attracteur des déplacements, principalement ceux liés aux activités commerciales et comme une des portes d'entrée dans le système de transport. Chavannes-de-Bogis attire avec son centre commercial, et St Cergue comme pôle de loisirs. Une forte dispersion du logement et des équipements collectifs est constaté dans le reste du territoire.

La polarisation des infrastructures, concentrées parallèlement au lac Léman, présente un inconvénient majeur étant donné que Nyon n'est plus le principal pôle d'attraction, mais que cette attractivité est dirigée essentiellement sur les agglomérations périphériques : Genève et Lausanne.

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

### *Autoroute*

Le point faible du réseau de transports de la région réside dans la saturation des sorties d'autoroute. Une amélioration du fonctionnement de celles-ci ne doit pas augmenter l'accessibilité TI vers, ou au départ de la région, mais doit éviter le blocage des flux perpendiculaires et notamment des lignes de rabattement provenant du pied du Jura.

Ces améliorations ne sont pas du ressort de la région, il convient donc de soutenir les efforts de l'autorité cantonale dans ses négociations avec la Confédération afin de rendre effectives les modifications souhaitées du réseau de routes nationales.

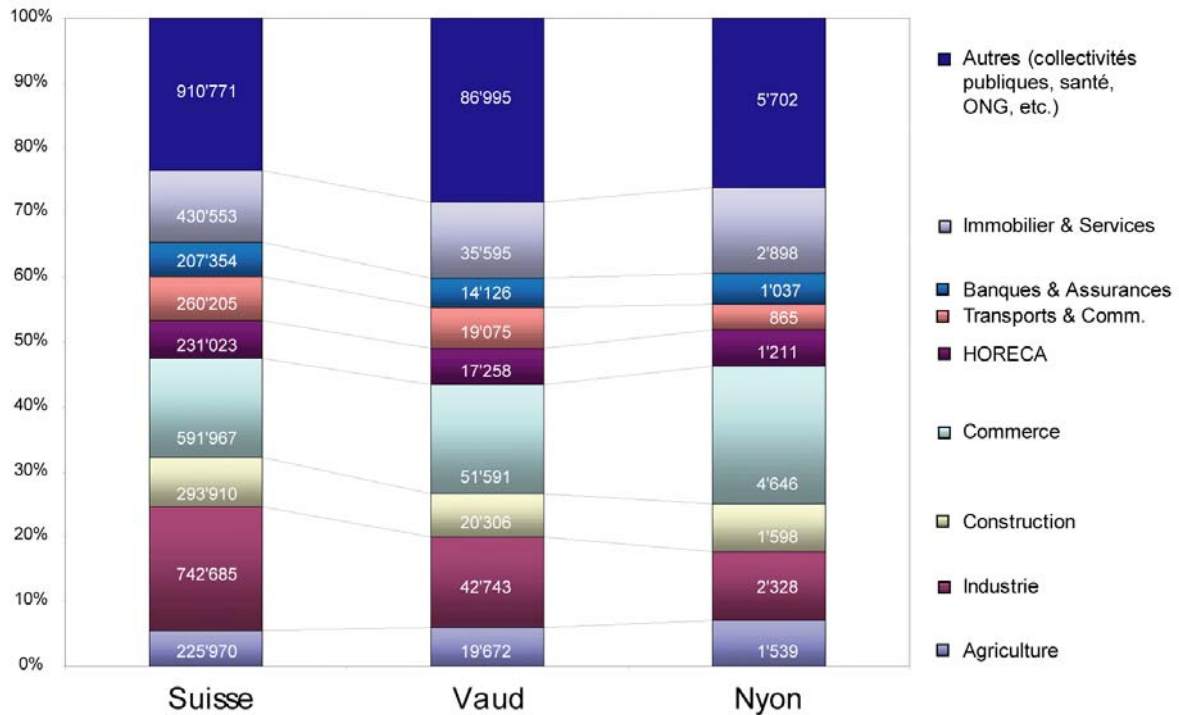
Toute modification des jonctions d'autoroute doit s'accompagner d'une démonstration qu'une modification du réseau local assure une mobilité raisonnée et maîtrisée sur l'ensemble du territoire. Politique volontariste de maîtrise des flux TIM (transports individuels motorisés) dans une approche régionale, soutien efficace aux transports publics, organisation appropriée du stationnement, et en amont coordination urbanisation et mobilité donnent le contexte dans lequel les réflexions sont à mener.

### *Opérateurs de transport*

Le concept de déplacements retenu consiste à proposer une amélioration consistante de l'offre en transports publics. Une proposition de modification de la structure institutionnelle est proposée pour accompagner le développement du réseau de transports collectifs du district. (cf. figures page précédente : systèmes organisationnels du système des transports).

### Activités économiques : district de Nyon vs canton de Vaud vs Suisse

parts des secteurs (par rapport au total des emplois) - selon Typo9, 2001



Actuellement, l'implantation existante des emplois prend des formes diverses. :

1. Centres : les régions centrales de villes. Ce type d'emploi, essentiellement tertiaire et souvent administratif, se caractérise par des densités très élevées, en moyenne environ 200 emplois par hectare. Dans d'autres contextes, notamment celui des grands centres, ces densités peuvent facilement atteindre 500 emplois par hectare.
2. Pôles d'emploi décentrés : Situés hors des centres historiques mais toujours dans un cadre clairement urbain, les pôles décentrés se marquent par le grand nombre d'emplois qu'ils abritent, mais sur des surfaces nettement plus étendues que dans le centre des villes. Les densités moyennes n'y dépassent en règle générale pas plus de 30 à 50 emplois par hectare, même si localement ce chiffre est allégrement dépassé. Les surfaces d'infrastructure (accès, parkings, voies ferrées) y sont généralement importantes, au contraire des centres-villes. Historiquement industriels, les pôles décentrés tendent actuellement à être recolonisés par le secteur tertiaire.
3. Edge-Cities : Un sous-type du précédent qui se marque par son détachement des structures urbaines classiques, tout en choisissant des lieux très fortement centraux en termes d'accessibilité (notamment automobile), les edge-cities ressemblent largement aux pôles d'emploi décentrés en termes de structures. Colonisant généralement d'anciennes zones industrielles, les edge-cities sont désormais largement tertiaires. Certaines se développent sans présence préalable de l'industrie.
4. Emploi diffus : essentiellement, tout le reste des emplois, qui se localisent très généralement de manière interstitielle dans des zones à vocation résidentielle prédominante.

## 6.2. Perspectives d'emplois et localisation spatiale

Les objectifs de croissance des emplois sont établis sur la base des caractéristiques exceptionnelles du district, de son potentiel économique et démographique.

La proposition de répartition de perspectives d'emplois repose sur la prise en compte des besoins spatiaux des entreprises selon,

- d'une part, une typologie d'activités regroupant des entreprises ayant un comportement spatial homogène,
- et d'autre part les caractéristiques spatiales des sites prioritaires du projet territorial.

Par caractéristiques spatiales, il est entendu :

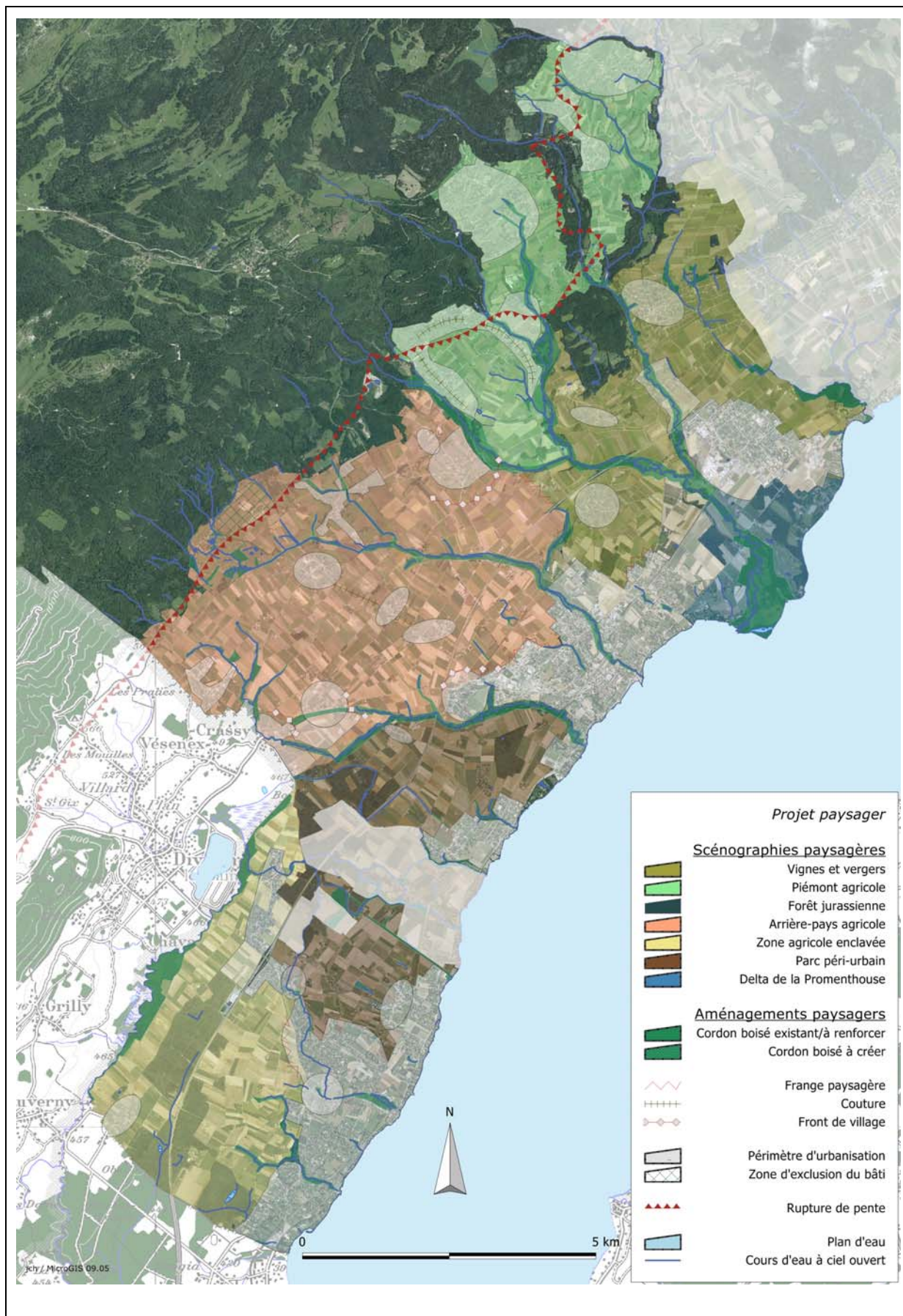
- Le prix du terrain ou des locations de surfaces de plancher ;
- Les données techniques de ces futurs locaux, notamment en termes de densité au mètre carré ;
- Les contraintes environnementales (bruit, air, voisinage) ;
- Les accessibilités en transports publics et privés ;
- Le besoin de proximité de certaines prestations de services ou aménités urbaines ;
- Le cadre attrayant ;
- Les possibilités de recruter la main-d'œuvre, les savoir-faire locaux.

Il faut noter que les grands générateurs de trafic, comme les grandes surfaces commerciales sont à refuser. Un processus de concertation entre les communes peut être un moyen de n'admettre que les implantations les moins dommageables.

A la suite de l'examen de chacun des sites, une palette d'activités (cf. annexe 5) à inscrire dans ces territoires est proposée, à titre indicatif ; les activités, proposées par site, le sont car elles peuvent y rencontrer les conditions nécessaires à leur développement.

Pour chaque site, une cible est avancée en termes d'emplois qui ont de forte chance de se concrétiser dans les types d'activités indiquées.

Une orientation particulière pour chacun des sites est proposée en soulignant l'activité qui caractérise la vocation spécifique à développer pour ce territoire.



### 6.3. Paysage et environnement

L'attention se porte ici sur la construction du grand paysage, organisé en espaces pleins et en espaces vides se liant les uns aux autres à travers la logique des réseaux de déplacement des hommes, de la faune, et des réseaux écologiques.

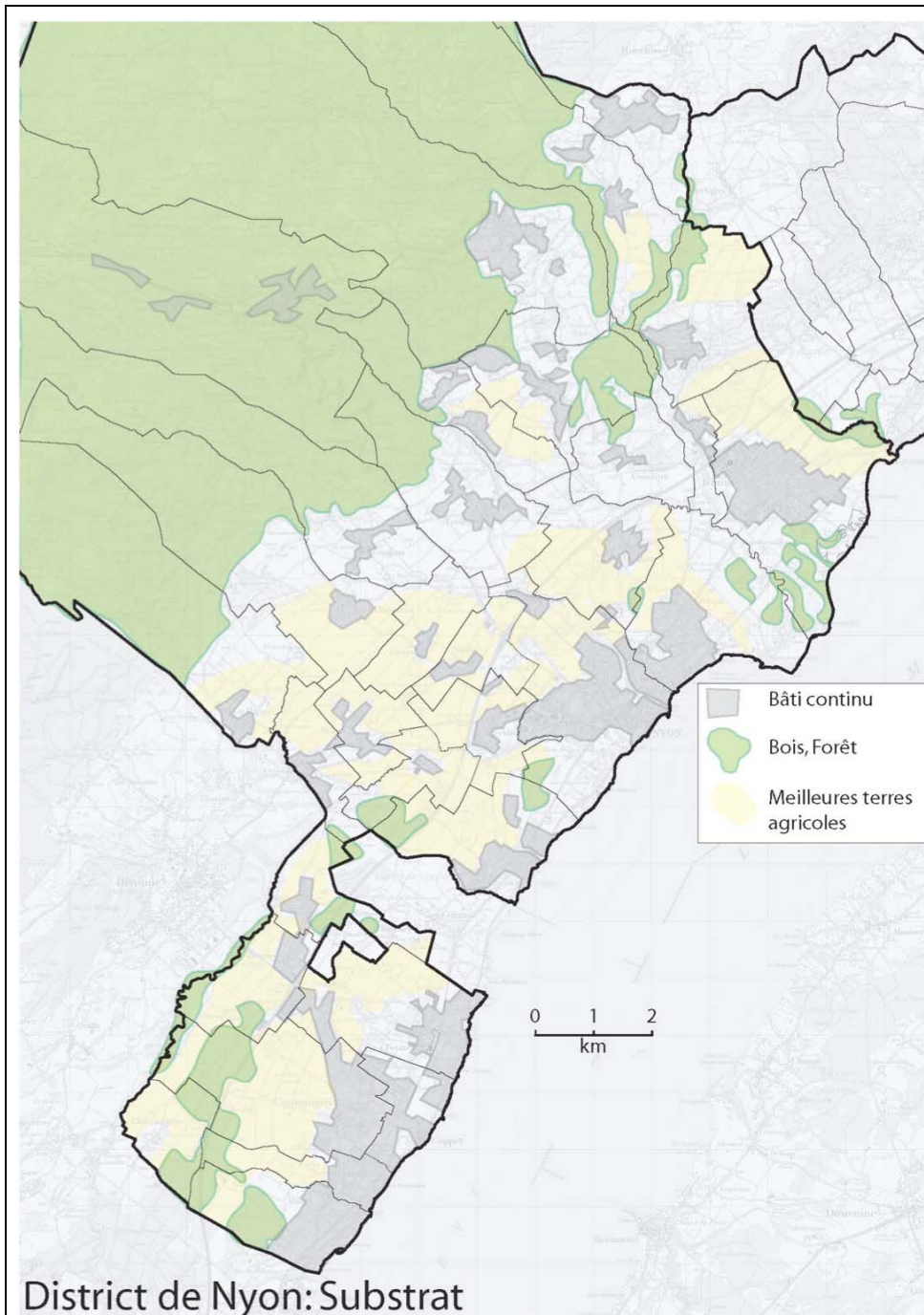
Par espace plein est entendu le construit et le boisé, compris comme masse remplissant l'espace. L'espace vide, lui, permet de voir l'horizon, il est constituant du paysage. L'articulation de ces espaces est au centre de la réflexion. Les cordons boisés jouent un rôle déterminant dans la perception des entités paysagères.

Les normes environnementales fédérales et cantonales sont appliquées sur l'ensemble du territoire.

L'espace sylvo-pastoral couvrant un large territoire est traité comme un ensemble participant au projet paysager. La région de montagne présente un paysage assez caractéristique, homogène et de grande valeur, qui ne nécessite *a priori* pas d'interventions particulières. En effet, cette zone n'est pas soumise aux mêmes enjeux, ni aux mêmes pressions que le territoire agricole de la plaine. Cependant, lors de la planification de nouveaux aménagements, en particulier touristiques, les dimensions paysagère et environnementale doivent être intégrées dans le processus de conception. De plus, certaines évolutions « naturelles » comme la fermeture du paysage par la forêt sont à surveiller localement.

Le projet paysager se concentre sur la plaine urbanisée, entre le littoral et le pied du Jura. Les espaces urbanisés n'ont à ce stade pas fait l'objet d'une évaluation systématique, car celle-ci nécessite de travailler à une échelle beaucoup plus fine.

Les rives du lac, secteur attractif et conflictuel en terme d'usage du sol tant pour les loisirs, l'habitat, les activités que la préservation des milieux naturels et paysagers, sont traitées ou à étudier dans les SD de l'agglomération nyonnaise et de Gland-Vich, ainsi que dans les MEP de Terre-Sainte-Coppet. Les orientations du Plan directeur cantonal donnent la ligne à suivre pour l'ensemble des rives.





## 6.4. Entités agricoles

Préservation des espaces agricoles comme potentiel et réponse, à moyen terme (20 ans), à des perspectives encourageantes pour la rentabilité des activités agricoles et forestières.

Les zones les plus intéressantes sont situées entre le pied du Jura et le lac, et plutôt dans la partie sud-ouest du district et en Terre Sainte.

La caractérisation des potentialités du territoire du point de vue de l'agriculture repose, dans ce qui peut apparaître comme une logique inversée, sur l'identification des zones soumises à divers types de limitations de la pratique agricole<sup>1</sup>. En l'occurrence les éléments pénalisants retenus sont :

- une mauvaise qualité des sols,
- l'appartenance à des secteurs de protection des eaux,
- la proximité de sources,
- l'appartenance à un inventaire (fédéral ou cantonal),
- la proximité d'obstacles,
- un faible ensoleillement,
- des difficultés d'exploitation dues à la pente,
- une obligation d'exploitation en bandes herbeuses extensives.

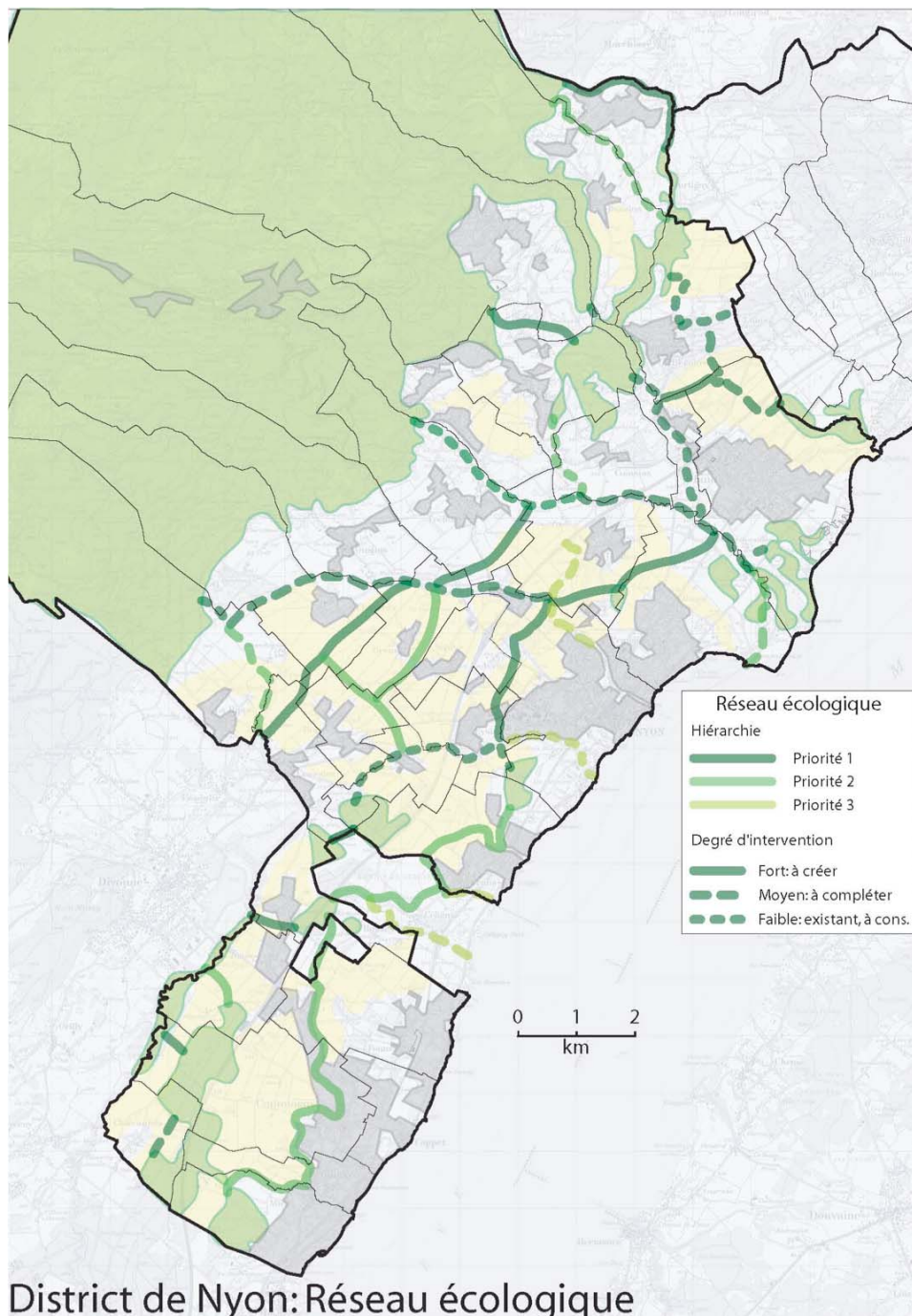
Les divers critères d'évaluation retenus conviennent sans doute assez bien à la situation de la région.

A grande échelle, la carte de synthèse obtenue reflète surtout l'influence des critères de pente (mécanisation), de protection des eaux et de qualité des sols.

Les autres critères s'avèrent surtout intéressants pour identifier à l'échelle locale les zones plus marginales du point de vue agricole (notamment le long des cours d'eau et en lisière de forêt) ce qui présente par exemple un grand intérêt lors du choix du tracé de détail d'un réseau écologique.

---

<sup>1</sup> Nonobstant le fait que certaines d'entre elles donnent lieu à des paiements directs et ne puissent être considérés comme pénalisants sur le plan économique.



De nombreuses espèces tant animales que végétales sont en régression, voire menacées de disparition. La perte de biodiversité reflète une dégradation des écosystèmes naturels, un appauvrissement du milieu dans lequel nous vivons et qui nous procure les ressources dont nous dépendons.

C'est pour cette raison que la question de la préservation des habitats naturels est devenue un enjeu fort de la gestion territoriale. Dans un territoire très fragmenté comme celui que nous connaissons sur le plateau Suisse, préserver des habitats naturels signifie avant tout faciliter la communication et les échanges entre milieux naturels existants et ainsi favoriser le brassage génétique qui permet aux populations de se maintenir voire de prospérer. Or cette communication n'est possible que s'il existe un réseau relativement continu d'espaces permettant aux espèces animales de se déplacer sans risque et sans crainte.

## 6.5. Réseau écologique

Aménager et rétablir les connexions entre les milieux naturels à préserver.

Limiter l'emprise de l'urbanisation à une distance suffisante des cordons boisés pour permettre de respecter les principes de sauvegarde de la faune et de la flore.

Le réseau écologique proposé pour la région de Nyon cherche à développer des connexions entre les principaux milieux naturels de la région (bois de Chênes, embouchure de la Promenthouse, bois de la Haute-Versoix, zones boisées situées entre les villages de Bogis-Bossey, Crassier, Borex, Arnex, Crans et Céligny, bois Bougy-bois Neuf entre Crans et Nyon, bois de la Cour à Changins, forêts du Jura). (cf. annexe 6 *Méthodologie appliquée pour déterminer le réseau écologique*)

La connexion entre ces milieux naturels préservés cherche à emprunter des tracés existants, qui pourraient le cas échéant être renforcés : il s'agit surtout des cordons boisés suivant les cours d'eau et orientés dans le sens Jura-Lac (système constitué de la Promenthouse, de la Serine, du Cordex et de la Colline ; l'Asse ou le Boiron, par exemple).

Dans le sens perpendiculaire, soit dans le sens des principaux axes de transport (autoroute, ligne CFF), ces connexions n'existent le plus souvent pas et devraient être créées.

Par exemple sous la forme d'une succession plus ou moins lâche de haies et de rideaux boisés :

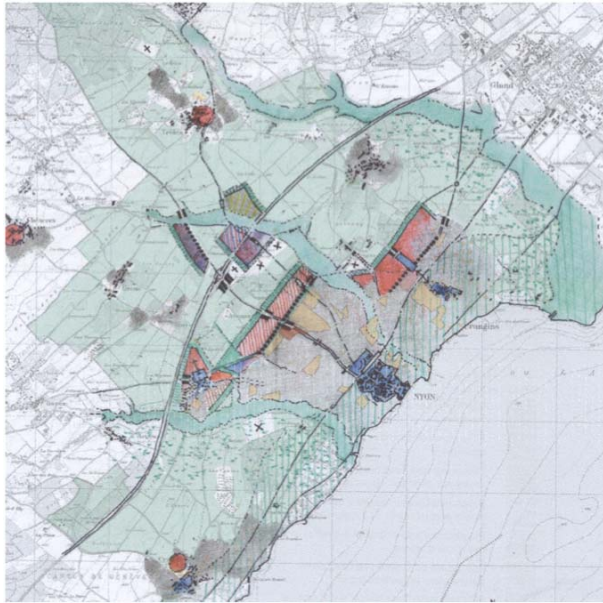
- l'une située en-dessous de l'autoroute, autour de l'agglomération de Nyon, lie le bois Neuf au système Promenthouse – bois de Chênes en passant par le bois de la Cour ;
- l'autre, entre l'autoroute et le pied du Jura, lie les bois de Bogis-Bossey et les bois de Divonne au même système Promenthouse – bois de Chênes en passant entre Grens et Chésereux, puis en-dessous de Trélex pour rejoindre la Colline).

## 6.6. Autres réseaux

A la suite des *LD*, lors de la révision du *Plan directeur régional*, d'autres types de réseaux sont à prendre en compte :

- Réseaux institutionnels : les inter-relations entre les activités politiques et administratives des communes (Terre Sainte, Asse & Boiron, ...etc.)
- Réseaux scolaires : les liens constitués par les regroupements scolaires, le ramassage scolaire.
- Réseaux culturels : les liens intercommunaux et régionaux dans l'organisation de l'offre culturelle.
- Réseaux « Loisirs » : les liens intercommunaux et régionaux dans l'organisation de l'offre en loisirs.
- Réseaux « Energie » : les alimentations en énergie (par exemple : chauffage à distance, valorisation et optimisation du patrimoine forestier, géothermie, gaz, évacuation de déchets, etc.).
- Réseaux « Information et communication » : les « couloirs » de distributions des ondes NTICs (nouvelles technologies de l'information et de la communication).

## ***La ville consolidée en trois centres***



Une action prioritaire est de renforcer les trois centres de Coppet, Nyon et Gland qui bénéficient d'une accessibilité exceptionnelle. Ce renforcement est rendu nécessaire de par le fort développement attendu dans le district, qui, s'il n'est pas accompagné, a de fortes chances de se produire en taches d'huile et donc d'aboutir à une dilution du bâti sur le territoire du district. Il est donc indispensable de préparer ces trois centres à l'accueil d'une partie importante du développement prévu.

Le concept de renforcement des centralités s'appuie sur les trois gares principales du district et postule un développement important de leurs abords immédiats, voire du domaine ferroviaire lui-même.

Les actions prévues dans les SD et MEP, respectivement de l'agglomération nyonnaise et de Gland-Vich, de Terre Sainte et Coppet, confirment le rôle de « ville consolidée » des trois identités urbaines.

### **Eysins-Nyon-Prangins**

*Ville compacte*

Schéma directeur de l'agglomération de Nyon



### **Gland-Vich**

*Ville en devenir*

Schéma directeur de Gland-Vich



### **Coppet**

*Bourg historique*

MEP TerreSainte et Coppet

## 7. Actions structurantes

Des actions structurent l'organisation territoriale de la région. La poursuite du *Plan directeur régional* permettra de planifier ces actions dans le temps suivant un ordre de priorité.

Les actions sont classées selon les principes du projet territorial.

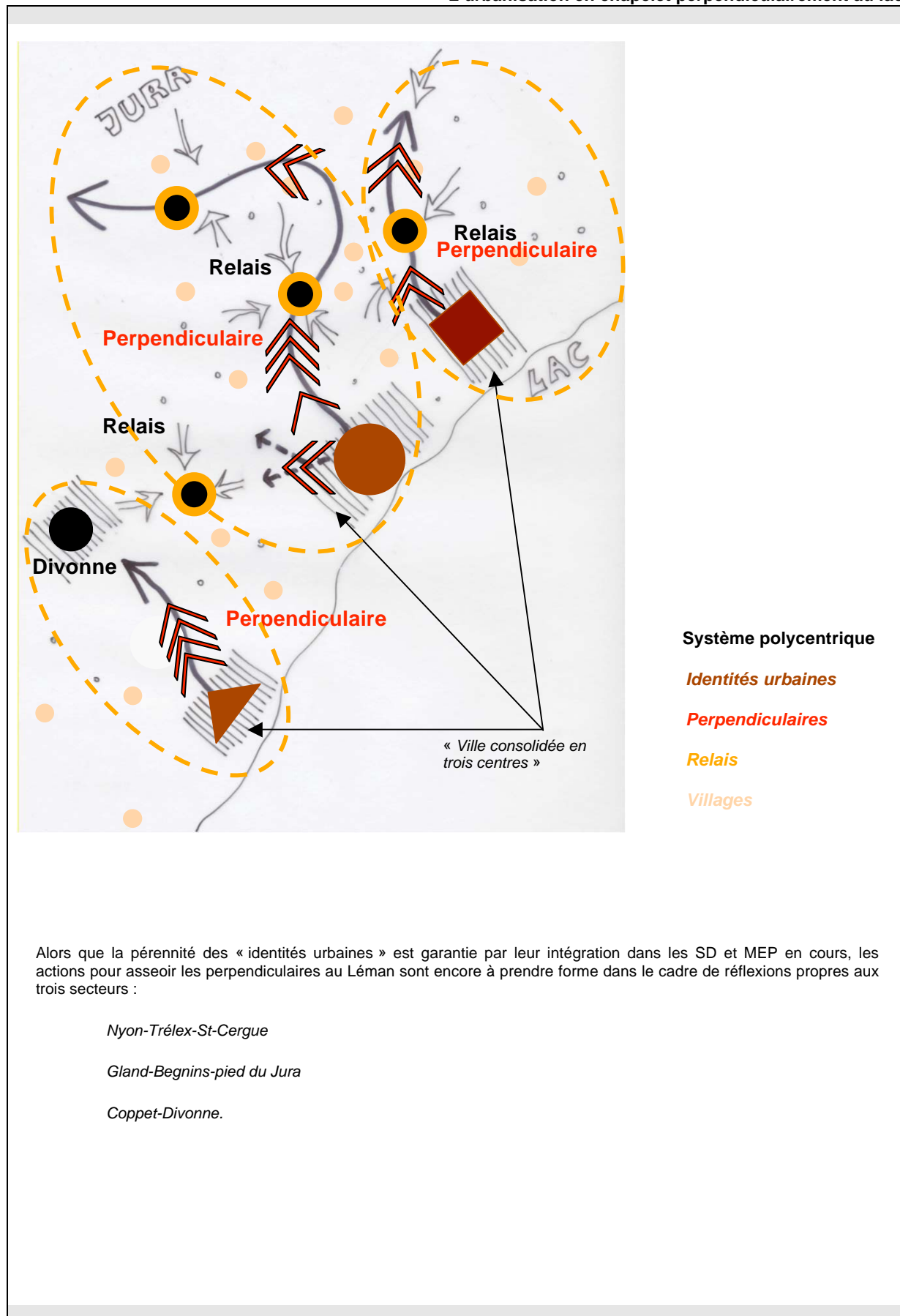
### 7.1. Ville consolidée : trois « identités urbaines »

Les actions principales qui permettent de concrétiser la « ville consolidée » concernent l'urbanisation et les infrastructures de transport :

- mettre en valeur les secteurs à fort potentiel d'accessibilité, donc potentiellement intéressant pour le développement économique (Nyon, Coppet, Gland, Asse, Chavannes, Vich).
- densifier les lieux stratégiques proches des interfaces de transports publics, et créer des espaces publics de qualité ;
- accroître le nombre d'emplois dans les trois « identités urbaines » ;
- encourager la diversité par des mesures facilitant la mise en place de mixités sociales et fonctionnelles ;
- créer et valoriser des espaces non-construits à l'usage de la collectivité (parc, places, rues, etc.) ;
- augmenter l'accessibilité en transports publics directement vers les pôles régionaux principaux : Gares de Nyon, Coppet et Gland ;
- améliorer l'offre CFF dans les gares de Coppet et Gland pour les liaisons avec les centres lémaniques (Genève et Lausanne) cadencés à la demi heure au heures de pointe du matin, de la mi-journée et du soir ;
- « *organiser une mobilité durable entre Nyon et Gland et profiter de la position entre Lausanne et Genève en utilisant les grandes infrastructures de manière optimale (mobilité durable : distances motorisées minimales, par des TI-transports individuels minimales, impact des TI restants minimal)* »<sup>2</sup> ;
- améliorer l'accessibilité des pôles secondaires (relais) raccordés au réseau principal, par rabattement ;
- organiser une mobilité durable entre Divonne et Coppet.

<sup>2</sup> In « *Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise, rapport de synthèse* » de Müller, Romann & Schuppisser, chapitre 6, orientation 8, 2006..

## L'urbanisation en chapelet perpendiculairement au lac



Alors que la pérennité des « identités urbaines » est garantie par leur intégration dans les SD et MEP en cours, les actions pour asseoir les perpendiculaires au Léman sont encore à prendre forme dans le cadre de réflexions propres aux trois secteurs :

*Nyon-Trélex-St-Cergue*

*Gland-Begnins-pied du Jura*

*Coppet-Divonne.*

## 7.2. « Perpendiculaires »

Les actions principales qui permettent de concrétiser les « perpendiculaires » concernent l'urbanisation, les infrastructures de transport, les milieux naturels et l'environnement, et les relations institutionnelles, économiques et sociales.

### *Perpendiculaires NStCM / Jura-lac de l'Asse & Boiron*

- valoriser l'Asse, la Vuapillère et Mondre comme vitrine de la région depuis l'autoroute, ceci en améliorant les abords, les espaces publics, la diversité des activités (commerces, loisirs, services à la personne, etc.), la fréquence et l'attrait du transport public, et en densifiant les espaces déjà urbanisés, notamment en proximité immédiate de la station NStCM ;
- densifier l'axe allant vers la gare CFF ;
- renforcer l'offre du NtSCM vers Arzier, puis vers St-Cergue.

### *Perpendiculaire Gland-Begnins-pied du Jura*

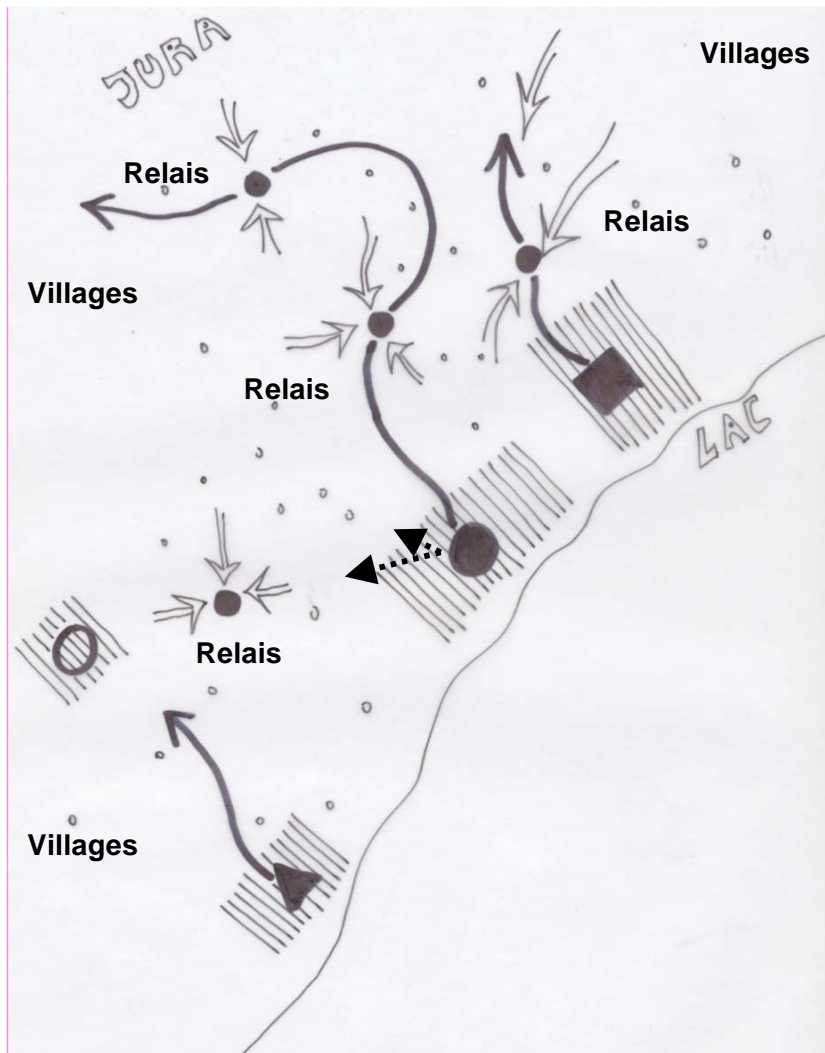
- coordonner l'organisation spatiale avec le centre relais et les espaces à l'est de la région, notamment Rolle ;
- coordonner l'organisation spatiale avec les villages du secteur Marchairuz.

### *Perpendiculaire Coppet-Divonne*

- coordonner l'organisation spatiale entre Coppet et Divonne ;

### *Pour l'ensemble des perpendiculaire*

- favoriser les démarches intercommunales ;
- encourager un développement économique ;
- encourager un développement résidentiel diversifié ;
- adapter et optimiser le réseau de transports publics ;
- favoriser ponctuellement les densifications et les nouvelles constructions aux interfaces de transports publics existants et projetés ;
- renforcer les cordons boisés suivant les cours d'eau et orientés dans le sens Jura-Léman.



**Système polycentrique**

*Identités urbaines*

*Perpendiculaires*

*Relais*

*Villages*

Les actions principales qui permettent de concrétiser les « relais » se concentrent principalement sur le renforcement socio-économique de quatre localités, et sur les liens qu'elles entretiennent avec la constellation des villages environnant.

Ces actions concernent l'urbanisation, les infrastructures de transport, les milieux naturels et l'environnement, et les relations institutionnelles, économiques et sociales.

Chaque entité bâtie - ville, village, hameau - joue un rôle dans l'espace général de la région par le fait même d'avoir des habitants qui, depuis leur lieu de résidence ou de travail, rayonnent avec leurs déplacements au-delà des limites régionales.

C'est à travers ces quatre nouvelles centralités, et les caractéristiques qu'elles acquerront progressivement, que l'arrière pays de Nyon, Coppet et Gland quittera son image de périphérie de ville pour devenir un espace consolidant les villes dont il est le plus proche.



### 7.3. « Relais »

Les « relais » agissent comme des pôles fédérateurs ; ils remplissent le rôle de nœud de croisement des relations qui composent l'espace de cette partie de la région.

#### *Asse & Boiron*

- adapter et optimiser le réseau de transports publics (axes Nyon-Gingins et Nyon-Crassier) ;
- préserver le tracé de l'ancienne voie ferrée à l'extrémité suisse de l'axe Nyon-Divonne, et encourager la reprise de la liaison ferroviaire à Crassier ;
- préserver la voie de chemin de fer, axe Eysins-Nyon ;
- cependant, si il y a fermeture de la voie, maintenir et utiliser le tracé pour une liaison de transports publics en site propre ;
- densifier et diversifier les aires déjà urbanisées à Crassier-Borex.

#### *NStCM*

- choisir un « relais » idéalement situé sur le NStCM, au centre de la plaine agricole.
- renforcer la relation entre St-Cergue et Nyon.

#### *Est de la région*

- confirmer Begnins comme « relais » aussi pour les communes du Pied-du-Jura nord, y-compris les communes situées en contrebas du Marchairuz. ;
- améliorer la liaison en transports publics entre Gland-Gare et Begnins.

#### *Massif du Jura*

- confirmer St-Cergue comme « relais », et centre de récréation nature-loisirs d'une large région (bassin lémanique entre Genève et Lausanne) ;
- confirmer le périmètre jurassien de sept communes territoriales, La Rippe, Chésereux, Gingins, St-Cergue, Arzier, Bassins et Le Vaud. (LDR - Loi sur le développement régional de St-Cergue).

#### *Pour l'ensemble des relais*

- adapter et optimiser le réseau de transports publics en fonction des habitants, et du type d'emplois et profil de mobilité de ces emplois ;
- encourager la venue d'une population diversifiée, d'activités mixtes et d'équipements collectifs dans les « relais » ;
- densifier le bâti et augmenter sensiblement le nombre d'habitants à l'hectare au centre des localités « relais » ;
- choisir et confirmer le choix des localités « relais » par l'ensemble des villages concernés ; renforcer les relations intercommunales ;
- mesurer les impacts de toutes nouvelles habitations et tous nouveaux générateurs de trafic localisés hors de la « ville consolidée », des « perpendiculaires ou des « relais », en ralentir ou voire en déconseiller la réalisation ;
- améliorer les espaces pour les piétons et les cyclistes dans les villages.

## Vignes et vergers

La première scénographie identifiée est celle du coteau viticole de La Côte, dont le paysage s'étend jusqu'à englober le village de Duillier et les abords de Gland. Elle est caractérisée par une structure traditionnelle de vignes et plus rarement de vergers localisés autour des villages relativement compacts. La présence de forêts est visible sur les hauteurs et dans les combes.



*Coteau viticole, surplombé par la forêt, à l'entrée de Begnins.*



*Vignes et vergers situés derrière le village de Duillier.*

## Piémont agricole

La structure traditionnelle de village agricole a cependant laissé la place à une forme d'urbanisation résidentielle étalée, particulièrement dans les zones ayant une vue sur le lac et les Alpes. L'apparition de quartiers satellites de villas au pied du Jura dans les communes de Genolier et de Givrins en est une parfaite illustration.



*Etendues agricoles et corridors boisés*



*Habitat individuel avec vue sur le lac au pied du Jura*

## Arrière-pays agricole et sylvo-pastoral

La forme des villages est généralement ramassée, avec son centre traditionnel, ses jardins familiaux, puis les vergers et les vignes qui l'entourent et qui font la transition avec les terres ouvertes. L'urbanisation doit continuer à s'insérer à l'intérieur des périmètres déjà bâtis et il faut absolument éviter l'éparpillement des constructions, en particulier dans les trouées forestières du pied du Jura (Chésereux, Gingins), car l'impact sur le paysage est considérable.

Dans cet ensemble, la plaine de l'Asse constitue un cas un peu particulier dans la mesure où son paysage, marqué par des cultures ordinaires, la présence d'une STEP et de lignes à haute tension, présente les caractéristiques de couronnes urbaines non construites.



*Couloir visuel limité par des cordons boisés*



*Mise en scène paysagère*

## 7.4. « Scénographies paysagères »

### *Vignes et vergers*

Les villages du coteau de La Côte confirment leur identité viticole en renforçant leur compacité.

Les couloirs boisés, perpendiculaires au lac, structurants, font le lien avec le Jura et sont à renforcer.

Les cordons boisés qui bordent les cours de la Serine et de la Promenthouse constituent des paysages de grande qualité, où se succèdent les ambiances intérieures, couvertes, et les fronts plus dégagés donnant sur le lac.

### *Piémont agricole*

Pour continuer à profiter du charme tranquille de la campagne, il apparaît nécessaire de densifier et de concentrer les constructions plutôt que de poursuivre l'extension urbaine.

Le piémont agricole présente un paysage de transition entre la plaine et la montagne, du fait de la proximité des centres urbains en même temps que de la morphologie plus marquée du terrain. Entre les gorges et les cours d'eau colonisés par la forêt apparaissent des poches vouées à l'agriculture ou à l'habitat.

### *Arrière-pays agricole et sylvo-pastoral*

Dans une perspective de mise en scène paysagère, les fronts de village sont à valoriser.

La limite de la zone urbaine de Eysins-Nyon-Prangins doit faire l'objet d'une réflexion approfondie.

Les cordons boisés de l'Asse et du Boiron doivent être renforcés pour asseoir leur rôle de franges.

Aussi, la proximité des grands centres urbains, de l'autoroute et de la ligne de chemin de fer Nyon – St-Cergue confère à cette zone un potentiel de développement qu'il faut envisager et, partant, un paysage à requalifier.

Bien qu'à peine marqué par quelques ondulations du relief, l'arrière-pays présente une scénographie assez variée, du fait de l'alternance des différents types d'exploitation agricole. Les quelques aspérités de la topographie légèrement plongeante du site définissent des couloirs visuels en éventail allant en direction du lac.

Il serait judicieux de « raccommoder le paysage » entre les villages de Chésereux, Grens et Signy, le long de l'axe qui les relie, en orientant les cultures, voire quelques plantations, dans le sens Jura-Léman pour encore renforcer l'effet de structure (cf. *axes structurant* sur le plan « Scénographies paysagères »).

Cela revient à opérer des « coutures » dans les aires cultivées pour que la nature dominée par l'homme soit à l'égale d'une veste qui sied parfaitement les ondulations des terres allant du mont au lac.

(cf. *couture* sur le plan « Projet paysager »)

## Parc péri-urbain

Délimitée par les communes de Coppet et de Nyon, la ceinture semi-résidentielle qui entoure les centres de Founex et de Crans-près-Céligny amène une autre ambiance. Cet espace, incluant l'enclave genevoise de Céligny, est occupé par un habitat de faible densité, des terres agricoles et quelques massifs forestiers traversés par les cours d'eau. La conjonction de ces fonctions en arc de cercle autour des anciens centres donne à cette zone un caractère de parc péri-urbain, qui offre des lieux de délasserment à proximité immédiate des zones résidentielles.



*Frange paysagère entre le domaine agricole ouvert et l'espace résidentiel inséré dans un écrin vert*



*Exemple de développement de l'habitat collectif*

## Terres agricoles enclavées

Autre type de scénographie, le paysage du Sud du district est marqué par un arrangement particulier de terres agricoles et de forêts. A part quelques vignes et vergers aux abords immédiats des villages, le territoire est principalement utilisé pour les cultures ouvertes. Si la vue sur le lac est relativement limitée par le littoral urbain, les échappées visuelles parallèles au rivage sont compartimentées par des massifs boisés. Les petits groupements forestiers des XVIIIème et XIXème siècles ont laissé la place à des ensembles plus compacts, et rares sont les éléments isolés encore visibles.



*Paysage agricole compartimenté par les massifs boisés.*



*Lieu d'articulation entre les cultures, la forêt et les activités commerciales*

## Delta de la Promenthouse

Il est important de noter encore que, bien que la quasi-totalité du littoral soit urbanisé, certains secteurs méritent une attention particulière en termes paysagers. C'est le cas du delta de la Promenthouse, qui recueille différents cours d'eau, lesquels ajoutent à l'ambiance paisible procurée par la forêt urbaine.



*Ambiance intérieure le long des allées boisées du delta.*



*Espace de délasserment au bord du lac, plage de Gland.*

### *Parc péri-urbain*

Des mesures de densification et de concentration des constructions sont souhaitables pour maintenir une qualité paysagère élevée.

Si l'intérieur des villages est valorisé et soigné, le paysage rural, bien que constitutif de la qualité du cadre de vie de la région, est néanmoins soumis à une pression d'urbanisation forte ; sans mesures il risque de se détériorer et se banaliser.

### *Terres agricoles enclavées*

Les canaux du Greny et de Crans, Torry, etc méritent d'être renforcés.

Le potentiel d'urbanisation, particulièrement le long de la route cantonale entre Commugny et Founex ainsi qu'entre Bogis-Bossey et le centre commercial de Chavannes-de-Bogis, devrait s'accompagner d'une réflexion sur le traitement des franges, pour améliorer la transition parfois abrupte du rural au bâti.

Alors que les zones marécageuses situées le long de la frontière avec la France et soulignées par la présence de forêts apparaissent comme importantes dans le paysage, les structures hydrographiques perpendiculaires s'avèrent assez peu lisibles.

### *Delta de la Promenthouse*

Les qualités du Delta de la Promenthouse sont à ménager.

Plus particulièrement les franges, fortement mises sous pression par la proximité des développements urbains sont à soigner.

Le réseau de chemins est à valoriser.

Plus localement, il faut signaler également l'importance à maintenir des espaces verts qui bordent le lac et qui sont des respirations dans ce paysage largement anthropisé.

Le paysage intérieur, propice à la promenade et à la rêverie revêt de grandes qualités.

Pièces de puzzle



## 8. Mise en œuvre

Une organisation institutionnelle bien coordonnée est une condition nécessaire pour assurer les chances de réussite de ce vaste projet territorial.

### *Démarche pour la suite de la planification directrice régionale*

La révision du Plan directeur régional et sa coordination avec les études régionales doivent être menées sous l'égide d'un comité de pilotage formé par la ville de Nyon, la région et le canton.

Avec les *LD* la région de Nyon se dote d'un instrument qui lui permet de tracer les orientations stratégiques de la planification régionale : une région organisée sur un concept d'accessibilité, constituée d'une « ville consolidée » en trois centres, de quatre « relais » et de nombreux « villages ».

### *Coordination avec les autres études*

Les travaux du *Plan directeur régional* sont à poursuivre en complémentarité avec le *Plan directeur cantonal*, ainsi qu'avec les planifications de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Les relations entre les quatre lieux différents et complémentaires que sont Coppet, Nyon, Gland et Rolle sont à étudier en parallèle de la phase de révision du Plan directeur régional de Nyon.

### *Pièces de puzzle régional*

Les *LD* proposent une répartition en sept grandes entités couvrant l'entier du territoire (cf. schéma ci-contre). Une commune, selon les préoccupations qu'elle partage avec l'un ou l'autre groupe de communes, peut appartenir à deux secteurs différents. L'élaboration des principales pièces « maîtresses » est bien engagée :

- le *SD de Nyon* traite ainsi un périmètre qui concerne huit communes ;
- le futur *SD de Terre Sainte* concerne également un ensemble de huit communes ;
- le *SD de Gland – Vich* traite de deux communes,
- le *Plan directeur de développement touristique de la partie jurassienne du district de Nyon* concerne un ensemble de sept communes.

De nouvelles pièces sont à mettre en œuvre :

- Asse & Boiron ;
- NStCM ;
- Est du territoire autour de Begnins.

Les *LD* constituent la référence de toutes les études régionales. Le *Plan directeur régional* devra articuler dans une vision globale cohérente basée sur les *LD*, les planifications stratégiques, schémas directeurs ou plans directeurs intercommunaux, issus des réflexions au sein des différentes entités spatiales particulières.





## **Annexes**

### *Annexe 1*

Quelques statistiques générales et incidences de la densité au niveau suisse

### *Annexe 2*

Tableaux des potentiels d'accueil des zones à bâtir en vigueur

### *Annexe 3*

Tableau de la densité humaine nette, état actuel

### *Annexe 4*

Deux possibilités de développement des flux de déplacement

### *Annexe 5*

Prospectives d'emplois et d'activités à l'horizon des 10 à 15 ans

### *Annexe 6*

Méthodologie appliquée pour déterminer le réseau écologique

## Annexe 1

### Quelques statistiques générales et incidences de la densité au niveau suisse

La densité humaine nette<sup>3</sup> est de rapport entre le nombre d'habitants et d'emplois sur une surface de territoire concerné ; son calcul permet d'obtenir un indicateur significatif de la manière dont le sol des espaces urbanisés est utilisé de manière mesurée ou non. L'inverse de ce rapport donne la consommation de surface d'habitat et d'infrastructure par personne occupant le territoire concerné.

Dans l'agglomération lausannoise, constituée de septante communes, la consommation moyenne de surface d'habitat et d'infrastructures est de 178 m<sup>2</sup> par habitant. Cette agglomération est qualifiée par une forme « tentaculaire » et par une urbanisation à tendance moyenne pour la compacité. Les agglomérations où la consommation est supérieure à 180m<sup>2</sup> par habitant sont qualifiées par des formes appelées « nébuleuses » et par une occupation du sol jugée non satisfaisante avec un penchant excessif à l'étalement des constructions, à la spécialisation des territoires et à l'éparpillement des activités. A titre de comparaison, les agglomérations de Genève et Bâle, hormis les territoires frontaliers, ont des consommations respectivement de 151 et 160 m<sup>2</sup> de surface d'habitat et d'infrastructures par habitant. Sans les territoires transfrontaliers, ces agglomérations peuvent être qualifiées de « compacte » (à l'échelle suisse)

Quelques chiffres permettent de comprendre pourquoi il est intéressant de diminuer la consommation de surface d'habitat et d'infrastructure par personne. (Extraits du rapport *Densité et Mixité. Instruments d'analyse et recommandations*, Association des normes en matière d'aménagement du territoire-Berne, Monique Ruzicka-Rossier, Dominique von der Mühl, INTER-EPFL, Lausanne, février 2003)

#### STATISTIQUES GÉNÉRALES

Habitation Population	En 1950 les élus locaux encourageaient la construction de villas sur leur territoire communal. <sup>4</sup> En 1998, plus de 71 % des logements nouvellement construits le sont dans les communes de moins de 10'000 habitants. <sup>5</sup> En 2000, 81% des bâtiments d'habitation neufs sont des maisons individuelles. <sup>6</sup>
	La croissance effective de la surface occupée par les bâtiments et les aires industrielles est de 17%. Le nombre d'habitants a augmenté de 9% <sup>7</sup> en dix ans (1980 à 1990), et celui des emplois de 15 %.
Urbanisation <sup>8</sup>	Les surfaces d'habitat et d'infrastructures se sont agrandies de 13 % <sup>9</sup> en dix ans (de 1980 à 1990), dont : 16,5% pour les surfaces occupées par des bâtiments ; 9,4% pour les surfaces de transport ; 24,1 % pour les aires industrielles.
	Les surfaces bâties dans les zones rurales ont augmenté de 15,3%, alors que dans les zones urbaines la croissance, moins forte, est de 11,3%.
Déplacement	Les infrastructures de transports couvrent 32% des surfaces urbanisées <sup>10</sup> .
	<b>Les transports représentent environ 30% de la consommation totale d'énergie<sup>11</sup>.</b>
	Taux de motorisation (1996) : en Suisse 460 voitures pour 1000 hab., en Allemagne 501 voitures pour 1000 hab., en Grèce 223 voitures pour 1000 hab. <sup>12</sup>
	Une personne fait en moyenne 37,1 km par jour, tous modes de transport confondus, ce qui représente une moyenne de 1h25 minutes par jour. 44% des kilomètres parcourus le sont pour les loisirs. Sur l'ensemble des kilomètres effectués, 67% des trajets se font en voiture <sup>13</sup> .

<sup>3</sup> MONIQUE RUZICKA-ROSSIER, *Densité et mixité à l'échelle des agglomérations suisses, le cas de l'agglomération lausannoise*, Rapport de recherche 1 Laboratoire Chôros-INTER-ENAC-EPFL, janvier 2005, Lausanne.

<sup>4</sup> OFFICE FEDERAL DES STATISTIQUES, 1999, *Annuaire statistique de la Suisse 2000*, Verlag Neue Zürcher Zeitung.

<sup>5</sup> Idem.

<sup>6</sup> OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE, 2002, *Annuaire statistique de la Suisse 2002*, NZZ Verlag, Zürich, p.398.

<sup>7</sup> Comparaison avec une région européenne : Ile de France (France), 0,61% par an

<sup>8</sup> Idem.

<sup>9</sup> Comparaison avec une région européenne : Ile de France (France), 1,35 % par an.

<sup>10</sup> OFFICE FEDERAL DE LA STATISTIQUE, 2002, *Annuaire statistique de la Suisse 2002*, NZZ Verlag, Zürich, p.127.

<sup>11</sup> Idem, p.381.

<sup>12</sup> Idem p.471.

<sup>13</sup> Idem, p.450.

INCIDENCES CHIFFRÉES

**Annexe 1 (suite)**

<b>Mobilité</b>	<p>Les agglomérations dont la population se situent entre 100'000 et 500'000 habitants sont celles qui génèrent le moins de prestations de transport de personnes.<sup>14</sup></p> <p>Population de quelques villes suisses : Zürich 337'900 hab., Genève 175'000 hab., Bâle 166'000 hab., Berne 122'500 hab., Lausanne 114'900 hab. (OFS, population résidante permanente au 31 décembre 2000).</p> <p>Au delà du seuil d'une densité humaine de 200 personnes + emplois par hectare<sup>15</sup> (approximativement IUS de 0,7-1,0)<sup>16</sup> les distances parcourues en transports publics sont beaucoup plus importantes que celles parcourues en automobile.</p>
<b>Mobilité</b>	<p>Il est estimé qu'une densité de 100 personnes à l'hectare est nécessaire pour rendre viable un service de bus<sup>17</sup>.</p> <p>En prenant 50 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher habitable par habitant, ceci correspond à peu près à une densité de construction caractérisée par un indice d'utilisation du sol de 0,5 et un nombre d'étages variable.</p> <p>De même, une densité de 240 personnes à l'hectare est nécessaire pour rendre viable un service de tram urbain ; ceci demande alors un indice d'utilisation proche de 1,2.</p> <p>Quelques densités brutes de villes suisses de plus de 30'000hab<sup>18</sup> : Genève 110 hab./ ha, Bâle 69 hab./ ha, Zürich 38 hab./ ha, Lucerne 36 hab./ ha, Fribourg 34 hab./ ha, Lausanne 28 hab./ ha, Berne 24 hab./ha, Bienne 23 hab./ ha.(OFS, population résidante permanente au 31 décembre 2000).</p> <p>Il est estimé qu'au dessus d'une densité humaine brute de 200 habitants et emplois à l'hectare, le taux de motorisation n'est pas supérieur à 0,3 voiture par habitant, les mobilités n'augmentent plus énormément,<sup>19</sup> et les distances parcourues en transport public sont plus importantes qu'en automobiles.<sup>19</sup></p>
<b>Energie</b>	<p>L'augmentation de l'intensité de l'utilisation du sol a une incidence directe sur les consommations d'énergie. Les villes peu denses (en dessous de 15 habitants à l'hectare) consomment presque un quart de plus d'énergie que celles dont la densité est le double.</p> <p>Les maisons individuelles utilisent 15 à 20% plus d'énergie que les appartements<sup>20</sup>.</p> <p>Quelques autres densités brutes de villes de plus de 30'000 hab. : Thoun 18 hab./ ha, St Gall 18 hab./ ha, Neuchâtel 17 hab./ ha, Winterthur 13 hab./ha, Coire 11 hab./ha, Shaffhouse 11 hab./ha, Köniz 7 hab./ha, La Chaux-de-Fond 7 hab./ha (OFS, population résidante permanente au 31 décembre 2000).</p>
<b>Coût et fiscalité</b>	<p>Le développement de l'urbanisation de faible densité sur de grandes étendues coûte cher aux collectivités et aux particuliers. Le coût des infrastructures peut tripler dans le cas de constructions dispersées.<sup>21</sup></p> <p>Le double de surface de terrain est occupé par les habitants de villas individuelles par rapport aux résidents de petits blocs, grands blocs ou tours d'habitation. L'occupation de surface de terrain est cependant nettement inférieure pour les maisons mitoyennes.<sup>22</sup></p> <p>Le revenu fiscal des immeubles est le double de celui des villas (y compris les villas mitoyennes) à surface de terrain égale.</p>

<sup>14</sup> Etudes réalisées par le bureau Metron en 2000.

<sup>15</sup> V. FOUCHIER, 1997, *Les densités urbaines et le développement durable*, le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles, édition du SGVN, Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles, Paris.

<sup>16</sup> 100 personnes avec une moyenne de 50m<sup>2</sup> par habitant, et 100 personnes avec une moyenne de 20 m<sup>2</sup> à 50 m<sup>2</sup> par emploi.

<sup>17</sup> D.Rudlin, N.Falk, 1999, *Building the 21thCentury Home*, The sustainable urban neighbourhood, Architectural Press, Oxford, p.158.

<sup>18</sup> Il est constaté que peu de villes suisses répondent à ces critères. Cela indique que nos agglomérations sont relativement étalées. Certainement, les chiffres de 100 personnes à l'hectare, voire 240 personnes à l'hectare, doivent se trouver sur les territoires immédiats desservis par les transports publics.

<sup>19</sup> V. FOUCHIER, 1997, *Les densités urbaines et le développement durable*, le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles, édition du SGVN, Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles, Paris.

<sup>20</sup> Statistiques françaises in V. FOUCHIER, 1997, *Les densités urbaines et le développement durable*, le cas de l'Ile-de-France et des villes nouvelles, édition du SGVN, Secrétariat général du groupe central des villes nouvelles, Paris.

<sup>21</sup> OFDT, OFFICE FEDERAL DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL, 2000, *Les coûts des infrastructures augmentent avec la dispersion des constructions*, dossier réalisé par Ecoplan, Berne. Trop fréquemment, et à tort, les autorités exécutives des petites et moyennes communes orientent leur politique d'urbanisation vers l'habitat individuel car, soi-disant, il attire de meilleurs revenus fiscaux. Ce préjugé, pourtant démenti il y a plus de quinze ans, agit toujours aujourd'hui.

<sup>22</sup> Entre autres par l'étude réalisée dans le cadre de l'administration communale de St-Gall : G.STUCKI, *Occupation de surface et recettes fiscales par habitant selon le type de construction*, in Bulletin d'information de l'Office Fédéral de l'Aménagement du Territoire, no 2, 1985, pp.19-22.

## Annexe 2

## Tableau 1 du potentiel d'accueil des zones à bâtir en vigueur

Zones habitat + zone mixte + plans spéciaux

Zones artisanales et industrielles

Commune	ZHM rés. (ha)	ZAI rés. (ha)	Total (ha)	SBP (IUS 0.4)	en m2	hab+emp.
Arnex	-	-	-	-	-	-
Arzier/Le M.	26.4	0.3	26.7	10.68	106'800	2'136
Bassins	11.4	0.8	12.2	4.88	48'800	976
Begnins	4.19	0.73	4.92	1.968	19'680	394
Bogis-Bossey	1.8	0	1.8	0.72	7'200	144
Borex	2.6	0	2.6	1.04	10'400	208
Chavannes-de-Bogis	5.4	0.4	5.8	2.32	23'200	464
Chavannes-des-Bois	2.8	0	2.8	1.12	11'200	224
Chéserex	4.48	1.45	5.93	2.372	23'720	474
Coinsins	2.2	1.8	4	1.6	16'000	320
Commugny	5.2	0	5.2	2.08	20'800	416
COPPET	11.9	0	11.9	4.76	47'600	952
Crans-près-Céligny	15.8	0	15.8	6.32	63'200	1'264
Crassier	-	-	-	-	-	-
Duillier	-	-	-	-	-	-
Eysins	4.4	3.05	7.45	2.98	29'800	596
Founex	17.14	0	17.14	6.856	68'560	1'371
Genolier	5.9	0.8	6.7	2.68	26'800	536
Gingins	5.7	0.7	6.4	2.56	25'600	512
Givrins	1.3	0	1.3	0.52	5'200	104
GLAND	27.5	18.3	45.8	18.32	183'200	3'664
Grens	1.7	0	1.7	0.68	6'800	136
Mies	18.5	2	20.5	8.2	82'000	1'640
NYON	31.5	18.6	50.1	20.04	200'400	4'008
Prangins	41.16	4.78	45.94	18.376	183'760	3'675
La Rippe	2.63	0	2.63	1.052	10'520	210
Saint-Cergue	13.6	0	13.6	5.44	54'400	1'088
Signy-Avenex	2.49	1.5	3.99	1.596	15'960	319
Tannay	-	-	-	-	-	-
Trélex	5.7	0	5.7	2.28	22'800	456
Le Vaud	-	-	-	-	-	-
Vich	1.6	4	5.6	2.24	22'400	448

**Total district****26'736**

ZHM = zones habitat + zone mixte + plans spéciaux

ZAI = zones artisanales et industrielles

ZI = zones intermédiaires (chiffres AEE disponibles)

Non pris en compte: zones d'utilité publique et autres zones

Hypothèses: IUS=0.4 50m2 par emploi ou habitant (moyenne)

**Annexe 2 (suite)                      Tableau 2 du potentiel d'accueil des zones à bâtir en vigueur****Zones intermédiaires (AEE disponibles)**

<b>Commune</b>	<b>ZI (AEE)</b>	<b>SBP (IUS 0.4)</b>	<b>en m2</b>	<b>hab+empl</b>	<b>Date AEE</b>
Arnex	-			-	<i>n'existe pas</i>
Arzier/Le M.	18.3	7.32	73'200	<b>1'464</b>	2002
Bassins	3.5	1.4	14'000	<b>280</b>	2001
Begnins	5.65	2.26	22'600	<b>452</b>	2000
Bogis-Bossey	0	0	0	<b>0</b>	2001
Borex	1.9	0.76	7'600	<b>152</b>	2001
Chavannes-de-Bogis	4.8	1.92	19'200	<b>384</b>	2002
Chavannes-des-Bois	12.5	5	50'000	<b>1'000</b>	1994, appr. 1995
Chésereux	3.47	1.388	13'880	<b>278</b>	2001
Coinsins	5.6	2.24	22'400	<b>448</b>	2001
Commugny	19	7.6	76'000	<b>1'520</b>	2002
COPPET	17.5	7	70'000	<b>1'400</b>	2001
Crans-près-Céligny	8	3.2	32'000	<b>640</b>	2002
Crassier	-			-	<i>en cours</i>
Duillier	-			-	<i>en cours</i>
Eysins	1.56	0.624	6'240	<b>125</b>	1996
Founex	13.29	5.316	53'160	<b>1'063</b>	2001
Genolier	6.7	2.68	26'800	<b>536</b>	2001
Gingins	11.3	4.52	45'200	<b>904</b>	2002
Givrins	2.1	0.84	8'400	<b>168</b>	2004 ( <i>prov.</i> )
GLAND	56.3	22.52	225'200	<b>4'504</b>	2004
Grens	0	0	0	<b>0</b>	2003
Mies	0	0	0	<b>0</b>	2000
NYON	53.5	21.4	214'000	<b>4'280</b>	2004
Prangins	3.28	1.312	13'120	<b>262</b>	1994
La Rippe	1.14	0.456	4'560	<b>91</b>	2003
Saint-Cergue	6.7	2.68	26'800	<b>536</b>	2004
Signy-Avenex	0	0	0	<b>0</b>	2004
Tannay	-			-	<i>en cours</i>
Trélex	11.4	4.56	45'600	<b>912</b>	2002
Le Vaud	-			-	<i>n'existe pas</i>
Vich	0	0	0	<b>0</b>	2001

**Total district****21'399**

ZHM = zones habitat + zone mixte + plans spéciaux

ZAI = zones artisanales et industrielles

ZI = zones intermédiaires (chiffres AEE disponibles)

Non pris en compte: zones d'utilité publique et autres zones

Hypothèses:                      *IUS=0.4                      50m2 par emploi ou habitant (moyenne)*

Sources annexes 2 et3 :                      Recensement fédéral de la population 2000, recensement entreprises 2000/2001, Statistique de la superficie 1992-97 / Office fédéral de la statistique.

## Annexe 3

## Tableau de la densité humaine nette

## Densité humaine nette - DHN

Nb. d'habitants et d'emplois à l'hectare

état actuel

Commune	Nb habitants	Nb emplois. tot.	Nb hab+empl.	S. totale (ha)	S H I (ha)	DHN	1/DHN Consommation Shi par habitant/emplois
Annex	136	34	170	209	20	8.5	1'176.5
Arzier/Le M.	1'811	248	2'059	5'192	156	13.2	757.6
Bassins	832	169	1'001	2'083	76	13.2	759.2
Begnins	1'335	439	1'774	480	68	26.1	579.2
Bogis-Bossey	847	73	920	240	29	31.7	315.2
Borex	865	166	1'031	196	36	28.6	348.2
Chavannes-de-Bogis	1'048	884	1'932	287	67	28.8	346.8
Chavannes-des-Bois	450	39	489	217	22	22.2	449.9
Chésérèx	1'043	171	1'214	1'062	86	14.1	708.4
Coinsins	368	181	549	295	41	13.4	746.8
Commugny	2'603	210	2'813	653	113	24.9	401.7
COPPET	2'360	508	2'868	184	107	26.8	373.1
Crans-près-Céligny	1'963	294	2'257	423	114	19.8	505.1
Crassier	769	181	950	204	31	30.6	326.3
Duillier	901	210	1'111	411	56	19.8	504.0
Eysins	831	270	1'101	236	45	24.5	408.7
Founex	2'648	496	3'144	478	142	22.1	451.6
Genolier	1'494	522	2'016	483	81	24.9	401.8
Gingins	1'037	231	1'268	1'252	78	16.3	615.1
Givrins	823	130	953	394	48	19.8	503.7
GLAND	9'663	3'535	13'198	830	311	42.4	235.6
Grens	316	69	385	254	18	21.4	467.5
Mies	1'499	492	1'991	352	102	19.5	512.3
NYON	16'182	9'364	25'546	688	352	72.6	137.8
Prangins	3'133	1'146	4'279	606	168	25.5	392.6
La Rippe	1'010	113	1'123	1'662	59	19	525.4
Saint-Cergue	1'601	274	1'875	2'430	147	12.7	784.0
Signy-Avenex	390	554	944	193	39	24.2	413.1
Tannay	1'227	91	1'318	178	61	21.6	462.8
Trélex	1'113	146	1'259	576	79	15.9	627.5
Le Vaud	942	131	1'073	312	58	18.5	540.5
Vich	734	453	1'187	153	37	32.1	311.7

**District**                      **61'974**              **21'824**              **83'798**

SHI= Surface d'habitat et d'infrastructures

DHN = Densité humaine nette = N Habitants+emplois / SHI

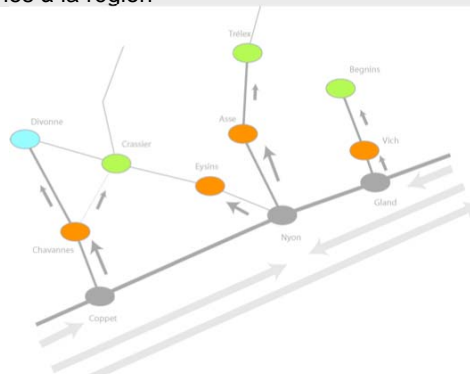
Sources annexes 2 et 3 : Recensement fédéral de la population 2000, recensement entreprises 2000/2001, Statistique de la superficie 1992-97 / Office fédéral de la statistique.

**Annexe 4**

**Deux possibilités de développement des flux de déplacement**

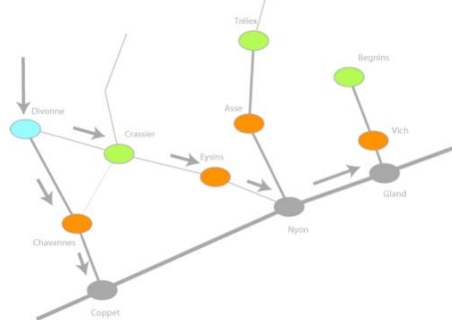
Hypothèse 1 : Forte augmentation des pendulaires externes à la région

Mouvements de longue distance : la desserte depuis Genève ou Lausanne se fait par le biais des gares principales et dans toutes les directions, grâce aux nombreuses liaisons proposées à l'intérieur de la région.



Distribution flux longue distance

Frontaliers : les frontaliers (environ un tiers du nombre total des pendulaires) arrivant par Divonne, seront captés directement à l'entrée du système de transport et pourront être acheminés à Coppet très rapidement.



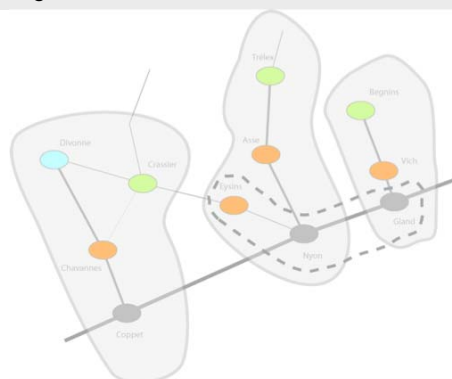
Distribution flux frontaliers

Hypothèse 2 : Forte augmentation des actifs internes à la région

Agglomération Nyon-Gland : L'augmentation des déplacements internes à l'agglomération (Eysins, Nyon, Prangins, et Gland) est reprise par la liaison en transports collectifs proposée dans le cadre du schéma d'agglomération.

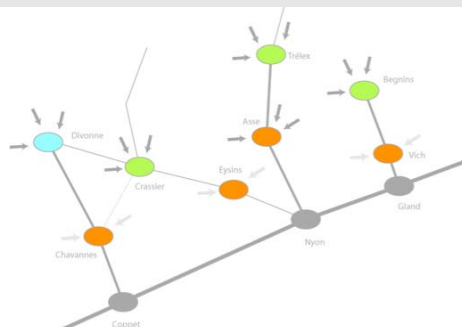
Sous-régions : chacune des trois « verticales » étant distribuée par un réseau ferré important, les déplacements à l'intérieur de chaque sous-système (Divonne - Coppet, Nyon - Asse - Trélex, Gland - Vich - Begnins) sont assurés par ce biais.

(y compris agglomération de Nyon)



Distribution par sous-secteurs

Rabatement : le nombre de points de rabattement augmente fortement et grâce à leur situation de l'autre côté de la ceinture autoroutière, le concept proposé n'est pas en conflit avec une amélioration purement fonctionnelle des jonctions d'autoroute. L'importance des pôles de captage tels que Crassier, Trélex, Begnins, Vich, voire Divonne facilite grandement la desserte de l'ensemble de la région.



Rabatement

## Annexe 5 Prospectives d'emplois et d'activités à l'horizon des 10 à 15 ans (à titre indicatif)

Pôle d'activités prioritaires	Proposition nb d'emplois	→	Proposition types d'activités	Proposition type de densité
<b>Nyon centre</b> + 2'000 emplois	500	→	HORECA <sup>23</sup> liés au centre de congrès	Forte
	200	+	liés à la croissance de la population	
	1'300	→	<u>Fonction de siège</u> , front/back office, TPE de services aux entreprises, services à la personne, formation, artisanat, commerces de proximité	
<b>Gland centre</b> (gare et MEP) + 2'750	1'200	→	<u>Mall ferroviaire</u> , services à la personne, HORECA, fonction de siège, artisanat, industrie et site de production	Forte
	1'000	→	Back office administratif	
	300	→	Services à la personne	
	250	→	Formation	
<b>Coppet centre</b> + 1'400	500	→	<u>Fonction de siège et ONG</u>	Forte à moyenne
	500	→	Services liés, commerce	
	250	→	Ecoles privées	
	150	→	Formation	
<b>Asse</b> + 1'500	500	→	Services à la personne, équipements collectifs	Forte
	500	→	Industrie, High tech, laboratoire, R&D	Moyenne
	500	→	Logistique, commerce	
<b>Gland – MEP Nord</b> + 1'200	500	→	<u>Industrie, high tech</u>	Forte
	500	→	Commerce	Moyenne
	200	→	Services à la personne	
<b>Chavannes-Founex</b> + 500	250	→	Artisanat, services à la personne	Moyenne
	250	→	Commerces de proximité	
<b>Nyon-Eysins</b> + 750	500	→	<u>Industrie-site de production</u>	Moyenne à faible
	250	→	Artisanat	
<b>Centres secondaires</b> (nord de l'autoroute) + 2'000	1'000	→	<u>Artisanat</u>	Moyenne à faible
	1'000	→	TPE de services à la personne, santé, EMS, formation	
<b>Prangins Nord</b> + 1500	1'500	→	Réserve d'opportunité Nyon-Gland <u>Office center, services clients</u> laboratoire, R&D	
<b>Commugny Nord</b> + 500	500	→	Réserve d'opportunité Coppet-Chavannes <u>Back office administratif</u>	

Les indices de densité d'emplois par hectare sont les mêmes que ceux utilisés dans le SD de l'agglomération nyonnaise : Hypothèses de calcul pour les centres : 50m<sup>2</sup> SBP/emploi pour le tertiaire, et 60m<sup>2</sup> SBP/emploi pour le secondaire, avec un indice d'utilisation du sol IUS = 1 (extrait du rapport *Résumé des points essentiels du Schéma directeur* du 15 juillet 2005, mrs, Michel Schuppisser, page 4) ; ceci équivaut respectivement à 200 emplois par hectare et 166 emplois par l'hectare.

<sup>23</sup> HORECA : hôtellerie, restauration, café.



## Annexe 6

### Méthodologie appliquée pour déterminer le réseau écologique

Du point de vue méthodologique, le choix de l'emplacement de ce réseau a fait appel aux sources d'informations suivantes :

- le Réseau Ecologique National (REN),
- les cartes de contraintes au déplacement (regroupant l'ensemble des contraintes et des potentialités du territoire du point de vue de la dispersion de la faune) et de friction (réseau écologique) élaborées selon la méthodologie AGICE<sup>24</sup>,
- les cheminements préférentiels entre milieux, calculés sur la base de la carte de contraintes au déplacement (méthodologie AGICE)
- d'autres supports généraux d'information du territoire: cartes topographiques, orthophotos, etc.

