

Cahier n°50

PACA

Nyon-St Cergue
Mo

Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise



**Rapport final
de
l'étude test**

MARS 2010



PÉRIMÈTRE D'AMÉNAGEMENT COORDONNÉ D'AGGLOMÉRATION

PACA NStCM Nyon-Saint-Cergue-Morez

Étude test à deux degrés

Rapport final du Collège

Auteurs :

Fischer + Montavon, bureau coordinateur de l'étude test

Avec l'appui de :

Conseil Régional du district de Nyon



Table des matières

Avant-propos	6
Structure du document	6
1. Objet et attendus des études test	7
1.1. Contexte de planification	7
1.2. Les enjeux majeurs du territoire	7
1.3. Le périmètre d'étude de l'étude test	9
1.4. Déroulement de l'étude test	9
1.5. Rappel des objectifs de l'étude test	9
1.6. Les acteurs du PACA	10
1.7. Calendrier	11
2. Description des projets	11
2.1. Des approches fouillées et complémentaires	11
2.2. Identité et cohérence territoriale	13
2.3. L'Asse-Mondre-Vuarpillère	17
2.4. Les communes du coteau	21
2.5. L'espace touristique jurassien	27
2.6. Concept TIM dans une approche multimodale	35
2.7. Implantation des activités	37
3. Synthèse des travaux du collège	39
3.1. Exploiter l'effet structurant et dynamisant du NStCM	39
3.2. Orienter la mobilité vers un transfert modal allégeant les impacts du trafic routier	40
3.3. Renforcer la qualité et l'identité territoriales par la mise en valeur des paysages	40
3.4. Asse-Mondre-Vuarpillère : un pôle d'activités multifacettes aux portes de la ville.	41
3.5. Villages : Infléchir la planification vers une densification qualitative et en soutien au NStCM	42
3.6. Des localités du Jura à positionnement touristique complémentaire.	43
3.7. Une implantation coordonnée des activités sur des sites complémentaires	44
4. Suite à donner à l'étude test	44
Sigles et abréviations	45
Annexes	
Annexe 1 : Programme - cahier des charges	
Annexe 2 : Complément de cahier des charges	
Annexe 3 : Compte-rendu des premières tables rondes	
Annexe 4 : Compte-rendu des deuxièmes tables rondes	



Avant-propos

Les partenaires du projet d'agglomération franco-valdo-genevois ont signé une charte d'engagement en décembre 2007. Ce document réunit un schéma d'agglomération et des fiches actions relatives aux politiques de service.

Les deux années suivantes 2008-2009 le travail s'est concentré sur le développement du schéma d'agglomération à une échelle permettant la localisation et la caractérisation de la croissance. Ce sont les études locales, les PACA (périmètres d'aménagement conceté d'agglomération), orientés autour d'axes de transports publics structurants et intégrant les résultats des études sur les politiques de service à incidence spatiale, comme l'étude « transports marchandises » ou « politique des pôles de développement économique » par exemple.

Ces études partielles constituent la matière de l'élaboration du schéma d'agglomération 2 que les partenaires du projet devront déposer auprès de la Confédération à la mi 2012, afin d'accéder à la 2ème tranche de financement.

Pour la région de Nyon, le PACA Nyon-Saint-Cergue-Morez accompagne la valorisation de la ligne de chemin de fer existante, aujourd'hui jusqu'à La Cure. Le cadencement renforcé de l'infrastructure fait partie des mesures d'agglomération financées par étapes par la Confédération. Le prolongement de la voie vers les Rousses est un enjeu fort du futur usage touristique du NStCM, un montage de projet est en cours.

Le périmètre de ce PACA correspond au découpage mis en place par le district de Nyon en vue d'accompagner son développement territorial, soit des groupes de communes réunies par des planifications sectorielles, les schémas directeurs intercommunaux, coordonnés par le plan directeur régional. Ainsi Nyon, Trélex, Givrins, Genolier, Arzier-Le-Muids et Saint-Cergue, forment une entité reconnue par toutes les échelles de planification.

L'étude test dont le résumé figure dans ce document, s'est déroulée d'octobre 2008 à avril 2009. Les collèges et les tables rondes ont permis de dégager certaines pistes de réflexion, devant être évidemment approfondies. Les communes ont souhaité se rencontrer dans un forum de discussion à l'issue des deux phases pour mieux exprimer leur position face à la poursuite de l'étude. Le travail est donc en cours et devrait se conclure à la fin de l'année 2010 par la validation du schéma directeur intercommunal. Il fera partie du dossier envoyé auprès de la Confédération, avec l'avant-projet d'infrastructure d'un nouveau point de croisement notamment, pour permettre l'accès au financement du renforcement du cadencement.

Structure du document

Le premier chapitre du présent rapport rappelle succinctement le contexte, les enjeux, le périmètre des études test ainsi que leur déroulement et les objectifs à atteindre. Un aperçu plus approfondi de ces éléments ainsi que les informations sur le processus des études test figurent dans le cahier des charges transmis aux équipes mandatées, annexé au présent document.

Dans le deuxième chapitre, les différents projets des équipes mandatées sont présentés, par grandes thématiques.

Le troisième chapitre présente la synthèse du collège et les enseignements que ces études test pourront apporter au futur schéma directeur (SD).

La suite à donner au processus de planification du PACA NStCM est décrite dans le dernier chapitre.

En annexe le cahier des charges de l'étude test et les comptes rendus des tables rondes.



1. Objet et attendus des études test

1.1. Contexte de planification

La planification test s'inscrit dans l'approfondissement du schéma d'agglomération du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise (PAFVG) dont la charte a été signée le 5.12.2007 et dans l'élaboration du plan directeur régional du district de Nyon initié en été 2007 (le PDRN a été précédé par l'établissement de Lignes directrices et d'un addenda à ces dernières). Elle répond également aux orientations du plan directeur cantonal.

La valorisation du chemin de fer NStCM est un élément du projet d'agglomération déposé à la Confédération, qui dans le cadre du fond d'infrastructure fédéral co-finance le développement de mesures significatives pour mieux permettre ce développement concerté urbanisation-transport-environnement des agglomérations suisses. Le Schéma d'agglomération arrêté le 5 décembre dernier avec la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise recommande, dans son processus d'approfondissement, de procéder pour la période 2008-2010 à des études de projets urbains sur des Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) par axes de développement de transports publics. Ces PACA coïncident parfaitement avec l'esprit du PDRN et ses schémas directeurs, pièces de puzzle constitutifs de la planification d'ensemble du district.

Le principe du plan directeur régional se base sur la planification de secteurs territorialement cohérents (les pièces de puzzle), tous reliés entre eux par une volonté commune de mieux harmoniser le développement en liant urbanisation, activités et transports, en préservant le paysage en limitant l'étalement urbain et en prônant un meilleur équilibre entre habitants et emplois. Le périmètre du Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM) est une de ces pièces de puzzle.

La charte du Projet d'Agglomération précise que ces études privilégieront le recours à des « mandats d'études parallèles » (au sens suisse) ou « marchés de définition simultanés » (au sens français), ou toute forme de concours favorisant la qualité. Ces types d'approche permettent à plusieurs équipes pluridisciplinaires de développer des scénarii alternatifs en dialogue avec le maître d'ouvrage, jusqu'au choix d'un scénario préférentiel. Le résultat de ces études doit aboutir sur des projets opérationnels.

1.2. Les enjeux majeurs du territoire

Les grands enjeux de l'agglomération visent dans un horizon de 2030 à créer une agglomération compacte, multipolaire et verte. Ces trois termes chapeautent toute une série de mesures destinées à accueillir un fort développement (+ 200'000 habitants, + 100'000 emplois), en garantissant un étalement minimum, un fort report modal et en évitant le gaspillage d'espace. Le projet d'agglomération propose surtout une nouvelle culture transfrontalière de la planification, une solidarité entre des territoires disparates, mais totalement liés dans leur fonctionnement, une nouvelle manière de penser qui dépasse la dépendance par rapport à une ville centre pour imaginer des solutions concertées, équilibrées, multipolaires.

Pour le périmètre du NStCM, cette tendance se traduit par la volonté de proposer un schéma directeur unique, cohérent dans son ensemble, profitant d'un développement de la cadence du chemin de fer et d'une urbanisation coordonnées pour maîtriser les effets de la mobilité et valoriser autant que préserver un cadre de vie de qualité. Le prolongement vers la station des Rousses permet aussi d'imaginer un usage touristique renforcé et complémentaire à celui des pendulaires.



1.3. Le périmètre d'étude de l'étude test

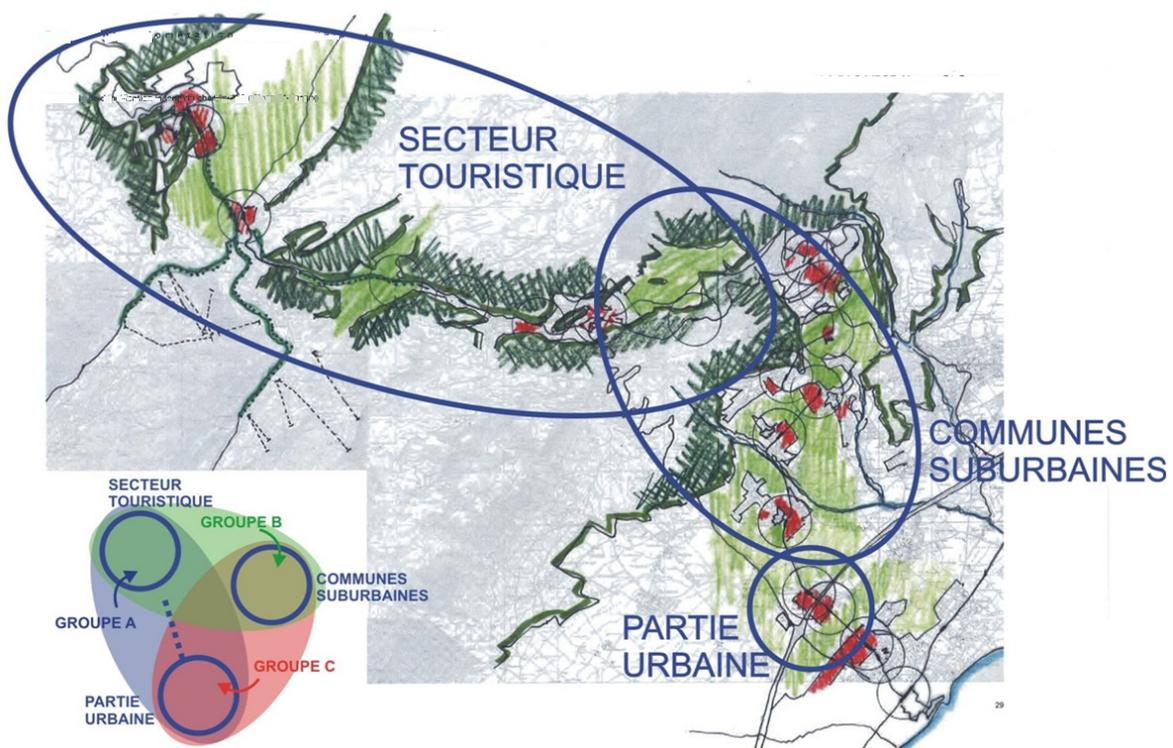
Le périmètre de réflexion étant très vaste et disparate, il a été jugé préférable de faire converger les efforts de chaque équipe sur des secteurs complémentaires afin de favoriser les échanges de points de vue et de permettre un approfondissement suffisant des solutions évoquées. Le territoire concerné est ainsi divisé en trois secteurs mais plutôt que d'en attribuer un à chaque équipe, des combinaisons ont été imaginées.

Ainsi, le principe retenu veut que chaque équipe élabore un concept général pour un ensemble de deux secteurs, cela en ayant bien entendu la problématique de l'ensemble du périmètre en vue, sélectionne les sites stratégiques ou particulièrement illustratifs et approfondisse des solutions d'aménagement dans un seul secteur. La répartition des secteurs est effectuée de la manière suivante :

- A - ADR architectes : concept sur la partie urbaine et le secteur touristique, avec approfondissements sur le secteur touristique.
- B - Team+ : concept sur les communes suburbaines et le secteur touristique, avec approfondissements sur les communes suburbaines.
- C - Geninasca Delefortrie : concept sur la partie urbaine et les communes suburbaines, avec approfondissements sur la partie urbaine, y compris la thématique de la route Blanche.

La partie urbaine du périmètre comprend essentiellement le secteur de développement stratégiqueASSE / Mondre / Vuarpillère du SDAN dans lequel on compte actuellement un peu plus de 1'000 emplois. Le nombre de postes de travail peut plus que doubler à terme dans ce secteur. En aval, les plans de quartiers du Reposoir et de la Petite Prairie prévoient l'accueil de l'équivalent de 3'000 habitants/emplois à proximité du NStCM.

Les communes suburbaines du territoire suisse comptent actuellement environ 8'000 habitants. Les possibilités de développement de l'habitat à proximité des gares principales de la ligne doivent être identifiées dans les différentes localités. Il faut cerner ce potentiel à court et moyen terme et bien circonscrire ce développement en requalifiant selon les cas le développement urbain en rapport avec la valorisation de l'accessibilité avec le NStCM.





Le secteur touristique de la partie jurassienne (nature, détente, sports et loisirs) représente un potentiel très important pour la population urbaine de la région et plus largement pour celle de l'agglomération franco-valdo-genevoise et jusque dans la région lausannoise. Pour renforcer l'économie de ce secteur, le PDR touristique du massif jurassien a identifié différents projets structurants qui sont en phase de concrétisation (centre nordique et maison de la nature à la Givrine, par exemple).

Ce potentiel touristique sur la partie suisse peut être notablement renforcé par celui de la station des Rousses qui comprend une importante clientèle en séjour (plus de 900'000 nuitées par an). Les responsables de la Communauté de communes des Rousses ont financé une étude (1999) visant à prolonger le NStCM de La Cure aux Rousses (2.5 km) qui a démontré qu'il y avait trois options de prolongement possible.

1.4. Déroulement de l'étude test

La présente étude a été organisée sous forme d'études test à deux degrés, confiées à trois équipes choisies sur invitation selon la procédure de gré à gré. Elle s'est déroulée en deux phases, avec rendus non anonymes, présentations et échanges en plénum entre le collège et toutes les équipes mandatées, dans le cadre de journées d'ateliers qui se sont déroulées les 12 décembre 2008 et 3 avril 2009.

Après les ateliers de discussion sur les rendus de chaque phase, les résultats ont été présentés et débattus dans le cadre de tables rondes qui ont eu lieu les 17 décembre 2008 et 23 avril 2009 et qui ont réunis des représentants politiques et de la société civile : élus, associations, groupes d'intérêts, etc.

Le présent rapport, approuvé par le collège, doit servir de recommandations aux autorités compétentes suisses et françaises et présente les meilleures solutions investiguées dans l'étude test en vue de l'établissement d'un schéma directeur intercommunal et de tout autre document de planification.

1.5. Rappel des objectifs de l'étude test

En premier lieu, l'étude test doit servir de base à l'établissement ultérieur d'un schéma directeur intercommunal. Cette première phase doit remplir les objectifs majeurs suivants :

- Esquisser, par apports complémentaires des équipes, un concept d'aménagement du territoire pour le périmètre d'étude.
- Retenir des principes d'aménagement pour les secteurs stratégiques et les thématiques principales.
- Disposer d'exemples de référence pour ces principes.
- Permettre aux différents acteurs du processus de partager un diagnostic et de trouver les points de convergence nécessaires pour un devenir commun et coordonné.
- Plus concrètement, favoriser l'acquisition de convictions partagées pour amorcer l'établissement du schéma directeur.



1.6. Les acteurs du PACA

Les bureaux d'étude

Équipe ADR : ADR architectes sàrl Genève, Marco Rampini architecte, Thoun Phayouphorn architecte, Karen Kühn architecte, CITEC Ingénieurs Conseils SA Genève, Philippe Gasser ingénieur conseil, Itinéra Lausanne, Jean-Pierre Dewarrat archéologue du territoire

Équipe Geninasca Delefortrie (GD) : Geninasca Delefortrie SA, Neuchâtel, Laurent Geninasca architecte, Thomas Jomini architecte Judith Leitner architecte, Transitec Lausanne, Biol Conseil, Neuchâtel

Équipe Team + : Team + Lausanne, Peter Giezendanner architecte, César Conforti ingénieur EPFL

Le collège d'expert

Président

Pierre Feddersen urbaniste, bureau Feddersen & Klostermann

Élus

Elisabeth Ruey-Ray	Nyon
Claude Dupertuis	Nyon
Colette Goetschmann	Trélex
Eric Mühlmann	Givrins
Jürg Hofer	Genolier
Eric Morel	Arzier
Cornélia Gallay	Saint-Cergue
José Camelin	Les Rousses
Pierre Stampfli	Conseil régional

Professionnels délégués

Ronei Falvino	urbaniste, Service du développement territorial
Virginie Berthollet/Thierry Merle	ingénieur en transport / urbaniste, Service de la mobilité
Hubert Silvain	urbaniste, Service d'urbanisme, Nyon
Karin Magnollay	ingénieur en génie rural, déléguée à la mobilité, Nyon
Pascale Roulet	urbaniste, CR/Projet d'agglomération
Patrick Freudiger	Secrétaire du Conseil régional
Laurent Richard	Secrétaire général de la CC de la station des Rousses
Frédéric Bessat	urbaniste, Projet d'agglomération

Experts professionnels indépendants

Xavier Fischer	urbaniste, bureau Fischer & Montavon
Marc Forestier	urbaniste, bureau CED Territoires et patrimoines
Philippe Gentizon	ingénieur en transports, bureau RR&A
Olivier Lasserre	architecte-paysagiste, bureau Paysagegestion
Richard Zaugg	directeur NStCM

Le pilotage de l'étude test

Fischer + Montavon architectes-urbanistes SA, Yverdon-Les-Bains

M. Xavier Fischer, architecte EPFL-SIA, urbaniste FSU-Reg A

L'animation des tables rondes

Sémaphore, Lyon et Paris



1.7. Calendrier

Vendredi 3 octobre 2008	Lancement études test
Vendredi 12 décembre 2008	Rendu 1^{er} degré, atelier
Mercredi 17 décembre 2008	1 ^{ère} table ronde
Mercredi 14 janvier 2009	Collège (validation contenu 2 ^{ème} phase)
Vendredi 3 avril 2009	Rendu 2^{ème} degré, atelier
Jeudi 23 avril 2009	2 ^{ème} table ronde
Mercredi 29 avril 2009	Collège et délégués mandataires (Synthèse table ronde)
Mercredi 27 mai 2009	Collège (validation synthèse de l'étude test)

2. Description des projets

2.1. Des approches fouillées et complémentaires

Les trois équipes, de par la différence de leur composition et de leurs domaines de compétence, ont offert des éclairages contrastés et très complémentaires sur le territoire étudié. Si des divergences de vue sont apparues en cours de projet, on peut estimer que de fortes convictions communes se sont forgées entre elles au fil des échanges d'idée.