Les tracés proposés ont été choisis en considérant que :

- chaque milieu naturel (groupement forestier) de taille significative doit être connecté à au moins un autre milieu, la connexion à plusieurs milieux différents étant souhaitable,
- les tracés doivent, lorsque cela est possible et pertinent, suivre les cours d'eau, qui constituent des zones propices à l'aménagement et au maintien de cordons boisés, favorables aux déplacements de la faune
- malgré le caractère en général peu attractif des zones urbaines (théoriquement infranchissables), certains tracés le long de cours d'eau en zone résidentielle peuvent offrir un certain intérêt (le Greny dans la zone résidentielle de Commugny, par exemple, offre des conditions suffisamment attractives pour que des animaux l'utilisent pour se déplacer).

Les tracés proposés dans la présente étude restent indicatifs. Le choix du détail d'un tracé définitif devrait faire l'objet d'une analyse plus approfondie à l'échelle locale, avec pour objectif central d'assurer la meilleure connexion possible entre milieux.

---

24 L'élaboration de cette carte repose sur l'assignation de valeurs de coût de franchissement et de valeurs d'attractivité aux divers types d'éléments composant le territoire. La dispersion de la faune est alors simulée par l'application d'un modèle de dispersion de type « diffusif » à cette carte de compréhension.



TOME II

Partie 3

LE REGISTRE DU FUTUR

**Les petites localités, *les communes et la mobilité.***

*Monique Ruzicka-Rossier*

*Dominique von der Muehl  
Natacha Pasche*



**LE REGISTRE DU FUTUR****Les petites localités, les communes et la mobilité.****TYPES DE COMMUNES****« POLES FEDERATEURS »**


---

<i>COPPET</i>	<i>Bourg historique et contemporain</i>
<i>GLAND</i>	<i>Jeune ville</i>
<i>NYON</i>	<i>Ville chef-lieu de district</i>

---

**« POLES FEDERATEURS RELAIS »**


---

Begnins	Village viticole, centre régional relais
Crassier	Village frontière, centre régional relais
St-Cergue	Village touristique jurassien, centre régional relais
Trélex	Village carrefour, centre régional relais

---

**« VILLAGES BIEN DESSERVIS »**


---

Arzier	Village et aire résidentielle du « piémont », reliés au NStCM
Borex	Village agricole et résidentiel, rattaché à un pôle régional
Chav.de-B.	Village et aires de résidence et d'activités, à un nœud d'autoroute
Eysins	Village suburbain
Genolier	Village carrefour, relié au NStCM
Givrins	Village entre deux, relié au NStCM
Mies	Village et aire résidentielle lémanique, reliés à Genève
<i>PRANGINS</i>	<i>Village urbain</i>
Tannay	Village et aire résidentielle lémanique, reliés à Genève
Vich	Village suburbain, à un nœud d'autoroute

---

**« VILLAGES SATELLISES »**


---

Arnex	Petit village agricole
Bassins	Village agricole et résidentiel
Bogis-B.	Village agricole et aire résidentielle de plaine
Chav.des-B.	Village agricole et de détente, en limite de district (et de canton)
Chésereux	Village agricole et résidentiel / Bourg campagnard ?
Coinsins	Village agricole et viticole
Commugny	Aire résidentielle de plaine autour de trois noyaux villageois
Crans	Parc résidentiel autour d'un noyau villageois
Duillier	Village agricole, viticole et résidentiel
Founex	Parc résidentiel autour d'un noyau villageois
Gingins	Aire résidentielle éclatée autour d'un noyau villageois
Grens	Petit village agricole et viticole
La Rippe	Village agricole et résidentiel
Signy-A.	Petit village agricole
Le Vaud	Village des hauts en limite de district

---

*(en italique, communes non traitées dans les fiches, voir Commentaire préalable)*



## Préambule

### 32 communes, 28 fiches

Le présent dossier comporte les fiches de 28 communes. On a renoncé à traiter les communes de Nyon, Gland, Coppet et Prangins, pour des raisons liées à leur étendue géographique et à un degré de complexité nettement plus élevé que les autres communes (voir études d'aménagement en cours).

### Critères pris en compte

Les mesures proposées dans les fiches par communes répondent à des critères en lien avec la qualité du cadre de vie local, notamment pour les familles et les enfants, la préservation du paysage et une mobilité prenant en compte les transports publics et la mobilité douce. Elles répondent notamment à des objectifs tels que :

- sécurité et confort des déplacements à pied et à vélo à l'interne,
- liaisons confortables et directes entre les secteurs bâtis,
- bonne accessibilité aux arrêts de transport public,
- intermodalité pour l'accès aux gares régionales.

### Repérages sur place

Une partie des données retranscrites par communes repose sur un repérage effectué dans chacune des communes, en grande partie à pied (selon la dimension des communes, entre une heure et trois heures, avec dans certains cas quelques vérifications ultérieures). Ces repérages nécessairement sommaires ne prétendent pas à l'exhaustivité. Ils devaient permettre d'acquérir une connaissance plus fine des communes de la région, sur le terrain, dans les domaines mentionnés plus haut.

### Documents d'aménagement consultés

On a pris en compte les plans des zones / PGA / plans d'extension (copies) remis par Nyon Région et les plans directeurs communaux prêtés par le Service de l'aménagement du territoire. Il n'a pas été possible dans le cadre des Lignes directrices de consulter dans le détail les règlements de construction, ni les plans de quartier, PPA, etc. Certains décalages ont été constatés entre ce qui est mentionné sur les plans (plans des zones, PGA, plans d'extension) et les chiffres fournis par les aperçus de l'état d'équipement, mais là aussi la vérification de ces données n'est pas du ressort des Lignes directrices.

### Desserte transports publics

Les fiches mentionnent essentiellement la desserte en semaine. Concernant la desserte du week-end, elle est de manière générale faible voire inexistante pour la desserte par bus, sauf pour la ligne de rabattement Nyon-Coppet (remplaçant la desserte train des anciennes gares de Crans et Founex). Seules les communes desservies par le train, CFF et NStCM bénéficient d'une desserte régulière y compris le dimanche.

Depuis l'introduction du nouvel horaire, les correspondances aux gares principales étant très bonnes (généralement 5-7 mn, max. 10 mn) pour toutes les lignes, on a renoncé à le mentionner systématiquement dans les fiches.

### Distances à pied, à vélo et temps de parcours

On admet pour la marche un temps de 12-15 mn pour parcourir un kilomètre, et des distances courantes admissibles de 300 à 500 mètres (soit 4-8 mn de marche). Pour le vélo, un temps de 4-5 mn pour parcourir un kilomètre (soit trois fois moins que la marche), et une distance limite moyenne d'environ 4 km. La disponibilité à parcourir une distance donnée dépend de l'agrément du parcours, de la sécurité, de la pente et, pour le vélo, des possibilités de stationnement au départ et à l'arrivée.

## **Aménagements cyclables**

Une double bande cyclable est aménagée pratiquement en continu entre Gland et Mies, sauf un court tronçon sur la commune de Founex. Elle n'est pas mentionnée systématiquement dans les fiches par communes, dans la mesure où elle joue un rôle surtout à l'échelle régionale, et pour des déplacements de loisir.

Dans le cadre des lignes directrices : on a cherché à définir un réseau de préférence à l'écart des grands axes, et en limitant le plus possible les tronçons en pente. Pour les aménagements sur les axes principaux, voir le rapport « Planification des aménagements pour les deux-roues légers » (SRA, 1992), qui prévoit à terme des aménagements sur l'ensemble des routes cantonales, selon trois degrés de priorité.

## **Promenades, sentiers pédestres, itinéraires de cyclotourisme**

L'ensemble de la région est quadrillée de très nombreux sentiers pédestres et de plusieurs itinéraires cyclables, et pratiquement tous les villages sont environnés d'un espace naturel propice aux promenades et à la détente. Dans les fiches par commune ce point n'a pas été mentionné systématiquement, c'est une constante valable pour toutes les communes. Dans ce sens les paragraphes « vélo » des fiches traitent exclusivement les déplacements quotidiens utilitaires.



# **Nom de la commune**

**Explications concernant les fiches par communes**

**CARTE** éch. 1/10'000

dessinée sur la base du fond de carte 1/25'000OFS Geostat S+T 1994

**Arrêt train/bus** : selon repérages et consultation horaire CFF.

**Cercle de 300 m/500 m \*autour des arrêts de transport public** : valeurs utilisées par le canton.

**Trafic journalier moyen 2000** : chiffres du Service des routes cantonal.

**Pentes** : valeurs reprises des guides « La Suisse à vélo ». (Dans le texte généralement : pente « faible » = 3-5%, « moyenne » = 5-10%, « forte » = 10% et plus.)

**Limite de la zone à bâtir** : selon plans des zones / PGA / plans d'extension remis par Nyon Région. (A noter : la délimitation peut comprendre des « zones de centre » ou des plans de quartier qui comportent des secteurs non constructibles, il n'était pas possible d'entrer dans le détail dans le cadre de l'étude.)

**Centre du village** : selon repérages sur place (généralement la structure ancienne, parfois un secteur de centre plus récent, lieu des équipements importants de la commune).

**Cercle de 500 m\* autour du centre** : correspond à une distance moyenne « tolérable » à pied (5-10 mn) pour accéder aux équipements et services centraux.

**Zone intermédiaire / zone touristique** : selon plans des zones / PGA / plans d'extension remis par Nyon Région (zone touristique à St-Cergue reportée comme telle sur le plan, il peut s'agir de zones constructibles ou non).

**Commerces** : tous commerces d'alimentation (boulangerie, épicerie, boucherie) et cafés-restaurants. La présence de commerces spécialisés est le cas échéant signalée dans le texte.

**Équipements publics** : administration communale, salle communale, écoles + poste.

**Équipements de loisirs** : terrains de sport, centre sportif, rampe de skate, place de jeux, port,...


















Selon repérages sur place.

\* *Distances à vol d'oiseau : il faudrait bien entendu pondérer cette première évaluation grossière en prenant en compte la pente, les éventuels détours nécessaires, l'agrément du parcours, les nuisances (circulation intense, bruit, danger), d'emême que la fréquence de la desserte.*

## A NOTER

Les **noms des routes** mentionnés dans les fiches n'ont pas été vérifiés sur place, on a généralement utilisé le nom de la direction de la route selon le plan.

Les **distances** mentionnées dans les fiches correspondent à la distance mesurée depuis le centre du village.

	arrêt train / bus		limite de la zone à bâtir		commerce
	cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus		z. à bâtir + z. centre dans/hors		équipement public
	ligne de chemin de fer		cercle autour arrêts TP		équipement de loisirs
	trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)		centre du village		déchetterie
	pentés 3-5 / 5-10 / >10%		cercle de 500 m autour du centre		église
			z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)		territoire communal

Type de commune = mots clés selon caractéristiques et rôle dans la région

**Nb habitants** (données RFP 2000) / **Nb emplois** (par secteurs : 1° / 2° / 3°)

(Données : Recensement entreprises et emplois secteur primaire en 2000, secteurs secondaire et tertiaire en 2000/2001)

XXX actifs, dont XX % travaillent dans la commune (données SCRIS - RFP 2000)

XXX écoliers et jeunes en formation, dont XX % dans la commune même

Surface territoire communal : XXX ha (données SCRIS) / Surface zone à bâtir (selon aperçus de l'état d'équipement des communes, dates variables – pour les communes qui n'en disposent pas : données ARN)

DHN\* / XX m2 SHI\* par hab/empl. (calcul à partir fiches SCRIS et données RFP)

Réserve zones à bâtir : X.X ha\*\* (total réserves zones habitat/mixtes/PPA/PQ, et artisanales / industrielles selon aperçus état de l'équipement).

Zones intermédiaires : 0 ha (selon aperçus état de l'équipement, à défaut données ARN)

Entre parenthèses : équivalent habitants-emplois (mode calcul : voir en annexe).

*\*DHN (densité humaine nette) = nombre d'habitants et d'emplois par rapport à la surface d'habitat et d'infrastructures. Chiffre inverse : surface d'habitat et d'infrastructure (SHI) en m2 « consommée » en moyenne par chaque habitant ou emploi.*

*\*\* Total des surfaces encore non construites de la zone à bâtir (zones d'utilité publique et autres zones non comprises). Les surfaces en zone intermédiaire sont décomptées à part.*

## SITUATION EXISTANTE

### Structure du village

Synthèse à partir des repérages sur place et de la consultation des plans des zones / PGA / plans d'extension.

### Topographie

Repérages sur place (secteurs en pente) et calculs ponctuels sur la base des cartes 1/25'000.

### Equipements et services

Repérages sur place et pointages annuaire téléphonique. Collèges : chiffres transmis par le canton, « primaire » dans les fiches comprend aussi les classes enfantines.

### Aménagements des espaces publics, modération du trafic

Repérages sur place.

### Desserte transports publics

Selon horaire 2004-2005, repérages sur place pour les arrêts et leur équipement.

### Vélo

Repérages sur place, cartes cyclistes ATE/Kümmerly+Frey, Guides officiels La Suisse à vélo, Planification des aménagements pour les deux-roues légers (Service des routes, 1992) concernant les routes cantonales.

### Appréciation / mobilité douce

Impression générale concernant les réseaux piétons et cyclistes (agrément de l'espace, liaisons pratiques existantes ou manquantes, points problématiques constatés, etc.)

### A SIGNALER (point facultatif)

Eventuelles particularités de la commune.

### Documents d'aménagement

Plan des zones 1988, Aperçu état de l'équipement 2001.

Copies des Plans des zones / PGA / Plans d'extension communaux remises par Nyon Région.

Plans directeurs prêtés par le Service de l'aménagement du territoire (canton).

Aperçus état de l'équipement : copies fournies par le Service de l'aménagement du territoire (canton).



(couleur selon catégorie : « pôles fédérateurs relais », « Villages bien desservis », « Villages satellisés »)

Quelques lignes décrivant la tendance générale de développement correspondant à chacune des catégories

Carte synthétique des priorités 4  
(extraite du rapport « Registre du futur »)  
avec localisation de la commune

## DANS LE FUTUR...

Relation de la commune aux différentes priorités de développement selon les Lignes directrices.

### **Développement**

Implication pour la commune des options retenues dans le cadre des Lignes directrices.

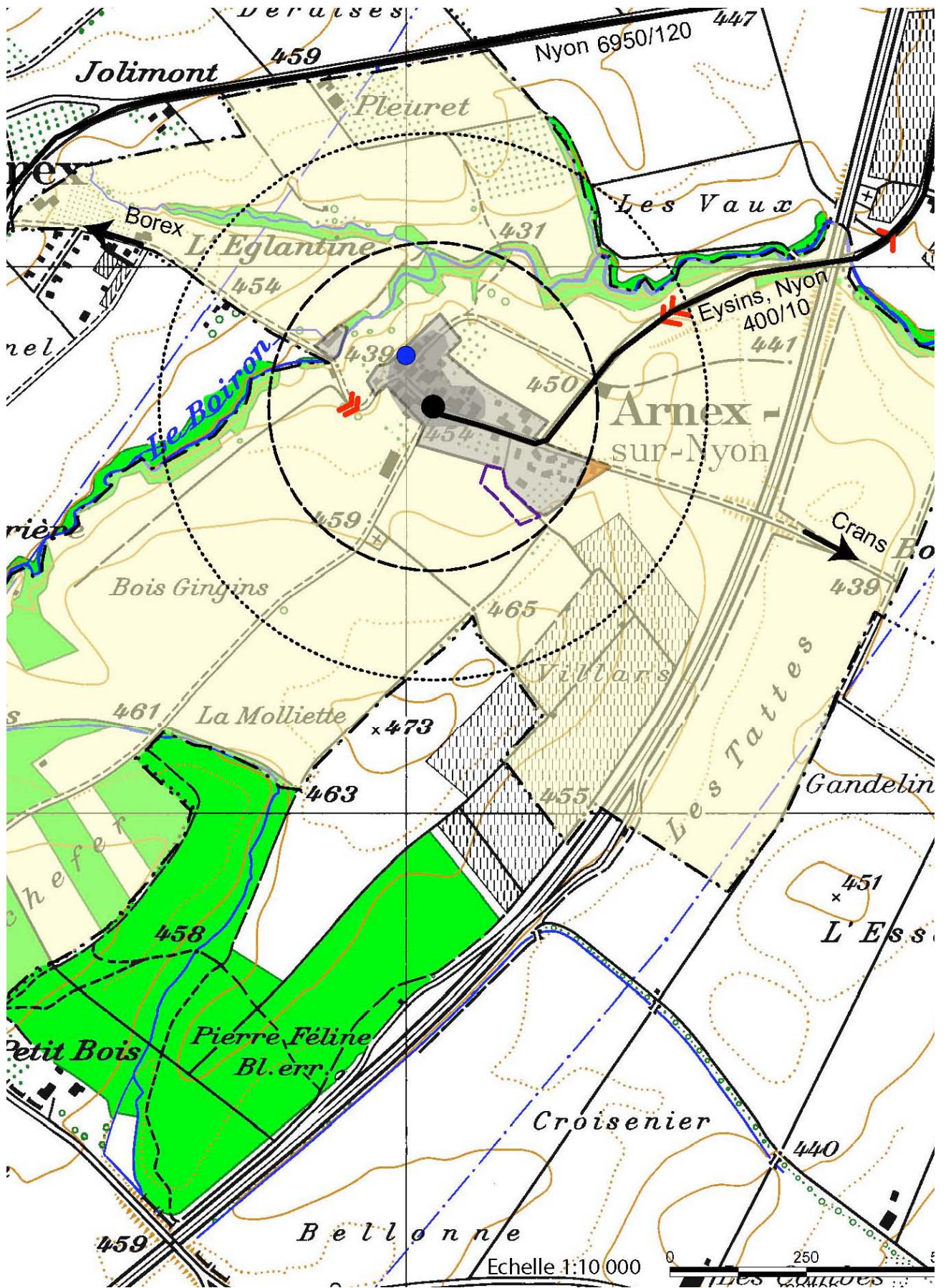
### **Suggestions mobilité douce**






Propositions d'intervention en relation avec les repérages effectués, les options retenues par les Lignes directrices et l'éventuel lien avec certaines priorités de développement concernant la commune.






## **IMPORTANT**

**Ces points sont indicatif : ils expriment une orientation générale et montrent l'articulation avec les Lignes directrices, mais devront évidemment être discutés et le cas échéant affinés dans le cadre du Plan directeur régional et des plans directeurs communaux en révision ou en cours élaboration.**

# Annex



-  arrêt train / bus
-  cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
-  ligne de chemin de fer
-  trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
-  pentes 3-5 / 5-10 / >10%

-  limite de la zone à bâtir
-  z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP
-  centre du village
-  cercle de 500 m autour du centre
-  z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

-  commerce
-  équipement public
-  équipement de loisirs
-  déchetterie
-  église
-  territoire communal

**Petit village agricole****136 habitants / 34 emplois (24/1/9)**

74 actifs, dont 32 % travaillent dans la commune  
 22 écoliers et jeunes en formation, dont 8.3% dans la commune même

Surface territoire communal : 204 ha  
 DHN 8.5 / 1176.5 m2 SHI par hab./empl.

Zones intermédiaires : 0 ha (ARN)

*(Pas d'aperçu de l'état d'équipement)*

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Le village constitue l'essentiel de la structure bâtie, développement existant (zone villas) et prévu (secteur à occuper par plan spécial) en continuité avec la structure existante.

**Topographie**

Secteur bâti pentes faibles, moyennes vers Borex et vers Eysins (passage du Boiron).

**Equipements et services**

Aucun équipement dans la commune même, sauf Administration communale. *Ecole : primaire et secondaire à Borex-Crassier.*

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Caractère villageois très présent, pas d'aménagements spécifiques. Petit élément modération de trafic à l'essai vers la zone villas (route de Crans).

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), arrêt dans le village. Horaire pas véritablement cadencé et en partie limité aux périodes scolaires. Desserte faible : un bus toutes les deux heures en semaine, de 7h30 à 19h. Deux-trois bus au total le week-end. *(Arnex-Nyon 10 mn, Arnex-Genève 31 mn, Arnex-Coppet 36 mn, Arnex-Lausanne 66 mn).*

**Vélo**

Pas d'aménagements spécifiques. Liaisons régionales : Arnex à 3 km du centre de Nyon par Eysins, en majorité par petites routes

**Appréciation / mobilité douce**

*Petit village compact et calme, pas de commentaire particulier.*

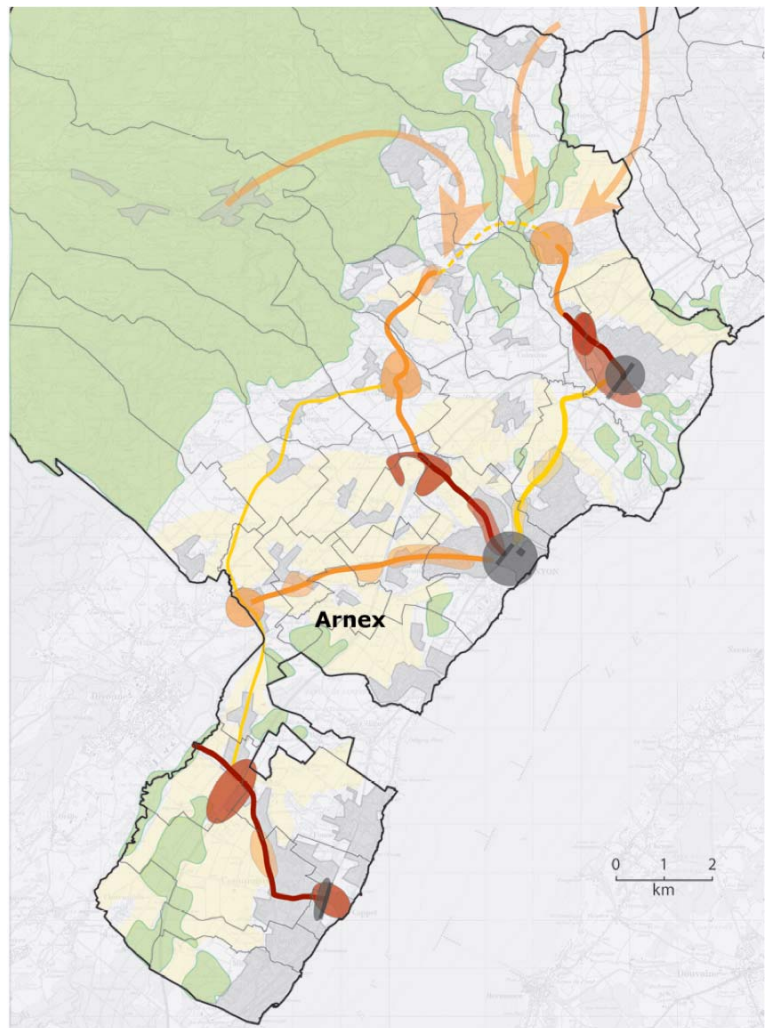
**Documents d'aménagement**

PGA 2001. *Pas d'aperçu de l'état d'équipement. Pas de plan directeur (moins de 1000 habitants).*



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

A l'échelle régionale, Arnex concerné indirectement seulement par les développements prévus (surtout P1 Nyon aire prioritaire de développement, P3 axe prioritaire Nyon-Borex/Crassier).

### **Développement habitat et activités**

Confirmation volonté de développement limité, correspondant aux objectifs des Lignes directrices.

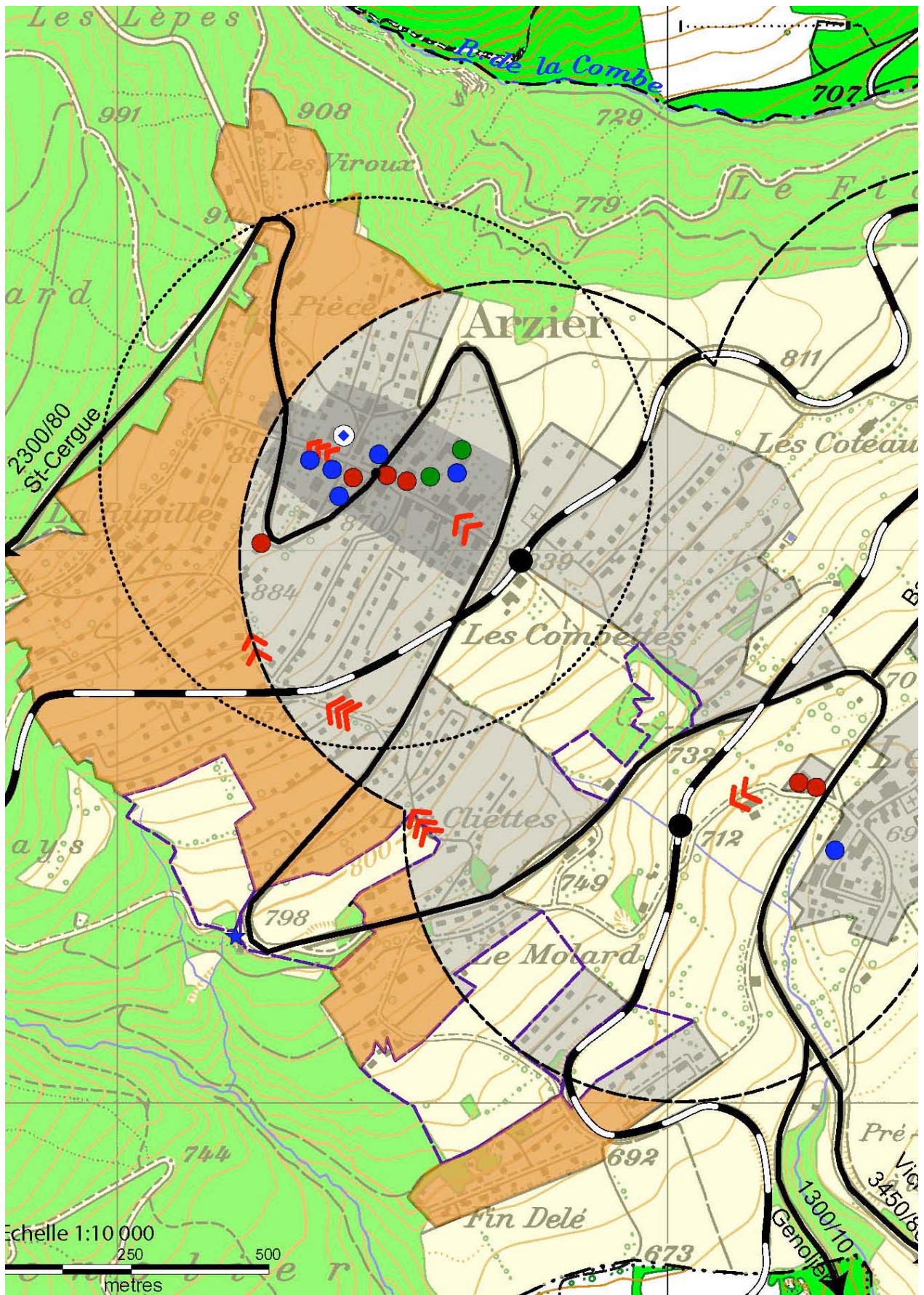
### **Suggestions mobilité douce**

A l'échelle locale, pas d'éléments particuliers. Echelle régionale : valoriser itinéraires vélo de liaison avec Nyon (P1) pour pendulaires et achats, et avec Borex/Crassier (accès collège secondaire).

Possibilité de rabattement en P3 sur ligne Nyon-Crassier/Borex à Eysins (1.5 km).



# **Arzier -Le Muids**



- |  |  |                     |
|--|--|---------------------|
| ● arrêt train / bus  | ▭ limite de la zone à bâtir                                | ● commerce          |
| ▭ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ▭ z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP | ● équipement public |
| — ligne de chemin de fer                                     | ▭ centre du village  | ● équipement de lo  |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ▭ cercle de 500 m autour du centre                         | ★ déchetterie       |
| ↔↔↔ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | ▭ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)                | ⊕ église            |
|  |  | ▭ territoire commun |

## Village et aire résidentielle du « piémont », reliés au NStCM

**1811 habitants / 248 emplois (39/36/173)**

905 actifs, dont 17 % travaillent dans la commune  
 363 écoliers et jeunes en formation, dont 33.7% dans la commune même

Surface territoire communal : 5189 ha / surface zone à bâtir\* : 116.6 ha  
 DHN 13.2 / 757.6 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 26.7 ha (env. 2136 hab./empl.)  
 Zones intermédiaires : 18.3 ha (env. 1464 hab./empl.)

\* zones intermédiaires non comprises

Arzier  
-Le Muids

## SITUATION EXISTANTE

**Structure du village**

Deux entités distinctes : Arzier et Le Muids. Village d'Arzier le long de l'ancienne route perpendiculaire à la pente, remplacée au tournant du siècle par la nouvelle route en zigzags. Important développement de constructions de faible densité, particulièrement à l'ouest et au sud. Zones intermédiaires surtout en périphérie.

**Topographie**

Arzier : ensemble du village en pente (moyenne à forte : 10-17%), corollaire : très bien exposé et dégagé. Le Muids sur un replat.

**Equipements et services**

A Arzier, quelques commerces : boulangerie, tea-room, trois cafés ou cafés-restaurants. Poste, administration communale, Centre scolaire et sportif : salles de sport, salle communale, collège (8 classes primaire / secondaire à Genolier). EMS, garderie. Quelques artisans. Terrains de jeux autour du collège (basket, pétanque, rampe skate). Tous équipements et services le long de l'arête centrale ou à proximité immédiate. Au Muids, petit centre commercial le long de la route cantonale, collège (une classe primaire) dans le village.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Eléments de modération à l'essai sur l'axe central, rehaussement sur la route cantonale au croisement avec l'axe dans le centre. Pas d'aménagements particuliers des rues et places, sauf dans le secteur autour du Centre scolaire et sportif (place de jeux pour les enfants et lieu de rencontre, tea-room à proximité).

**Desserte transports publics**

Train Nyon St-Cergue, deux arrêts sur la commune même (dans le prolongement de l'axe central en contrebas de l'ancien village et au-dessus du Muids). Un train par heure de 6h à 23h30, cadence renforcée à la demi-heure en semaine en début de matinée et en fin de journée. Dernier train partant de Nyon à 22h53 en semaine, 0h39 le vendredi et le samedi. (Arzier-Nyon : 25mn, St-Cergue : 8mn, Genève 44 mn, Lausanne 60 mn)

**Vélo**

Pas d'aménagements spécifiques repérés. Pentes moyennes à fortes sauf pour liaisons horizontales avec l'axe central.

**Appréciation / mobilité douce**

*Structure axe central / route intéressante, à exploiter-valoriser. Secteurs à l'ouest de l'axe central agréablement reliés au centre par des dessertes horizontales. Sinon la pente, des distances non négligeables et le peu d'agrément des aménagements rendent les déplacements à pied peu attractifs pour les liaisons internes. La pente rend l'usage du vélo peu vraisemblable pour un usage courant, sauf pour les liaisons horizontales avec l'axe central ou pour les sportifs...*

**A SIGNALER**

Ancienne Chartreuse d'Oujon (forêt au-dessus d'Arzier, à env. 2,5 km).

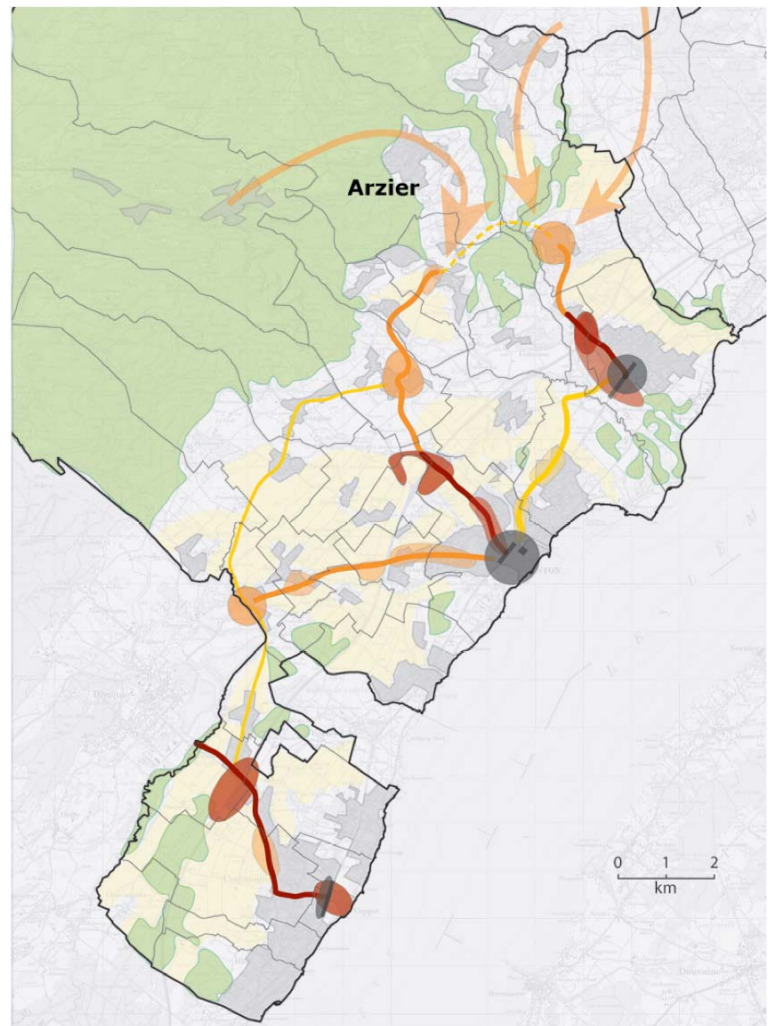
**Documents d'aménagement**

Plan des zones 1988, Plan directeur communal 2002, Aperçu de l'état d'équipement 2002.



Village bien desservi par les transports publics (actuellement déjà ou dans le futur), développement en appui des pôles fédérateurs

*Prospective habitat et emplois : voir tableaux « Tableau des prévisions habitants et emplois » et « Prospectives d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Arzier situé entre Saint-Cergue (pôle régional touristique) et Genolier (aire secondaire de développement en P3). Commune bien desservie par le NStCM aujourd'hui déjà, améliorations prévues en P3 jusqu'à Genolier (aire secondaire de développement).

### **Développement habitat et activités**

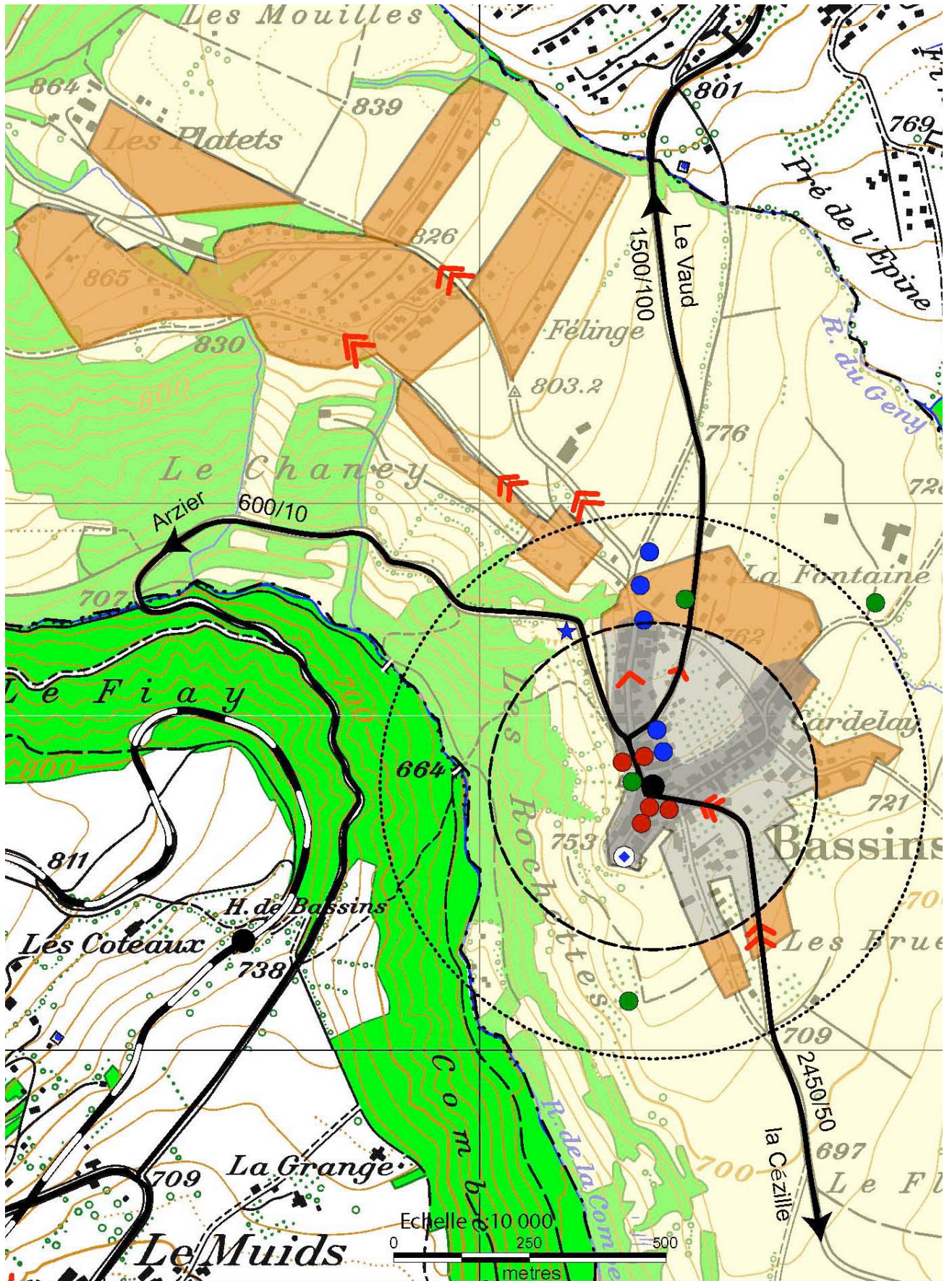
Augmentation de la densité et développement des réserves uniquement situées dans un rayon de 500 m autour des arrêts du NStCM.

### **Suggestions mobilité douce**

Valoriser la fonction de l'axe central avec priorité à la fonction sociale (zone de rencontre ?), marquage et mise en valeur des points de croisement principaux, dans le centre (vers administration communale, poste et auberge) et liaison avec la gare.

Assurer agrément des liaisons (éventuellement raccourcis) avec secteurs plus éloignés. Améliorer relations avec les arrêts du NStC depuis tous les secteurs de la commune.

# Bassins



- arrêt train / bus
- cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
- ligne de chemin de fer
- trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
- ↯↯↯ pentes 3-5 / 5-10 / >10%

- limite de la zone à bâtir
- z. à bâtir + z. centre dans/hors
- centre autour arrêts TP
- centre du village
- cercle de 500 m autour du centre
- z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

- commerce
- équipement public
- équipement de loisirs
- ★ déchetterie
- ⦿ église
- territoire communal

## Village agricole et résidentiel

**832 habitants / 169 emplois (73 / 35 / 61)**

434 actifs , dont 23 % travaillent dans la commune  
156 écoliers et jeunes en formation, dont 31.7% dans la commune même

Surface territoire communal : 2080 ha / Surface zone à bâtir : 62.3 ha\*  
DHN 13.2 / 759.2 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 12.2 ha (env. 976 hab/empl).  
Zones intermédiaires : 3.5 ha (env. 280 hab/empl).

\* zones intermédiaires non comprises

## SITUATION EXISTANTE

**Structure du village**

Deux entités : le village de Bassins et le hameau de La Cézille (bas du territoire communal, sur la route Begnins-Genolier, *hors carte*). Développement compact autour de l'ancien village (entièrement compris dans un rayon de moins de 500 m autour du centre) avec des nouvelles constructions relativement denses, secteur de villas dans les hauts, complètement détaché du village.

**Topographie**

Pentes moyennes (7-8%) dans la partie basse et dans les hauts du village (secteurs de villas), moins importante dans la partie centrale (axe transversal pratiquement à plat).

**Equipements et services**

Commerces : deux petites épiceries, auberge communale. Administration communale, salle communale, collège (quatre classes primaire / *secondaire à Begnins*). Equipements dans le centre, sauf le collège, dans les hauts. Ancienne poste fermée. Piscine couverte (à la sortie du village direction Le Vaud). Terrain de foot et rampe de skate en périphérie du village.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Caractère villageois encore très présent, la plupart des rues dépourvues de trottoirs sauf localement, pas d'aménagements particuliers à signaler. Deux rehaussements à la sortie du village direction Le Vaud, un petit dans une rue du village.

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-Begnins-Gimel), arrêt au centre du village et à la Cézille. Desserte en partie liée aux périodes scolaires. Un bus par heure en semaine entre 6h et 20h, cadence à la demi-heure en début de matinée et fin de journée. Dernier bus partant de Nyon à 23h40 en semaine, 0h40 en fin de semaine. Desserte pratiquement inexistante le dimanche. (*Bassins-Nyon : 30 mn, Genève 50 mn, Lausanne 75 mn*)

**Vélo**

Pas d'aménagements spécifiques repérés.

**Appréciation / mobilité douce**

*Espace-rue mixte dans la zone de village, structure compacte favorisent déplacements à pied, qualité d'espace, plusieurs belles fontaines Zones de villas des hauts : distance peu propice aux déplacements à pied (1-2km du centre), possible à vélo, mais pente dissuasive pour une partie des usagers potentiels.*

*Liaisons vélos régionales : plutôt pour loisirs, distance et pente trop importantes pour des liaisons avec Nyon et Gland.*

## A SIGNALER

Eglise du Xe siècle, site clunisien.

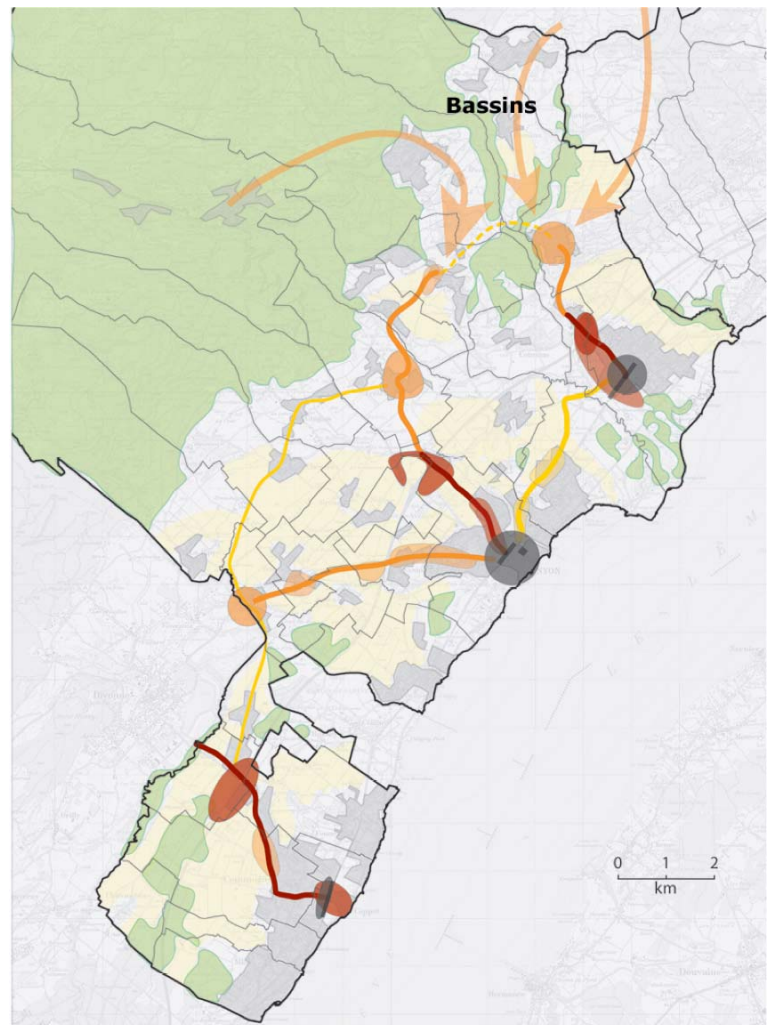
**Documents d'aménagement**

Plan des zones 1979, Aperçu état de l'équipement 2001. *Pas de plan directeur (moins de 1000 hab).*



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Bassins en marge des axes et aires prioritaires de développement. Concerné indirectement en P3 (axe prioritaire Gland-Begnins, aire principale de développement à Begnins).

### **Développement habitat et activités**

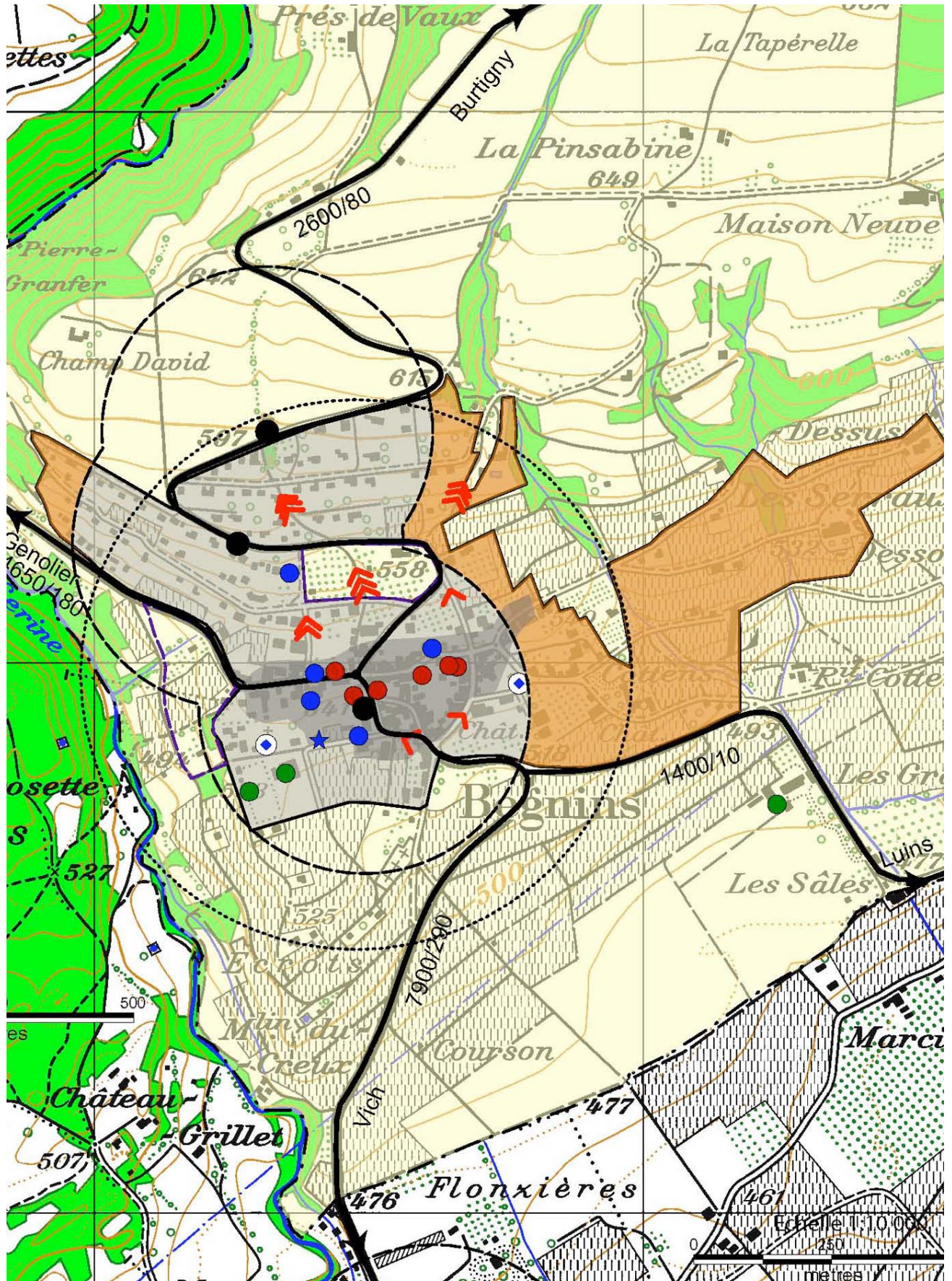
Limitation du développement aux secteurs compris dans un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant.

### **Suggestions mobilité douce**

Améliorer liaison avec le secteur de villas des hauts (réduire l'effet de coupure, aménagement, éclairage) et traitement carrefour dans le village. Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), village, secteurs de villas des hauts.



# Begnins



- arrêt train / bus
- cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
- ligne de chemin de fer
- trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
- ≡≡≡ pentes 3-5 / 5-10 / >10%

- limite de la zone à bâtir
- z. à bâtir + z. centre dans/hors
- z. centre du village
- cercle de 500 m autour du centre
- z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

- commerce
- équipement public
- équipement de loisirs
- ★ déchetterie
- ⊙ église
- territoire communal

## Village viticole, centre régional relais

**1335 habitants / 439 emplois (169 / 35 / 235)**

661 actifs, dont 24% travaillent dans la commune  
199 écoliers et jeunes en formation, dont 49.5% dans la commune même

Surf. commune 476 ha / Surface zone à bâtir : 35.21 ha\*  
DHN 26.1 / 579.2 m<sup>2</sup> SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 4.92 ha (env. 394 hab/empl.)  
Zones intermédiaires 5.65 ha (env. 452 hab/empl.)

\* zones intermédiaires non comprises

## SITUATION EXISTANTE

### Structure du village

Compacte, sauf secteur d'habitat faible densité au-dessus du village (mais urbanisation en continuité et bien reliée). Quasi-totalité de la zone à bâtir et zones intermédiaires dans un cercle de 500 m autour du centre. Tous équipements et services dans le centre du village ou à proximité immédiate (yc la déchetterie).

### Topographie

Pentes importantes dans la partie haute du village (12-17%), moins dans la partie basse.

### Equipements et services

Plusieurs petits commerces (deux boulangeries-épiceries, boucherie, alimentation générale), pharmacie, trois restaurants. Poste.

Administration communale, collège primaire et secondaire (4 classes primaire, et tout le secondaire, sauf VSB, pour Coinsins, Duillier, Vich, Le Vaud, Bassins et Begnins + Marchissy et Burtigny = 259 élèves). Garderie intercommunale. Ludothèque, bibliothèque. EMS.

Salle communale, salles et terrains de sport. Manège (hors du village).

### Espaces publics, modération de la circulation

A part aménagements autour du collège, pas de traitement particulier des espaces publics. Petite zone 30 dans le secteur de villas des hauts.

### Desserte transports publics

Deux lignes de bus régulières (et ligne Nyon-Le Brassus, samedis et dimanches de début juin au week-end du Jeûne).

Liaison la plus régulière avec Nyon (Nyon-Begnins-Gimel) : en semaine toutes les heures de 6h00 à 20h (horaire pas tout à fait cadencé), à la demi-heure le matin et en fin d'après-midi. Dernier bus en soirée la semaine 23h40 dp de Nyon, 0h40 le week-end. (*Begnins-Nyon 18 mn, Genève 40 mn, Lausanne 65 mn*).

Liaison avec Gland (Gland-Begnins-Burtigny) : surtout rabattement pour écoliers et pendulaires, par demi-heure entre 6h30 et 8h, puis par heure voire deux heures. Dernier bus vers 19h en semaine, pas de desserte le week-end. (*Begnins-Gland : 9 mn*).

### Vélo

Pas d'aménagements particuliers, sauf court tronçon de bande cyclable à la sortie de Vich direction Begnins. Gare de Gland à 3 km par la route cantonale, 3,5 km par petites routes (un croisement avec route de l'Etraz).

### Evaluation mobilité douce, espaces publics, modération de la circulation

Qualité d'espace de l'ancien bourg, mais à part aménagements dans le secteur du collège peu de mise en valeur des espaces publics en général. Caractère très routier de la traversée de localité.

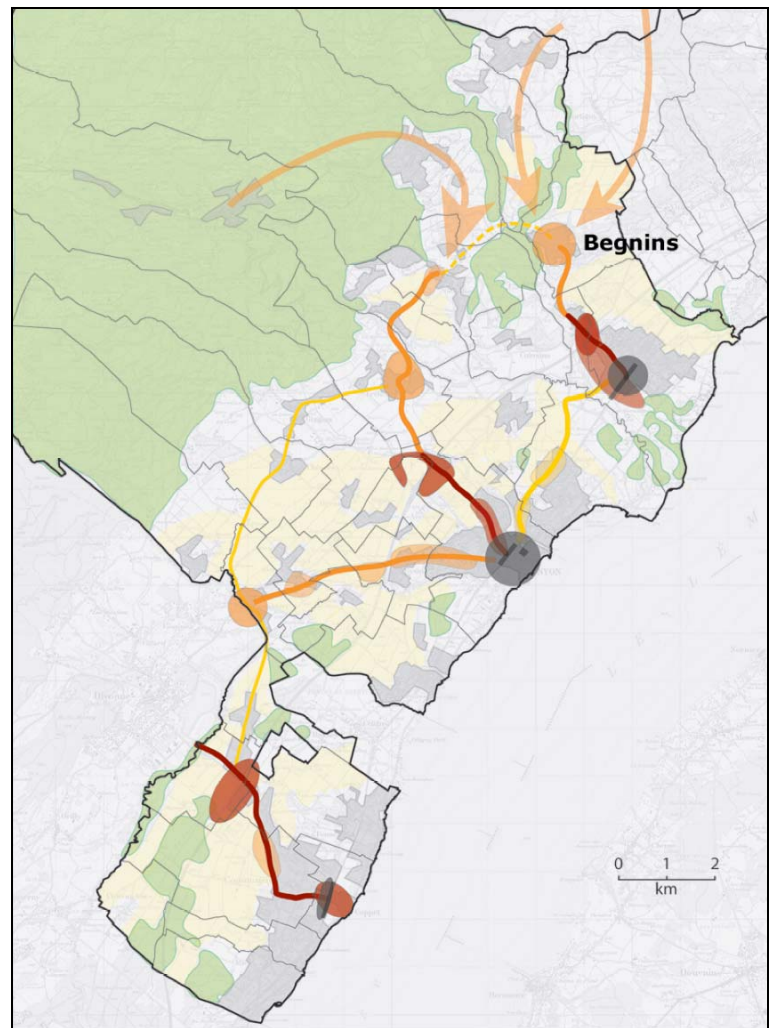
### Documents d'aménagement

Plan des zones 1982, Plan directeur communal 2000, Aperçu de l'état d'équipement 2000.



Pôle fédérateur relais  
lieu de développement de l'habitat  
et des activités

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Begnins directement concerné en P3 (axe prioritaire Gland-Begnins, Begnins aire principale de développement), indirectement en P1 (Gland aire principale de développement) et P2 (axe prioritaire Gland-Vich, Vich aire principale de développement).

### **Développement habitat et activités**

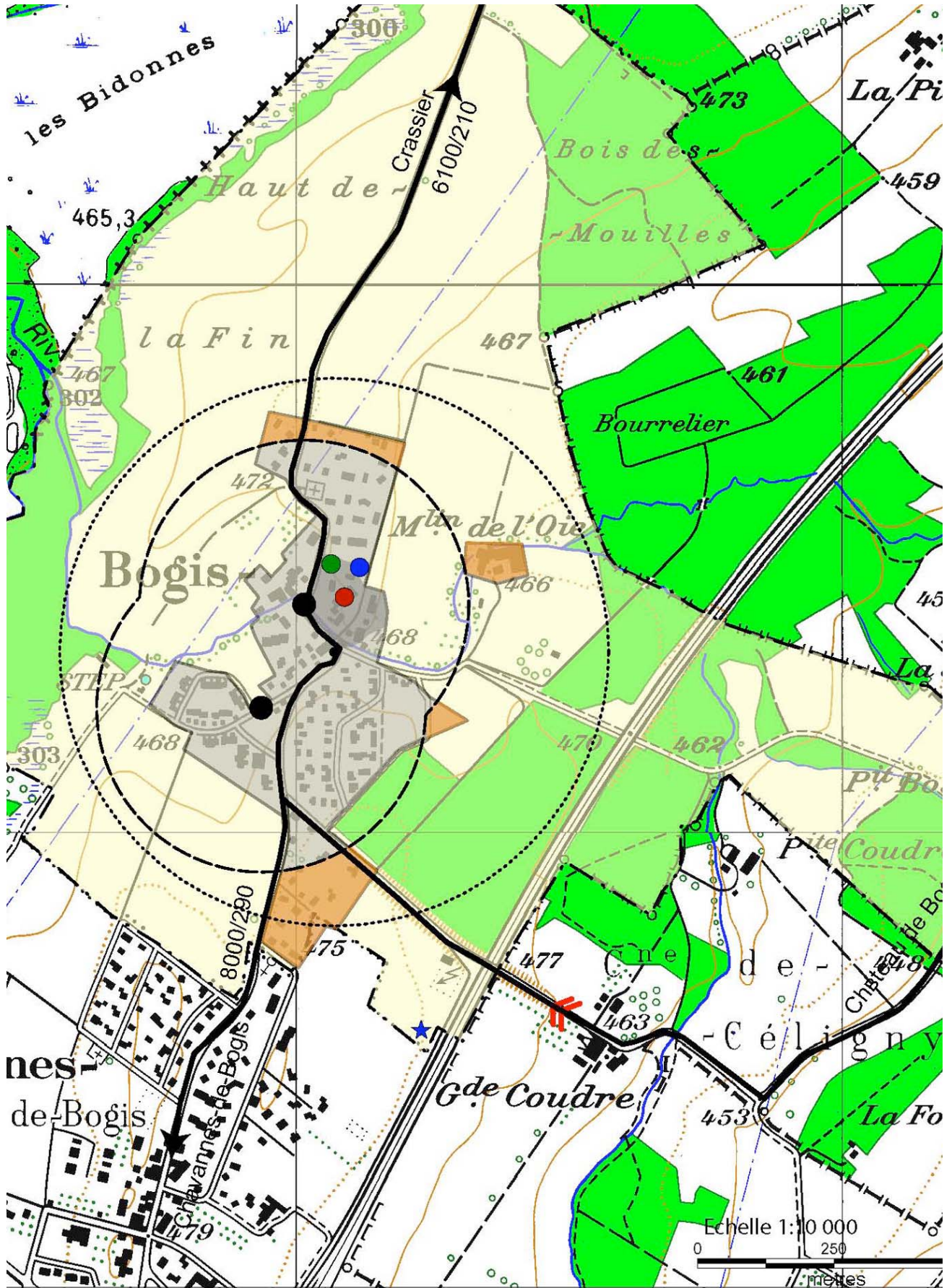
Confirmation de la volonté de croissance modérée, préserver les zones de verdure et maintenir la qualité de vie : structure compacte avec utilisation des réserves de zones à bâtir et intermédiaires comprises dans le cercle du 500 m autour du centre. Tendre vers une mixité fonctionnelle (0.5 emploi par habitant) et une diversité sociale en offrant des habitations de typologies variées.

### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter plus largement possibilités de modération par zones (30, 20). Mettre en valeur espace-rue en traversée de localité et bourg (rues, places).

A l'échelle régionale, valoriser liaison vélo avec Vich (centre commercial), Gland (gare, services, collège secondaire pour VSB).

# **Bogis-Bossey**



- |         |  |   |   |   |                       |
|---------|--|---|---|---|-----------------------|
| ●       | arrêt train / bus  | □ | limite de la zone à bâtir                 | ● | commerce              |
| ○       | cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ■ | z. à bâtir + z. centre dans/hors          | ● | équipement public     |
| —       | ligne de chemin de fer                                     | ○ | cercle autour arrêts TP                   | ● | équipement de loisirs |
| —       | trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ■ | centre du village                         | ★ | déchetterie           |
| ↘ ↙ ↖ ↗ | pentés 3-5 / 5-10 / >10%                                   | ○ | cercle de 500 m autour du centre          | ⊙ | église                |
|         |  | □ | z. intermédiaire / z. touristique (St-C.) | □ | territoire communal   |

## Village agricole et aire résidentielle de plaine

**847 habitants / 73 emplois (17/3/53)**

411 actifs, dont 11 % travaillent dans la commune  
204 écoliers et jeunes en formation, dont 4.24% dans la commune même

Surface territoire communal : 244 ha / Surface zone à bâtir : 24.1 ha\*  
DHN 31.7 / 315.2 m<sup>2</sup> SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 1.8 ha (env. 144 hab/empl).  
Zones intermédiaires : 0 ha

\* zones intermédiaires non comprises

## SITUATION EXISTANTE

### Structure du village

Deux entités complètement séparées géographiquement : village de Bogis et domaine du château de Bossey (à 1 km). Bogis : développement relativement compact de secteurs de nouvelles constructions autour d'un petit noyau ancien (villas et plan de quartier maisons mitoyennes). Urbanisation continue avec Chavannes-de-Bogis le long de la route cantonale.

### Topographie

Pentes faibles voire inexistantes (sauf entre Bogis et Bossey).

### Equipements et services

Administration communale et une auberge, dans le petit noyau ancien, zone de verdure et de sports en périphérie immédiate. Equipements communs avec Chavannes-de-Bogis : déchetterie, sur territoire de Bogis-Bossey, école sur territoire de Chavannes (primaire / secondaire à Coppet).

### Aménagements des espaces publics, modération du trafic

Peu d'aménagements spécifiques à part trottoir le long de la route cantonale, particulièrement sur tronçon de liaison avec Chavannes-de-Bogis et collège. Rehaussements en entrée de village des deux côtés.

### Desserte transports publics

Une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), deux arrêts dans le village : ancien village et quartier Pralies. Horaire compliqué (transit ou non par Divonne), pas véritablement cadencé et en partie limité aux périodes scolaires. Environ un bus par heure entre 6h et 21h en semaine direction Coppet et direction Nyon, renforcement en début de matinée et après-midi en périodes scolaires seulement. (Bogis-Coppet ou Bogis-Nyon : 22-23 mn, Genève 37 mn par Coppet)

### Vélo

Pas d'aménagements spécifiques repérés.

### Appréciation / mobilité douce

*Dimension de localité et compacité bien adaptée aux déplacements à pied, mais manque de liens internes hors la route cantonale et peu d'agrément des aménagements, à part à l'intérieur du quartier de villas Prés-Bonne (aménagement très routier de l'espace quartier Pralies). Centre du village peu visible et peu mis en valeur.*

*Topographie propice aux déplacements à vélo, à l'interne et à l'échelle régionale (collège de Chavannes à max. 800 m, gare de Coppet à 5 km, par petites routes).*

### A SIGNALER

Château de Bossey : institut œcuménique.

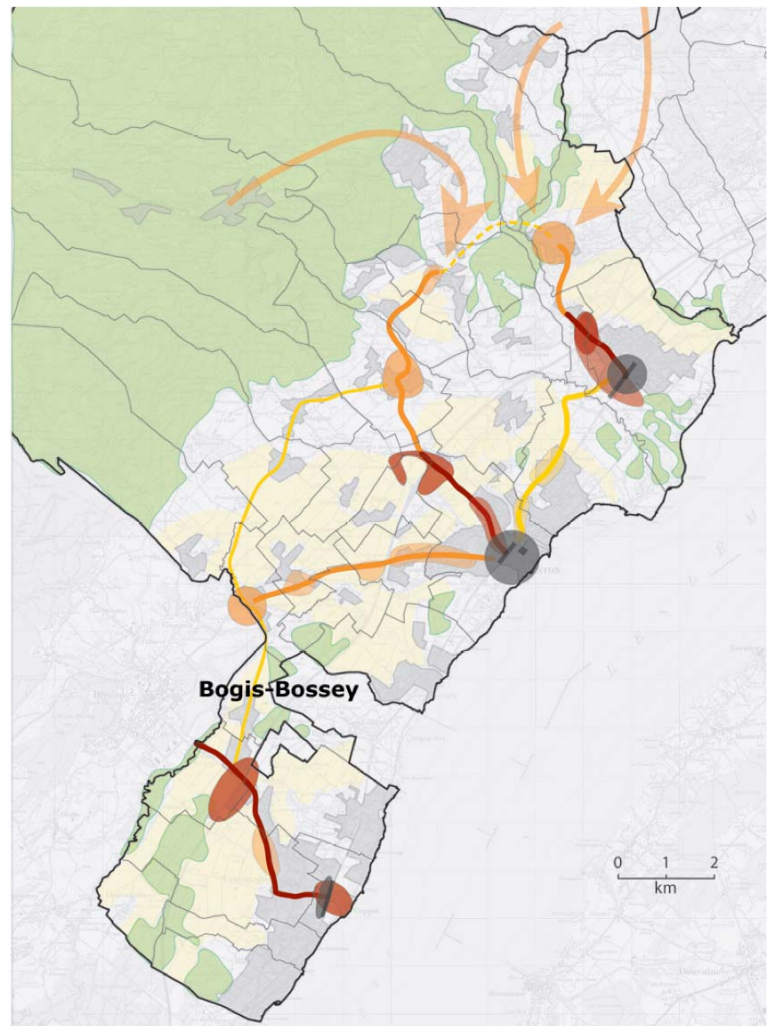
### Documents d'aménagement

Plan des zones 1984, Plan directeur 1997, Aperçu état de l'équipement 2001.



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Bogis-Bossey concernée en P4 (axe prioritaire Crassier-Chavannes-de-Bogis), indirectement en P2 (axe prioritaire Coppet-Divonne, aire principale de développement à Chavannes-de-Bogis).

### **Développement habitat et activités**

Pas de prévision de développement à Bogis, hors les secteurs situés dans un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Amélioration de la structure du bâti dans et autour du centre. Accent sur la valorisation de l'existant.

Coordonner l'urbanisation et les équipements avec Chavannes-de-Bogis.

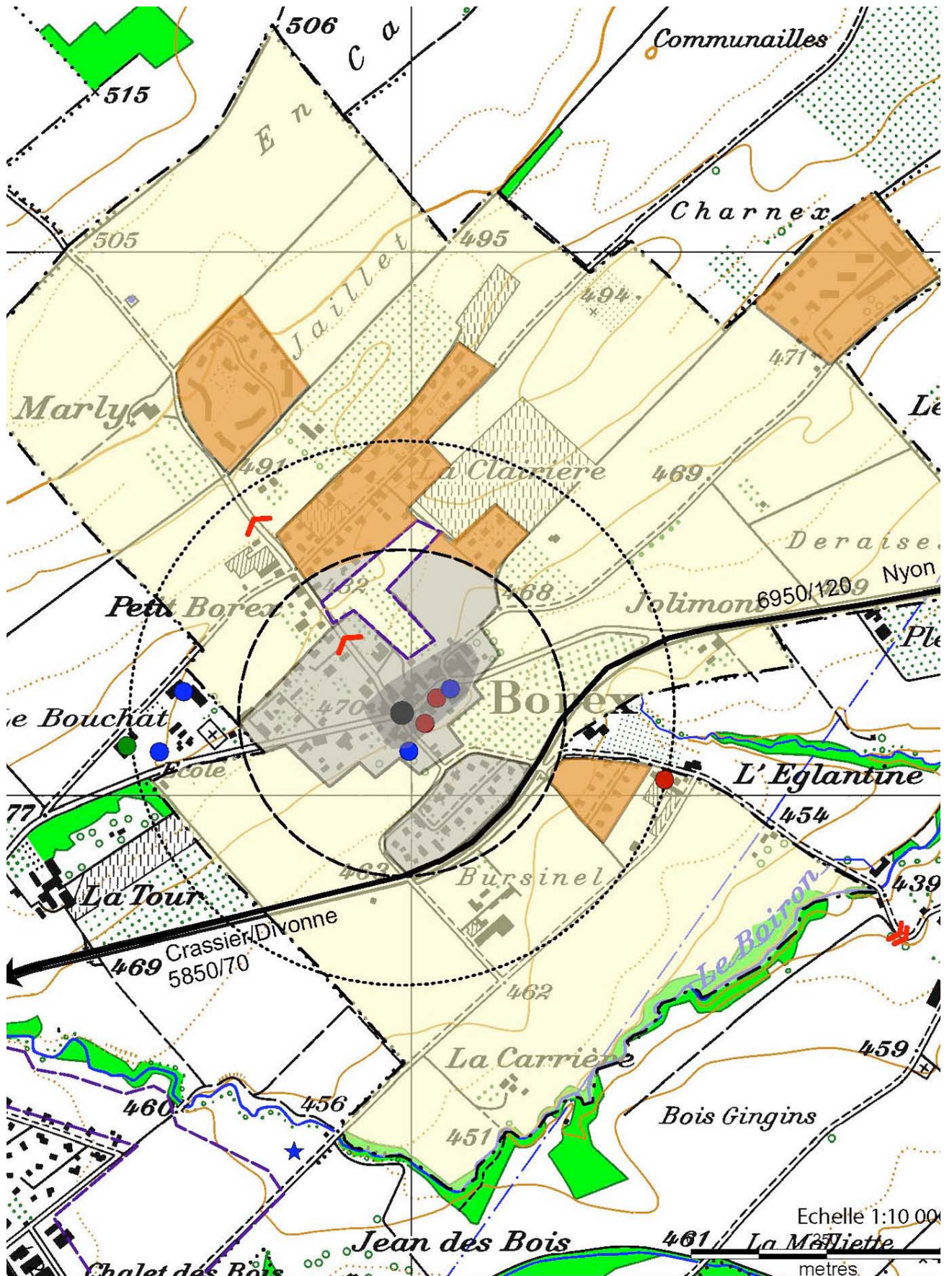
### **Suggestions mobilité douce**

Aménagement et revalorisation traversée de localité (point de liaison pour les quartiers de part et d'autre), mise en valeur ancien village. Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), notamment pour quartier Pralies.

Valoriser liaison vélo avec collège, centre commercial de Chavannes (2 km), éventuellement avec collège secondaire de Coppet et gare de Coppet (5 km par Châtaigneraie et petites routes).



**Borex**



- |  |  |                         |
|--|--|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | □ limite de la zone à bâtir                                | ● commerce              |
| ○ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ■ z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | ■ centre du village  | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ○ cercle de 500 m autour du centre                         | ★ déchetterie           |
| ↘↘↘ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | □ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)                | ⊙ église                |
|  |  | ⊞ territoire communal   |

**Village agricole et résidentiel, rattaché à un pôle régional****865 habitants / 166 emplois (55 / 28 / 83)**

431 actifs, dont 18 % travaillent dans la commune  
 187 écoliers et jeunes en formation, dont 48.5 % dans la commune même

Surface territoire communal : 200 ha / Surface zone à bâtir : 29.8 ha\*  
 DHN 28.6 / 348.2 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 2.6 ha (env. 208 hab/empl).  
 Zones intermédiaires : 1.9 ha (env. 152 hab/empl).

\* zones intermédiaires et « autres zones » (Borex : 6.5 ha, secteur horticole ?) non comprises

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Noyau villageois le long de l'ancienne route avec zone d'extension du centre. Quatre secteurs nouveaux dont deux relativement proches du centre, et deux quartiers indépendants détachés de la structure villageoise (Borex-Soleil et les Tourniaux). Petite zone intermédiaire proche du village. Trois secteurs en zone horticole.

**Topographie**

Pentes faibles à inexistantes sur la plus grande partie du territoire bâti, sauf secteurs villas et quartier Borex-Soleil.

**Equipements et services**

Auberge communale et boucherie-charcuterie. Administration communale, poste. Tous équipements dans le centre du village, ainsi que centre sportif et collège intercommunal, sur territoire de Crassier mais en continuité avec zone bâtie de Borex (2 classes primaire et tout le secondaire pour Borex-Crassier, Gingins, Eysins, Chésereux, Grens, Arnex et Signy - 17 classes/361 élèves).

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Eléments d'aménagement au carrefour dans le centre, trottoir et un rehaussement sur la route reliant Borex-Soleil au village (axe transversal d'accès au collège), sinon pas d'aménagement particulier (chaussées mixtes).

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), arrêt au centre du village (abri, banc) et au collège (ainsi que Interville et Le Chânelet, non localisés). Horaire pas véritablement cadencé et en partie limité aux périodes scolaires. Environ un bus par heure en semaine de 6h à 22h, cadence un peu renforcée en début de matinée et fin de journée. Dernier bus au départ de Nyon 23h40 en semaine, 0h40 le week-end. (Borex-Nyon-gare : 10 mn, Genève 31 mn, Lausanne 64 mn).

**Vélo**

Pas d'aménagements spécifiques. Topographie et distances à l'interne ainsi que liaisons avec Crassier bien adaptées au vélo (1.5 km). Distance à Nyon 4.5 km (20-25 mn), petites routes par Arnex et Eysins.

**Appréciation / mobilité douce**

*Peu d'aménagements spécifiques (mais pas vraiment nécessaires). Grande partie du territoire bâti dans un rayon de 500 m autour du centre (5-10 mn à pied), mais problème liaison entre secteur de villas de l'autre côté de la route cantonale et centre. Distance quartier des Tourniaux (1.2 km) peu favorable pour piétons, mais pratique à vélo (petite route, peu fréquentée).*

**A SIGNALER :**

Proximité géographique et collaboration intercommunale avec Crassier. Correction route Nyon-Divonne et contournement de Borex par le sud dans les années 60.

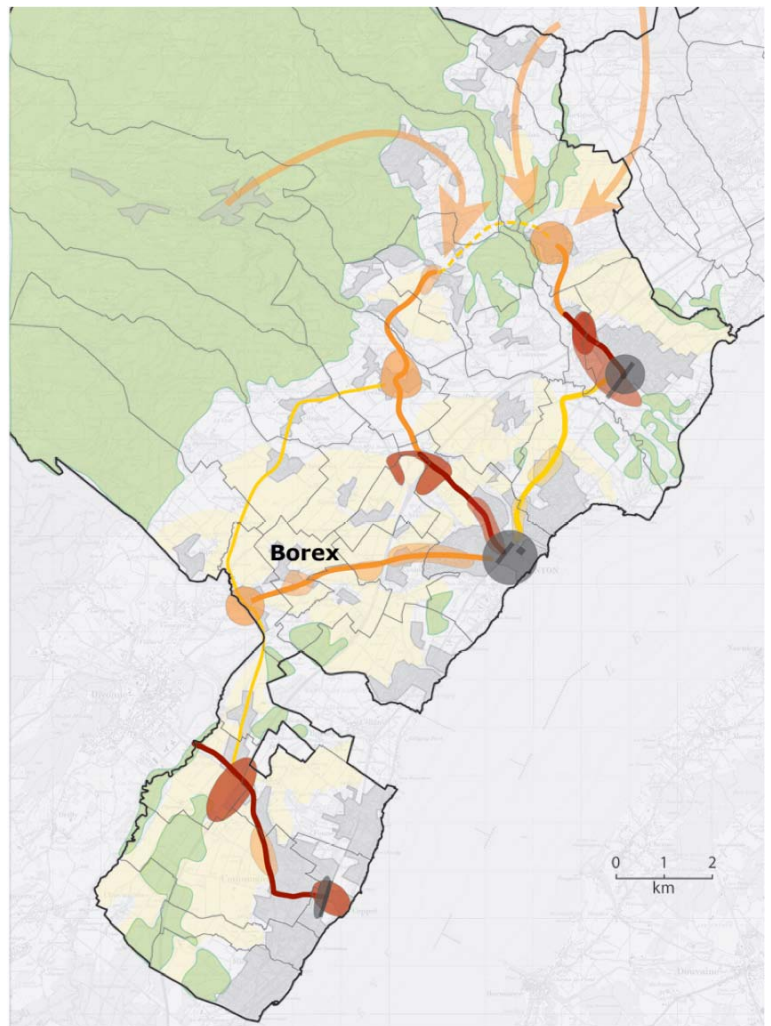
**Documents d'aménagement**

Récapitulation plan des zones 2001, Aperçu état de l'équipement 2001. *Pas de plan directeur (moins de 1000 habitants).*



Village bien desservi par les transports publics (actuellement déjà ou dans le futur), développement en appui des pôles fédérateurs

*Prospective habitat et emplois : voir tableaux « Tableau des prévisions habitants et emplois » et « Prospectives d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Borex directement concerné en P3 (aire secondaire de développement sur l'axe Nyon-Crassier, et lien avec Crassier - aire principale de développement).

### **Développement**

Bénéfice de l'essor de Crassier comme un des pôles fédérateurs de la région. Affirmer le lien Crassier-Borex (double entité, développement constructions entre les deux communes, aménagement route).

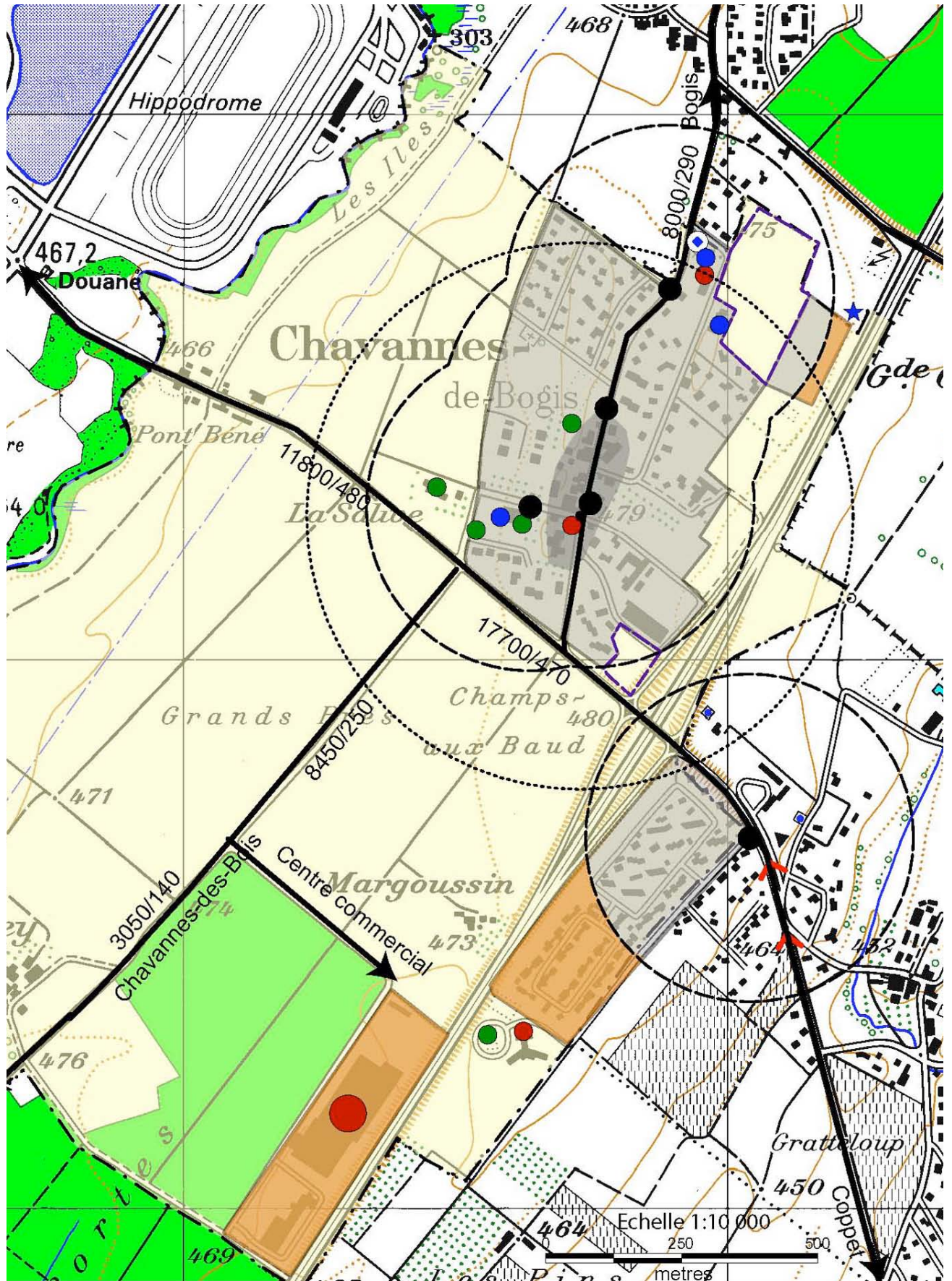
Confirmer la structure compacte avec utilisation des réserves de zones à bâtir et intermédiaires comprises dans le cercle du 500 m autour des centres (Crassier et Borex). Tendre vers une mixité fonctionnelle (0.5 emploi par habitant) et une diversité sociale en offrant des habitations de typologies variées.

### **Mobilité douce, espaces publics**

Exploiter possibilités de modération par zones (30,20), ensemble du village en zone 30 ? (partie en amont de la route cantonale). Sécuriser la traversée de la route cantonale (liaison quartiers sud et centre du village).

Axe cyclable Signy-Crassier par Borex (centre sportif et collège), stationnement vélos vers collège et centre sportif et dans le centre du village. Valoriser itinéraire(s) vélo vers Nyon (centre, gare), éventuellement vers Signy-Centre (3 km à plat par petites routes).

# **Chavannes-de- Bogis**



- arrêt train / bus
- cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
- ligne de chemin de fer
- trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
- ◀◀◀ pentes 3-5 / 5-10 / >10%

- limite de la zone à bâtir
- z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP
- centre du village
- cercle de 500 m autour du centre
- z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

- commerce
- équipement public
- équipement de loisirs
- ★ déchetterie
- ⊕ église
- territoire communal

## Village et aires de résidence et d'activités à un nœud d'autoroute

**1048 habitants / 884 emplois (16 / 79 / 789)**

540 actifs, dont 18 % travaillent dans la commune

254 écoliers et jeunes en formation, dont 20.3 % dans la commune même

Surface territoire communal : 285 ha / Surface zone à bâtir : 48.1 ha\*  
DHN 28.8 / 346.8 m<sup>2</sup> SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 5.8 ha (env. 464 hab/empl).

Zones intermédiaires : 4.8 ha (env. 384 hab/empl).

\* zones intermédiaires non comprises

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Village ancien le long de la route de Crassier, développement de zones résidentielles relativement compact en prolongement du noyau ancien (moyenne et faible densité), petite zone d'activités proche du centre. Ensemble compris dans un rayon de 500 m autour du centre. Urbanisation pratiquement continue avec Bogis-Bossey.

Deux secteurs détachés : zone résidentielle et zone hôtelière Champs-Blancs de l'autre côté de l'autoroute (en contiguïté avec zone de villas Founex), centre commercial et zone industrielle le long de l'autoroute direction Genève.

**Topographie**

Plane pour l'ensemble du territoire bâti de la commune.

**Equipements et services**

Dans le village, deux pôles. Centre : café-restaurant, administration communale, salle communale, place de jeux. En limite de commune côté Bogis-Bossey : poste, banque, collège (8 classes primaire, *secondaire à Coppet*), petit terrain de basket. Deux manèges (dans le village ou à proximité).

Centre commercial (800 m du centre du village). Hôtel-restaurant, tennis aux Champs-Blancs.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Réaménagement de la traversée du village, rehaussement au droit de l'arrêt de bus sur la route cantonale, barrage de la rue vers le collège en période scolaire.

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), arrêts village, centre commercial et Champs-Blancs. Horaire compliqué (transit ou non par Divonne), pas véritablement cadencé et en partie limité aux périodes scolaires. Un bus par heure entre 6h et 21h en semaine direction Coppet et direction Nyon, renforcement en début de matinée et après-midi en périodes scolaires seulement. (*Chavannes-Coppet 19 mn, Nyon : 18 mn, Genève 33 mn, Lausanne 66-71 mn*)

**Vélo**

Topographie et distances favorables au vélo pour les déplacements à l'interne et les liaisons avec le centre commercial. Tronçon avec double bande cyclable sur la rte de Divonne jusqu'à Champs-Blancs. Gare de Coppet à 5 km / 20-25 mn par petites routes (itinéraire pas très direct).

**Appréciation / mobilité douce**

*Compacité de la zone bâtie propice aux déplacements à pied et à vélo. Agrément du réaménagement de la traversée, mais volume de trafic non négligeable et fonction de circulation reste dominante (voies parallèles sans doute plus agréables pour piétons et surtout pour cyclistes).*

**A SIGNALER**

Proximité géographique, continuité des constructions et collaboration intercommunale avec Bogis-Bossey.

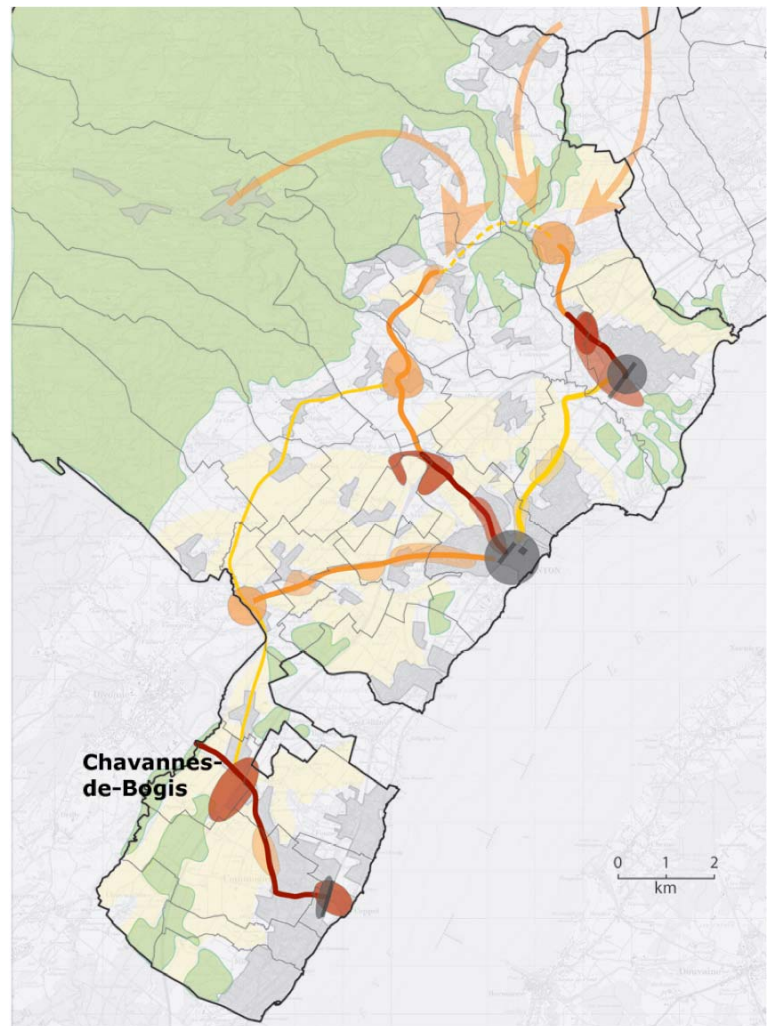
**Documents d'aménagement**

PGA sol 2001, Aperçu état de l'équipement 2002, Plan directeur 2003.



Village bien desservi  
par les transports publics  
(actuellement déjà ou dans le futur),  
développement en appui des pôles fédérateurs

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Chavannes-de-Bogis directement concerné en P2 (axe prioritaire Coppet-Divonne et aire principale de développement à Chavannes) et en P4 (axe prioritaire Chavannes-Crassier-Pied du Jura).

### **Développement**

Renforcer et densifier le secteur ouest du village, qui a long terme sera localisé près d'une interface de transport entre Coppet et Divonne.

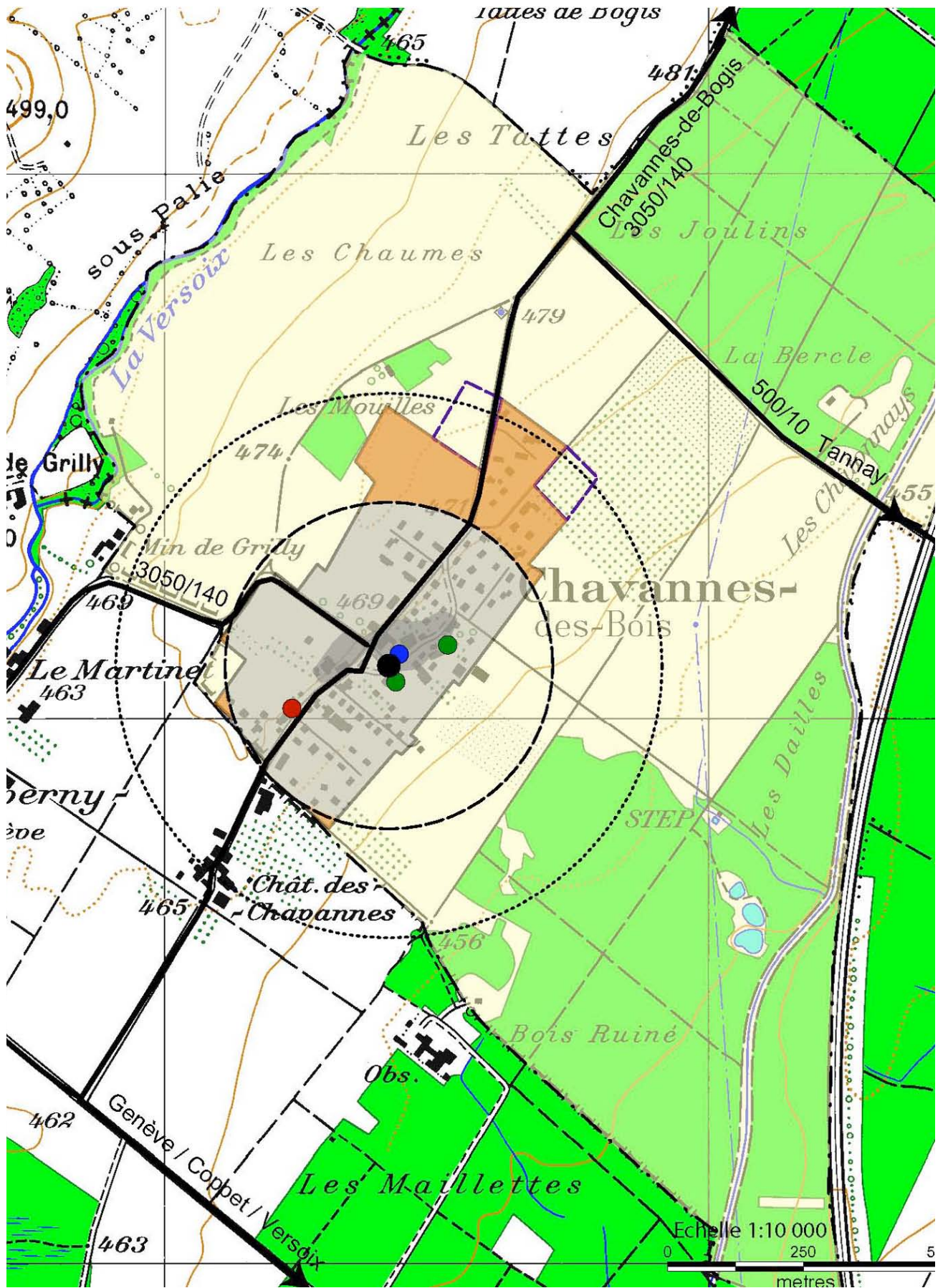
Qualifier le secteur proche de la sortie d'autoroute comme « quartier d'activités » de la Terre Sainte. Soigner l'image par une urbanisation et une composition architecturale édifiante.

### **Suggestions mobilité douce**

Valoriser l'usage du vélo pour les déplacements internes et en lien avec le centre commercial (et la future aire de développement), éventuellement avec gare de Coppet (5.5 km par Bogis et petites routes, itinéraire un peu compliqué).



# Chavannes-des-Bois



- |  |  |                         |
|--|--|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | □ limite de la zone à bâtir                                | ● commerce              |
| ○ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ■ z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | ■ centre du village  | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ○ cercle de 500 m autour du centre                         | ★ déchetterie           |
| ↘↘↘ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | □ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)                | ⊙ église                |
|  |  | ⌈⌋ territoire communal  |

Village agricole et de détente, en limite de district (et de canton)

**450 habitants / 39 emplois (7 / 0 /32)**

237 actifs, dont 6 % travaillent dans la commune

93 écoliers et jeunes en formation, dont aucun dans la commune même

Surface territoire communal : 213 ha / Surface zone à bâtir : 20.7 ha\*  
DHN 22.2 / 449.9 m<sup>2</sup> SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 2.8 ha (env. 224 hab/empl).

Zones intermédiaires : 12.5 ha (env. 1000 hab/empl)

\* zones intermédiaires non comprises

## SITUATION EXISTANTE

### Structure du village

Quelques constructions constituant le noyau ancien, développement de secteurs de faible densité en extension du village de part et d'autre de la route en traversée.

### Topographie

Plane sur l'ensemble du territoire bâti.

### Equipements et services

Un restaurant. Administration communale, place de jeux, petit manège et école d'équitation. Pas d'école au village (exception du district : enfants scolarisés sur canton de Genève).

### Aménagements des espaces publics, modération du trafic

Petit tronçon de traversée réaménagé.

### Desserte transports publics

Une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), un arrêt au milieu du village. Horaire compliqué (transit ou non par Divonne), pas véritablement cadencé et en partie limité aux périodes scolaires. Un bus toutes les deux heures entre 7h15 et 18h45 (dernier bus depuis Coppet). (*Chavannes-Coppet 10 mn, Genève 24 mn*)

### Vélo

Distances à l'interne négligeables (plutôt vélo-jeu ou vélo-promenade). Centre commercial de Chavannes-de-Bogis à 3 km (12-15 mn), gare de Tannay à 4 km par petites routes, gare de Versoix à 5.5 km (double bande cyclable sur la route Sauvigny-Versoix).

### Appréciation / mobilité douce

*Pas de commentaire particulier.*

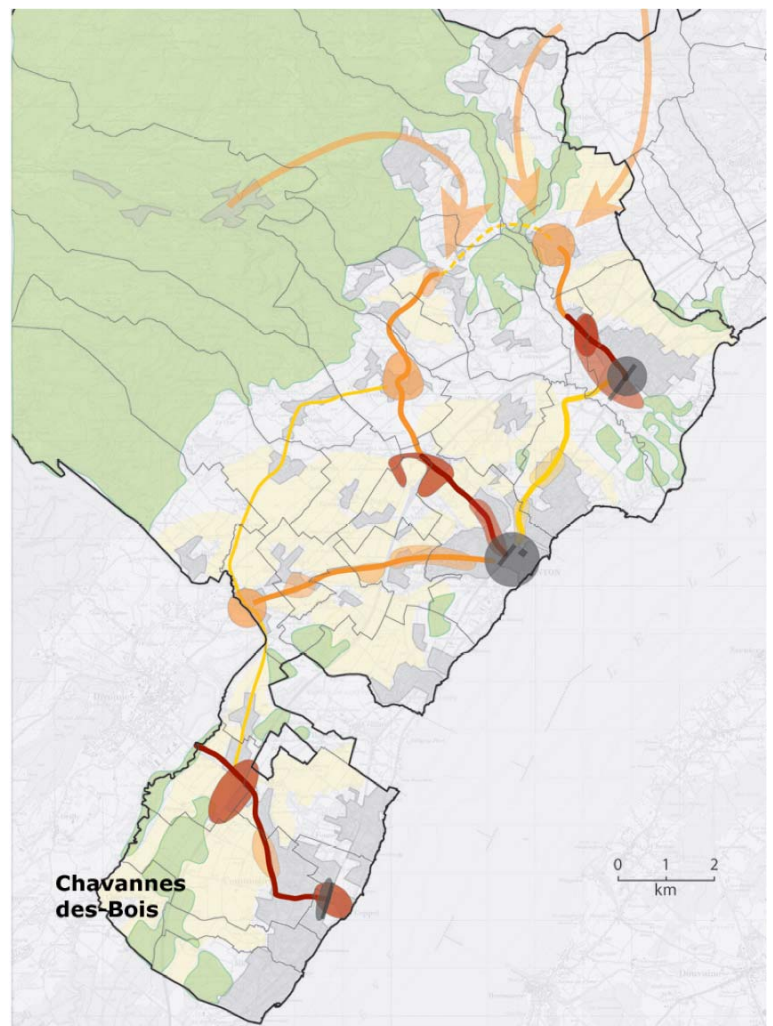
### Documents d'aménagement

PGA 1994, Aperçu état de l'équipement 1995, Plan directeur en cours.



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Chavannes-des-Bois isolé en limite de district et de canton, à l'écart des secteurs de développement.

### **Développement**

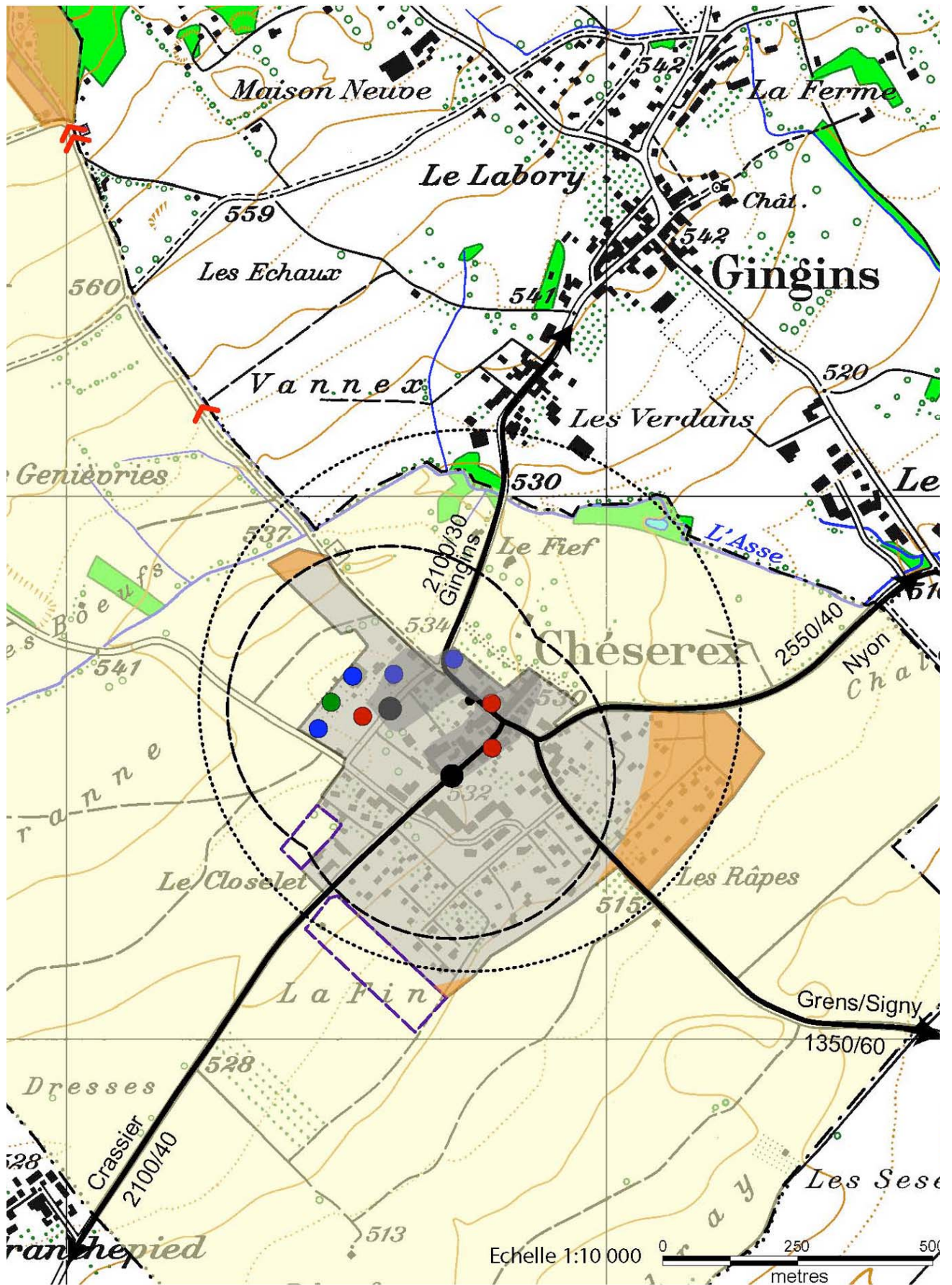
Affirmer un développement fortement limité. Accent sur la valorisation de l'existant.

Orienter les activités vers un tourisme « campagne » et restreindre l'utilisation résidentielle.

### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), ensemble du village à 30, zone de rencontre (20) localement dans le centre, vers la place de jeux. Valoriser les liaisons vélo régionales (centre commercial de Chavannes-de-Bogis, gare de Versoix).

**ChésereX**



- arrêt train / bus
- cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
- ligne de chemin de fer
- trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
- ↗↘↙ pentes 3-5 / 5-10 / >10%

- limite de la zone à bâtir
- z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP
- centre du village
- cercle de 500 m autour du centre
- z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

- commerce
- équipement public
- équipement de loisirs
- ★ déchetterie
- ⊙ église
- territoire communal

## Village agricole et résidentiel

**1043 habitants / 171 emplois (32 / 34 / 105)**

564 actifs, dont 15 % travaillent dans la commune

164 écoliers et jeunes en formation, dont 10.7 % dans la commune même

Surface territoire communal : 1060 ha / Surface zone à bâtir : 43.74 ha\*  
DHN 14.1 / 708.4 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 5.93 ha (env. 474 hab/empl)

Zones intermédiaires : 3.47 ha (env. 278 hab/empl).

\* zones intermédiaires et « autres zones » (Chésereux : 59.4 ha = abbaye et golf) non comprises.

## SITUATION EXISTANTE

**Structure du village**

Développement compact des nouvelles constructions autour de la structure de l'ancien village, denses dans la zone d'extension du village, zones de faible densité en périphérie. Une zone de chalets dans les hauts de la commune, à la lisière de la forêt (2.5-3 km du village).

**Topographie**

Pratiquement plane pour l'ensemble du secteur bâti « du bas », pente faible à moyenne pour l'accès au secteur de chalets et l'abbaye de Bonmont.

**Equipements et services**

Deux auberges, petit centre commercial. Administration communale, collège (9 classes primaire, *secondaire à Borex-Crassier*), jardin d'enfants. Salle communale, centre sportif, tennis, terrains foot, basket, rampe de skate. Tous équipements dans le centre (village/autour nouvelle place). Déchetterie hors du village (rte de Chiblins).

Echelle régionale : golf.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Nouvelle place de village (secteur collège, salle communale et centre sportif), aménagements modérateurs vers collège, quelques aménagements localisés (« chicanes » en entrée sur la route de Crassier, carrefour routes Chiblins et Grens, rehaussement entrée de localité sur route de Grens). Zone de rencontre (zone 20) quartier Courtilley. Chemin piéton transversal entre auberge communale et local du feu. Rétrécissements ponctuels à intervalle régulier sur rte de Bonmont (accès abbaye et chemin de promenade).

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-Gingins), deux arrêts dans le village (place du village et Courtilley, ainsi qu'à L'Oche, non localisé). Environ un bus par heure en semaine, dès 6h, cadence doublée en début de matinée et en fin de journée. Dernier bus depuis Nyon dp 23h14 en semaine, 0h40 le week-end. Le dimanche quatre bus au total dans chaque sens. (*Chésereux-Nyon-gare : 16 mn*).

**Vélo**

Pas d'aménagements spécifiques. Grand abri avec supports vélos vers le collège/le centre sportif et sur la nouvelle place du village. Distance à Nyon 5.5 km par L'Asse, possibilité de rabattement sur le NStCM à L'Asse (3 km) ou à Trélex, par Gingins (3.5 km).

**Appréciation / mobilité douce**

*Compacité du territoire bâti et réseau des rues et chemins propices aux déplacements à pied et à vélo à l'interne. Une certaine hétérogénéité des types d'aménagement de rues et de qualité des espaces piétons. A signaler : zone de rencontre quartier Courtilley, pratiquement cas unique pour la région.*

**A SIGNALER**

Abbaye de Bonmont, dans les hauts, en lisière de forêt.

Proximité géographique et collaboration intercommunale (équipements communs) avec Gingins.

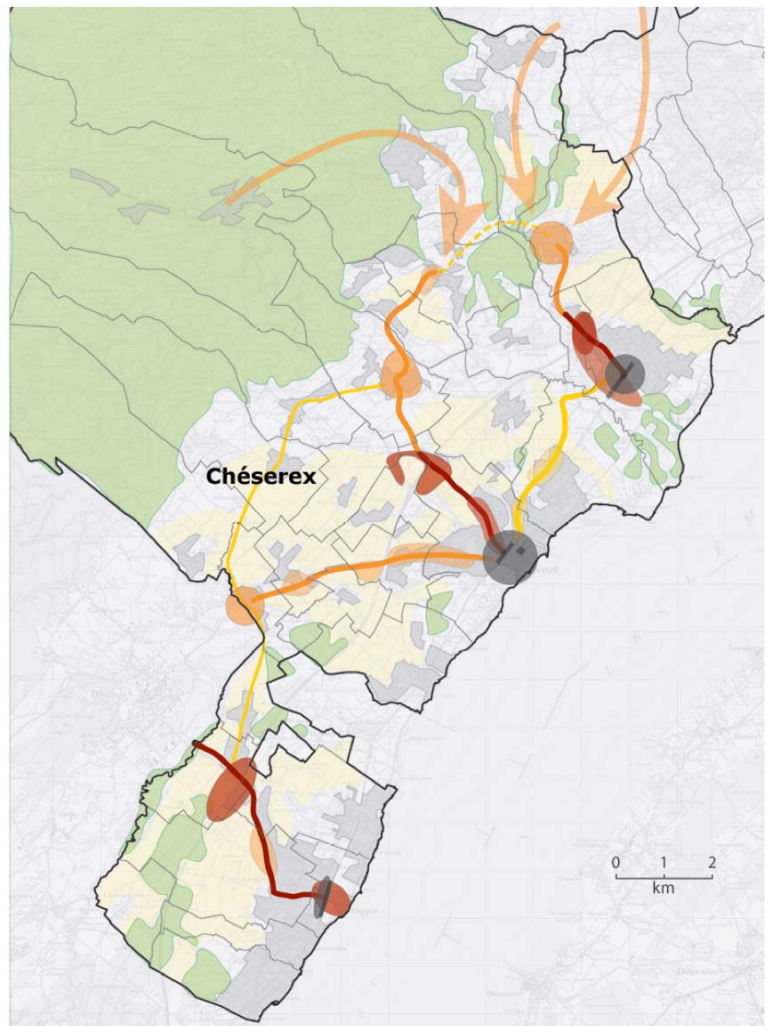
**Documents d'aménagement**

PGA 2000, Aperçu état de l'équipement 2001, Plan directeur en cours.



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Chésérèx surtout concerné en P4 (axe prioritaire Trélex-Crassier par le Pied du Jura).

### **Développement**

Confirmer une volonté de développement limité et concentré, dans les limites d'un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant. Affirmer la qualité harmonieuse du site.

### **Suggestions mobilité douce**

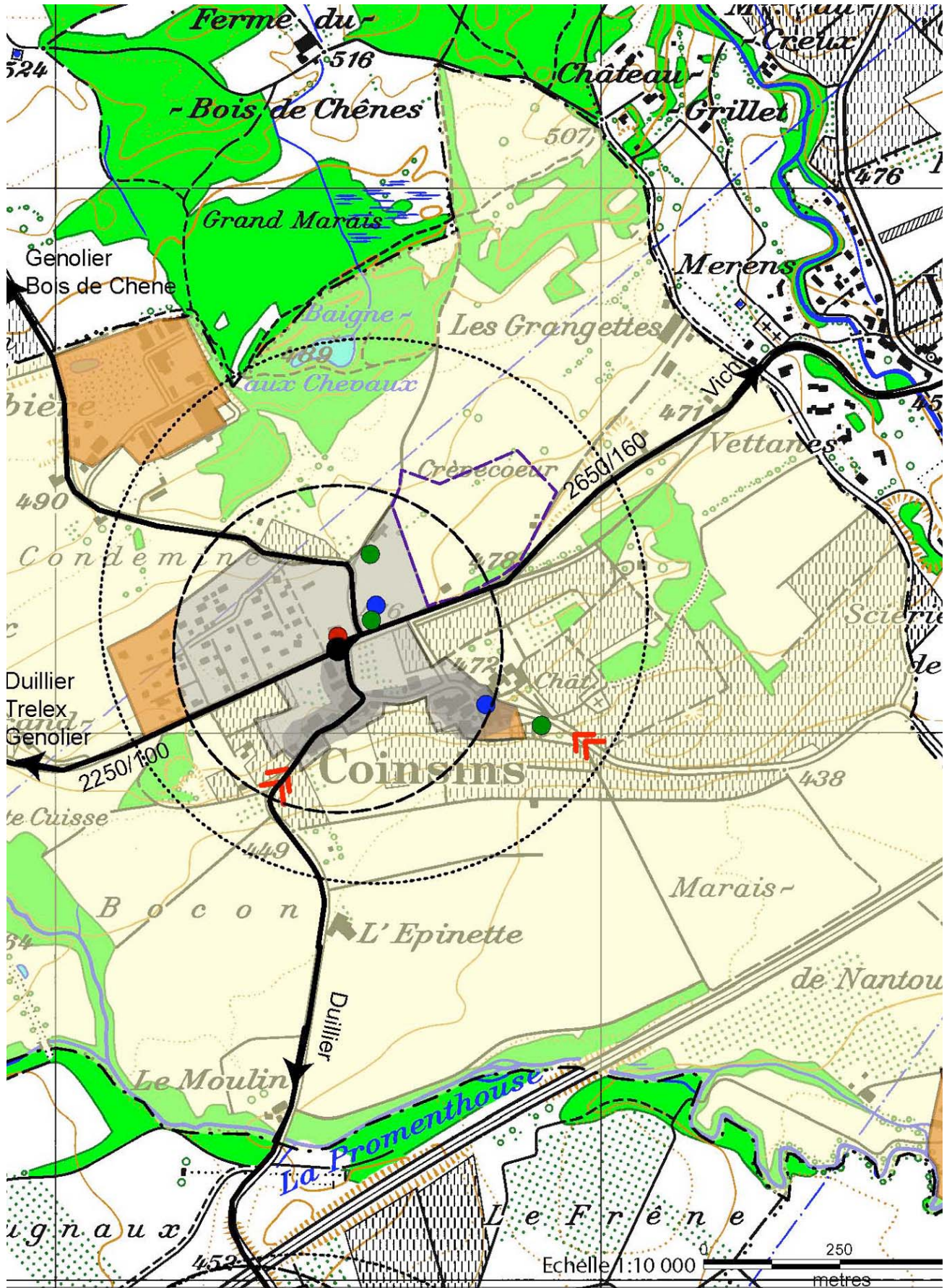
Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), ensemble du village en zone 30, zone de rencontre dans le secteur du collège et la place du village. Assurer liaisons confortables et sûres avec secteur de villas périphérique.

Valoriser itinéraire(s) vélo vers Nyon par L'Asse (6 km) ou rabattement sur NStCM à L'Asse ou à Trélex (2 km).

Traitement route entre Chésérèx et Gingins ? (marquer le lien, favoriser déplacements à vélo des écoliers,...)



# Coinsins



- |  |  |                         |
|--|--|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | □ limite de la zone à bâtir                                | ● commerce              |
| ○ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ■ z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | ■ centre du village  | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ○ cercle de 500 m autour du centre                         | ★ déchetterie           |
| ↘↘↘ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | □ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)                | ○ église                |
|  |  | □ territoire communal   |

## Village agricole et viticole

**368 habitants / 181 emplois (33 / 111 / 37)**

215 actifs, dont 22 % travaillent dans la commune  
67 écoliers et jeunes en formation, dont 16.4% dans la commune même

Surface territoire communal : 290 ha / Surface zone à bâtir : 17.9 ha\*  
DHN 13.4 / 746.8 m<sup>2</sup> SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 4.0 ha (env. 320 hab/empl).  
Zones intermédiaires : 5.6 ha (env. 448 hab/empl).

\* zones intermédiaires et « autres zones » (Coinsins : 4.6 ha) non comprises

## SITUATION EXISTANTE

**Structure du village**

Deux secteurs : ancien village et château, en aval de la route cantonale, et développement plus récent le long de la route de Vich, en amont (zone faible densité, petit secteur moyenne densité et secteur d'équipements publics), entités distinctes potentiellement reliées par la réalisation d'un secteur à occuper par plan spécial. Petite zone artisanale au sud de la commune (contiguë à celle de Vich).

**Topographie**

Pentes faibles sur la plus grande partie du territoire bâti, sauf partie basse du village et accès depuis Duillier et depuis Vich.

**Equipements et services**

Administration communale dans la zone village, tous les autres équipements dans le secteur riverain de la route cantonale : auberge et hôtel, nouveau collège (4 classes primaire, *secondaire à Begnins, sauf VSB*), salle polyvalente, espace de jeux (espace protégé pour petits, terrains foot, basket) derrière le collège.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Réaménagement complet rue du village (chaussée mixte), trois rehaussements sur la route cantonale, dont un à l'arrêt de bus (plateau et berme plantée) et un au droit du passage piéton à la hauteur du collège.

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-Begnins-Gimel), trois arrêts à Coinsins le long de la route cantonale, un à la hauteur de l'auberge (abri), les deux autres aux limites de la commune. Desserte en semaine toutes les heures de 6h30 à 20h (horaire pas tout à fait cadencé), à la demi-heure le matin et en fin d'après-midi. Dernier bus en soirée la semaine 23h40 dp de Nyon, 0h40 le week-end. (*Coinsins-Nyon 14 mn, Genève 35 mn, Lausanne 60 mn*).

**Vélo**

Supports vélos à l'arrêt de bus. Passage de l'itinéraire Suisse à vélo n°7. Distance Nyon 5 km par Duillier (20-25 mn), Gland 4 km (16-20 mn) par Vich, petites routes pour l'essentiel faibles pentes (croisement route de l'Etraz).

**Appréciation / mobilité douce**

*Agrément espace-rue et faible volume de circulation dans l'ancien village. La liaison entre les deux secteurs bâtis de part et d'autre de la route cantonale mériterait des améliorations, particulièrement la traversée à la hauteur du collège (simple passage piéton, dépourvu d'îlot-refuge). Caractère très routier de l'espace vers le collège et les terrains de jeux (pourtant volumes de trafic faibles et fonction sociale importante).*

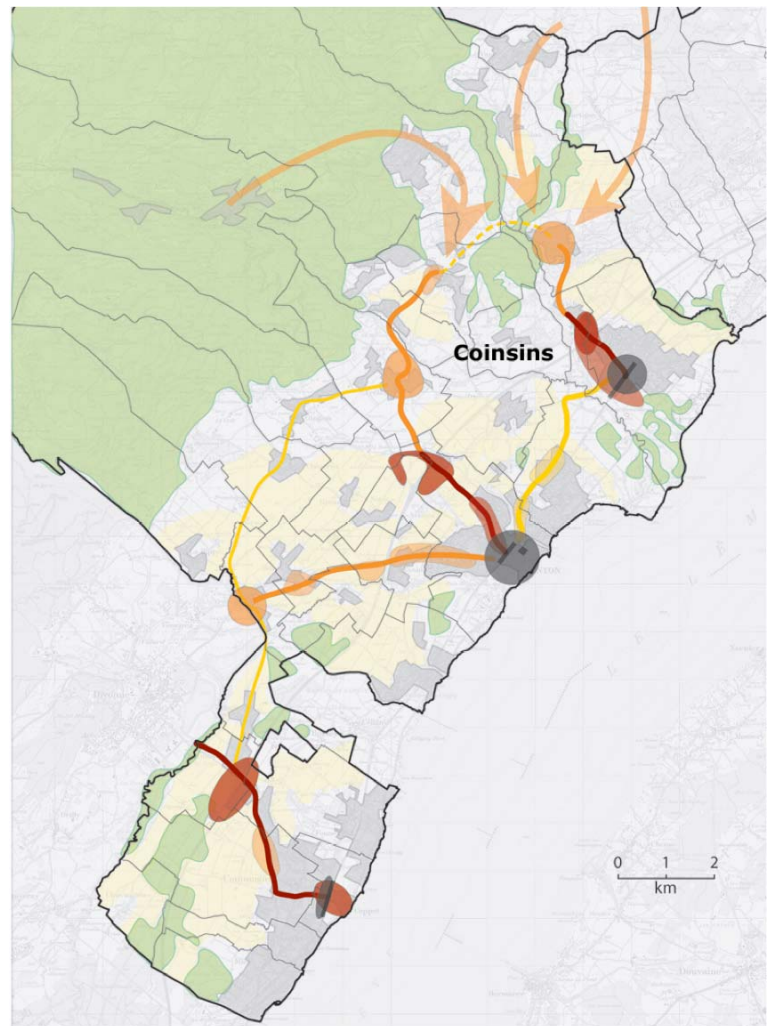
**Documents d'aménagement**

Plan des zones 1983, Aperçu état de l'équipement 2001. *Pas de plan directeur (moins de 1000 hab.)*



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Coinsins non concerné directement par les axes prioritaires et aires de développement principales, mais commune riveraine des axes et aires concernés en P1 (Gland cœur de développement), en P2 (surtout par rapport à axe Gland-Vich, avec aire principale de développement à Vich), en P3 (prolongement axe prioritaire et aire principale de développement à Begnins) et en P4 (axe prioritaire Gland-Nyon).

### **Développement**

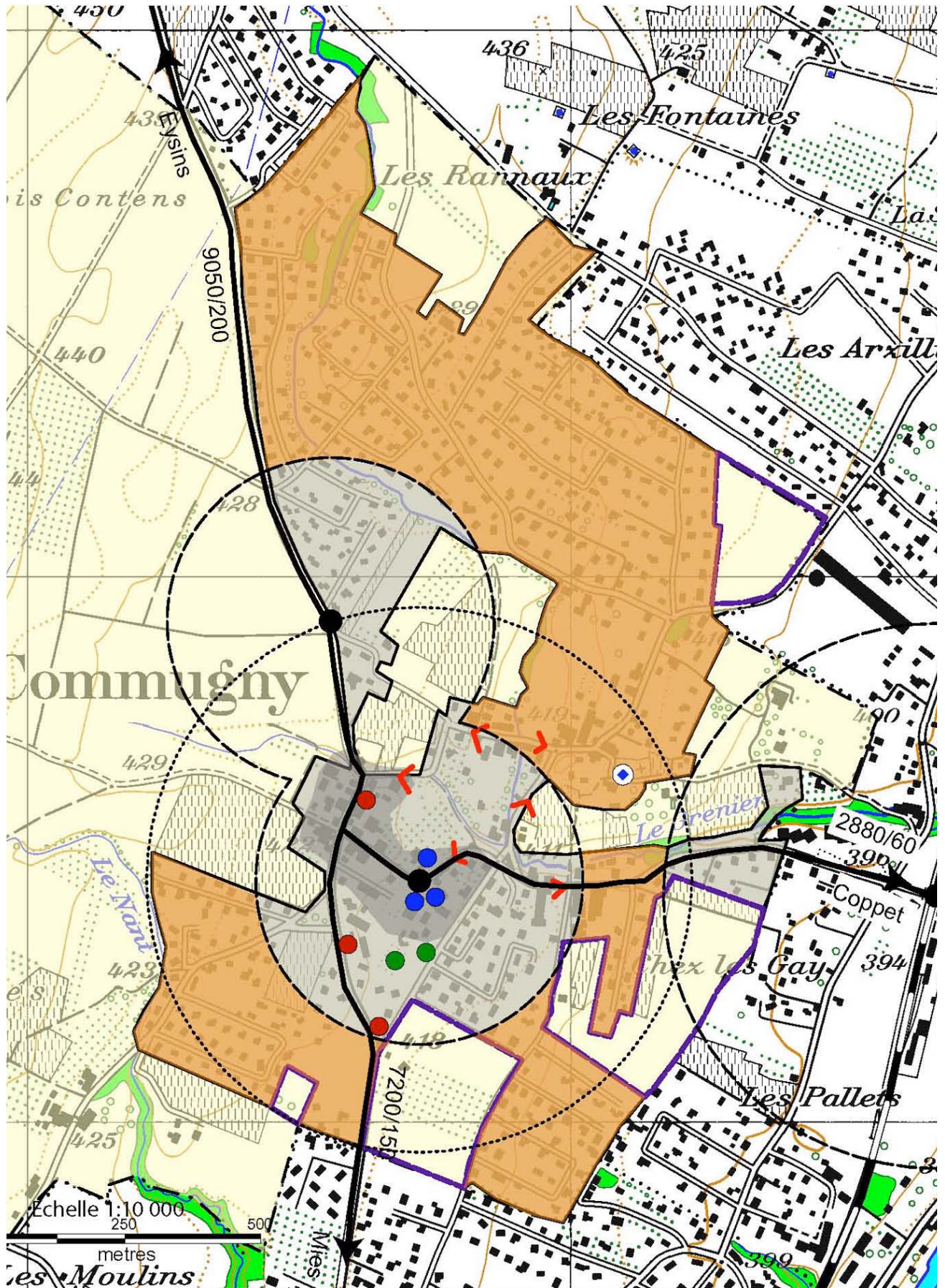
Confirmer une volonté de développement limité (dans un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public). Accent sur la valorisation de l'existant et des qualités paysagères.

### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20) : village en zone 30, voire zone de rencontre (zone 20), mesures de modération et réaménagement du bas de la route de Genolier entre auberge et collège. Traitement traversée de localité au moment de la réalisation du plan spécial (tronçon entre les deux passages piétons actuels). Supports pour vélos vers collège/terrains de jeux.

Valoriser itinéraire(s) vélo vers Nyon et Gland (liaison avec la gare, éventuellement avec le collège).

# Commugny



- |  |   |                         |
|--|---|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | □ limite de la zone à bâtir                 | ● commerce              |
| ○ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ■ z. à bâtir + z. centre dans/hors          | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | ○ cercle autour arrêts TP                   | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ■ centre du village                         | ★ déchetterie           |
| ↗↘↙↘↗ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                               | ○ cercle de 500 m autour du centre          | ⊙ église                |
|  | □ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.) | □ territoire communal   |

## Aire résidentielle de plaine autour de trois noyaux villageois

**2603 habitants / 210 emplois (43/14/153)**

1301 actifs, dont 13 % travaillent dans la commune  
 487 écoliers et jeunes en formation, dont 16.4 % dans la commune même

Surface territoire communal : 652 ha / Surface zone à bâtir : 100.2 ha\*  
 DHN 24.9 / 401.7 m<sup>2</sup> SHI par hab./empl.

Réserve zone à bâtir : 5.2 ha (env. 416 hab./empl.)  
 Zones intermédiaires : 19 ha (env. 1520 hab./empl.)

\* zones intermédiaires non comprises

## SITUATION EXISTANTE

**Structure du village**

Village ancien à trois noyaux : autour de l'église (le long de la route de Founex), et sur les routes de Divonne et de Coppet. Nouvelles constructions essentiellement zones résidentielles de faible densité, en partie autour des noyaux anciens (ensemble compris dans rayon de 500 m autour du centre) et un grand secteur au nord séparé par une zone agricole protégée et sans véritable lien avec le centre.

A noter : urbanisation pratiquement continue dans ce secteur de Terre-Sainte, pour Commugny avec Tannay, Coppet et Founex (zones de villas contiguës et parfois continuité des voies de desserte).

**Topographie**

Faibles pentes sur la plus grande partie du territoire bâti, sauf au passage des cours d'eau (voir carte).

**Equipements et services**

Trois cafés-restaurants le long de la rte de Divonne, une petite laiterie-épicerie sur la rte de Coppet. Administration communale, centre scolaire (8 classes primaire / secondaire à Coppet). Terrains de sport dans le secteur du collège, place de jeux. Salle communale. Tous équipements dans le centre ou à proximité immédiate (yc déchetterie). Ecole Montessori de l'autre côté de la route cantonale.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Réaménagement de la rue longeant le collège, les terrains de sport et la place de jeux à l'est. Plusieurs rehaussements, sur la rte de Coppet (dont un marquant l'axe de liaison entre collège et zones de villas au nord) et sur la rte de Mies (passage piéton). Seuils de ralentissement dans la zone de villas au nord sur les rares rues traversantes.

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), deux arrêts : dans le centre et sur la rte de Divonne. Horaire compliqué, pas véritablement cadencé et en partie limité aux périodes scolaires. En semaine toutes les deux heures de 6h30 à 21h30, horaire renforcé (un bus par heure) en début de matinée et fin d'après-midi. (Commugny-Coppet: 4 mn, Nyon : 16 mn, Genève : 18 mn, Lausanne : 51 mn.)

**Vélo**

Pas d'aménagements spécifiques sauf petit abri vélo sur la rte de Founex au carrefour du secteur de villas. Coppet-gare à 1-1.5 km (5 mn à vélo, supports vélo à la gare), collège secondaire de Coppet et centre sportif même distance (rte de Founex, grand abri vélos avec supports).

**Appréciation / mobilité douce**

*Hors la route cantonale, dominante de dessertes à trafic local, la plupart dépourvues d'aménagements spécifiques sauf marquage d'une bande jaune piétonne. Deux sentiers-raccourcis piétons. Secteur des villas du nord mal relié au centre. Topographie et distances internes et à l'échelle régionale propices aux déplacements à vélo. Route cantonale en traversée du secteur ancien catastrophique pour les piétons.*

A SIGNALER :

Eglise de Commugny (ancienne dépendance de l'abbaye de Saint-Maurice).

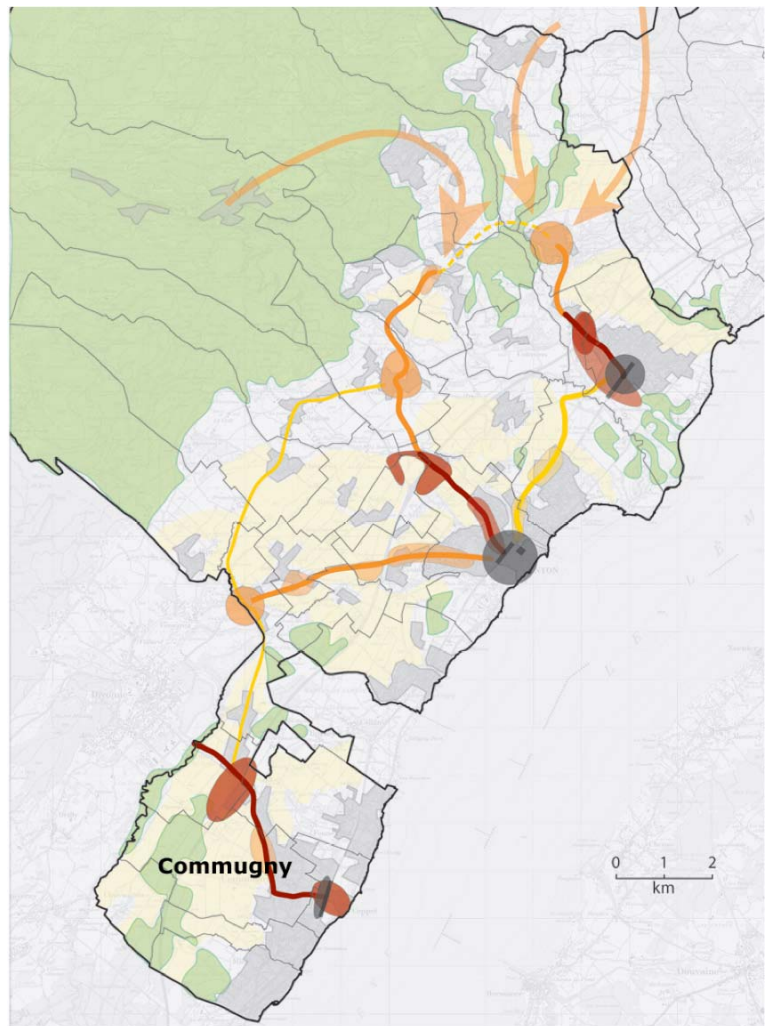
**Documents d'aménagement**

Plan des zones 1981, Plan directeur 2001, Aperçu état de l'équipement 2002.



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Commugny indirectement concerné en P2 (axe Coppet-Chavannes-de-B. et aire principale de développement Chavannes), directement en P3 (aire secondaire de développement sur axe Coppet-Chavannes à Commugny) et en P4 (Commugny sur l'axe du Pied du Jura).

### **Développement**

Coordonner l'urbanisation et les équipements avec les communes de Coppet, Founex et Chavannes-de-Bogis. Développement limité et concentré, dans les limites d'un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant.

Opposer un front bâti aux aires agricoles enclavées en construisant le long de la route reliant Commugny à Chavannes, côté ouest, particulièrement dans le centre.

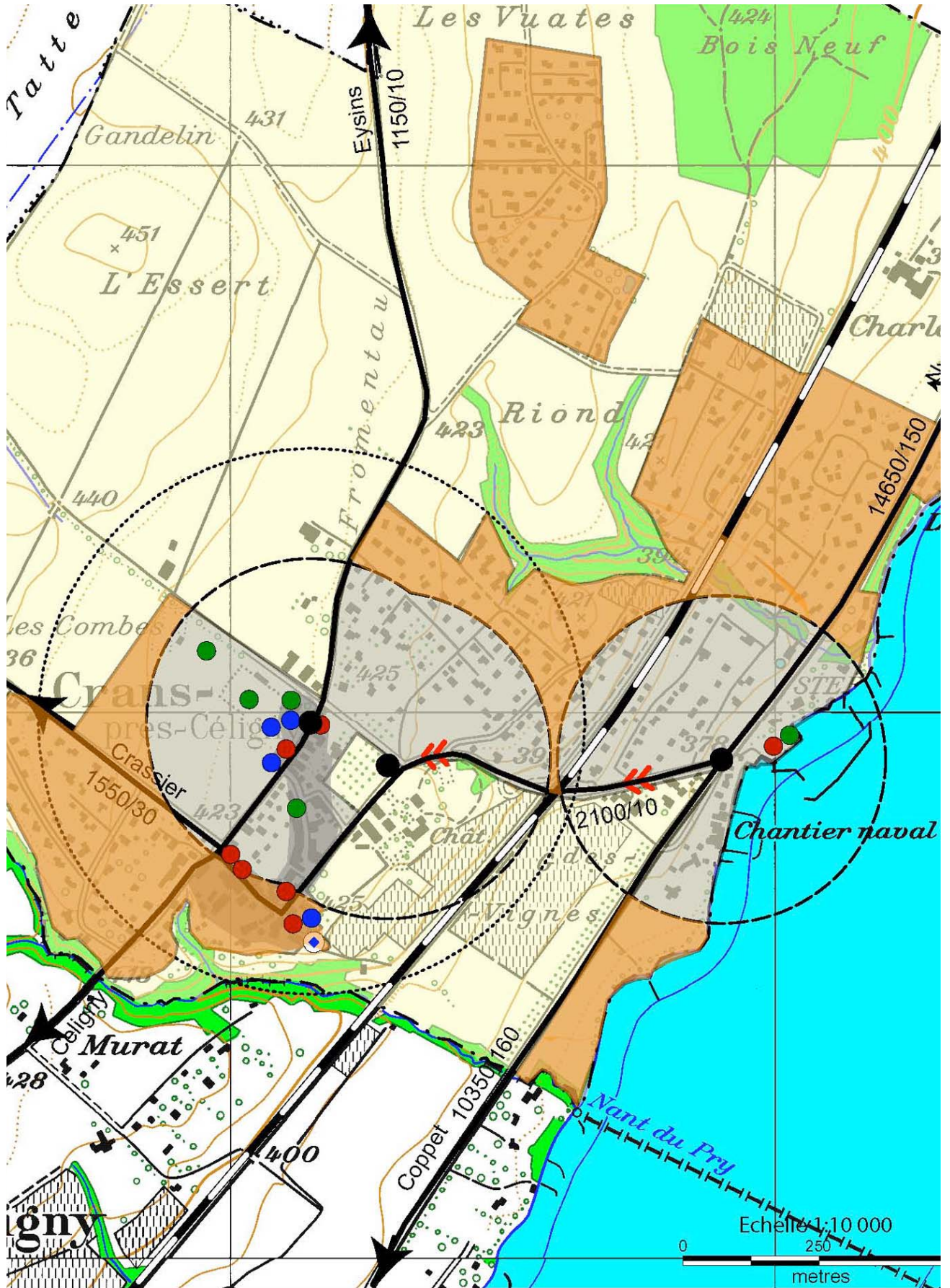
### **Mobilité douce, espaces publics, accessibilité TP**

Améliorer les liaisons à pied avec la zone de villas au nord. Exploiter largement les possibilités de modération par zones (30, 20) dans les quartiers de villas et dans le centre. Mise en valeur du secteur du centre (vers administration communale, collège, arrêt de bus village) et tronçon de route cantonale en traversée de localité.

Valoriser liaison(s) vélo vers Coppet (centre, gare, collège, centre sportif).



# **Crans- près-Céligny**



- |  |   |                         |
|--|---|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | □ limite de la zone à bâtir                 | ● commerce              |
| ○ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ■ z. à bâtir + z. centre dans/hors          | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | ○ cercle autour arrêts TP                   | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ■ centre du village                         | ★ déchetterie           |
| ↘↘↘ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | ○ cercle de 500 m autour du centre          | ⊙ église                |
|  | □ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.) | ⌈ territoire communal   |

**Parc résidentiel autour d'un noyau villageois****1963 habitants / 294 emplois (17 / 25 / 252)**

961 actifs, dt 16 % travaillent dans la commune  
 332 écoliers et jeunes en formation, dt 22.4 % dans la commune même

Surface territoire communal : 429 ha / Surface zone à bâtir : 92.9 ha\*  
 DHN 19.8 / 505.1 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 15.8 ha (env. 1264 hab/empl).  
 Zones intermédiaires : 8 ha (env. 640 hab/empl).

\* zones intermédiaires et « autres zones » (Crans : 4.3 ha) non comprises.

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Bourg ancien développé à partir de l'église sur deux rues, à proximité du château. Très large développement de zones résidentielles nouvelles, à dominante faible densité, du côté de Nyon et vers le lac (sauf zone de protection et de dégagement autour du château). Nouveau centre du village en périphérie du bourg.

**Topographie**

Pentes faibles voire nulles sur la moitié du territoire bâti (cassure de pente au niveau de l'esplanade du château, parallèlement à la voie de chemin de fer).

**Equipements et services**

Deux cafés-restaurants, hôtel-auberge, petit centre commercial, boucherie-traiteur, pharmacie. Poste. Administration communale, collège (9 classes primaire, *secondaire à Coppet*), jardin d'enfants. Bibliothèque. Terrains de sport (foot, courts tennis couverts). Port.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Réaménagement d'une rue dans le bourg ancien, rehaussements aux entrées de village sur les routes d'Eysins, de Crassier et de Céligny et au carrefour avec la route de Nyon, zone 30 dans un secteur de villas (Montoiseau).

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-Crans-Founex-Coppet), rabattement sur les gares de Nyon et Coppet en remplacement de la desserte régionale CFF, trois arrêts dans le village (bas route d'accès depuis la route cantonale, deux arrêts proches du centre du village). (Crans-Nyon 15 mn, Coppet 18 mn, Genève 50 mn, Lausanne 51 mn).

**Vélo**

Pas d'aménagements spécifiques, quelques supports vélos vers les terrains de sport. Approprié pour déplacements internes dans la partie haute et plane de la commune, pente pour les liaisons entre haut et bas dissuasive pour une majorité d'usagers potentiels. Distance à Nyon 4.5 km par Eysins et petites routes ou itinéraire Suisse à vélo (variante par route Suisse, double bande cyclable).

**Appréciation / mobilité douce**

*Aménagements et réseaux internes peu pensés pour les piétons sur l'ensemble du territoire communal, secteurs de villas sans lien avec le centre (école, commerces, poste, équipements sportifs), particulièrement toute la zone bâtie en dessous des voies CFF. Distances, manque de raccourcis et localement pente dissuasifs pour les déplacements à pied. Caractère très routier des routes en traversée, y compris dans le centre, en dépit de volumes de trafic modestes.*

**A SIGNALER**

Château de Crans.

Crans commune de Terre Sainte, mais géographiquement isolée par l'enclave de Céligny.

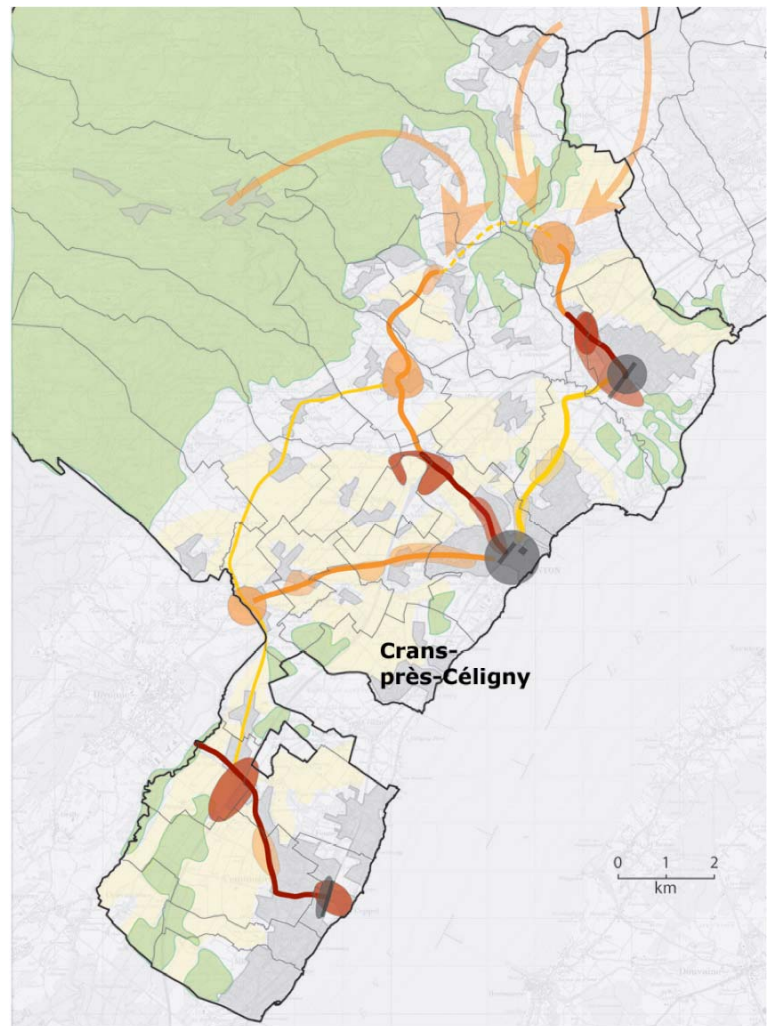
**Documents d'aménagement**

Plan directeur 1998, PGA 200 ?, Aperçu état de l'équipement 2002.



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :*  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe



## DANS LE FUTUR...

Crans commune riveraine de Nyon, aire prioritaire de développement en P1 (cœur de développement dans le secteur de la gare).

### Développement

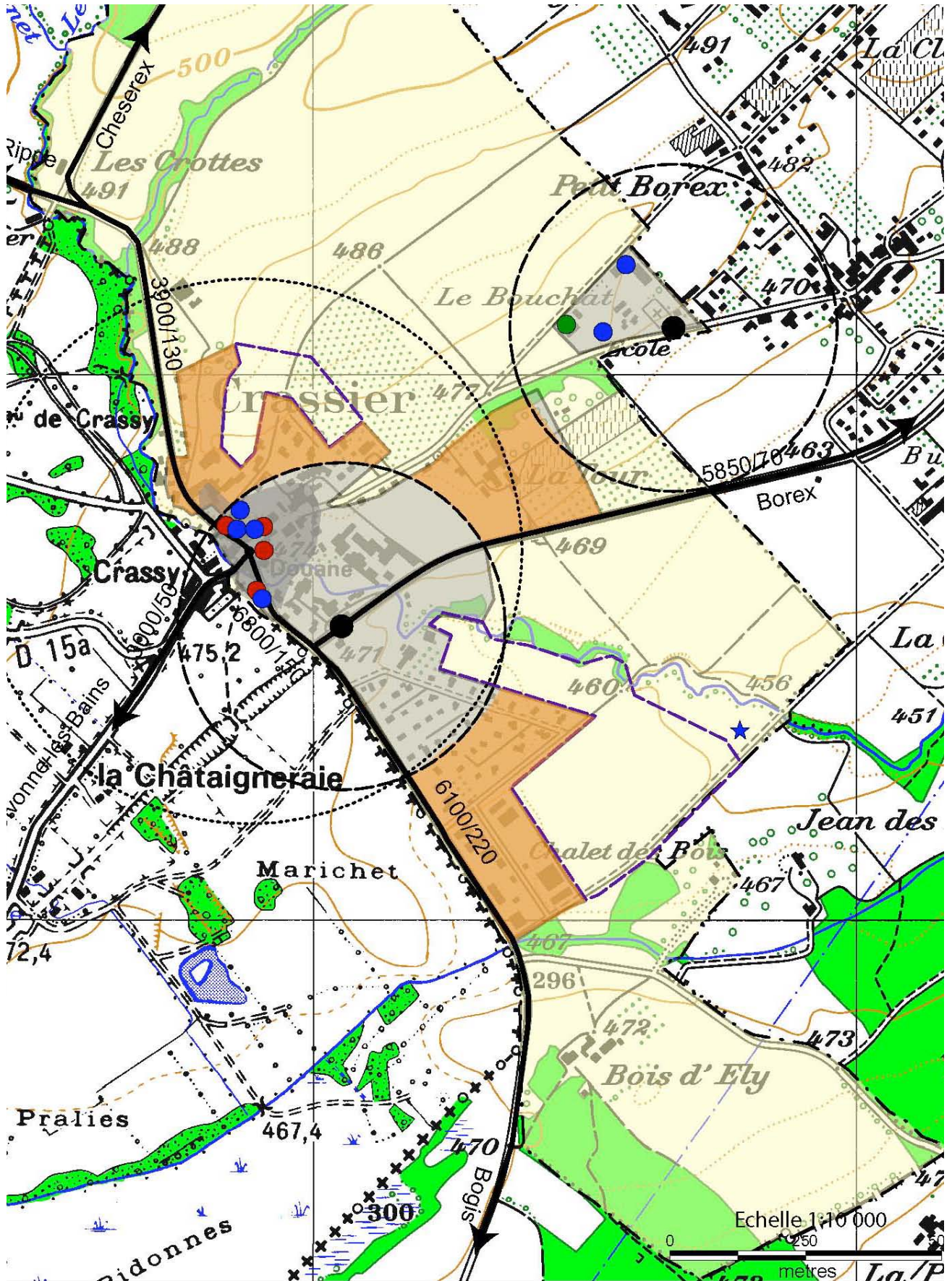
Affirmer une volonté de développement restreinte à un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant. Renforcer l'identité de « parc résidentiel ».

### Suggestions mobilité douce

Exploiter plus largement possibilités de modération par zones (30, 20), dans le centre et dans les quartiers. Mise en valeur de l'espace-rue dans le centre. Améliorer liaisons à pied et à vélo entre les secteurs bâtis de la commune et le centre (notamment pour écoliers) et les accès aux arrêts de bus.

Valoriser l'usage du vélo pour les liaisons internes à la commune et pour la liaison avec Nyon (gare, commerces, équipements).

# Crassier



- arrêt train / bus
- cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
- ligne de chemin de fer
- trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
- pentes 3-5 / 5-10 / >10%

- limite de la zone à bâtir
- z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP
- centre du village
- cercle de 500 m autour du centre
- z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

- commerce
- équipement public
- équipement de loisirs
- déchetterie
- église
- territoire communal

Village frontière, centre régional relais

**769 habitants / 181 emplois (24 / 56 / 101)**

398 actifs, dont 16 % travaillent dans la commune

146 écoliers et jeunes en formation, dont 1.3 % dans la commune même

Surface territoire communal : 203 ha  
DHN 30.6 / 326.3 m2 SHI par hab/empl.

Zones intermédiaires : 14.57 ha (ARN)

*Pas d'aperçu de l'état d'équipement.*

## SITUATION EXISTANTE

### Structure du village

Entité suisse d'un petit bourg partagé en deux au XVIIe siècle (sur France : Crassy), bâti le long de l'ancienne route Nyon-Divonne. Secteurs de développement en continuité avec le centre le long des trois axes routiers, moyenne densité proche du centre, faible densité en périphérie. Petite zone artisanale le long de la rte de Bogis.

### Topographie

Pentes faibles voire nulles sur l'ensemble du territoire bâti de la commune.

### Equipements et services

Dans le centre du village ou à proximité immédiate : deux cafés-restaurants, épicerie et boulangerie-épicerie, deux petits commerces spécialisés. Poste. Administration communale. Salle communale. Place de jeux.

Centre sportif intercommunal (Borex-Crassier) et collège primaire et secondaire de Borex-Crassier en limite du territoire communal côté Borex (2 classes primaire Borex-Crassier et tout le secondaire yc VSB pour les villages de Gingins, Eysins, Chésereux, Grens, La Rippe, Borex et Crassier, 360 élèves au total).

### Aménagements des espaces publics, modération du trafic

Réaménagement de l'ancienne route de Borex dans la zone du bourg, aménagement d'une place à l'arrière du bâtiment de l'administration communale, vers poste et salle communale.

### Desserte transports publics

Une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), arrêté en périphérie du bourg, près de l'ancienne gare du Nyon-Crassier. Horaire compliqué (transit ou non par Divonne), pas véritablement cadencé et en partie limité aux périodes scolaires. Environ un bus par heure en semaine de 6h à 22h, cadence un peu renforcée en début de matinée et fin de journée. Meilleure liaison avec Nyon. Dernier bus au départ de Nyon 23h40 en semaine, 0h40 le week-end. (*Crassier-Nyon-gare : 15 mn, Coppet 30 mn, Genève 35 mn par Nyon, Lausanne 45-75 mn*)

### Vélo

Moyen de déplacement idéal pour liaisons avec le centre sportif et le collège. Distance aux gares de Nyon (5.5 km) et Coppet (7 km) rend rabattement à vélo peu réaliste.

### Appréciation / mobilité douce

*Liaisons piétonnes et espaces agréables dans le secteur du bourg et la zone bâtie entre ancienne et nouvelle routes de Borex (chemin le long du Boiron), zone de villas et zone artisanale au sud mal reliées. Liaison avec le collège peu valorisé (trottoir étroit). Aménagement à caractère très routier de la route de Bogis et du carrefour d'accès à la douane.*

### A SIGNALER

Proximité géographique et collaboration intercommunale avec Borex.

Ancienne voie du Nyon-Crassier encore bien visible côté français (et ancienne gare de Crassier-La Rippe le long de la nouvelle route de Nyon). Correction route Nyon-Divonne et nouvelle route plus au sud sur le tracé du Nyon-Crassier-Divonne dans les années 60.

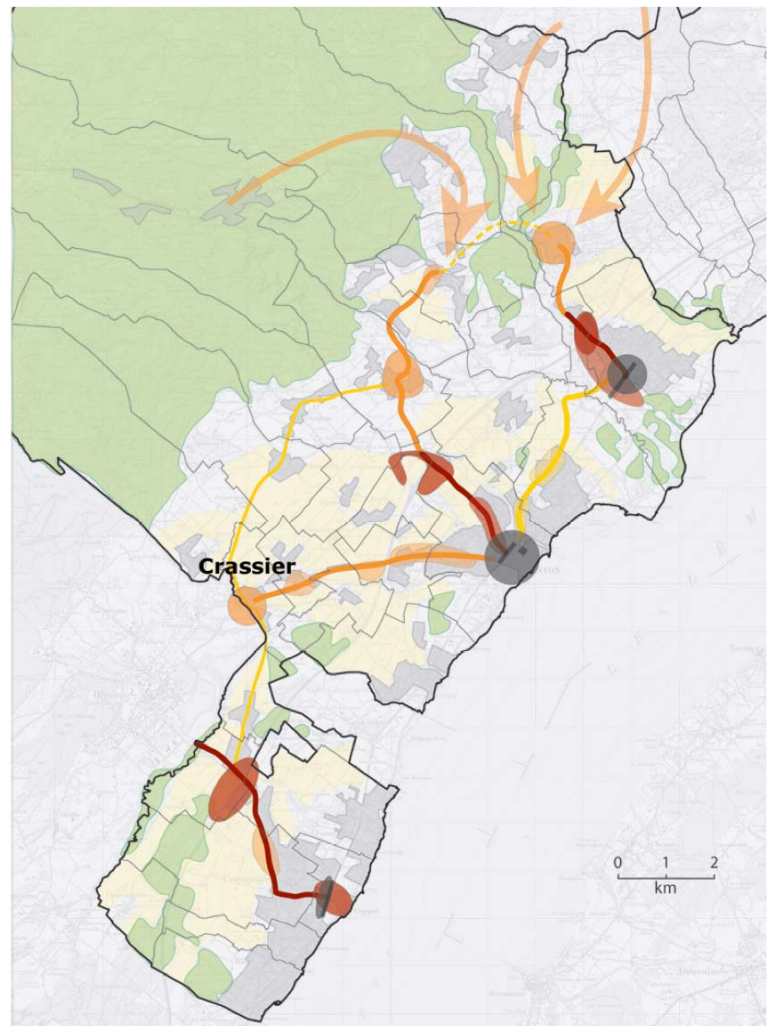
### Documents d'aménagement

PGA sol 1998, Aperçu état de l'équipement en cours.



Pôle fédérateur relais  
lieu de développement de l'habitat  
et des activités

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Crassier-Borex directement concerné en P3 (axe prioritaire Nyon-Crassier, aire principale de développement à Crassier-Borex).

### **Développement**

Confirmer la structure compacte avec utilisation des réserves de zones à bâtir et intermédiaires comprises dans le cercle du 500 m autour des centres (Crassier et Borex). Tendre vers une mixité fonctionnelle (0.5 emploi par habitant) et une diversité sociale en offrant des habitations de typologies variées.

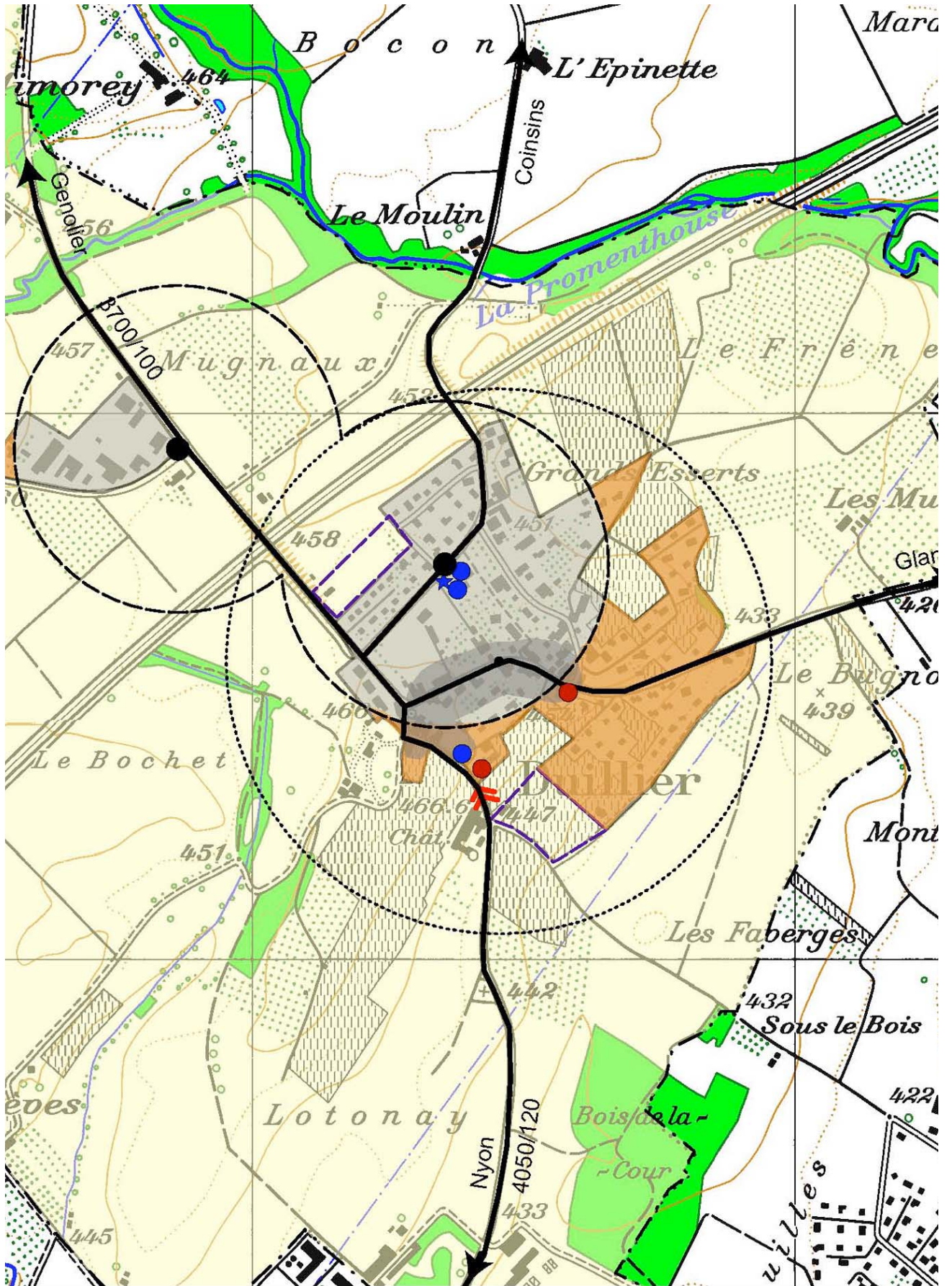
Affirmer le lien Crassier-Borex, coordonner l'urbanisation et les équipements.

### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), zones du bourg et de l'extension du bourg, zones de villas périphériques, éventuellement tronçon de liaison avec le collège (et Borex). Amélioration liaison à pied et à vélo avec collège et de manière générale valorisation de la liaison avec Borex. Réaménagement du tronçon de la rte de Bogis en localité (liaison avec zones bâties périphériques, traitement du carrefour d'entrée dans le bourg et d'accès à la douane).



# Duillier



- |     |  |   |   |   |                       |
|-----|--|---|---|---|-----------------------|
| ●   | arrêt train / bus  | □ | limite de la zone à bâtir                 | ● | commerce              |
| □   | cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ■ | z. à bâtir + z. centre dans/hors          | ● | équipement public     |
| —   | ligne de chemin de fer                                     | ■ | cercle autour arrêts TP                   | ● | équipement de loisirs |
| —   | trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ■ | centre du village                         | ★ | déchetterie           |
| ↘↘↘ | pentés 3-5 / 5-10 / >10%                                   | ○ | cercle de 500 m autour du centre          | ⊙ | église                |
|     |  | □ | z. intermédiaire / z. touristique (St-C.) | □ | territoire communal   |

**Village agricole, viticole et résidentiel****901 habitants / 210 emplois (66 / 66 / 78)**

458 actifs, dont 17% travaillent dans la commune

179 écoliers et jeunes en formation, dont 35.7% dans la commune même

Surface territoire communal : 418 ha  
DHN 19.8 / 504.0 m<sup>2</sup> SHI par hab/empl.

Zones intermédiaires : 2.82 ha (ARN)

*Pas d'aperçu de l'état d'équipement (en cours).***SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Compacte autour du noyau de l'ancien village (densités moyennes dans le village même et faible densité en proche périphérie), entièrement comprise dans un rayon de 500 m autour du centre. Petite zone industrielle détachée du village, au carrefour de la rte de Trélex.

**Topographie**

Pentes faibles sur l'ensemble du secteur bâti, sauf en contrebas du village.

**Equipements et services**Auberge communale, épicerie, marché à la ferme. Poste. Administration communale, collège (4 classes primaire, *secondaire à Begnins, sauf VSB*). Salle polyvalente, place de jeux dans le préau de l'école. Trois pôles : « nouveau centre » en périphérie nord de l'ancien village (administration communale, poste, arrêt de bus, déchetterie), auberge communale et collège en entrée de village côté Nyon, épicerie dans le centre du village.**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Rehaussements en entrée de village en dessous du château et côté Genolier. Réaménagement complet de la rue du village.