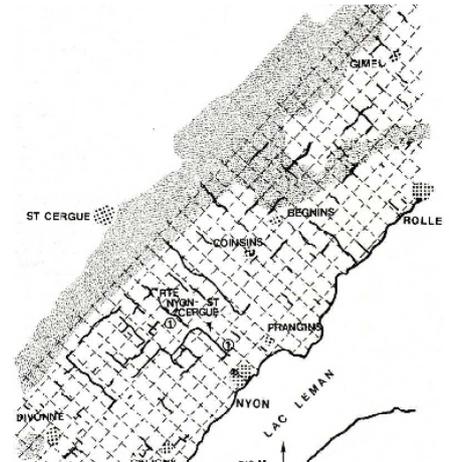
L'équipe ADR - CITEC - ITINERA (ADR) a révélé une approche très fine et sensible, fortement empreinte de la dimension culturelle du territoire. Ses composantes historiques, identitaires et paysagères ont donné une grande profondeur au discours comme aux propositions d'aménagement. La notion de frontière a fortement marqué ce travail.

L'équipe Team+ s'est distinguée par une très forte capacité analytique et pédagogique. Par des formules choc combinées à de subtils clins d'œil, les concepts s'imposent de manière didactique. Une réflexion substantielle sur l'identité et le dessein des diverses entités territoriales vient approfondir judicieusement le réalisme et la rationalité des propositions.

L'équipe Geninasca Delefortrie (GD) - Transitec - Biol conseils ont pleinement exploité leur point de vue plus architectural pour questionner ce territoire avec une distance critique et un recul stratégique bienvenus, notamment sur le destin des villages et la notion de croissance. Sans être prisonniers de cette échelle plus locale, ils ont apporté un éclairage spécifique sur la qualité du bâti et les structures spatiales locales.



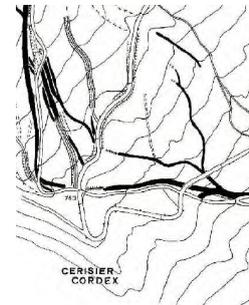
Geninasca Delefortrie (GD), ateliers 1



centuriation romaine (ADR, ateliers)



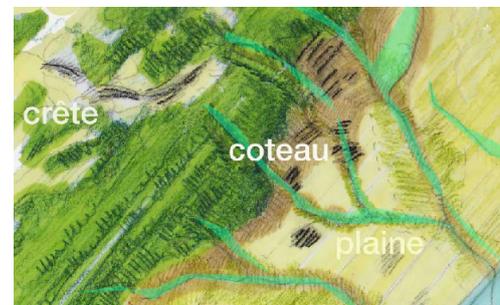
vestiges de voies historiques (ADR, ateliers 1)



la mémoire du lieu (ADR, ateliers 1)



une orientation spatiale du territoire fortement définie (ADR, ateliers 1)



trois séquences paysagères (Team +, ateliers 1)



ADR, ateliers 1



ADR, ateliers 1



2.2. Identité et cohérence territoriale

Un territoire spatialement orienté

ADR a particulièrement mis en évidence la force des plis du Jura dans l'orientation marquée de toutes les composantes du territoire, en diagonale Nord-est Sud-ouest : la rive du lac, les échappées et balcons du coteau, le vallons de la chaîne jurassienne. L'hydrographie, souvent soulignée par des cordons forestiers, souligne cette orientation ou sa perpendiculaire dans les lignes de pente.

La centuriation romaine s'est inscrite dans cette géométrie. Cette dernière, notamment par le réseau viaire et parcellaire agricole, est fortement présente dans l'organisation du territoire.

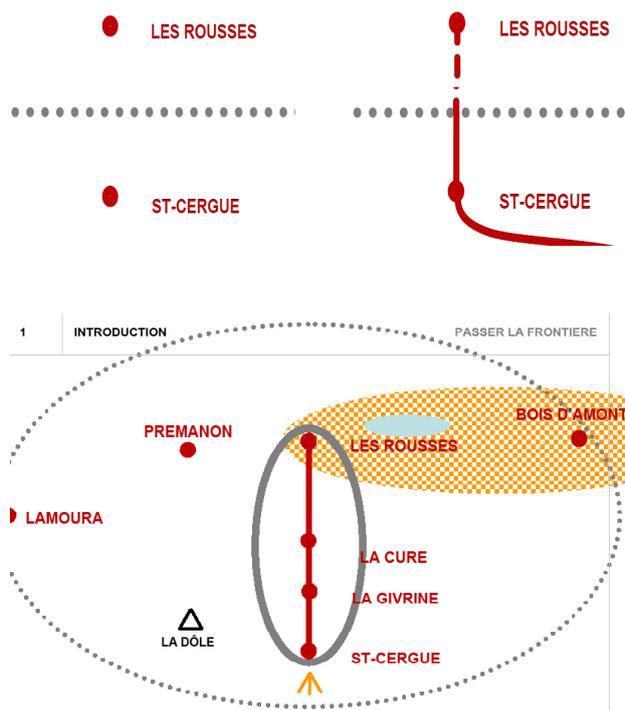
L'orientation et la topographie décomposent naturellement le territoire en unités bien distinctes. Team+ souligne la séquence crêtes, coteau et plaine. GD y relève quatre types de paysages distincts: les paysages lacustres, les paysages jurassiens, les paysages des cordons boisés et les paysages viticoles et agricoles.

Une identité façonnée par la frontière

Le Jura, cet «autre horizon de la Suisse» comme se plaît à le qualifier ADR, s'est développé sur les échanges transfrontaliers qui ont largement forgé son destin et son identité. J.P Dewarrat, de cette même équipe, a relevé l'importance politique et économique des voies historiques de communication entre Nyon et St. Cergue avec la France,

Ces dernières ont laissé des vestiges souvent méconnus et qui pourraient être valorisés comme composante patrimoniales des parcours de randonnée et de promenades, dans le cadre d'une valorisation de «l'économie du temps libre» pour cette région bucolique aux portes de l'agglomération genevoise.

Au-delà du découpage spatial de la topographie et de l'altitude, cette identité générale mériterait d'être renforcée et exploitée comme support d'un projet commun intercommunal et transfrontalier. A titre emblématique, l'image du NStCM peut être renforcée par une ligne visuelle globale, comprenant le matériel roulant, le traitement des gares, la papeterie, etc.

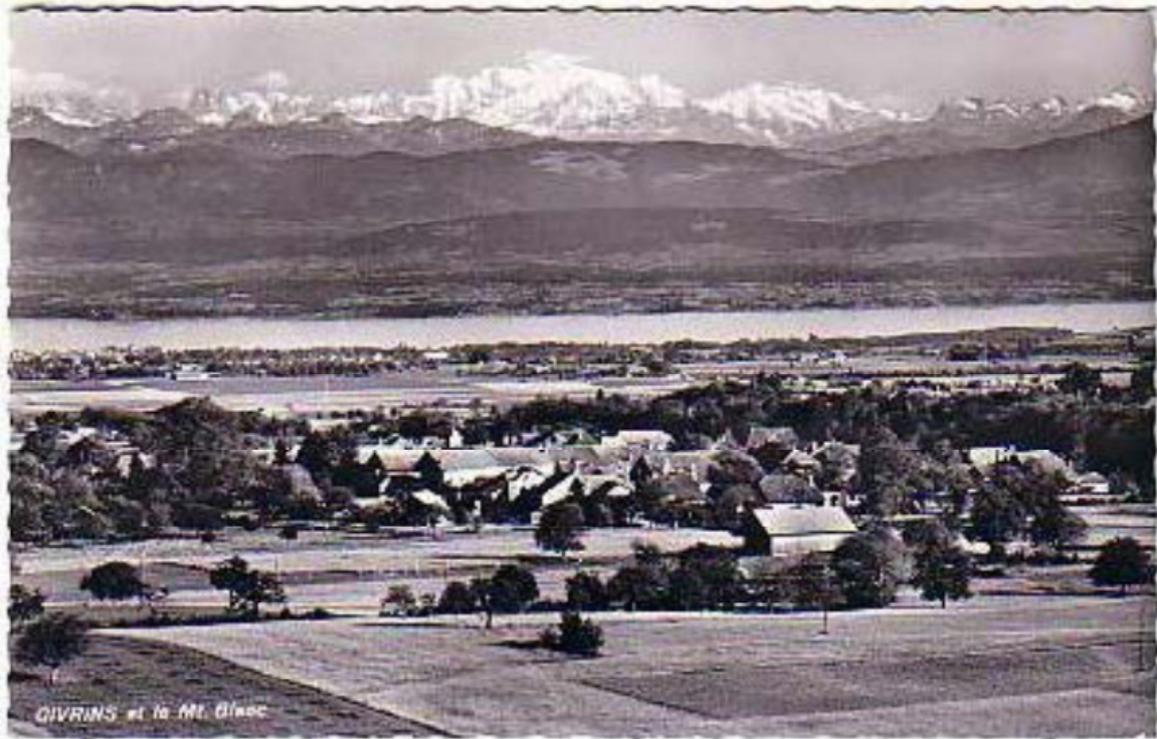


une identité façonnée par la frontière (ADR, ateliers 2)



1 CADRAGE

1_Cohérence territoriale : LE PAYSAGE II



▶ team +

Etude test - degré 1

12.12.2008

1 CADRAGE

2_Perte de cohérence : VILLAGES



▶ team +

Etude test - degré 1

12.12.2008



Une cohérence territoriale menacée

Confrontant des vues actuelles à des photos anciennes, Team+ révèle sans nostalgie ni passéisme la menace des mutations contemporaines du territoire : banalisation et hybridations culturelles de l'architecture, parasitage des grands espaces par les constructions et les infrastructures, négation des caractéristiques topographiques ou identitaires des sites par les aménagements, etc.

L'équipe préconise une plus grande rigueur dans les projets pour préserver et renforcer la cohérence du territoire. Cette vision n'en est pas pour autant statique ni rétrograde, le paysage étant compris comme un corps en constante mutation. Il s'agit plutôt de garder en permanence une vision globale, ancrée dans la culture de ce territoire, pour lui assurer cette cohérence.



1 CADRAGE

2_Perte de cohérence : TOURISME

▶ team+

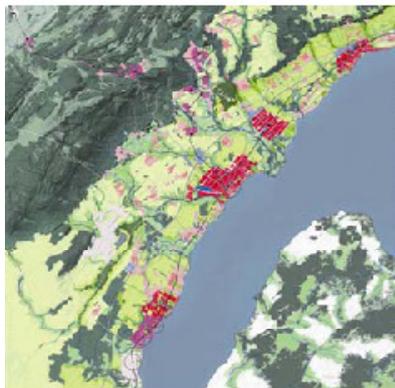
Etude test - degré 1

12.12.2008

Types de densification et de morphologie

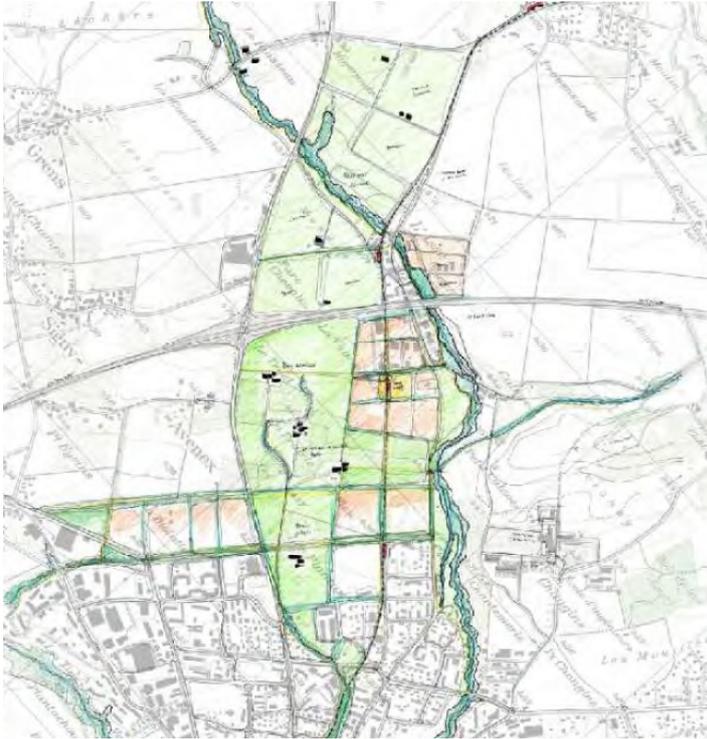
On distingue 3 types de densification du territoire:

- Les périmètres urbains consolidés qui se subdivisent en centres historiques et ville moderne.
- Les périmètres suburbains marchands qui se subdivisent en zones industrielles, zones artisanales, zones commerciales et zones tertiaires.
- Les périmètres suburbains qui se subdivisent en zones village et zones villa.



PACA Nyon-Saint-Cergue-Morez

Geninsea Delefortrie Architectes FAS SIA



concept global pour le secteur de l'AMV (ADR, ateliers 1)



concept morphologique (GD, ateliers 2)



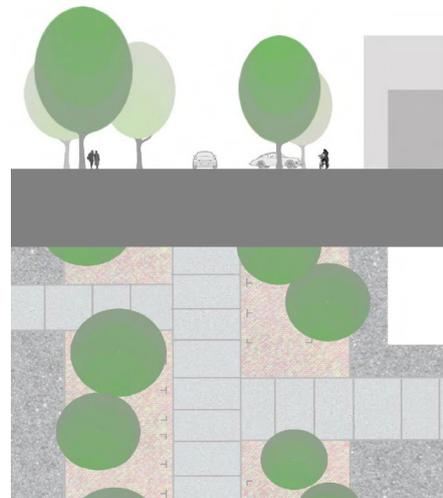
éléments structurants paysagers (GD, ateliers 2)



relations du site avec les espaces environnants (Team +, ateliers 2)



liaisons et intermodalités (GD, ateliers 2)



aménagement des espaces publics (GD, ateliers 2)



2.3. Partie urbaine, l'Asse-Mondre-Vuarpillère

Enjeux du site

Globalement, les principaux enjeux identifiés par les équipes pour le secteur de l'AMV sont:

- l'identité du quartier et du site en relation avec son affectation;
- la valeur paysagère et les relations avec la rivière de l'Asse;
- les relations spatiales et fonctionnelles avec la ville de Nyon;
- la césure autoroutière;
- la relation avec le train et le positionnement des haltes;
- la vocation du P+R;
- la présence du Paléo Festival et sa dimension culturelle.

Bien que, pour la plupart d'entre eux, ces enjeux aient été identifiés par les différentes équipes, celles-ci y ont apporté des réponses contrastées. Ainsi, pour bien en faire ressortir les orientations, voici un résumé des concepts territoriaux de chacune d'entre elles.

Équipe ADR

L'analyse spatiale et historique du territoire ainsi que les critères fonctionnels ont conduit à privilégier une organisation verticale de la zone d'activité, associée aux structures paysagères et parcours de mobilité douce longeant le cours de l'Asse. Tout en ménageant une césure viticole avec les futurs quartiers de la ville de Nyon (projet RDU), cette implantation rattache clairement la zone d'activité à l'agglomération à laquelle elle appartient.

Les réflexions ont ainsi conduit au maintien des deux gares et porté sur la vocation du site en terme d'activités : accueil d'entreprises à haute valeur ajoutée, artisanales, filière bois, etc. La pertinence ou non de l'implantation d'un P+R à Bochet a également été évoquée, de même que la localisation du nouveau dépôt NStCM.

Enfin, l'histoire et l'identité du secteur ont été largement questionnés, révélant des potentiels dans les domaines des activités et de la filière bois (moulins, économie, jura-lac), de la fête et la culture (Paléo), du sport équestre (racines romaines) et des liaisons MD (loisirs, tracés historiques).

Il en ressort les propositions suivantes :

- Situer principalement le périmètre de développement au sud de l'autoroute
- Stopper le développement du site Signy-Fléchères
- Renforcer l'espace de la rivière en lien avec la création d'une ballade lac / pied du Jura
- Valoriser l'affectation « filière bois » et les arts de la scène (Paléo)
- Donner une entité claire au site du Paléo Festival
- Lier un éventuel P+R (usage week-end) à la mutualisation des parkings des entreprises du site
- Localiser le dépôt du NStCM hors proximité d'une gare (gaspillage de facilités d'accessibilité)

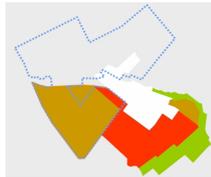


affectations, densités et morphologie (GD, Ateliers 2)

- Affectation mixte / prédominance service, densité humaine de max. 300 h+e / ha, CUS de max. 1.5
- Affectation mixte / prédominance industrie, artisanat, service, densité humaine de max. 200 h+e / ha, CUS de max. 1.0
- Affectation mixte / d'intérêt public densité humaine de max. 100 h+e / ha, CUS de max. 0.5
- Affectation mixte / d'intérêt public, zone verte protégée de l'Asse
- Parking commun centralisé et relais en période de weekend
- Localisation retenue pour le dépôt NSICM

Intégration optimale dans le concept de développement du secteur Catalyseur d'identité pour le Parc Chevalin et l'ensemble du secteur

- le parc chevalin;
- le vignoble.
- la zone industrielle existante
- un périmètre en développement
- le paléo festival;



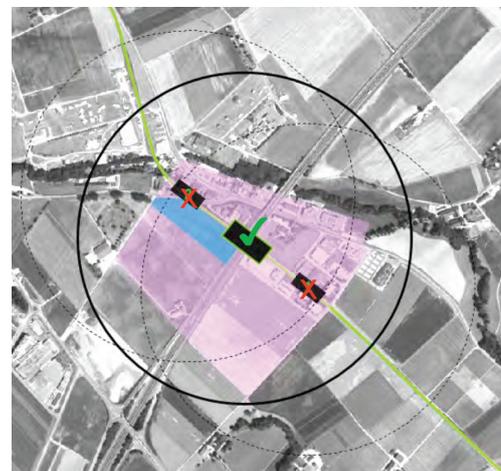
périmètres et activités en présence (GD, Ateliers 2)



un territoire aux identités multiples (GD, ateliers 2)



concept de la «Citadelle» (Team +, ateliers 2)



une seule gare pour l'Asse? (Team +, ateliers 2)



un secteur urbanisé clairement délimité (Team +, ateliers 2)



Équipe Geninasca Delefortrie

Dans le cadre de la première phase, GD s'appuie sur la rationalité convergente d'occupation du sol entre l'agriculture et l'industrie. La zone d'activité s'inscrit ainsi naturellement dans la trame orthogonale des chemins et cultures et s'étire horizontalement sur les courbes de niveaux, en dessous de l'autoroute.