**Desserte transports publics**Une ligne de bus (Nyon-Begnins-Gimel), deux arrêts à Duillier, vers la poste et à proximité de la zone industrielle. Desserte en semaine toutes les heures de 6h30 à 20h (horaire pas tout à fait cadencé), à la demi-heure le matin et en fin d'après-midi. Dernier bus en soirée la semaine 23h40 dp de Nyon, 0h40 le week-end. (*Duillier-Nyon 9 mn, Genève 27 mn, Lausanne 43 mn*).**Vélo**

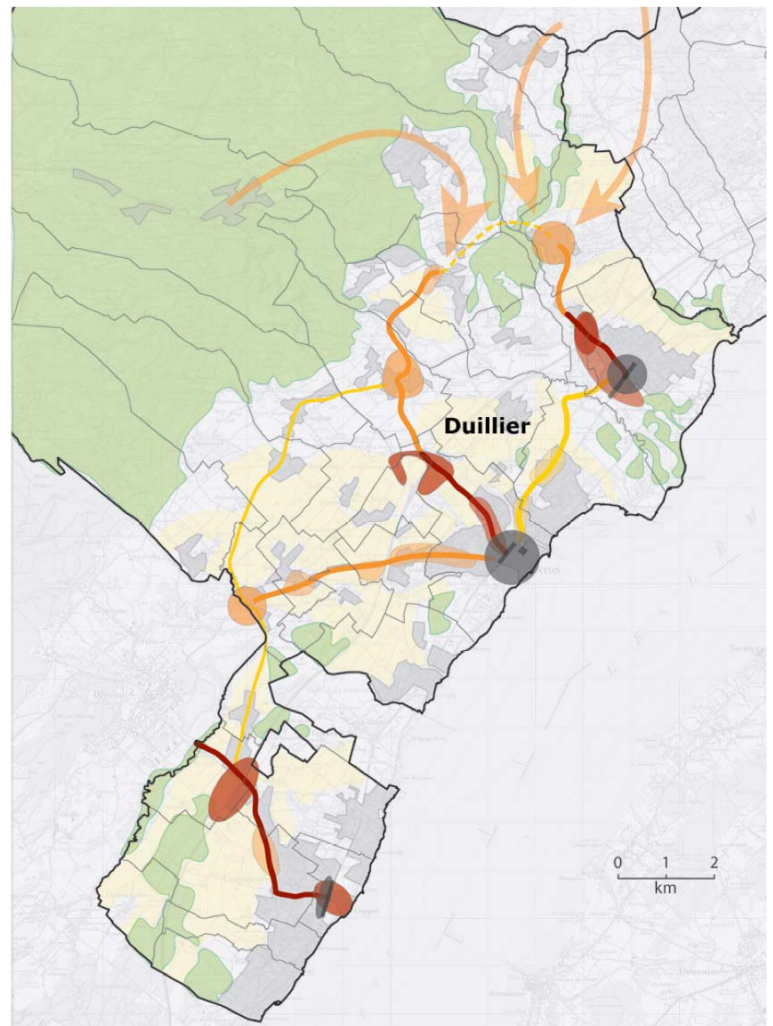
Supports vélos vers arrêt de bus et dans le préau de l'école (plusieurs vélos stationnés). Passage de l'itinéraire Suisse à vélo n°7. Distance à Nyon 3.5 km (15-20 mn) par petites routes de pente essentiellement faible, variante itinéraire Suisse à vélo ou par Prangins. Distance à Gland 3.5 km par petites routes (croisement route de l'Etraz).

**Appréciation / mobilité douce***Compacité et distances internes appropriées aux déplacements à pied, bonnes conditions renforcées par l'attention manifestement portée aux piétons : aménagement de cheminements directs pour liaisons avec nouveau centre, secteur villas du bas, entre épicerie et collège (yc éclairage et localement bancs).***Documents d'aménagement**Plan des zones 1983, Aperçu état de l'équipement en cours, *Pas de plan directeur (moins de 1000 hab).*



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Duillier non concerné directement par les axes prioritaires et aires de développement principales, mais commune riveraine des axes et aires concernés en P1 (Nyon cœur de développement), en P2 (surtout par rapport à axe prioritaire Nyon-Asse, avec aire principale de développement à L'Asse, éventuellement axe Gland-Vich, avec aire principale de développement à Vich), en P3 (prolongement axe prioritaire jusqu'à Genolier, aire principale de développement à Trélex) et en P4 (axe prioritaire Gland-Nyon).

### Développement

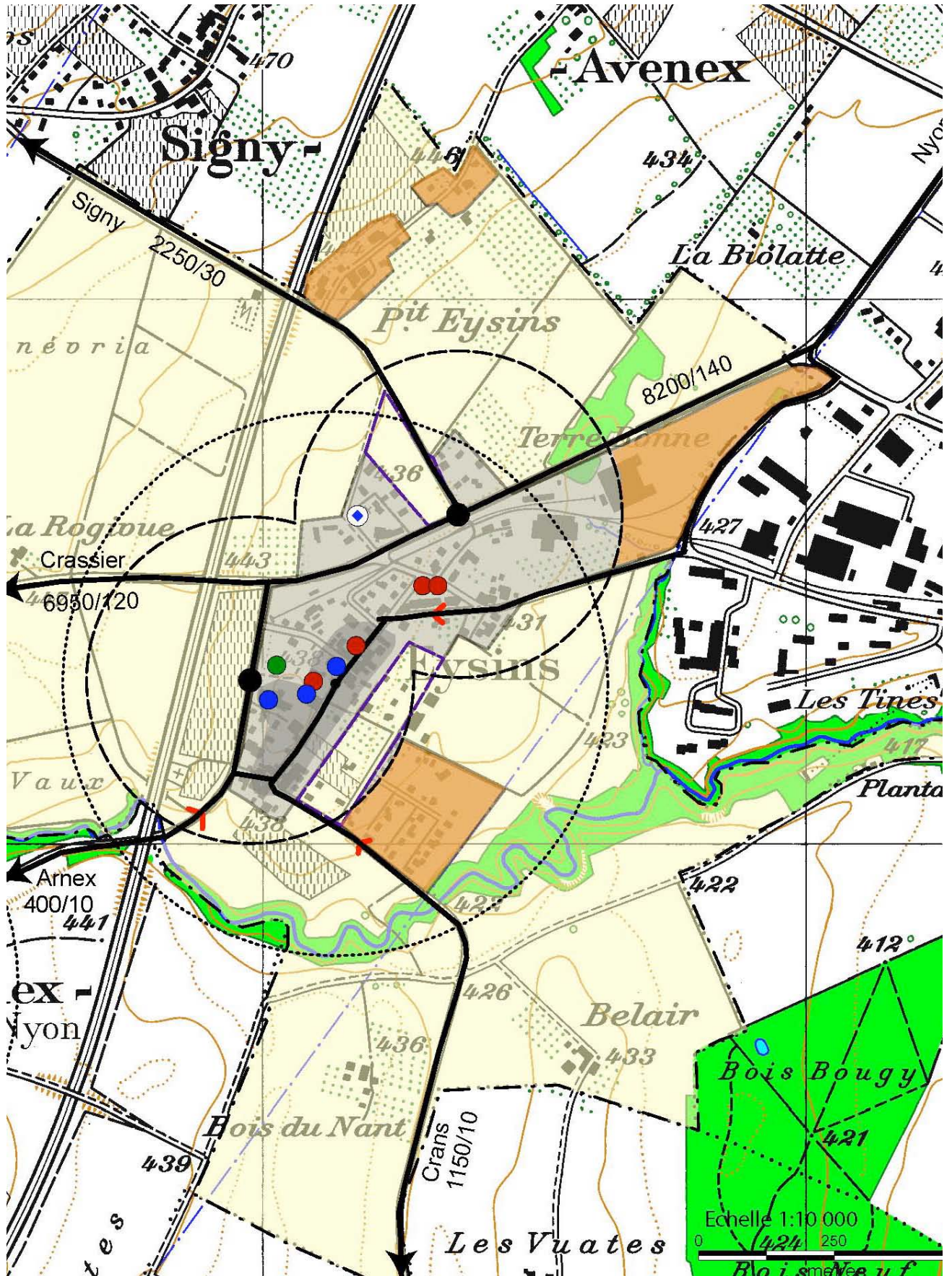
Confirmer une volonté de développement mesuré, limité à un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant. Affirmer la qualité harmonieuse du site.

### Suggestions mobilité douce

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), ensemble du village en zone 30, yc tronçon de route cantonale (présence école) ?

Valoriser itinéraire(s) vélo vers Nyon (centre, gare), collaboration avec Prangins pour obtenir liaison directe piétons-vélos le long des voies pour rejoindre la gare depuis le secteur de la Redoute (limite ouest de la commune de Prangins).

# Eysins



- arrêt train / bus
- cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
- ligne de chemin de fer
- trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
- pentes 3-5 / 5-10 / >10%

- limite de la zone à bâtir
- z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP
- centre du village
- cercle de 500 m autour du centre
- z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

- commerce
- équipement public
- équipement de loisirs
- déchetterie
- église
- territoire communal

Echelle 1:10 000  
0 250

**Village suburbain****831 habitants / 270 emplois ( 33 / 151 / 86)**

460 actifs, dont 18 % travaillent dans la commune

140 écoliers et jeunes en formation, dont 35.6% dans la commune même

Surface territoire communal : 238 ha / Surface zone à bâtir : 30.6 ha\*  
DHN 24.5 / 408.7 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 7.45 ha (env. 596 hab/empl).

Zones intermédiaires : 1.56 ha (env. 125 hab/empl).

*\* zones intermédiaires non comprises***SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Deux entités : Eysins proprement dit et hameau de Petit Eysins.

Développement autour de l'ancien village relativement compact (zone du village, plan spécial secteur d'équipements publics formant un ensemble au centre du village, zone de moyenne densité à l'est et zone de villas au sud-est).

Secteur de moyenne densité et église au-delà de la rte cantonale détaché du village (forte coupure rte cantonale et anciennes voies du Nyon-Crassier-Divonne).

Zone industrielle et commerciale le long de la rte de Crassier et des voies du Nyon-Crassier, en continuité avec la zone de Champ-Colin sur Nyon.

**Topographie**

Pentes faibles (moyennes direction Arnex et Crans, passage du Boiron).

**Equipements et services**Petit centre commercial (Primo), un café-restaurant, pressing, salon de coiffure. Administration communale, collège (4 classes primaire, *secondaire à Borex-Crassier*), crèche-garderie La Galiote. Salle polyvalente, places de jeux enfants, terrains de sport. Tous équipements dans le centre du village ou à proximité immédiate, sauf église (secteur au-delà de la rte de Crassier).**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Peu d'aménagements particuliers, sauf secteur bâtiments publics (place, espaces de jeux et de sport). Eléments de modération de trafic à l'essai dans le triangle de rues en sens unique à l'est.

**Desserte transports publics**Une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), deux arrêts : périphérie du centre et sur rte cantonale vers secteur artisanal et commercial. Horaire pas véritablement cadencé et en partie limité aux périodes scolaires. Un bus par heure en semaine de 6h à 21h, cadence renforcée en début de matinée et fin de journée. Dernier bus au départ de Nyon à 23h40 en semaine, 0h40 le week-end. (*Eysins-Nyon : 7-8 mn, Genève 28 mn, Lausanne 61 mn*)**Vélo**

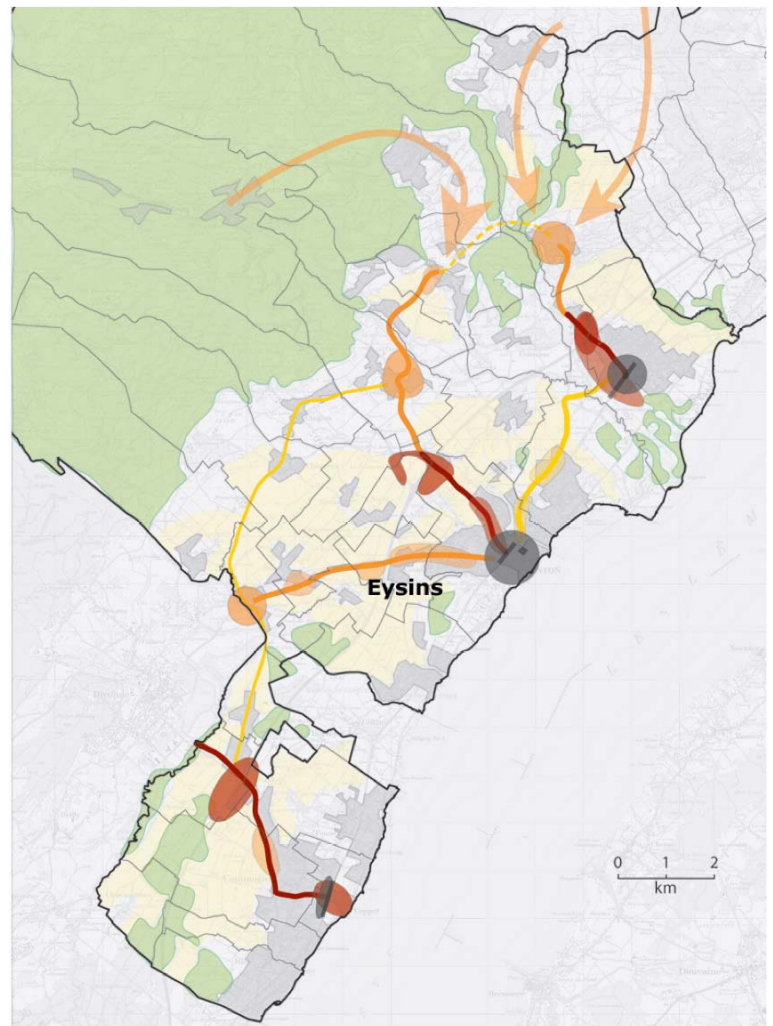
Pas d'aménagements spécifiques. Distance à Nyon 2 km par petites routes essentiellement.

**Appréciation / mobilité douce***Structure appropriée aux déplacements à pied, mais peu d'agrément de l'espace piéton à part dans le centre proprement dit. Forte coupure des voies ferrées de l'ancien Nyon-Crassier et de la rte Nyon-Divonne.***Documents d'aménagement**Aperçu état de l'équipement 1996, PGA 1997. *Pas de plan directeur (moins de 1000 hab).*



Village bien desservi par les transports publics (actuellement déjà ou dans le futur), développement en appui des pôles fédérateurs

*Prospective habitat et emplois : voir tableaux « Tableau des prévisions habitants et emplois » et « Prospectives d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

A l'échelle régionale, Eysins essentiellement concerné en P3, mais aussi en P1, en coordination avec le schéma directeur de l'agglomération de Nyon.

### Développement

Structure de village aux portes de la ville, hésite entre ville et campagne, particulièrement dans le secteur proche de la rte cantonale. Coordonner le développement avec le Schéma directeur de Nyon.

Aire principale de développement au-delà de l'autoroute, secteur Les Esserts (P3). Secteur de l'ancien Nyon-Crassier à repenser en lien avec P3. A long terme, jouera un rôle sur la liaison Nyon-Divonne.

### Suggestions mobilité douce

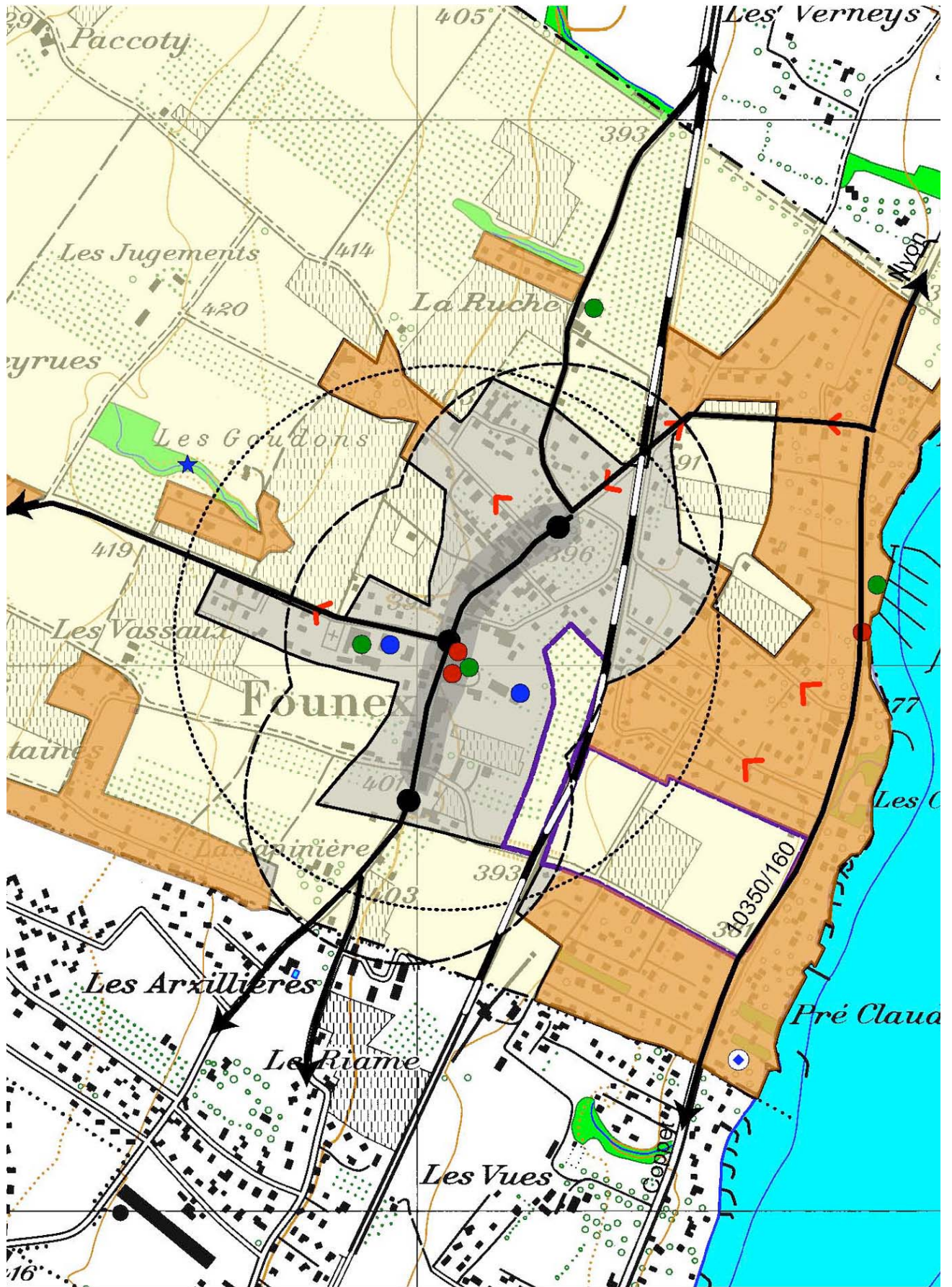
Exploiter possibilités de modération par zone (30, 20), ensemble du village en zone 30 ? Améliorer liaison avec zones bâties au-delà de la rte cantonale.

Valoriser itinéraire(s) vélo vers Nyon (centre, rabattement sur gare de Nyon, voire liaison avec secteur commercial en périphérie nord), éventuellement vers Borex-Crassier (écoliers secondaire).

Desserte TP améliorée en P3, favoriser accessibilité depuis tous les secteurs de la commune.



# Founex



- arrêt train / bus
- ◻ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
- ligne de chemin de fer
- trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
- ↯↯↯ pentes 3-5 / 5-10 / >10%

- ◻ limite de la zone à bâtir
- ◻ z. à bâtir + z. centre dans/hors
- ◻ cercle autour arrêts TP
- ◻ centre du village
- ◻ cercle de 500 m autour du centre
- ◻ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

- commerce
- équipement public
- équipement de loisirs
- ★ déchetterie
- ⊙ église
- ◻ territoire communal

## Parc résidentiel autour d'un noyau villageois

**2648 habitants / 496 emplois (118 / 35 / 343)**

1268 actifs, dont 16 % travaillent dans la commune  
539 écoliers et jeunes en formation, dont 34.3 % dans la commune même

Surface territoire communal : 480 ha / Surface zone à bâtir : 136.31 ha\*  
DHN 22.1 / 451.6 m<sup>2</sup> SHI par hab/empl.

Réserve zones à bâtir : 17.14 ha (env. 1371 hab/empl).  
Zones intermédiaires : 13.29 ha (env. 1063 hab/empl).

\* zones intermédiaires et « autres zones » (Founex : 4.82 ha) non comprises.

## SITUATION EXISTANTE

### Structure du village

Deux entités séparées : village de Founex et hameau de Châtaigneraie, dans les hauts de la commune, proche de l'autoroute en limite de Chavannes-de-Bogis (*hors carte*).

Founex structure de village-rue, développement d'importantes zones de faible densité entre voie ferrée et lac, isolées du village par la voie ferrée, nouvelles constructions moyenne densité dans la zone du centre. Au-dessus du village, plusieurs zones de faible densité disséminées sur le territoire, sans lien avec le centre (certaines plutôt en continuité avec des secteurs bâtis des communes riveraines). Grande zone intermédiaire entre village et rte Suisse (une plus petite à Châtaigneraie).

### Topographie

Pentes faibles sur la plus grande partie du territoire, sauf pentes depuis la rte Suisse et aux (deux) passages sous les voies CFF.

### Equipements et services

Auberge communale, magasin d'alimentation. Poste. Administration communale, collège (8 classes primaire, *secondaire à Coppet*). Centre communal, salle de spectacles, salle de gym, bibliothèque. Place de jeux. Tous équipements dans le centre ou à proximité immédiate. Centre sportif, tennis club et café-restaurant dans les hauts, direction Châtaigneraie, manège à la sortie du village direction Céligny, port et café-restaurant.

Echelle régionale : Ecole internationale de Genève à Châtaigneraie.

### Aménagements des espaces publics, modération du trafic

Réaménagement de la traversée du village et zone 30 sur l'ensemble de l'ancien village (seul cas dans la région). Quelques aménagements ponctuels sur route des Vassaux, giratoire au carrefour vers le tennis club.

### Desserte transports publics

Une ligne de bus (Nyon-Crans-Founex-Coppet), rabattement sur les gares de Nyon et Coppet en remplacement de la desserte régionale CFF, trois arrêts dans le village (au centre et aux deux extrémités est et ouest). (*Founex-Coppet 8 mn, Genève 23/40 mn selon les trains, Nyon-gare 24 mn, Lausanne 60 mn*)

Châtaigneraie : une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), un arrêt. Détails : voir Commugny.

### Vélo

Topographie favorable au vélo sur l'ensemble du territoire communal. Abri équipé de supports pour vélos entrée centre sportif (plusieurs vélos parkés). Centre de Founex à 1 km du collège secondaire de Coppet (double bande cyclable sur le territoire de Coppet, grand parking vélos abrité), et 2 km / 8-10 mn de la gare de Coppet (tracé de l'itinéraire Suisse à vélo n°1, pour l'essentiel pratiquement à plat).

### Appréciation / mobilité douce

*Qualité d'espace et d'aménagement dans l'ancien village, liaisons relativement bonnes avec secteurs de développement proches, moins avec les secteurs plus éloignés et disséminés. Potentiel vélo à exploiter.*

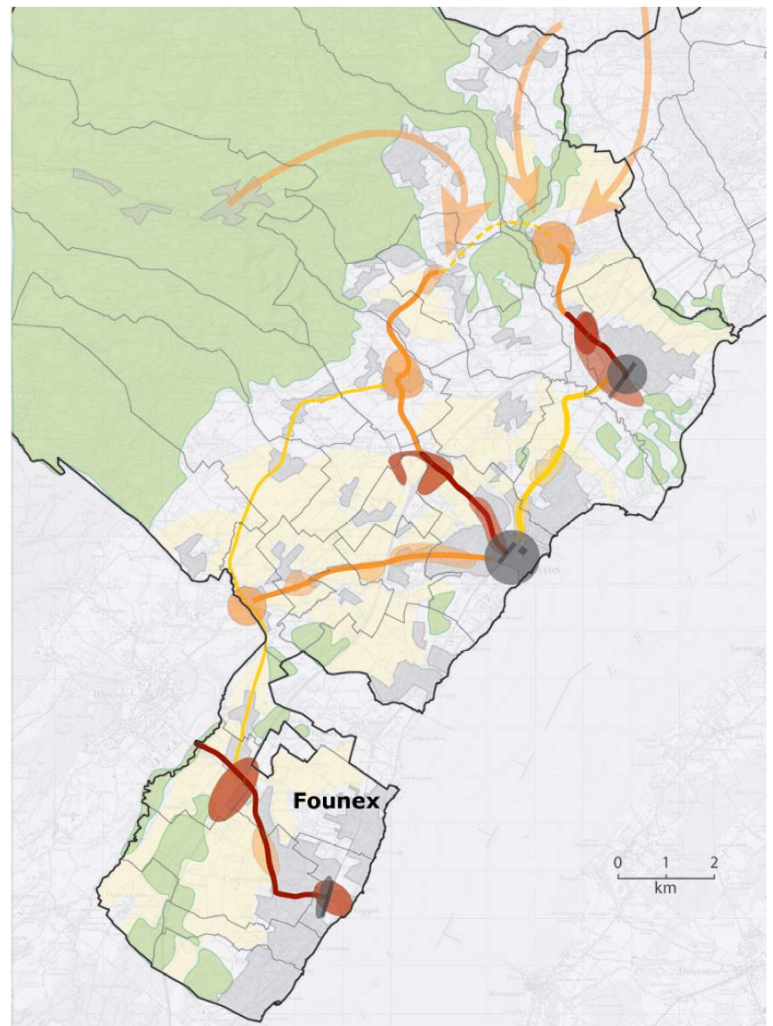
### Documents d'aménagement

Plan des zones 1979, Aperçu état de l'équipement 2001, Plan directeur en cours (exam. préal. 2003).



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :*  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe



## DANS LE FUTUR...

Founex essentiellement concerné en P1 , en lien avec cœur de développement à la gare de Coppet.

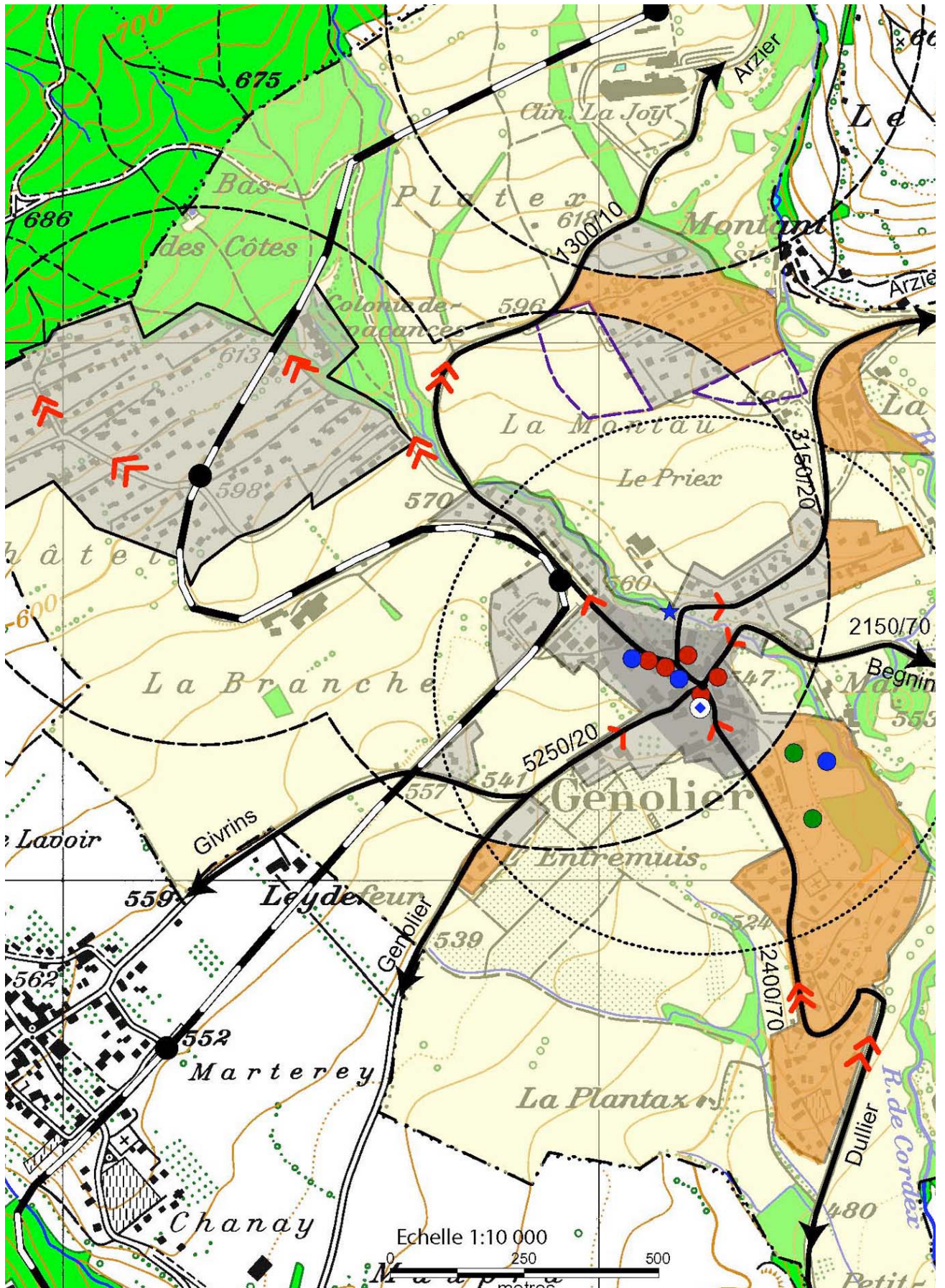
### **Développement**

Affirmer une volonté de développement mesuré, limité à un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant. Renforcer l'identité de « parc résidentiel ».

### **Suggestions mobilité douce**

Valoriser l'usage du vélo de manière générale sur le territoire communal : liaisons entre secteurs bâtis, avec le collège, les équipements sportifs et les arrêts de bus (stationnement abrité avec supports pour vélos) et pour les liaisons avec le collège secondaire et la gare à Coppet. Zones 30, voire « zones de rencontre » (20) dans les quartiers de faible densité et à Châtaigneraie.

# Genolier



- |  |  |                         |
|--|--|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | □ limite de la zone à bâtir                                | ● commerce              |
| ○ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ■ z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | ■ centre du village  | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ○ cercle de 500 m autour du centre                         | ★ déchetterie           |
| ↗↘↙ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | □ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)                | ⊙ église                |
|  |  | ⌈⌋ territoire communal  |

**Village carrefour, relié au NStCM****1494 habitants / 522 emplois (57 / 33 / 432)**

723 actifs , dont 16 % travaillent dans la commune  
 253 écoliers et jeunes en formation, dont 23.7% dans la commune même

Surface territoire communal : 483 ha / Surface zone à bâtir : 70.2 ha\*  
 DHN 24.9 / 401.8 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 6.7 ha (env. 536 hab/empl).  
 Zones intermédiaires : 6.7 ha (env. 536 hab/empl).

\* zones intermédiaires et « autres zones » (Genolier : 6.8 ha) non comprises

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Ancien village développé en étoile au carrefour de cinq routes, nouvelles constructions en densification ou en prolongement de l'existant dans la zone village (centre, rte de Genolier, vers la gare). Tous les équipements dans le centre (yc déchetterie), grand secteur d'équipements publics (collège, salle communale, terrains de sport) en contrebas du village. Village et équipements dans un rayon de 500 m.

Plusieurs secteurs de faible densité, dont trois grandes zones villas détachées du village. Petite zone industrielle La Caisserie, sur la rte de La Cézille. Trois zones intermédiaires, dont une proche du centre.

**Topographie**

Pentes variables, faibles à moyennes (toutes les routes d'accès).

**Equipements et services**

Plusieurs commerces : petit centre commercial (avec boulangerie-épicerie), boucherie, trois cafés-restaurants, pharmacie, bancomat. Poste. Quelques artisans, coiffeuse. Administration communale, collège secondaire (tout le secondaire sauf VSB pour les villages de Trélex, Genolier, Arzier, Givrins et St-Cergue, 17 classes/344 élèves). Jardin d'enfants. Salle communale, salle de gym, terrains de sport dans le secteur du collège. Manège domaine du Montant (rte de Begnins)

Echelle régionale : Clinique de Genolier, La Joy (à 1.5 km du village, sur la rte d'Arzier), colonie de vacances à Sus-Châtel.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Réaménagement complet de la traversée entre le secteur du collège et la sortie du village au départ de la rte de Sus-Châtel et du tronçon construit de la rte de Trélex.

**Desserte transports publics, équipement arrêts**

Train NStCM, trois arrêts sur la commune : gare de Genolier en limite haute de l'ancien village, secteur de villas Sus-Châtel, clinique. Un train par heure (yc week-end), cadence doublée en semaine de 6h à 20h. Dernier train dp Nyon 22h53, week-end 0h39. Quelques rares trains ne vont pas au-delà de Genolier village (pas de desserte Sus-Châtel et clinique). (Genolier-Nyon : 12 mn, Genève 33 mn, Lausanne 44 mn)

**Vélo**

Pas d'aménagements spécifiques. Distances internes appropriées au vélo, mais pente probablement dissuasive pour une partie des usagers potentiels. A l'échelle régionale, Nyon à 7 km, Gland 6 km, distances et pente obstacles à l'usage du vélo quotidien.

**Appréciation / mobilité douce**

*Secteur du centre confortable pour les piétons, agrément de l'espace, concentration des équipements. Secteurs de villas coupés du centre, éloignement jusqu'à 1.5 km, liaisons peu agréables (pas de raccourci, route à longer), notamment pour secteur Montant.*

**A SIGNALER**

Bois de Chêne, réserve naturelle (sud-est du territoire communal).

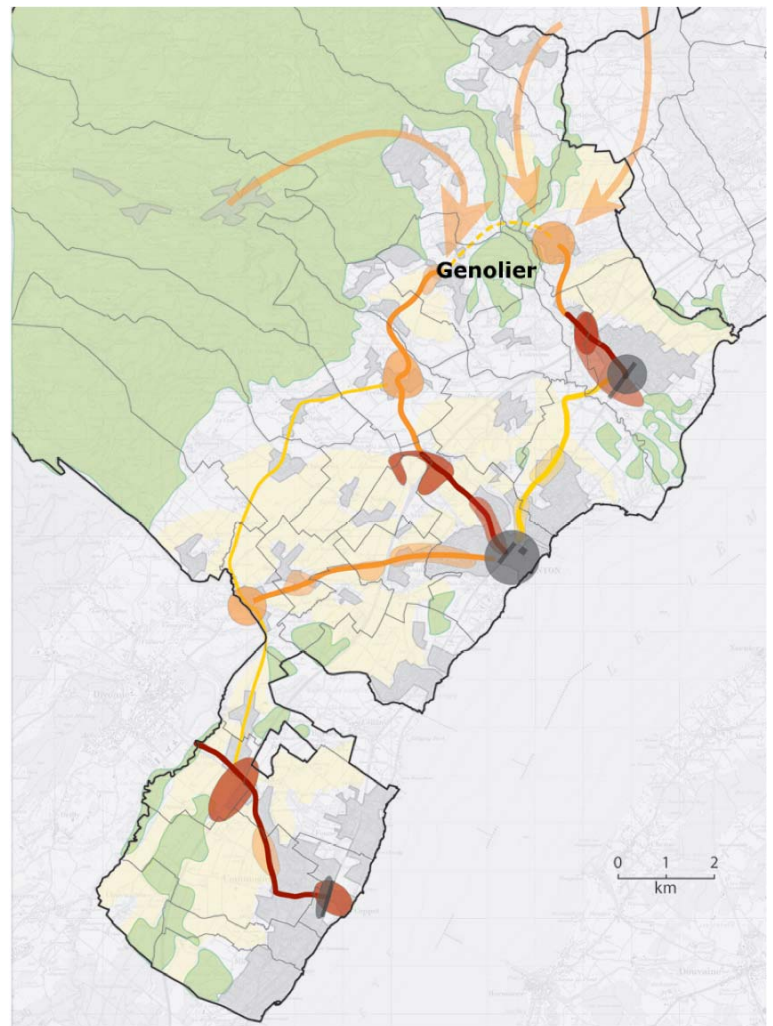
**Documents d'aménagement**

Plan des zones 1988, Aperçu état de l'équipement 2001, Plan directeur en cours (examen préal. 2003).



Village bien desservi  
par les transports publics  
(actuellement déjà ou dans le futur),  
développement en appui des pôles fédérateurs

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Genolier directement concerné par développement P3 (prolongement axe prioritaire NStCM, Genolier aire principale de développement, rabattement)

### **Développement**

Favoriser le développement de zones proches du centre et des deux arrêts du NStCM. Nouveaux équipements et services dans le centre et à proximité de la gare, en coordination avec Givrins et Trélex.

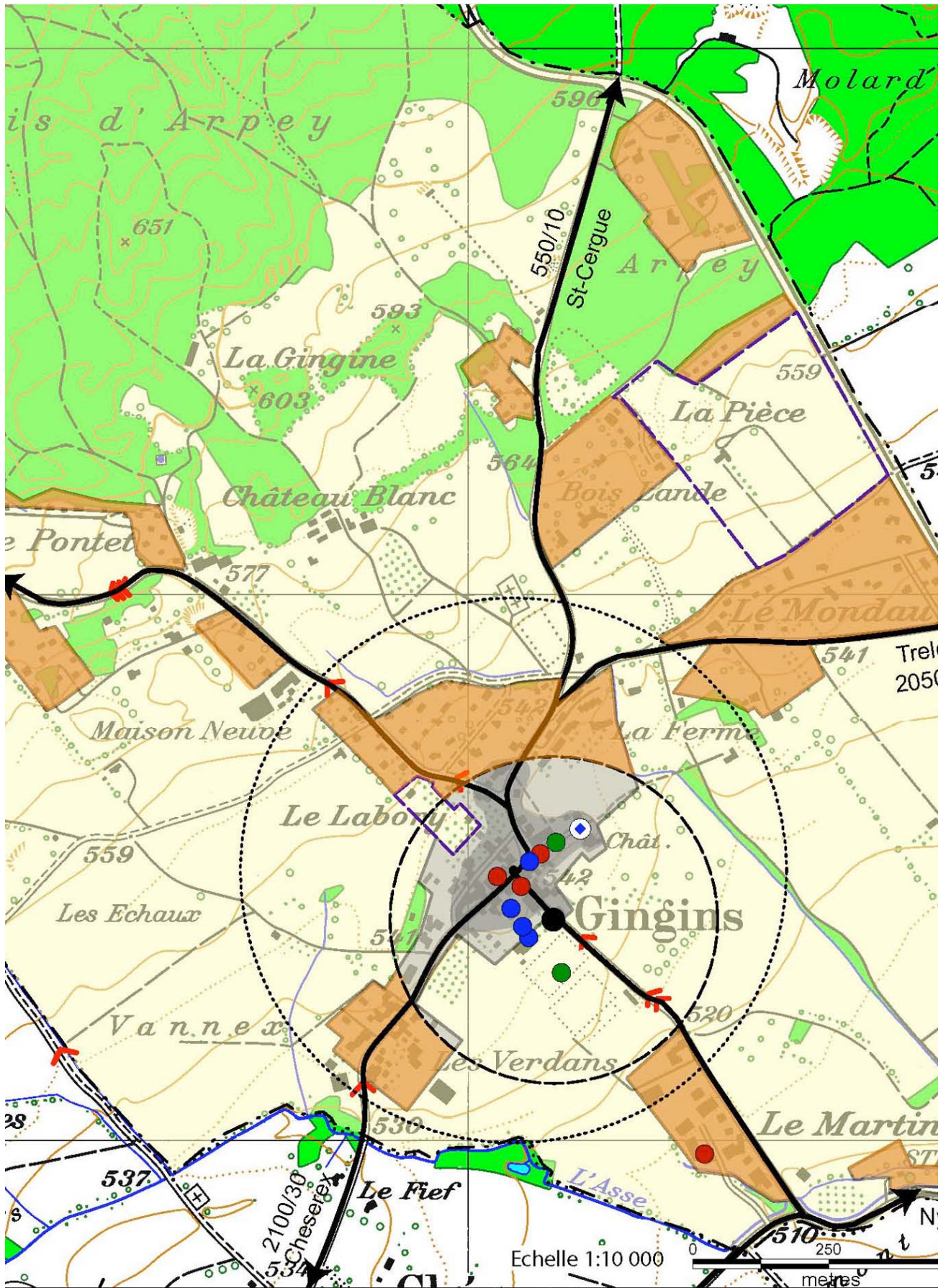
### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20) dans le centre et dans les quartiers de villas. Améliorer liaisons avec quartiers excentrés (créer raccourcis, améliorer espaces piétons).

Mesures d'accompagnement renforcement du NStCM : développer parking d'échange (voitures, éventuellement aussi vélos) à la gare, offre de services à la gare.



# Gingins



- arrêt train / bus
- cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
- ligne de chemin de fer
- trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
- pentes 3-5 / 5-10 / >10%

- limite de la zone à bâtir
- z. à bâtir + z. centre dans/hors
- cercle autour arrêts TP
- centre du village
- cercle de 500 m autour du centre
- z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

- commerce
- équipement public
- équipement de loisirs
- déchetterie
- église
- territoire communal

## Aire résidentielle éclatée autour d'un noyau villageois

**1037 habitants / 231 emplois (41 / 67 / 123)**

549 actifs, dont 20% travaillent dans la commune

175 écoliers et jeunes en formation, dont 9.9% dans la commune même

Surface territoire communal : 1258 ha / Surface zone à bâtir : 52.5 ha\*  
DHN 16.3 / 615.1 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 6.4 ha (env. 512 hab/empl).

Zones intermédiaires : 11.3 ha (env. 904 hab/empl).

\* zones intermédiaires non comprises

## SITUATION EXISTANTE

**Structure du village**

Deux types de développement : 1) relativement compact autour du village ancien, 2) secteurs de villas, chalets et faible densité détachés de la structure du village (zones de verdure tampon). Petite zone artisanale en contrebas du village, au carrefour avec la rte de Chésereux. Grande zone intermédiaire en bordure de la rte de St-Cergue (env. 1 km du centre du village).

**Topographie**

Pentes faibles dans le secteur autour du village ancien et entre le village et la rte de St-Cergue, moyennes pour les secteurs des hauts (zones de chalets et de faible densité).

**Equipements et services**

Deux cafés-restaurants. Poste. Administration communale, collège (7 classes primaire, *secondaire à Borex-Crassier*). Salle polyvalente, terrains de foot (buvette). Salon de coiffure. Tous dans le centre ou à proximité immédiate. Boulangerie-confiserie dans la zone artisanale. Manège dans les hauts (Maison-Neuve). Café de la Barillette (Dôle).

D'intérêt supra-local : Fondation Neumann (dans le village), Musée romand de la machine agricole (moulin de Chiblines). Château. Centre aéré Les Allevins (sur rte de St-Cergue).

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Réaménagement complet de la traversée du village. Cheminement piéton de liaison entre village et zone artisanale. Petite zone de rencontre (ex-rue résidentielle) dans un quartier de mitoyennes sur la rte de Trélex.

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-Gingins), deux arrêts (centre du village et Gingins ouest). Environ un bus par heure en semaine, dès 6h, cadence doublée en début de matinée et en fin de journée. Dernier bus depuis Nyon dp 23h14 en semaine, 0h40 le week-end. Le dimanche quatre bus au total dans chaque sens. (*Gingins-Nyon-gare : 19 mn, Genève 39 mn, Lausanne 50 mn*).

**Vélo**

Supports vélos vers collège, vers poste et à l'arrêt de bus au centre du village. Distance à Nyon 6 km (25-30 mn), petites routes par L'Asse, rabattement sur NStCM à Trélex (2 km, 8-10 mn).

**Appréciation / mobilité douce**

*Beau village, aménagement traversée agréable (même si chaussée reste large et espaces piétons pas toujours généreux), sentier piéton aménagé pour liaison avec zone artisanale et boulangerie (600 m, moins de 10 mn). Quartiers périphériques relativement distants à pied (800 m et plus), effet renforcé par la pente pour une partie (dissuasive pour l'usage du vélo).*

## A SIGNALER

Proximité géographique – constructions presque continues - et collaboration intercommunale (équipements communs ?) avec Chésereux. Un des chemins d'accès à l'abbaye de Bonmont par Gingins.

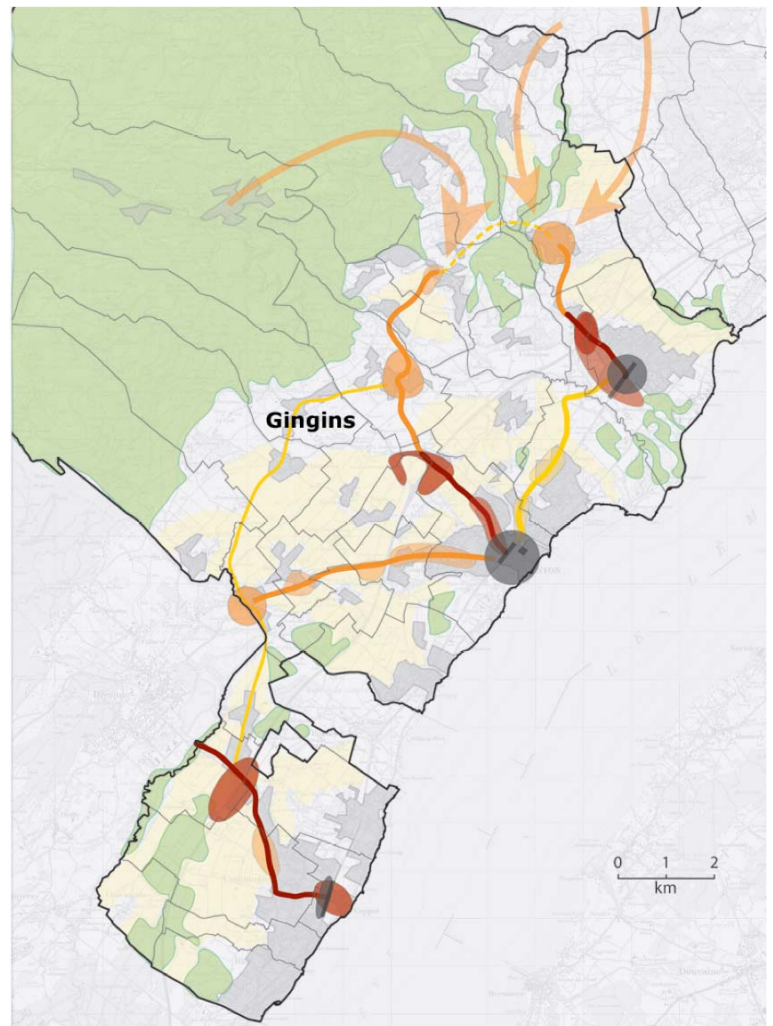
**Documents d'aménagement**

PGA 2001, Aperçu état de l'équipement 2002, Plan directeur en cours (2<sup>e</sup> examen préalable 2003).



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Gingins surtout concerné en P4 (axe prioritaire Trélex-Crassier par le Pied du Jura).

### **Développement**

Favoriser un développement de la commune en lien avec le centre, et l'implantation de nouveaux équipements dans le centre du village. Retenir le développement de la zone résidentielle, concentration des constructions dans un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant, affirmer la qualité du centre.

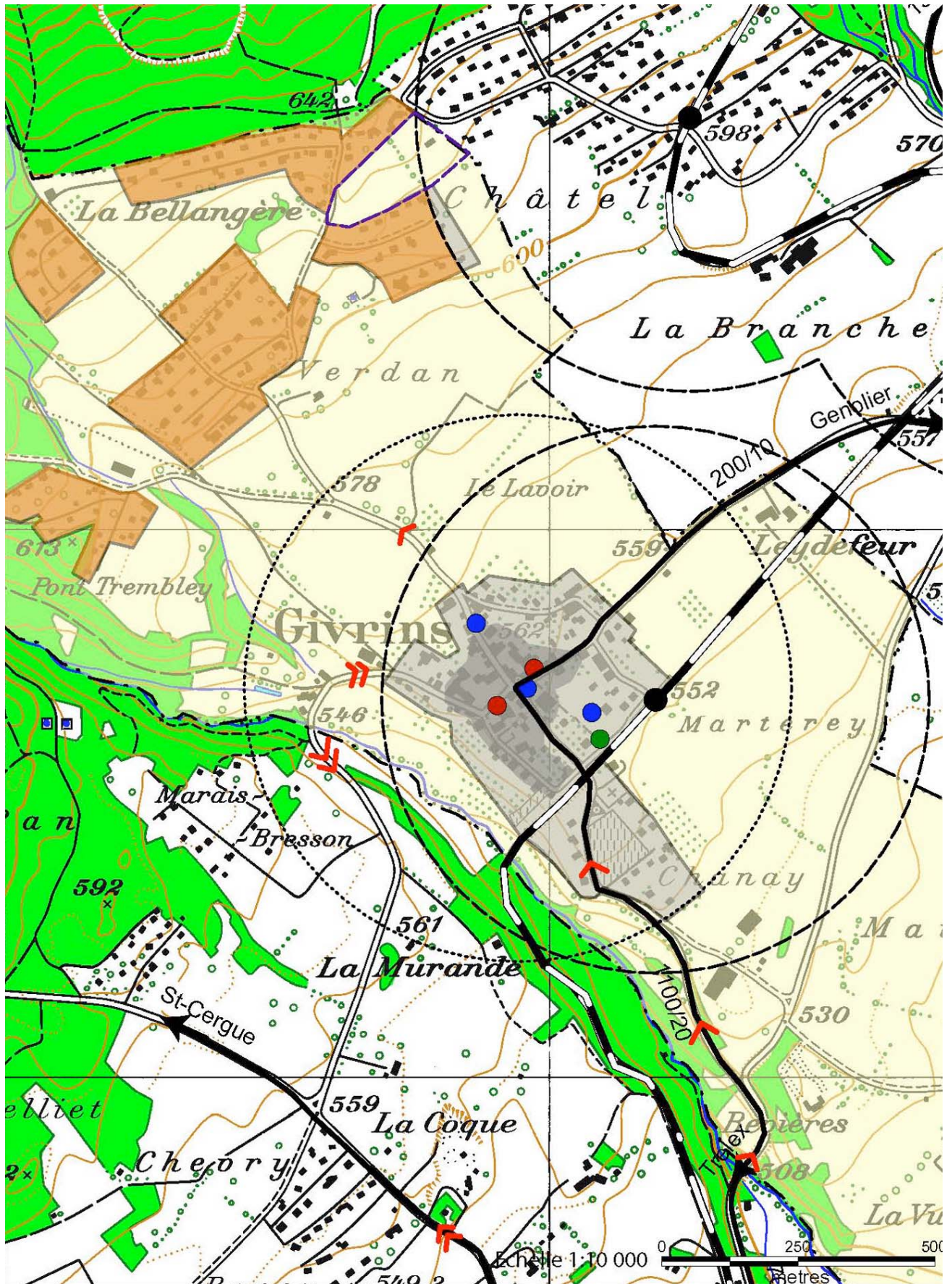
### **Suggestions mobilité douce**

Améliorer liaisons avec secteurs faible densité. Favoriser déplacements à vélo pour les liaisons internes à la commune.

Valoriser itinéraire(s) vélo vers Nyon par L'Asse ou rabattement sur NStCM à L'Asse ou à Trélex.

Traitement route entre Gingins et Chésereux ? (marquer le lien, favoriser déplacements à vélo des écoliers,...)





- |  |   |                         |
|--|---|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | □ limite de la zone à bâtir                 | ● commerce              |
| □ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | z. à bâtir + z. centre dans/hors            | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | □ cercle autour arrêts TP                   | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | □ centre du village                         | ★ déchetterie           |
| ↘↘↘ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | □ cercle de 500 m autour du centre          | ⊙ église                |
|  | □ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.) | □ territoire communal   |

**Village entre-deux, relié au NStCM****823 habitants / 130 emplois ( 46 / 10 / 74)**

394 actifs, dont 21 % travaillent dans la commune  
 165 écoliers et jeunes en formation, dont 37.6% dans la commune même

Surface territoire communal : 397 ha / Surface zone à bâtir : 87.9 ha\*  
 DHN 19.8 / 503.7 m2 par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 1.3 ha (env. 104 hab/empl).  
 Zones intermédiaires : 2.1 ha (env. 168 hab/empl).

\* zones intermédiaires non comprises

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Compacte autour de l'ancien village (avec petites zones de verdure intégrées), secteurs de villas dans les hauts, détachés du village (800-1200 m du centre), secteur comprenant aussi petite zone intermédiaire.

**Topographie**

Pentes faibles sur l'ensemble du territoire bâti, sauf au passage de la Colline.

**Equipements et services**

Auberge communale, boulangerie-épicerie (ouverte le dimanche). Administration communale, collège (6 classes primaire, *secondaire* à Genolier), jardin d'enfants. Terrain de jeux vers collège. Tous équipements dans le centre du village. Manège et école d'équitation (à l'extérieur du village, au sud).

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Réaménagement complet axe nord-sud (chaussée mixte), petit carrefour vers l'église et ruelle dans secteur sud-ouest (yc place de jeux pour petits). Réseau de sentiers piétons (notamment accès collège), limitation d'accès aux bordiers pour les zones de villas des hauts.

**Desserte transports publics**

Train NStCM, gare en périphérie du village, près du collège, petit parking d'échange. Un train par heure (yc week-end), cadence doublée en semaine de 6h à 20h. Dernier train dp Nyon 22h53, week-end 0h39. Givrins bénéficie aussi des quelques (rares) trains qui ne vont pas au-delà de Genolier. (*Givrins-Nyon 10 mn, Genève 31 mn, Lausanne 42 mn*)

**Vélo**

Utile pour liaison avec secteur de villas du haut (5 mn). Distance à Nyon (6 km, localement pente moyenne) réduit le cercle des usagers potentiels.

**Appréciation / mobilité douce**

*Cadre agréable, à l'écart des axes de circulation. Secteur du village dense, propice aux déplacements à pied. Distance avec secteurs de villas des hauts plus adaptée pour déplacements à vélo.*

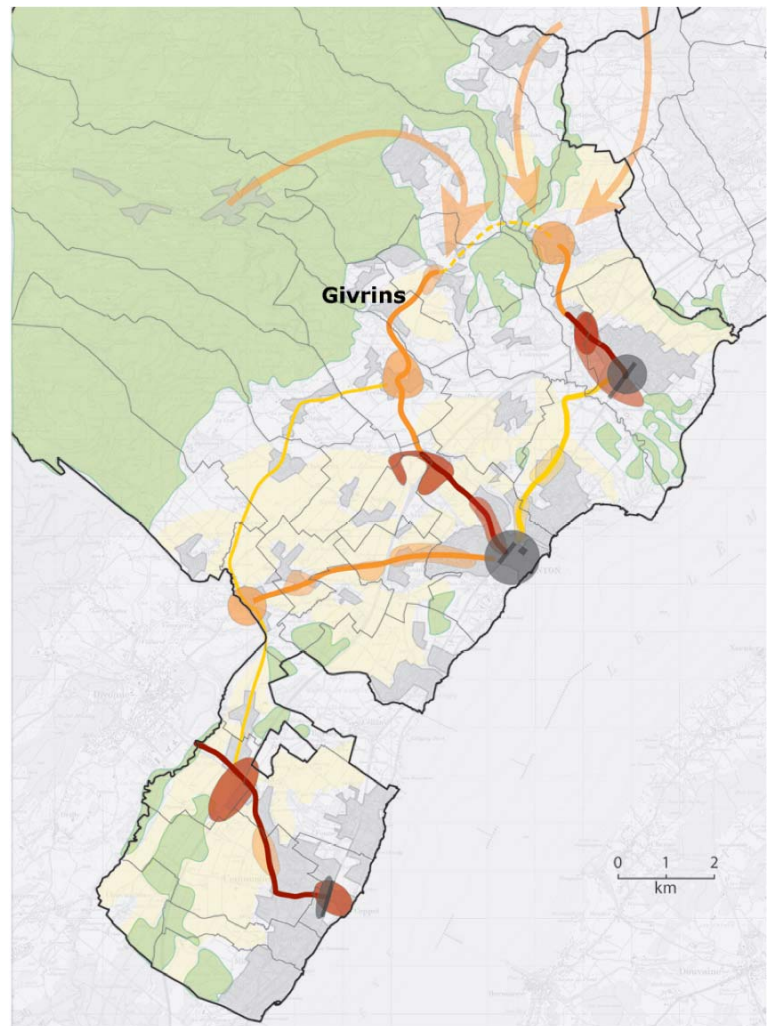
**Documents d'aménagement**

Plan des zones 1980, Aperçu état de l'équipement 2004 (vers. prov.), Plan directeur en cours.



Village bien desservi  
par les transports publics  
(actuellement déjà ou dans le futur),  
développement en appui des pôles fédérateurs

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Givrans concerné en P3 (prolongation de l'axe prioritaire NStCM de L'Asse à Genolier, Givrans entre Trélex, aire principale de développement, et Genolier, aire secondaire de développement)

### **Développement**

Coordonner les activités et les équipements avec Trélex et Genolier. Augmentation de la densité et développement des réserves situées uniquement dans un rayon de 500 m autour de la gare.

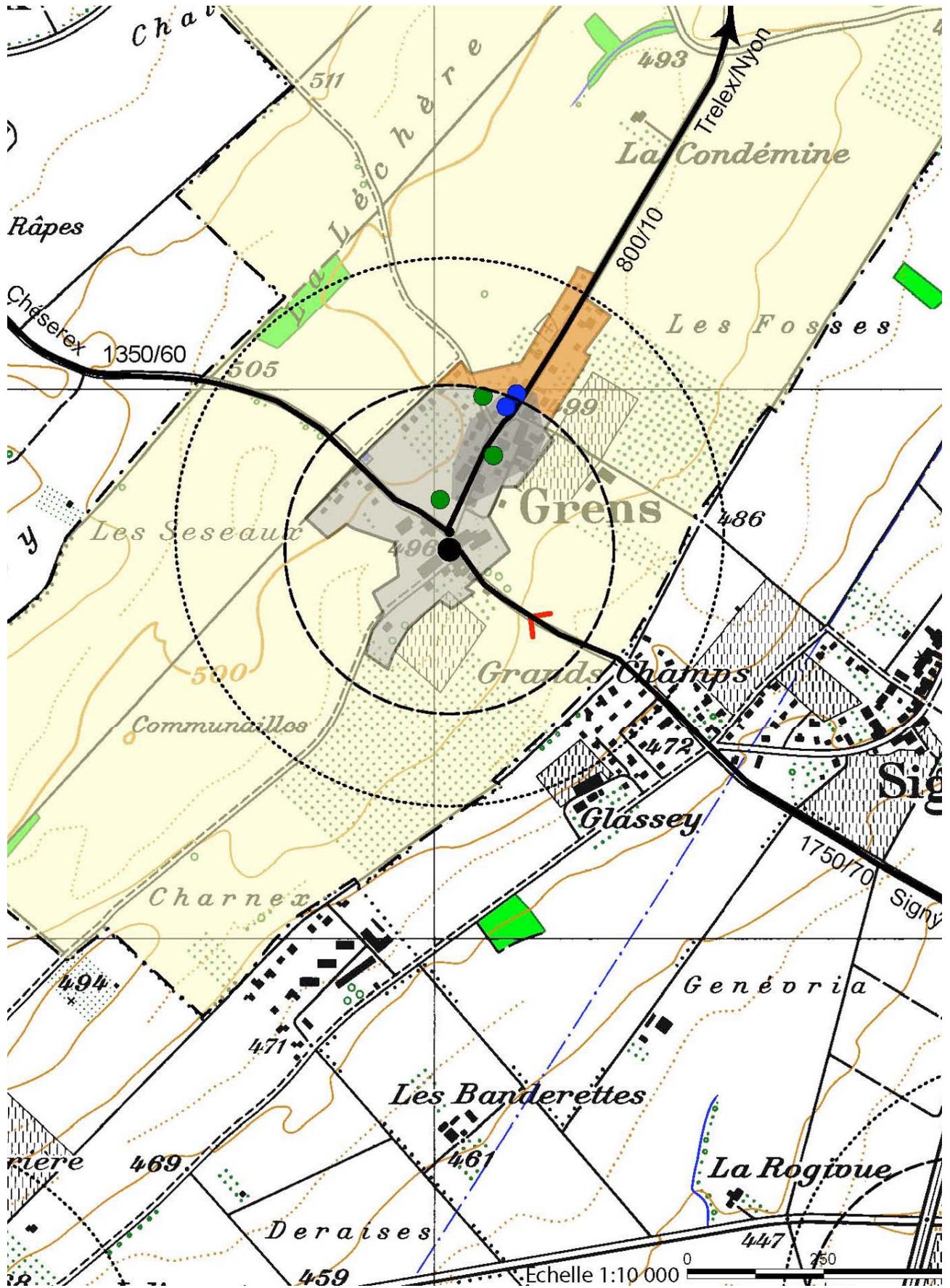
### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), ensemble du village en zone 30, zone de rencontre (20) entre gare et collège.

Créer liaison pour piétons et cyclistes entre secteur de villas des hauts et halte NStCM de Sus-Châtel, sur la commune de Genolier (pratiquement à l'horizontale). En vue de P3, favoriser liaisons à vélo avec Trélex et Genolier.



# Grens



- arrêt train / bus
- cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
- ligne de chemin de fer
- trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
- pentes 3-5 / 5-10 / >10%

- limite de la zone à bâtir
- z. à bâtir + z. centre dans/hors
- cercle autour arrêts TP
- centre du village
- cercle de 500 m autour du centre
- z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

- commerce
- équipement public
- équipement de loisirs
- déchetterie
- église
- territoire communal

**Petit village agricole et viticole****316 habitants / 69 emplois (26 / 32 / 11)**

157 actifs , dont 27 % travaillent dans la commune  
 50 écoliers et jeunes en formation, dont 4% dans la commune même

Surface territoire communal : 254 ha / Surface zone à bâtir : 11.5 ha  
 DHN 21.4 / 467.5 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 1.7 ha (env. 136 hab/empl).  
 Zones intermédiaires : 0 ha

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Petit village à structure compacte, développements prévus (extension du village, plans spéciaux) en lien direct avec la structure existante.

**Topographie**

Tout le secteur en pente faible (village même et liaisons avec les villages voisins). Village en situation balcon.

**Equipements et services**

Administration communale, collège au centre du village (une classe primaire, *secondaire à Borex-Crassier*). Cabinet de logopédie au village, fitness, salon de coiffure. Terrains de foot, basket et pétanque dans le village. Petit théâtre.

Hôtel et café-restaurant du Moulin le long de la rte Blanche.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Caractère villageois bien présent, rue du village espace mixte. Aménagement espace de place vers administration communale. Marquage entrées du village sur la route cantonale (rétrécissements latéraux).

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-Gingins), arrêt au croisement. Environ un bus par heure en semaine, dès 6h, cadence doublée en début de matinée et en fin de journée. Dernier bus depuis Nyon dp 23h14 en semaine, 0h40 le week-end. Le dimanche quatre bus au total dans chaque sens. (*Grens-Nyon : 13 mn, Genève 33 mn, Lausanne 44 mn*)

**Vélo**

Pas d'aménagements spécifiques. Distance à Nyon 4 km, petites routes par L'Asse, Signy-Centre à 2 km.

**Appréciation / mobilité douce**

*Mixité de l'usage de la rue correspond au caractère du village. Problème de vitesse des véhicules sur les deux routes traversant le village ?*

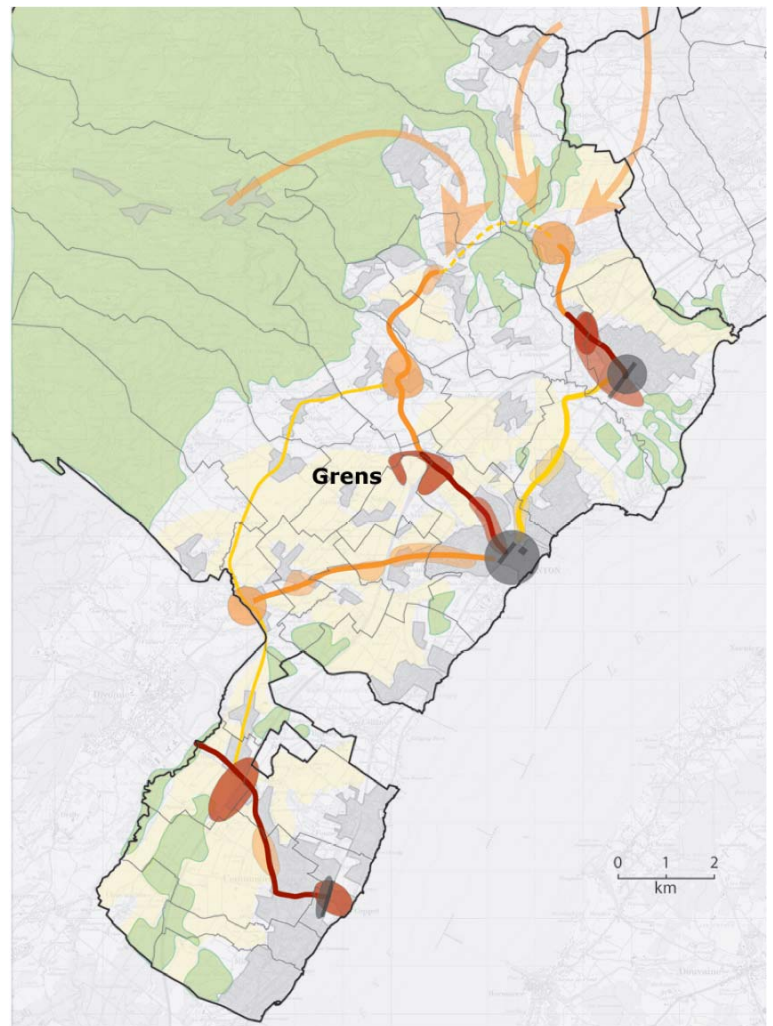
**Documents d'aménagement**

Plan des zones 1981, Aperçu état de l'équipement 2003. *Pas de plan directeur (moins de 1000 hab).*



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

A l'échelle régionale, Grens concerné indirectement seulement par les développements prévus.

### **Développement**

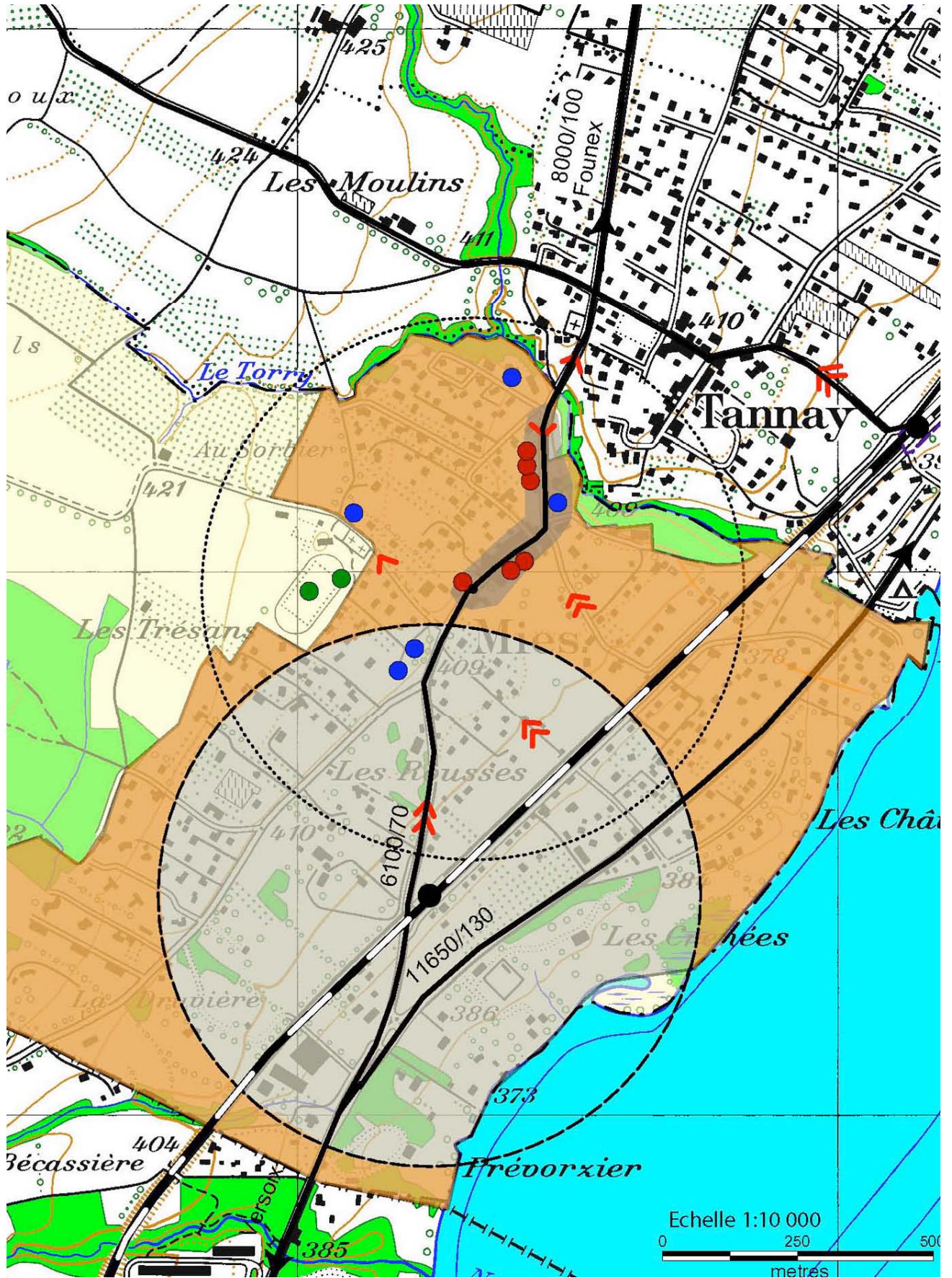
Confirmer une volonté de développement mesuré, limité à un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant. Affirmer la qualité harmonieuse du site.

### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), tout le village en zone 30. Aménagement arrêt de bus.

Valoriser itinéraire(s) vélo vers Nyon (centre, gare) et vers Signy-Centre, éventuellement rabattement sur gare de Trélex (2.5 km, à l'horizontale, par petites routes).

# Mies



- |  |   |                         |
|--|---|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | ▭ limite de la zone à bâtir                 | ● commerce              |
| ▭ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | z. à bâtir + z. centre dans/hors            | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | ▭ cercle autour arrêts TP                   | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ▭ centre du village                         | ★ déchetterie           |
| ↔↔↔ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | ⊘ cercle de 500 m autour du centre          | ⊙ église                |
|  | ▭ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.) | ▭ territoire communal   |

## Village et aire résidentielle lémanique, reliés à Genève

**1499 habitants / 492 emplois (19 / 38 / 435)**

756 actifs, dont 17 % travaillent dans la commune

256 écoliers et jeunes en formation, dont 18.9 % dans la commune même

Surface territoire communal : 347 ha / Surface zone à bâtir : 99 ha\*  
DHN 19.5 / 512.3 m2 par hab/empl.

Réserve zones à bâtir : 20.5 ha (env. 1640 hab/empl).

Zones intermédiaires : 0 ha

\* zones intermédiaires non comprises

## SITUATION EXISTANTE

**Structure du village**

Petit noyau ancien le long de la route cantonale, en situation de balcon. Très large développement de constructions de faible densité (urbanisation pratiquement continue dans ce secteur de Terre-Sainte, pour Mies avec Tannay, Commugny et Versoix), secteur plus dense autour du noyau ancien. Zones et secteurs d'activités entre voies CFF et rte Suisse.

**Topographie**

Pentes moyennes pratiquement sur l'ensemble du territoire bâti (sauf deux grandes voies longitudinales : rte Suisse et voie parallèle Mies-hauts de Versoix).

**Equipements et services**

Trois pôles, dont deux proches l'un de l'autre. Ancien village : petite épicerie, deux cafés-restaurants, banque, poste. Nouveau complexe en entrée côté Tannay : boulangerie/tea-room, boucherie, pharmacie et deux commerces spécialisés. Administration communale et CMS distants côté Versoix, en contrebas du centre sportif et du collège (6 classes primaire, *secondaire à Coppet*)

Echelle régionale : CMS de Terre-Sainte, Conservatoire de musique, club de polo. Plage (buvette) et camping en limite avec Tannay.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Rehaussements aux deux carrefours principaux de traversée de localité, quelques rehaussements sur route longitudinale du haut. Aménagement d'un cheminement piéton séparé sur la rue d'accès au collège et au centre sportif

**Desserte transports publics**

Gare CFF, relativement décentrée côté Versoix. Un train par heure de 5h30 à 24h tous les jours, cadence renforcée à la demi-heure en semaine jusqu'à 20h. Dernier train au dp de Genève à 24h en semaine, 1h20 le week-end. (*Mies-Genève 20 mn, Mies-Lausanne 53 mn avec changement à Coppet*).

**Vélo**

Itinéraire Suisse à vélo n°1 transite par Mies (route longitudinale du haut). Abri vélos vers le collège, supports pour vélo à la gare. Distances appropriées pour le vélo pour déplacements internes longitudinaux, pentes dissuasives pour une partie des usagers potentiels. Double bande cyclable sur la rte Suisse (pratiquement continue de Mies à Nyon, sauf un tronçon sur territoire de Founex).

**Appréciation / mobilité douce**

*Système de desserte en « arête de poisson » (obligation de passer par les voiries longitudinales, avec volumes de trafic relativement importants), espaces piétons peu généreux et distances pas favorables aux déplacements à pied (mieux adaptées au vélo). Manque liaison longitudinale au-dessus de la voie CFF pour accès pratique à la gare. Prédominance de l'aspect routier des voiries principales, même en traversée de localité.*

**A SIGNALER**

Proximité géographique avec Tannay, quelques équipements en limite (EMS, poste, camping et port, déchetterie).

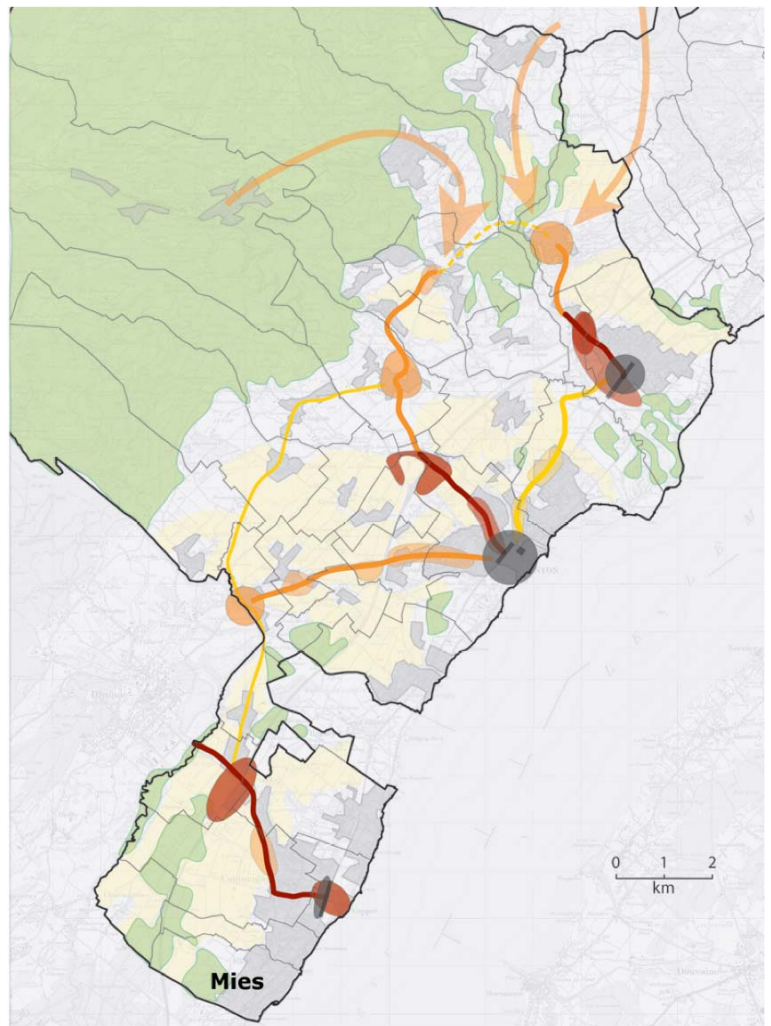
**Documents d'aménagement**

Plan gestion des zones 1998, Aperçu état de l'équipement 2000, Plan directeur 2000.



Village bien desservi  
par les transports publics  
(actuellement déjà ou dans le futur),  
développement en appui des pôles fédérateurs

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Mies en marge des axes prioritaires et aires de développement projetés. En relation directe avec les aires résidentielles de Genève.

### **Développement**

En relation avec le développement des transports publics vers Genève, densifier harmonieusement les secteurs proches des arrêts de transport public.

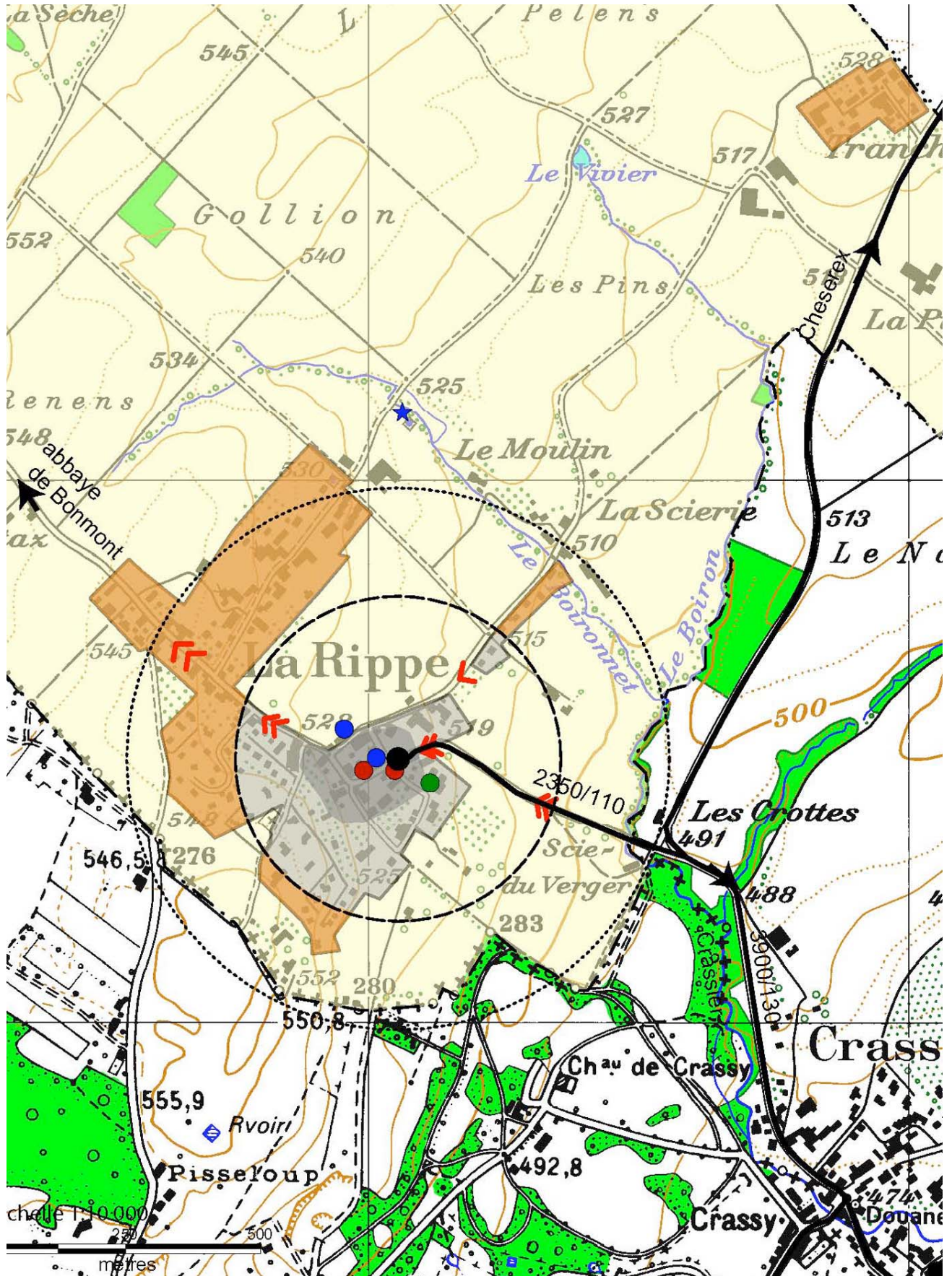
### **Suggestions mobilité douce**

Améliorer qualité de la traversée de localité (entre CMS et pôle de commerces en entrée côté Tannay, voire tronçon entre CMS et gare), mettre en valeur le secteur du centre. Créer liaison longitudinale à pied et à vélo au-dessus des voies CFF pour accès à la gare, et liaison longitudinale pour les hauts par le centre sportif et le collège. Supports vélos vers les commerces.

Améliorer liaison directe à pied et à vélo entre Mies et Tannay, maillon manquant pour itinéraire Suisse à vélo et accès au collège secondaire de Coppet (à 3 km / 12-15 mn par itinéraire direct) : passerelle au-dessus du Torry au droit du sentier piéton et pont existant ??



# **La Rippe**



- |  |  |  |                                  |  |                       |
|--|--|--|----------------------------------|--|-----------------------|
|  | arrêt train / bus  |  | limite de la zone à bâtir        |  | commerce              |
|  | cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                |  | z. à bâtir + z. centre dans/hors |  | équipement public     |
|  | ligne de chemin de fer                                     |  | cercle autour arrêts TP          |  | équipement de loisirs |
|  | trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) |  | centre du village                |  | déchetterie           |
|  | pentés 3-5 / 5-10 / >10%                                   |  | cercle de 500 m autour du centre |  | église                |
|  |  |  |                                  |  | territoire communal   |
|  |  |  |                                  |  |                       |

**Village agricole et résidentiel****1010 habitants / 113 emplois (50 / 24 / 39)**

553 actifs, dont 18 % travaillent dans la commune

181 écoliers et jeunes en formation, dont 14 % dans la commune même

Surface territoire communal : 1661 ha / Surface zone à bâtir : 32.1 ha\*  
DHN 19.0 / 525.4 m2 par hab/empl.

Réserve zones à bâtir : 2.63 ha (env. 210 hab/empl).

Zones intermédiaires : 1.14 ha (env. 91 hab/empl).

\* zones intermédiaires et « autres zones » (La Rippe : 6.02 ha) non comprises

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Développement du village ancien en U, petites zones de villas greffées sur le noyau ancien. Hameau de Tranchepied (domaine agricole et constructions de moyenne densité) détaché du village sur la route de Chéserex. Zone de loisirs et détente (camping) dans les hauts, en lisière de la forêt.

**Topographie**

Pentes moyennes sur l'axe Crassier Bonmont, dès la bifurcation de Chéserex, pentes faibles dans le centre du village et sur les deux branches parallèles aux courbes de niveau.

**Equipements et services**

Auberge communale, petite épicerie. Administration communale, deux bâtiments scolaires (2 classes primaire, secondaire à Borex-Crassier). Petite place de jeux. Tous équipements dans le centre.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Réaménagement espace central vers arrêt de bus et place de jeux.

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), arrêt au centre du village (abri, banc). Environ un bus par heure, pas tout à fait cadencé, en semaine de 6h à 22h, cadence un peu renforcée en début de matinée et fin de journée. Liaisons plus intéressantes sur Nyon. Dernier bus au départ de Nyon 23h40 en semaine, 0h40 le week-end, au départ de Coppet 21h30 en semaine. (La Rippe-Nyon-gare : 18 mn, La Rippe-Coppet 27 mn, La Rippe-Genève 41 mn par Coppet, 35 mn par Nyon, La Rippe-Lausanne 45 mn).

**Vélo**

Entre Crassier et La Rippe pente dissuasive pour une partie des usagers potentiels, mais liaison utile par petite route avec hameau de Tranchepied, itinéraire possible pour rejoindre le collège de Borex-Crassier avec moins de pente et moins de circulation.

**Appréciation / mobilité douce***Caractère villageois bien présent, rues dépourvues de trottoirs sauf rue « principale », peu d'aménagements spécifiques mais n'apparaît pas nécessaire.***A SIGNALER**

Un des accès à l'abbaye de Bonmont par La Rippe.

Collaboration intercommunale de La Rippe avec Crassier et Borex.

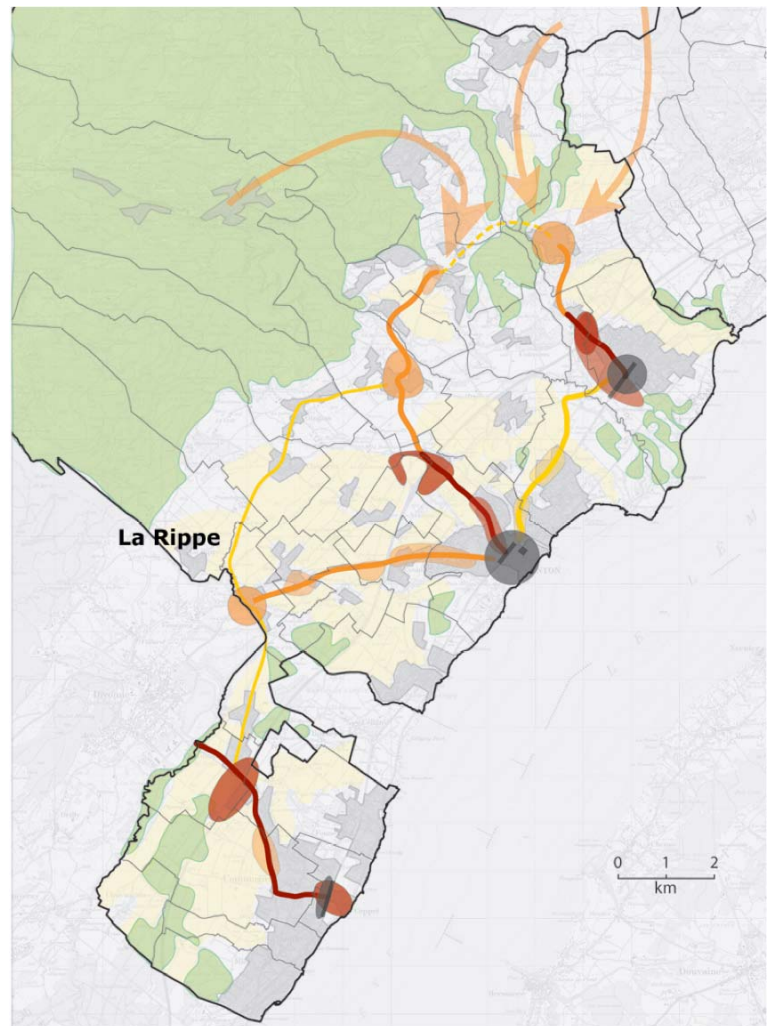
**Documents d'aménagement**

PGA 2002, Aperçu état de l'équipement 2003, Plan directeur en cours.



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

La Rippe concerné indirectement en tant que territoire riverain en P3 (axe prioritaire Nyon-Crassier, aire principale de développement à Crassier) et en P4 (axe prioritaire Pied du Jura).

### **Développement**

Confirmer une volonté de développement mesuré, limité à un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant. Affirmer la qualité harmonieuse du site.

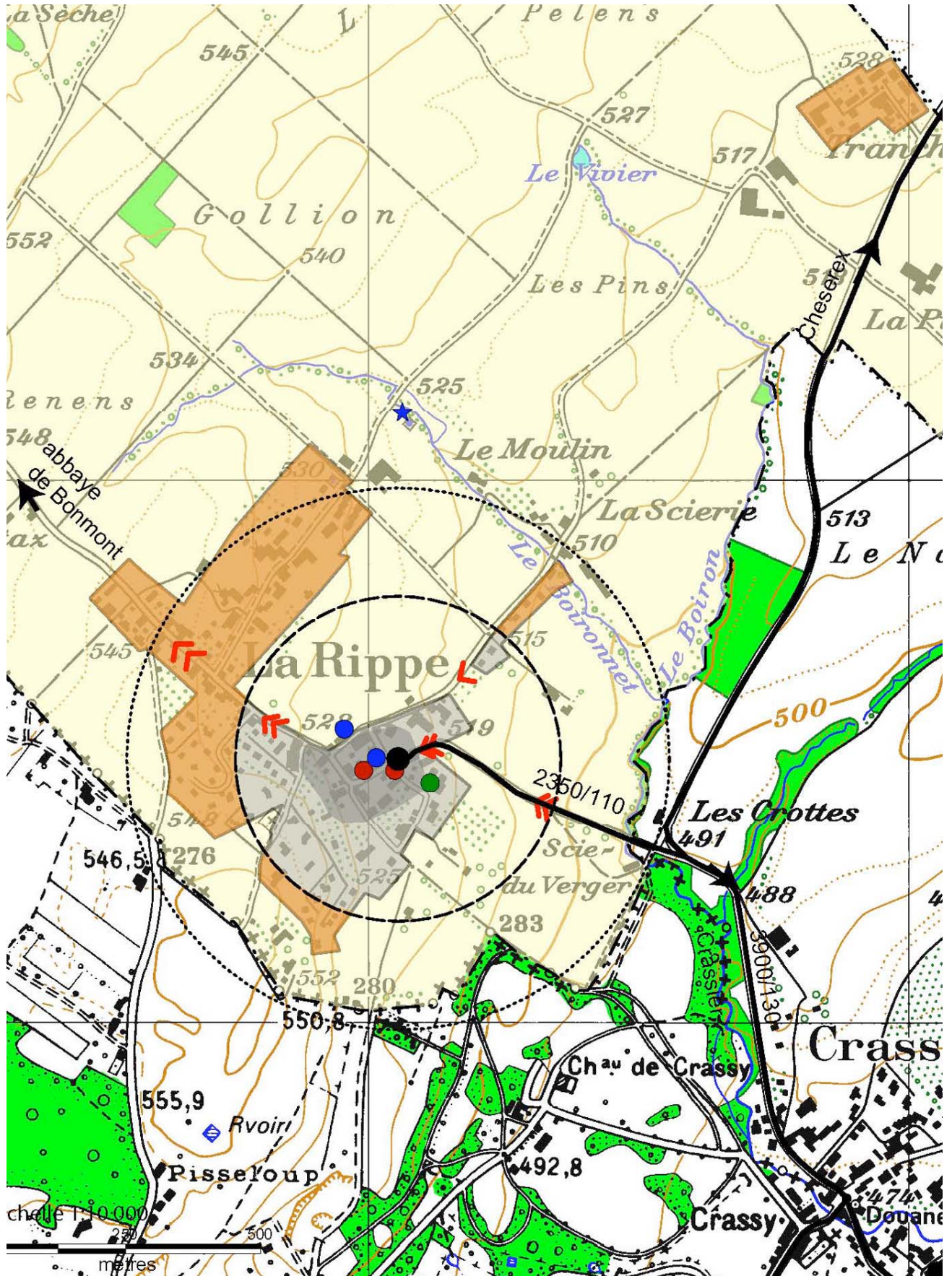
### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), ensemble du village en zone 30 ?

Valoriser itinéraire(s) vélo pour écoliers entre La Rippe et hameau de Tranchepied, voire La Rippe et le collège de Borex-Crassier par Tranchepied. Supports vélo vers le collège.

Rabattement de La Rippe sur Crassier en P3 pour les pendulaires.

# **La Rippe**



- |  |  |  |                                  |  |                       |
|--|--|--|----------------------------------|--|-----------------------|
|  | arrêt train / bus  |  | limite de la zone à bâtir        |  | commerce              |
|  | cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                |  | z. à bâtir + z. centre dans/hors |  | équipement public     |
|  | ligne de chemin de fer                                     |  | cercle autour arrêts TP          |  | équipement de loisirs |
|  | trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) |  | centre du village                |  | déchetterie           |
|  | pentcs 3-5 / 5-10 / >10%                                   |  | cercle de 500 m autour du centre |  | église                |
|  |  |  |                                  |  | territoire communal   |
|  |  |  |                                  |  |                       |

**Village agricole et résidentiel****1010 habitants / 113 emplois (50 / 24 / 39)**

553 actifs, dont 18 % travaillent dans la commune

181 écoliers et jeunes en formation, dont 14 % dans la commune même

Surface territoire communal : 1661 ha / Surface zone à bâtir : 32.1 ha\*  
DHN 19.0 / 525.4 m2 par hab/empl.

Réserve zones à bâtir : 2.63 ha (env. 210 hab/empl).

Zones intermédiaires : 1.14 ha (env. 91 hab/empl).

\* zones intermédiaires et « autres zones » (La Rippe : 6.02 ha) non comprises

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Développement du village ancien en U, petites zones de villas greffées sur le noyau ancien. Hameau de Tranchepied (domaine agricole et constructions de moyenne densité) détaché du village sur la route de Chésereux. Zone de loisirs et détente (camping) dans les hauts, en lisière de la forêt.

**Topographie**

Pentes moyennes sur l'axe Crassier Bonmont, dès la bifurcation de Chésereux, pentes faibles dans le centre du village et sur les deux branches parallèles aux courbes de niveau.

**Equipements et services**

Auberge communale, petite épicerie. Administration communale, deux bâtiments scolaires (2 classes primaire, secondaire à Borex-Crassier). Petite place de jeux. Tous équipements dans le centre.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Réaménagement espace central vers arrêt de bus et place de jeux.

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-La Rippe-Divonne-Coppet), arrêt au centre du village (abri, banc). Environ un bus par heure, pas tout à fait cadencé, en semaine de 6h à 22h, cadence un peu renforcée en début de matinée et fin de journée. Liaisons plus intéressantes sur Nyon. Dernier bus au départ de Nyon 23h40 en semaine, 0h40 le week-end, au départ de Coppet 21h30 en semaine. (La Rippe-Nyon-gare : 18 mn, La Rippe-Coppet 27 mn, La Rippe-Genève 41 mn par Coppet, 35 mn par Nyon, La Rippe-Lausanne 45 mn).

**Vélo**

Entre Crassier et La Rippe pente dissuasive pour une partie des usagers potentiels, mais liaison utile par petite route avec hameau de Tranchepied, itinéraire possible pour rejoindre le collège de Borex-Crassier avec moins de pente et moins de circulation.

**Appréciation / mobilité douce***Caractère villageois bien présent, rues dépourvues de trottoirs sauf rue « principale », peu d'aménagements spécifiques mais n'apparaît pas nécessaire.***A SIGNALER**

Un des accès à l'abbaye de Bonmont par La Rippe.

Collaboration intercommunale de La Rippe avec Crassier et Borex.

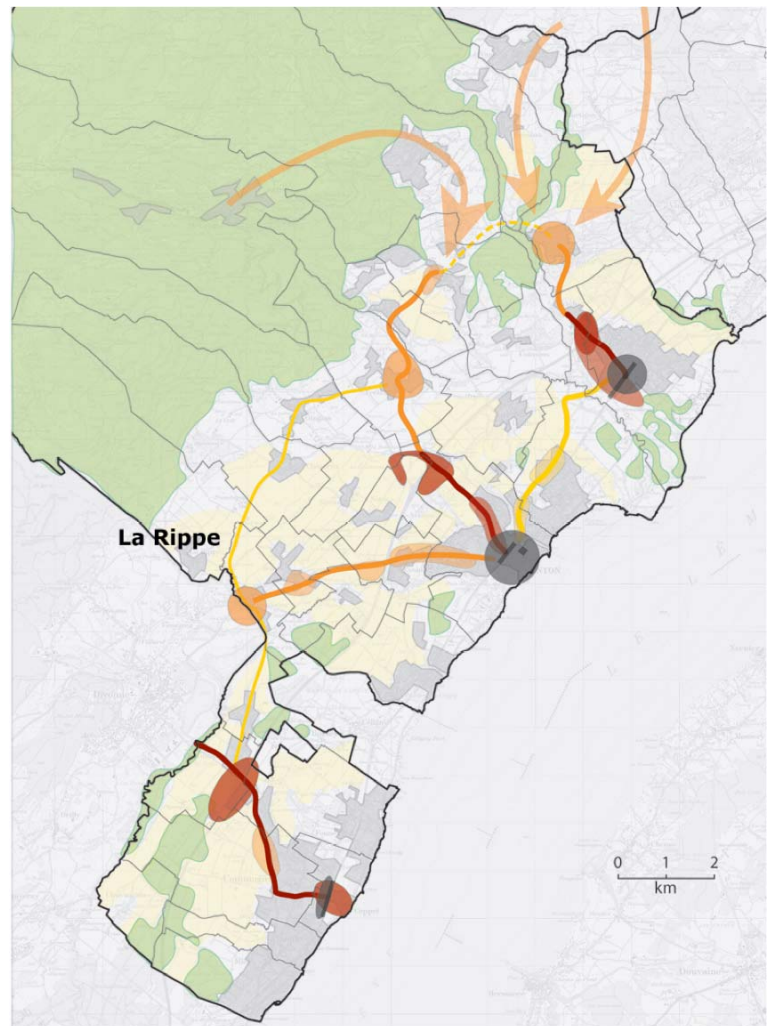
**Documents d'aménagement**

PGA 2002, Aperçu état de l'équipement 2003, Plan directeur en cours.



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

La Rippe concerné indirectement en tant que territoire riverain en P3 (axe prioritaire Nyon-Crassier, aire principale de développement à Crassier) et en P4 (axe prioritaire Pied du Jura).

### **Développement**

Confirmer une volonté de développement mesuré, limité à un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant. Affirmer la qualité harmonieuse du site.

### **Suggestions mobilité douce**

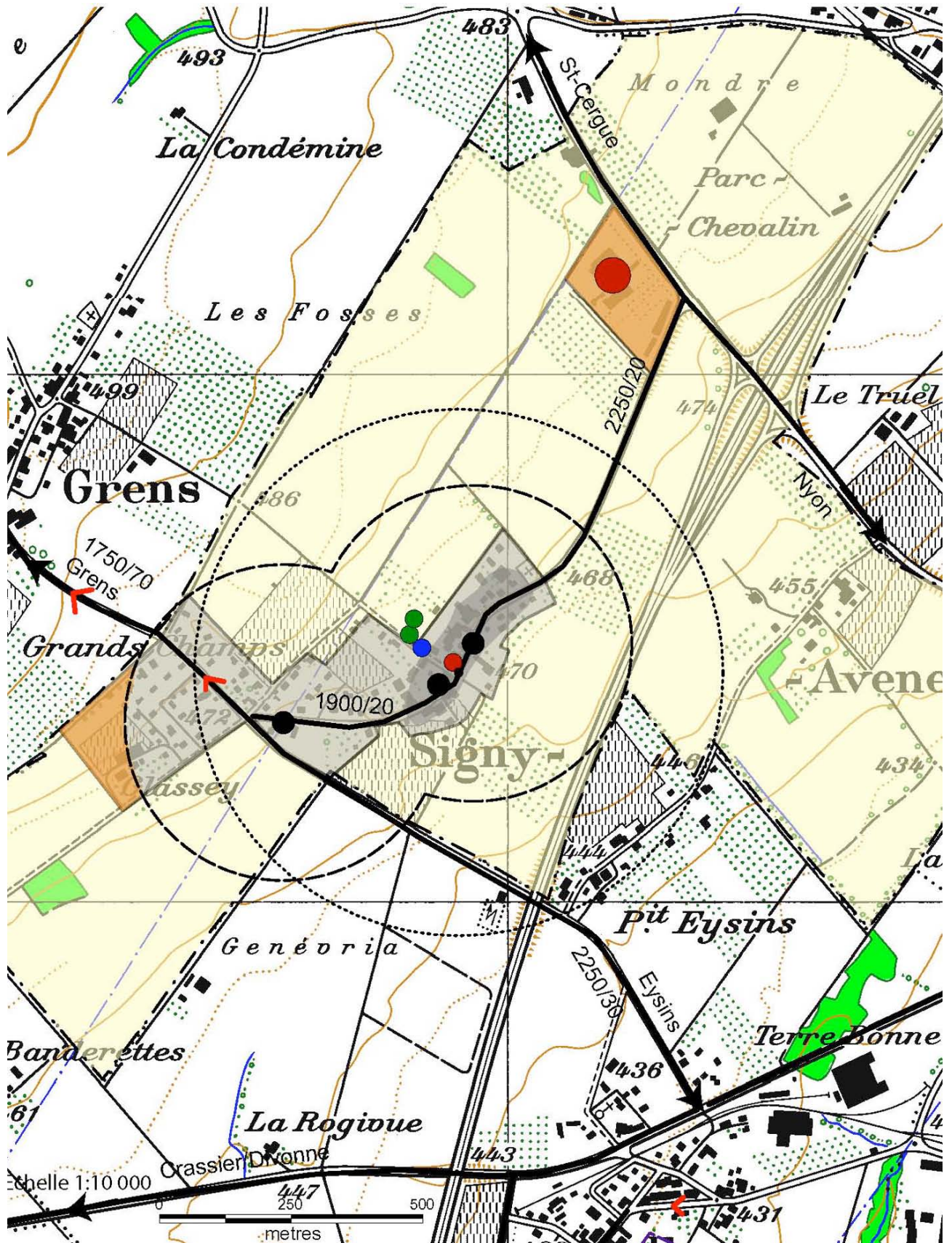
Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), ensemble du village en zone 30 ?

Valoriser itinéraire(s) vélo pour écolies entre La Rippe et hameau de Tranchepied, voire La Rippe et le collège de Borex-Crassier par Tranchepied. Supports vélo vers le collège.

Rabattement de La Rippe sur Crassier en P3 pour les pendulaires.



# **Signy-Avenex**



- |  |   |                         |
|--|---|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | ▭ limite de la zone à bâtir                 | ● commerce              |
| ▭ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ▭ z. à bâtir + z. centre dans/hors          | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | ▭ cercle autour arrêts TP                   | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ▭ centre du village                         | ★ déchetterie           |
| ◀◀◀ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | ▭ cercle de 500 m autour du centre          | ⊙ église                |
|  | ▭ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.) | ▭ territoire communal   |

**Petit village agricole****390 habitants / 554 emplois (47 / 11 / 496)**

225 actifs , dont 19 % travaillent dans la commune  
 51 écoliers et jeunes en formation, dont 3.9% dans la commune même

Surface territoire communal : 193 ha / Surface zone à bâtir : 19.98 ha  
 DHN 24.2 / 413.1 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 3.99 ha (env. 319 hab/empl).  
 Zones intermédiaires : 0 ha

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Deux entités distinctes géographiquement : village de Signy et Avenex (domaine agricole, zone agricole protégée).

Signy : petit village rue à structure compacte, nouvelles constructions moyenne à forte densité dans le périmètre de la zone de village en lien avec la structure existante. Zones de villas en prolongement vers l'ouest, à cheval sur la rte de Grens.

**Topographie**

Tout le secteur en pente faible (village même et liaisons avec les villages voisins). Village en situation balcon.

**Equipements et services**

Administration communale, un café-restaurant (relais office du tourisme). Centre commercial Signy-Centre à 1 km le long de la rte Blanche (pratiquement commerce de proximité !). Terrain de jeux et sports au-dessus du village (derrière administration communale). Pas de collège sur place (*secondaire à Borex-Crassier, et primaire ?*)

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Réaménagement complet de la traversée du village, aménagement espace à la hauteur de l'auberge communale (place avec stationnement), giratoire sur la rte Eysins-Grens. Petite zone 30 à l'arrière du village (administration communale, terrain de jeux, partie zone de villas), deux rehaussements sur la rte de Borex, à la hauteur de la zone de villas Glassey.

**Desserte transports publics**

Une ligne de bus (Nyon-Gingins), arrêts dans le village et au carrefour de la rte Eysins-Grens, une heure sur deux environ à Signy-Centre. Environ un bus par heure en semaine, dès 6h, cadence doublée en début de matinée et en fin de journée. Dernier bus depuis Nyon dp 23h14 en semaine, 0h40 le week-end. Le dimanche quatre bus au total dans chaque sens. (*Signy-village-Nyon 19 mn, Genève 31 mn, Lausanne 42 mn*)

**Vélo**

Pas d'aménagements spécifiques. Distance à Nyon 3.5 km, petites routes par L'Asse, Signy-Centre à 1 km.

**Appréciation / mobilité douce**

*Déplacements à pied agréables à l'intérieur de la commune, qualité de l'aménagement. Trottoir étroit vers Glassey. Potentiel vélo à exploiter pour les liaisons régionales.*

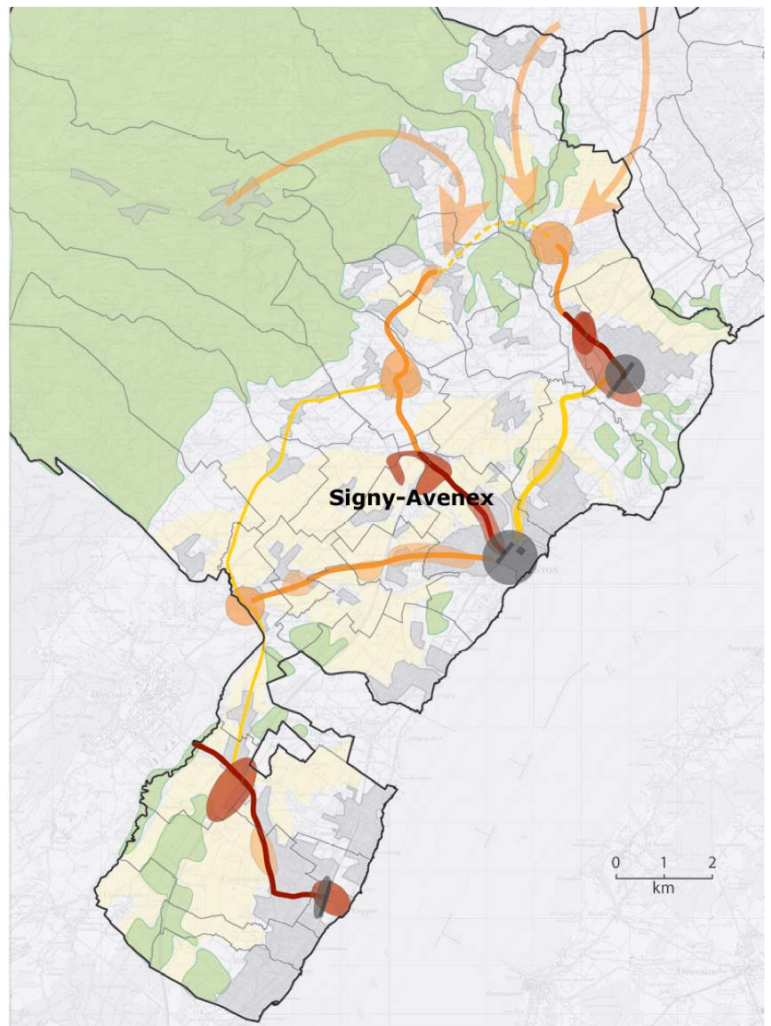
**Documents d'aménagement**

Plan des zones 1978, Aperçu état de l'équipement 2004, Plan directeur en cours.



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :*  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe



## DANS LE FUTUR...

Secteur Signy-Centre directement concerné par le développement en P2 (axe prioritaire NStCM, aire de développement Asse en lien avec Signy).

### **Développement**

Confirmer une volonté de développement mesuré, limité à un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant. Affirmer la qualité harmonieuse du site.

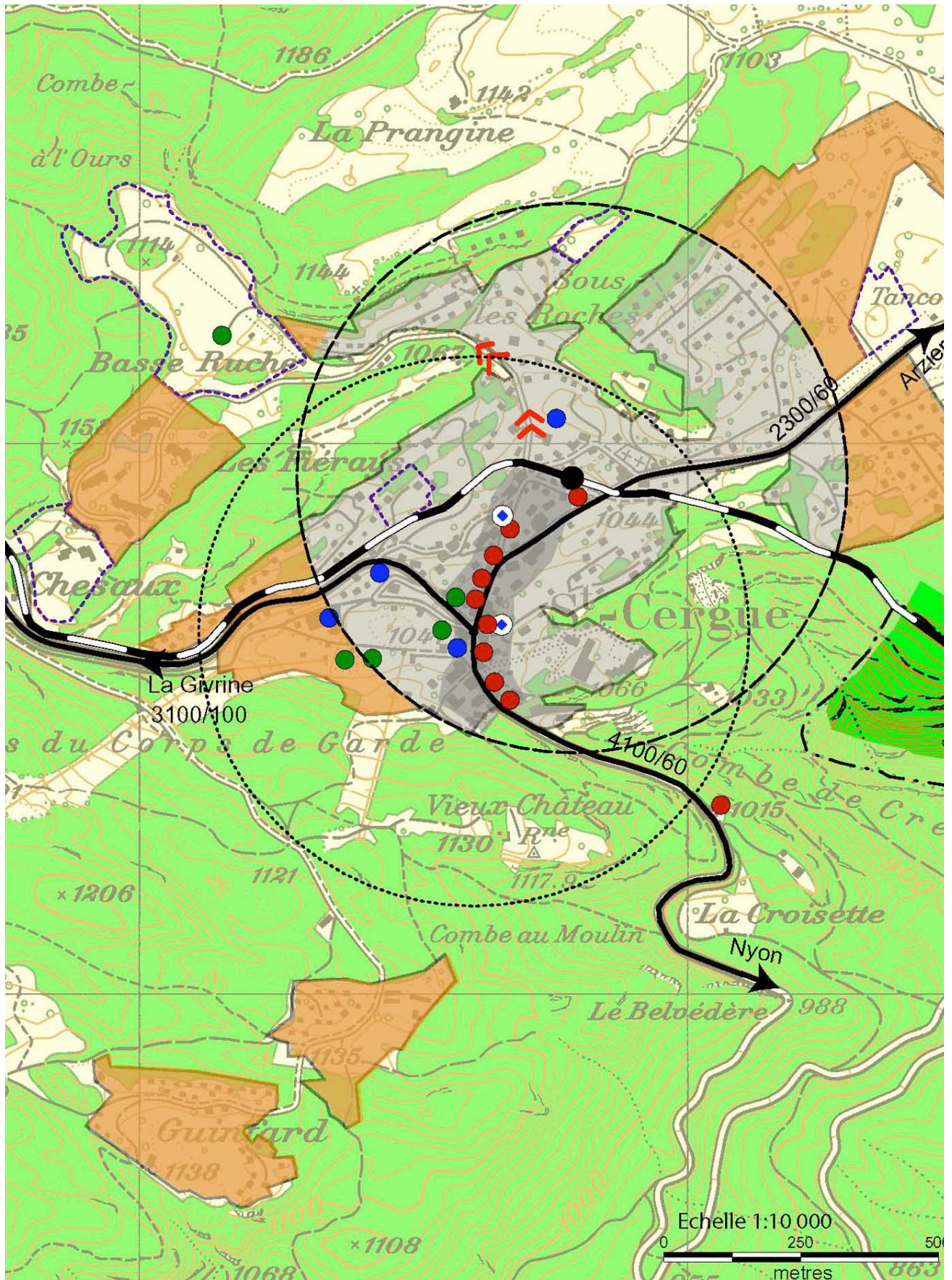
Coordonner les constructions de la zone d'activités avec celles de L'Asse, dans le but de créer n ensemble urbanisé de qualité, contribuant à l'image de marque de la région.

### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), étendre la petite zone 30 à l'ensemble du village.

Valoriser itinéraire(s) vélo vers Nyon (centre, gare) et vers Signy-Centre, éventuellement rabattement sur gares de Trélex ou de l'Asse (2-2.5 km, à l'horizontale, par petites routes).

# **Saint-Cergue**



- |  |   |                         |
|--|---|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | ▭ limite de la zone à bâtir                 | ● commerce              |
| ▭ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ▭ z. à bâtir + z. centre dans/hors          | ● équipement public     |
| ▬ ligne de chemin de fer                                     | ▭ cercle autour arrêts TP                   | ● équipement de loisirs |
| ▬ trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ▭ centre du village                         | ★ déchetterie           |
| ⚡⚡⚡ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | ⊘ cercle de 500 m autour du centre          | ⊕ église                |
|  | ▭ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.) | ▭ territoire communal   |

**Village touristique jurassien, centre régional relais****1601 habitants / 274 emplois (9 / 33 / 232)**

816 actifs, dont 25 % travaillent dans la commune

274 écoliers et jeunes en formation, dont 33.6% dans la commune même

Surface territoire communal : 2426 ha / Surface zone à bâtir : 146.7 ha\*  
DHN 12.7 / 784 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 13.6 ha (env. 1088 hab/empl).

Zones intermédiaires : 6.7 ha (env. 536 hab/empl).

\* zones intermédiaires non comprises

**SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Le tissu bâti ancien de St-Cergue s'étire sur 500 m entre la gare et le haut de la rte de Nyon. Développements nouveaux pour une partie agglomérés à la structure ancienne, plusieurs secteurs détachés (villas et quelques plans de quartier de moyenne densité), surtout à l'est sur la rte d'Arzier et le long de la rte de la Givrine (Chenalettaz, Pralies). Quartier de Cheseaux-Dessus en contre-haut du village. Hameau de La Cure à la frontière (zone chalets). Plusieurs zones d'équipements touristiques, pour l'essentiel hors du village.

**Topographie**

Pentes faibles sur la majeure partie du secteur ancien et sur l'axe de la rte d'Arzier, moyennes à fortes sur les côtés de la vallée et la montée vers la Givrine.

**Equipements et services**

A St-Cergue : plusieurs cafés-restaurants, trois hôtels, magasin d'alimentation et boucherie, deux boulangeries et un tea-room, bazar, quelques commerces spécialisés (surtout sport). Poste. Administration communale, collège primaire (deux bâtiments, sept classes, *secondaire à Genolier*), jardin d'enfants, bibliothèque. Tous équipements dans le centre ou à proximité immédiate.

Office du tourisme, centre culturel et sportif (dans le centre), écoles de ski. Chalets et restaurants d'alpage. Swin golf à Basse-Ruche. Camping à la Chenalettaz. Téléskis (deux petits proches du centre).

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Giratoire (aménagement type provisoire) au carrefour des rtes d'Arzier, de Nyon et de La Givrine.

**Desserte transports publics**

Train NStCM, gare à St-Cergue, arrêts aux Pralies, à la Givrine et à La Cure. St-Cergue : un train par heure de 6h à 23h30, cadence renforcée à la demi-heure en semaine en début de matinée et en fin de journée. Dernier train partant de Nyon à 22h53 en semaine, 0h39 le vendredi et le samedi. Desserte des arrêts jusqu'à La Cure moins régulière. (*St-Cergue-Nyon : 33 mn, St-Cergue-Genève 52 mn, St-Cergue-Lausanne 58 mn*)

**Vélo**

Topographie et distances compatibles avec le vélo à l'interne du village et pour les liaisons avec les zones bâties côté Arzier (accès aux équipements du centre et rabattement sur la gare). Ailleurs plutôt approprié pour les cyclistes sportifs. Pas d'aménagements ou dispositifs spécifiques (bandes cyclables sur les routes d'accès, parcage).

**Appréciation / mobilité douce**

*Tout le secteur du village et de ses abords propice aux déplacements à pied (ou à vélo), mais peu d'attention portée aux aménagements pour piétons et à la mise en valeur des espaces publics (routes en traversée de localité, rues, places). Manque de liaisons avec les secteurs de constructions excentrés.*

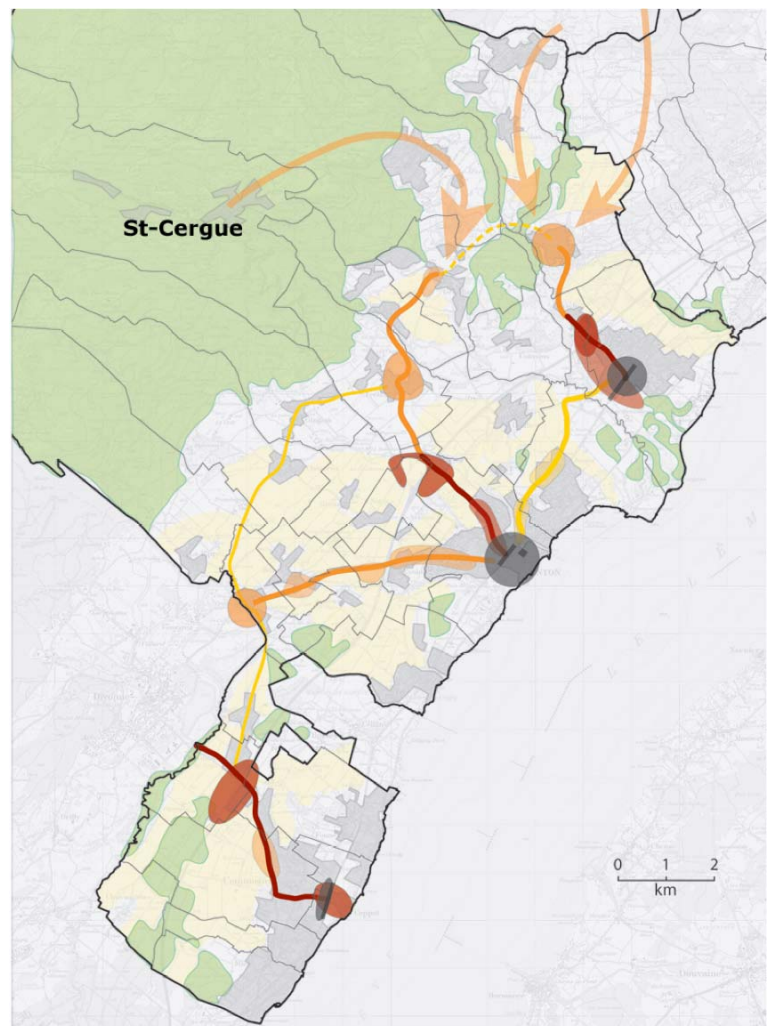
**Documents d'aménagement**

Plan des zones 1992, Plan directeur 1997, Aperçu état de l'équipement 2004.



Pôle fédérateur relais  
lieu de développement de l'habitat  
et des activités

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Saint-Cergue pôle de développement prioritaire (pôle touristique d'importance régionale).

### **Développement**

Confirmer la structure compacte avec utilisation des réserves de zones à bâtir et intermédiaires comprises dans le cercle du 500 m autour des centres (St-Cergue, Pralies, Givrine, Cure). Tendre vers une mixité fonctionnelle (0.5 emploi par habitant) et une diversité sociale en offrant des habitations de typologies variées.

Confirmer la fonction touristique et renforcer l'image à l'échelle supra-régionale.

### **Suggestions mobilité douce**

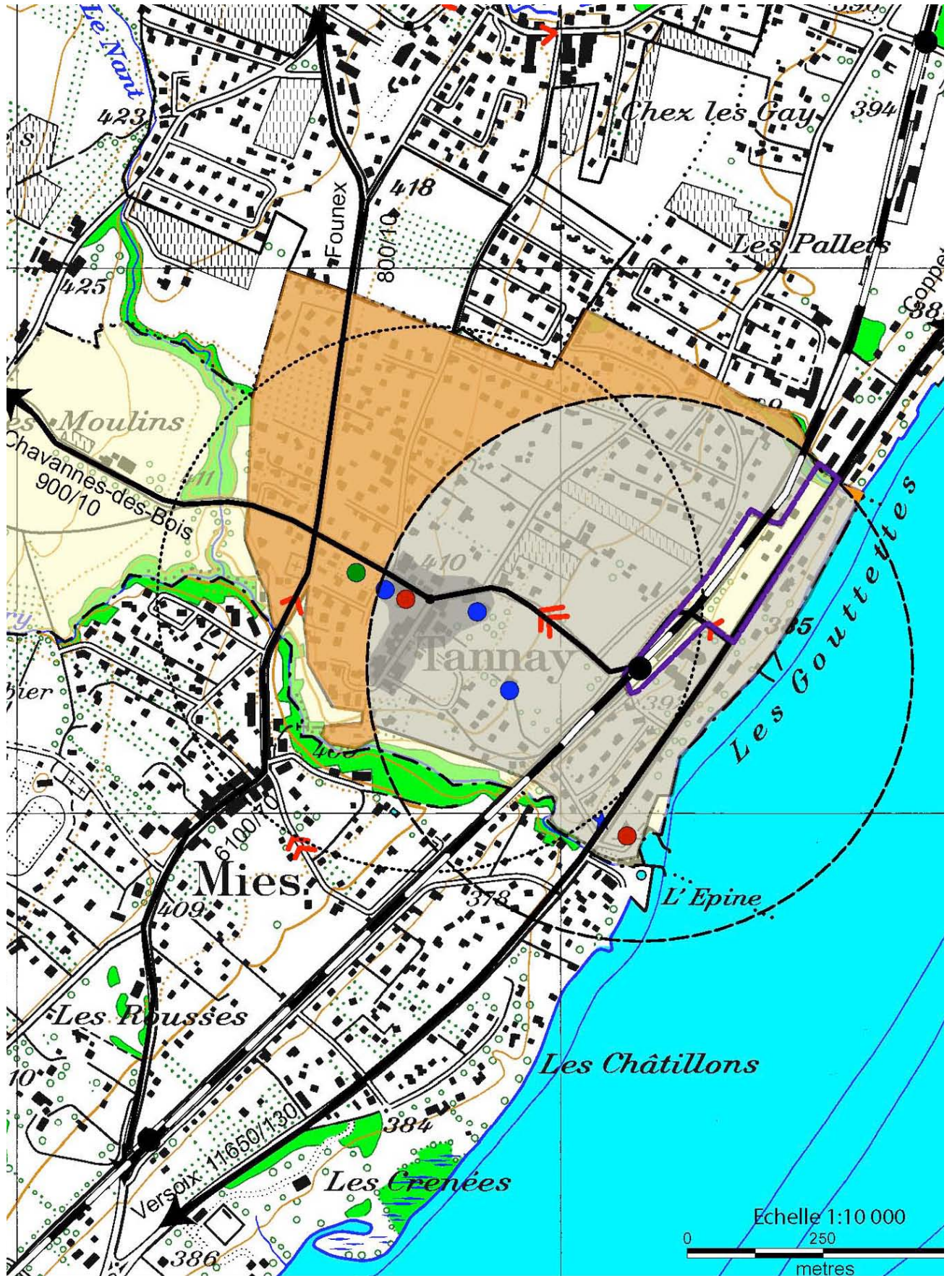
Exploiter possibilités de modération par zones (30,20). Améliorer la sécurité et le confort des aménagements pour les piétons. Mettre en valeur les routes en traversée de localité (rte d'Arzier, rte de Nyon, rue conduisant à la gare) dans le secteur du centre.






Valoriser les déplacements à pied et à vélo à l'interne, et les liaisons à vélo avec les secteurs bâtis excentrés. Supports pour vélos vers les collèges, à la gare, dans le centre vers les commerces.







Tourisme : valoriser les promenades et randonnées à vélo en combinaison avec le train.



# Tannay



-  arrêt train / bus
-  cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
-  ligne de chemin de fer
-  trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
-  pentes 3-5 / 5-10 / >10%

-  limite de la zone à bâtir
-  z. à bâtir + z. centre dans/hors
-  cercle autour arrêts TP
-  centre du village
-  cercle de 500 m autour du centre
-  z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

-  commerce
-  équipement public
-  équipement de loisirs
-  déchetterie
-  église
-  territoire communal

## Village et aire résidentielle lémanique, relié à Genève

**1227 habitants / 91 emplois (13 / 26 / 52)**

613 actifs, dont 9 % travaillent dans la commune

227 écoliers et jeunes en formation, dont 13.2 % dans la commune même

Surface territoire communal : 180 ha

DHN 21.6 / 462.8 m2 SHI par hab/empl.

Zones intermédiaires : 2 ha (ARN)

*Pas d'aperçu de l'état d'équipement (en cours).***SITUATION EXISTANTE****Structure du village**

Petit noyau villageois ancien, développement presque exclusivement zones de faible densité, groupées autour du noyau ancien (presque toute la zone bâtie comprise dans un rayon de 500 m autour du centre). Urbanisation pratiquement continue dans ce secteur de Terre-Sainte, pour Tannay avec Commugny et Coppet (avec Mies effet de coupure de la rivière).

**Topographie**

Pratiquement plane sur la plus grande partie du territoire bâti, sauf secteur entre village et voies ferrées.

**Equipements et services**

Un café-restaurant. Administration communale, collège (3 classes primaire, *secondaire à Coppet*). Poste de Mies-Tannay à Mies. Salle communale, terrain de foot, place de jeux (dans parc en dessous du collège). Tous équipements dans le centre (yc déchetterie), collège entre village et gare. (Petit centre commercial dans le bâtiment communal, fermé.) Camping, plage (buvette) en limite de la commune de Mies.

**Aménagements des espaces publics, modération du trafic**

Petite place dans le centre, vers le café-restaurant, giratoire au carrefour sur la route cantonale.

**Desserte transports publics**

Gare CFF, en contrebas du village. Un train par heure de 5h30 à 24h tous les jours, cadence renforcée à la demi-heure en semaine jusqu'à 20h. Dernier train au dp de Genève à 24h en semaine, 1h20 le week-end. (*Tannay-Genève 22 mn, Lausanne 51 mn avec changement à Coppet*).

**Vélo**

Itinéraire Suisse à vélo n°1 passe par le centre de Tannay. Topographie et voiries essentiellement de desserte se prêtent bien à l'usage du vélo. Collège de Coppet à 2 km par route de Founex (bande cyclable, Itinéraire Suisse à vélo). (Double bande cyclable sur la route Suisse, continue de Mies à Nyon, sauf un court tronçon sur le territoire de Founex.)

**Appréciation / mobilité douce**

*Relative compacité et volumes de trafic modestes sur la plus grande partie des rues et chemins, bonnes conditions pour piétons et cyclistes. Agrément de l'espace en général. Quartiers de villas de l'autre côté de la route cantonale sans véritable lien avec le centre, parcours peu agréable à pied. Quartier sous gare, liaison par le passage sous-voies de la gare.*

**A SIGNALER**

Proximité géographique avec Mies, quelques équipements en limite (EMS et poste à Mies, camping, plage et port, déchetterie).

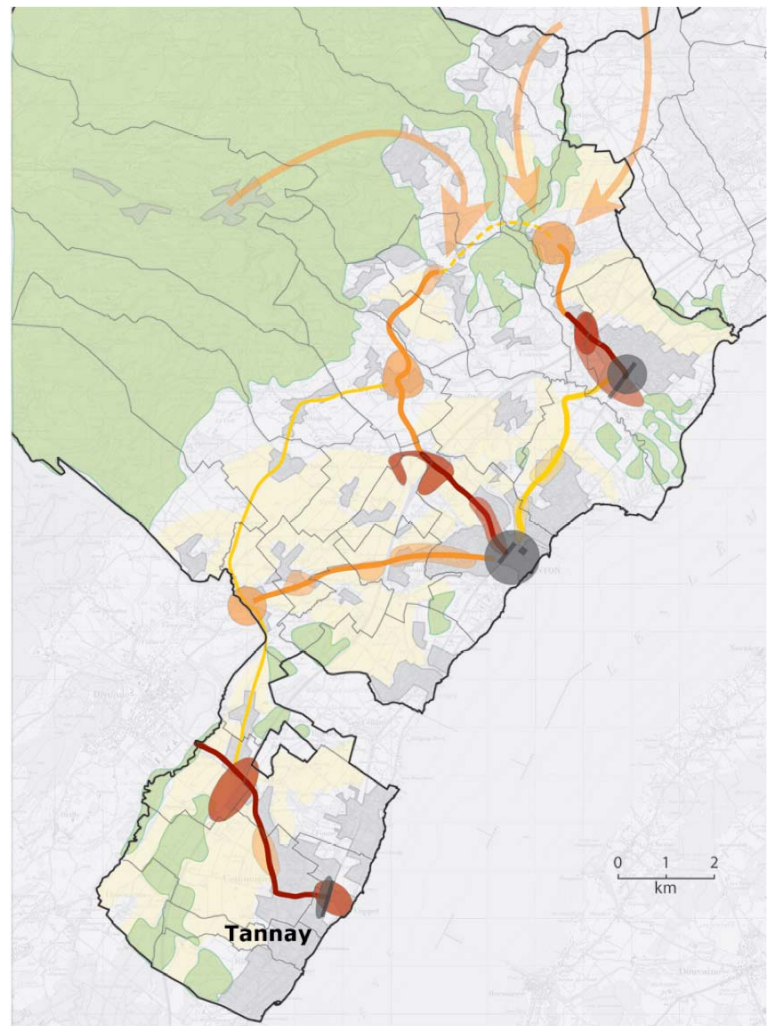
**Documents d'aménagement**

Plan des zones 1981, Aperçu état de l'équipement en cours, Plan directeur 2005.



Village bien desservi  
par les transports publics  
(actuellement déjà ou dans le futur),  
développement en appui des pôles fédérateurs

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Tannay concerné de manière indirecte à tous les degrés de priorité, en tant que territoire riverain de Coppet (P1, gare de Coppet cœur de développement), de Commugny (P2 : Coppet-Divonne axe prioritaire, Coppet et Chavannes-de-Bogis aires principales de développement, et P3 : aire secondaire de développement le long de l'axe sur territoire de Commugny et P4 : axe prioritaire Pied du Jura). En relation forte avec les aires résidentielles de Genève.

### Développement

En relation avec le développement des transports publics vers Genève, densifier harmonieusement les secteurs proches des arrêts de transport public.

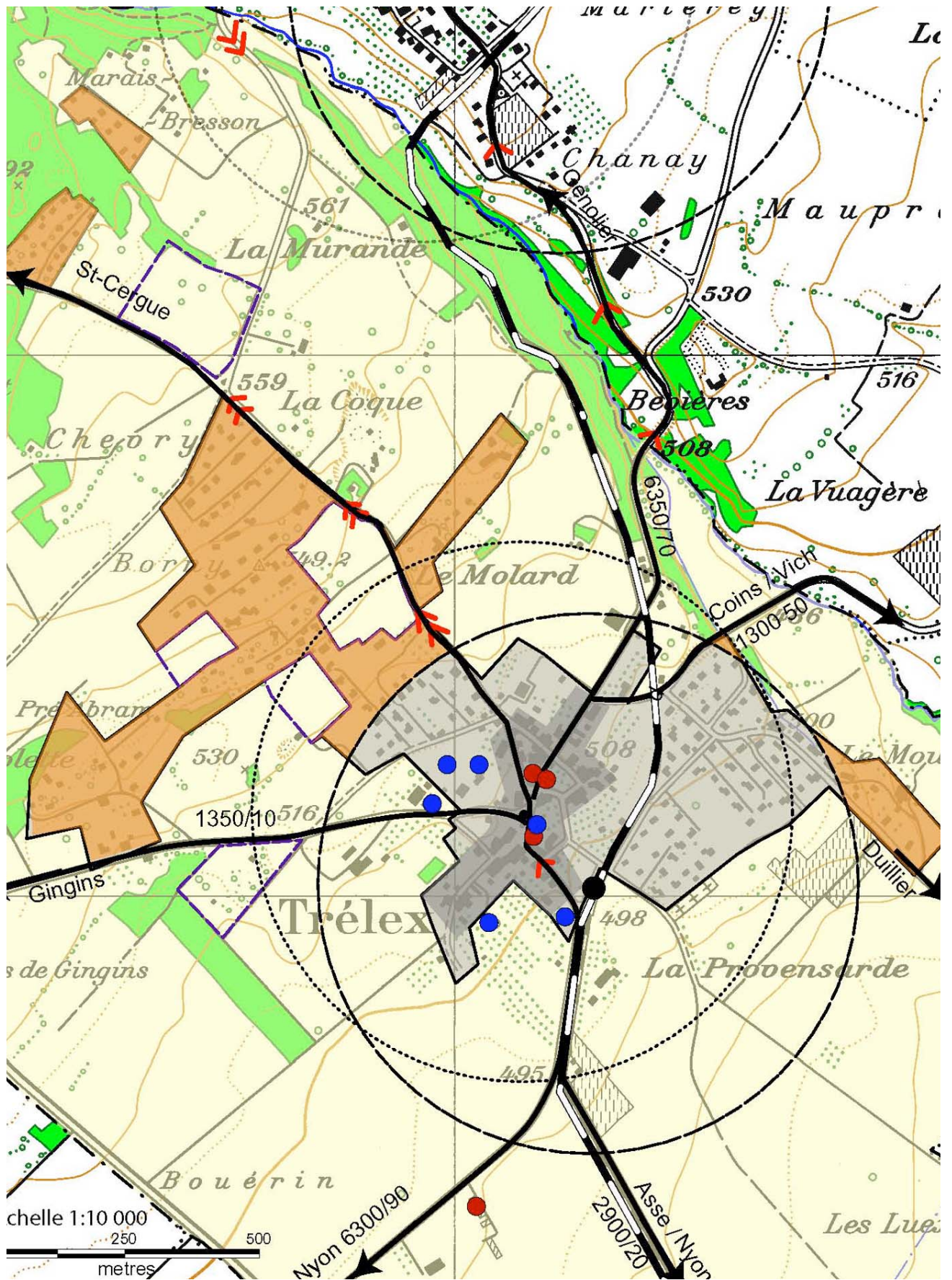
### Suggestions mobilité douce

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), village et zones de villas. Améliorer liaison avec quartier de villas de l'autre côté de la route cantonale, traitement différencié tronçon de route cantonale en traversée, le cas échéant en continuité avec Mies.

Valoriser l'usage du vélo sur l'ensemble du territoire communal et pour la liaison avec le collège de Coppet. Supports vélo dans le centre, à la gare.

Mettre en valeur liaison avec Mies (traitement tronçon de route entre centre de Mies et giratoire de Tannay, améliorer cheminement par ancien chemin ?)

**Trélex**



- |  |   |                         |
|--|---|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | ▭ limite de la zone à bâtir                 | ● commerce              |
| ○ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ▭ z. à bâtir + z. centre dans/hors          | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | ○ cercle autour arrêts TP                   | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ▭ centre du village                         | ★ déchetterie           |
| ↘↘↘ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | ○ cercle de 500 m autour du centre          | ⊕ église                |
|  | ▭ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.) | ▭ territoire communal   |

Village carrefour, centre régional relais

**1113 habitants / 146 emplois (38 / 32 / 76)**

552 actifs , dont 16 % travaillent dans la commune

203 écoliers et jeunes en formation, dont 31.7% dans la commune même

Surface territoire communal : 569 ha / Surface zone à bâtir : 52.1 ha\*  
DHN 15.9 / 627.5 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zone à bâtir : 5.7 ha (env. 456 hab/empl).

Zones intermédiaires : 11.4 ha (env. 912 hab/empl).

\* zones intermédiaires non comprises

## SITUATION EXISTANTE

### Structure du village

Ancien village au carrefour de routes importantes, dont l'ancienne route de St-Cergue, structure en étoile. Nouveaux développements de secteurs de faible densité, au sud-est et au nord-ouest, en relative continuité avec le tissu bâti existant, mais étendus sur des distances jusqu'à 1 km du centre (1.2 km de la gare), effet accentué par la pente.

### Topographie

Village et secteur de villas au sud-est en pente faible, zones de villas secteur nord-ouest (rte de St-Cergue) en pente moyenne à forte. Village en situation de balcon, zones de villas des hauts dégagement et vue.

### Equipements et services

Deux petits commerces (épicerie et boulangerie), auberge communale, poste à l'entrée du village vers la gare, salon de coiffure. Administration communale, collège primaire (deux bâtiments, dix classes au total, *secondaire à Genolier, sauf VSB*). Salle polyvalente (vers collège).

### Aménagements des espaces publics, modération du trafic

Rehaussements à toutes les entrées, mini-giratoire dans le centre et quelques aménagements ponctuels. « Chicane » sur la rte de Duillier à la hauteur du quartier de villas. Plusieurs rehaussements sur rue derrière salle polyvalente.

### Desserte transports publics, équipement arrêts

Gare du NStCM, en périphérie sud du village. Un train par heure (yc week-end), cadence doublée en semaine de 6h à 20h. Dernier train dp Nyon 22h53, week-end 0h39. (*Trélex-Nyon : 7 mn*)

Bâtiment gare avec abri et bancs. Petit parking d'échange (15 pl) ?

### Vélo

Pas d'aménagements spécifiques. Supports vélos vers le collège. Usage à l'interne intéressant pour les liaisons entre zone de villas et centre, villas des hauts à distance appropriée mais la pente rend l'exercice difficile. Distance à Nyon 4 km, petites routes par L'Asse, Signy-Centre à 2 km.

### Appréciation / mobilité douce

*Peu d'agrément des espaces piétons dans le centre (sauf rues latérales), espace à caractère routier peu mis en valeur et pas pensé en fonction des piétons. Compacité propice aux déplacements à pied et à vélo, sauf pour liaison avec secteur des hauts (distance et pente).*

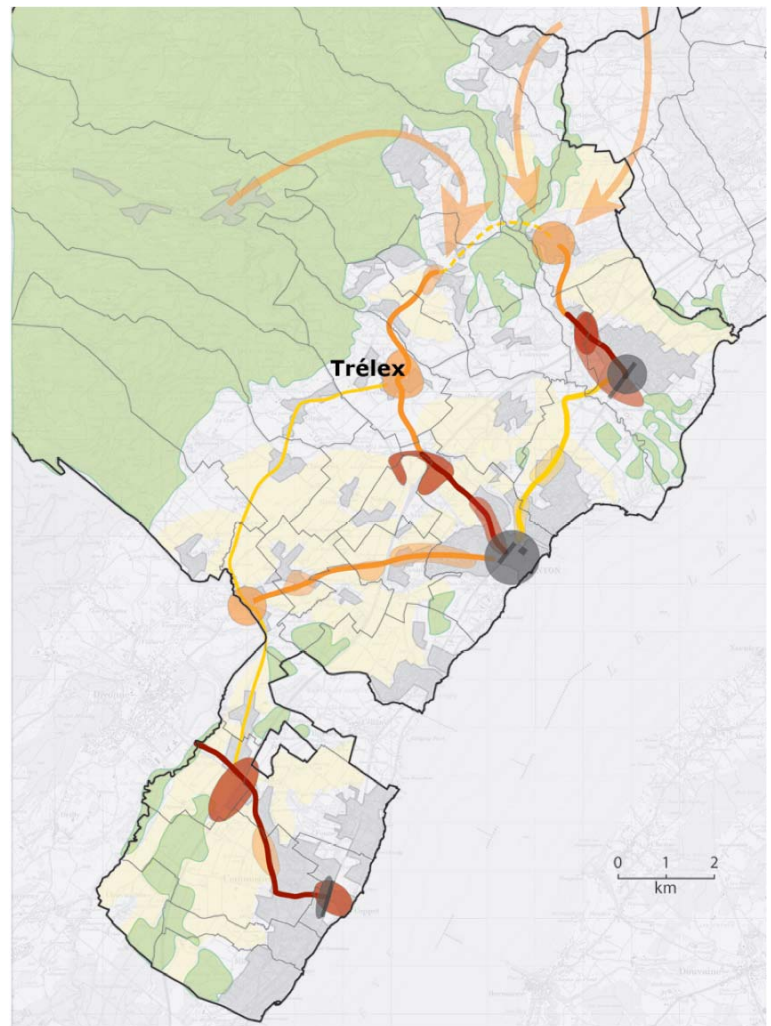
### Documents d'aménagement

Plan des zones 1984, Aperçu état de l'équipement 2002, Plan directeur 2004.



Pôle fédérateur relais  
lieu de développement de l'habitat  
et des activités

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



**Centres secondaires** (nord autoroute) :  
**+ 2000 emplois** (artisanat, TPE de services à la  
personne, santé, EMS, formation), à répartir  
entre Begnins, Trélex, Crassier et St-Cergue

## DANS LE FUTUR...

Trélex directement concerné en P3 (axe prioritaire NStCM, Trélex aire principale de développement) et P4 (axe Pied du Jura), indirectement par le développement en P2 (axe prioritaire NStCM, aire de développement Asse en lien avec Signy).

### Développement

Favoriser le développement de zones proches du centre et de la gare. Nouveaux équipements et services dans le centre et à proximité de la gare ? Mesures d'accompagnement renforcement du NStCM : développer parking d'échange (voitures) à la gare, offre de services à la gare.

Confirmer la structure compacte avec utilisation des réserves de zones à bâtir et intermédiaires comprises dans le cercle du 500 m autour du centre. Tendre vers une mixité fonctionnelle (0.5 emploi par habitant) et une diversité sociale en offrant des habitations de typologies variées.

Bâtir harmonieusement le front sud en mettant en valeur le site de l'église.

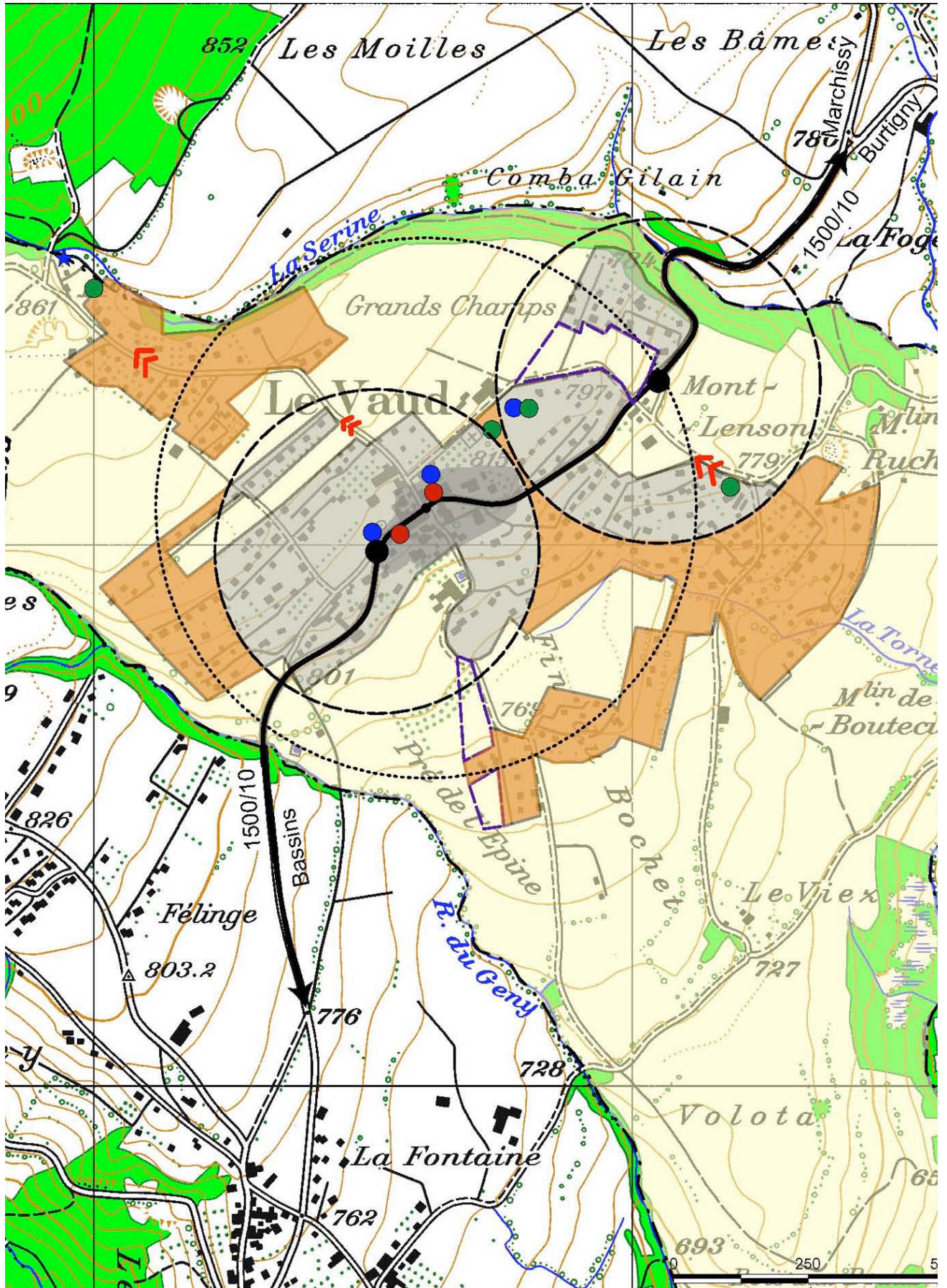
### Suggestions mobilité douce

Mise en valeur traversée de localité, à améliorer en fonction des déplacements à pied (espaces latéraux, traversées) et de la qualité d'espace.

Stationnement vélos à la gare. Valoriser itinéraire(s) vélo vers Nyon (centre, gare) par l'Asse, éventuellement vers Signy-Centre.



# Le Vaud



- |  |  |                         |
|--|--|-------------------------|
| ● arrêt train / bus  | □ limite de la zone à bâtir                                | ● commerce              |
| ○ cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus                | ■ z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP | ● équipement public     |
| — ligne de chemin de fer                                     | ■ centre du village  | ● équipement de loisirs |
| — trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds) | ○ cercle de 500 m autour du centre                         | ★ déchetterie           |
| ↘↘↘ pentes 3-5 / 5-10 / >10%                                 | □ z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)                | ⊙ église                |
|  |  | ⌈⌋ territoire communal  |

## Village des hauts en limite de district

**942 habitants / 131 emplois (33 / 38 / 60)**

458 actifs ,dont 19 % travaillent dans la commune  
188 écoliers et jeunes en formation, dont 30.5% dans la commune même

Surf. commune 311 ha  
DHN 18.5 / 540.5 m2 SHI par hab/empl.

Zones intermédiaires 6.05 ha (ARN)

*Pas d'aperçu de l'état d'équipement.*

## SITUATION EXISTANTE

### Structure du village

Ancien village à structure de village-rue. Tous les équipements dans le centre ou en proche périphérie (collège, salle communale, équipements sportifs).

Développement de plusieurs zones de villas périphériques, pour certaines (dans les hauts, et en contrebas) détachées du village, effet accentué par la pente.

### Topographie

Pentes faibles dans le village proprement dit, moyennes sur les routes d'accès et pour les secteurs bâtis en contre-haut et en contre-bas du village.

### Equipements et services

Une épicerie (ouverte le dimanche), poste, un café-restaurant. Administration communale, collège (5 classes primaire, secondaire à *Begnins*). Salle communale, terrains de sport, place de jeux.

Equipements d'intérêt régional: zoo de la Garenne (dans la zone villas en contrebas du village, camping avec piscine dans les hauts (env. 800 m/10 mn à pied).

### Aménagement des espaces publics, mesures de modération du trafic

Pas d'aménagements particuliers (chaussée classique, avec trottoir plutôt étroit sur la rue principale du village), chaussée mixte partout ailleurs.

### Desserte transports publics

Une ligne de bus (Nyon-Begnins-Gimel), deux arrêts dans le village (dans le centre et sur la route cantonale à la hauteur du zoo). Desserte en partie liée aux périodes scolaires, en semaine presque toutes les heures dès 6h, avec cadence renforcée en début de matinée et fin de journée. Week-end desserte pratiquement inexistante. Dernier départ de Nyon en semaine 23h40, le week-end 0h40. (*Le Vaud-Nyon : 33 mn, Genève 54 mn, Lausanne 87 mn*)

### Vélo

Pas d'aménagements spécifiques. Rabattement possible sur les arrêts de bus, sinon pente et distances (Gland, Nyon) dissuasives pour les cyclistes non sportifs (au quotidien).

### Appréciation mobilité douce

*Dans le village et les secteurs proches, compacité et distances favorables aux déplacements à pied. Manque d'agrément des espaces piétons le long de la rue principale. Distance, pente et manque de liaisons directes avec quartiers périphériques du haut et du bas, manque d'attractivité pour les déplacements à pied et à vélo.*

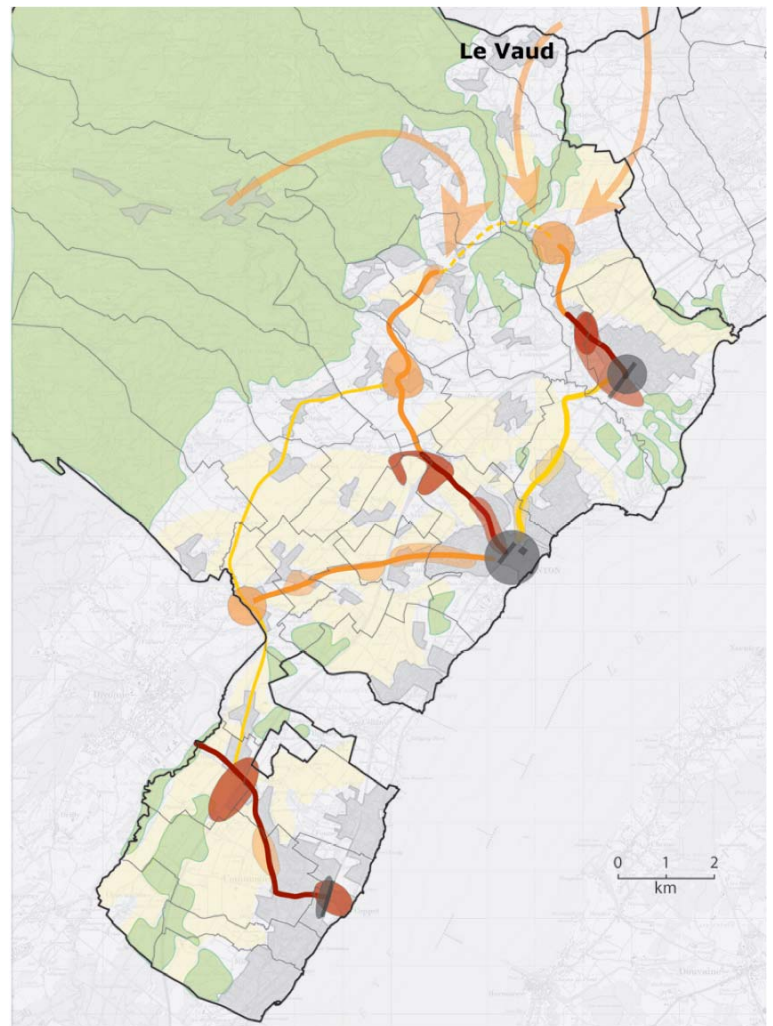
### Documents d'aménagement

Plan des zones 1999. *Pas d'aperçu de l'état d'équipement. Pas de plan directeur (moins de 1000 hab).*



Développement limité  
valorisation qualité cadre de vie et qualités  
paysagères

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Le Vaud en marge des axes et aires prioritaires de développement. Concerné indirectement en P3 (axe prioritaire Gland-Begnins, aire principale de développement à Begnins).

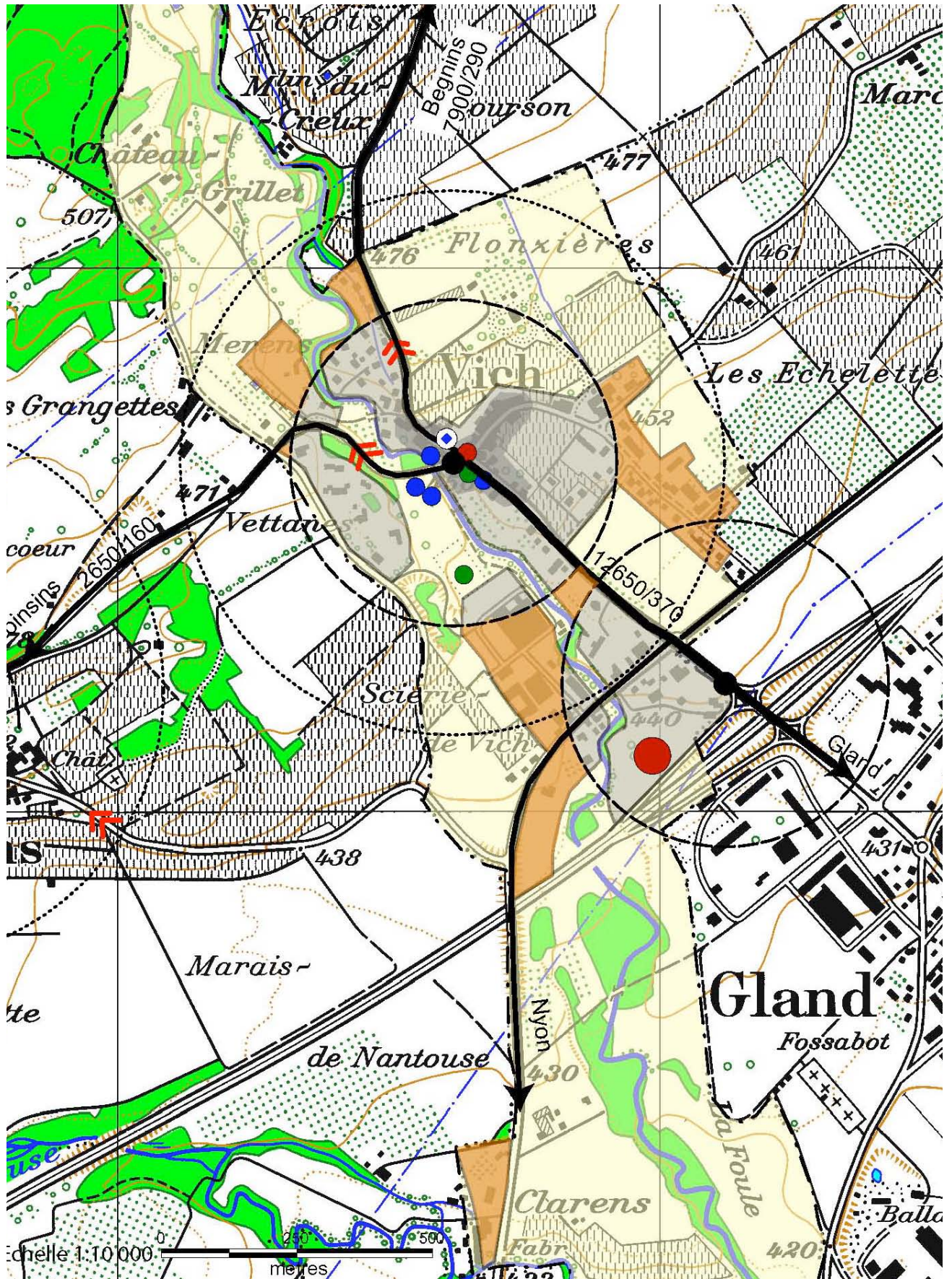
### **Développement**

Affirmer une volonté de développement mesuré, limité à un rayon de 300 m autour des arrêts de transport public. Accent sur la valorisation de l'existant. Valoriser la qualité harmonieuse du site.

### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), dans le centre du village et pour les secteurs bâtis périphériques. Améliorer les liaisons entre quartiers périphériques et centre du village (collège, commerces, arrêt de bus), créer raccourcis permettant liaison directe. Mise en valeur de la rue principale du village.

**Vich**



- arrêt train / bus
- cercle de 500/300m autour gare/arrêt de bus
- ligne de chemin de fer
- trafic journalier moyen 2000 (nb de voitures/poids lourds)
- ◀◀◀ pentes 3-5 / 5-10 / >10%

- limite de la zone à bâtir
- z. à bâtir + z. centre dans/hors cercle autour arrêts TP
- centre du village
- cercle de 500 m autour du centre
- z. intermédiaire / z. touristique (St-C.)

- commerce
- équipement public
- équipement de loisirs
- ★ déchetterie
- ⊕ église
- territoire communal

Village suburbain, à un nœud d'autoroute

**734 habitants / 453 emplois (34 / 198 / 221)**

373 actifs, dont 17 % travaillent dans la commune

152 écoliers et jeunes en formation, dont 29 % dans la commune même

Surface territoire communal : 156 ha / Surface zone à bâtir : 34.0 ha\*  
DHN 32.1 / 311.7 m2 SHI par hab/empl.

Réserve zones à bâtir : 5.6 ha (env. 448 hab/empl).

Zones intermédiaires : 0 ha

\* « autres zones » (Vich : 1.0 ha) non comprises

## SITUATION EXISTANTE

### Structure du village

Village ancien développé le long des routes de Coinsins et de Luins, nouveaux secteurs de constructions en prolongement sur chacun de ces axes, et en partie de l'autre côté de la Serine. Densité moyenne à proximité du village, zones faible densité en périphérie. Zone artisanale et zone industrielle au carrefour de la rte de l'Etraz. Majeure partie du territoire construit dans un rayon de 500 m autour du centre.

### Topographie

Absence de pente sur la majorité des zones bâties, sauf montées vers Begnins et vers Coinsins.

### Equipements et services

Dans le centre du village : un café-restaurant, poste, administration communale, collège (6 classes primaire, *secondaire à Begnins, sauf VSB*), terrains de sport, place de jeux. Hôtel à Château Grillet.

Dans la zone artisanale (600 m du centre) : centre commercial, café-restaurant et divers commerces spécialisés.

### Aménagements des espaces publics, modération du trafic

Giratoire au carrefour dans le centre, sinon pas d'aménagements particuliers.