Dans son approfondissement en seconde phase, GD intègre l'analyse spatiale d'ADR et poursuit son approche morphologique, avec les cordons boisés, la rivière, la vigne, la topographie ou la structuration historique du territoire. Cette analyse fait ressortir clairement une orientation verticale du territoire. D'autres éléments structurants viennent s'y superposer ; la Route Blanche et le NStCM toujours dans la verticalité, alors que les lignes HT et l'autoroute traversent perpendiculairement cette structure.

Les propositions de développement se poursuivent dans la verticalité, avec des affectations mixtes sur tout le périmètre de l'Asse-Mondre-Vuarpillère. Au nord de l'A1, des zones d'utilité publique ainsi qu'une zone verte, un parking centralisé pour le secteur qui peut servir de P+R le week-end, le dépôt du NStCM ainsi que des zones d'activités orientées vers le secteur secondaire essentiellement.

Une conception coordonnée du stationnement est proposée en regroupant celui-ci en unités attribuées à plusieurs entreprises, en frange de la zone ou dans le traitement des espaces publics. GD propose ainsi un traitement paysager des dessertes qui intègre le stationnement à l'arborisation structurante, alors que Team+ fait le même type de démarche en proposant des parkings paysagés en limite de zone. La complémentarité entre les usages de P+R et des entreprises (personnel et clientèle) doit aussi être prise en compte dans le dimensionnement.

Au sud de l'A1, une affectation mixte, avec une zone à prédominance de services en bordure de l'urbanisation (situation privilégiée avec vue, entreprise à plus forte valeur ajoutée) vers le sud. Les deux gares actuelles sont maintenues et desservent intégralement le secteur. À une échelle plus fine, des propositions de liaisons entre les différentes parties du sud sont présentées, ainsi que des critères architecturaux et d'aménagement des espaces publics.

Équipe Team +

Le concept de développement de Team + se base sur une urbanisation compacte et dense autour d'un seul arrêt NStCM à créer, à la hauteur de l'A1 (la faisabilité technique et économique d'une gare sous l'autoroute reste encore à démontrer). Il prend ainsi le contrepied du précédent. L'équipe partage toutefois les analyses précitées et insiste sur l'excellente connexion TP du site par rapport au centre nyonnais, qui lui confère un caractère urbain. Le secteur pourrait accueillir de 4'000 à 6'000 emplois. Le P+R, dont la capacité ne devrait pas excéder 300 places, est situé proche de la gare. Le dépôt du NStCM se situe hors du périmètre de l'AMV, au nord. Ce choix résulte de la préoccupation d'offrir un maximum d'espace bien desservi à d'autres affectations.

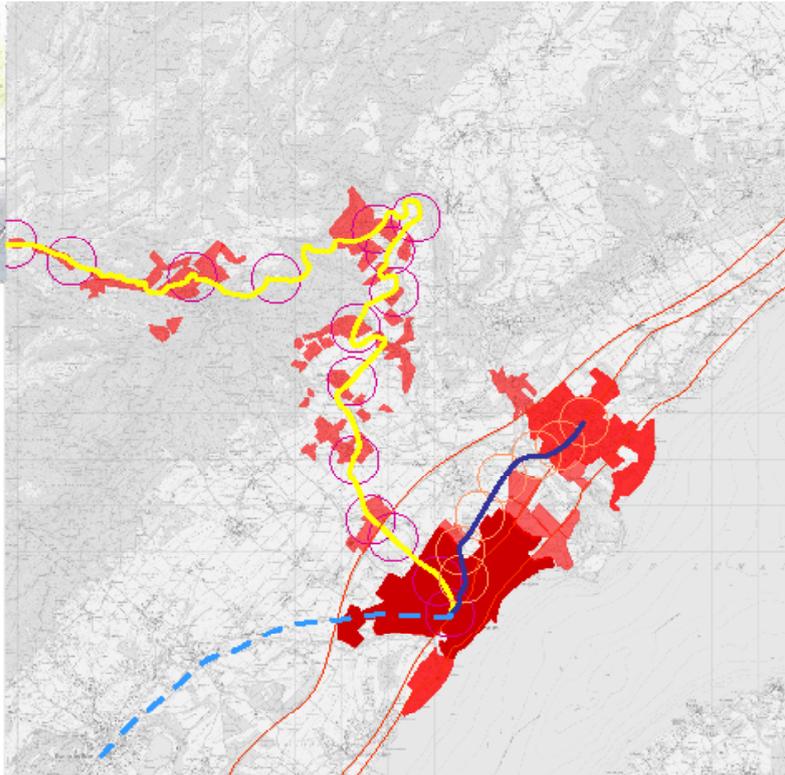
Pour maîtriser le risque d'extension à long terme et de parasitage de l'espace agricole, les franges de la zone sont fortement dessinées, sous forme de parkings géométrisés par une forte arborisation. Le report du stationnement en marge du quartier permet de fortement densifier celui-ci. Ce concept de «**La Citadelle**» vise à faire de l'Asse un véritable pôle urbain, compact et fortement structuré, en marge de la ville de Nyon. Il s'affirme par une limite clairement établie et la préservation d'une large bande exempte d'urbanisation au sud en direction de Nyon. La durabilité du dispositif spatial sensé contenir l'urbanisation de ce site isolé est toutefois jugée aléatoire par le collège d'experts.



L'intermodalité et le développement urbain le long d'un axe TP dans le scénario 3

La prolongation de l'axe de NSICM sous forme d'un tramway en direction de Gland constituerait un axe de développement urbain durable entre Nyon et Gland

NSICM
Tramway interurbain
Nyon-Gland
(Echange TG+TI=831000 TJM)
**Prolongation éventuelle sur
Dionne**
(Transit TC+TI=201000 TJM)



PACA Nyon-Saint-Cergue-Morez

Geninaca Delefortrie Architectes FAS SIA

Scénario 1 (38%)

Concept d'aménagement:

Développement linéaire de toutes les surfaces à bâtir, intermédiaires et nouvelles disponibles dans les 5 communes.

Conséquences

- Dénaturation du paysage par un bâti excessif (mitage)
- Perte d'identité des villages à travers l'introduction de nouvelles typologies.
- Renforcement obligé des infrastructures communales existantes

Scénario 2 (24% = illustration)

Concept d'aménagement:

Développement modéré des surfaces à bâtir disponibles et intermédiaires dans les 5 communes. Report du surplus dans la zone urbaine au nord de Nyon.

Conséquences

- Préservation du paysage par le maintien d'un rapport équilibré entre nature et construit.
- Respect de l'identité des villages par la reconduction des typologies existantes.

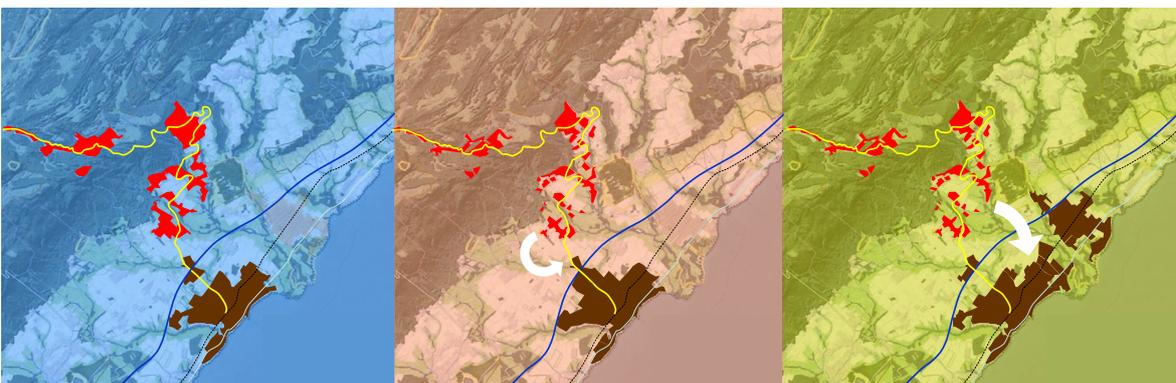
Scénario 3 (14% = illustration)

Concept d'aménagement:

Développement modéré des surfaces à bâtir disponibles dans les 5 communes. Report du surplus dans la zone urbaine et suburbaine entre Nyon et Gland

Conséquences

- Préservation du paysage par le maintien d'un rapport équilibré entre nature et construit.
- Respect de l'identité des villages par la reconduction des typologies existantes.



trois scénarios de croissance (GD, ateliers 1)



2.4. Les communes du coteau

Quel avenir pour les villages du coteau ?

Les deux équipes retenues pour l'analyse de ce thème, Team + et GD, ont mené une approche quantitative dans un premier temps. Leurs positions assez tranchées ont dessiné des futurs contrastés pour les communes de Trélex, Givrins, Genolier et Arzier-Le-Muids, qui constituent le secteur intermédiaire entre le pôle de l'agglomération nyonnaise et l'espace touristique jurassien.

Les équipes ont sur cette base fait des propositions de localisation pour le futur développement urbanistique et/ou de relocalisation de certaines zones à bâtir peu judicieuses. Parallèlement, leurs analyses se sont orientées sur les aspects qualitatifs et opérationnels.

Approches quantitatives

Geninasca Delefortrie : un fort développement n'est pas justifié

En prenant comme base le PDRN qui estime le potentiel de croissance des villages desservis par le NStCM à 38.7 % d'ici 2030 (alors que celui des autres villages est de 20%), l'équipe GD s'est posée la question de la justification de ce potentiel de croissance supérieur.

Pour y répondre, trois scénarios de développement plus ou moins important (38, 24 et 14%), illustrés et chiffrés, sont évalués.

Un fort développement engendre la menace d'une dénaturation du paysage, d'une perte d'identité des villages et d'un renforcement obligé des infrastructures communales existantes. A l'inverse, une croissance faible à modérée permettrait de préserver les identités villageoises, avec reconduction des typologies existantes. Un tel scénario implique un report de la croissance dans les zones urbaines de Nyon et de Gland.

L'observation de la répartition de la part modale pour les déplacements est un autre élément qui prône en faveur d'une croissance modérée. GD observe qu'environ 80 % des déplacements journaliers sont effectués par les TIM, et que seul 20 % le sont par les TP, trains et bus confondus. Cette faible part TP, malgré un potentiel d'augmentation, ne justifie pas de renforcer fortement la croissance démographique des villages desservis par le NStCM, la charge des TIM restant très importante.

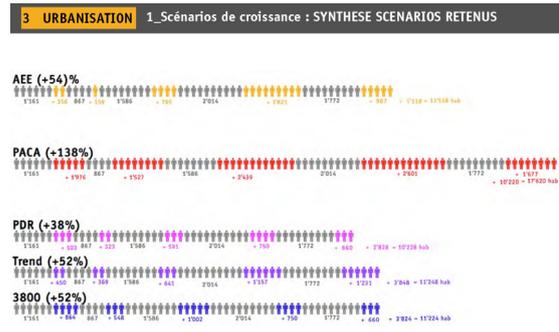
L'équipe conclut donc que pour préserver **la qualité du cadre de vie et l'identité** de la région, la croissance des villages de la ligne du NStCM ne doit pas être supérieure à celle des villages environnants non desservis par le train. Dans le même but, elle prône par ailleurs de se limiter aux deux typologies traditionnelles en présence : le vieux village et la villa.

Plutôt qu'un fort développement le long de l'axe existant, GD préconise la prolongation du parcours du NStCM en direction de Gland.

En conclusion, si l'équipe GD ne remet pas en question la croissance régionale globale de 46%, elle pense que le NStCM doit maintenir et renforcer sa vocation touristique et ne justifie pas une densification particulière, ceci afin de préserver la qualité de vie des villages concernés. Le report induit par cette faible croissance doit se faire sur le littoral, dans les zones urbaines de Nyon et de Gland.



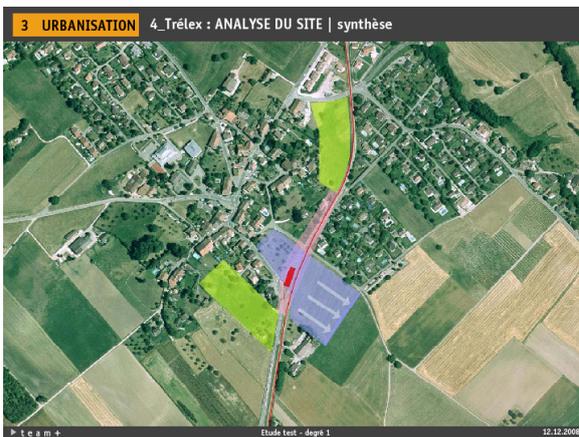
- 3 URBANISATION** 1_Scénarios de croissance : APERCU DES SCENARIOS
- AEE** Capacités des zones en vigueur
 - AEE+** Capacités des zones en vigueur densifiées, selon PDR
 - PACA** Esquisse initiale pour le PACA (IUS 0.60 à 500 m du TP)
 - 13%** Application du PDCn, s'il n'y avait pas de desserte TP
 - 2800** Scénario proposé par le PDR
 - Trend** Tendence linéaire à 25 ans, équivaut à + 3800 habitants
 - 3800** CF Trend, mais répartition orientée usage TP



scénarios de croissance (Team+, ateliers 1)



des ouvertures sur le paysage à valoriser (Team+, ateliers 1)

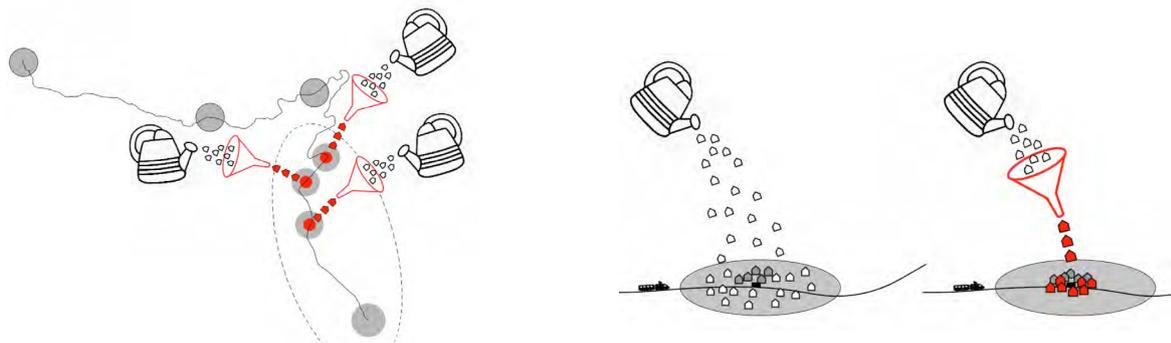




Team+ : pour un fort développement, localisé proche des gares

S'appuyant sur 7 scénarios de croissance prévoyant des augmentations de la population pour 2'030 allant de 22% à 138%, Team+ fait la démonstration de leurs conséquences, en premier lieu essentiellement sur la mobilité. Cette analyse se décline aussi bien en terme de parts modales que de prestations kilométriques TIM.

Team+ privilégie en conclusion un **trend orienté (scénario 3'800), plus soutenu dans les communes du bas que dans celles du haut** (limitation des distances parcourues par les nouveaux habitants). Ce scénario s'inscrit dans la cible de croissance préconisée par le PDRN.



Localisations et approches qualitatives

L'intention de minimiser autant que possible les trajets en TIM tout en renforçant la fréquentation du NStCM, conduit **Team +** à préconiser une localisation des nouveaux quartiers et l'aménagement des villages en fonction des critères suivants :

- garantir une « hyperconnexion au train »
- donner aux villages un caractère de «V+R» (Village et Rail)
- anticiper sur de nouveaux habitants soucieux d'un accès TP performant
- privilégier un développement plus soutenu dans les communes du bas

En gardant à l'esprit ces objectifs, des scénarios d'implantation pour les nouveaux quartiers sont proposés dans chaque commune. Les « nouveaux sites » à développer impliquent une adaptation des plans d'affectation existants et des surfaces excentrées à déclasser.

Des exemples de référence illustrant des propositions de développement de ces nouveaux quartiers, alliant qualité architecturale et potentiel de développement de densification, donnent une image de ce à quoi pourraient ressembler le visage de ces futurs quartiers. Les orientations suivantes sont proposées pour reconnaître la spécificité de chaque village ou situation :

- Trélex : paysage frontal à valoriser face à la gare, présence de vergers.
- Givrins : structure de rues verticales cadrées par les pignons d'immeubles, grand potentiel en aval de la gare.
- Genolier : quartier compact potentiel au sud-ouest de la gare, à double orientation sud et est, site sensible à redéfinir en coordination avec le projet de quartier de Loraine et de sa nouvelle rue de desserte tangente au village.
- Arzier : multiplicité de vide en zone à bâtir à questionner, notamment en périphérie.
- St Cergue : abandonner le développement prévu excentré à l'est et définir une limite claire d'urbanisation, densifier et structurer le centre de la station en y valorisant les ouvertures paysagères.



Les qualités urbaines et spatiales et la subtilité du traitement de l'espace

Le rapport à l'espace public orientation nord. Façades en limite de parcelle ouïet en retrait

Changement de la matérialisation des sols entre public et privé

Diversité des percements dans leur échelle et homogénéité de la matérialisation, prédominance minérale

Présence marquée du mobilier urbain, éclairage, bancs, puits

Les éléments végétaux comme vigne, culture en pot



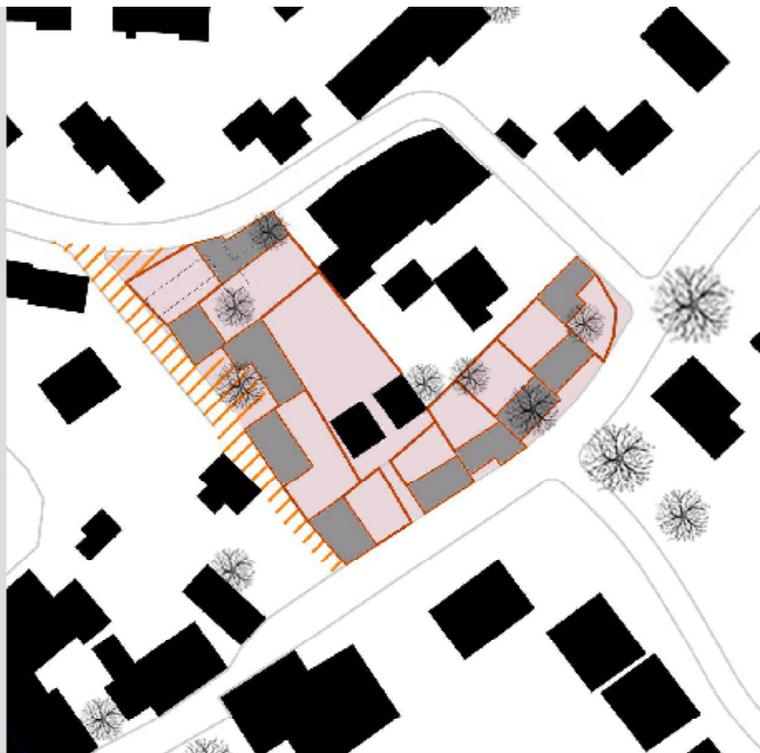
Typologies et densification

Potentiel de densification du terrain 2

2: 3'000 m²

CUS = 0,75 > (COS = 0,3, 2,5 étages) = 2'700 m² SPB

60 m²/pers > 64 personnes





Étude de cas illustrative sur Givrins

Partant de l'analyse du village de Givrins, GD a développé dans le second degré une réflexion sur un mode qualitatif de densification adapté au contexte des communes suburbaines du périmètre d'étude. Dans le fil de sa prise de position initiale sur les typologies représentatives de ces localités, l'équipe a abordé celle du milieu villageois et celle des quartiers de maisons unifamiliales.