### Desserte transports publics

Deux lignes de bus régulières (et ligne Nyon-Le Brassus, samedis et dimanches de début juin au week-end du Jeûne). Liaison la plus régulière avec Nyon (Nyon-Begnins-Gimel), arrêt dans le centre vers le giratoire. Bus en semaine toutes les heures de 6h00 à 20h (horaire pas tout à fait cadencé), à la demi-heure le matin et en fin d'après-midi. Dernier bus en soirée la semaine 23h40 dp de Nyon, 0h40 le week-end. (*Vich-Nyon 16 mn, Vich-Genève 37 mn, Vich-Lausanne 70 mn*). Liaison avec Gland (Gland-Begnins-Burtigny), arrêts dans le centre et à la Bichette (vers le centre commercial). Bus de rabattement pour écoliers et pendulaires, par demi-heure entre 6h30 et 8h, puis par heure voire deux heures. Dernier bus vers 19h en semaine, pas de desserte le week-end. (*Vich-Gland 6 mn, Vich-Genève 33 mn, Vich-Lausanne 41 mn*).

### Vélo

Supports vélos entre collège et terrains de sport. Bande cyclable au début de la route de Begnins (sens montant). De manière générale la topographie se prête à l'usage du vélo. Distance à Gland-gare 2.5 km par petites routes (un croisement avec route de l'Etraz), 2 km par route cantonale (bandes cyclables sur territoire de Gland seulement).

### Appréciation / mobilité douce

*Trottoirs sur la route Gland-Begnins, ailleurs les anciennes routes (usage mixte de la chaussée) servent d'espaces piétons ou cyclistes. Pont en bois sur la Serine reliant le centre et l'arrêt de bus au secteur du collège et des terrains de sport, avec liaison vers quartier de villas en contre-haut. Manque de qualité d'espace et de confort pour piétons et cyclistes sur la rte Gland-Begnins en traversée de localité.*

### A SIGNALER

Sentier des toblerones, le long de la Serine.

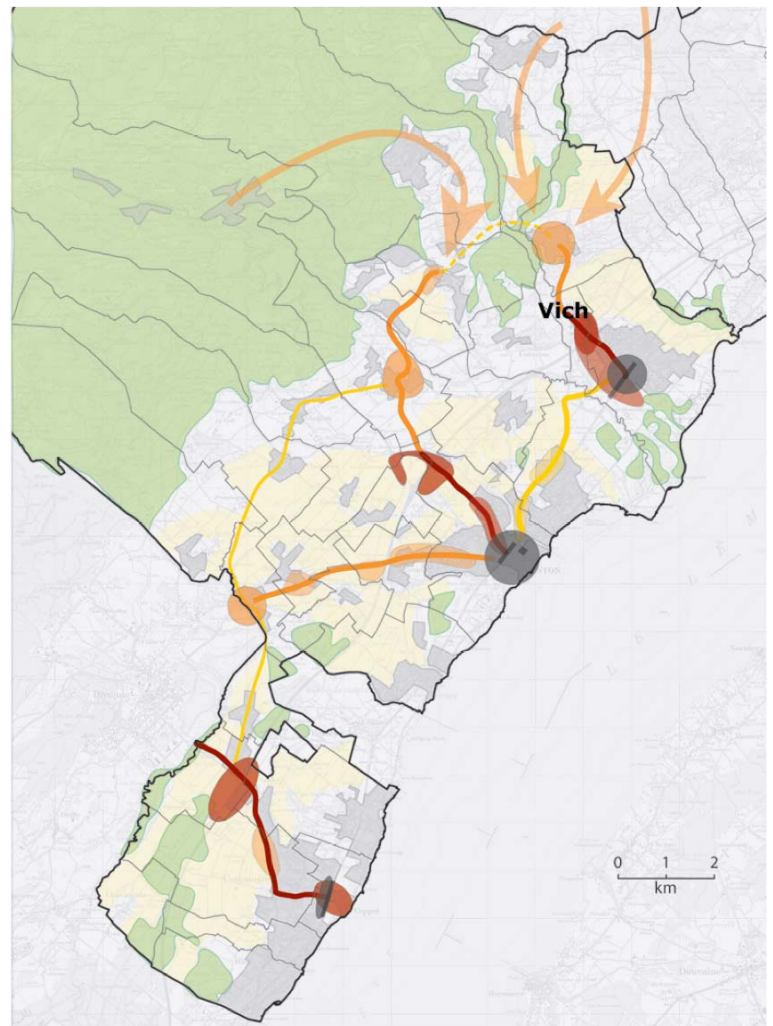
### Documents d'aménagement

Plan des zones 1988, Aperçu état de l'équipement 2001. *Pas de plan directeur (moins de 1000 hab).*



Village bien desservi  
par les transports publics  
(actuellement déjà ou dans le futur),  
développement en appui des pôles fédérateurs

*Prospective habitat et emplois :  
voir tableaux « Tableau des prévisions  
habitants et emplois » et « Prospectives  
d'emplois et d'activités » en annexe*



## DANS LE FUTUR...

Vich concerné directement en P2 (axe prioritaire Gland-Vich, aire principale de développement à Vich), en P3 (prolongement de l'axe prioritaire jusqu'à Begnins, aire secondaire de développement à Begnins) et en P4 (axe prioritaire Gland-Nyon par la route de l'Etraz), plus indirectement en P1 (Gland aire prioritaire, avec cœur de développement dans le secteur de la gare).

### **Développement**

Coordonner le développement avec le schéma de développement Gland-Vich.

### **Suggestions mobilité douce**

Exploiter possibilités de modération par zones (30, 20), notamment pour le secteur à l'est de la route Gland-Begnins. Réduire effet de coupure et améliorer qualité d'espace de la route Gland-Begnins en traversée de localité.

Favoriser liaison vélo avec Gland (collège, gare), avec le secteur commercial de la Bichette, éventuellement avec Begnins (accès au collège pour les élèves du secondaire).



## PROSPECTIVE HABITANTS-EMPLOIS

Le potentiel de surface de plancher est calculé sur une utilisation du sol moyenne de 0,4, donc la surface brute de plancher habitable équivaut à 40% de la surface constructible de la parcelle. Cette moyenne pourrait être aisément augmentée à 0,5 voire 0,6 en tenant compte des intentions de densification proposée dans le *Schéma directeur* de l'agglomération nyonnaise et le *Mandat d'étude parallèle* de Gland où les indices se situent entre 1 et 2.

Intentionnellement pour tenir compte des larges aires de maisons individuelles où l'indice d'utilisation du sol voisine 0,25, et pour obtenir des prospectives chiffrées plausibles nous avons pris un indice d'utilisation du sol de 0,4.

Cette densité de construction, faible en milieu urbain, correspond à des quartiers d'habitations groupées.

Communément un indice d'utilisation du sol faible, 0,2 à 0,3, est la plupart du temps synonyme de « villa individuelle » et de « qualité de vie ». Pourtant, il existe déjà de nombreux exemples de quartiers où qualité de vie va de pair avec densité du bâti.

Pour l'estimation du nombre d'habitants, nous avons pris une consommation de surface de plancher moyenne en Suisse : 50m<sup>2</sup> par habitant.



IUS ~ 0,4



IUS ~ 0,5

Quartiers à Bussigny agglomération lausannoise (photos m.ruzicka-rossier)



IUS ~ 0,4

Pour les emplois, les surfaces brutes de plancher par places de travail sont très variables, et peuvent aller de 25 à 150 m<sup>2</sup>. Comme les futurs emplois du district de Nyon sont forts peu orientés vers l'industrie nous avons également pris une moyenne de 50m<sup>2</sup> de surface de plancher par place de travail en sachant qu'en milieu urbain cette moyenne tend vers les 30-40 m<sup>2</sup>, et en périphérie elle augmente vers les 60-100m<sup>2</sup>.

La prospective des emplois donne des groupes classés selon les priorités (cf. tableau des perspectives d'emplois et activités) :

Nyon centre :	2000 emplois en plus
Gland centre - gare et Mep sud :	2750 emplois en plus
Coppet centre :	1400 emplois en plus
Asse (Nyon et Signy) :	3000 emplois en plus
Gland – Mep nord-Vich :	1200 emplois en plus
Chavannes :	1000 emplois en plus
Nyon-Eysins :	750 emplois en plus
Trélex, Crassier, Begnins (centres régionaux relais) et St-Cergue :	2000 emplois
Prangins nord :	réserve d'opportunité Nyon-Gland
Commungny nord :	réserve d'opportunité Coppet-Chavannes

Ci-après, une proposition de distribution des nouveaux habitants et emplois par commune est faite (tableau des prévisions des prévisions habitants et emplois). Cette répartition est indicative et devra être affinée cas par cas lors du travail détaillé du Plan directeur régional.

Cependant, l'appartenance d'une commune à l'un ou l'autre des trois groupes entraîne un essor plus ou moins fort, ou retenu, de l'augmentation de la population et des emplois. Les trois groupes sont :

**Les « pôles fédérateurs »**, au nombre de sept :

les trois principaux sont Nyon, Gland, Coppet

et les quatre complémentaires sont Trélex, Begnins, Crassier et St-Cergues ;



**Les « villages accessibles »** facilement en transports publics, au nombre de dix :

sur le NStCM se trouvent Givrins, Genolier, Arzier ;

sur le futur Gland-Begnins se situe Vich ;

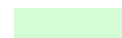
et à long terme sur la ligne urbaine Gland-Nyon-Divonne-Coppet se placent Prangins, Eysins, Borex, Chavannes.

Il faut également citer Tannay et Mies qui sont rattachées au réseau urbain de transports publics de l'agglomération de Genève.



**Les « villages satellisés »**, au nombre de quinze :

cet ensemble comprend les communes de Duillier, Coinsins, Bassins, Le Vaud, Signy-Avenex, Grens, Cheserex, Gingins, La Rippe, Arnex, Bogis-Bossey, Chavannes-des-Bois, Crans-près-Céligny, Founex et Commugny.



Les communes dont les enjeux sont les plus urbains, et qui de ce fait présentent une complexité nécessitant une approche très précise, font déjà l'objet d'études de détail engagées par les autorités responsables de la gestion du territoire.

Ainsi, les communes de Nyon, Gland, Prangins et Coppet ne sont pas comprises dans ce recueil, car les orientations futures concernant ces territoires sont ou seront décrites dans le SD Nyon, les MEP de Gland et de Coppet respectivement.

La plupart des estimations chiffrées du SD et du Mep Gland sont compatibles avec les LD ; ces données sont reprises dans la prospective ci-après. Cependant, les LD orientent Prangins comme quartier résidentiel de l'agglomération nyonnaise ; et l'Asse comme « antenne visible » des activités économiques de Nyon et sa région, ancrée sur l'autoroute et le NStCM.

## Tableau des prospectives d'emplois et d'activités

Pôle d'activités prioritaires	NB d'emplois -> types d'activités	Type de densité	Code Noga <sup>1</sup>
<b>Nyon centre</b> + 2'000	500 → HORECA liés au centre de congrès, + 200 liés à la croissance de la population 1'300 → <u>Fonction de siège</u> , front/back office, TPE de services aux entreprises, services à la personne, formation	Forte	55 65-71 80 92
<b>Gland centre (gare et MEP)</b> + 2'750	1'200 → <u>Mall ferroviaire</u> , dont 800 avec services à la personne et 400 HORECA 1'000 → Back office administratif 300 → Services à la personne de moyenne gamme 250 → Formation	Forte	52 55 65-71 52 55 92 80
<b>Coppet centre</b> + 1'400	500 → <u>Fonction de siège et ONG</u> 500 → Services liés, commerce 250 → Ecoles privées 150 → Formation	Forte à moyenne	65-71 91 52 55 92 80 80
<b>Asse</b> + 3'000	1'500 → <u>Office center, services clients</u> 500 → Services à la personne 500 → Industrie, High tech, laboratoire, R&D 500 → Logistique, commerce	Forte Moyenne	65-71 92 52 55 92 72-74 51-52 60-64
<b>Gland – MEP Nord</b> + 1'200	500 → <u>Industrie, high tech</u> 500 → commerce 200 → Services à la personne	Forte Moyenne	28 30-36 52 55 92
<b>Chavannes</b> + 1'000	500 → <u>Back office administratif</u> 500 → Commerce	Moyenne	65-71 52 55
<b>Nyon-Eysins</b> + 750	500 → <u>Industrie-site de production</u> 250 → Artisanat	Moyenne à faible	28 30-36
<b>Centres secondaires (nord de l'autoroute)</b> + 2'000	1'000 → <u>Artisanat</u> 1'000 → TPE de services à la personne, santé, EMS, formation	Moyenne à faible	52 75 80
<b>Prangins Nord</b>	Réserve d'opportunité Nyon-Gland		
<b>Commugny Nord</b>	Réserve d'opportunité Coppet-Chavannes		

<sup>1</sup> Définition de l'Office fédéral de la statistique

## Tableau des prévisions habitants et emplois

Commune	Etat des lieux en 2005			Potentiel en 2005			Prévision pour 2020	
	Nb habitants	Nb emplois	Nb hab+empl	Zones habitat + zone mixte + plans spéciaux + zones artisanales et industrielles Nb hab+ empl.	Zones intermédiaires Nb hab+empl	Total Nb hab+empl	Nb habitants en +	Nb emplois en +
Arnex	136	34	170	AEE inexistant			7	0
Arzier/Le Muids	1'811	248	2'059	2136	1464	3600	362	0
Bassins	832	169	1'001	976	280	1256	42	0
Begnins	1'335	439	1'774	393	452	845	543	500
Bogis-Bossey	847	73	920	144	0	144	42	0
Borex	865	166	1'031	208	152	360	173	0
Chavannes-de-Bogis	1'048	884	1'932	464	384	848	210	1000
Chavannes-des-Bois	450	39	489	224	1000	1224	23	0
Chésereux	1'043	171	1'214	474.4	277.6	752	52	0
Coinsins	368	181	549	320	448	768	18	0
Commugny	2'603	210	2'813	416	1520	1936	260	400
<b>COPPET</b>	<b>2'360</b>	<b>508</b>	<b>2'868</b>	<b>952</b>	<b>1400</b>	<b>2352</b>	<b>656</b>	<b>1000</b>
Crans-près-Céligny	1'963	294	2'257	1264	640	1904	98	0
Crassier	769	181	950	AEE en cours			593	500
Duillier	901	210	1'111	AEE en cours			45	0
Eysins	831	270	1'101	596	124.8	720	1000	400
Founex	2'648	496	3'144	1371	1063.2	2434.4	132	0
Genolier	1'494	522	2'016	536	536	1072	299	0
Gingins	1'037	231	1'268	512	904	1416	52	0
Givrins	823	130	953	104	168	272	165	0
<b>GLAND</b>	<b>9'663</b>	<b>3'535</b>	<b>13'198</b>	<b>3664</b>	<b>4504</b>	<b>8168</b>	<b>4907</b>	<b>3750</b>
Grens	316	69	385	136	0	136	16	0
Mies	1'499	492	1'991	1640	0	1640	300	0
<b>NYON</b>	<b>16'182</b>	<b>9'364</b>	<b>25'546</b>	<b>4008</b>	<b>4280</b>	<b>8288</b>	<b>4046</b>	<b>4500</b>
Prangins	3'133	1'146	4'279	3675	262	3938	5000	350
La Rippe	1'010	113	1'123	210	91	302	51	0
Saint-Cergue	1'601	274	1'875	1088	536	1624	400	500
Signy-Avenex	390	554	944	319	0	319	20	500
Tannay	1'227	91	1'318	AEE en cours			245	0
Trélex (6)	1'113	146	1'259	456	912	1368	278	500
Le Vaud	942	131	1'073	AEE inexistant			47	0
Vich	734	453	1'187	448	0	448	147	200
<b>District</b>	<b>61'974</b>	<b>21'824</b>	<b>83'798</b>	<b>26736</b>	<b>21399</b>	<b>48135</b>	<b>20229</b>	<b>14100</b>

0,5 emplois/habitant, ou prévoir 25% d'augmentation de la population, si le rapport est dépassé (comme à Nyon), si il est bien en dessous comme à St-Cergue ou Trélex

0,5 emplois/habitant

20% d'augmentation de la population, à l'exception de Prangins comprise à long terme dans le développement de l'agglomération nyonnaise

5% maximum d'augmentation de la population, à l'exception de Commugny 10% car situé sur le futur axe de TP Coppet-Divonne

Les prévisions habitants et emplois se basent sur les *Aperçus de l'état de l'équipement*. Ceux-ci présentent quelques chiffres qui posent question ; comme par exemple les surfaces mises en zones intermédiaires de la commune de Chavannes-de-Bois offrant un potentiel de 1000 habitants-emplois. Les remarques suivantes sont ainsi à nuancer, et devront être adaptées lors de l'avancement des études de détail, dans le cadre de la révision du plan directeur régional, qui probablement fera apparaître des anomalies.

Le tableau des prévisions habitants et emplois permet de noter quelques points :

- Les communes de Begnins, Chavannes-de-Bogis, Coppet, Eysins, Gland, Nyon, et Prangins devront prendre des mesures pour augmenter leur capacité de construction, soit en densifiant, soit en libérant des surfaces mises en zones intermédiaires.
- Les communes de Bogis-Bossey, Borex, Chésereux, Coinsins, Givrins, Grens, La Rippe, St-Cergue, Trélex et plus spécialement Vich, ont des réserves modérées mais suffisantes de zones à bâtir ;
- Les communes d'Arzier, Bassins, Chavannes-des-Bois, Crans-près-Céligny, Founex, Genolier, Gingins, Mies ont de très grandes surfaces de zones à bâtir à laisser en réserve sur du long terme.
- La commune de Commugny devra probablement densifier et/ou transférer en zone à bâtir des surfaces actuellement désignées comme intermédiaires ;
- Le secteur d'activités de la commune de Signy, proche de l'accès autoroutier, est à coordonner avec celui de la commune de Nyon, qui lui a en plus l'atout d'être proche de stations de transports publics.

L'absence de l'*Aperçu de l'état de l'équipement*, non disponibles car en cours d'élaboration ou inexistantes, ne permet pas de commentaires sur les communes d'Arnex, Crassier, Duillier, Tannay et Le Vaud.

De manière générale, la mise en œuvre du projet territorial nécessitera des équilibrages entre les zones à bâtir des communes de la région. Des communes possèdent ainsi des zones à bâtir à mettre « en veilleuse », d'autres seront amenées à prévoir de nouvelles possibilités de construction : densifier des secteurs déjà bâtis ou mettre en zone à bâtir des zones intermédiaires.

L'application des principes et mesures à prendre pour réaliser les objectifs des lignes directrices doit être précédée de choix politiques forts. Ce sera aussi l'opportunité pour mettre en place de nouveaux processus d'aménagement se fondant sur des valeurs d'échange, de complémentarité, et aussi de solidarité.



TOME II

Partie 3

**LE REGISTRE DU FUTUR**

**Un carnet de route du Léman au Jura,**  
*près-Rolle.*

*Document approuvé par les exécutifs des 15 communes en février 2008.*

*Monique Ruzicka-Rossier*

*Julie Barbey  
Pierre Dessemontet*





**LE REGISTRE DU FUTUR****Un carnet de route du Léman au Jura,***près-Rolle.**Document approuvé par les exécutifs des 15 communes en février 2008.*

## Table des matières

	<i>Préambule</i> .....	203
<b>1.</b>	<b>Introduction</b>	<b>205</b>
1.1.	Finalité de l'addenda aux Lignes directrices	205
1.2.	Nature et statut du document	205
1.3.	Déroulement de l'étude	205
<b>2.</b>	<b>Objectifs et enjeux</b>	<b>207</b>
2.1.	Philosophie partagée	207
2.2.	Objectifs	207
2.3.	Enjeux	207
<b>3.</b>	<b>Construction d'un bien commun</b>	<b>209</b>
3.1.	Etat des lieux	209
3.2.	Scénariis	217
3.3.	Dessin et dessein régional	223
<b>4.</b>	<b>Projet territorial des LD</b>	<b>225</b>
<b>5.</b>	<b>Orientations directrices et actions</b>	<b>229</b>
5.1.	Consolidation d'une identité urbaine	229
5.2.	Développement de deux perpendiculaires et d'une transversale	231
5.3.	Renforcement des relais	234
5.4.	Scénographies paysagères	235
<b>6.</b>	<b>Orientations thématiques</b>	<b>237</b>
6.1.	Spécificités des communes en matière de transport public	237
6.2.	Besoins futurs et actions proposées	239
6.3.	Enjeux liés aux transports publics et orientation générale	240
6.4.	Autres réseaux	241
<b>7.</b>	<b>Mise en œuvre</b>	<b>243</b>
	<i>Annexes</i> .....	244



## **Préambule**

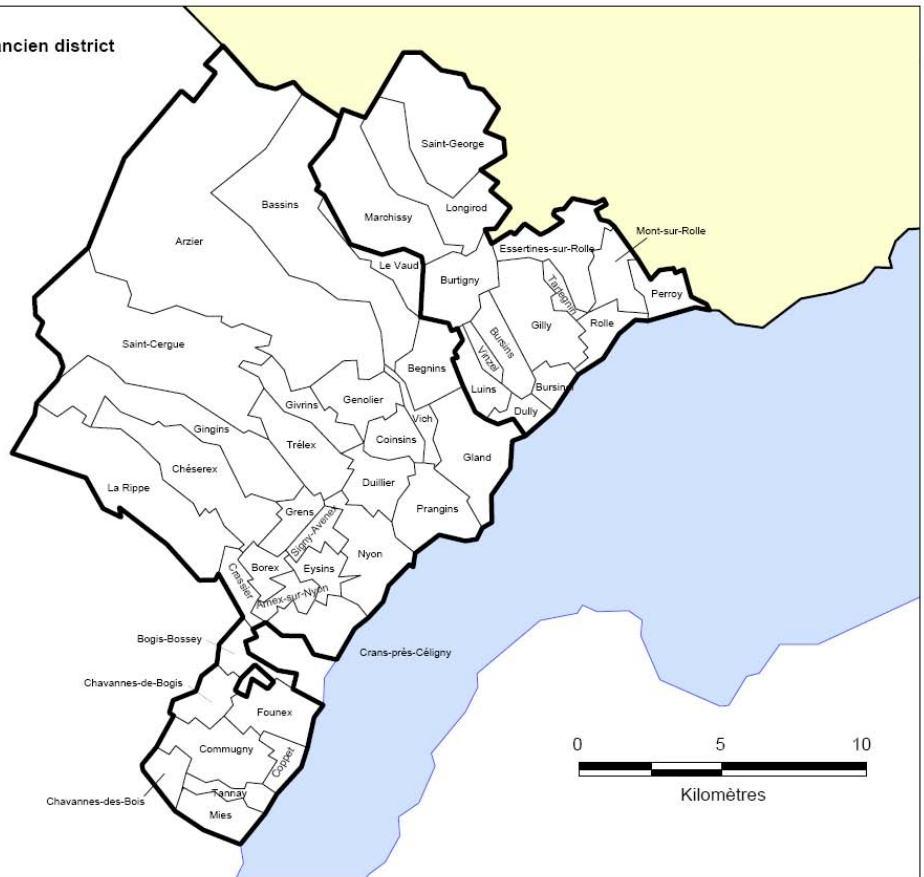
La réorganisation territoriale prévue dans la nouvelle Constitution du canton de Vaud de 2005 donna une configuration spatiale autre au district de Nyon. En 2007, quinze communes viennent compléter le district : Bursinel, Bursins, Burtigny, Dully, Essertines-sur Rolle, Gilly, Longirod, Luins, Marchissy, Mont - sur - Rolle, Perroy, Rolle, Tartegnin, Saint - George et Vinzel.

Comme acteurs concernés par la révision du Plan directeur régional, et souhaitant être impliquées dans la planification territoriale de leur nouveau district, les quinze communes décident de proposer, pour le début de l'année 2008, un addenda aux Lignes Directrices de 2006. Les Lignes Directrices concernant le territoire de l'ancien district de Nyon et réunissant alors 32 communes, ont été validées au printemps 2006. Le Plan Directeur Régional se basant sur les orientations des LD est ainsi en révision depuis 2007.

Le processus d'élaboration a été étroitement suivi par le groupe de travail constitué des quinze communes représentées par leurs syndics et des municipaux. Le Conseil Régional, comme répondant des autres communes du district de Nyon et le canton de Vaud, représenté par le Service du Développement Territorial - SDT, agissant également comme mandants, ont participé à l'ensemble de la démarche. Le résultat est un projet sur lequel les quinze communes du nouveau district de Nyon ont travaillé ensemble et se sont mises d'accord.

Les documents de travail produits par les représentants des autorités communales se trouvent à la fin de ce chapitre.

Nom des communes et limites de l'ancien district



12.06.2007

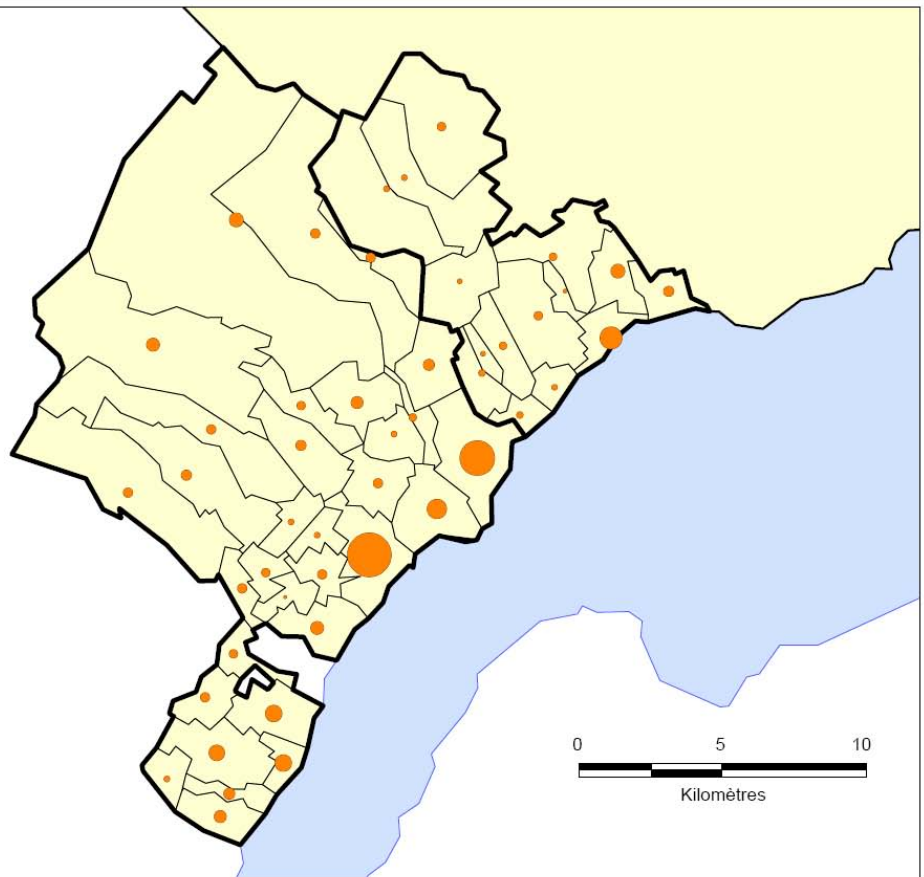
Population totale en 2007



Total ancien district : 70'436

Total 15 nouvelles communes : 14'410

Total nouveau district : 84'846



12.06.2007

## 1. Introduction

### 1.1. Finalité de l'addenda aux Lignes directrices

Le but de ce document est de permettre aux quinze communes du nouveau district de Nyon 2007, d'être impliquées et participer activement à la révision de la planification directrice régionale, sur la base d'une adhésion des autorités exécutives et législatives à l'élaboration de ce que l'on souhaite pour l'avenir de la région.

L'*addenda aux LD* vient compléter les *LD - Lignes directrices validées* en février 2006. Les LD donnent les grandes lignes d'orientation stratégique, ont une valeur d'orientation et appartiennent aux instruments de la planification directrice. Elles permettent de s'entendre sur une vision à long terme et sur les actions prioritaires à engager pour la réaliser.

Le rôle des autorités politiques, communales et cantonales, est déterminant dans la mise en œuvre des *LD*.

### 1.2. Nature et statut du document

Le contenu du présent document doit faire l'objet d'une adoption par les exécutifs des quinze communes et mis en consultation auprès des services de l'Etat.

L'*addenda aux LD* propose un complément au *Projet territorial* de 2006 illustrant une orientation de développement territorial pour les 30 ans à venir.

Comme les LD, l'*addenda* ne revêt pas de valeur juridique ou réglementaire, il faut par contre comprendre la portée politique qu'il doit avoir. Les LD, complétées du présent *addenda*, ont pour but d'ouvrir le dialogue entre tous les acteurs concernés et d'aboutir à des choix politiques. Les Lignes directrices appartiennent au processus de décision qui mène à orienter les actions humaines sur un espace.

Toutes les communes ont une responsabilité dans l'évolution de cet espace compris entre le Jura et le Léman, entre l'agglomération franco-genevoise et les vignobles de La Côte. Certaines seront amenées à remplir des rôles principaux, d'autres tiendront les rôles complémentaires.

Le *Plan directeur cantonal* intégrera les orientations de la planification régionale du district de Nyon.

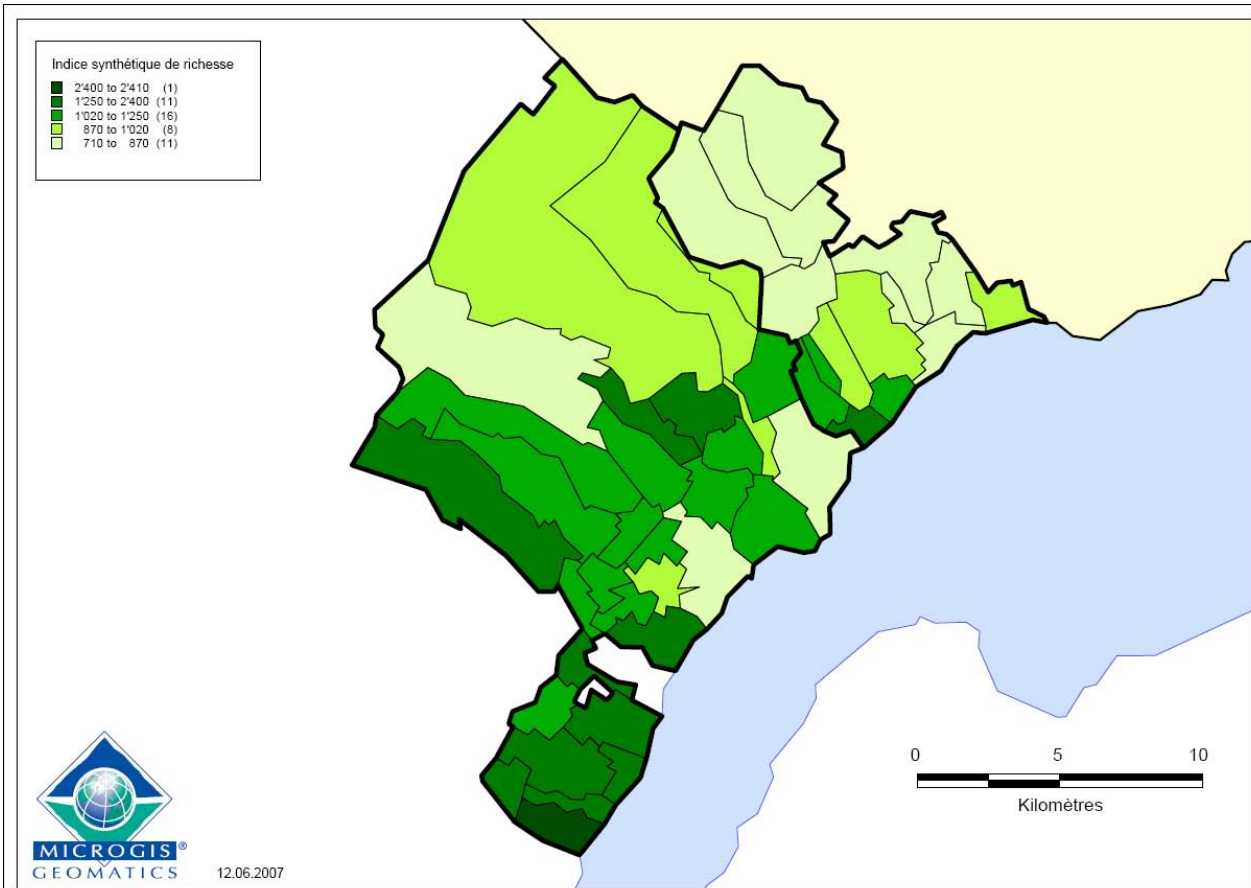
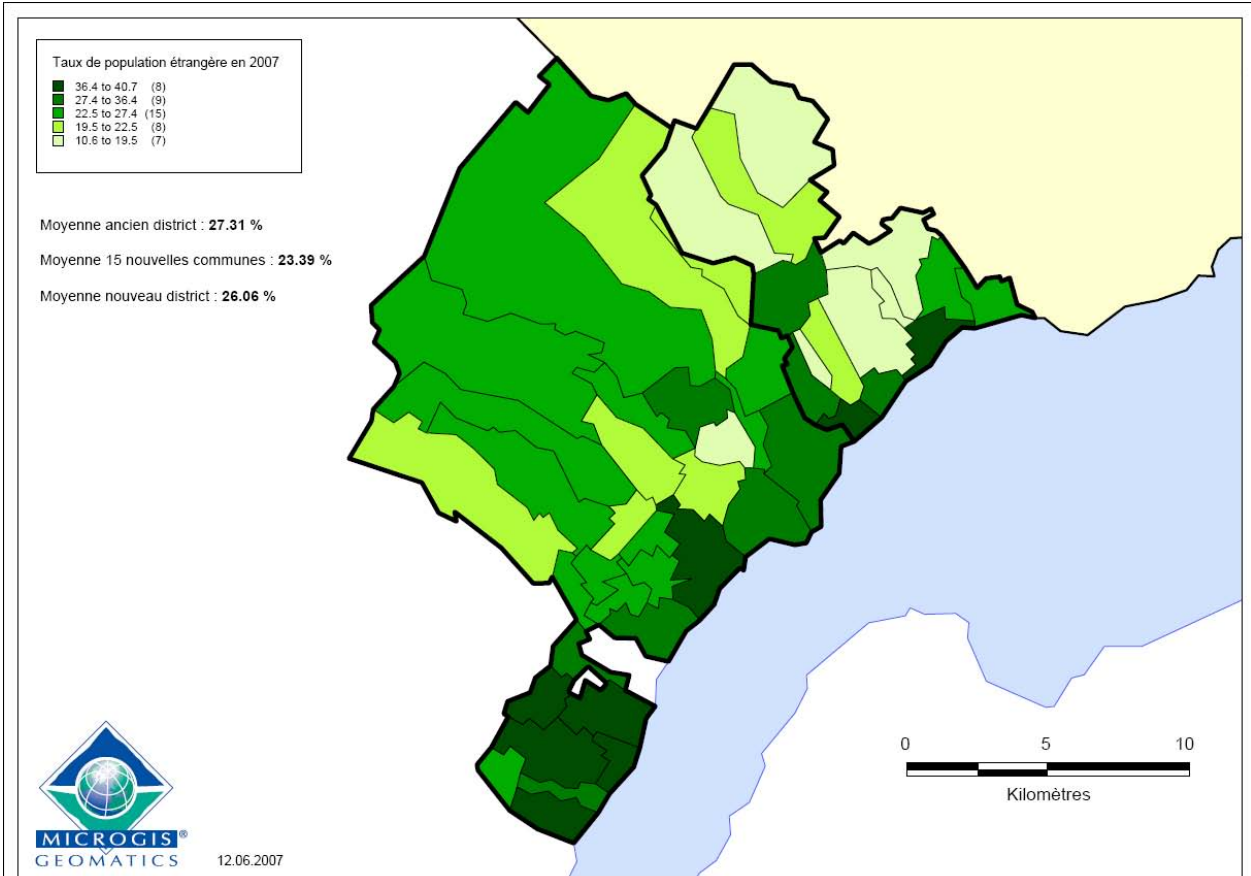
Remarque : la représentation graphique illustre les orientations générales de l'organisation du territoire du district de Nyon. Les flèches représentent des liens à créer, privilégier ou renforcer entre les localités. Les aires délimitées par les périmètres d'urbanisation schématisent les secteurs principaux construits, et sont approximatives.

### 1.3. Déroulement de l'étude

Les travaux de *l'addenda aux LD* se sont déroulés en trois phases :

- Etat des lieux ;
- Scénarii ;
- Projet territorial.

L'*addenda aux LD* a été construit en collaboration avec le groupe des quinze communes. L'*addenda aux LD* s'est fait parallèlement à des réflexions locales et régionales. Les résultats des études en cours participent à l'élaboration de l'*addenda*.



## 2. Objectifs et enjeux

### 2.1. Philosophie partagée

L'addenda aux *LD* reflète une philosophie partagée entre les communes de l'ensemble du district actuel :

- Les actions sur un espace habité ont des incidences multiples et de très longue durée ;
- L'urbanisation et la mobilité forment un tandem qui régit les orientations majeures qui marquent le territoire ;
- L'urbanisation et la mobilité sont en relation étroite avec l'économie, l'environnement, les milieux naturels, le paysage et la société dans son entier.

### 2.2. Objectifs

Les deux objectifs majeurs sont :

- La promotion de la qualité du cadre de vie ;
- L'essor économique avec un équilibre habitants-emplois.

La condition de réalisation de cette vision sur trente ans est qu'elle soit partagée par les communes. Une solidarité intercommunale est nécessaire pour promouvoir la qualité du cadre de vie tout en s'engageant dans un essor économique.

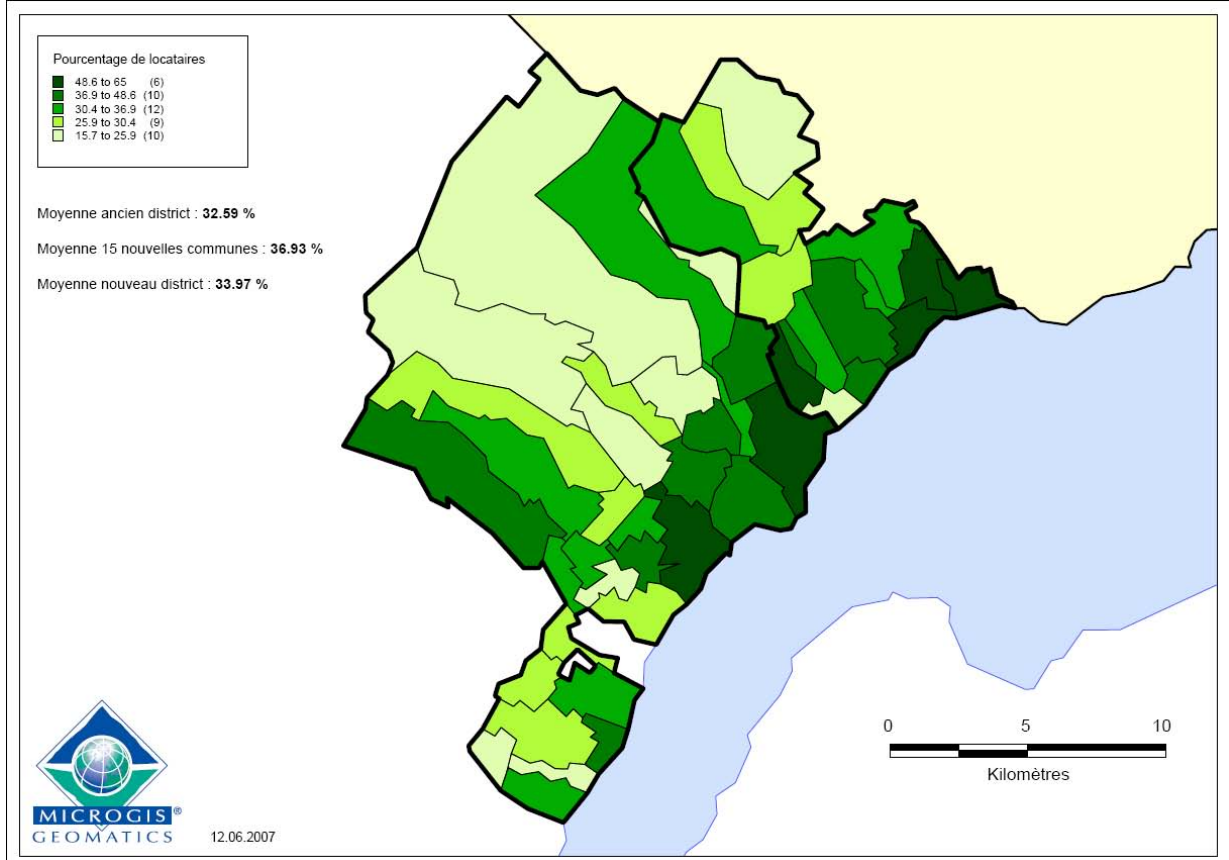
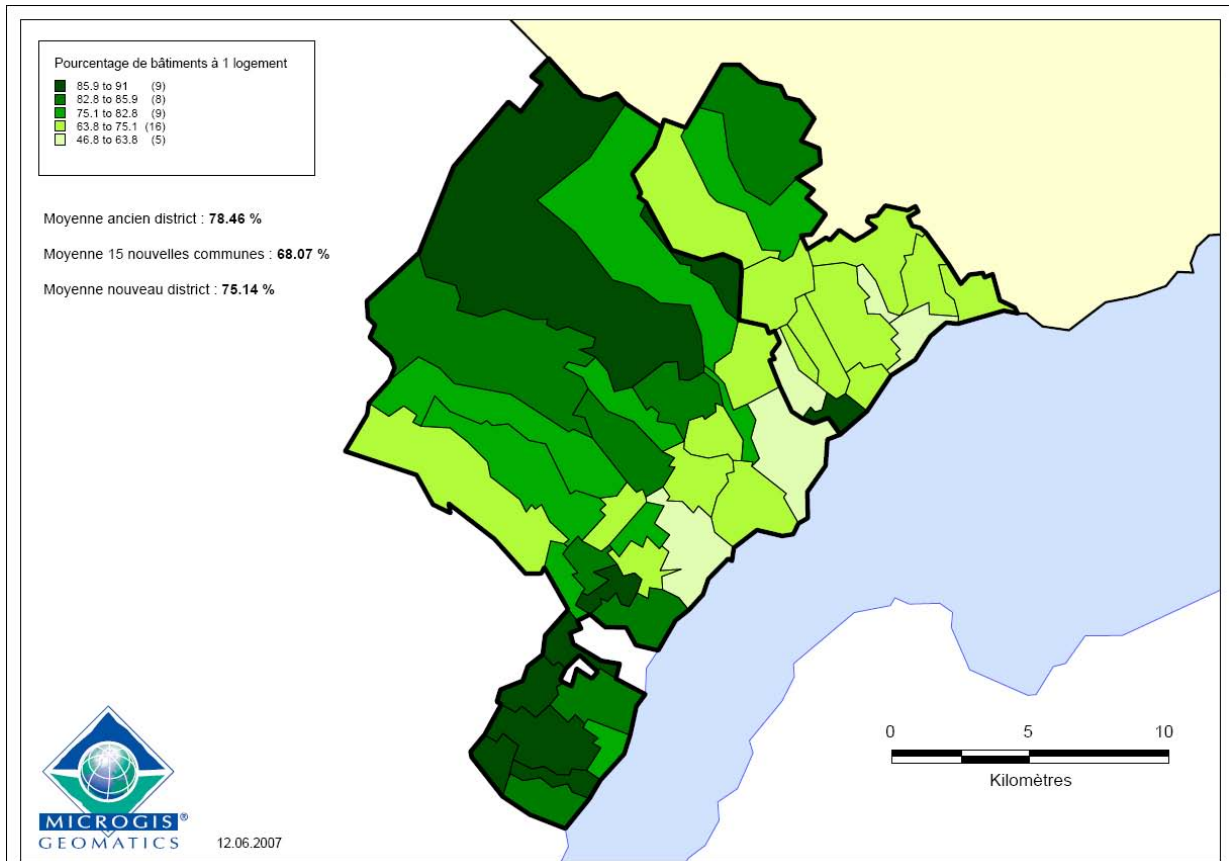
Bursinel, Bursins, Burtigny, Dully, Essertines-sur Rolle, Gilly, Longirod, Luins, Marchissy, , Perroy, Rolle, Tartegnin, Saint - George et Vinzel ont reconnu ces deux objectifs comme importants et les ont acceptés.

Mont-sur-Rolle, riche en terrains avec vue imprenable sur le lac, a orienté sa politique du logement vers l'accueil de résidents demandeurs de calme, de qualité paysagère et de dégagement sur le Léman, et pour cela se distance du deuxième objectif. Cette retenue est intégrée dans l'addenda des LD.

### 2.3. Enjeux

Les enjeux principaux qui concernent l'ensemble des communes du district s'expriment par des attentes diverses :

- Exigence d'une population cosmopolite très mobile qui rêve de calme et d'espace ;
- Attente des viticulteurs et agriculteurs qui sont les garants d'un paysage entretenu, un des atouts majeurs de la région ;
- Exigence d'une population plus « ancrée » qui encourage le développement économique et les nouveaux emplois ;
- Attente de la population en général et des non-motorisés, tout spécialement, comme les jeunes et les personnes âgées, qui souhaitent une qualité de vie au cœur des villes et villages.





### 3. Construction d'un bien commun

Construire ensemble un « *projet territorial* » c'est accepter de participer à un processus qui propose une démarche de travail et d'échange, une suite d'actions convergentes pour comprendre l'espace dans lequel on vit, et aboutir à la production d'un bien commun.

#### 3.1. Etat des lieux

##### **Urbanisation**

Toutes les localités ont des atouts sur le plan de l'urbanisme et de l'architecture. En plus des centres de ville, bourg et village, des édifices anciens ainsi que de grandes propriétés représentent des valeurs patrimoniales substantielles.

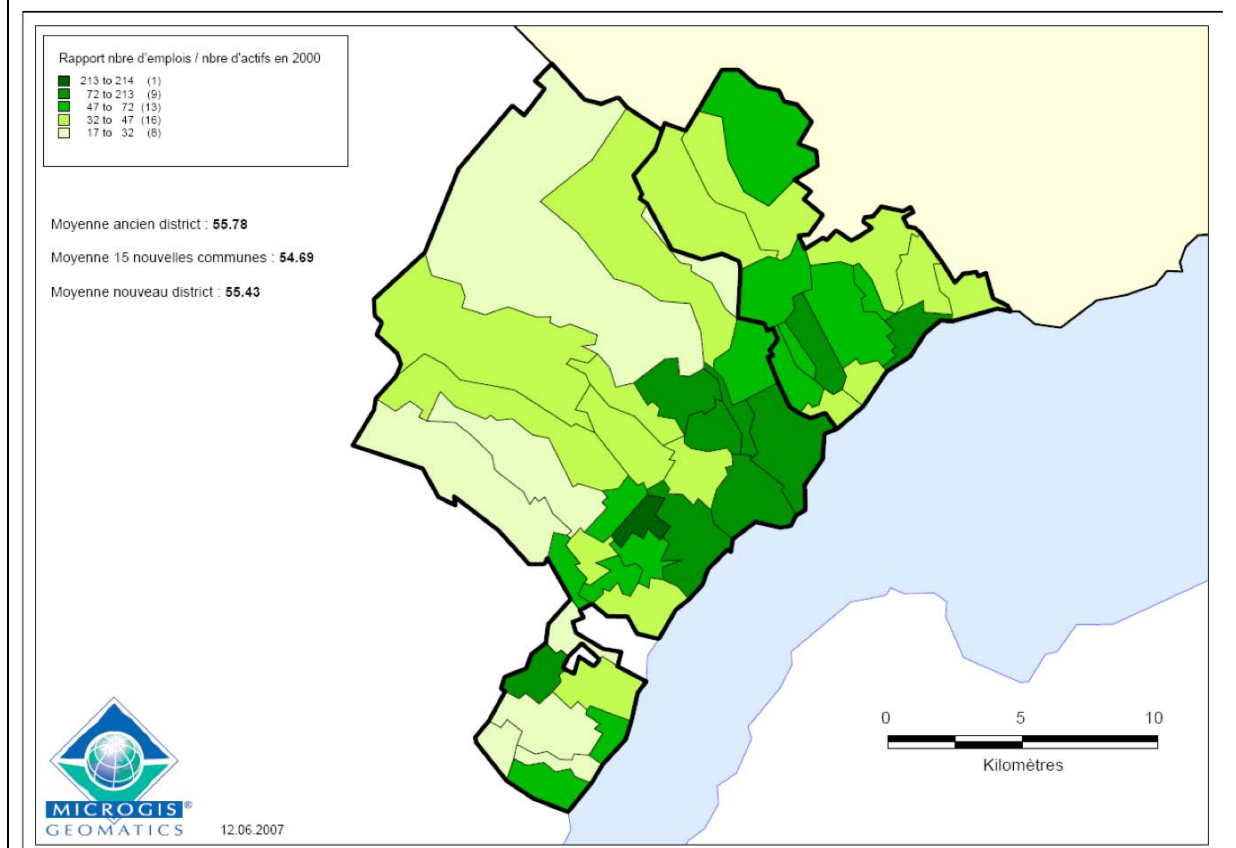
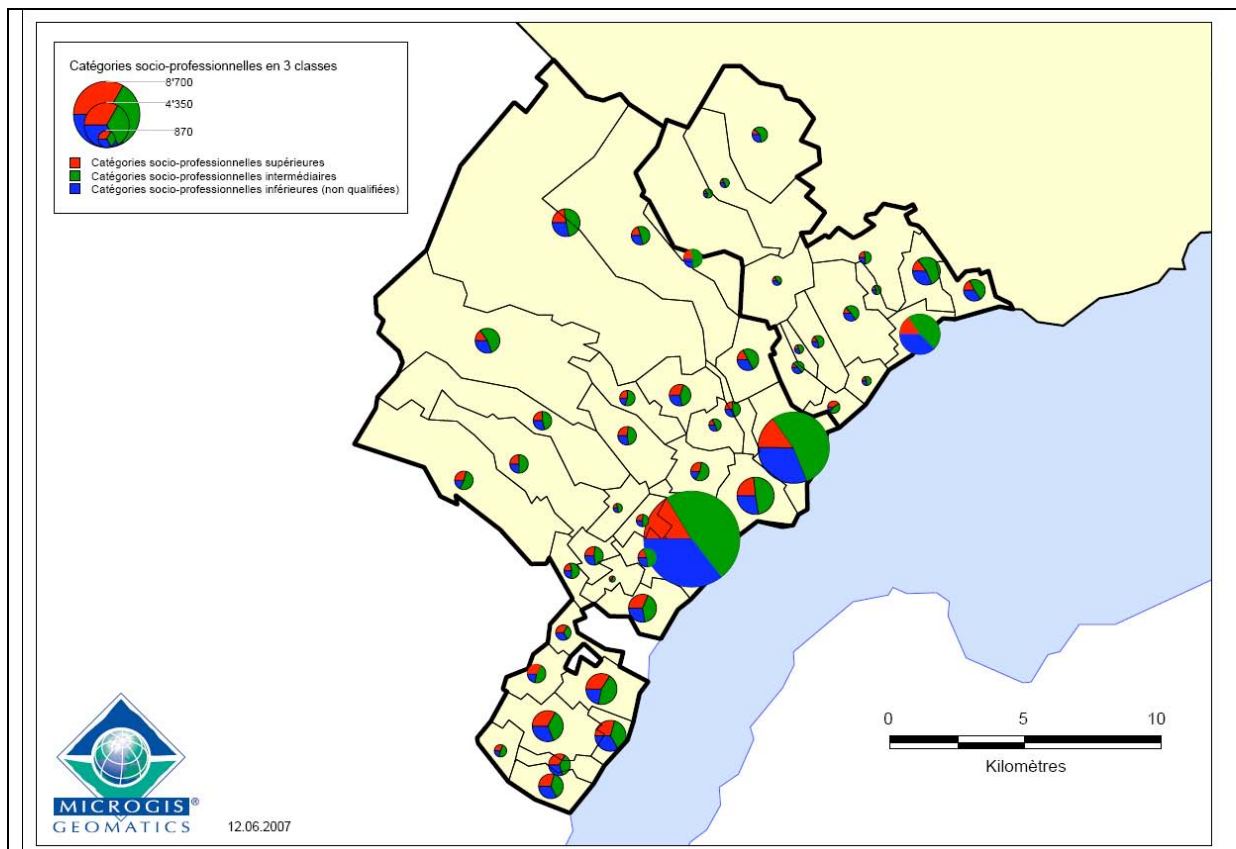
Le potentiel d'urbanisation en proximité des gares anciennes et actuelles est sous utilisé. L'urbanisation en proximité de la gare de Rolle, autant en ce qui concerne les affectations, la diversité des fonctions, l'intensité d'usage du sol, que la qualité des interventions architecturales et urbanistiques, est en décalage par rapport au rôle que doit jouer une gare CFF de la métropole lémanique.

Les équipements collectifs sont nombreux et répartis selon les relations formelles ou informelles qui lient les communes entre elles. Cependant, les équipements correspondant aux commerces de proximité sont en certains endroits fragilisés. Tout particulièrement, la spécialisation des magasins de Rolle en commerces d'antiquité transforme, voire déséquilibre, les relations fonctionnelles avec les bourgs et villages de la région. La perte d'attrait commercial conjugué avec le rôle affaibli de la gare fait que Gland, Aubonne et Morges agissent comme des pôles dont l'attraction est plus forte que celle de Rolle.

La localisation et l'agrandissement des bâtiments scolaires sont des points pour lesquels se posent des questions importantes. Les écoles jouent un rôle déterminant sur les réseaux de déplacement, ainsi que sur les relations qui peuvent se créer entre les habitants d'une région. La localisation et le développement d'une école concernent autant les communes qui utilisent l'infrastructure scolaire que celle qui accueille cette infrastructure.

La forte pression d'urbanisation qui agit sur les territoires entre Genève et Lausanne concerne aussi le groupe des quinze communes. L'espace le plus soumis à une urbanisation accélérée est celui bien desservi par l'autoroute entre le coteau et le lac. Si quelques villas individuelles se logent harmonieusement dans les localités, un grand nombre saupoudre le paysage et lui fait perdre ce qui lui confère sa qualité : l'équilibre entre des espaces bâtis et non bâtis. Pourtant il est à noter que pour la plupart les villages, entre le pied du Jura et le coteau viticole, ont des silhouettes bien dessinées et en cohérence avec les grands espaces agricoles et sylvicoles.

Les grands bâtiments liés à la viticulture, l'agriculture, et la sylviculture au pied du Jura, sont des caractéristiques de la région et lui confèrent aussi une part de son identité.



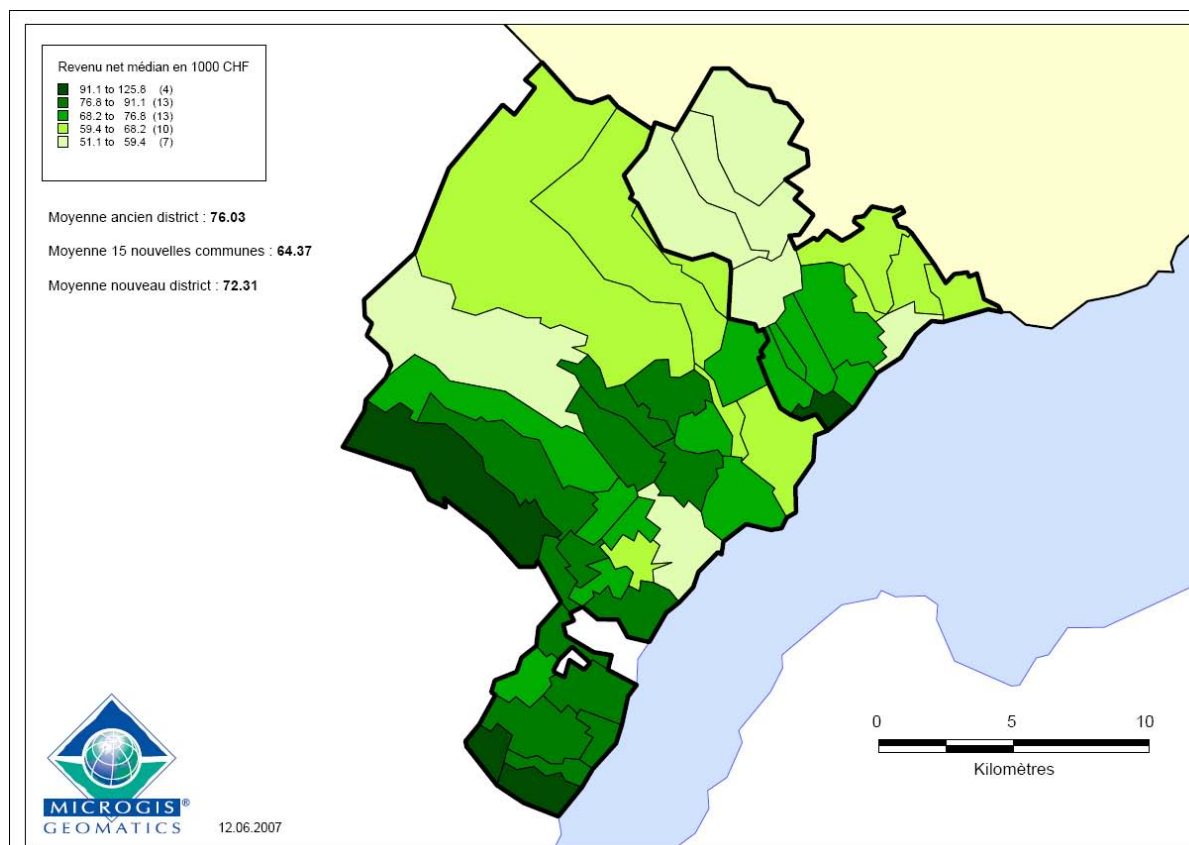
### Contexte géo-économique

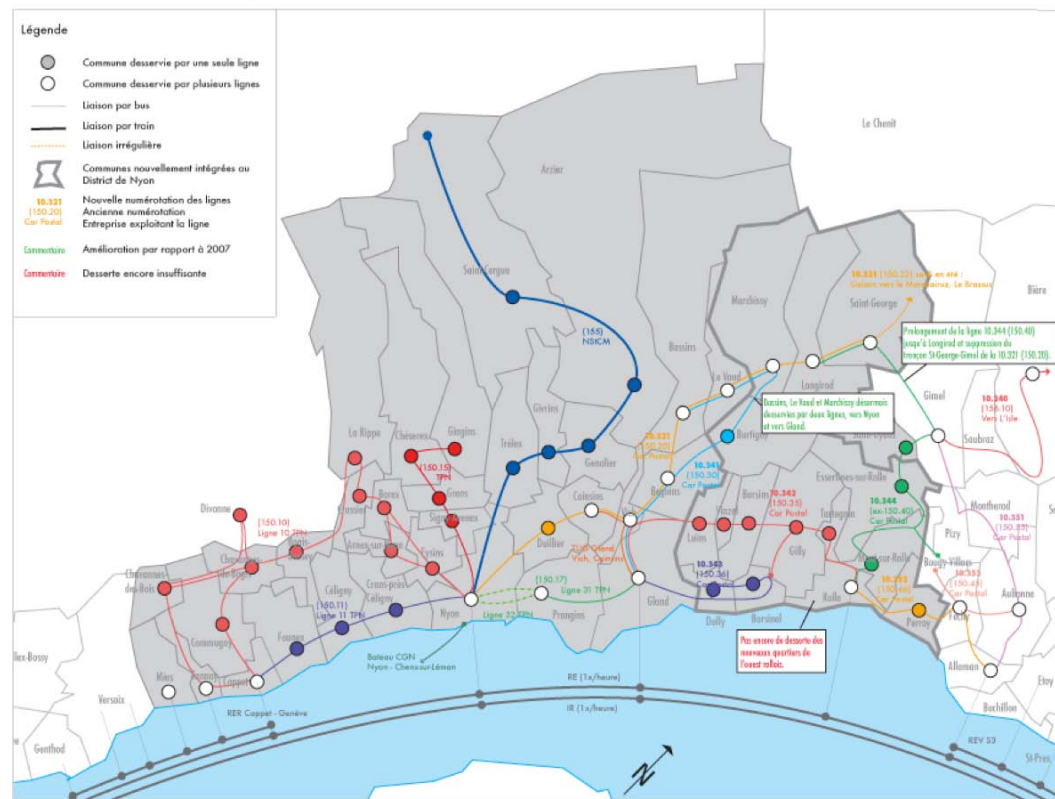
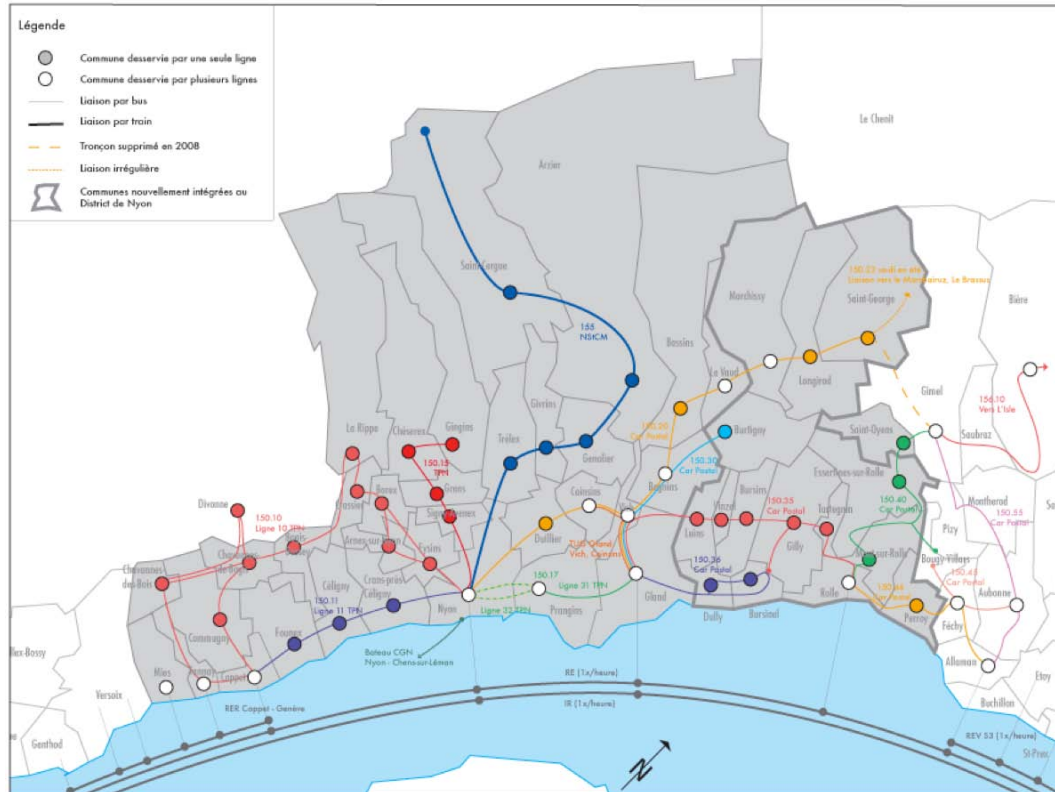
Comme l'ancien district de Nyon, le nouveau avec ces quinze nouvelles communes, reste en comparaison suisse un district extrême ; avec une démographie record, c'est une région aisée où le revenu médian des ménages du district est le second de Suisse, derrière la Goldküste zurichoise mais devant Zoug.

Le niveau de qualification de la population active est exceptionnel ; proportion record des professions d'encadrement et intellectuelles (knowledge workers) ; forte proportion de dirigeants et de professions libérales.

On constate aussi une structure duale de la société, car il y a une proportion également forte de « petites mains », personnes actives sans formation. Il y a une forte spécialisation résidentielle, qui affaiblit l'économie du district, qui sans être faible, n'est pas à la hauteur du potentiel montré par la population active, tant en termes quantitatifs - faible nombre d'emplois - que qualitatifs - secteurs relativement basiques surreprésentés - secteurs à haute valeur ajoutée sous-représentés.

Le district de Nyon, dans sa configuration territoriale de 2007, joue indiscutablement un rôle de relais de l'agglomération genevoise, vis-à-vis de la France voisine et des districts vaudois limitrophes.





## **Mobilité et transports**

Description de l'offre (cf. les cartes 1a et 1b, ci-contre et en annexe).

### *Réseau bus*

Les 15 communes de l'est du District de Nyon sont desservies par **six lignes de transport public régional**, toutes exploitées par l'entreprise Car Postal.

Ces lignes offrent un accès direct aux centres régionaux de **Nyon** (pour Saint-George, Longirod, Marchissy), **Gland** (pour Bursinel, Dully, Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin, Rolle, Burtigny, et dès décembre 2007, également pour Marchissy), **Rolle** (pour Essertines, Mont-sur-Rolle, Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin et Perroy, et dès décembre 2007, également pour Longirod et Saint-George) et **Allaman** (pour Rolle, Perroy). **Gimel** joue également un rôle de centralité (pour Longirod et Saint-George).

Cependant, alors que l'axe privilégié pour les Saint-Georgeais est celui vers Allaman passant par Gimel, seules trois correspondances de bus par jour sont assurées entre Gimel et Allaman.

Les besoins encore non couverts par le réseau actuel concernent l'**ouest rollois**, non desservi malgré le développement de nouveaux quartiers d'habitation. Il faut toutefois noter qu'une ligne de transport public interne à Rolle est à l'étude (Ville de Rolle), étude qu'il serait bon de coordonner avec les besoins des communes voisines (extensions possibles avec les communes de l'ouest de Rolle, voire même avec Gland).

### *Desserte ferroviaire*

Plusieurs gares sont à disposition des 15 communes :

**Rolle**, en premier lieu, desservie par les trains regio express RE (1 train par heure dans chaque direction, Genève ou Lausanne, puis 2 par heure à l'horizon ZEB/Rail2000 2ème étape/2010-2020).

**Gland**, ensuite, qui est utilisée comme gare principale pour 7 ou 8 des 15 communes (Luins, Vinzel, Bursins, Burtigny, Marchissy, Dully, Bursinel, Gilly, et même Tartegnin) et bénéficie d'une offre encore plus importante (2 trains par heure, dont 1 Interregio IR, puis seulement 2 RE en 2010-2020).

**Nyon**, gare principale du District (1 train toutes les 10'-12' pour Genève et Lausanne) est utilisée par Saint-George, Longirod et Marchissy.

Enfin, **Allaman** peut également servir de pôle d'échange (cette gare est raccordée au S3 REV), en particulier pour Rolle, Perroy et Saint-George).

Les gares de **Gilly-Bursinel** et **Perroy** ne sont plus desservies depuis 2004. Une réouverture n'est pas envisagée à moyen terme (horizon ZEB) mais l'attrait du train peut inciter la région à se mobiliser pour obtenir une offre de type RER-REV à long terme (horizon 2035-2050).

Le fait que l'agglomération franco-valdo-genevoise s'étende aux nouvelles frontières du District de Nyon étant un critère pour justifier d'une offre ferroviaire renforcée, à condition bien entendu d'axer le développement urbain futur autour de ce transport public.



## **Paysage**

### *Le paysage de vignes et de vergers*

Cette entité géographique s'étend des bords du Léman et va jusqu'à inclure le coteau viticole de La Côte. Nous avons renoncé à séparer la zone littorale et le coteau en deux entités distinctes, du fait des relations visuelles fortes que ces zones entretiennent, de l'autoroute et des voies de chemin de fer en direction des vignes et de la route cantonale vers le lac. Par ailleurs, les cordons boisés, perpendiculaires au lac, assurent un lien organique entre le coteau et le littoral.

La zone littorale est marquée dans sa partie septentrionale par une urbanisation quasi-continue depuis le centre régional qu'est Rolle en direction de Perroy à l'Ouest et du Mont-sur-Rolle vers le Nord. Le développement urbain est cependant relativement contenu dans ces parties du territoire par les vignes. De même, l'urbanisation longitudinale des villages de Dully et Bursinel au Sud est structurée par la présence de zones viticoles parallèles au lac.

Le bas du coteau est occupé par les vignes et les villages traditionnels, alors que la forêt est présente sur les hauteurs, sur le versant ombragé et dans les zones plus accidentées. Les villages vigneronns de Luins, Vinzel, Bursins et Gilly forment un chapelet le long de la route cantonale. En même temps qu'il faut maintenir, voire renforcer leur compacité, il faut également préserver et mettre en valeur leur continuité. Situés dans un cadre exceptionnel, ils bénéficient de plus d'une vue dégagée sur le lac. Alors que l'habitat est regroupé dans ces communes ainsi que dans celle de Tartegnin, il est beaucoup plus étalé dans les hauts de Perroy et de Mont-sur-Rolle, en particulier en lisière de la forêt en direction d'Essertines-sur-Rolle.

Le coteau viticole et boisé est inscrit à l'Inventaire Fédéral des Paysages (IFP) et n'est de ce fait en principe pas soumis à de fortes pressions d'artificialisation.

Bien que moins marquées que dans la partie Sud du district, les perpendiculaires au lac sont néanmoins bien présentes dans la région. Il serait souhaitable de renforcer l'existence des cordons boisés qui bordent les cours d'eau, afin de rendre le paysage plus lisible, dans la mesure où ils ne remettent pas en question la structure viticole.

Comme dit précédemment, le versant Nord du coteau est occupé par la forêt ainsi que par une mosaïque agricole sur les replats.

### *Le piémont agricole*

Ce type de paysage marque une transition entre la plaine et la montagne. Il est séparé des vignes et des vergers par le vallon de Prévondavaux avec ses marais inscrits à l'Inventaire Fédéral des Bas-Marais (IBM) et du domaine sylvo-pastoral par la rupture de pente derrière laquelle le versant devient essentiellement boisé. L'agriculture et les groupements d'habitations occupent l'essentiel du territoire, offrant ainsi un paysage ondulant et ouvert, reléguant les massifs boisés dans les bords. Au contraire des villages du piémont dans le Sud du district où l'urbanisation résidentielle a tendance à s'étaler, elle reste relativement compacte à Marchissy et Longirod. Ceci peut notamment s'expliquer par le fait que les enjeux immobiliers ne sont pas les mêmes. La morphologie de St-George, dépendant de la configuration du terrain, en fait un cas particulier.

### *Le domaine sylvo-pastoral*

Le haut des communes de Marchissy, Longirod et St-George est presque entièrement boisé, laissant apparaître çà et là des clairières. Du fait de la pente élevée de cette zone (environ 15% en moyenne), elle n'est pas soumise à d'autres enjeux que ceux liés à la gestion forestière (production, protection, accueil et environnement). Elle annonce les ondulations des pâturages boisés, dont la qualité paysagère n'est pas à démontrer. Ces espaces méritent un intérêt particulier, aussi bien dans les processus volontaristes d'aménagement que dans l'observation de leur évolution naturelle, afin de garantir le maintien de paysages séculaires.

**Scénarios 0 « Tendance »**

Ce scénario « tendance » est repoussé par l'ensemble des communes.





### 3.2. Scénariis

La part de responsabilité des autorités politiques, dans la construction de l'avenir des territoires dont elles ont la gestion, est substantielle. Les choix des orientations territoriales ont des conséquences, sur du court, moyen et long terme, à des échelles spatiales souvent autres que celle des territoires concernés.

La méthode prospective des scénariis permet d'imaginer plusieurs « futurs » possibles. Cette étape de la démarche de production du Projet territorial est un exercice de projection territoriale où participent les différents acteurs concernés, les représentants politiques, les représentants administratifs désignés, et les mandataires. L'objectif de cette phase est de faire émerger un fil directeur pour ensuite écrire et dessiner une vision commune pour la région.

Le support de l'image en plan est utile, ici, pour opérer une réduction d'échelle et permettre de visualiser synthétiquement des problématiques spatiales identifiées comme significatives, comme par exemple, l'emprise de l'urbanisation, les distances entre localités, la localisation des activités, la composition des aires forestières, agricoles et viticoles, l'accessibilité en transports individuel et public.

Les images présentées illustrent des scénariis, c'est à dire des « possibles » selon les choix qui sont à faire aujourd'hui. Elles sont intentionnellement caricaturales, ceci pour laisser d'une part une large ouverture au débat conceptuel, et d'autre part mettre l'emphase sur les choix généraux. Ces images, inévitablement réductrices, ont pour seul but d'être des supports de réflexions.

Lors de la séance de travail du 5 septembre 2007 les représentants des autorités municipales ont répondu à la question :

« Quel scénario répond-il le mieux aux attentes d'utilisation de mon territoire, et quel scénario est-il à rejeter ? »

Les réflexions ont aussi abordé les destinées intercommunales possibles en regard des scénariis, dans les domaines par exemple :

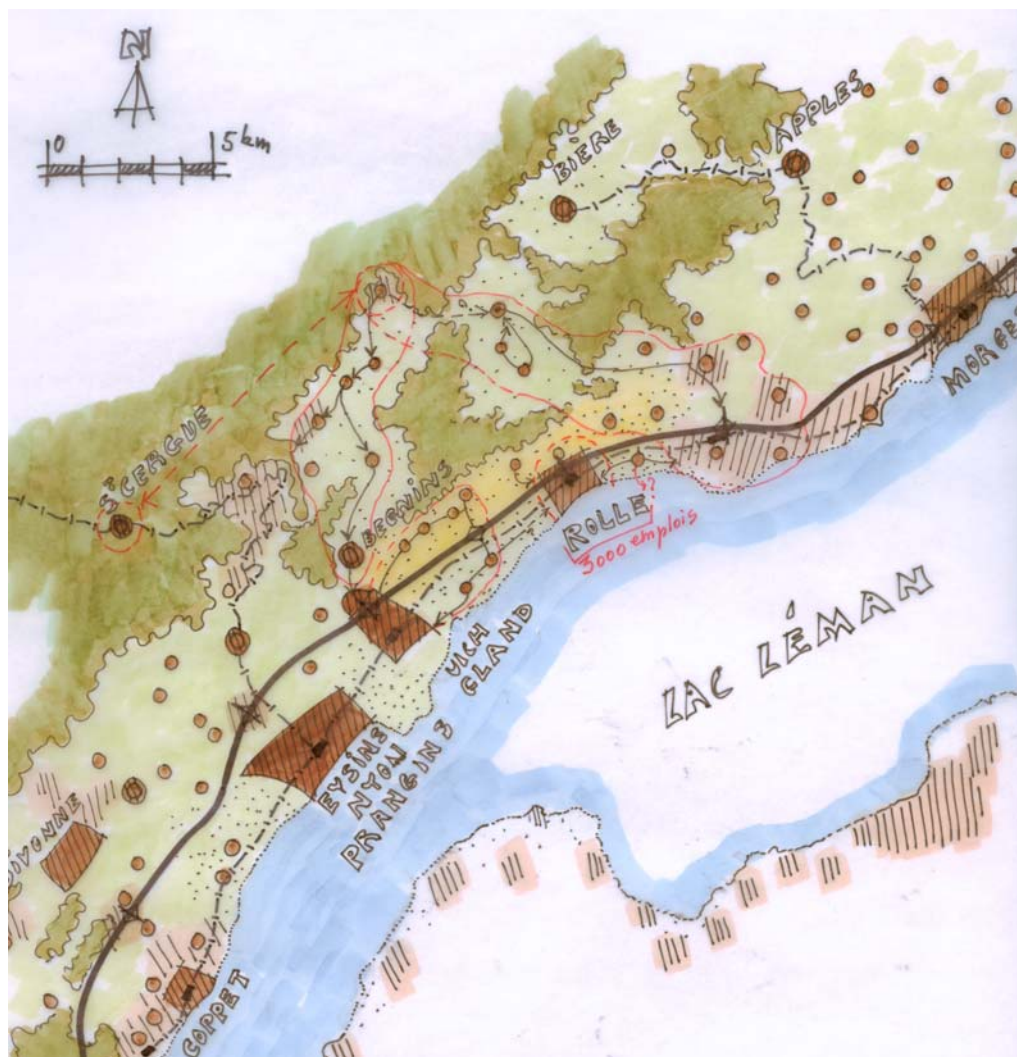
- de l'organisation des transports publics, des groupements scolaires ;
- des équipements en commun (grande salle, terrains de sport, locaux techniques, déchetterie, etc.) ;
- des types d'entreprises à accueillir, et leurs localisations ;
- les typologies d'habitations et les types de population ;
- le patrimoine paysager commun ;
- les endroits privilégiés pour les achats (journaliers, hebdomadaires, mensuels) ;
- les endroits privilégiés pour le sport, pour les loisirs de proximité.

Les représentants politiques communaux se sont répartis en trois groupes pour travailler :

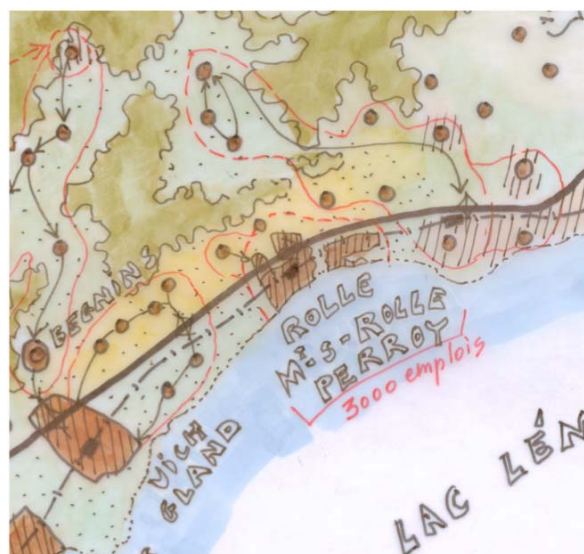
- Rolle, Mont-sur-Rolle, Perroy, Essertines « GT Rolle et environs »
- Burtigny, Marchissy, Longirod, St-George « les communes du haut »
- Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin, Bursinel, Dully « GT Ouest de Rolle ».