En misant dans ce cas sur une croissance de l'ordre de 30 à 40 %, **GD** concentre ses propositions **sur les potentiels de développement dans l'existant**, à savoir les poches vides dans le tissu urbanisé et les potentialités de transformation de volumes existants. A Givrins, ces potentialités suffiraient à couvrir les deux tiers des besoins pour les 20 prochaines années. Au vu de la structure du patrimoine construit et contrairement à la proposition de Team+, une extension à l'est et au sud n'est dès lors pas souhaitable. L'équilibre entre nature et construit ne peut être modifié de manière importante sans tomber dans le piège du «mitage» du territoire. Ainsi, le respect de l'identité des villages implique une continuité dans la mise en œuvre des typologies en présence : vieux village et villa.

Spatialement, les zones de villas occupent une part importante du territoire construit. Il s'agit de limiter leur agrandissement et de valoriser leur potentiel de densification, en augmentant leur cohérence qui leur fait souvent défaut. Pour y parvenir, une attention particulière devra être apportée à la définition des espaces publics, au rapport à la topographie, à l'homogénéité d'orientation, d'expression, de matérialisation et d'échelle du bâti ou encore à la flexibilité d'usage de ces zones.

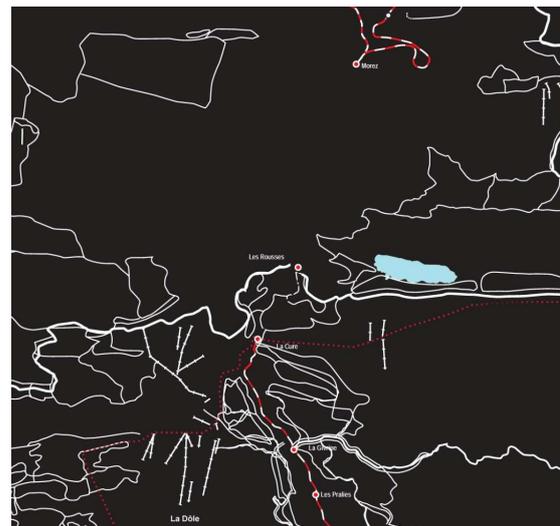
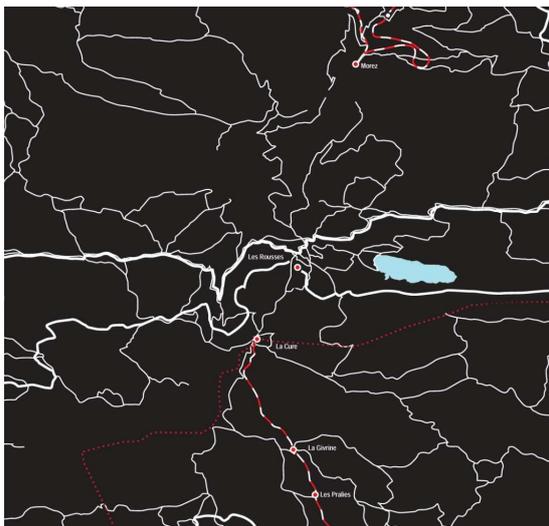
Le reste de l'analyse porte sur le traitement de l'espace qui préserve les **qualités urbaines et spatiales** de ce village. Les transformations de volumes existants devront se réaliser avec des mesures coordonnées de qualification du cadre de vie et de qualification des espaces publics.

Proposition est faite d'instaurer **une charte** ayant pour objectif d'inciter à des bonnes pratiques et de fournir aux acteurs (édiles, propriétaires, architectes) des pistes de projet avec exemples de référence, en complément à une révision du PGA communal qui favorise une certaine densification, aussi bien dans le village que dans les zones à faible densité. Cet outil et cette approche devraient idéalement se mettre en place dans un cadre **intercommunal**.

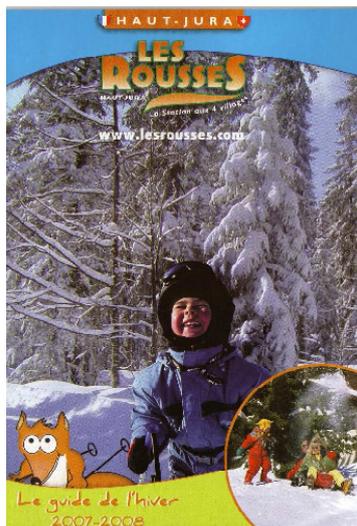
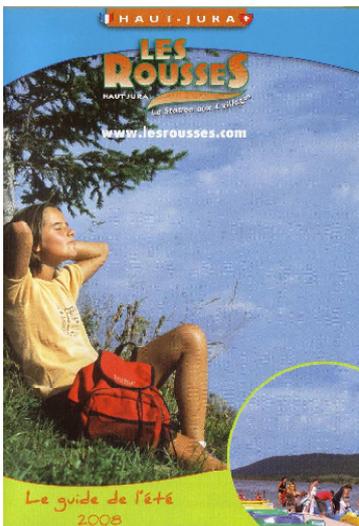


[REDACTED]





deux pratiques saisonnières du territoire (à gauche été, à droite hiver, ADR, ateliers 2)



pratiques récréatives illustrées (ADR, ateliers 2)



2.5. L'espace touristique jurassien

Concept global

La vocation générale de ce grand espace est appréhendée dans sa totalité. Les différents sites le composant **offrent des complémentarités qu'il s'agit de clarifier et de renforcer**. Les différentes fonctions touristiques des sites sont l'expression de la multiplicité des usagers présents sur ce territoire : touristes, vacanciers, randonneurs, citadins en sortie sportive ou récréative, etc. A cette population adepte de loisirs et du grand air s'ajoute nombre de pendulaires, dont une part importante de frontaliers, et d'habitants.

Cette diversité de population engendre des pratiques tout aussi variées, qui ne sont pas sans incidence sur les types d'usages et de déplacement effectués dans ce grand espace et, partant, sur l'aménagement du territoire en général.

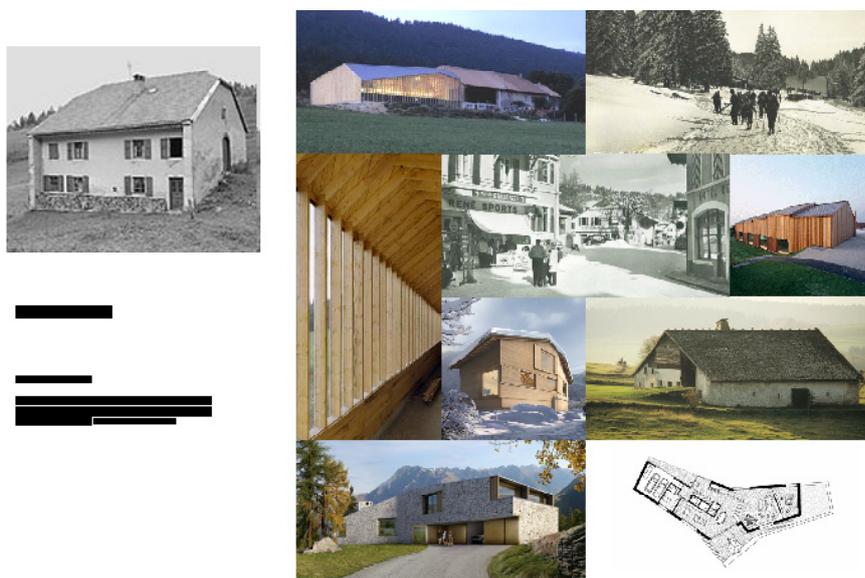
L'importance de cette complémentarité des sites a bien été mise en exergue par l'équipe Team + qui va jusqu'à qualifier de «**station aux 6 villages**» l'entité territoriale composée par Les Rousses et Saint-Cergue (avec La Cure, Lamoura, Prémanon et Bois d'Amont).

L'équipe ADR met en exergue l'effet de frontière présent sur le territoire, le Jura pouvant être perçu comme « un autre horizon de la Suisse » ou comme « les confins de la France ». Soulignant également les complémentarités de l'espace jurassien, ADR soulève comme principaux enjeux la recherche de synergies entre les offres des Rousses et de Saint-Cergue et la création d'un lien fort entre Les Rousses et La Dôle.

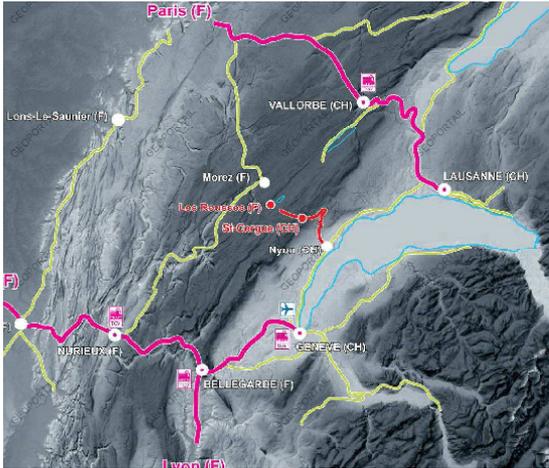
Les études portent ensuite sur les entités géographiques de l'espace jurassien de manière plus spécifiques, présentées ci-après, en abordant principalement les thématiques de l'accessibilité aux Rousses (y compris la question du prolongement du NStCM), de l'urbanisation, du paysage et du développement touristique.



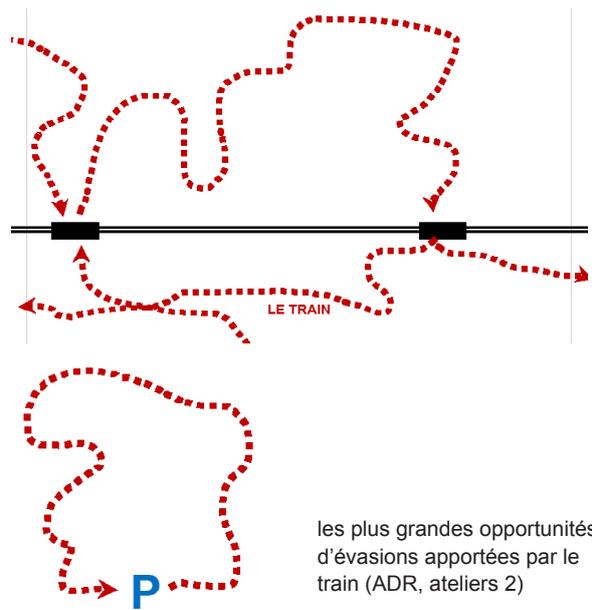
Grands bâtiments isolés en dialogue avec espaces ouverts



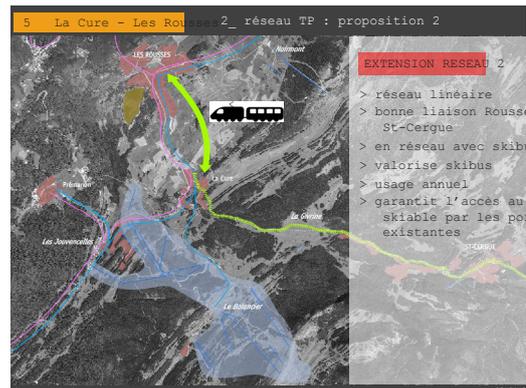
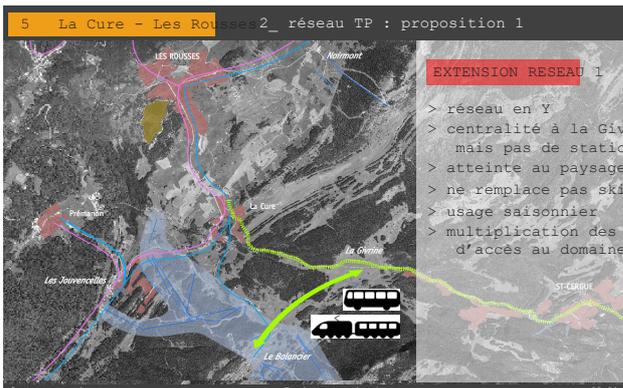
PACA Nyon - St Cergue - Morez / Étude test 2^{ème} phase Ginnsa Déléforrie Architectes FRS&A



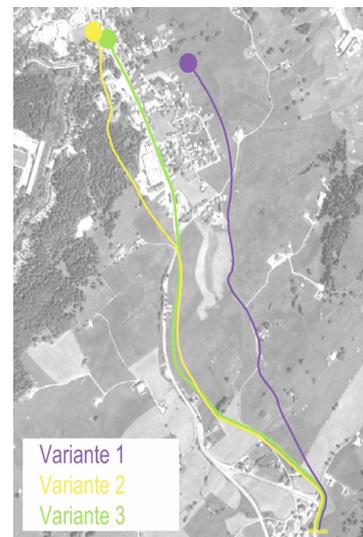
accessibilité à grande échelle (ADR, ateliers 2)



les plus grandes opportunités d'évasions apportées par le train (ADR, ateliers 2)



variante train-tram, opportunité de requalification de l'espace public (Team +, ateliers 2)



trois variantes de prolongement du NStCM (Team +, ateliers 2)



Les Rousses

Accessibilité TP

Les Rousses est placé dans un contexte international : quelle gare TGV pour Les Rousses? Cette question sera déterminante pour juger de la pertinence d'une extension de la ligne NStCM jusqu'aux Rousses. Dans ce but, CITEC brosse le tableau des diverses options possibles de raccordement de la station au réseau TP régional, s'appuyant sur l'évolution historique des réseaux et examinant les avantages/inconvénients de connexion sur Vallorbe / La Vallée de Joux, sur Nyon / Genève / Cointrin ou sur Morez / Nurieux / Bellegarde. Si la liaison (bus) avec Vallorbe, via La Vallée, est la plus facile à mettre en œuvre, une bonne connexion à Genève par un prolongement du NStCM serait plus stratégique et semble réaliste du point de vue de l'exploitation pour une cadence horaire en utilisant le temps d'attente actuel à La Cure. Un doublement de la cadence en saison touristique ou à l'heure de pointe serait également possible avec un point de croisement à la Givrine.

L'intérêt du prolongement du NStCM aux Rousses est surtout réel pour la demande touristique (randonnée, ski de fond, loisir d'agglomération) et l'accès interlocalités aux équipements communs (sport, culture). Il est par contre très faible pour les pendulaires ou les besoins en achats et services.

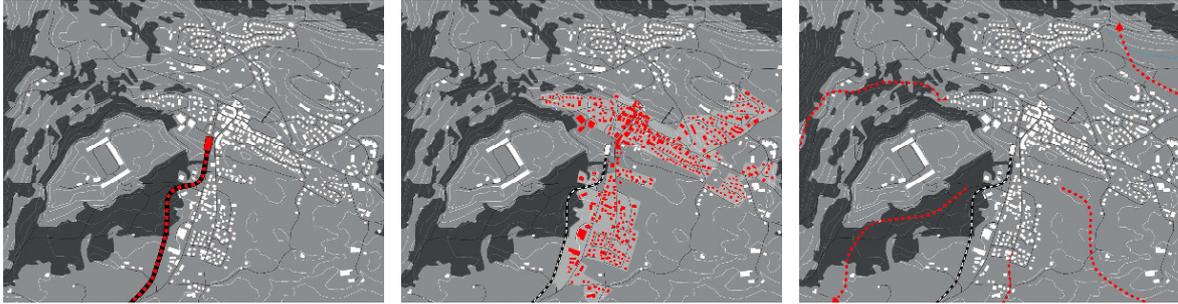
L'extension ferroviaire devra être accompagnée d'une mise en réseau des lignes de transports publics vers l'est (amélioration desserte bus vers le Brassus et Vallorbe) et du maintien de la relation vers l'ouest (en direction des Dappes / La Dôle) ainsi que d'une amélioration de l'interface à La Cure, en veillant à l'instauration de bonnes correspondances.

Par ailleurs, Team + questionne également la pertinence d'une liaison en «Y» par train ou bus de la Givrine vers Le Balancier avec comme corollaire une limitation à un usage saisonnier, touristique. Cette option n'est pas retenue.

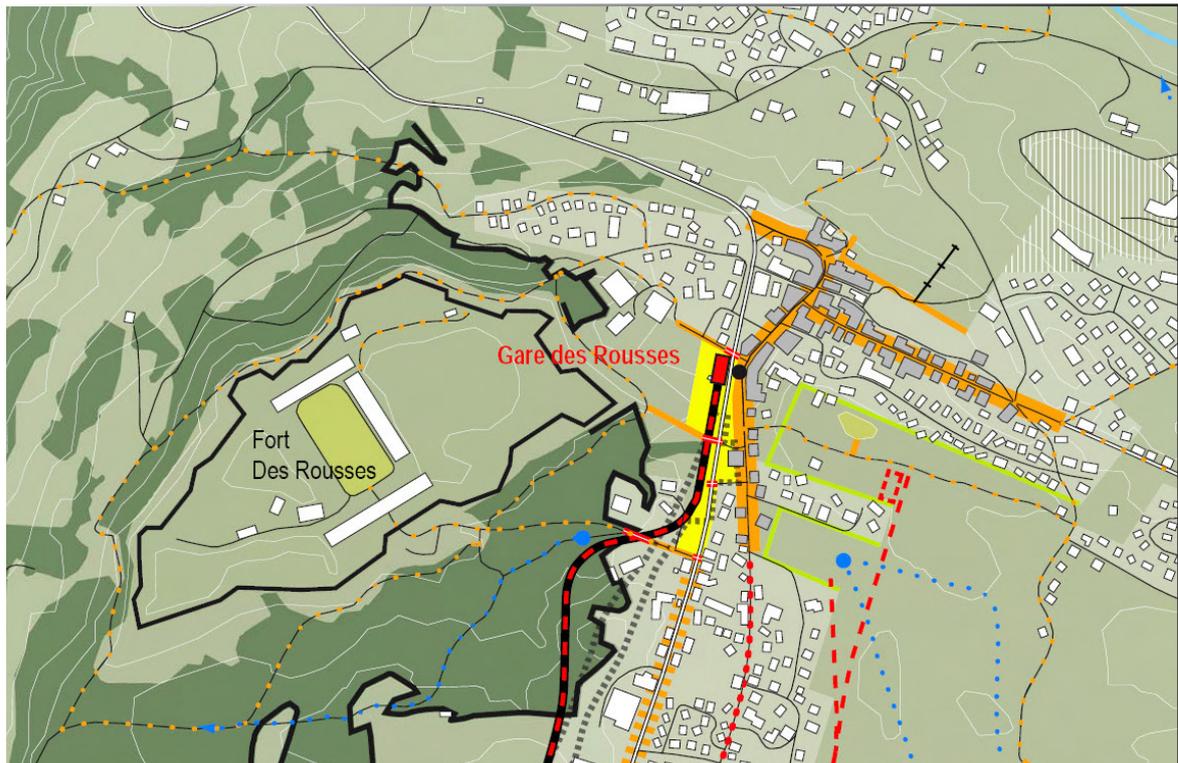
Trois variantes de tracé pour le prolongement du NStCM vers Les Rousses sont analysées par Team+, sur la base d'une étude existante. La première passe par l'est et suit en partie la route Royale. Bien qu'évitant des secteurs déjà bâtis et n'entrant pas en conflit avec le réseau routier principal, cette variante est rapidement écartée en raison de son fort impact paysager et patrimonial (la route Royale est à valoriser) ainsi que de la localisation excentrée de la gare qui n'apporte pas de synergie entre TP et urbanisation. Deux autres tracés sont proposés :

- Le premier longe la RN5 à l'ouest de celle-ci, en partie sur des emprises réservées pour la déviation de la route nationale. Le tracé évite les secteurs déjà bâtis, génère un impact paysager faible en secteur ouvert et permet une situation centrée de la gare. De par cette situation, un nouveau lieu de référence peut voir jour en plein centre de la station, renforçant son image comme son accessibilité.
- Le second tracé proposé, en emprise sur la RN5, est une déclinaison de la précédente et renvoie à l'image d'un train-tram. Cette variante présente les mêmes avantages que la précédente, sans les atteintes délicates à la forêt comme à la topographie. Il permet un effet modérateur de trafic et des potentiels accrus de requalification de l'espace public en localité. Sa faisabilité juridique, technique et fonctionnelle reste toutefois à démontrer, notamment du point de vue de la sécurité et de l'intégration dans l'horaire.

Après avoir travaillé en première phase sur une variante d'implantation de la gare à l'est de la localité, l'équipe ADR recommande l'abandon de cette option et propose une solution analogue au tracé ouest de l'équipe Team +.



la gare comme lieu central d'une urbanisation compacte et en connexion paysagère avec les polarités touristiques, notamment avec le fort dégagé de sa gangue forestière (ADR, ateliers 2)



concept d'aménagement (ADR, ateliers 2)



concept de nouvelle centralité pour Les Rousses (Team +. Ateliers 2)



grandes entités aux Rousses et articulation paysagère valorisant le potentiel touristique (Team +. Ateliers 2)



Urbanisation et paysage

Les deux équipes soulignent l'importance d'une structuration du centre des Rousses (densification, qualification de l'espace public, maîtrise du stationnement, etc.) et de sa mise en relation avec le paysage. Cette mise en relation ne doit pas se limiter à des liaisons fonctionnelles (promenades et randonnées été-hiver) mais tout autant sur le plan spatial, de l'orientation et de la compréhension du territoire. Il s'agit là d'un enjeu important pour l'image et l'identité de la station.

La configuration en «taille de guêpe» de la localité est un élément caractéristique à exploiter. ADR avance même l'idée de dégager le fort de son encombrement forestier pour affirmer sa silhouette dans le grand paysage et le rendre perceptible depuis le centre de la station. La colline de la Redoute napoléonienne située en vis-à-vis est également un dégagement et un patrimoine à préserver, qui fait un modeste écho au site du fort, de part et d'autre de la centralité affirmée de la station.

La nouvelle gare proposée devient le lieu central du village et un véritable moteur d'un renouveau de la station, tant dans sa valeur d'image que pour sa valeur d'usage. Outre ses vocations distributrices et de captage des voyageurs, elle se veut un élément structurant et multifonctionnel. D'une part elle devient un pôle au centre d'une urbanisation compacte, d'autre part elle est le point de départ vers le grand paysage environnant, les loisirs et la randonnée.

ADR propose l'implantation de la gare sur l'espace vert attenant au parking du marché alors que **Team +** la situe logiquement, pour sa variante train-tram, sur la place principale. Ce dernier reprend la position historique de la ligne et de la gare dans la station. Dans ce cas il présente un concept de valorisation urbaine des Rousses avec des équipements renforcés proches du terminus du NStCM et des potentiels de développement tendant à façonner un front bien délimité vers l'est, face aux espaces ouverts

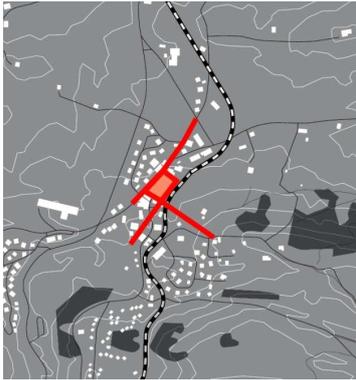
La pertinence du nouveau quartier HQE envisagé par la commune sur le glacis du fort est par ailleurs fortement questionnée par les équipes, tant du point de vue environnemental que patrimonial.

La valorisation des espaces publics et de l'architecture sont autant de pistes soulevées par les trois équipes, qu'il s'agira de d'exploiter pour les réflexions futures. Actuellement, la qualité et l'attractivité de la station sont menacées par l'envahissement anarchique du stationnement, les ruptures d'échelles dans le bâti, la disparité des aménagements ou leur caractère très routier.

Développement touristique

Les Rousses doit cibler son offre vers un tourisme actif. Cette offre sera contenue spatialement (dense et regroupée). Des projets en cours (centre de glisse, renforcement de la place principale comme pôle d'accueil) s'inscrivent dans cette option, tout comme pourrait le faire la valorisation du patrimoine (village et hameau, Fort, Redoute, route Royale, etc.).

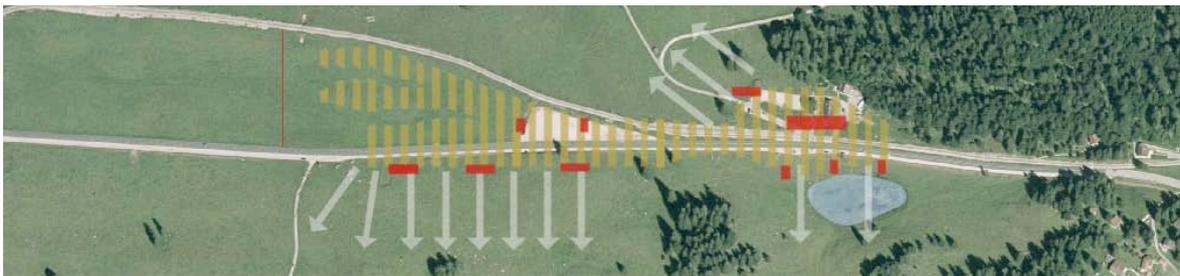
A cet effort de densification sur la station, pourraient répondre quelques grands ensembles construits isolés, disposés ça et là dans le territoire environnant, à l'image des grands volumes déjà présents que sont les fermes jurassienne ou certains bâtiments à vocation touristique. Il s'agit toutefois d'interventions exceptionnelles. ADR et GD mettent en garde contre la destruction du paysage que consisterait une dispersion de petits objets ou installations alors que les réalisations traditionnelles sont à une plus grande échelle.



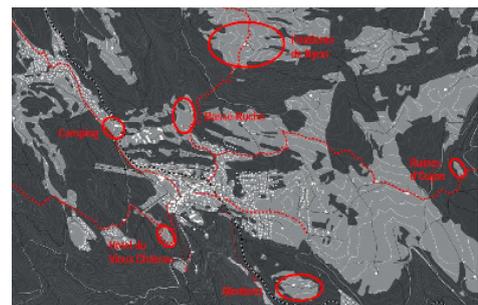
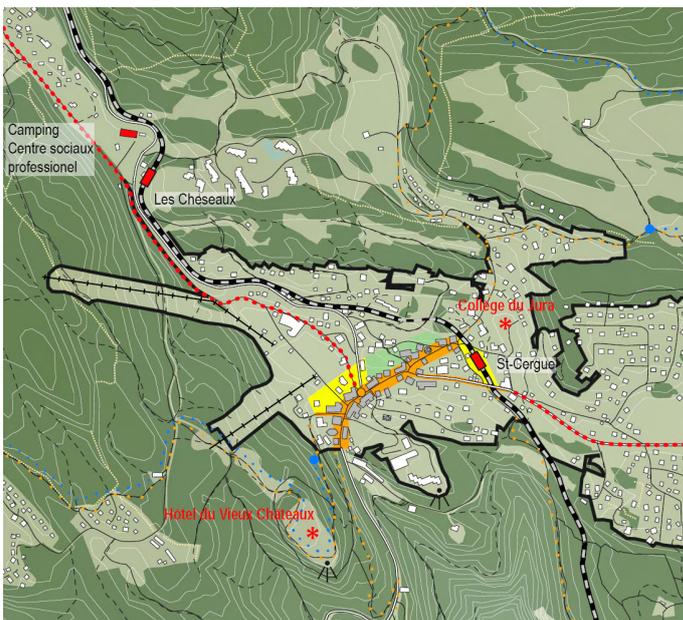
espace central et nouvelle identité à La Cure (ADR, ateliers 2)



route de déviation du transit à la Cure (ADR, ateliers 2)



concept de transversalité sur le site de la Givrine (Team +, ateliers 1)



concept d'aménagement pour Saint-Cergue et potentiels touristiques (ADR, ateliers 1 et 2)



La Cure

Les principaux enjeux concernent l'effet de coupure de la douane (un ou deux village ?) ainsi que la fonction d'interface avec ou sans future extension de la ligne NStCM jusqu'aux Rousses.

ADR questionne l'avenir du secteur de la douane et de la gare, avec son fort potentiel de requalification des espaces publics. Ce potentiel pourrait encore être renforcé par la création d'une route de déviation du trafic au sud du village, éventualité à analyser.

En plus reporter les nuisances en frange d'urbanisation, celle-ci permet également de libérer de l'espace au centre du village. Cet espace nouvellement acquis (suppression de la douane, aménagements des carrefours, etc.) pourra être utilisé pour conférer une nouvelle identité au centre du village.

La vocation de la place de la gare, en tant qu'interface, doit également être affirmée dans les domaines suivants :

- Amélioration des connexions avec les skis-bus en direction des Rousses et de la Dôle.
- Renforcement de la liaison avec le réseau de promenade du parc du Jura
- Qualification du P+R, à localiser à terme idéalement aux Rousses si prolongement du réseau.

La Givrine

La situation d'arrêt «dans le vide» à **la Givrine** lui confère une identité propre, en prise directe avec les vastes espaces de détente et d'évasion du Jura, ce qui constitue un atout à préserver. L'évolution du site doit préserver **son caractère de centre d'accueil**, de lieu de départ de randonnée et d'ouverture sur le paysage. Elle ne nécessite que peu d'intervention mais celle-ci doit être subtile et sensible et assurer de bonnes relations transversales avec l'espace naturel environnant.

Team + remet en question le récent PPA et propose avec la « transversalité » un concept capable de mieux mettre en valeur le site, en insistant sur sa fonction de porte d'entrée au plateau jurassien et sur une situation de balcon sur cet espace exceptionnel qu'il faut exploiter.

St-Cergue

Urbanisation

A Saint-Cergue, les enjeux majeurs portent sur la qualification et la densification du centre, en adéquation avec l'architecture existante et les caractéristiques paysagères, notamment la topographie, l'expression des «vides» et l'omniprésence de la forêt. Un soin particulier doit être apporté au traitement de l'espace public reliant la gare aux équipements publics et espaces de détente au centre de la station. Dans ce contexte on pourra intégrer l'exploitation des potentiels de développement autour de la gare, le renforcement d'une identité au cœur de la station et la réalisation d'équipements complémentaires à l'offre touristique. La gare doit par ailleurs s'affirmer comme porte d'entrée dans le Parc naturel régional du Jura. A l'autre extrémité, les équipements du secteur du Vallon peuvent se développer en préservant l'ouverture visuelle et spatiale vers la forêt et en soignant son expression paysagère.

ADR et Team+ insiste sur la nécessité de **contenir l'urbanisation à l'est** afin de préserver une échappée visuelle en direction de la combe de Tancouex.



5 TOURISME 1_Stratégie : STATIONNEMENT ET EXCURSIONNEMENT | Programme II

Vocations, complémentarités

La Givrine, l'excursionnisme St-Cergue, le stationnisme

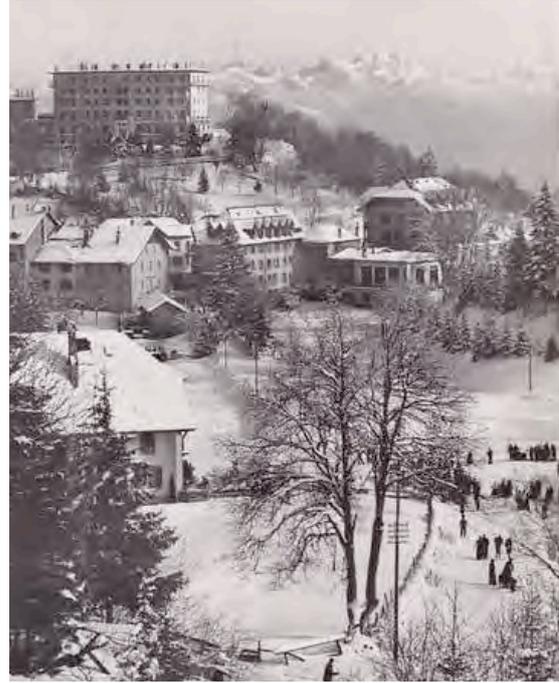
- | | |
|---------------------|---------------|
| Pistes de fond | Bains |
| Buvettes | Restaurants |
| Evasion | Introspection |
| Tracés nordiques | Hébergement |
| Activités estivales | Restaurants |

Bouger Se (re)poser

Team+ Etude test - degré 1 12.12.2006



excursionnisme (Team+, ateliers 1)



stationnisme (Team+, ateliers 1)

2 MOBILITE 2_6_ Aménagement route Blanche



arborisation linéaire visant au renforcement de la sécurité routière (Team+, ateliers 2)



Développement touristique

La problématique touristique locale est appréhendée par Team + avec une nette distinction entre les vocations de La Givrine, d'une part, et celle de St-Cergue, d'autre part. L'affirmation de vocations complémentaires est primordiale pour le développement futur de cette région touristique.

- La Givrine est ainsi associée à « l'**excursionnisme** ». On pourrait y envisager de renforcer des activités comme le ski de fond (avec centre nordique, tracé), des activités estivales, etc.
- St-Cergue est plutôt associé au « **stationnisme** » et fait traditionnellement la part belle aux loisirs. Après l'essor accompagnant l'arrivée du chemin de fer le standing de la station a baissé, un renouveau dans le domaine de l'hébergement- restauration et dans celui des équipements comme une patinoire de saison, des pistes de luge ou de ski lui donnera un nouveau dynamisme.

ADR propose deux sites pour une nouvelle infrastructure hôtelière qui souligne l'identité locale : le site de l'ancien château ainsi que l'intérieur du Parc jurassien.

Cette équipe suggère également le développement de circuits à thème (« autour du village », « chemin des marchands »...) ainsi qu'un effort de revitalisation des chemins pédestres, notamment celui de la transjurassienne passant par St-Cergue.

Les Cheseaux

Aux **Cheseaux**, les principaux enjeux portent sur la compatibilité d'une densification avec la situation encaissée du secteur, d'une part, et la liaison de cette densification et de l'éventuelle nouvelle halte avec le réseau de promenade en direction du Parc du Jura et de la Dôle d'autre part. Les propositions portent sur la requalification de l'axe de la route du Télésiège en lien avec les promenades et sur une réflexion des affectations autour de la nouvelle halte, sans pour autant en préciser la nature. L'ensemble bâti caractéristique « dans un parc » situé en amont de la voie ferrée est considéré par les équipes comme un patrimoine à préserver et sa densification n'est pas souhaitable ou à traiter avec modération et sensibilité.

2.6. Concept TIM dans une approche multimodale

Dans le cadre d'un approfondissement demandé en seconde phase d'étude, Team+ livre les grandes conclusions suivantes :

Route Blanche

Les TP ne sont concurrentiels avec les TIM que jusqu'à Arzier. En effet, dès St Cergue, la route Blanche rend le trajet en voiture vers Nyon ou Genève beaucoup plus rapide que par le train (+ 40 à 90%). Les frontaliers représentent environ le tiers des utilisateurs de la Route Blanche, dont une majorité travaille dans le district de Nyon.

Les problèmes de sécurité à la Route Blanche sont mis en évidence par les communes et confirmés dans plusieurs études (EuroRAP, VSS). Il n'est pas envisageable de mener dans le cadre des études test une analyse détaillée des accidents et de leurs causes ainsi qu'une expertise de sécurité. Ainsi, associant plus spécifiquement la dimension paysagère à celle de la sécurité, les propositions d'aménagement de la Route Blanche se concentrent sur un aménagement en plaine, la rendant plus visible grâce à une arborisation le long des axes routiers ainsi que sur un aménagement des carrefours, en relation avec le projet paysager. Dans le tracé en lacets de la pente du coteau, Team + propose de mettre en valeur l'itinéraire historique Nyon – Les Rousses, notamment par un traitement particulier des points de croisements associant la valeur d'usage (halte, vue, informations, etc.) et la mise en évidence spatiale.



4 EMPLOI	1 Secteurs d'activités
NYON	Pôle d'emploi
Villages, quartiers	- Services et équipements de proximité - Activités des nouveaux habitants (prof. libérales)
St-Cergue-La Givrine	Tourisme
Pôle artisanal localisé	Activités liées - aux ressources locales - à l'économie locale - à la filière bois



> Export



> Import

3 ACTIVITES 3_2_Filière_bois intégrée | passage à un découpage vertical



dans un marché globalisé, un circuit court de la filière bois principalement orienté sur les produits de niche et le cycle bois-énergie (Team+, ateliers 2)



Villages

D'une manière générale, les charges de trafic (en deçà de 6'000 véh./jour) sont trop faibles pour justifier des mesures de contournement. Des mesures de modération à l'intérieur des localités sont suffisantes et largement préférables.

Dans les villages, **les P+R devront être limités aux besoins locaux**, c'est à dire pour les habitants des quartiers trop éloignés des haltes ou ceux des villages voisins ne disposant pas de bonne desserte TP.