## Scénariis 1a et 1b « La ville consolidée »

Scénario 1 A



Scénario 1B



## Scénariis 2a et 2b « Flon de Vincy » et « Flon de Vincy et Eau Noire »

Scénario 2 A « Flon de Vincy »

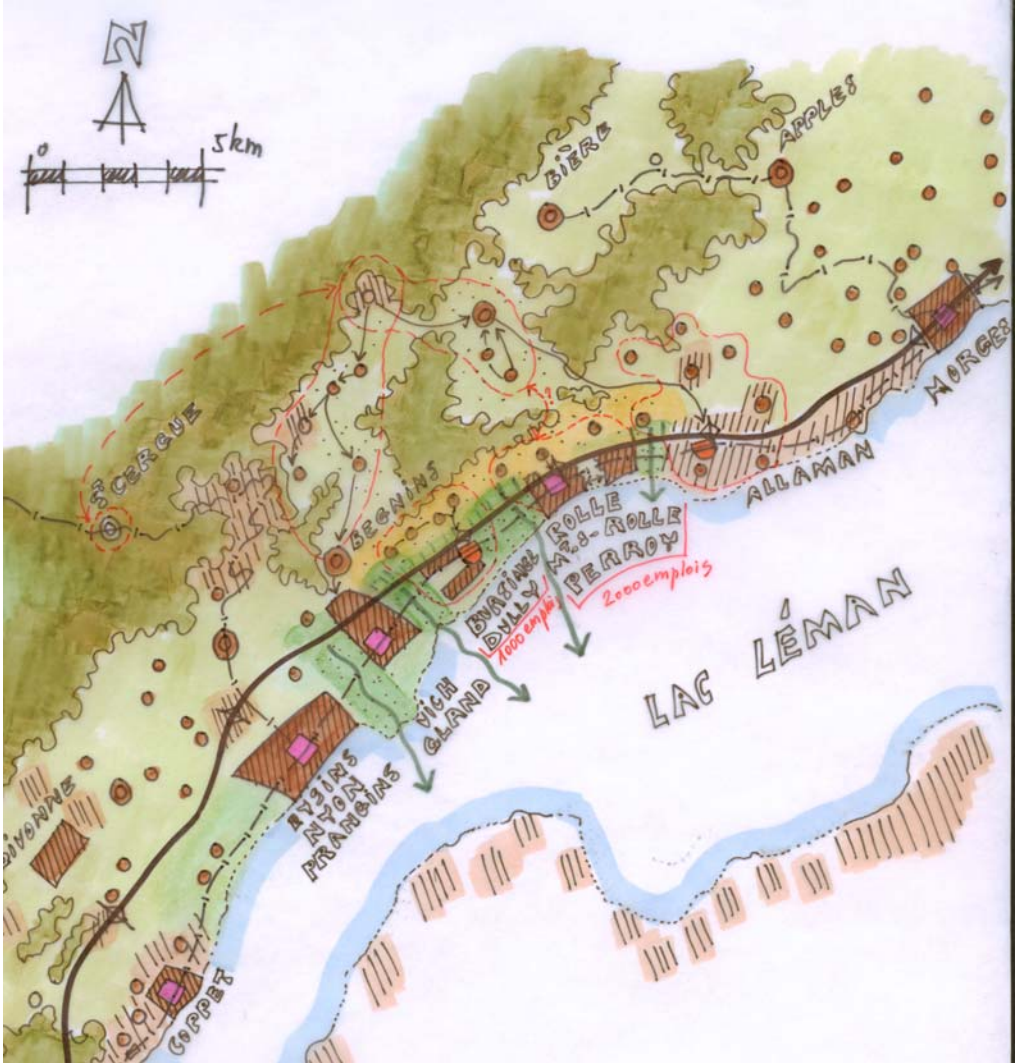


Scénario 2 B « Flon de Vincy et Eau Noire »

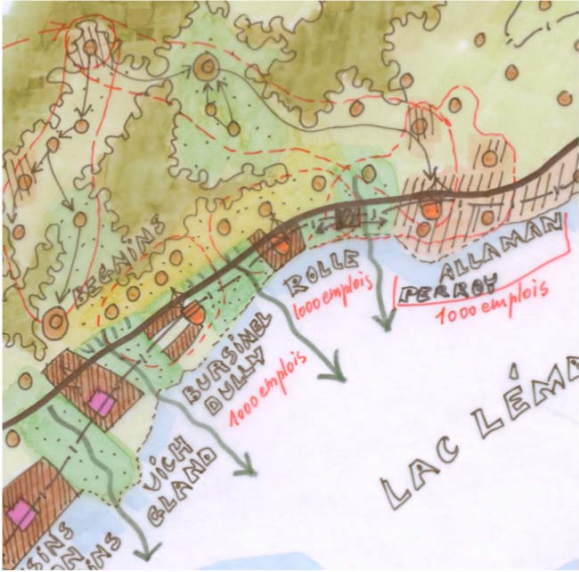


Scénariis 3a et 3b « Les gares »

Scénario 3 A



Scénario 3 B



Parmi les nombreux thèmes importants qui ont été abordés, deux sont ressortis comme récurrents, ceux de la mobilité et de la qualité du paysage.

Les scénariis 3a et 3b, donnant de l'importance aux gares, et particulièrement au renforcement de la gare de Rolle et au rétablissement de celle de Bursinel, ont été désignés comme contenant des potentiels intéressants pour faire émerger des pistes pour le dessin du projet territorial.

Les éléments constitutifs du paysage naturel ont été désignés aussi comme pouvant agir dans le projet territorial en tant que formes structurantes pertinentes. Et il a été également remarqué que les cours d'eau les plus importants et les milieux naturels qu'ils génèrent sont à valoriser.

A la suite de la séance de travail, quelques communes ont poursuivi leurs réflexions et précisé par écrit les orientations souhaitées pour l'avenir de leurs territoires. (cf annexe 9)

Les autorités de Mont-sur-Rolle se sont retenues de choisir un scénario et se questionnent quant à la venue de nouveaux emplois dans région.

Les autorités de Perroy mettent en priorité le scénario 3a, et souhaite une revalorisation maximale de la gare de Rolle.

Le groupe de l'ouest de Rolle fait une synthèse détaillée ; en résumé, les scénariis 3a et 3b sont retenus pour du long terme, alors que les 2a et 2b le sont pour les courts et moyens termes.

Les autorités de Saint-George marquent une nette préférence pour les scénariis 3a et 3b.

Les autorités d'Essertines porte leur choix également sur le scénario 3a en mentionnant l'importance du maintien de la qualité de l'environnement.

Les autorités de Burtigny, Longirod et Marchissy se sont exprimées oralement, également en faveur des scénariis valorisant les qualités multiples de la région et les développant en respect de la diversité des paysages, et se souciant de la mobilité.

Synthèse et avant-projet / séance de travail / 14 novembre 2007



### 3.3. Dessin et dessein régional

Le « projet territorial » est l'ensemble formé des *LD-Lignes directrices* suivi du *PDR-Plan directeur régional* et de sa mise en œuvre dans le temps. Si les LD donne d'une part une vision stratégique à long terme, et d'autre part les actions prioritaires pour la réaliser, le PDR propose ensuite un ensemble de moyens coordonnés permettant d'atteindre les objectifs choisis, et ceci dans un délai donné.

Le « projet territorial » est le « dessein » d'une région. Avec les LD, le « projet territorial » peut être illustré dans sa phase fondamentale par un premier « dessin ». C'est dans cette phase initiale que les orientations principales sont acceptées. Ce « dessin » porte en image les points où il y a convergence entre les différents acteurs. Il est un support aux réflexions qui seront menées par la suite dans le cadre du PDR où des études de détails par secteurs le feront alors évoluer, toutefois en respectant les grandes lignes.

Le projet territorial propose une coordination de l'urbanisation et des transports publics ferroviaires et routiers, et tend vers une équité de l'accessibilité en TP pour la population et les personnes qui travaillent dans la région.

L'orientation prise par les LD est de répondre qualitativement à la pression du développement important qui touche la région depuis ces quarante dernières années. L'expérience montre qu'en l'absence d'une politique d'encadrement volontariste, le développement tend à adopter une forme en taches d'huile, et se base avant tout sur la mobilité individuelle et automobile.

Ce concept s'exprime à travers :

- un « dessein » régional ;
- un « dessin » territorial.

Le concept du projet territorial résulte de l'avancement du processus de décision mené avec les autorités politiques.

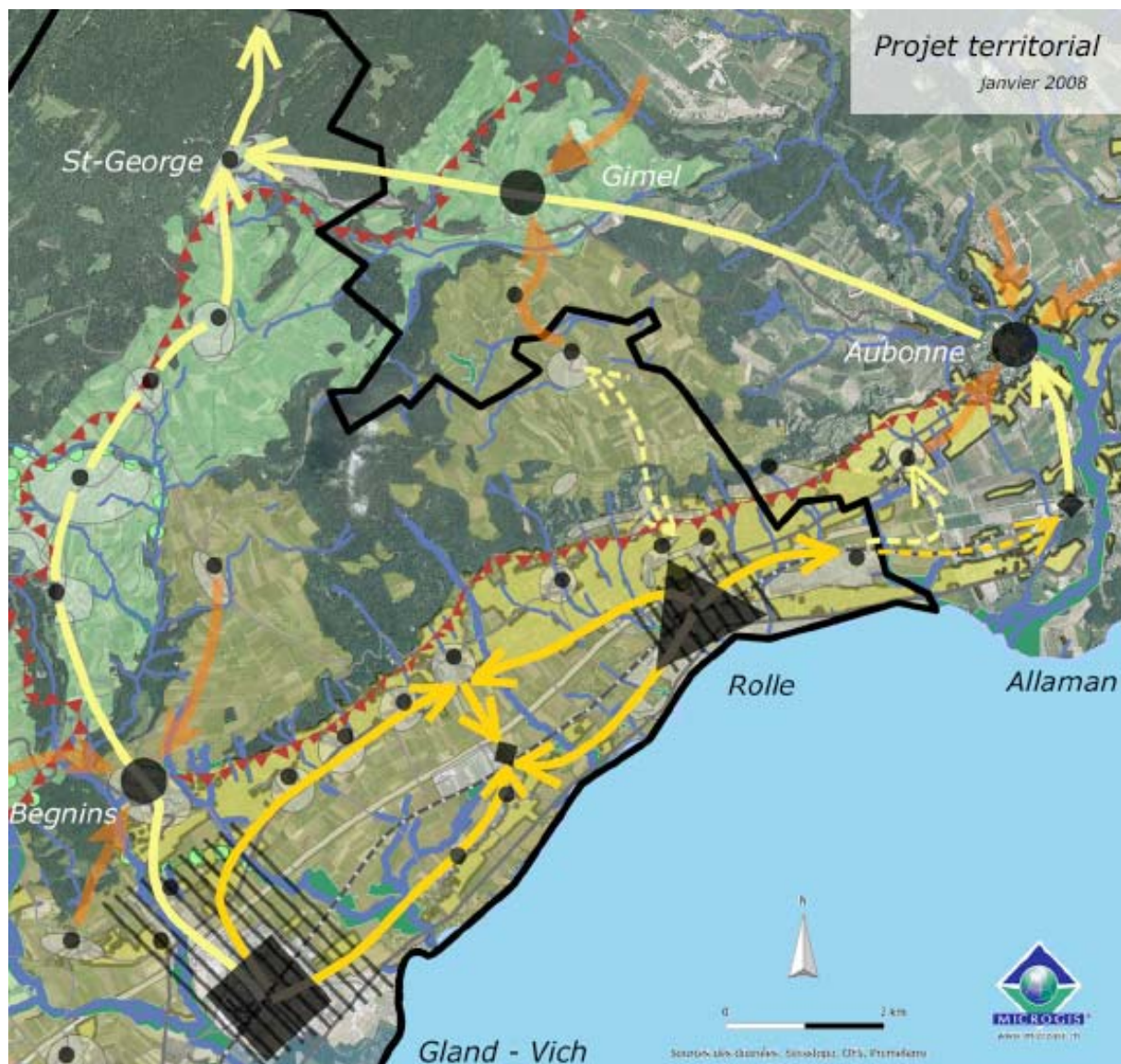
#### ***Vers le partage d'un dessein régional***
























Le « dessein régional » propose de reconnaître et de développer les identités plurielles de la région tout en les liant dans un avenir commun.

Le « dessein régional » s'inscrit dans des démarches déjà en cours, et poursuit le renforcement des caractéristiques propres partagées par des ensembles de communes. Ce dessein se veut à toutes les échelles du territoire, et se concrétise par groupe de commune.

L'intention est de favoriser les liens relationnels entre les communes appartenant aux mêmes entités spatiales, à l'instar de l'ouest de Rolle, ainsi que les relations de ces entités entre elles et avec les régions voisines, comme les régions de Lausanne-Morges, Aubonne-Allaman, Gimel et le Jura.

Le dessein régional est du ressort de chaque habitant. Choisir de s'approprier de telle ou telle manière l'espace dans lequel on vit, ou d'avoir tel ou tel type de comportement est de la responsabilité de chaque individu. Toutes les actions entreprises individuellement n'ont pas les mêmes impacts sur le territoire. Ces comportements sont bien évidemment conditionnés par les règles que se donnent les collectivités publiques en matière d'aménagement du territoire.



- |   |  |   |                                |
|---|--|---|--------------------------------|
|  | Identité urbaine Gland-Vich                      |  | Entité agricole et arboricole  |
|  | Identité urbaine Rolle                           |  | Vignes                         |
|  | "Ville consolidée"                               |  | Piémont agricole               |
|  | Voies ferrées                                    |  | Forêt jurassienne              |
|  | Autoroute  |  | Arrière-pays agricole          |
|  | "Perpendiculaire"                                |  | Delta de la Promenthouse       |
|  | "Perpendiculaire à confirmer"                    |  | Périmètre d'urbanisation       |
|  | "Transversale"                                   |  | Cordon boisé à renforcer/créer |
|  | "Transversale à confirmer"                       |  | Corridor écologique à créer    |
|  | "Relais" et liens aux relais                     |  | Cours d'eau                    |
|  | "Villages"                                       |  | Rupture de pente               |
|  | Interface de transport public<br>actuel et futur |   |                                |



## 4. Projet territorial des LD

La destinée régionale se matérialise à travers un projet territorial, lequel s'appuie sur le renforcement des infrastructures existantes de transports publics et privés, et favorise les interventions d'urbanisation dense. Le « dessin territorial » est issu d'une triple réflexion, sur la mobilité, sur les relations de dynamisme socio-économique que les habitants de la région déploient journallement, et sur le paysage à créer.

Le projet territorial s'exprime à travers quatre formes de spatialité :

- les identités urbaines ;
- les perpendiculaires et la transversale ;
- les relais ;
- les scénographies paysagères.

### **Identité urbaine**

Rolle est qualifiée d'identité urbaine et appartient à la « ville consolidée ». Avec Eysins-Nyon-Prangins, Gland-Vich, et Coppet - et en dehors du district, Morges - elle fonctionne comme une partie d'une agglomération urbaine où les parties se complètent, sans être contiguës. A terme, les transports publics offriront une fréquence des trajets conjointe à une vitesse de déplacement qui abolira la notion de distance entre elles.

Les identités urbaines de la ville consolidée sont des endroits construits et habités où se logent les équipements principaux, où la densité de construction est plus forte qu'ailleurs, où la diversité sociale et fonctionnelle est élevée ; ce sont des lieux d'identification où les croisements entre les relations sociales, administratives, culturelles, sportives, économiques, de déplacements habitat-travail-loisirs, de communication sont les plus intenses.

De même manière que Terre Sainte l'est avec Coppet, Mont-sur-Rolle et Perroy sont en relation immédiate avec l'entité urbaine de Rolle. Si l'ouest rollois affirme une relation avec Rolle en raison de son rattachement à l'ancien district de Rolle, il développe de plus en plus un lien avec Gland-Vich et Nyon à moyen terme.

### **Perpendiculaires et transversale**

Les perpendiculaires révèlent des relations historiques Jura-Léman et sont l'expression de l'influence des entités urbaines *Gland-Vich*, *Aubonne-Allaman* sur le bassin de vie entre lac et montagne, ainsi que le chapelet des villages de la route romaine de l'Etraz. Elles se localisent en trois axes supplémentaires : *Gland – Begnins - St-George*, *Allaman – Aubonne - St-George*, *Gland – Rolle – Allaman*.

Trois axes de déplacement (la route cantonale no 1, les voies CFF, l'autoroute) divisent l'espace du littoral en quatre bandes. Les perpendiculaires redistribuent l'organisation des activités humaines de manière à donner de la profondeur à l'espace entre le Léman et le Jura, et la transversale répond à la logique distributive de l'espace de La Côte caractérisé par les coteaux viticoles rapprochés des rives du lac.

## Relais

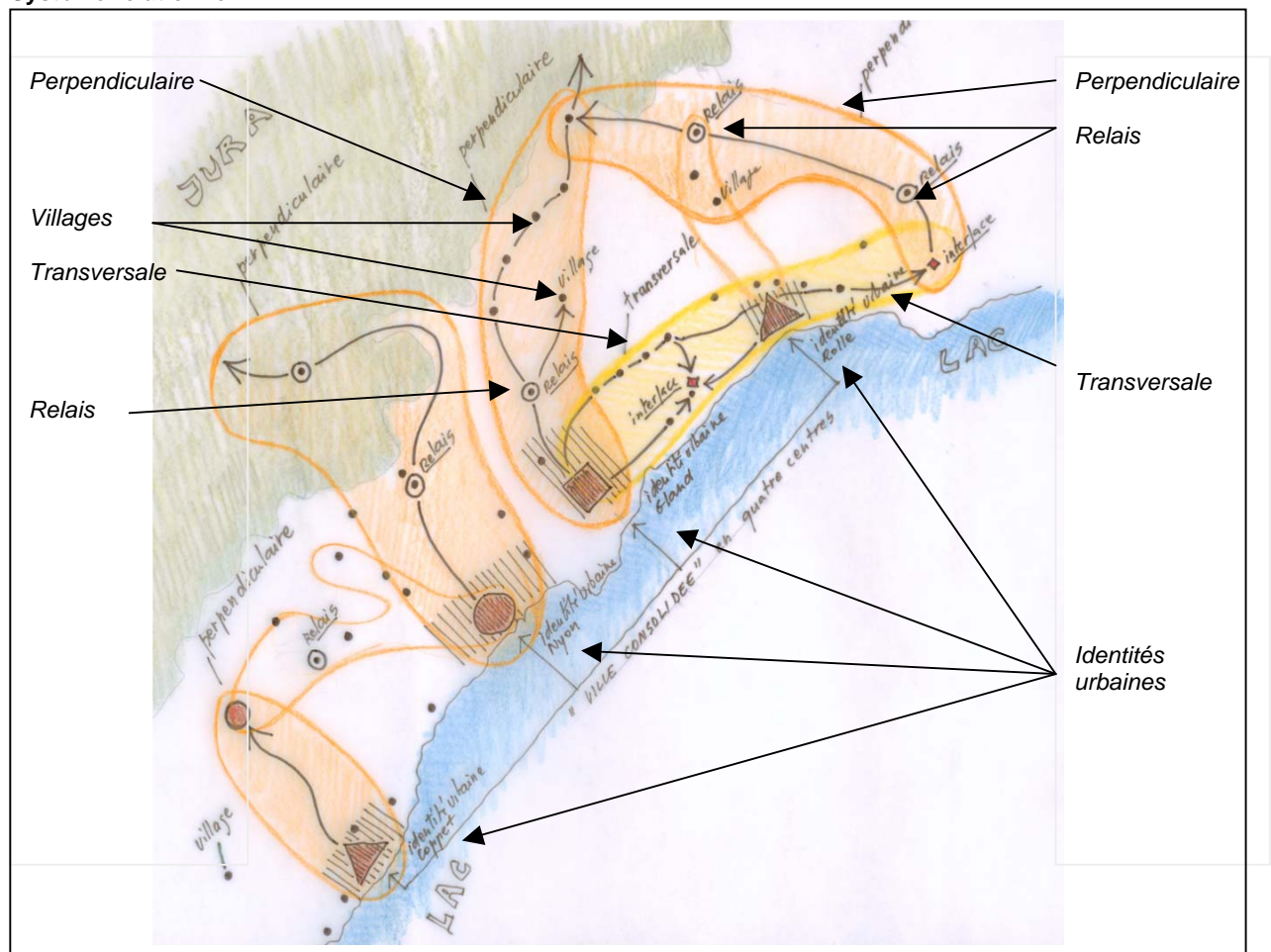
Les relais sont les nœuds des réseaux de relations qui traversent les espaces urbanisés, en dehors des centres urbains.

Les entités relationnelles et spatiales qui se forment sur un relais sont :

« Begnins-Bassins-St-George-Burtigny », y compris Longirod-Marchissy, sur le relais de Begnins,

« St-George-Gimel-Aubonne » y compris St-Oyens-ESSERTINES, sur les relais de Gimel-Aubonne.

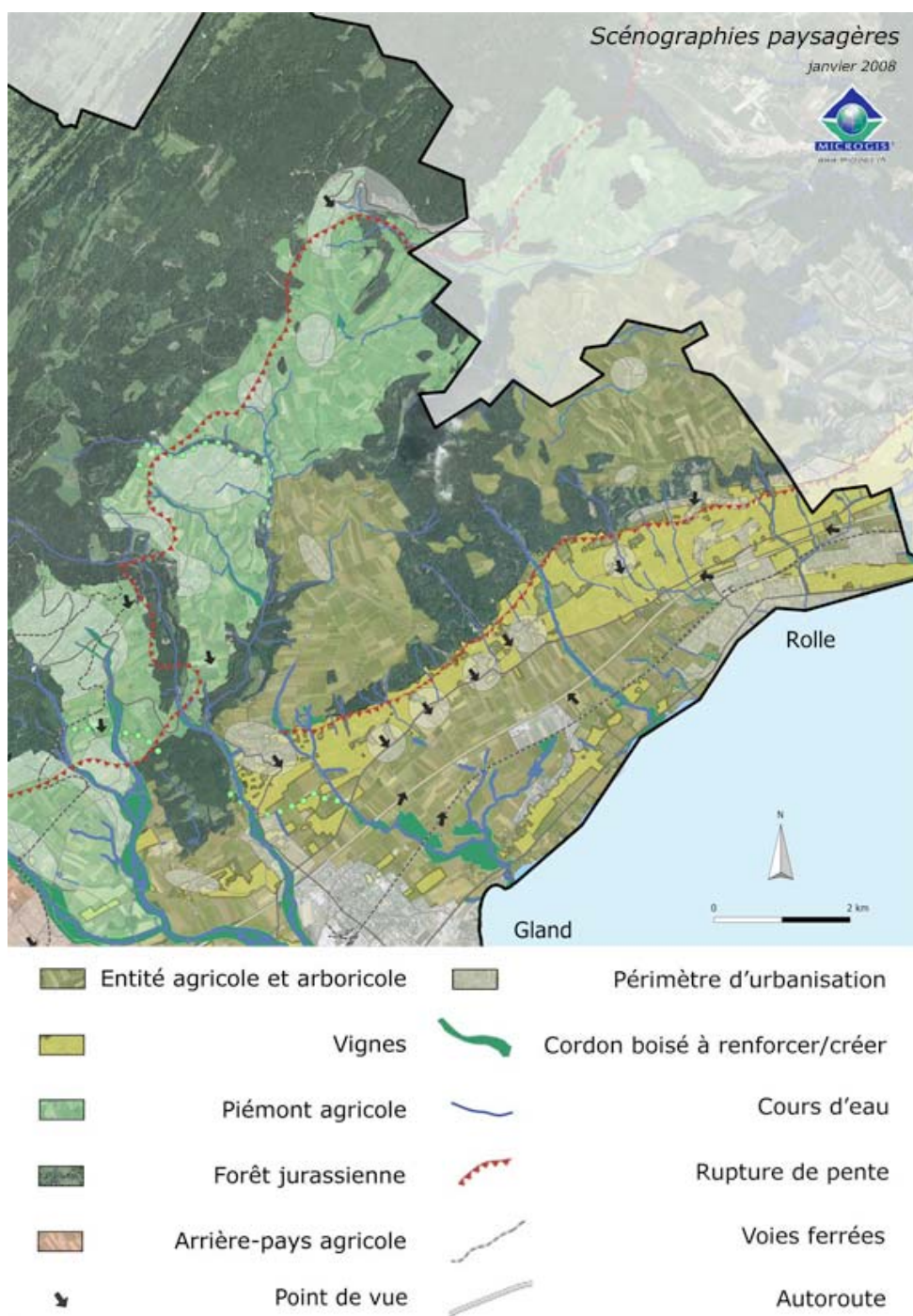
### Système relationnel

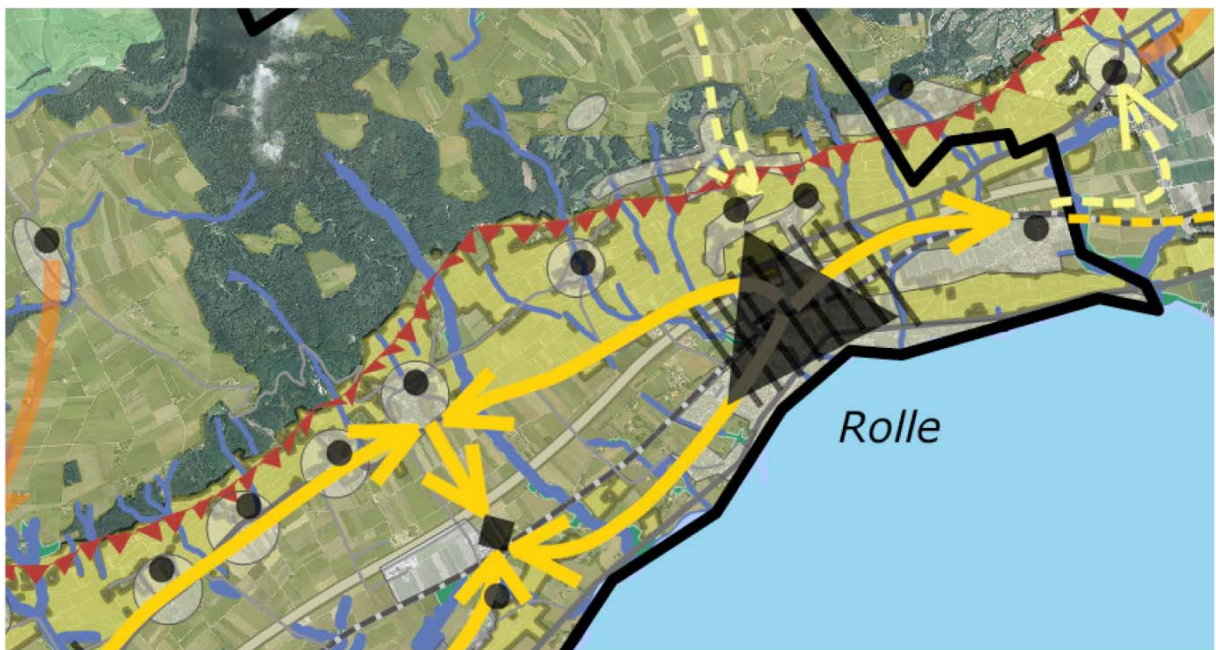


### Scénographies paysagères

Les scénographies paysagères sont des entités environnementales et spatiales où l'horizon domine. Ce sont : les « Vignes », les « Entités agricoles et arboricoles », les « Terres agricoles enclavées », le « Piémont agricole », la « Forêt jurassienne ».

Les scénographies paysagères sont des espaces composés de perspectives où l'horizon est une des mesures à respecter ; elles agissent comme *structure* des autres espaces qui eux sont construits sur les exigences de la mobilité (aires résidentielles, aires d'activités, aires de déplacement, etc.)





## 5. Orientations directrices et actions

L'addenda aux LD donne comme orientation principale une organisation en réseau triangulaire pour la partie est du district, s'appuyant, comme pour le reste du district, sur un concept de mobilité promouvant les transports publics.

Les orientations générales propose une organisation constituée par :

- Rolle, localité à identité urbaine forte se coordonnant avec *Eysins-Nyon-Prangins, Coppet, et Gland-Vich, autres composantes de ce qui est qualifié la « ville consolidée »* ;
- Trois « relais », *Begnins, Gimel et Aubonne*, canalisent les relations entre les villages et les entités urbaines.
- Deux perpendiculaires et une transversale rattachent l'ensemble des villages aux relais et aux entités urbaines;
- Cinq « scénographies paysagères » organisent l'espace : *les vignes, les entités agricoles et arboricoles, le piémont agricole, les terres agricoles enclavées, la forêt jurassienne.*

Les actions principales qui permettent de concrétiser les orientations générales concernent l'urbanisation, les infrastructures de transport, les milieux naturels et l'environnement, et les relations institutionnelles, économiques et sociales. Les actions vont structurer l'organisation territoriale de la région. La poursuite du *Plan directeur régional* permettra de planifier ces actions dans le temps suivant un ordre de priorité.

### 5.1. Consolidation d'une identité urbaine

*Rolle* appartient à la « Ville consolidée » de la région de Nyon, au même titre qu'*Eysins-Nyon-Prangins, Coppet, et Gland-Vich.*

#### **Trois orientations sont à renforcer :**

1. L'affirmation d'un devenir de ville dense et mixte en préservant les identités de Mont-sur-Rolle et Perroy.
2. Le renforcement des fonctions de centre selon les spécificités et potentialités propres (pôle économique et de services).
3. La valorisation du secteur de la gare et confirmation de celle-ci comme interface régionale multi-modale.

#### **Les actions à faire sont les suivantes :**

- densifier le quartier de la gare de Rolle ;
- accroître le nombre d'emplois en proximité immédiate de la gare ;
- encourager la diversité dans les quartiers entre la gare et la vieille ville par des mesures facilitant la mise en place de mixités sociales et fonctionnelles ;
- créer et valoriser des espaces non-construits à l'usage de la collectivité (parc, places, rues, etc.) et créer des espaces publics de qualité ;
- coordonner avec les communes de l'ouest et de l'est rollois la localisation des équipements collectifs et hôteliers (collèges, établissements culturels et touristiques) ;



## 5.2. Développement de deux perpendiculaires et d'une transversale

Deux perpendiculaires et une transversale interdépendantes du concept régional de mobilité promeuvent le réseau de transports publics :

*Gland-Begnins et St-George ;*

*Allaman-Aubonne et Gimel-St-George ;*

*Gland-Rolle-Allaman.*

### **Deux orientations sont à renforcer :**

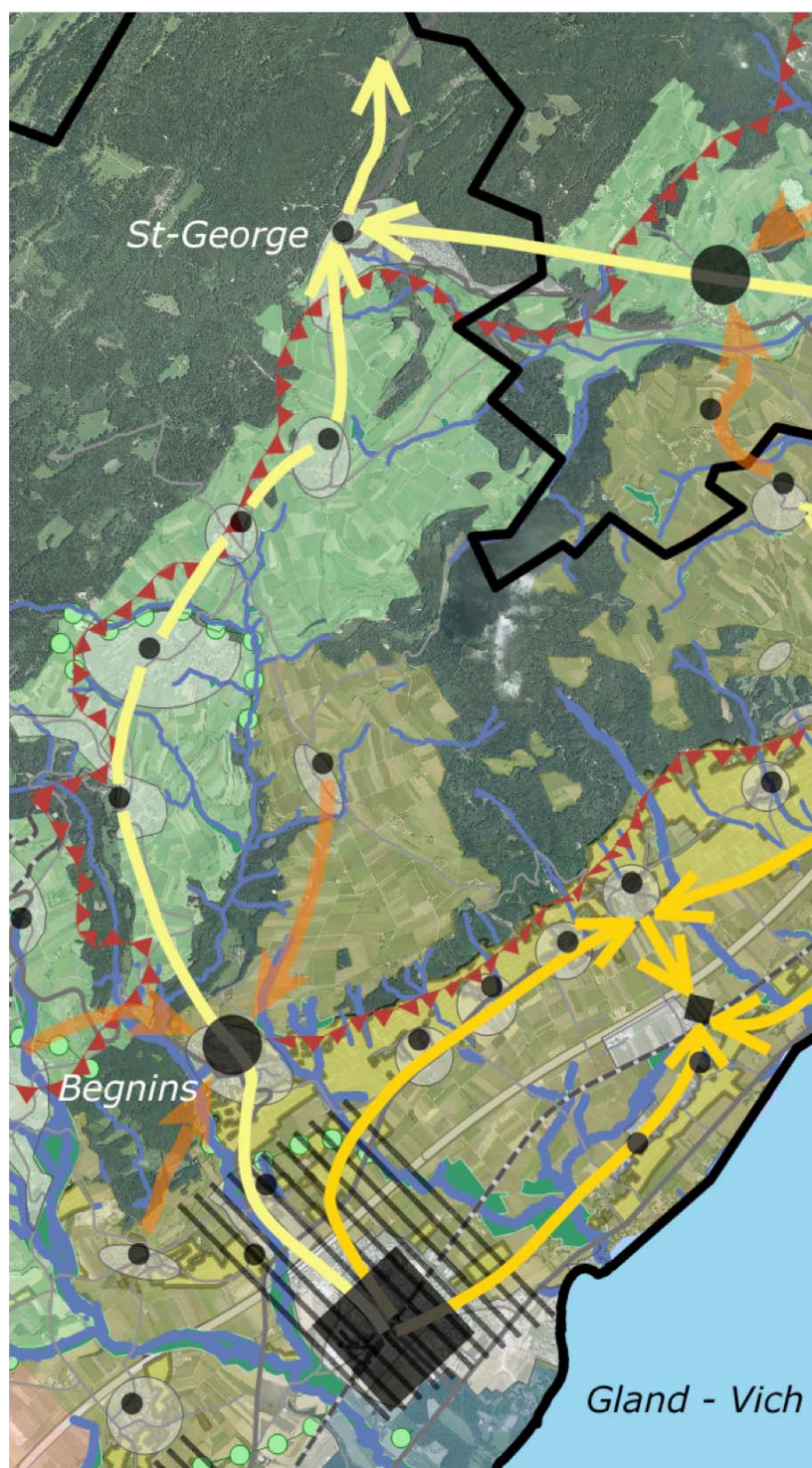
1. La valorisation du bassin de vie à travers les deux axes perpendiculaires intégrant les villages concernés au réseau de transports publics, et en améliorant l'attractivité des lignes de transports publics existantes.
2. Le renforcement de l'urbanisation, notamment du logement, à proximité des interfaces de transport public et amélioration de l'accessibilité multimodale de celles-ci.

### **Les actions générales à faire sont les suivantes :**

- coordonner et augmenter l'accessibilité en transports publics depuis les relais vers les communes liées à ceux-ci ;
- augmenter l'accessibilité de l'Ouest rollois par la mise en place de transports publics efficaces et attrayants, de type urbain (TU), desservant simultanément les villages de Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin, Dully et Bursinel ainsi et les entrées des villes de Gland et Rolle jusqu'à leur centre.
- densifier les centres des villages en investissant dans les volumes vides existants, et amélioration de la compacité des centres et des espaces entre le bâti ;
- favoriser une mixité fonctionnelle et sociale dans les centres de village ;
- favoriser ponctuellement les densifications et planifier les extensions pour les nouvelles constructions à proximité immédiate des interfaces de transports publics existants et projetés ;
- favoriser les démarches intercommunales ;
- encourager un développement économique en concordance avec l'accessibilité de l'endroit ;
- encourager un développement résidentiel diversifié en concordance avec l'accessibilité de l'endroit, et particulièrement, développer un habitat à loyer modéré ou à loyer préférentiel ;
- renforcer les cordons boisés suivant les cours d'eau et orientés dans le sens Jura-Léman ;
- affirmer les identités des villages et la qualité du bâti et des espaces publics ;
- donner une priorité aux piétons et cyclistes.

**Les actions particulières par secteurs sont les suivantes:**

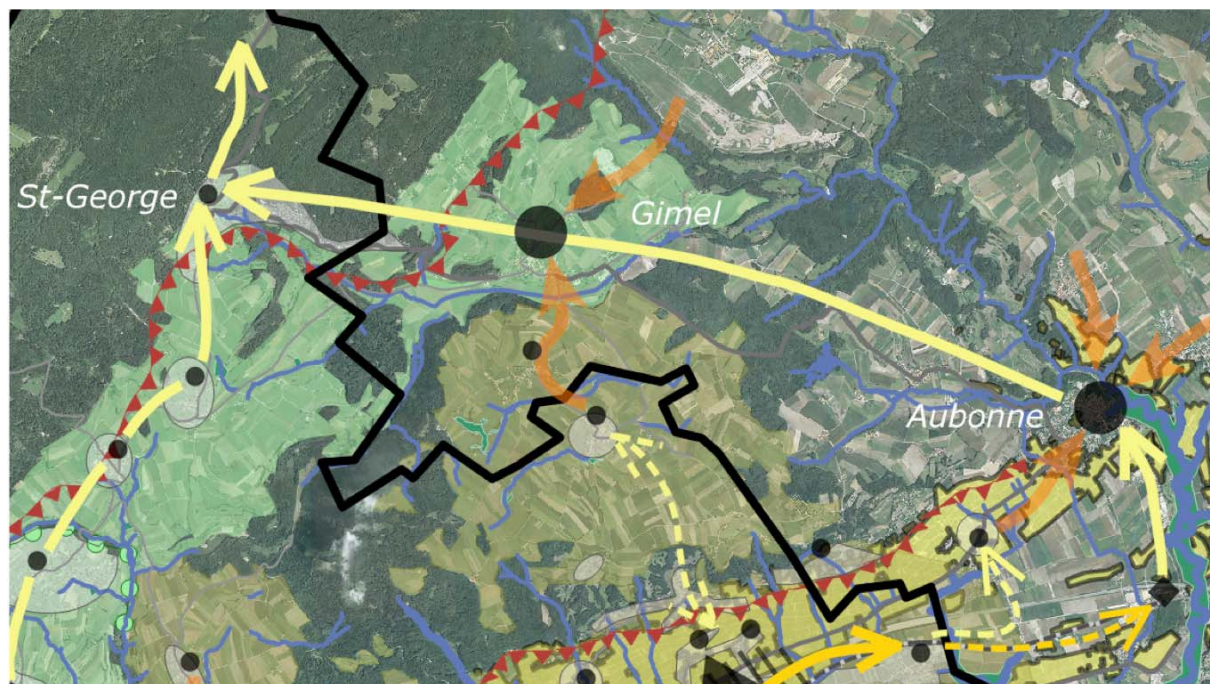
*Perpendiculaire Gland-Begnins-St-George*



- coordonner l'organisation spatiale et touristique avec le secteur Marchairuz, en relation avec les préoccupations liées au bois ;
- permettre que les villages maintiennent leur population, en diversifiant les typologies d'habitation, en attirant des activités compatibles avec les modes de vie actuelle et respectueuses du cadre agricole, arboricole et forestier.



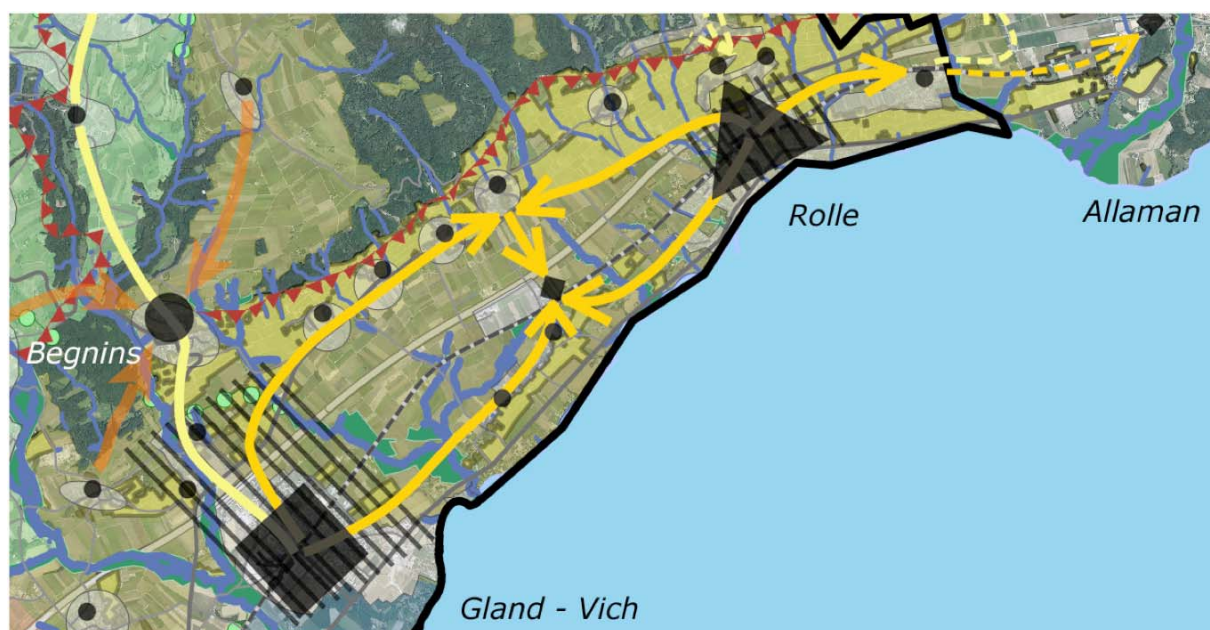
*Perpendiculaire Allaman-Aubonne-Gimel-St-George*



- coordonner l'organisation spatiale avec les espaces à l'est de la région, notamment Gimel, Aubonne, Allaman et Morges ;
- assurer une liaison directe en transports publics entre St-George-Gimel-Aubonne-Allaman ;
- permettre que les villages maintiennent leur population, en diversifiant les typologies d'habitation, en attirant des activités compatibles avec les modes de vie actuelle et respectueuses du cadre agricole, arboricole et forestier.

*Transversales Gland-Rolle-Allaman*

Cf. en annexe 10 (document du 7 décembre 2007, annoté le 17 décembre 2007) les actions détaillées proposées par les communes de l'ouest de Rolle, à traiter dans le plan directeur régional.



- renforcer le pôle d'emplois en relation avec l'accessibilité autoroutière entre l'autoroute et la voie CFF en direction de l'ancienne gare de Bursinel ;
- desservir le pôle d'emplois par des transports urbains routiers liant les centres, les gares de Rolle, Gland et Allaman ;
- orienter les affectations du pôle d'emplois vers des activités liées au tertiaire, et favoriser la diversité fonctionnelle en accueillant des activités liées au tourisme (hôtellerie), d'utilité publique, et au commerce compatible avec l'occupation du secteur ;
- renforcer et développer le secteur résidentiel entre Dully (Bourg d'Amont) et la gare de Bursinel, notamment sur le versant nord-ouest ;
- renforcer les cordons boisés sur les rives de la Dullive ;
- maîtriser l'urbanisation des villages du coteau (Vinzel, Bursins, Luins, Gilly et Tartegnin) dans le périmètre des aires urbanisées planifiées en intégrant les nouvelles constructions dans l'harmonie architecturale villageoise existante ;
- planifier une étude de détail traitant tout particulièrement la cohérence spatiale liant d'une part les villages en chapelet le long de la Route de l'Etraz, et d'autre part la paire formée par Dully et Bursinel.

### 5.3. Renforcement des relais

Trois localités, Begnins, Gimel et Aubonne, agissent comme « relais » et liens avec les réseaux de « villages » situés entre le pied du Jura et le coteau viticole.

#### **Une orientation est à renforcer :**

La reconnaissance des « relais » comme des pôles fédérateurs, c'est-à-dire qu'ils fonctionnent comme des nœuds où se croisent les principales relations qui composent l'espace de cette partie de la région.

#### **Les actions générales à faire sont les suivantes :**

- adapter et optimiser le réseau de transports publics en fonction des habitants, et du type d'emplois et profil de mobilité de ces emplois ;
- concentrer l'urbanisation autour des interfaces du réseau de transports publics, et améliorer l'accessibilité multimodale de celles-ci ;
- assurer depuis les relais des correspondances directes en transports publics pour les villages concernés ;
- encourager la venue d'une population diversifiée, d'activités mixtes et d'équipements collectifs dans les « relais » ;
- densifier le bâti et augmenter sensiblement le nombre d'habitants à l'hectare au centre des localités « relais » ;
- choisir et confirmer le choix des localités « relais » par l'ensemble des villages concernés ; renforcer les relations intercommunales ;
- mesurer les impacts de toutes nouvelles habitations et tous nouveaux générateurs de trafic localisés hors de la « ville consolidée », des « perpendiculaires ou des « relais », en ralentir ou voire en déconseiller la réalisation ;
- améliorer les espaces pour les piétons et les cyclistes dans les villages ;
- densifier et diversifier les aires déjà urbanisées à Begnins, Gimel et Aubonne ;
- encourager une mixité sociale et une diversification des habitations ;
- stimuler une mixité fonctionnelle, une diversification des services, des équipements et des activités.

## 5.4. Scénographies paysagères

Cinq « scénographies paysagères » ponctuées par les cours d'eau et leurs deltas mettent en scène le paysage ;

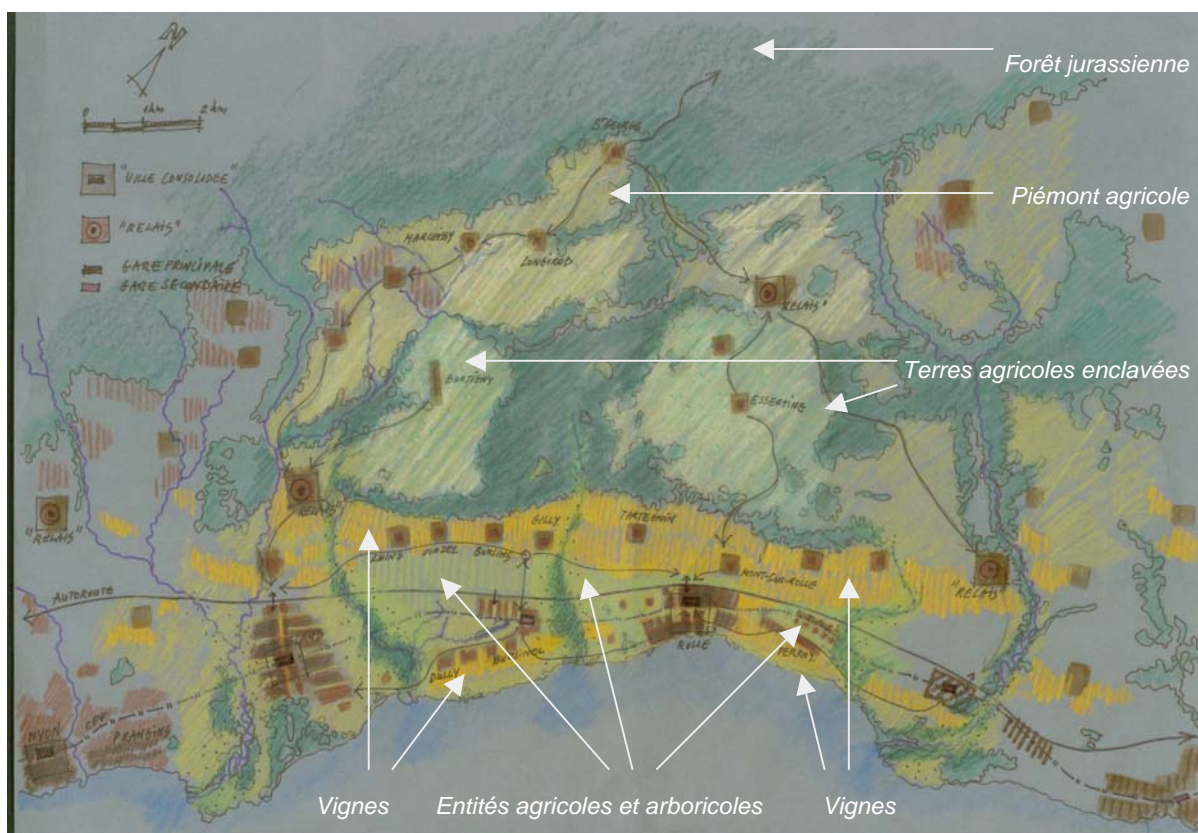
### **Une orientation est à renforcer :**

La construction d'une vision paysagère valorisant les divers atouts de la région en respectant la diversité et la qualité des paysages.

### **Les actions générales à faire sont les suivantes :**

- compléter L'IFP - Inventaire fédéral du paysage -. Seule une partie restreinte du paysage du groupe des quinze communes a été analysée et inventoriée ; par exemple les deux vignobles de Dully et de Perroy, ainsi que d'autres sites dont les qualités exceptionnelles méritent un soin particulier, sont rapidement à prendre en considération ;
- mettre en place un projet paysager ;
- proposer des mesures adéquates à chaque situation paysagère ;
- tenir compte des milieux naturels, et identifier et valoriser les couloirs écologiques ;
- étudier les accessibilités au lac et les dégagement visuels sur celui-ci ; tenir compte du rôle que peuvent remplir les espaces « verts » des grandes propriétés.

### **Scénographies paysagères**



Les scénographies paysagères agissent comme une *structure* pour les espaces résultant des exigences de la mobilité et des déplacements.

INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE DES TRANSPORTS PUBLICS dans la REGION DE NYON - Addenda aux Lignes Directrices PDR District de Nyon  
TEMPS DE PARCOURS - Offre TC 2007

Carte 2



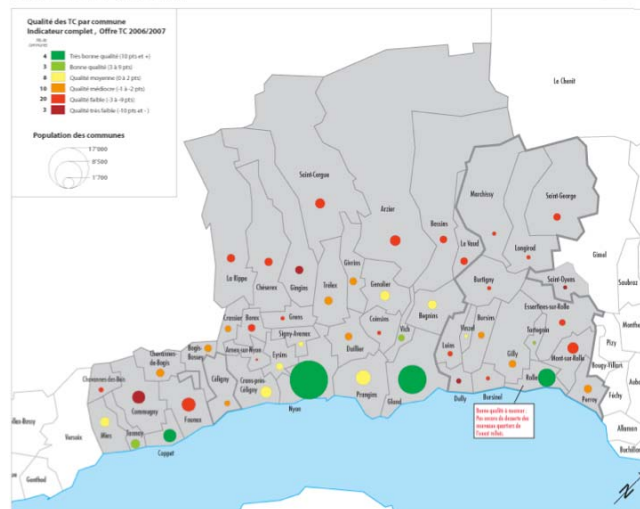
INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE DES TRANSPORTS PUBLICS dans la REGION DE NYON - Addenda aux Lignes Directrices PDR District de Nyon  
FREQUENCES - Offre TC 2007

Carte 3



INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE DES TRANSPORTS PUBLICS dans la REGION DE NYON - Addenda aux Lignes Directrices PDR District de Nyon  
INDICATEUR COMPLET - Qualité TC 2007

Carte 5



## 6. Orientations thématiques

### 6.1. Spécificités des communes en matière de transport public

L'adoption des LD du *Plan directeur régional* par les municipalités permettra de finaliser le Plan de mobilité du district. Il s'agira de poser les bases de l'organisation des transports publics, des transports individuels et de la mobilité douce, en s'appuyant sur une coordination de l'urbanisation et des transports.

Les 15 communes n'ont de loin pas le même niveau de qualité de service des transports publics<sup>1</sup> (cf. cartes 5, 2, et 3 ci-contre et en annexe). Une présentation de la qualité globale des TP est développée ici, ainsi qu'une analyse de deux composantes importantes de la qualité : les temps de parcours et la fréquence des lignes.

#### **La qualité globale des transports publics dans les communes**

(cf. en annexe carte 5)

La seule commune bénéficiant d'une offre de qualité des transports publics "très bonne" est Rolle. Ce résultat est à nuancer, car il ne concerne que la zone d'influence de la gare CFF. En effet, l'ouest rollois, au développement récent (habitat dense) n'est pas desservi par les transports publics<sup>2</sup>.

Village resserré à proximité des transports publics, Tartegnin a une qualité "bonne".

Viennent ensuite Vinzel, Bursins, Gilly et Perroy, aux résultats moyens à médiocres.

La seule des 15 communes ayant une qualité très faible est Dully. Ce mauvais score tient à la fois aux courses peu fréquentes, à son habitat éparpillé, mais aussi à une mauvaise structure de la ligne de desserte et au manque de possibilités de correspondances.

Les communes du haut sont quant à elles pénalisées par la longueur de leurs lignes.

Par rapport aux autres communes du District de Nyon, dans l'ensemble, les 15 communes ne sont donc pas moins bien desservies. On constate toutefois une moins grande part de communes de qualité moyenne, ce que l'on peut interpréter comme le fait que ces communes ne sont pas intégrées dans un réseau d'agglomération.

#### **Temps de parcours**

Le calcul du temps de parcours à partir de chaque commune se base sur une moyenne des temps obtenus pour l'accès aux principales destinations des pendulaires<sup>3</sup> : on analyse ici

<sup>1</sup> Pour connaître la méthodologie de calcul de l'indicateur global de qualité des transports publics, se référer à la page 12 (chapitre 2.1) du rapport EPFL "Mesurer la qualité des transports publics : Développement d'un système d'indicateurs de qualité des transports publics pour la région de Nyon", disponible en téléchargement : [http://lasur.epfl.ch/cahiers/CahierCamus02\\_Nyon.pdf](http://lasur.epfl.ch/cahiers/CahierCamus02_Nyon.pdf)

<sup>2</sup> Les calculs de qualité, basés notamment sur les données de population à l'hectare du recensement de 2000, n'ont pas pu prendre en compte les développements urbains récents.

<sup>3</sup> Meyrin, Nyon, Coppet, Gland, Genève, Lausanne, Rolle, pondérées selon l'importance de leur attraction des pendulaires des 15 communes (selon RFP, 2000).

l'efficacité du transport public comparée entre les communes, et un accès moyen de moins de 40' à Genève, Lausanne et autres destinations centrales a été jugé bon.

La carte 2 (cf. en annexe) montre que le bas de la région des 15 communes se caractérise par des temps de parcours efficaces, qui contraste avec la faible fréquence de leurs lignes carte 3 (cf. en annexe).

On voit sans surprise que les communes "jurassiennes" du District sont pénalisées par leurs temps de parcours très longs.

### Fréquences

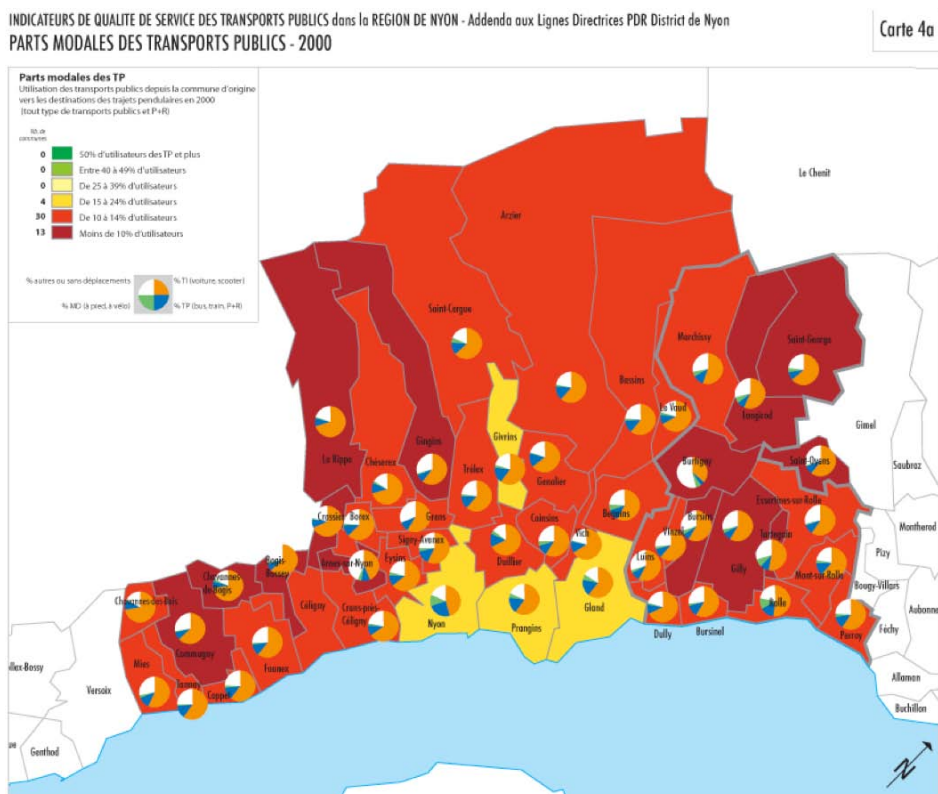
La fréquence des lignes est une composante de la qualité des transports publics : elle est "très bonne" lorsqu'une commune est desservie au moins tous les quarts d'heure par une ligne de bus ou de train, et "très faible" lorsque moins d'un bus par heure et par sens desservent la commune entre 7h et 19h.

La carte 3 (cf. en annexe) montre une différence nette entre le bas de la région des 15 communes, qui ont une fréquence très faible, et le reste du District de Nyon, qui, à deux exceptions près, est mieux desservi. Si l'on analyse ce mauvais score des communes du bas, on constate que ces communes sont desservies aux heures de pointe (généralement par un bus / heure), mais font les frais des "trous" dans l'horaire, ce qui pénalise fortement l'utilisation des transports publics pour d'autres motifs que les déplacements aux heures de pointe des travailleurs ou des écoliers.

On peut noter également la différence de fréquence entre les quatre gares du District : Rolle étant relativement moins fréquemment desservie par trains et bus.

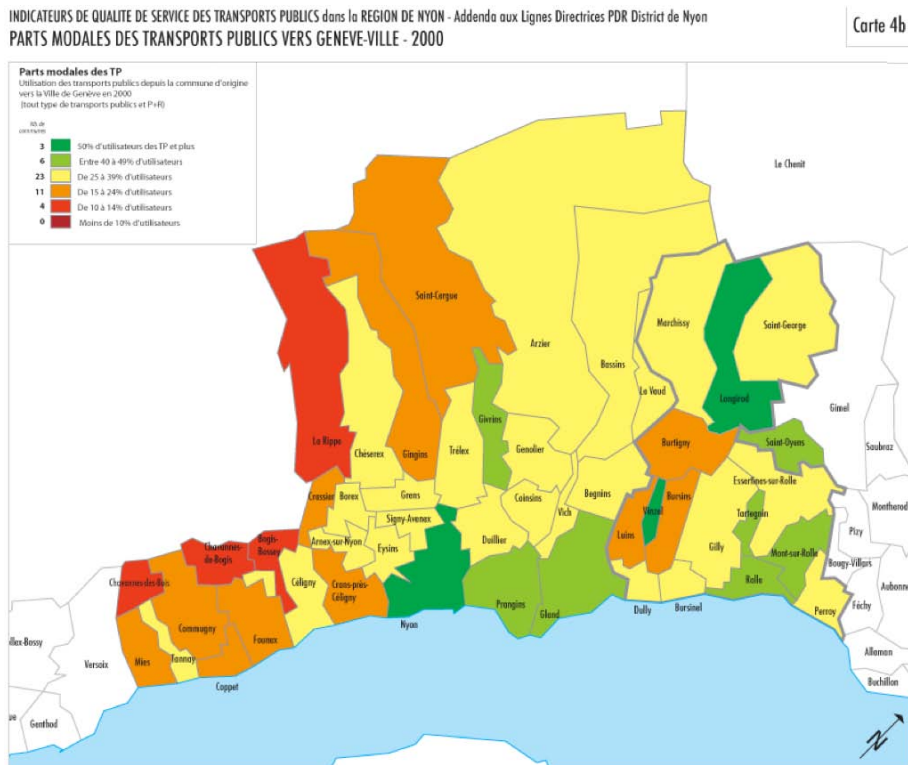
### Potentiel d'utilisation des transports publics : analyse des parts modales

La carte 4a (cf. ci-après et en annexe) permet d'illustrer à la fois les parts modales en transports publics et les parts modales respectives de tous les modes (transport individuel, transport public, mobilité douce, autres).



Les parts modales concernent tous les déplacements pendulaires qui ont leur origine (domicile) dans la commune. La part d'utilisation des transports publics de Rolle, Mont-sur-Rolle, Perroy, Bursinel s'élève à 12 et 14%, les plus élevées des 15 communes, mais toutefois inférieures à celles de Nyon, Gland, Prangins et Givrins (respectivement 24 et 17%). Plus de la moitié des 15 communes ont une utilisation des transports publics pour les déplacements pendulaires qui dépasse 10%, ce qui n'est pas négligeable.

La carte 4b (cf. ci-après et en annexe) montre la part d'utilisation des transports publics pour se rendre à Genève-ville, qui varie considérablement entre les communes, mais est logiquement beaucoup plus élevée que le résultat global illustré par la carte 4a, étant donné la plus grande facilité d'accès en TP à Genève-ville, respectivement, la difficulté d'y accéder en voiture.



On peut noter de bons résultats pour Rolle et Mont-sur-Rolle, qui comptent 40 à 49% d'habitants utilisant les transports publics pour se rendre à leur travail en Ville de Genève. La longueur des trajets en transports publics ne semble pas décourager plus de la moitié des habitants de Longirod se rendant à leur travail à Genève. Dans l'ensemble la part d'utilisation des transports publics des 15 communes vers Genève est supérieure à celles d'autres zones du District de Nyon, pourtant plus proches de Genève (Terre Sainte, notamment). A noter que les résultats des "petites communes" sont un peu moins significatifs que ceux des communes qui compte beaucoup d'habitants, car ils se basent sur un nombre limité de déplacements domicile-travail.

## 6.2. Besoins futurs et actions proposées

### Besoins en matière de correspondances entre lignes

Toutes les communes (sauf Rolle, si le train peut être utilisé directement) ont des besoins en matière de correspondances. Les pendulaires doivent souvent utiliser plusieurs moyens de transport public pour parvenir à leur lieu de travail. Les correspondances sont assurées vers Genève et Lausanne, ainsi que vers les centres régionaux, aux heures de pointe.

### **Actions :**

Pour inciter à l'utilisation des transports publics, deux actions en relation avec les correspondances devraient être entreprises à moyen terme (horizon 2010-2020) :

- Offrir des correspondances plus fréquentes, toutes les heures si possible. (A Saint-George, par exemple, les correspondances à Gimel pour Allaman ne sont possibles que trois fois dans la journée).
- Diminuer le besoin de correspondances dans les communes à proximité de Rolle et Gland. De même que dans l'agglomération de Nyon, le prolongement de certaines lignes de bus peut réduire les correspondances à partir de certaines communes. Une ligne de transport urbain entre Allaman, Rolle et Gland desservant également les villages de l'ouest rollois du haut (Tartegnin, Gilly, Bursins, Vinzel, Luins), et une autre complémentaire desservant Rolle, Gilly, Bursinel, Dully et Gland permettrait cette réduction.

#### *Besoins en matière de fréquences des lignes*

10 des 15 communes ont des fréquences très faibles, moins d'un bus par heure. Le potentiel est certes encore faible pour une desserte à la demie-heure.

### **Action :**

- Pour permettre des relations régulières et faciles à mémoriser, cadencer à l'heure les lignes 150.35 (Gland-Rolle via Gilly) 150.36 (Gland-Dully-Bursinel) et 150.40 (Rolle-Mont-ESSERTINES-Gimel).

## **6.3. Enjeux liés aux transports publics et orientation générale**

La mise sur pied d'un groupe de travail, dans le cadre de la révision du Plan directeur, qui réfléchit de manière globale au développement des transports publics est essentielle.

La compréhension des enjeux du territoire nécessite une réflexion coordonnée sur les transports publics et sur l'urbanisation.

Les quatre points ci-dessous sont des pistes destinées à ce groupe de travail, et pour alimenter le volet "transports publics" du plan directeur régional.

### ***1. Implantation des nouveaux emplois : privilégier les zones bien desservies par les TP.***

Le développement de l'emploi est un enjeu sur lequel les 15 communes s'accordent : il faut parvenir à rééquilibrer habitat et places de travail dans la région.

La règle, en aménagement du territoire, veut que l'on implante les grandes entreprises à proximité des transports publics existants. Si l'on veut favoriser l'usage des transports publics, il faudra donc que l'essentiel des emplois créés dans la région soient localisés dans des communes très bien desservies par les transports publics.

- Pour les 15 communes, c'est à proximité de la gare de Rolle qu'il faudra concentrer les efforts.

Les communes de Rolle et de Mont-sur-Rolle sont donc les principales concernées. Concentrer un nombre important d'emplois dans les autres zones d'activités (notamment, autour de Gilly, Bursinel, et dans une moindre mesure, Perroy) n'a de sens que dans la mesure où l'offre en TP est sensiblement renforcée. L'éventualité d'une réactivation des haltes ferroviaires de Gilly-Bursinel et de Perroy est à garder comme objectif à long terme.

### ***2. Habitat groupé à loyer modéré : renforcer la densité pour renforcer le transport public.***

Les 15 communes ont également comme objectif de renforcer l'habitat dense à loyer modéré : les jeunes de la région, par exemple, ont de la peine à trouver des appartements



adaptés à leurs moyens financiers. Les zones à bâtir ou de développement proches des transports publics ont un potentiel que certaines communes sont déjà en train de valoriser. Des zones d'activité sont déjà pressenties pour devenir des zones mixtes, afin de permettre à la fois l'implantation d'entreprises et d'habitat groupé.

- ▶ Les communes de Dully, Gilly, Bursinel et Bursins ont des potentiels d'urbanisation, qui de fait, légitime le développement d'un véritable **transport urbain** entre Gland et Rolle (fréquences renforcées et desserte des nouvelles zones d'habitat).

### **3. Congestion routière et saturation aux jonctions d'autoroute : des solutions à trouver pour les transports publics.**

Dans le cadre des travaux liés au projet d'agglomération franco-valdo-genevois, un groupe de travail planche sur les problèmes liés à la saturation des jonctions d'autoroute du district de Nyon. A ces emplacements en particulier, les transports publics sont gênés dans leur course, ce qui rend fragiles les correspondances entre bus et trains.

- ▶ Il est donc primordial de planifier dans le projet d'agglomération, et le Plan directeur, les travaux visant à créer des voies réservées pour les bus et des dispositifs visant à faciliter notamment le **franchissement de l'autoroute**, et plus largement, toutes les zones soumises à une forte congestion routière.

### **4. Transport scolaire et transport public "de ligne" : des synergies possibles.**

Les communes du District de Nyon dépensent une part non négligeable de leur budget pour l'acheminement des écoliers dans les différents établissements scolaires. Une étude serait à mener pour identifier les possibilités d'intégrer certaines courses dans le trafic de ligne. Une telle synergie permet, d'une part, de renforcer la fréquence des lignes ou d'offrir de nouveaux itinéraires aux usagers des transports publics, et d'autre part, d'offrir aux écoliers un accès illimité au réseau de transport public régional (utilisable non seulement pour les courses scolaires mais également pour les déplacements de loisirs).

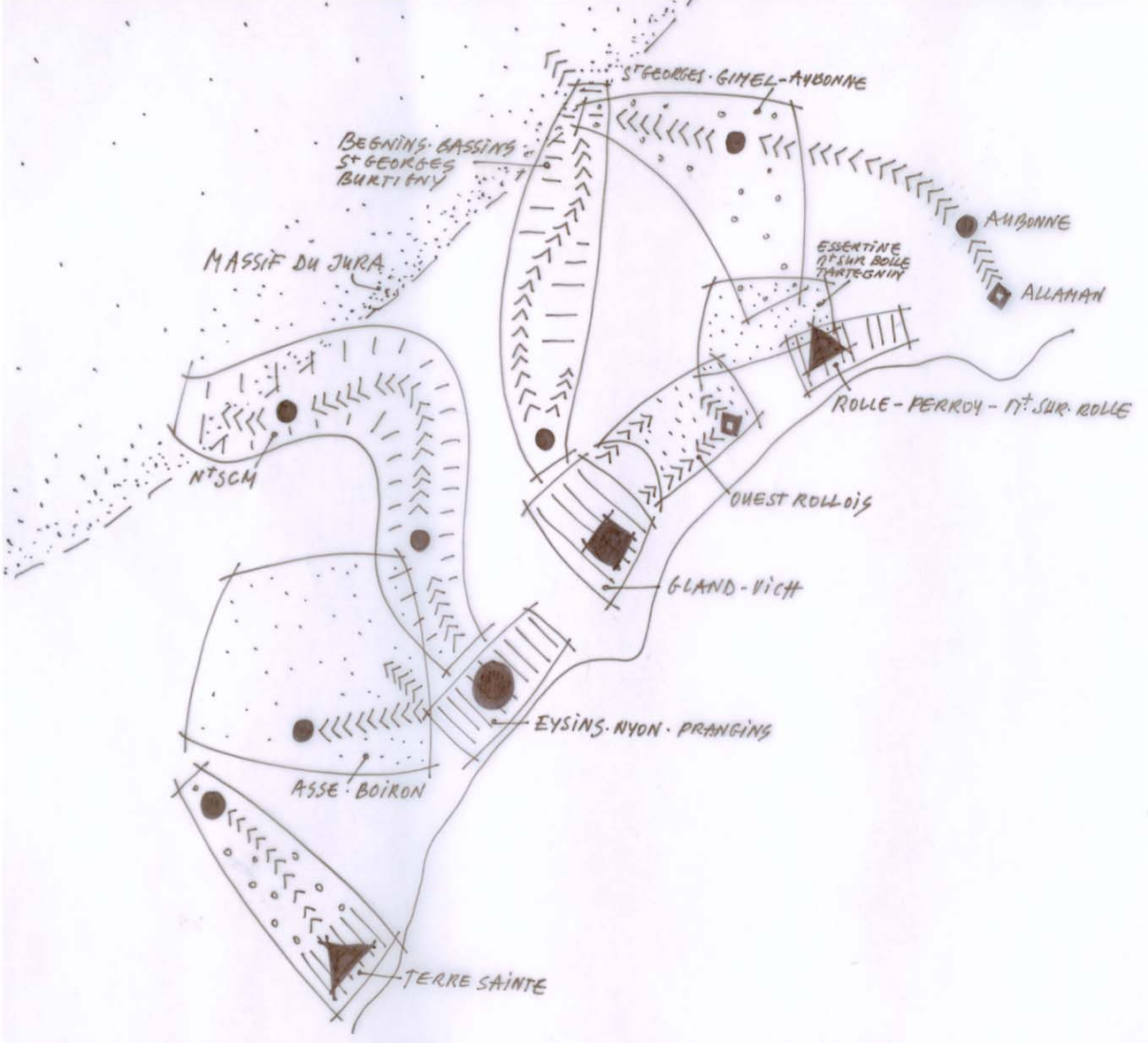
- ▶ Une véritable **planification horaire**, plus largement, devrait être entreprise dans le District, pour prendre en compte les besoins des pendulaires (correspondances facilitées) et des scolaires (horaires compatibles avec les établissements), tout en assurant que ces deux types d'usagers coexistent sans renforcer les pointes (en décalant les horaires scolaires pour qu'ils ne coïncident pas avec ceux des départs des trains).

## **6.4. Autres réseaux**

En plus des réseaux de transports et mobilité d'autres types de réseaux seront à prendre en compte lors de l'élaboration du Plan directeur régional :

- Réseaux institutionnels : les inter-relations entre les activités politiques et administratives des communes (Terre Sainte, Asse & Boiron, ...etc.)
- Réseaux scolaires : les liens constitués par les regroupements scolaires, le ramassage scolaire.
- Réseaux culturels : les liens intercommunaux et régionaux dans l'organisation de l'offre culturelle.
- Réseaux « Loisirs » : les liens intercommunaux et régionaux dans l'organisation de l'offre en loisirs.
- Réseaux « Energie » : les alimentations en énergie (par exemple : chauffage à distance, valorisation et optimisation du patrimoine forestier, géothermie, gaz, évacuation de déchets, etc.).
- Réseaux « Information et communication » : les « couloirs » de distributions des ondes NTICs (nouvelles technologies de l'information et de la communication).

Pièces de puzzle



## 7. Mise en œuvre

Une organisation institutionnelle bien coordonnée est une condition nécessaire pour assurer les chances de réussite de ce vaste projet territorial.

### *Démarche pour la suite de la planification directrice régionale*

Avec les *LD* la région de Nyon se dote d'un instrument qui lui permet de tracer les orientations stratégiques de la planification régionale : une région organisée sur un concept d'accessibilité, constituée d'une « ville consolidée » en quatre centres, des « relais » et de nombreux « villages ».

### *Coordination avec les autres études*

Les travaux du *Plan directeur régional* sont à poursuivre en complémentarité avec le *Plan directeur cantonal*, ainsi qu'avec les planifications de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Les relations entre les quatre lieux différents et complémentaires que sont Coppet, Nyon, Gland et Rolle sont à étudier en parallèle de la phase de révision du Plan directeur régional de Nyon.

### *Pièces de puzzle régional*

L'addenda aux *LD* propose pour le groupe des quinze communes une répartition en sept grandes entités (cf. schéma ci-contre). Une commune, selon les préoccupations qu'elle partage avec l'un ou l'autre groupe de communes, peut appartenir à plusieurs secteurs différents. L'élaboration de certaines pièces « maîtresses » est déjà engagée :

- L'ouest rollois, comprend sept communes, Dully, Bursinel, Bursins, Gilly, Luins, Tartegnin, Vinzel ;
- le *Plan directeur de développement touristique de la partie jurassienne du district de Nyon* concerne un ensemble de communes, dont devront faire partie St-George, Marchissy et Longirod.

De nouvelles pièces sont à mettre en œuvre :

- Begnins, Bassins, Burtigny, Le Vaud, Marchissy, Longirod, St-George ;
- Essertines-sur Rolle, Gimel, St-George, St-Oyens, voire Aubonne et Allaman ;
- Sud de Mont – sur - Rolle, Perroy, Rolle ;
- Sud d'Essertines-sur-Rolle, Mont-sur-Rolle, Tartegnin.

Les *LD* complétées du présent addenda constituent la référence de toutes les études régionales. Le *Plan directeur régional* devra articuler dans une vision globale cohérente basée sur les *LD*, les planifications stratégiques, schémas directeurs ou plans directeurs intercommunaux, issus des réflexions au sein des différentes entités spatiales particulières.

## Annexes

### ANNEXE 1

Projet territorial des Lignes directrices pour le Plan directeur régional du district de Nyon.

### ANNEXE 2

*Indicateurs de qualité de service des transports publics :*  
Desserte TP 2007 / carte 1a.

### ANNEXE 3

*Indicateurs de qualité de service des transports publics :*  
Desserte TP 2008 / carte 1b.

### ANNEXE 4

*Indicateurs de qualité de service des transports publics :*  
Temps de parcours-offre TC 2007 / carte 2.

### ANNEXE 5

*Indicateurs de qualité de service des transports publics :*  
Fréquence-offre 2007 / carte 3.

### ANNEXE 6

*Indicateurs de qualité de service des transports publics :*  
Part modale des transports publics 2000 / carte 4a.

### ANNEXE 7

*Indicateurs de qualité de service des transports publics :*  
Part modale des transports publics vers Genève Ville 2000 / carte 4b.

### ANNEXE 8

*Indicateurs de qualité de service des transports publics :*  
Indicateur complet-qualité TC 2007 / carte 5.

### ANNEXE 9

*Prise de position suite à la séance de travail, sur les scénariis, du 5 septembre 2007.*

Remarques de la Municipalité de Mont-sur-Rolle / Extrait de la lettre du 13 septembre 2007.

Remarques de la Municipalité de Perroy / Extrait de la lettre du 18 septembre 2007.

Synthèse des Municipalités de Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin, Bursinel et Dully utile à l'établissement de l'addenda aux lignes directrices du plan directeur du district de Nyon touchant le secteur du schéma directeur de l'Ouest de Rolle (document de travail). A l'attention du Conseil régional de Nyon / Dully, le 26 septembre 2007.

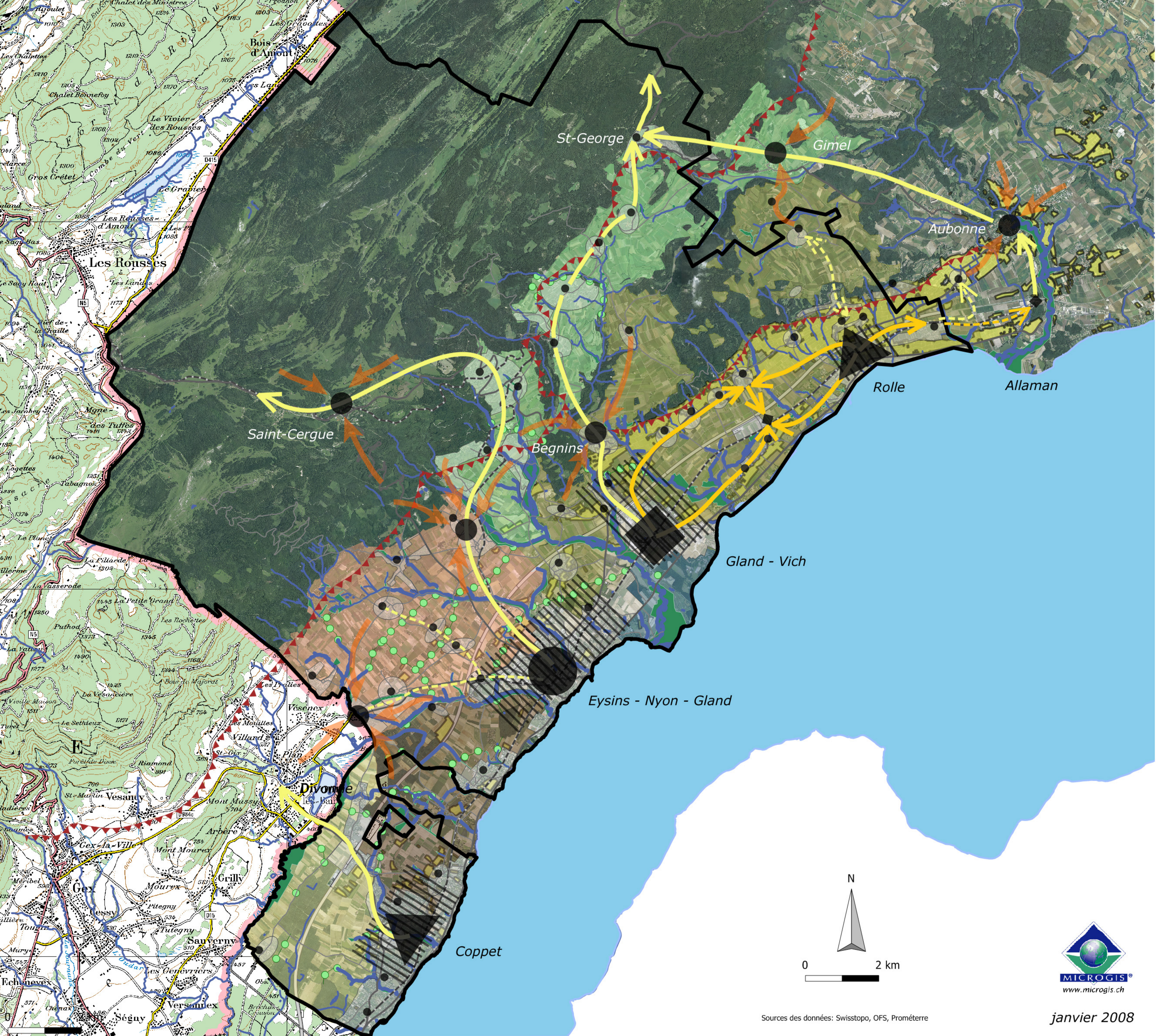
Remarques de la Municipalité d'Essertines / Extrait du courriel du 27 septembre 2007.




