2.7 Implantation des activités

Team + propose une répartition différenciée des activités économiques dans de secteurs complémentaire et répondant à des catégories spécifiques de besoins et d'impacts :

- **Nyon** est ainsi considéré comme principal pôle d'emploi, **l'AMV** y constituant un pôle diversifié entre activités artisanales et «pépinière d'entreprise» à haute valeur ajoutée (cf. plus haut),
- Les **villages** pourraient développer une mixité fonctionnelle entre habitat, quelques services et équipements de proximité, ainsi que des activités des nouveaux habitants comme les professions libérales.
- **St-Cergue et Les Rousses** doivent maintenir et renforcer leurs activités touristiques ainsi que les services de base liés à leur fonction de centre régional.
- La création d'un **pôle artisanal** pour l'ensemble des villages répondrait à une demande, notamment pour la filière bois. Sa localisation aux Muids est jugée adéquate.

La filière bois

Les particularités et difficultés de cette branche économique sont mises en évidence, notamment :

- la sous-exploitation des forêts;
- la concurrence sur les matières premières (pays de l'Est notamment);
- une division géographique du travail au bilan écologique très négatif : exportation de bois brut et importation de matière semi-finie;
- un marché conditionné par des flux tendus et l'externalisation du stockage;
- un manque de lien avec la filière construction (inadéquation du bois);
- les politiques de développement favorisant les secteurs secondaires et tertiaires (à haute valeur ajoutée).

Il apparaît dès lors comme illusoire de penser développer une filière bois verticale, «classique», du producteur au consommateur (charpentiers locaux, exportation, etc.).

S'il en est un, un modèle viable économiquement pour l'exploitation de la ressource bois sur le territoire du NStCM (plutôt apparenté à un modèle transversal), devrait être en main des collectivités publiques et concerne principalement comme débouché :

- Les produits de niche (matière première bois transformée, à haute valeur ajoutée)
- Le cycle bois-énergie

Une formulation quantitative des besoins, est ensuite avancée. La fourchette est estimée à quelques 10'000 à 40'000 m³ de production annuelle. Les conséquences de cette production peuvent être évalués à l'équivalent de 2 à 10 camions par jours.

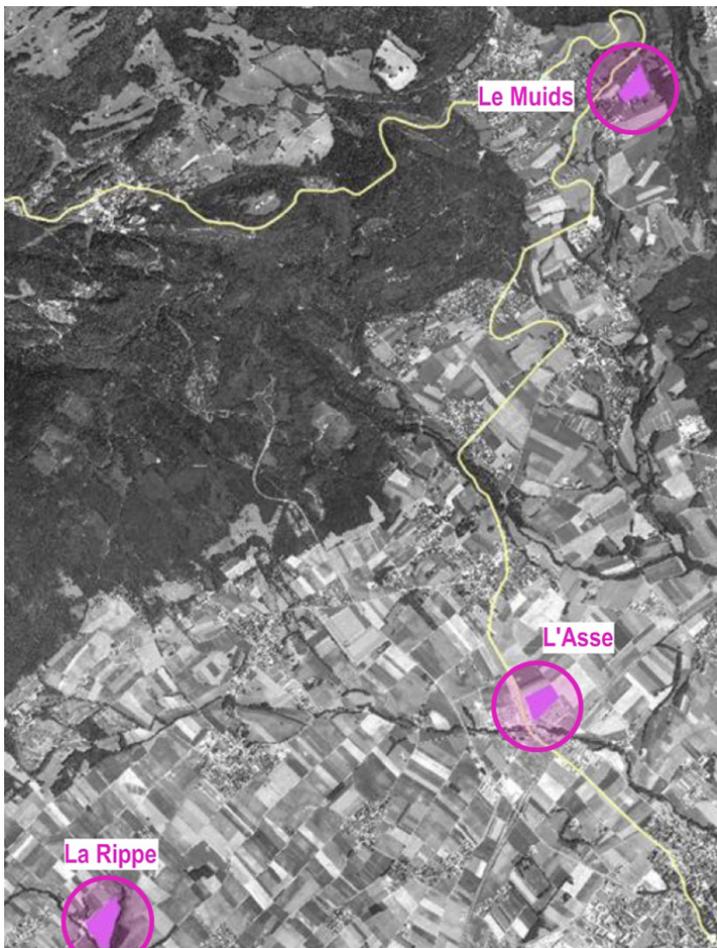
Ces considérations posées, trois sites susceptibles de recevoir la première chaîne de la filière bois et/ou d'autres activités artisanales sont évoqués.



Le tableau ci-après exprime les caractéristiques des sites potentiels :

Le Muids (env. 60'000 m ²)		L'Asse (env. 60'000 m ²)		La Rippe (env. 85'000 m ²)	
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Proche de la ressource	Proche du NSTCM, sans synergie	Proche des grands axes routiers	Éloignement relatif de la ressource	Proche scierie existante	Proximité des habitants
	Proche des habitants Intégration spatiale et paysagère	Maîtrise foncière publique Synergies possibles avec futures entreprises	Passage ligne HT Difficultés d'implantation des entreprises locales		
		Identité bois régionale	Espace sensible, exposé		

Les trois sites possèdent des superficies suffisantes pour un éventuel développement de cette filière. Les critères d'implantation dépendront fortement du type de filière que l'on souhaitera développer/mettre en place (volume d'exploitation, bois énergie, produits de niche, bois pour la construction, importance du transbordement sur le rail, etc.)



trois sites susceptibles pour la localisation de la filière bois (Team +, ateliers 2)



3. Synthèse des travaux du collège

Le collège a apprécié les approches complémentaires apportées par les trois équipes, avec des regards croisés sur des thématiques conjointes ou complémentaires. Plusieurs lignes de force se dégagent comme orientation pour le futur.

Les enseignements des études test sont évalués par thématique, en puisant dans les contributions des différentes équipes qui les ont abordées au fil des deux phases.

3.1. Exploiter l'effet structurant et dynamisant du NStCM

Un trait d'union fonctionnel et identitaire à soutenir : Malgré la forte disparité des trois grandes entités territoriales traversées, la ligne de chemin de fer constitue un véritable trait d'union qui ne se réduit pas à une connexion fonctionnelle mais constitue un fil rouge identitaire entre le lac, le coteau et le Jura. Ces deux sites s'imposent comme référentiels forts en tant que lieux de vie pour la population. Historiquement, la dimension économique était largement prédominante. Le transfert de biens a progressivement laissé la place à celui des personnes (main d'œuvre, vacanciers, promeneurs...)

Un outil stratégique pour le tourisme et les loisirs d'agglomération : Depuis plus d'un siècle, le tourisme et les loisirs génèrent des échanges importants entre le haut et le bas. Le potentiel du Jura comme espace de détente et de loisir pour les citadins de l'agglomération est très important et la desserte ferroviaire doit être exploitée pour canaliser une bonne part des déplacements de loisirs sur le rail. L'accès aux stations de St. Cergue et des Rousses doit s'insérer dans un concept TP régional (via Cointrin, Vallorbe, Dôle, etc.) Ce constat donne toute son importance au maintien et au renforcement de la ligne.

Le prolongement du NStCM aux Rousses est un projet porteur : Sur le plan de la mobilité, ce prolongement est surtout intéressant pour le tourisme et les loisirs, il est moins attractif pour les pendulaires à cause du temps de parcours. Bien que sa justification fonctionnelle et économique reste encore à démontrer, les premières analyses révèlent le grand potentiel d'entraînement qu'une telle infrastructure peut apporter dans la requalification spatiale et l'attractivité de la station. Les effets escomptés sont multiples : offre touristique, image, fonctionnalité, économie, environnement, cohésion régionale et transfrontalière, etc.

Les gares offrent un grand potentiel pour la structuration urbaine : Les haltes ferroviaires existantes sont généralement en marge du milieu bâti et aménagées de manière rudimentaire. Par une qualification de l'espace public attendant ainsi que des liaisons avec le cœur des villages ou des quartiers (rues, chemins de mobilité douce), de même que par une densification de leurs abords, les gares peuvent revendiquer un rôle moteur dans le développement urbanistique et l'attractivité des localités. Une telle dynamique soutiendra corollairement le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce.



3.2. Orienter la mobilité vers un transfert modal allégeant les impacts du trafic routier

Affirmer l'ancrage du NStCM dans l'identité régionale. Donner une identité forte à la desserte ferroviaire par un relookage unitaire des gares et des rames ainsi que par un concept de promotion intégré.

Ajuster le nombre et le positionnement des haltes au potentiel d'urbanisation et au concept de mobilité. Les études test ont apporté un éclairage sur les incidences possibles de modification des haltes existantes mais n'ont pas permis de donner des réponses définitives aux questions à ce sujet. La thématique de l'ouverture et/ou de la fermeture de certaines haltes n'a pas été abordée concrètement. Il a été décidé que ce questionnement ferait partie de la poursuite des études, soit du schéma directeur intercommunal. Le prolongement de la ligne avec une nouvelle halte au centre des Rousses a été retenu comme souhaitable (voir plus loin).

Des P+R de petite dimension dans les gares villageoises et des infrastructures plus importantes aux extrémités de ligne et à l'Asse. Afin d'inciter les usagers (pendulaires et scolaires en particulier) à prendre les TP au plus près de leur domicile, les P+R des villages doivent se limiter à répondre aux besoins des quartiers et villages proches ne disposant pas de desserte TP adéquate et trop éloignés pour un accès de mobilité douce. L'offre P+R à la Cure doit être essentiellement conçue pour le covoiturage et en complémentarité avec le stationnement de tourisme et loisirs, l'intérêt du NStCM pour les frontaliers étant plus limité. Elle est à planifier en étroite complémentarité avec celle de la Givrine. A l'Asse, un parking largement dimensionné doit servir à des besoins complémentaires : usagers à destination du centre de Nyon et connexions CFF au-delà (notamment vers Genève), covoiturage de pendulaires utilisant l'autoroute, transfert modal avec le NStCM et covoiturage pour les déplacements de loisirs vers le Jura.

Développer les parcours de mobilité douce pour l'accès aux gares, aux services et aux sites touristiques, dans un concept de réseau. La coordination entre urbanisation et transports ainsi que l'optimisation du potentiel des gares conduit à compléter le réseau des chemins piétonniers et cyclables pour étendre les secteurs accessibles à moins de 500m des haltes ferroviaires et des centres. Les réseaux de randonnée et de promenade, pour l'été comme pour l'hiver, seront constitués en nœuds aux haltes de transport public et aux aires de stationnement public. Ils mettront en évidence les chemins historiques et les particularités patrimoniales, paysagères et environnementales du territoire.

L'adaptation du réseau routier se limitera à quelques interventions localisées ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité et de la qualité environnementale dans les localités. Hormis la proposition d'un court-circuit évitant la traversée de la Cure dont la pertinence devra être démontrée, pas de contournement de village mais des mesures intégrées de modération ou de redistribution du trafic. Pour la sécurisation de la Route Blanche, les propositions n'ont pas été vraiment pertinentes, en effet les solutions sont à chercher au niveau de projets de détail et devront faire l'objet d'une étude particulière.

3.3. Renforcer la qualité et l'identité territoriales par la mise en valeur des paysages

Le grand paysage doit trouver sa cohérence dans un processus en mouvement qui intègre les composantes historiques, environnementales et socio-économiques. L'histoire a fortement façonné le territoire (exploitation forestière et agricole, tourisme, sports d'hiver, etc.) et transforme en permanence le paysage. L'accélération croissante des mutations (notamment l'étalement urbain



et les infrastructures d'accueil pour touristes et skieurs) perturbe la cohérence de celui-ci, tant à l'échelle globale qu'au niveau local. Le projet territorial doit redonner corps aux grandes structures paysagères et renforcer les identités spécifiques.

La qualité paysagère doit soutenir la structuration urbaine et la valorisation des espaces publics. Les projets urbains doivent s'appuyer fortement sur les composantes paysagères locales, notamment la nature des lieux, la topographie, les vues ou le patrimoine bâti et naturel. La forte diversité de situation et de composition des villages implique de développer des projets spécifiques à chacun d'eux. Par leur grande complexité topographique, leur imbrication avec l'aire forestière et leurs fonctions d'accès aux pistes de ski et de randonnée, les cas de St Cergue et des Rousses sont particulièrement sensibles.

3.4. Asse-Mondre-Vuarpillère : un pôle d'activités multifacettes aux portes de la ville.

Des identités et fonctions contrastées à conjuguer : La rivière de l'Asse, la nature et la promenade ; les activités équestres présentes depuis l'époque romaine ; l'exploitation agricole et viticole aux portes de la ville ; le rayonnement culturel du Paléo ; un balcon de choix pour des entreprises de prestige ; des activités industrielles et des services d'édilité communale ou ferroviaire ; une fonction d'interface rail-route-mobilité douce pour les personnes. La combinaison de toutes ces composantes dans un ensemble cohérent et bien articulé avec le territoire constitue un enjeu de premier ordre pour la région et le SDAN. Loin d'être une zone d'activité monofonctionnelle le site a une vocation très diversifiée. Les projets ont révélé des propositions et des potentiels très prometteurs dans ce sens, sans toutefois réussir à faire l'unanimité sur un concept global d'occupation.

Une occupation compacte et détachée de la ville ou une langue urbanisée en articulation avec celle-ci ? Ces deux concepts ont divisé les experts, schématiquement entre professionnels externes et acteurs impliqués dans le SDAN. Le maintien d'une transition non bâtie entre la ville (front nord de la RDU) et la zone d'activité fait l'unanimité mais son dimensionnement et sa signification restent à clarifier. Le concept de langue urbanisée épousant la dynamique du vallon de l'Asse est plus en accord avec la structure du territoire (projets ADR et GD en phase 2). Celui de «citadelle» (projet Team+) exacerbe l'autonomie de la zone, accrochée au croisement de l'autoroute et du NStCM. La poursuite du projet, en particulier dans le cadre du SDAN, doit clarifier ce choix. Dans tous les cas, les projets ont montré la nécessité de rechercher une compacité d'implantation favorisant la mixité, l'utilisation judicieuse du sol et la prise en compte des qualités paysagères. L'affirmation de limites claires et durable doit préserver le territoire d'un risque à moyen ou long terme de tache d'huile de la zone à bâtir sur l'espace agricole alentour.

Importance des structures paysagères, des espaces publics et des connexions de mobilité douce. A priori moins concernées par un projet de zone d'activité et de connexions rail-route, ces aspects se sont révélés extrêmement importants pour la réussite du projet. Il ne s'agit pas d'une banale «intégration» paysagère mais bien de l'insertion dans un site sensible - le vallon de l'Asse - fortement connecté au réseau de promenade et de randonnée, ce dernier concernant tant l'espace rural que le milieu urbain en aval. Pour en faire un vrai morceau de ville et un lieu de vie, des espaces publics mettront en scène le grand paysage et les polarités du site.

Une maîtrise publique des affectations et du stationnement. Les projets ont démontré la possibilité de faire cohabiter des types d'entreprises dans une mixité de types et de standings (haut de gamme et artisanat, par exemple). Pour traduire cela dans le concret, cela nécessite une implication des pouvoirs publics dans la maîtrise foncière ou dans un suivi intensif et constant des autorisations d'exploiter. A défaut, le marché foncier et locatif conduira à un nivellement par le haut des utilisateurs et aboutira à une zone monofonctionnelle privant la région de branches économiques vitales.



Dans le domaine du stationnement également, les projets ont révélé l'intérêt d'exploiter la complémentarité entre les usages divers du site, notamment pour le P+R, les besoins des entreprises de nature différente, la détente et loisir ou la vie culturelle. Globalement les besoins en stationnement sur le site sont importants. Dépassant une logique de zoning, l'implantation du stationnement doit intégrer les dimensions urbanistiques et paysagères du site.

Le site prévu initialement pour le P+R sous la ligne à haute tension ne se dégage pas comme une solution propice, à la fois du point de vue des considérations précédentes ainsi que de celui des accès et de la cohérence territoriale.

3.5. Villages : Infléchir la planification vers une densification qualitative et en soutien au NStCM

Les études-test n'ont pas permis de définir une croissance optimale des villages. Le paradoxe entre le soutien à la croissance démographique des villages pour augmenter la clientèle potentielle du NStCM - justifiant ainsi les investissements consentis pour en améliorer la cadence – et les effets négatifs de l'éloignement des habitants par rapport aux centres n'a pas pu être dépassé. Ainsi, malgré les efforts de démonstration notamment déployés par le bureau Team+, le taux de croissance des villages reste un sujet qui divise. Cette question toutefois cruciale pour aborder la planification locale et régionale doit être impérativement tranchée rapidement entre le canton et les communes afin de clarifier les bases du SD.

D'importants potentiels d'accueil existent à proximité des gares et conduisent à reconsidérer certaines zones d'affectation. La position souvent excentrée des gares fait que l'on y trouve de vastes terrains non bâtis à proximité immédiate. La coordination entre urbanisation et transport doit conduire à favoriser le développement à proximité de ces haltes ainsi que des services situés dans les centres de village (commerces, bureaux, équipements...). L'affectation de nouvelles zones à bâtir et la détermination d'une densité appropriée à proximité des gares rendra nécessaire d'opérer des transferts de zones à bâtir excentrées et la suppression de zones intermédiaires.

L'utilisation judicieuse du sol à proximité des gares et des centres nécessite une planification fine et proactive. L'adaptation des droits à bâtir et l'incitation à réaliser des projets de qualité renforçant les centralités villageoises nécessitent des actions proactives de la part des autorités. Celles-ci touchent en particulier l'organisation foncière, l'incitation au lancement de projets sur les propriétés stratégiquement situées et la qualification des espaces publics.

Les enjeux qualitatifs du développement des villages méritent une approche commune et coordonnée. La révision des plans d'affectation et de leurs règlements doit mieux prendre en compte les caractéristiques des ensembles villageois (mitoyenneté, relation à la rue, masses bâties, valorisation des jardins et des vues, etc.), comme notamment l'a démontré l'étude de l'équipe GD sur Givrins. La qualité ne doit par ailleurs pas être un souci limité au stade de la planification mais également être incitée à celui des autorisations de construire, voir durant les travaux. Afin de valoriser au mieux les expériences et les compétences, une plus grande collaboration intercommunale sur ces aspects est souhaitable. Une telle démarche pourrait par ailleurs être initiée sur un plus vaste périmètre, avec, par exemple, le recours à un bureau conseil pour les municipalités et les particuliers dans le cadre des projets de construction ou d'aménagement.



3.6. Des localités du Jura à positionnement touristique complémentaire.

St Cergue a une vocation de "stationnisme" ciblant la détente et les loisirs. La fonction historique de station de villégiature, de repos et de récréation s'est érodée face à la concurrence d'autres destinations. Une revalorisation de ces fonctions dans une traduction renouvelée semble possible, notamment par une nouvelle offre hôtelière exploitant la vue (proposition ADR au Vieux Château et dans le Parc jurassien), des aménagements mettant en scène le paysage autour du centre et des promenades thématiques diversifiées. Le regroupement d'équipements sportifs, touristiques, voire scolaires, peut constituer une piste pour le renforcement de la localité comme centre régional et touristique.

Le développement doit exploiter toutes les possibilités de densification et de qualification du centre, tout en ménageant les grands espaces ouverts liés à la fonction de station (équipements, parcs, colonies). L'axe gare - centre - espace récréatif du vallon doit être tout particulièrement valorisé comme espace public et de vie sociale.

La composition urbaine doit exploiter le dialogue spatial entre des noyaux urbanisés affirmés, les massifs boisés et leur articulation par des espaces ouverts en clairières. L'extension de l'urbanisation vers l'est doit être contenue et viser à la mise en valeur de la combe de Tancoux.

La Givrine se positionne comme porte de "l'excursionnisme". Hors localité, le site doit tirer parti de sa position «dans le paysage» comme point d'accès aux pistes de ski de fond et sentiers de randonnées. La qualité spatiale des aménagements y est primordiale pour renforcer l'attractivité et l'image de la région. Les travaux et équipements prévus doivent fortement contribuer à «réparer» une situation aujourd'hui trop routière et mal intégrée au paysage.

La Cure offre une interface intermédiaire d'accès aux différents sites. Carrefour sur la traversée du Jura et l'axe de la Vallée de Joux, à cheval sur la frontière, elle peut renforcer son rôle de distribution et d'interface multimodal (rail, route, bus, navettes vers les pistes, randonnées à pied et à vélo) en offrant également des services liés à son statut de village : achats, restauration, hébergement, conseils. L'effacement de la fonction de frontière offre une grande opportunité d'amélioration spatiale et fonctionnelle du centre du village.

Les Rousses s'impose comme pôle ludique et touristique. Avec une offre importante et dynamique d'activités sportives et récréatives, plus orientée vers le tourisme de masse, conjuguée à l'image encore sous-exploitée du fort et des produits du terroir, la station des Rousses doit clairement valoriser le bien-être et la convivialité des espaces publics et réduire le fort impact de sa fonction de passage.

L'arrivée du train est une bonne opportunité pour requalifier la traversée de la localité mais n'en constitue pas une condition nécessaire. La variante du prolongement du NStCM par l'est est à écarter. Les deux autres variantes restent ouvertes, le choix devant se faire à la fois en termes technique et urbanistique. La variante train-tram sur la route aux Rousses est très intéressante en terme de requalification mais présente des risques de sécurité et un temps de parcours rallongé (vitesse réduite).

La mise en relation directe du centre de la station avec les paysages caractéristiques de part et d'autre (fort et redoute) est à préserver et à renforcer : urbanisation en «taille de guêpe».

L'échelle traditionnellement importante du bâti est à préserver. Elle est proportionnée au grand paysage et ancrée dans le patrimoine jurassien. Le mitage des quartiers, notamment du centre, par des villas ou petits chalets est à proscrire.

La proposition des grands chalets ou immeubles hors localité est envisageable mais ceux-ci doivent rester une exception (problème de mobilité et de mitage du paysage notamment) et faire l'objet d'une insertion soignée.



3.7. Une implantation coordonnée des activités sur des sites complémentaires

Le site de l'Asse-Mondre-Vuarpillère constitue le pôle majeur d'emplois non liés à la branche touristique. Aux portes de l'agglomération nyonnaise et facilement accessible depuis la région par la route et les transports publics, ce site offre un grand potentiel d'emploi pour la population du secteur étudié. L'équilibre à y trouver entre l'artisanat, l'industrie de pointe et le tertiaire reste encore à définir en cohérence avec la planification régionale (PDRN).

La mixité dans les villages doit être encouragée et soutenue mais elle reste d'une portée limitée. Les activités pouvant s'implanter dans les villages sont liées aux services de proximité (restauration, bureaux, commerces du quotidien, coiffure...), au petit artisanat (bâtiment, automobile...) ou à des entreprises de service spécialisé (médical, médias, produits de niche...). L'éloignement des centres limite toutefois l'attractivité des villages pour nombre de ces activités. Par ailleurs, celles qui nécessitent beaucoup d'espace ou occasionnent des nuisances ne peuvent progressivement plus cohabiter avec les habitations dans les villages (artisanat plus bruyant, ateliers mécaniques, exploitations agricoles, filière bois...)

La création d'une zone d'activités intercommunale réservée au secteur primaire (filiale bois notamment) et au petit artisanat est nécessaire à la région. Ne pouvant raisonnablement cohabiter avec l'habitation dans les villages et ne pouvant assumer les coûts du foncier dans les zones d'activités existantes, ces fonctions plus gênantes et à faible plus-value doivent pouvoir disposer d'un espace réservé pour les besoins régionaux. Il n'est pas souhaitable de multiplier ces zones dans les villages et la planification doit réserver un site intercommunal. Une telle zone doit être gérée par la collectivité pour maîtriser la valeur foncière et réserver les terrains aux entreprises qui en ont besoin. Un site au Muids, sous la halte de Bassins, semble pouvoir y répondre. Une zone d'activités artisanales complémentaire pourrait se justifier également à Saint-Cergue. Pour la filière bois, l'étude met en évidence la complémentarité possible entre trois sites : La Rippe pour le sciage, Le Muids pour la première transformation et l'Asse pour des produits finis de niche. Une scierie existe également à Begnins, à proximité d'un site également envisageable à la place du Muids. Le créneau de transformation bois-énergie est à exploiter de manière plus intensive, notamment pour valoriser les sous-produits de l'abattage et du débitage. Une localisation à proximité du Muids semble favorable du point de vue de l'approvisionnement forestier et des scieries, de l'accès routier et TP (personnel) et de la proximité de lieux d'habitat. Toutes ces appréciations seront à confronter avec les conclusions de l'étude CEDOTEC en cours sur la filière bois régionale.

4. Suite à donner à l'étude test

Les principales finalités de l'étude test sont d'élargir la vision et la connaissance du territoire concerné, d'alimenter la réflexion des acteurs locaux et des professionnels, en créant notamment une base de culture commune et, enfin, de constituer un capital de propositions et de solutions testées, utiles à la construction d'un projet global et cohérent. Les enseignements des études test serviront de base à l'élaboration d'un schéma directeur qui définira les aspects stratégiques de développement, notamment de la coordination urbanisation – transports ainsi que la qualification paysagère, dans le double but de :

étayer la justification des investissements envisagés pour le renforcement de la desserte du NStCM (rapport coût - efficacité) en explicitant sa cohérence avec les mesures d'aménagement et ses effets concrets sur le territoire ;

orienter le développement vers un urbanisme durable, limitant les atteintes à l'environnement, en particulier par le renforcement des centralités et en s'opposant à l'étalement urbain.



Sigles et abréviations

AMV	Asse-Mondre-Vuapillère (zone d'activité de Nyon et ses abords, à cheval sur l'autoroute)
PAFVG	Agglomération franco-valdo-genevoise
EuroRAP	European Road Assessment Programme
HOE	Haute Qualité Environnementale
MD	Mobilité douce
NStCM	Ligne de chemin de fer du Nyon-Saint-Cergue-Morez
P+R	Parc and rail
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PDCant	Plan directeur cantonal
PDRN	Plan directeur régional du district de Nyon
PGA	Plan général d'affectation
PPA	Plan partiel d'affectation
RDU	Route de distribution urbaine
TIM	Transports individuels motorisés
TP	Transports publics
VSS	Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (Union des professionnels suisses de la route)

Annexes

- 1 Programme – cahier des charges du 2 octobre 2008
- 2 Complément de cahier des charges pour le deuxième degré, 27 janvier 2009
- 3 Compte rendu 1ère tables rondes
- 4 Compte rendu 2ème tables rondes





Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération

PACA Nyon-Saint-Cergue-Morez

Planification test en deux phases

Procédure sur invitation

Programme - cahier des charges



2 octobre 2008

PACA Nyon-Saint-Cergue-Morez

Planification test en deux phases

Procédure sur invitation

Programme - cahier des charges

Table des matières

1	Procédure	4
1.1	Autorité adjudicatrice	4
1.2	Forme de procédure	4
1.3	Participation	5
1.4	Prestations et rémunération des mandataires	5
1.5	Variantes.....	5
1.6	Collège.....	6
	Président	6
	Elus.....	6
	Professionnels délégués.....	6
	Experts professionnels indépendants	6
1.7	Documents remis aux concurrents	7
1.8	Questions des mandataires et réponses du collège d'experts.....	8
1.9	Objectifs de l'étude test	8
1.10	Répartition des secteurs d'étude	9
1.11	Degrés et exigences concernant le rendu	10
1.12	Thématiques à aborder.....	11
1.13	Publication et propriété des projets.....	11
1.14	Organisation des études et calendrier	11
	Cadre d'étude et enjeux	13
1.15	Contexte de planification	13
	Enjeux d'urbanisation à l'échelle de l'agglomération	13
	Les principes découlant du Projet d'agglomération pour le NStCM.....	14
	Le cadre de développement fixé par le PDRN pour le NStCM	14
	Les planifications en cours à coordonner	14
1.16	Cadre territorial	14
	Trois secteurs	14
	Périmètre d'étude	15
1.17	Une mobilité non durable.....	16
1.18	Enjeux et objectifs.....	16

	Les enjeux majeurs.....	16
	Objectifs du schéma directeur	17
2	Champs d'investigations et contraintes.....	18
2.1	Mesures en vigueur et contraintes.....	18
2.2	Urbanisation.....	18
	Partie urbaine	18
	Partie suburbaine.....	19
	Secteur touristique.....	20
2.3	Mobilité	20
	Transports publics	20
	Transports individuels motorisés	21
	Mobilité douce et espaces publics	23
2.4	Paysage, patrimoine et ressources.....	23
	Paysage, patrimoine bâti et naturel	23
	Planification énergétique	23
2.5	Développement socioéconomique.....	24
	Entreprises.....	24
	Tourisme et loisirs.....	24
3	Approbation	25

1 Procédure

1.1 Autorité adjudicatrice

Les communes de Nyon, Trélex, Genolier, Givrins, Arzier-le-Muids, Saint-Cergue, la communauté de communes des Rousses, le Conseil régional du district de Nyon et l'Etat de Vaud ont décidé dans le cadre du Plan directeur régional et dans celui de la mise en œuvre du Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois, d'organiser en procédure sur invitation, une étude test de planification ayant pour objet de poser les bases d'une image directrice territoriale de l'axe du NStCM.

Adresse et secrétariat de l'étude :

Conseil régional du district de Nyon
10 rue du Marché
CH - 1260 Nyon
info@regionyon.ch

L'organisation technique des études est assurée par le coordinateur des études test :

M. Xavier Fischer, architecte EPFL/SIA, urbaniste FSU reg A
FISCHER & MONTAVON Architectes-urbanistes SA, Grandson

1.2 Forme de procédure

La présente étude est organisée sous forme d'études test à deux degrés, confiées à trois équipes choisies sur invitation, par le biais de mandats adjugés selon la procédure de gré à gré. Elle se déroulera en deux phases, avec rendus non anonymes, présentations et échanges en plénum entre le collège et toutes les équipes mandatées, dans le cadre d'une journée d'atelier. Le collège se garde toutefois le droit de supprimer le second degré.

Après les ateliers de discussion sur les rendus de chaque phase, les résultats seront présentés et débattus dans le cadre d'une table ronde en soirée, réunissant des représentants de la société civile : élus, associations, groupes d'intérêts, etc.

A l'issue de l'étude test, le collège recommandera aux autorités compétentes suisses et françaises, sous forme d'un rapport, les meilleures solutions investiguées dans la présente étude en vue de l'établissement d'un schéma directeur intercommunal et de tout autre document de planification. Les grandes lignes de ces conclusions seront discutées avec les représentants des équipes mandatées pour les études-test.

Le coordinateur, nommé par le maître d'ouvrage, est chargé de piloter le processus, d'établir une synthèse de tous les débats et une proposition de rapport final. Il est envisagé de confier le mandat de schéma directeur intercommunal au bureau coordinateur des études test, en partenariat avec d'autres mandataires spécialistes, selon la procédure de gré à gré.

La participation à l'étude implique pour le mandant, le collège et les mandataires, l'acceptation des clauses du présent programme, des réponses aux questions formulées par les mandataires ainsi que des indications données à ces derniers au fil de l'étude.

1.3 Participation

L'invitation à candidature a été faite à des équipes intégrant des professionnels compétents dans les domaines requis par la problématique. L'équipe pluridisciplinaire comprendra au moins un spécialiste dans les domaines de l'urbanisme et des transports, d'autres collaborations étant également possibles. Les bureaux et collaborations ne peuvent participer qu'à une seule équipe. Les équipes pourront aussi s'adjoindre en cours d'étude les compétences d'autres spécialistes dans la mesure où ils le jugent utile. Elles en informeront le collège dans les meilleurs délais.

Le pilote de l'équipe assurera la représentation ainsi que la coordination générale du groupe mandataire et en assumera la responsabilité.

Les équipes suivantes ont été retenues, dont le pilote figure en tête de liste :

- **ADR architectes**, Genève | **CITEC**, Genève | **Itinera**, Lausanne
- **Geninasca Delefortrie SA**, Neuchâtel | **Transitec**, Lausanne | **Biol conseil**, Neuchâtel
- **Team+**, Lausanne

1.4 Prestations et rémunération des mandataires

Les mandataires sont rétribués forfaitairement pour chaque degré de la planification test, pour autant qu'ils aient déposé dans les temps les documents demandés. Pour la deuxième phase, le collège d'experts peut écarter un groupe qui ne répondrait pas aux attentes formulées

Les rétributions couvrent tant les honoraires que les divers frais engagés par les mandataires. Elles comprennent toutes les prestations nécessaires à l'étude du problème, au projet, aux rendus ainsi qu'à la participation aux deux journées d'atelier de présentation des rendus. La participation d'au moins un membre par équipe aux tables rondes ainsi qu'au COPIL de synthèse, y compris l'examen des documents y relatifs, fait également partie des prestations attendues.

Les rémunérations sont déterminées forfaitairement comme suit, par équipe mandataire :

1 ^{er} degré : Concept général et axes stratégiques	CHF 30'000.- TTC
2 ^{ème} degré : Propositions et illustrations ciblées	CHF 30'000.- TTC

La prestation demandée est estimée pour chaque degré à environ 190 heures (à répartir entre les différents membres de l'équipe) au taux moyen de 150.- CHF/h. et à CHF 1'500.- de frais.

1.5 Variantes

La proposition de variantes par les mandataires est admise.

1.6 Collège

Le collège d'experts ayant à charge le suivi et l'évaluation des études test est composé des personnes suivantes :

Président

1. Pierre Feddersen urbaniste – bureau Feddersen & Klostermann

Elus

2. Elisabeth Ruey-Ray Nyon
3. Claude Dupertuis Nyon
4. Colette Goetsschmann Trélex
5. Eric Mülhemann Givrins
6. Jürg Hofer Genolier
7. Eric Morel Arzier
8. Cornélia Gallay Saint-Cergue
9. José Camelin Les Rousses
10. Pierre Stampfli /Gérald Creteigny Conseil régional

Professionnels délégués

11. Ronei Falvino urbaniste – Service du développement territorial
12. Virginie Berthollet/Thierry Merle ingénieur en transport / urbaniste - Service de la mobilité
13. Hubert Silvain urbaniste - Service d'urbanisme, Nyon
14. Karin Magnollay ingénieur en génie rural - Déléguée à la mobilité, Nyon
15. Pascale Roulet urbaniste - CR/Projet d'agglo
16. Patrick Freudiger Secrétaire du Conseil régional
17. Laurent Richard Secrétaire général de la CC de la station des Rousses
18. Frédéric Bessat urbaniste - Projet d'agglo

Experts professionnels indépendants

19. Xavier Fischer urbaniste - bureau Fischer & Montavon
20. Marc Forestier urbaniste – bureau CED Territoires et patrimoines
21. Philippe Gentizon ingénieur en transports - bureau RR&A
22. Olivier Lasserre architecte-paysagiste - bureau Paysagegestion
23. Richard Zaugg directeur NStCM

En fonction des problèmes rencontrés ou des questions des mandataires, le collège d'experts pourra en tout temps recueillir l'avis de tiers en vue de compléter son information et consolider son jugement sur la pertinence des propositions reçues.

1.7 Documents remis aux concurrents

- 1 Programme et cahier des charges
- 2 Cartes Nationales 1 / 25000
- 3 Vector 25
- 4 Plan d'ensemble Vecteur (1990!)
- 5 Limites administratives du Canton de Vaud
- 6 Orthophotos
- 7 Cartes Siegfried (1945)
- 8 Cartes Siegfried (1891-1898)

- 9 Synthèse carte des contraintes
- 10 Instabilité de terrain
- 11 Inventaire cantonal des monuments naturels et des sites (IMNS) et inv. fédéral des paysages (IFP)
- 12 Réserves Naturelles de statut public (RNP)
- 13 Secteurs de protection des eaux souterraines
- 14 Lignes HT Romande Energie
- 15 Lignes HT EOS réseau
- 16 Contraintes nature Les Rousses
- 17 Synthèse zones d'affectation du sol
- 18 Synthèse aperçu de l'état de l'équipement
- 19 Synthèse zones non bâties et intermédiaires
- 20 POS et PLU - CC des Rousses
- 21 PPA de l'Asse à l'examen préalable
- 22 Plan des données foncières, secteur Asse-Vuarpillère

- 23 Charte PAFVG (décembre 2007)
- 24 PDR Nyon (projet 09.2008)
- 25 Plan directeur touristique (2006)
- 26 Lignes Directrices – résumé (2006)
- 27 SDAN (2006)
- 28 PDcom Arzier (1998) et PPA
- 29 PDcom Trélex (2001)
- 30 PDcom Genolier (2003) et PPA
- 31 PDcom Givrins (en cours)

- 32 Document PACA /PSD Nyon St Cergue (étude Feddersen)
- 33 Cahier des charges SD Asse & Boiron (2008)
- 34 CC Station Les Rousses, Etudes Transports - Rapport final, Transitec (2006)
- 35 Etudes NStCM, Les Rousses, SYSTRA (1999)
- 36 Etude d'opportunité du NStCM, Service de la mobilité (2008)
- 37 Etude d'exploitation, CITEC (2008)
- 38 Etude indicateurs de qualité TP Nyon (2007)
- 39 Sorties autoroutières dans le district de Nyon (2008)
- 40 Projet de la route Suisse

Pour toutes les données fournies par l'administration cantonale vaudoise ainsi que par SWISSTOPO, les mandataires s'engagent à respecter les conditions d'utilisation usuelle et à les détruire à la fin du mandat.