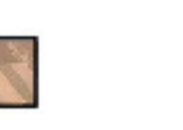




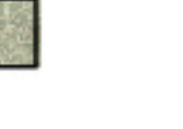

Remarques de la Municipalité de Saint-George / Extrait de la lettre du 4 octobre 2007.

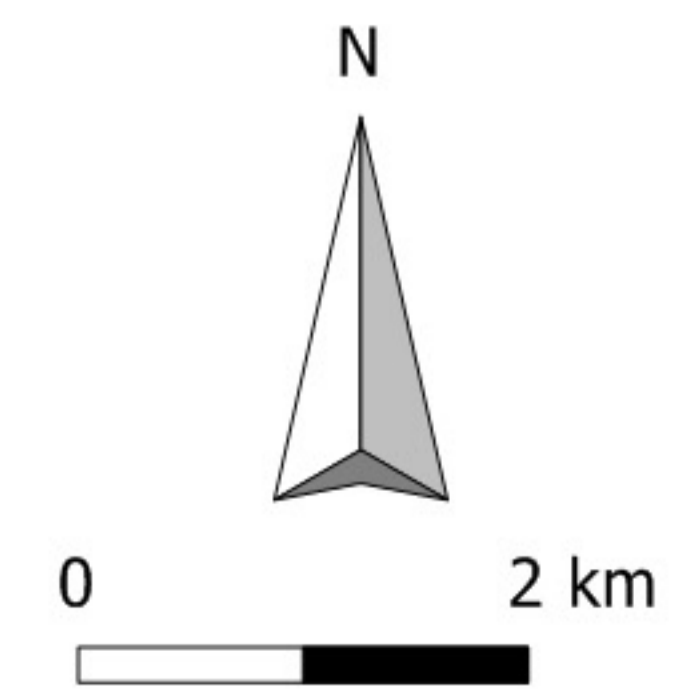
### ANNEXE 10

*Remarques des communes de l'ouest de Rolle suite à la présentation du 14 novembre 2007, et conclusion des discussions menées le 29 novembre 2007 à Gilly entre les représentants des municipalités de l'ouest de Rolle.*

Projet territorial des Lignes directrices pour le Plan Directeur Régional du district de Nyon



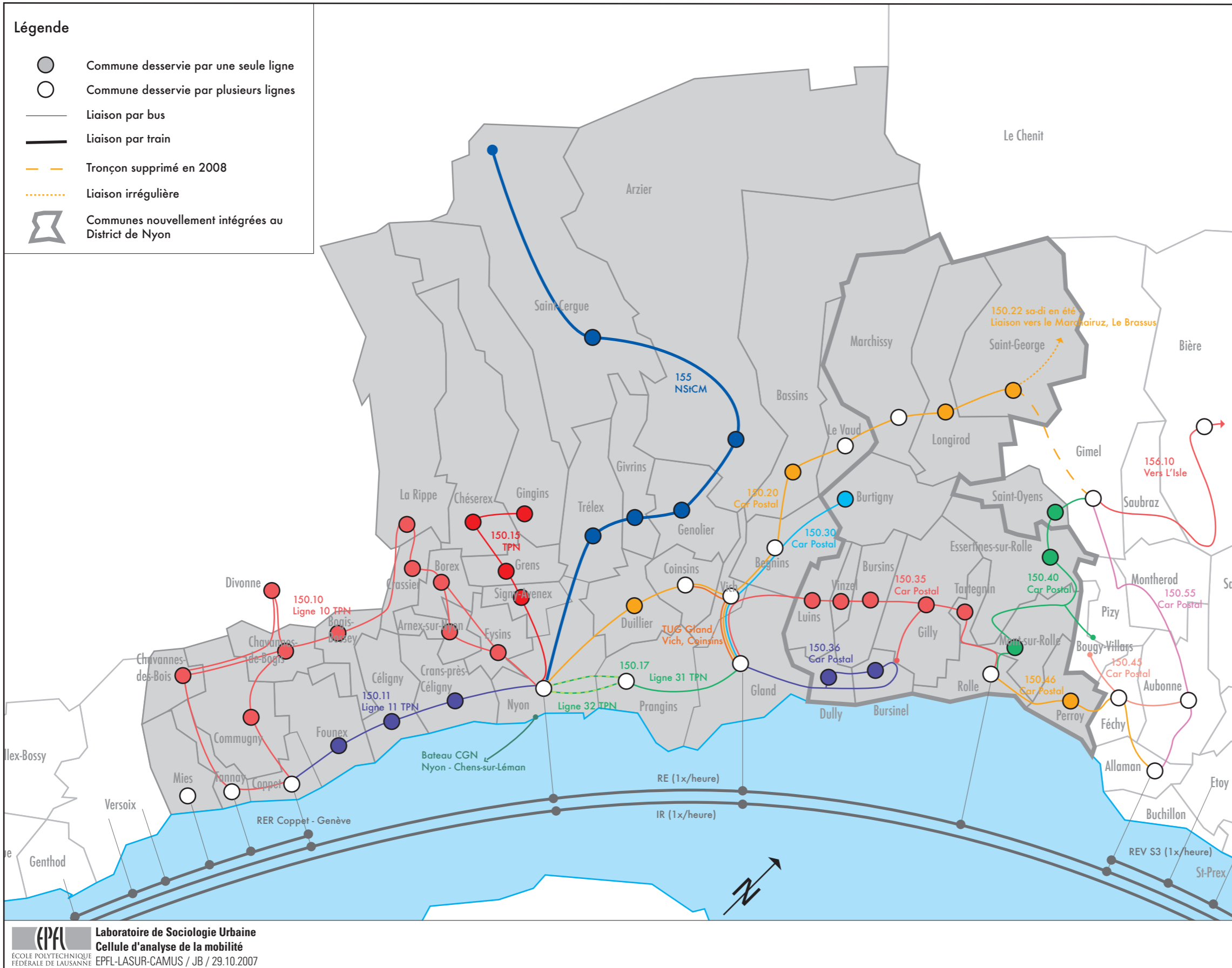
-  Identité urbaine Eysins-Nyon-Prangins
-  Identité urbaine Gland-Vich
-  Identités urbaines Coppet / Rolle
-  "Ville consolidée"
-  Voies ferrées
-  Autoroute
-  "Perpendiculaire"
-  "Perpendiculaire à confirmer"
-  "Transversale"
-  "Transversale à confirmer"
-  "Relais" et liens aux relais
-  "Villages"
-  Interface de transport public actuel et futur
-  Entité agricole et arboricole
-  Vignes
-  Piémont agricole
-  Forêt jurassienne
-  Arrière-pays agricole
-  Entité agricole enclavée
-  Parc péri-urbain
-  Delta de la Promenthouse
-  Périmètre d'urbanisation
-  Cordon boisé à renforcer/créer
-  Corridor écologique à créer
-  Cours d'eau
-  Rupture de pente



Sources des données: Swisstopo, OFS, Prométre



janvier 2008



**Commentaire pour les 15 communes de l'Addenda :**

Six lignes de transport public régional desservent les 15 communes, reliées à Nyon, Gland, Rolle, Gimel et Allaman.

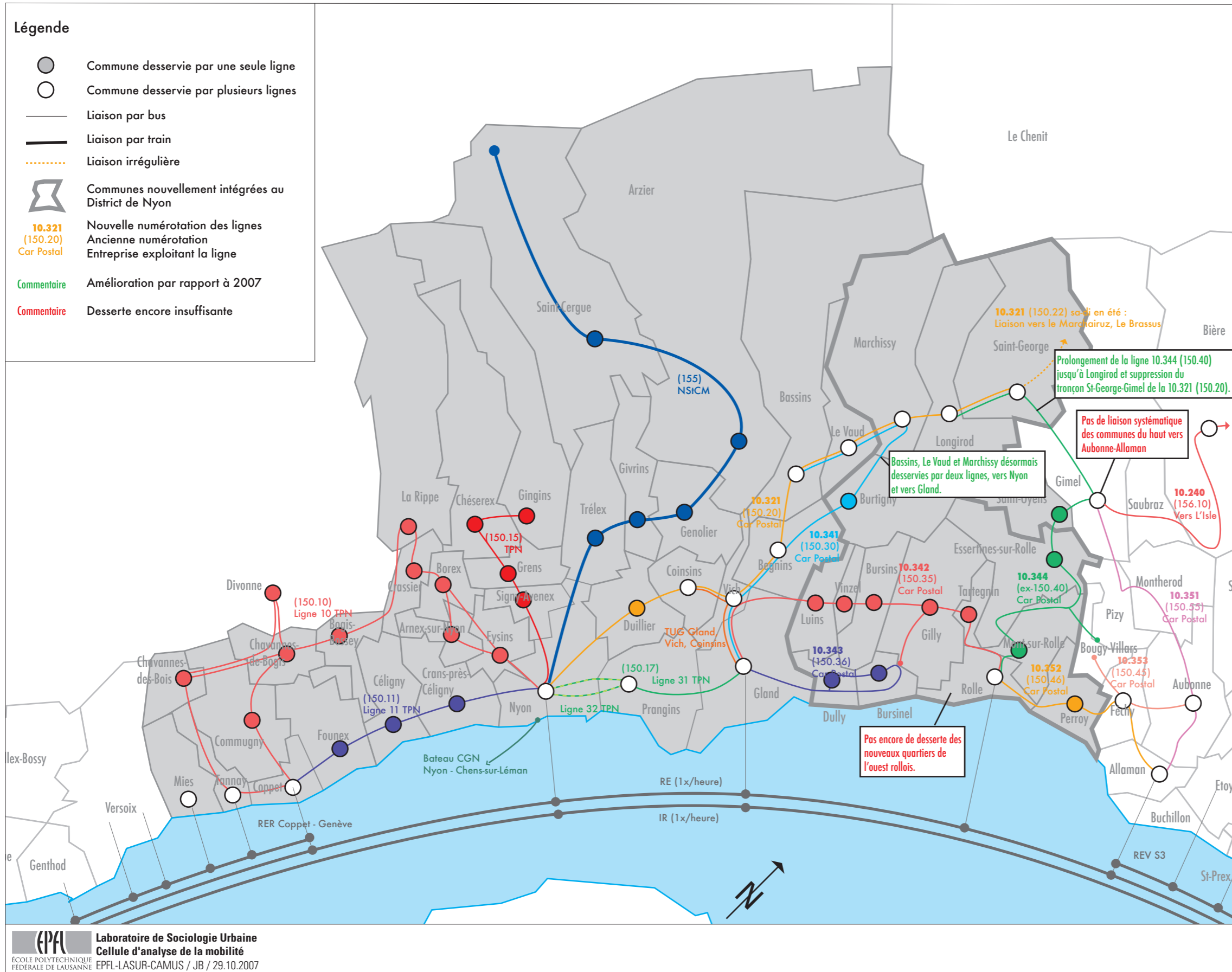
Aucune ligne ne dessert l'ouest rollois, malgré la densité d'habitation du secteur.

Les liaisons ferroviaires concernent Rolle, desservie par les trains RE (1 train par heure dans chaque direction).

En correspondance avec les lignes de bus régionales, Gland (2 trains par heure) et Nyon (1 train toutes les 10'-20') offrent des liaisons vers l'extérieur aux 15 communes.

Allaman peut également servir de pôle d'échange intéressant par son accès au REV S3, surtout pour Rolle, Perroy et Saint-George.

Les gares de Gilly-Bursinel et Perroy ne sont plus desservies depuis 2004. Une réouverture n'est pas planifiée.



Commentaire pour les 15 communes de l'Addenda :

Trois lignes sont modifiées en 2008 :

la 10.321 (anciennement 150.20) Nyon-Begnins, qui ne dessert plus Gimel ;

la 10.344 (anciennement 150.40) Rolle-Gimel, prolongée jusqu'à Longirod ;

la 10.341 (anciennement 150.30) Gland-Burtigny, prolongée jusqu'à Le Vaud.

Les conséquences en termes d'accessibilité :

Marchissy n'a plus de liaison directe avec Gimel, mais gagne une liaison supplémentaire sur Gland, via Burtigny (10.341). Bassins et Le Vaud sont dans le même cas.

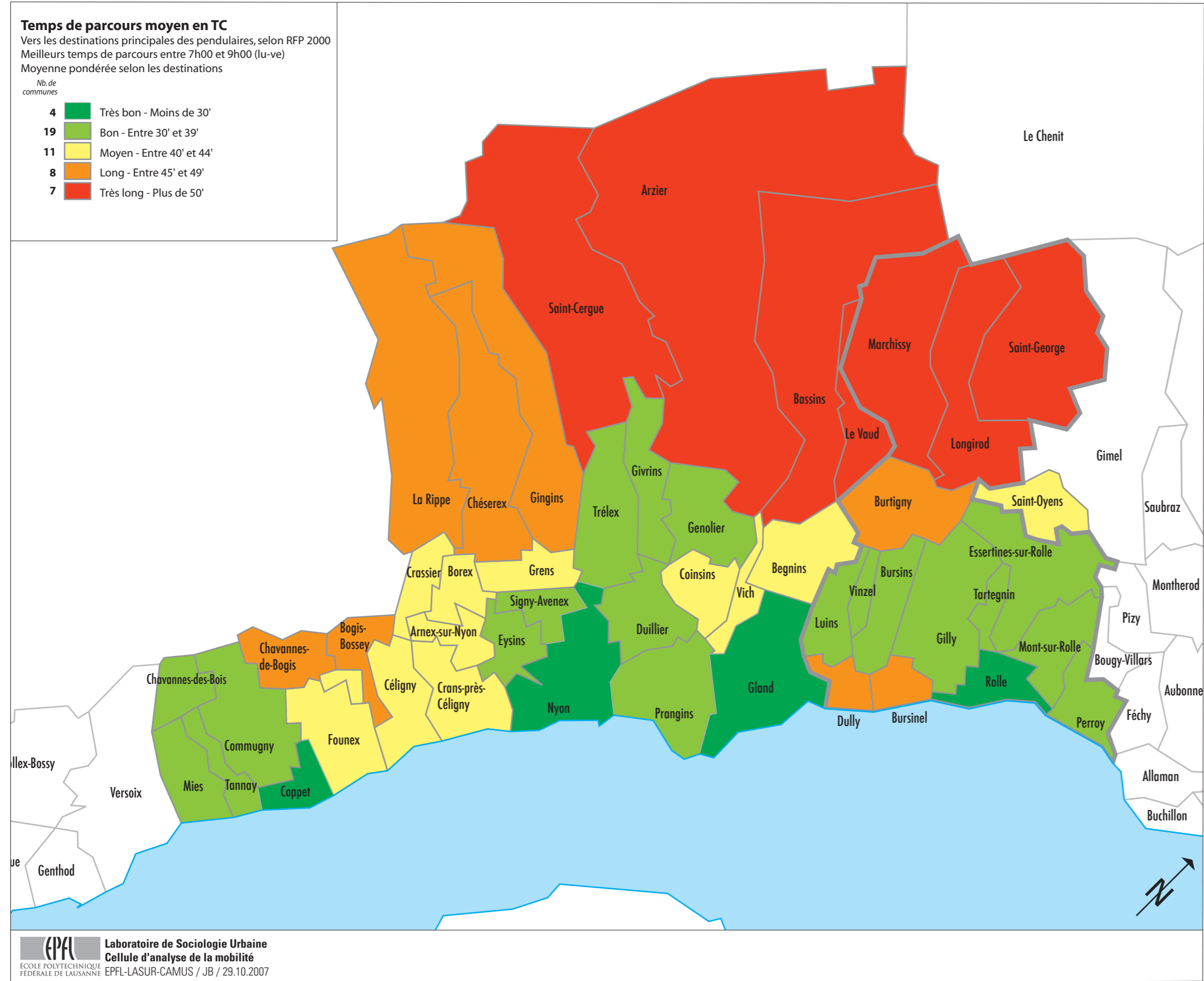
Longirod et Saint-George conservent leur liaison avec Gimel, et gagnent une liaison directe sur Rolle.

La correspondance à Gimel pour rejoindre Allaman n'est offerte qu'à certaines heures de la journée, alors que les flux de déplacement pour les activités de la vie quotidienne des communes du haut de la région se font principalement en direction de Gimel-Aubonne-Allaman.

On constate que l'Ouest rollois n'est toujours pas desservi.

INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE DES TRANSPORTS PUBLICS dans la REGION DE NYON - Addenda aux Lignes Directrices PDR District de Nyon  
**TEMPS DE PARCOURS - Offre TC 2007**

Carte 2



Commentaire pour les 15 communes de l'Addenda :

Le calcul du temps de parcours à partir de chaque commune se base sur une moyenne des temps obtenus pour l'accès aux principales destinations des pendulaires<sup>1</sup> : on analyse ici l'efficacité du transport public comparée entre les communes, et un accès moyen de moins de 40' à Genève, Lausanne et autres destinations centrales a été jugé bon.

Le bas de la région des 15 communes se caractérise par des temps de parcours efficaces, qui contraste avec la faible fréquence de leurs lignes (cf. Carte 3).

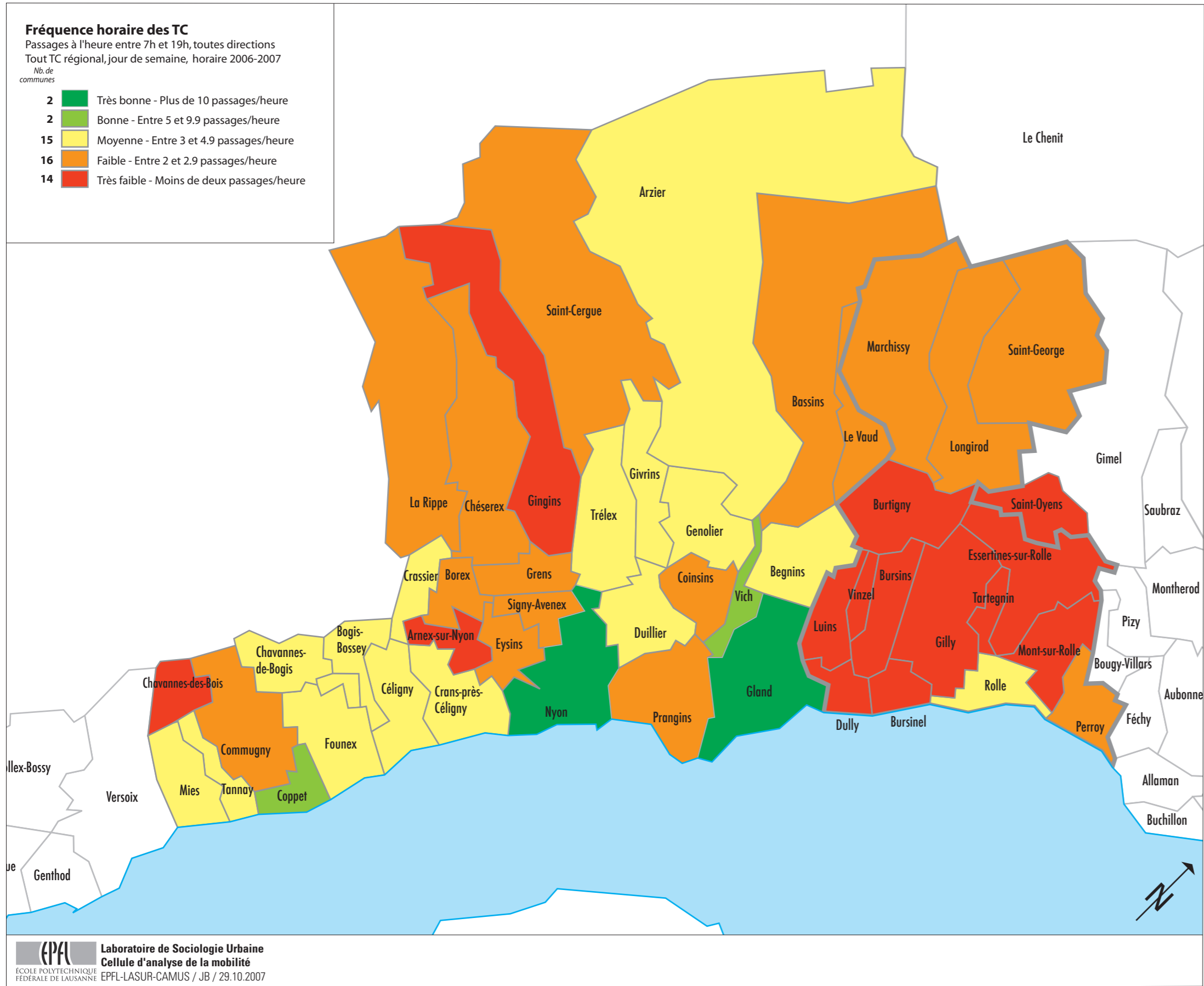
On voit sans surprise que les communes "jurassiennes" du District sont pénalisées par leurs temps de parcours très longs.

<sup>1</sup> Meyrin, Nyon, Coppet, Gland, Genève, Lausanne, Rolle, pondérées selon l'importance de leur attraction des pendulaires des 15 communes (selon RFP, 2000).



INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE DES TRANSPORTS PUBLICS dans la REGION DE NYON - Addenda aux Lignes Directrices PDR District de Nyon  
**FREQUENCES - Offre TC 2007**

**Carte 3**



Commentaire pour les 15 communes de l'Addenda :

La fréquence des lignes est une composante de la qualité des transports publics : elle est "très bonne" lorsqu'une commune est desservie au moins tous les quarts d'heure par une ligne de bus ou de train, et "très faible" lorsque moins d'un bus par heure et par sens desservent la commune entre 7h et 19h.

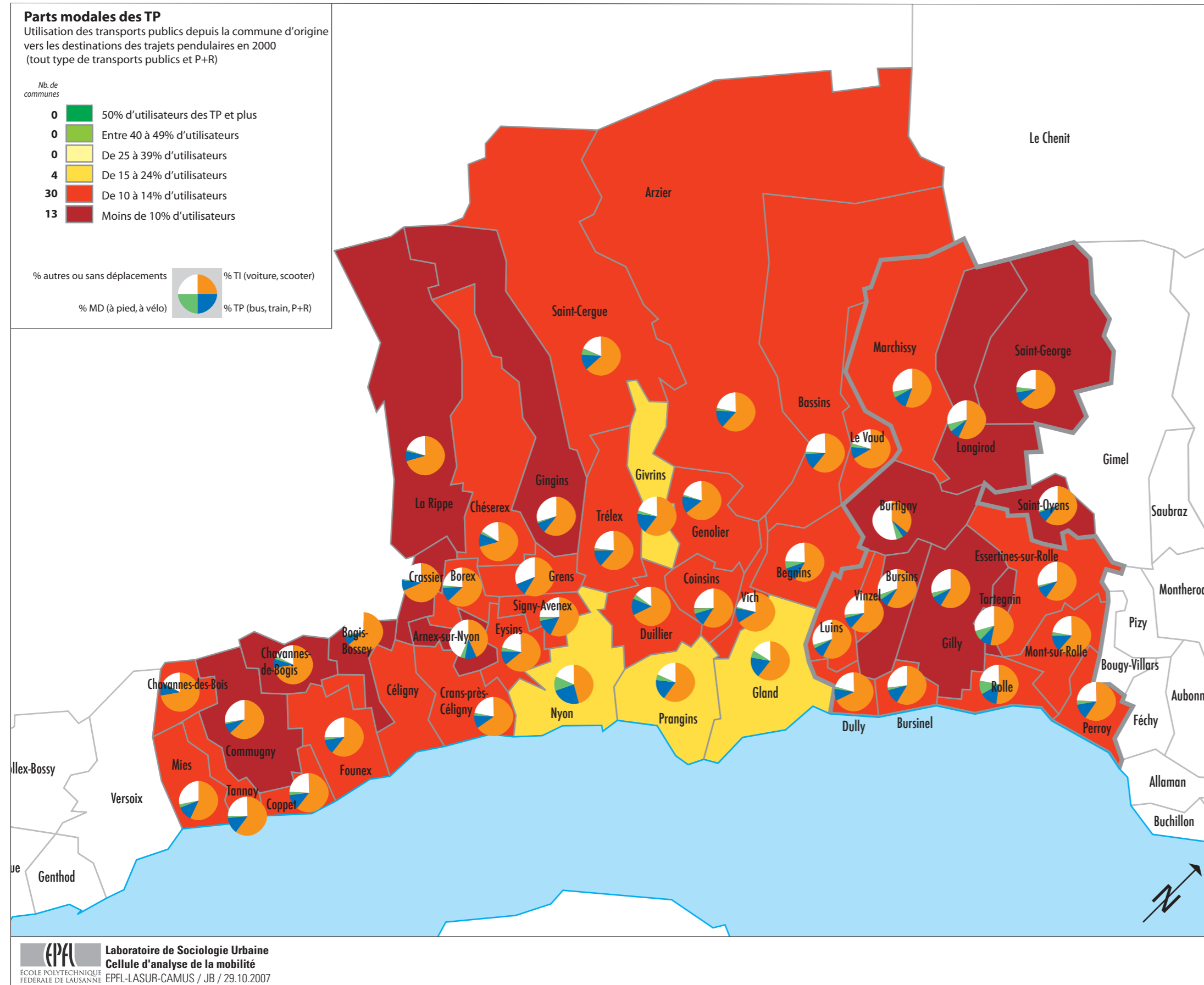
La différence est nette entre le bas de la région des 15 communes, qui ont une fréquence très faible, et le reste du District de Nyon, qui, à deux exceptions près, est mieux desservi.

Si l'on analyse ce mauvais score des communes du bas, on constate que ces communes sont desservies aux heures de pointe (généralement par un bus / heure), mais font les frais des "trous" dans l'horaire, ce qui pénalise fortement l'utilisation des transports publics pour d'autres motifs que les déplacements aux heures de pointe des travailleurs ou des écoliers.

On peut noter également la différence de fréquence entre les quatre gares du District : Rolle étant relativement moins fréquemment desservie par trains et bus.

INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE DES TRANSPORTS PUBLICS dans la REGION DE NYON - Addenda aux Lignes Directrices PDR District de Nyon  
PARTS MODALES DES TRANSPORTS PUBLICS - 2000

Carte 4a



Commentaire pour les 15 communes de l'Addenda :

La carte montre à la fois les parts modales en transports publics, représentées en surface, et les parts modales respectives de tous les modes (transport individuel, transport public, mobilité douce, autres) représentées en camemberts.

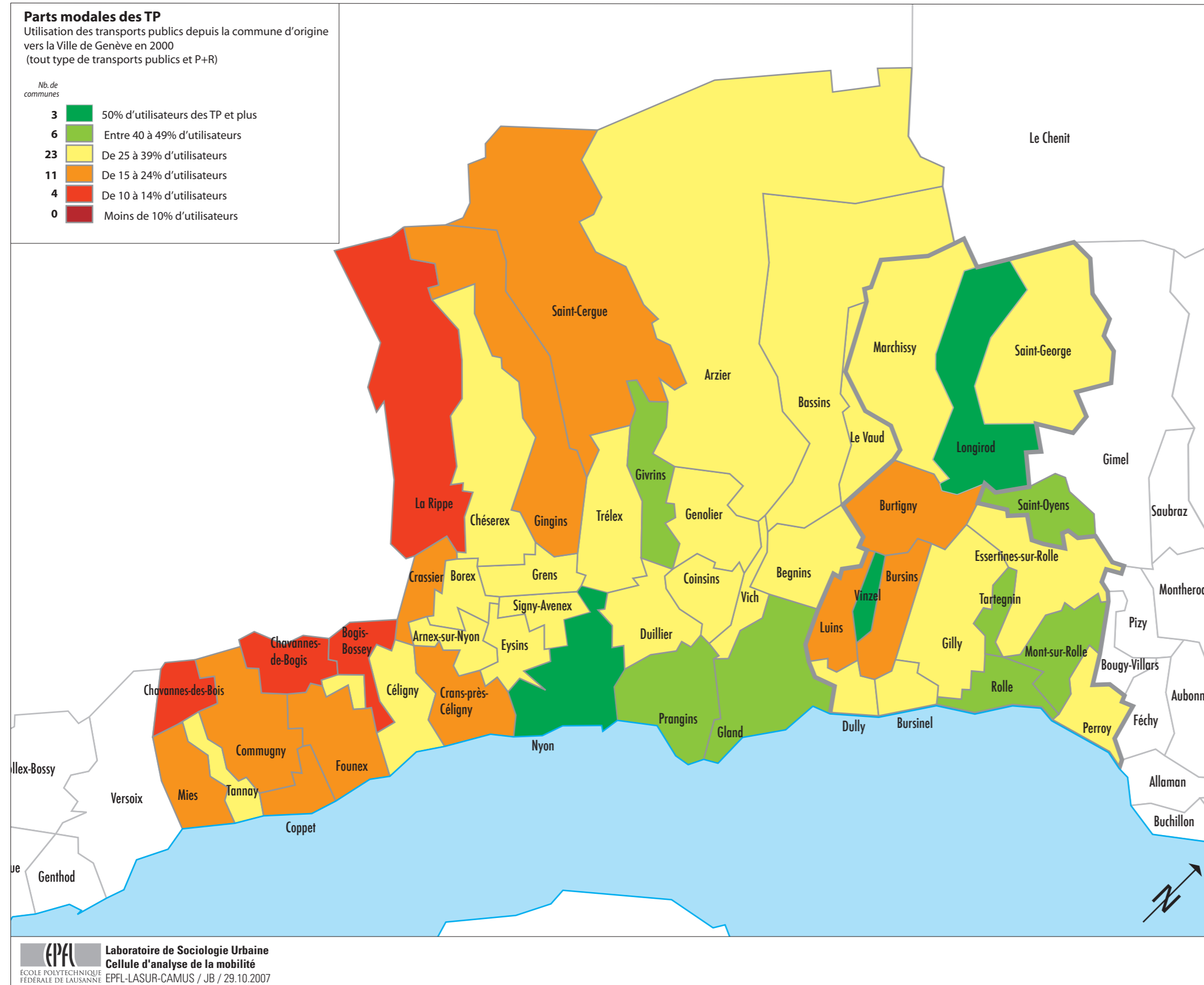
Les parts modales concernent tous les déplacements pendulaires qui ont leur origine (domicile) dans la commune.

Les parts modales en transport public (en bleu) de Rolle, Mont-sur-Rolle, Perroy, Bursinel s'élèvent de 12 à 14%, et sont les plus élevées des 15 communes, mais inférieures à celles de Nyon, Gland, Prangins et Givrins (respectivement 24 et 17%).

Plus de la moitié des 15 communes ont toutefois une utilisation des transports publics pour les déplacements pendulaires qui dépasse 10%, ce qui n'est pas négligeable.

INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE DES TRANSPORTS PUBLICS dans la REGION DE NYON - Addenda aux Lignes Directrices PDR District de Nyon  
PARTS MODALES DES TRANSPORTS PUBLICS VERS GENEVE-VILLE - 2000

Carte 4b



Commentaire pour les 15 communes de l'Addenda :

La part d'utilisation des transports publics pour se rendre à Genève-ville varie considérablement entre les communes.

On peut noter de bons résultats pour Rolle et Mont-sur-Rolle, qui comptent 40 à 49% d'habitants utilisant les transports publics pour se rendre à leur travail en Ville de Genève.

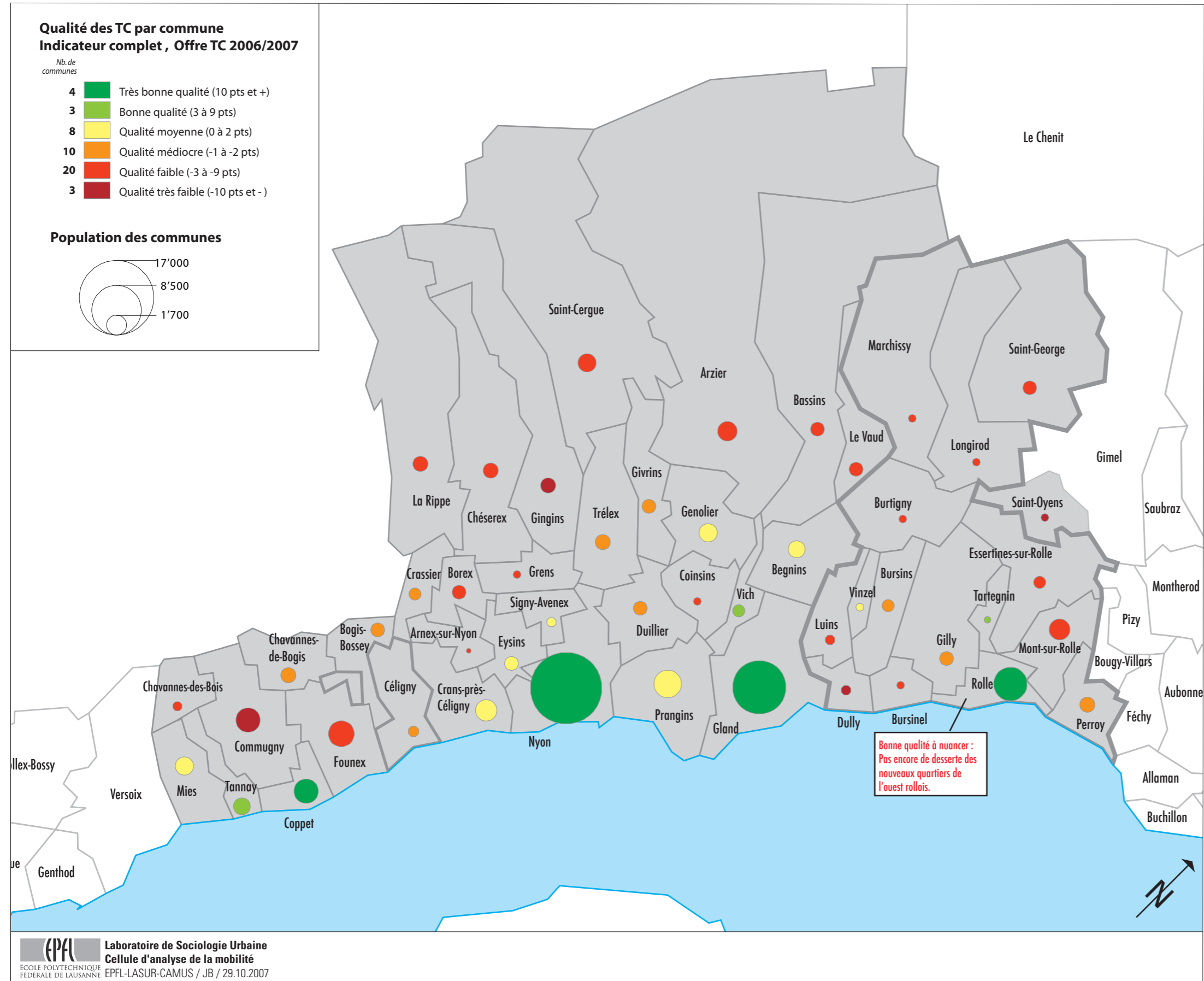
La longueur des trajets en transports publics ne semble pas décourager plus de la moitié des habitants de Longirod se rendant à leur travail à Genève.

Dans l'ensemble la part d'utilisation des transports publics des 15 communes vers Genève est supérieure à celles d'autres zones du District de Nyon, pourtant plus proches de Genève (Terre Sainte, notamment).

A noter que les résultats des "petites communes" sont un peu moins significatifs que ceux des communes qui compte beaucoup d'habitants, car ils se basent sur un nombre limité de déplacements domicile-travail.

INDICATEURS DE QUALITE DE SERVICE DES TRANSPORTS PUBLICS dans la REGION DE NYON - Addenda aux Lignes Directrices PDR District de Nyon  
**INDICATEUR COMPLET - Qualité TC 2007**

Carte 5



Commentaire pour les 15 communes de l'Addenda :

La seule commune bénéficiant d'une offre de qualité des transports publics "très bonne" est Rolle. Ce résultat est à nuancer, car il ne concerne que la zone d'influence de la gare CFF. En effet, l'ouest rollois, au développement récent (habitat dense) n'est pas desservi par les transports publics<sup>1</sup>.

Village resserré à proximité des transports publics, Tartegnin a une qualité "bonne". Viennent ensuite Vinzel, Bursins, Gilly et Perroy, aux résultats moyens à médiocres. La seule des 15 communes ayant une qualité très faible est Dully. Ce mauvais score tient à la fois à ses lignes peu fréquentes, mais aussi à son habitat éparpillé difficile à desservir par les transports publics. Les communes du haut sont quant à elles pénalisées par la longueur de leurs lignes.

Par rapport aux autres communes du District de Nyon, dans l'ensemble, les 15 communes ne sont donc pas beaucoup moins bien desservies. On constate toutefois une moins grande part de communes de qualité moyenne, ce que l'on peut interpréter comme le fait que ces communes ne sont pas intégrées dans un réseau d'agglomération.

<sup>1</sup> Les calculs de qualité, basés notamment sur les données de population à l'hectare du recensement de 2000, n'ont pas pu prendre en compte les développements urbains récents.

## ANNEXE 9

*Prise de position écrite des autorités communales, suite à la séance de travail, sur les scénariis, du 5 septembre 2007.*

---

### **Commune de Mont-sur-Rolle Mont-sur Rolle, 13 septembre 2007.**

(...)

« Après réflexion, la Municipalité a décidé de ne choisir aucune des options présentées. En effet, elle considère que les personnes qui ont choisi d'habiter dans la région ont été attirées par la beauté du site et qu'il s'agit d'un choix délibéré de leur part de ne pas vivre à l'endroit de leur lieu d'activité professionnelle. La création de tous ces emplois dans la région occasionnerait des nuisances inévitables et risquerait de générer un certain nombre de départs. »

(...)

---

### **Commune de Perroy Perroy, le 18 septembre 2007 / Charles Muller, Syndic.**

(...)

« A la suite de nos récentes réunions, les autorités de Perroy ont fait une réflexion sur les problèmes liés à l'urbanisation de leur commune.

Dans un premier temps, nous vous rappelons que nous sommes actuellement en phase d'étude de notre plan directeur communal.

Située à l'extrémité du district de Nyon, notre commune a quelques difficultés à déterminer précisément son développement au vu de l'urbanisation importante des communes voisines durant cette dernière décennie. Toutefois, notre commune est absolument d'accord avec les lignes directrices de la Région Nyon, soit :

- maintien de la qualité de la vie
- inciter à un dynamisme économique et s'approcher d'un équilibre entre les emplois et le nombre d'habitants de la Région

Pour l'avenir de la région « rolloise », notre commune souhaite :

- une revalorisation maximale de la gare de Rolle, particulièrement des liaisons ferroviaires avec Lausanne et Genève au minimum 2 fois par heure + P a R
- maintien et amélioration de la desserte d'Allaman en direction de Lausanne
- amélioration de ligne de bus Rolle – Perroy – Féchy – Allaman (éventuellement, en cas de revalorisation réelle de la gare de Rolle, transport urbain Rolle-Mont-Perroy si c'est économiquement supportable)
- participer à un développement du tourisme agro-viticole
- s'investir dans des projets régionaux susceptibles de maintenir l'aspect paysager particulièrement favorable de notre région

Perroy, pour sa part, met en priorité le scénario 3 A avec des emplois dans la zone Rolle-Mont-Perroy, éventuellement avec Dully-Bursinel (donc sans Allaman, déjà saturé par le trafic) Perroy est prêt de discuter avec ses voisins pour prendre une petite part des emplois du secteur tertiaire envisagés dans l'espace rollois. Nous serions prêts à accueillir des emplois préservant la qualité de vie des résidents de notre commune.

En outre, dans la limite d'un développement acceptable, Perroy envisage quelques unités d'habitat groupé ainsi que un quartier de maisons à insérer dans l'urbanisation du village pour ses prochaines années. »

(...)

## **Communes de l'ouest de Rolle Dully , le 26 septembre 2007.**

### **A l'attention du Conseil régional de Nyon**

Synthèse des Municipalités de Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin, Bursinel et Dully utile à l'établissement de l'addenda aux lignes directrices du plan directeur du district de Nyon touchant le secteur du schéma directeur de l'Ouest de Rolle (document de travail).

### **Introduction**

A la suite de la séance organisée par le CRN le 5 septembre 2007 à Gilly, les scénarii, thèmes et mots clés retenus par l'ensemble des participants au groupe de travail « Ouest de Rolle » ont été soumis une nouvelle fois aux Municipalités de Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin, Bursinel et Dully. Le présent document présente une synthèse du résultat des discussions menées dans les exécutifs susmentionnés durant la période du 6 au 25 septembre 2007.

### **Scénarii retenus**

**En résumé : les scénarii 3 A et B pour le long terme, 2 A et B pour les court et moyen termes sont retenus.**

Dans une vision de long terme (plus de 30 ans), le scénario 3 dénommé « les gares » offre l'avantage de la réouverture d'un accès aux transports publics par rail réservé aux interfaces génératrices de flux d'une certaine importance tant sur le plan des cadences de passage des trains/métros/RER que du nombre des voyageurs. Choisir une telle option pour le long terme implique un engagement dans un développement maîtrisé et progressif à court et moyen termes mis en exergue par le scénario 2, variante « Flon de Vincy et Eau Noire » ou « Flon de Vincy ». Dans la répartition du territoire de ces variantes, Tartegnin, implanté dans un vignoble magnifique, joue le rôle de trait d'union entre le secteur de Rolle avec ses communes environnantes et le secteur des communes de Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Bursinel et Dully dont les liens se renforcent de plus en plus avec la ville de Gland. Le choix des variantes 2 A et B est également en adéquation avec la vision globale développée précédemment dans le PDI du secteur de l'Ouest de Rolle.

### **Scénarii rejetés**

Les scénarii 0 « Tendance », 1 A et B « La Ville consolidée » examinés avec attention ne rencontrent pas l'approbation des autorités municipales. Ces scénarii ne s'inscrivent ni dans la vision de développement pressentie et souhaitée, ni dans le résultat des études développées jusqu'à ce jour (PDI).

### **Organisation des transports publics**

**En résumé : développer l'attractivité des TP, tirer parti de besoins de Gland et Rolle, introduire des TP urbains utiles à toutes les clientèles et aux usagers de tout type.**

En référence aux scénarii retenus, l'accès aux transports publics par rail doit être développé dans un premier temps par les gares de Gland et de Rolle. La possibilité de rétablir une interface route/rail dans le secteur de l'ancienne gare de Gilly-Bursinel doit être sauvegardée comme une solution pour le long terme. Cette nouvelle interface, lors de sa réouverture, devra être accessible, pour les véhicules privés, par des voies directes évitant la traversée des villages. La mise en place des lignes et des structures des TP est à prendre en considération comme la colonne vertébrale autour de laquelle le développement urbanisé du territoire est planifié.

A très court terme, une nouvelle organisation des transports publics routiers s'inscrivent dans la vision du court, moyen et long terme doit être inscrite dans les priorités des études régionales.

Les critères à retenir pour une telle étude se déclinent comme suit :

- développement de transports publics routiers pour les besoins des communes de l'Ouest de Rolle également adaptés dans toute la mesure du possible aux besoins de Gland et de Rolle
- transports publics de type urbain répondant aux besoins de toutes les clientèles (pendulaires, écoliers, étudiants, déplacements des habitants sur les pôles pour les achats dans les commerces, l'accès aux multiples services, accès aux installations sportives ; voyageurs à la découverte de la région, etc.)
- des TP desservant les écoles, les gares, les commerces, les services, les installations sportives, etc.
- recherche d'une participation des villes de Gland et Rolle et des villages de l'Ouest de Rolle à l'étude.

En complémentarité au développement des TP, la mobilité douce mérite également une promotion dont les autorités sont prêtes à prendre la responsabilité, l'objectif de la mise en place des nouvelles solutions des TP et de la mobilité douce étant d'exercer un transfert des déplacements individuels sur des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement.

### **Habitat (pour le développement futur)**

**En résumé : densification modérée, règles d'intégration, habitat groupé de type villageois, habitat accessible aux jeunes, habitat résidentiel dans des proportions modestes.**

Par sa situation privilégiée en bordure du Léman, d'une campagne agréable et d'un vignoble magnifique longeant le pied du Molard, le secteur de l'Ouest de Rolle, d'un accès facile, joue le rôle d'un territoire privilégié dont les zones résidentielles vouées à la construction de villas individuelles ou mitoyennes sont ou sont sur le point d'être

épuisées. Toutefois, de telles zones résidentielles devraient encore être planifiées dans des proportions modestes pour les besoins de la clientèle locale et régionale à la recherche d'un tel habitat. Toujours sous la pression d'une forte économie en plein développement générant emplois nouveaux et besoins d'habitat, les autorités municipales soucieuses d'une utilisation rationnelle et efficiente du sol préconisent :

- la densification (modérée) des zones d'habitat existantes (les villages et hameaux)
- la définition de nouveaux périmètres voués à l'habitat groupé de type villageois
- la construction d'un habitat avantageux susceptible de retenir et satisfaire les jeunes bénéficiant de revenus d'ouvriers ou d'employés
- des règles garantissant une bonne intégration au cadre villageois existant pour les nouvelles constructions, les agrandissements et les transformations
- un développement futur des villages en adéquation avec la sauvegarde du paysage.

Dans ce contexte, un développement de plusieurs zones structurées et intégrées à l'existant en bordure des lignes des transports publics traversant les villages paraît plus adéquat que la création de grandes nouvelles zones.

### **Nouveaux emplois**

**En résumé : position intermédiaire visant un développement maîtrisé, modéré et contrôlé s'inscrivant dans les objectifs du scénario 2.**

Compte tenu de la grande qualité du cadre paysagé sauvegardé par les anciens, aujourd'hui enregistré à l'inventaire fédéral du paysage, l'implantation d'unités d'industries de production, de logistique et de distribution gourmandes en surfaces importantes ne paraît pas adaptée au développement souhaité et à la vocation de la région.

Par contre, le territoire de plaine, situé entre l'autoroute et la voie de chemin de fer peut satisfaire les exigences d'un développement économique réservé aux entreprises sensibles à la qualité de l'environnement. Ainsi, en se référant à la situation privilégiée de notre site, au cadre de vie exceptionnel, à la proximité des centres de services et des prestataires scientifiques (EPFL, Parc scientifique, Universités de Genève et Lausanne à titre d'exemples) sans oublier l'excellence de l'accessibilité (aéroport de Genève, autoroute, voie de chemin de fer et TP routiers), le site du secteur « entre Gland et Rolle » se présente comme un emplacement idéal pour l'implantation de sièges d'entreprises ou de sociétés et d'unités travaillant dans les domaines de la technologie, de la biotechnologie, de la recherche et du développement, sans oublier les besoins des entreprises locales et régionales des secteurs du bâtiment, de l'artisanat, des métiers de la terre et des activités liées à l'économie locale et régionale actuelle et future (PME).

En ce qui concerne le développement des activités croissantes individuelles ou de petites équipes, la région plaide en faveur de la mixité (habitat/activité) directement implantée dans les villages ou en proximité immédiate de ceux-ci.

Le type des constructions pour toutes ces unités restent à définir. Toutefois, le volume et l'aspect des nouveaux immeubles devront s'intégrer dans le paysage sans aucune agressivité, dans le respect du site.

### **Attractivité des pôles**

**En résumé : l'attractivité de Gland se renforce, toutefois la bipolarité Gland / Rolle demeure.**

Au cours de ces dernières décennies, Gland « village » s'est transformé en « Ville ». Par son développement rapide, la ville de Gland est devenue progressivement plus attractive que Rolle, petite ville bloquée par le périmètre de son territoire.

Jusqu'à aujourd'hui, rattachée à l'ancien district de Rolle, la population de nos villages fréquentait les services administratifs cantonaux et les autres offices situés à Rolle. La constitution du nouveau district de Nyon apporte de grands changements, actuellement en cours (déplacement de la préfecture, du registre foncier, du centre régional de l'ECA, etc.).

Certes biens des commerces se modernisent du côté de Rolle, mais les grands distributeurs manifestent encore plus leur présence du côté de Gland. De grands centres commerciaux ont vu le jour à Signy et Allaman.

Les cabinets médicaux et dentaires s'ouvrent essentiellement du côté de Gland. L'hôpital de Rolle a perdu de son importance au profit de ceux de Nyon et Morges.

Les correspondances CFF se sont nettement améliorées en gare de Gland alors que Rolle perd quelques correspondances. Depuis peu, Dully et Bursinel sont desservis par un bus en provenance de la gare de Gland. La direction des écoles a son siège à Rolle. Chaque village possède encore son école. Une discussion est en cours pour la réintégration des 5ème et 6ème années dans nos villages.

Bursins se profile de plus en plus comme le centre sportif régional. La Route du Vignoble, active dans le domaine de la promotion touristique et économique de la région s'est positionnée à Gilly.

Toutefois, Rolle crée aujourd'hui plus de mille emplois à la Pièce sur une parcelle « trait d'union » entre Rolle et nos villages tout proches.

La liste des exemples n'est pas exhaustive. Elle pourrait être complétée par bien d'autres exemples d'évolution, de changements d'habitudes et de comportement.

Conclusion : l'attractivité de Gland se renforce essentiellement en raison des services et prestations offerts sur son territoire. Rolle demeure une petite ville attachante où se termine la scolarité des élèves de nos communes. Dans un cadre marqué par la bipolarité « Rolle-Gland », c'est tout un ensemble qui est en voie de formation.

### **Equipements**

**En résumé : penser et agir pour les besoins communs (services, écoles, organisation)**

L'association, dans le domaine des équipements, est déjà bien pratiquée par les communes de notre secteur. La fourniture de l'eau sanitaire et le traitement des eaux usées sont des exemples flagrants. La mise en commun de ces réseaux fait l'objet de projets qui aujourd'hui sont en cours de discussion. D'autres réseaux pourraient être développés en commun : le télé-réseau à haut débit par exemple, les structures d'accueil pour la petite enfance, etc.

Dans les services, le regroupement des services du feu communaux en une seule unité est à l'ordre du jour pour cette fin d'année.

Liée à une nouvelle définition de transports publics plus performants, la création d'un nouveau collège représente le prochain défi urgent et important des communes de notre secteur, tout comme l'organisation scolaire dont l'une des composantes est le souhait du maintien des classes existantes dans les villages dans une volonté de trouver la meilleure solution pour augmenter encore plus la qualité de la formation dans un cadre de coûts maîtrisés.

Comme pour les écoles, la volonté est de trouver des solutions communes aux équipements utiles à la population de notre secteur (installations sportives, lieux de loisirs, sociétés, etc.).

### **Patrimoine**

#### **En résumé : forte sensibilité, mais pas de mise sous cloche.**

La qualité du patrimoine ressort essentiellement du bâti ancien et du paysage viticole qui s'étend de Begnins à Aubonne, pour notre secteur bordé au Nord par les forêts du Molard et au Sud par la route de l'Etraz. La qualité paysagère du bord du lac, du vignoble de Dully-Bursinel et des cordons boisés longeant essentiellement les ruisseaux encore très naturels serpentant jusqu'au lac (Fossy, Dullive, etc.) peut également être soulignée.

Si la volonté des autorités est de maintenir et de conserver ce patrimoine, le désir légitime est aussi d'éviter une mise sous cloche du bâti existant pour lui permettre de s'adapter à l'évolution des activités villageoises, à ses changements technologiques, à l'intégration de la mixité habitat/activités, à l'extension harmonieuse des centres anciens sur la base d'études argumentées, et en mesure modérée mais bien réelle dans les périmètres mieux adaptés en bordure des axes des TP hors de la zone protégée.

### **Commerces**

#### **En résumé : renforcer l'attractivité du centre autoroutier de Bursins pour les communes avoisinantes et engager la responsabilité politique locale pour le soutien/maintien des commerces de proximité dans les villages.**

La grande distribution est déjà très présente sur les pôles de Gland et Rolle. Par le développement de TP performants, tel que décrit au chapitre des transports publics, leur accessibilité deviendra rapide et confortable pour la population de nos villages.

La situation existante complétée par un renforcement de l'attractivité des commerces du centre autoroutier de Bursins et le soutien des commerces de proximité dans les villages par les autorités locales présente une offre diversifiée susceptible de satisfaire des besoins déjà très gourmands.

### **Tourisme**

#### **En résumé : à développer de manière générale (hôtellerie attractive, petites structures, prestations).**

La tendance au développement est donnée : Gilly vient de transformer et de rénover son auberge communale (restaurant et hôtel), Bursinel en a fait de même il y a 10 ans déjà, quelques chambres ont été créées à l'auberge de Dully qui s'est agrandie. Plusieurs restaurants gastronomiques sont déjà reconnus dans nos villages dont les spécialités culinaires bénéficient d'une large reconnaissance.

L'objectif est maintenant de mieux tirer profit des capacités économiques de la région, de mieux promouvoir ses produits et de développer ses prestations touristiques.

Seul le résultat d'une étude à mener de concert avec le Conseil régional peut définir la démarche judicieuse à entreprendre dans ce domaine.

Toutefois, au niveau d'un plan directeur régional, il nous paraît déjà judicieux de planifier de nouvelles structures d'accueil utiles aux besoins du tourisme et desservant les intérêts de la promotion économique future du secteur « Ouest de Rolle ». L'idée de transformer l'aire de repos autoroutière en plaque tournante (formule Grauholz Berne) et d'implanter des installations hôtelières accessibles de l'autoroute et simultanément depuis les routes secondaires mériterait d'être approfondie.

### **Axes de travail à privilégier**

#### **En résumé : ouvrir simultanément les chantiers de la mobilité, de l'urbanisation et des écoles dans une première priorité, puis ouvrir le volet du tourisme.**

Sur la base des éléments décrits dans les paragraphes précédents, les Municipalités de l'Ouest de Rolle ont hâte de donner une suite constructive au nouveau SD par une adaptation et une transformation du PDI développé durant les années 2001 à 2004.

Cette suite constructive s'inscrit naturellement par l'ouverture du chantier des transports publics à mener en parallèle à l'étude du développement de l'urbanisation emplois/habitat et de l'organisation des écoles.

Selon l'appréciation des Municipalités concernées, l'élaboration du schéma directeur de l'Ouest de Rolle devrait se dérouler jusqu'en été 2008 en vue de son approbation par toutes les parties dans les 12 mois suivants. Les chantiers « TP », « urbanisation » et « écoles » devraient rencontrer l'appui du Conseil régional et leur ouverture devrait être prévue durant l'automne 2007.



## Conclusion

Les Municipalités de Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin, Bursinel et Dully remercient le Conseil régional et les mandataires de prendre en considération les éléments regroupés dans cette prise de position commune. Elles vous remercient également pour le soutien apporté tout au long de cette démarche et se réjouissent de prendre connaissance du rapport des conclusions utiles à l'établissement de l'addenda des lignes directrices du Plan directeur du district de Nyon lors de la prochaine séance qui se tiendra le vendredi 5 octobre à Gilly dès 8h30.

Le comité du SD Ouest de Rolle se réjouit également de la prochaine séance qui sera tenue à Dully le mardi 16 octobre à 15h00 avec la participation du secrétaire du Conseil régional de Nyon, des syndics de Gland et Rolle et des membres du comité du schéma directeur de l'Ouest de Rolle en vue de fixer les modalités utiles à l'ouverture du chantier « transports publics ».

Avec les meilleures salutations des Municipalités du SD Ouest de Rolle qui se prononcent individuellement comme suit sur la présente synthèse (copies des prises de position originales à disposition).

### **Municipalité de Bursinel (25.09.07)**

Lors de sa séance du 24 septembre 2007, la Municipalité de Bursinel a pris connaissance de la synthèse destinée au CRN. Elle reflète exactement les intentions de notre Municipalité, suite à l'exposé de la semaine précédente, et nous n'avons, par conséquent, aucune remarque nouvelle à formuler.

Pour la Municipalité de Bursinel  
Malou Pernet

### **Municipalité de Gilly (26.09.07)**

M. Denis Dumartheray, Syndic, vous remercie pour votre travail.  
Il n'a aucune correction à apporter au document que vous avez rédigé.

Pour la Municipalité de Gilly  
Françoise Pellet, secrétaire municipale

### **Municipalité de Luins (25.09.07)**

La Municipalité de Luins vous confirme son accord avec le document de synthèse tel que proposé.

Avec nos meilleures salutations.  
Ch. Peter

### **Municipalité de Tartegnin (26.09.07)**

La Municipalité de Tartegnin est d'accord avec votre document.

Pour la Municipalité de Tartegnin  
Karine Borgatta  
Greffé municipale

### **Municipalité de Vinzel (réponse à la première synthèse des mots clés du 12.09.07)**

La Municipalité de Vinzel a pris connaissance du résumé du groupe de travail et donne son approbation. Elle aimerait toutefois que le point "Patrimoine" soit plus accentué. Elle est consciente que de par sa beauté le patrimoine viticole soit protégé, mais qu'en compensation il lui soit permis de développer les zones sous la route de l'Etraz..

Par ordre de la Municipalité de Vinzel  
I. Streiff  
Greffé Municipal

### **Municipalité de Bursins (26.09.07 - les ajouts ont été intégrés dans le texte de la synthèse)**

Ci joint, votre synthèse avec 2 rajouts en couleur de la part de la Municipalité de Bursins.

Pour la Municipalité de Bursins  
Agnès Boudry  
Administration communale

### **Municipalité de Dully (25.09.07)**

Lors de sa séance du 24 septembre 2007, la Municipalité de Dully a pris connaissance de la synthèse destinée au CRN. Elle en approuve son contenu.

Pour la Municipalité de Dully  
Ulrich Perren  
Syndic

Dully, le 26 septembre 2007/U. Perren, président SD Ouest de Rolle.

---

**Commune d'Essertines**  
**Essertines, le 27 septembre 2007.**

(...)

« Le choix de la Municipalité au sujet des lignes directrices du développement se porte sur le scénario 3A.

En effet, il privilégie des couloirs paysagers entre les zones urbanisées dans le sens du maintien de la qualité de l'environnement.

La répartition des emplois est équitable. La problématique des transports entre le haut et le bas de la zone concernée ne devrait toutefois pas être oubliée.

Nous vous remettons, en pièce jointe, un mémorandum concernant les problèmes rencontrés par la « filière bois ».

La Municipalité partage les conclusions du plan d'action notamment sur la création de zone afin de créer ou de maintenir les scieries existantes.

Il nous semble souhaitable que ce sujet soit également étudié dans le cadre des activités du Conseil régional. »

(...)

---

**Commune de Saint-George**  
**Saint-George, le 4 octobre 2007 / Municipalité de Saint-George.**

(...)

« Les variantes 3a et 3b ont de loin notre préférence.

En voici les raisons :

Géographiquement nous sommes au sommet d'un triangle. M.Freudiger l'a très bien dessiné lors de ladite séance de Gilly. Si notre bassin versant est Aubonne, une partie de nos eaux s'écoulent également vers Longirod. Par conséquent, nous ne sommes pas coupés en deux, mais dirigés vers les deux.

Scolairement tous nos élèves secondaires iront prochainement à Aubonne. Actuellement, seuls les élèves orientés VSB s'y rendent.

Economiquement notre population est très partagée, Nos citoyens pendulaires partent sur Morges et Lausanne ou sur Gland, Nyon et Genève.

Du point de vue touristique, nos différents sites – téléskis, le parc jurassien vaudois avec les produits du terroir (en vente dans notre magasin et servis à notre hôtel restaurant), la Glacière, le Moulin, etc.- accueillent des visiteurs venus tant de Gland, Nyon et Genève que de Morges et Lausanne. Cet élément est un point fort de St-George que nous comptons encore développer.

Pour nous, il est très important de maintenir/rétablir des lignes de transports sur deux axes : l'un sur Gland-Nyon, l'autre sur Gimel-Aubonne.

Les ressources économiques d'une grande partie de nos citoyens dépendent d'emplois situés dans le bas, nous avons donc une forte proportion de pendulaires. »

(...)

**ANNEXE 10**

*Remarques des communes de l'ouest de Rolle suite à la présentation du 14 novembre 2007, et conclusion des discussions menées le 29 novembre 2007 à Gilly entre les représentants des municipalités de l'ouest de Rolle.*

<p><b>Au Conseil régional de Nyon</b> <b>Dully le 7 décembre 2007</b></p> <p><b>Complément à la synthèse du 26.9.2007 à la suite de la présentation du 14.11.2007 de l'addenda aux lignes directrices du PDRN et conclusion des discussions menées le 29 novembre 2007 à Gilly entre les représentants des municipalités de l'ouest de Rolle</b></p>	<p><b>Nyon, le 17 décembre 2007</b></p> <p><i>Traitement des propositions dans le processus des Lignes Directrices pour le Plan directeur régional du district de Nyon. Séance de travail entre M. U.Perren, représentant des Municipalités de l'ouest de Rolle, M. P.Freudiger du CR, et Mme M.Ruzicka-Rossier.</i></p>	
<p><b>Indications utiles à la lecture :</b> Texte normal : texte de base du complément <i>Texte en italique : modifications à apporter à l'addenda</i> <u>Texte souligné : corrections apportées en corrélation avec les approbations des municipalités de l'Ouest de Rolle</u> L'ensemble du texte est à prendre en considération. Ce texte précise également la synthèse du 5.09.07 dont le contenu garde toute sa validité.</p>	<p>Modifications apportées dans le document Addenda aux lignes directrices du 1er novembre 2007.</p>	<p>Propositions qui seront développées dans le PDR Plan Directeur Régional ou dans une étude de détail / SD Schéma Directeur de l'ouest rollois.</p>
<p><b>Introduction</b> A la suite de la présentation du projet d'addenda aux lignes directrices pour le plan directeur du district de Nyon du 1<sup>er</sup> novembre 2007, et conformément aux conclusions de la séance tenue le 14 novembre 2007 à Gilly en présence des mandataires, des représentants des communes, du Canton et du Conseil régional, les autorités comprises dans le territoire du schéma directeur de l'ouest de Rolle se sont réunies le 29 novembre dernier en vue de communiquer leurs remarques utiles à la finalisation de l'addenda. Les commentaires qui suivent se réfèrent essentiellement au 3<sup>ème</sup> chapitre de l'addenda, soit au projet territorial et touchent plus particulièrement les thèmes des transports, du développement territorial, des écoles, des structures d'accueil, de l'habitat et de la zone d'emplois. Le dernier chapitre propose des modifications à apporter au texte de l'addenda.</p>	<p>Ajouter un paragraphe supplémentaire précisant les principes des LD, dans le chapitre Introduction, à la p.7, point 1.2 : <i>La représentation graphique illustre les orientations générales de l'organisation du territoire du district de Nyon. Les flèches représentent des liens à créer, privilégier ou renforcer entre les localités. Les aires délimitées par les périmètres d'urbanisation schématisent les secteurs principaux construits et sont approximatifs.</i></p>	
<p><b>Les transports publics</b> Au niveau de l'addenda, le chapitre des transports publics doit faire ressortir, tant dans le texte que dans le</p>	<p>Modifier les dessins</p>	<p>L'ensemble de ces</p>

<p>dessin, la volonté des communes de mettre en place des transports publics efficaces et attrayants, de type urbain (TU), desservant simultanément les villages de Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin, Dully et Bursinel ainsi et les entrées des villes de Gland et Rolle jusqu'à leur centre.</p> <p>A l'avenir, il est à prévoir des TU capables de transporter l'ensemble de la clientèle (écoliers, étudiants, apprenants, pendulaires, personnes à mobilité réduite et tout autre voyageur).</p> <p>Les lieux à desservir en priorité sont les écoles, les gares, les centres des villes et des villages, les zones d'emplois, mais également les quartiers et secteurs périphériques traversés à Gland et Rolle.</p> <p>Les tracés des lignes devraient être le plus direct possible et éviter les traversées d'autoroute déjà surchargées (pont du Borgeaud à Gland, pont et passage sous autoroute sous La Pièce à Rolle)..</p> <p>Une fréquence à la ½ heure, voire à 20 minutes aux heures de pointe, serait idéale.</p> <p>(Pour la compréhension des tracés possibles : variantes à titre d'exemples à étudier par la suite dans le cadre du développement du schéma directeur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ligne gare de Gland, écoles nord de Gland, commerces (Coop), quartier nord-est de Gland, Luins village et école, Vinzel village et école, Bursins village et école, Gilly école et village, Tartegnin village et école, Rolle La Pièce, Rolle écoles, commerces et gare.</li> <li>- ligne gare de Gland, écoles et commerces sud de Gland, La Lignière, Dully lac et village, école Dully-Bursinel, Bursinel village, gare Gilly-Bursinel, nouvelle zone d'emplois Bursinel/Bursins, Gilly école avec possibilité de poursuivre sur Rolle via La Pièce ou Gland via les villages)</li> </ul> <p>Les correspondances en gare de Rolle et surtout de Gland doivent être assurées.)</p>	<p>pp.22,26,28,29.</p> <p>Ajouter dans les actions p.29 : <i>Augmenter l'accessibilité de l'ouest rollois par la mise en place de transports publics efficaces et attrayants, de type urbain (TU), desservant simultanément les villages de Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin, Dully et Bursinel ainsi et les entrées des villes de Gland et Rolle jusqu'à leur centre.</i></p>	<p>points seront traités dans le PDR, et dans une étude de détail, SD de l'ouest rollois.</p>
<p><b>Le développement territorial</b></p> <p>Globalement, les propositions de développement territorial telles que décrites dans le PDI de l'Ouest de Rolle sont à prendre en considération.</p> <p>Si l'on se réfère à l'addenda du 1<sup>er</sup> novembre, les corrections demandées, par village, se résument comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bursinel : dito addenda</li> <li>- Tartegnin : dito addenda ce qui correspond également au PDI – une affectation artisanale devrait pouvoir être donnée à l'avenir au secteur situé au nord de l'usine électrique en bordure de la route de l'Etraz</li> <li>- Bursins : dito addenda, toutefois l'urbanisation doit proposer des mesures pour éviter l'augmentation du trafic dans le village (transfert de la mobilité sur les transports publics, voire création d'un axe routier parallèle à l'autoroute dans la plaine)</li> <li>- Gilly : se référer au PDI, soit habitat groupé à</li> </ul>	<p>Ajouter dans les actions p.29 : <i>Favoriser une mixité fonctionnelle et sociale dans les centres de village.</i></p>	<p>L'ensemble de ces points seront traités dans le PDR, et parallèlement dans une étude de détail / SD de l'ouest rollois, faisant aboutir la réflexion intercommunale en cours.</p>

<p>prévoir en direction du Flon et légalisation de la zone artisanale à l'est du Flon et au sud de la route de l'Etraz (ces zones sont en bordure des lignes des TP)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vinzel : dito addenda, toutefois la limite du dessin de la « bulle » doit bien représenter le périmètre dévolu à l'habitat, tout particulièrement au sud de la route de l'Etraz</li> <li>- Luins : selon addenda, ce qui correspond au PDI pour autant que la limite de la « bulle » représente bien le périmètre dévolu à l'habitat</li> <li>- Dully : selon l'addenda, le périmètre à densifier couvre le périmètre de St-Bonnet à Bourg d'Amont où sont implantées quelques grandes propriétés. Le périmètre réservé à l'habitat et à son extension légère doit comprendre le hameau de St-Bonnet (densification et mixité) et doit être décalé sur le versant nord de la colline en direction du Fossy, de St-Bonnet à Bourg d'Amont (extension côté Jura). Ce secteur bénéficie de la proximité des transports publics, des équipements publics (écoles + commerces) et des équipements (eau, égouts, électricité, réseau de communication haut débit, chemins d'accès). Pour une bonne intégration au patrimoine du paysage, le versant sud de la colline peut ainsi être préservé dans son aspect actuel.</li> </ul>		
<p><b>Ecoles</b> Comme mentionné dans l'addenda, une attention particulière devra être portée au développement des écoles et à leur implantation ainsi qu'à son organisation future (Rolle/Gland). Il est souhaité de maintenir les classes enfantines dans les villages et de viser la proximité pour le primaire.</p>		<p>Ces points seront traités dans le PDR, et parallèlement dans une étude de détail / SD de l'ouest rollois, avec la problématique des équipements collectifs.</p>
<p><b>Structures d'accueil</b> L'étude des structures d'accueil est à développer avec les villes de Gland et Rolle, voire au-delà.</p>		<p>Ce point sera traité dans le PDR, selon une approche en réseau.</p>
<p><b>Habitat à loyer modéré ou à loyer préférentiel</b> Les meilleures possibilités de développer un habitat à loyer modéré ou à loyer préférentiel peuvent être offertes sur les terrains communaux affectés à cette fin, <u>comme par exemple</u> à proximité immédiate de la zone d'emplois projetée entre gare de Bursinel et autoroute.</p>	<p>Le §6 des actions générales en p.29 traite ce point.</p>	<p>Cependant, ce point sera analysé plus en détail dans le PDR et SD.</p>
<p><b>Zone d'emplois projetée entre ancienne gare de Gilly-Bursinel et autoroute</b> Une attention toute particulière devra être portée aux accès et à la desserte de la zone d'emplois projetée entre la gare de Gilly-Bursinel et l'autoroute. Son développement est à planifier en corrélation avec le développement des transports publics (route ou rail). Un accès via un parking lié à l'aire autoroutier de Bursins pourrait être une solution, tout comme la transformation de cette aire en plateforme multidirectionnelle (modèle</p>		<p>Le pôle d'activité sera traité en détail dans le PDR et SD de l'ouest rollois.</p>

<p>Grauholz, Method). <u>Cette plateforme multidirectionnelle est à développer simultanément avec la zone d'emplois.</u> La création d'un axe parallèle à l'autoroute reliant les axes verticaux route de l'Etraz/route Suisse offrirait l'avantage d'une diversification des accès à la zone d'emplois et serait un soutien efficace à la maîtrise du trafic dans la traversée des cœurs des villages (cet élément peut également être repris et précisé dans le schéma directeur). <u>La zone d'emplois doit être desservie par des transports urbains routiers desservant les centres/gares de Gland et Rolle/Allaman.</u> <u>La zone d'emplois doit être dévolue à des activités du tertiaire (recherche et développement, technopôle, microtechnique, sièges de sociétés, centre du développement durable - à titre d'exemples).</u> <u>La zone d'emplois ne sera pas dévolue à la grande distribution, aux halles de stockage, aux centres logistiques, aux centres commerciaux ou de vente, à l'exception d'une intégration des commerces utiles aux besoins de la zone elle-même.</u> <u>La zone d'emplois peut accueillir des installations et des équipements d'utilité publique.</u> <u>Un centre d'accueil, hôtelier et de tourisme dont les activités seraient aussi liées à la mise en valeur du patrimoine et des produits régionaux est à prendre en considération dans la zone d'emplois.</u></p>		
<p><b>Addenda aux lignes directrices du PDRN</b> <b>Commentaires en relation avec le texte</b> Page 15, réseau bus, 2<sup>ème</sup> paragraphe : - ..... étude qu'il serait bon de coordonner avec les besoins des communes voisines (<i>extension possible avec les communes de l'ouest de Rolle, voire même avec Gland</i>) Page 15, desserte ferroviaire, 1<sup>er</sup> paragraphe : - ..... des 15 communes (Luins, Vinzel, Bursins, Burtigny, Marchissy, Dully, Bursinel, <i>Gilly et même Tartegnin</i>) et ..... Page 23, identité urbaine, 3<sup>ème</sup> paragraphe : - Si l'ouest rollois affirme une relation avec Gland-Vich à court terme, il développe également un lien avec Rolle à moyen terme = <i>svp. écrire l'inverse, soit : Si l'ouest rollois affirme une relation avec Rolle en raison de son rattachement à l'ancien district de Rolle, il développe de plus en plus un lien avec Gland-Vich et Nyon à moyen terme.</i> Page 29, les actions générales à faire sont les suivantes, 3<sup>ème</sup> action : - favoriser ponctuellement les densifications et <i>planifier les extensions</i> pour les nouvelles constructions à <i>proximité immédiates</i> des interfaces de transports publics existants ou projetés ; Page 30, transversale Gland-Rolle-Allaman : - nouvelle action : <i>intégrer les infrastructures autoroutières de l'aire de Bursins au pôle d'emplois à créer entre autoroute et gare Gilly/Bursinel</i></p>	<p>Procéder aux corrections :</p> <p>✓ p15.</p> <p>✓ p.15.</p> <p>✓ p.23.</p> <p>✓ p.29..</p> <p>→</p> <p>→</p>	<p>Ce point sera traité dans le SD de l'ouest rollois.</p> <p>Ce point sera traité</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- nouvelle action : <i>créer une route d'accès au pôle d'emplois en parallèle à l'autoroute rejoignant les verticales route de l'Etraz/route Suisse</i></li> <li>- modifier la 2<sup>ème</sup> action : <i>renforcer et développer le secteur résidentiel entre Dully (Bourg d'Amont et la gare de Bursinel) notamment sur le versant nord-ouest</i></li> <li>- Modifier la 4<sup>ème</sup> action : <i>maîtriser l'urbanisation des villages du coteau (Vinzel, Bursins, Luins, Gilly et Tartegnin) dans le périmètre des aires urbanisées planifiées en intégrant les nouvelles constructions dans l'harmonie architecturale villageoise existante.</i></li> </ul> <p>Page 33, la qualité globale des transports publics dans les communes, 2<sup>ème</sup> paragraphe :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ..... Ce mauvais score tient à la fois <i>aux courses peu fréquentes, à son habitat éparpillé, mais aussi à la une mauvaise structure de la ligne de desserte et au manque de possibilités de correspondances.</i></li> </ul> <p>Page 37, Besoins de correspondances entre lignes, point 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ..... à proximité de Rolle <i>et Gland.</i></li> <li>- .... une ligne de transport urbain entre Rolle <i>et Gland desservant également les villages de l'ouest rollois du haut, (Tartegnin, Gilly, Bursins, Vinzel, Luins) et une autre complémentaire desservant Rolle, Gilly, Bursinel, Dully et Gland permettrait cette réduction.</i></li> </ul> <p>Page 37, 1. Implantation des nouveaux emplois : privilégier les zones bien desservies par les TP :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- terminer le paragraphe par : <i>L'éventualité d'une réactivation des haltes ferroviaires de Gilly-Bursinel et de Perroy est à garder comme objectif à long terme. (svp., supprimer le solde du paragraphe).</i></li> </ul> <p>Page 39, paragraphe, haut de page : à <i>remodeler de manière plus positive (à titre d'information ; Dully prévoit du logement à prix avantageux dans le quartier de l'Oche qui fait actuellement l'objet d'un concours d'architecture – idem à St-Bonnet).</i></p>	<p>✓ p.30.</p> <p>✓ p.30. Ajouter : <i>Une étude de détail traitera tout particulièrement la cohérence spatiale liant d'une part les villages en chapelet le long de la Route de l'Etraz, et d'autre part la paire formée par Dully et Bursinel.</i></p> <p>✓ p.33.</p> <p>✓ p.37. ✓ p.37.</p> <p>✓ p.37.</p> <p>✓ p39.</p>	<p>dans le SD de l'ouest rollois.</p>
<p>Dully, le 3 décembre 2007 + le 7 décembre 2007/Per</p>		
<p><b>Approbation du texte ci-dessus par les Municipalités de Luins, Vinzel, Bursins, Gilly, Tartegnin, Bursinel et Dully</b> <b>(les modifications souhaitées ont été portées dans le texte ci-dessus de la synthèse, elles sont soulignées ou en italique)</b></p> <p><b>Bursinel (6.12.07)</b></p>		

<p>Commentaires de la Commune de Bursinel à mentionner sur le document final (selon Pierre Burnier, Syndic) :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- la priorité pour une concentration d'emplois dans le secteur Gilly-Bursinel se justifie et limiter les grandes surfaces commerciales</li><li>- une plateforme multidirectionnelle de l'aire routière de Bursins trouve sa raison d'être dans ladite démarche.</li></ul> <p>Malou Pernet, municipale</p> <p><b>Bursins (6.12.07)</b> La Municipalité vous confirme son approbation pour le projet d'addenda. Toutefois, la Municipalité souhaite apporter la modification suivante au chapitre "habitat à loyer modéré ou à loyer préférentiel": "... et par exemple à proximité immédiate de la zone..." La secrétaire A. Boudry par ordre de la Municipalité, le 6.11.07</p> <p><b>Luins (4.12.07)</b> La Municipalité donne son accord et n'a pas de remarques à faire. Par ordre de la Municipalité Tamara Courvoisier Greffe Municipale Luins</p> <p><b>Tartegnin (5.12.07)</b> La Municipalité de Tartegnin est parfaitement en accord avec votre synthèse. Karine Borgatta Greffe municipale</p> <p><b>Vinzel (6.12.07)</b> Lors de la séance des syndicats tenue le 5.11.07 à Allaman, le syndic de Vinzel a communiqué verbalement au soussigné l'accord de la Municipalité de Vinzel sur le complément à la synthèse</p> <p><b>Gilly (6.12.07)</b> Lors de la séance des syndicats tenue le 5.11.07 à Allaman, le syndic de Gilly a communiqué verbalement au soussigné l'accord de la Municipalité de Gilly sur le complément à la synthèse</p> <p><b>Dully (3.12.07)</b> Dans sa séance du 3 décembre 2007. la Municipalité de Dully a approuvé la synthèse U. Perren, syndic de Dully</p> <p>Le présent document a été établi à Dully, le 7 décembre 2007 par Ulrich Perren, syndic de Dully et président du schéma directeur de l'ouest de Rolle</p>		
---	--	--