Liens Internet utiles :

- Plan directeur cantonal : www.vd.ch/fr/themes/territoire/amenagement/plan-directeur-cantonal/
- Projet d'agglomération franco-valdo-genevois : www.projet-agglo.org.
- Lignes directrices régionales 2006 et l'addenda 2008 : www.regionyon.ch/documentation/
- Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise SDAN : www.regionyon.ch/documentation/
- Etude filière bois : www.regionyon.ch/patrimoine_tourisme/page1/index.php
- Plan directeur communal Nyon : www.nyon.ch/plan_directeur/index.html

Ces documents sont à considérer comme des bases de travail et les diverses études reflètent l'état des mesures arrêtées et des réflexions en cours. Les dossiers complets des documents, ainsi que d'autres documents complémentaires (plan directeur cantonal, plans directeurs communaux, etc.), sont consultables par les mandataires, sur rendez-vous, au Conseil régional ou auprès des communes concernées.

Le document 1 est remis sous forme papier et numérique, tous les autres documents sont remis sous forme numérique sur CD-ROM.

Les mandataires se verront remettre les différents documents concernant la compétition lors de la première séance d'information et de mise en route de la planification test, organisée le 3 octobre au Conseil régional du district de Nyon.

1.8 Questions des mandataires et réponses du collège d'experts

Les questions relatives à la planification peuvent être adressées en tout temps par les mandataires, par courriel ou pli postal à l'adresse de l'adjudicateur avec la mention PACA NStCM. Les réponses du collège d'experts parviendront à tous les mandataires dans les meilleurs délais, en fonction des démarches nécessitées.

1.9 Objectifs de l'étude test

L'étude test doit servir de base à l'établissement ultérieur d'un schéma directeur intercommunal. Cette première phase doit remplir les objectifs majeurs suivants :

1. Esquisser, par apports complémentaires des équipes, un concept d'aménagement du territoire pour le périmètre d'étude.
2. Retenir des principes d'aménagement pour les secteurs stratégiques et les thématiques principales.
3. Disposer d'exemples de référence pour ces principes.
4. Permettre aux différents acteurs du processus de partager un diagnostic et de trouver les points de convergence nécessaires pour un devenir commun et coordonné.
5. Plus concrètement, favoriser l'acquisition de convictions partagées pour amorcer l'établissement du schéma directeur.

1.10 Répartition des secteurs d'étude

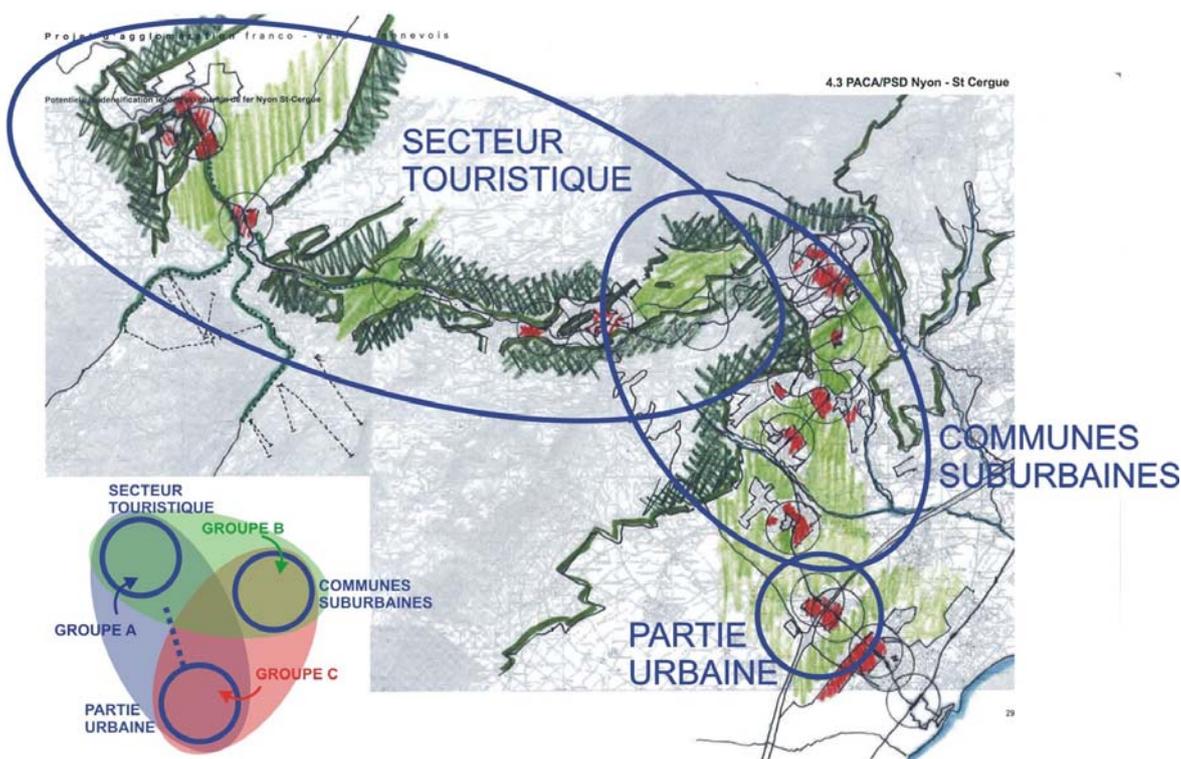
Le périmètre de réflexion étant très vaste et disparate, il a été jugé préférable de faire converger les efforts de chaque équipe sur des secteurs complémentaires afin de favoriser les échanges de points de vue et de permettre un approfondissement suffisant des solutions évoquées. Le territoire concerné est ainsi divisé en trois secteurs (cf. chapitre 2.2) mais plutôt que d'en attribuer un à chaque équipe, des combinaisons ont été imaginées.

Ainsi, le principe retenu veut que chaque équipe

- élabore un concept général pour un ensemble de deux secteurs, cela en ayant bien entendu la problématique de l'ensemble du périmètre en vue
- sélectionne les sites stratégiques ou particulièrement illustratifs et approfondisse des solutions d'aménagement dans un seul secteur.

La répartition des secteurs est effectuée de la manière suivante :

- **A - ADR architectes** : concept sur la partie urbaine et le secteur touristique, avec approfondissements sur le secteur touristique.
- **B - Team+** : concept sur les communes suburbaines et le secteur touristique, avec approfondissements sur les communes suburbaines.
- **C - Geninasca Delefortrie** : concept sur la partie urbaine et les communes suburbaines, avec approfondissements sur la partie urbaine, y compris la thématique de la route Blanche.



1.11 Degrés et exigences concernant le rendu

Pour chacun des deux degrés, il est attendu des mandataires des propositions coordonnées aux deux niveaux de réflexion prescrites et dans les domaines suivants :

1er degré : **Concept général et axes stratégiques**

Echelle de référence pour le concept général : 1/25'000 à 1/10'000

Echelle de référence pour les zooms stratégiques : 1:5'000 à 1:2'000

Pour les deux secteurs attribués :

- Concept général d'urbanisation, de mobilité et de paysage
- Types d'affectations et de densités pour les développements futurs
- Principales mesures d'aménagement considérées comme stratégiques ou emblématiques
- Réflexion critique sur les développements en cours et sur le cahier des charges.

Pour le secteur d'approfondissement :

- Identification des sites prioritaires en terme d'action
- Choix de sites illustratifs de problématiques à traiter
- Esquisse des mesures souhaitables pour ces sites

2^{ème} degré : **Propositions et illustrations ciblées**

Echelle de référence pour le concept général et la stratégie : 1/25'000 à 1/5'000

Echelle de référence pour les secteurs d'étude ciblés : 1:5'000 à 1:1'000

Les exigences du second degré seront précisées de manière plus détaillée pour chaque équipe par le collège à l'issue du premier degré. A titre indicatif, la liste ci-après indique le niveau d'attente correspondant.

Pour les deux secteurs attribués :

- Développement et calage du concept élaboré au degré 1
- Etude éventuelle de variante imposée
- Principes de mise en œuvre, leviers et stratégies
- Identification des coordinations nécessaires avec le territoire élargi

Pour le secteur d'approfondissement :

- Développement des esquisses avec exemples de référence
- Etudes de sites complémentaires selon demandes du collège
- Evaluation quantitative des capacités et des effets sur la mobilité
- Principes de mise en œuvre, leviers et stratégies

Les plans seront orientés avec le Nord en haut, selon les coordonnées géographiques.

Ils comprendront la mention "Planification test PACA NStCM" ainsi que la date et les auteurs du projet.

Hormis ces prescriptions, les modalités de rendu ne sont pas imposées, les mandataires pouvant rendre des documents sous une forme adaptée à leurs propos, en principe sous forme de présentation projetée.

Pour le rendu de chaque degré, chaque équipe mandataire remettra

- un exemplaire de tous les documents, sous forme de fichiers numériques de bonne qualité pour impression (PDF, PPT ou image) sur CD-ROM;

- les éléments significatifs du rendu sur support papier non plié, pour affichage, sur un maximum de trois planches A0 et un exemplaire sur papier de tout autre document qui serait produit.
- **Un fichier PDF des planches A0 en réduction sur A3 est à faire parvenir à l'adresse de l'organisateur 3 jours avant la journée d'atelier.**

1.12 Thématiques à aborder

Les propositions des mandataires porteront sur tous les aspects décrits dans le chapitre 3, précisant les champs d'investigation. Elles traiteront notamment, de manière différenciée et appropriée, des thèmes suivants :

- Localisation des différentes affectations
- Types d'activités, avec incidences sur la valeur des terrains
- Types de densification et de morphologie
- Intermodalité (MD, TP, TIM, stationnement; interfaces, etc.)
- Espaces publics
- Espaces et équipements de sports et détente
- Sites et paysages
- Environnement

1.13 Publication et propriété des projets

Les résultats des études test seront rendus publics, sous une forme appropriée à déterminer.

Les documents relatifs aux projets deviennent propriété de l'adjudicateur, la propriété intellectuelle restant réservée à leurs auteurs dans une mesure conforme à la loi et à la jurisprudence. Par leur participation à la présente procédure, les mandataires autorisent l'adjudicateur à utiliser leurs projets comme base de travail pour l'élaboration ultérieure du schéma directeur ou pour des planifications locales.

La publication éventuelle de document établis par les mandataires se fera en mentionnant leurs auteurs.

1.14 Organisation des études et calendrier

Le déroulement de la planification test se fera en deux degrés.

A l'issue de chacun d'entre eux, sur la base du rendu des mandataires, une journée de présentation et de discussion pour les 3 équipes permettra des échanges entre chaque équipe mandataire et le collège d'experts. A cette occasion, tous les protagonistes principaux des équipes seront représentés.

Les propositions des mandataires seront examinées et discutées avec le collège ainsi que tous les mandataires. En fin d'atelier, les membres du collège délibéreront seuls des conclusions à retenir et des recommandations à émettre pour la suite. D'autres personnes pourront éventuellement assister ponctuellement à ces journées, notamment un représentant de l'étude "espaces naturels agricoles et paysagés » menées dans le cadre de l'agglo FVG.

Après chaque journée d'atelier, des tables rondes de concertation sur les propositions présentées par les mandataires seront organisées. Ces tables rondes pourront réunir des représentants de la société civile, des propriétaires/investisseurs/acteurs économiques, des milieux agricoles, municipaux des communes, des représentants de l'administration cantonale vaudoise.

Un dossier répertoriant les compléments d'information et les recommandations du collège d'experts et avis de la première table ronde sera transmis aux mandataires pour lancer le second degré d'étude. Le coordinateur, nommé par le maître d'ouvrage, est chargé de piloter le processus, d'établir une synthèse de tous les débats et une proposition de rapport final.

Les échéances suivantes sont envisagées :

Vendredi 3 octobre 2008	10h00 à 12h00	Lancement études test Conseil régional, 10 rue du Marché, Nyon
Vendredi 12 décembre 2008	toute la journée	Rendu 1^{er} degré, atelier
Mercredi 17 décembre 2008	19h00	1 ^{ère} table ronde
Mercredi 14 janvier 2009	8h00 10h30	COFIL (validation contenu 2 ^{ème} phase)
Vendredi 3 avril 2009	toute la journée	Rendu 2^{ème} degré, atelier
Jeudi 23 avril 2009	19h00	2 ^{ème} table ronde
Mercredi 29 avril 2009	8h00 10h30	COFIL et délégués mandataires (Synthèse table ronde)
Mercredi 20 mai 2009	8h00 10h30	COFIL (validation synthèse de l'étude test)

Cas échéant, les mandataires seront avisés dès qu'une modification d'échéance est décidée par le collège. Les délais de rendu ne seront toutefois pas raccourcis.

Cadre d'étude et enjeux

1.15 Contexte de planification

La planification test s'inscrit dans la mise en œuvre du plan directeur régional du district de Nyon initié en été 2007 (le PDR a été précédé par l'établissement de Lignes directrices et d'un addenda à ces dernières) et du projet d'agglomération franco-valdo-genevois (AFVG) dont la charte a été signée le 5.12.2007. Elle répond également aux orientations du **plan directeur cantonal**.

Le principe du **plan directeur régional** se base sur la planification de secteurs territorialement cohérents (les pièces de puzzle), tous reliés entre eux par une volonté commune de mieux harmoniser le développement en liant urbanisation, activités et transports, en préservant le paysage en limitant l'étalement urbain et en prônant un meilleur équilibre entre habitants et emplois. Le périmètre du Nyon-Saint-Cergue-Morez est une de ces pièces de puzzle. En effet la valorisation de l'infrastructure ferroviaire, son meilleur cadencement et son prolongement vers la station des Rousses, permet de prévoir un développement plus accentué autour de ses haltes et un usage touristique plus intense. Le PDR est aussi un document qui se développe en accord avec les axes stratégiques du plan directeur cantonal.

La valorisation du chemin de fer NStCM est un élément du **projet d'agglomération** déposé à la Confédération, qui dans le cadre du fond d'infrastructure fédéral co-finance le développement de mesures significatives pour mieux permettre ce développement concerté urbanisation-transport-environnement des agglomérations suisses. Le Schéma d'agglomération arrêté le 5 décembre dernier avec la Charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois recommande, dans son processus d'approfondissement, de procéder pour la période 2008-2010 à des études de projets urbains sur des Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) par axes de développement de transports publics. Ces PACA coïncident parfaitement avec l'esprit du PDR et ses schémas directeurs, pièces de puzzle constitutifs de la planification d'ensemble du district.

Trois PACA sont initiés en automne 2008, soit ceux de Bernex, de Saint-Julien-Plaine de l'Aire et du NStCM. En 2009, Les PACAS Veyrier-Vessy-Les Iles, Genève-Eaux-Vives-Anemasse et Meyrin-Saint-Genis-Thoiry seront lancés.

La charte du Projet d'Agglomération précise que ces études privilégieront le recours à des « mandats d'études parallèles » (au sens suisse) ou « marchés de définition simultanés » (au sens français), ou toute forme de concours favorisant la qualité. Ces types d'approche permettent à plusieurs équipes pluridisciplinaires de développer des scénarii alternatifs en dialogue avec le maître d'ouvrage, jusqu'au choix d'un scénario préférentiel. Le résultat de ces études doit aboutir sur des projets opérationnels.

Enjeux d'urbanisation à l'échelle de l'agglomération

Les grands enjeux de l'agglomération visent dans un horizon de 2030 à créer une agglomération compacte, multipolaire et verte. Ces trois termes chapeautent toute une série de mesures destinées à accueillir un fort développement (+ 200'000 habitants, + 100'000 emplois), en garantissant un étalement minimum, un fort report modal et en évitant le gaspillage d'espace (toutes les infos sur le projet d'agglomération sont accessibles sur le site Internet de l'AFVG). Le projet d'agglomération propose surtout une nouvelle culture transfrontalière de la planification, une solidarité entre des territoires disparates, mais totalement

liés dans leur fonctionnement, une nouvelle manière de penser qui dépasse la dépendance par rapport à une ville centre pour imaginer des solutions concertées, équilibrées, multipolaires.

Les principes découlant du Projet d'agglomération pour le NStCM

Pour le périmètre du Nyon-Saint-Cergue-Morez, cette tendance se traduit par la volonté de réfléchir sur un territoire couvrant sept communes suisses et française pour proposer un schéma directeur unique, cohérent dans son ensemble, profitant d'un développement de la cadence du chemin de fer et d'une urbanisation coordonnées pour maîtriser les effets de la mobilité et valoriser autant que préserver un cadre de vie de qualité.

Les pistes de réflexions s'attacheront notamment à examiner :

- La problématique des haltes, nombre, localisation
- La densification des secteurs proches des haltes et une localisation judicieuse des nouveaux quartiers
- Le renforcement et la valorisation des centralités
- La limitation de l'étalement urbain
- La valorisation des réseaux de modes doux, quotidiens et touristiques
- L'amélioration du trafic en traversées de localité et l'aménagement adéquat des routes en campagne
- La préservation et valorisation du patrimoine paysager.

Le cadre de développement fixé par le PDRN pour le NStCM

Le projet de plan directeur régional met en évidence que, pour les communes suburbaines situées le long du NStCM, les réserves en zone à bâtir sont quantitativement suffisantes pour le développement souhaité d'ici 2030, soit une croissance globale d'environ 4000 habitants. La réflexion sur les zones à bâtir est donc plutôt qualitative que quantitative.

Les planifications en cours à coordonner

L'élaboration du SD NStCM devra se coordonner avec les planifications locales en cours ainsi qu'avec les autres schémas directeurs en phase d'élaboration plus ou moins avancée. On citera tout particulièrement le SDAN, déjà élaboré, et le SD Asse-Boiron, en cours de démarrage. Un mandat d'étude à l'échelle régionale sur les sorties autoroutières est également concerné.

1.16 Cadre territorial

Trois secteurs

L'axe du NStCM, qui relie le Jura au lac, comprend différents secteurs caractéristiques dans lesquels les potentiels de développement doivent être approfondis.

La **partie urbaine** du périmètre comprend essentiellement le secteur de développement stratégique Asse / Mondre / Vuarpillère du SDAN¹ dans lequel on compte actuellement un peu plus de 1'000 emplois. Le nombre de postes de travail peut plus que doubler à terme dans ce secteur. En aval, les plans de quartiers du Reposoir et de la Petite Prairie prévoient l'accueil de l'équivalent de 3'000 habitants/emplois à proximité du NStCM.

Les **communes suburbaines** du territoire suisse comptent actuellement environ 8'000 habitants. Les possibilités de développement de l'habitat à proximité des gares principales de la ligne doivent être identifiées dans les différentes localités. Il faut cerner ce potentiel à court et moyen terme et bien circonscrire ce développement en requalifiant selon les cas le développement urbain en rapport avec la valorisation de l'accessibilité avec le NStCM.

Le **secteur touristique** de la partie jurassienne (nature, détente, sports et loisirs) représente un potentiel très important pour la population urbaine de la région et plus largement pour celle de l'agglomération franco-valdo-genevoise et jusque dans la région lausannoise. Pour renforcer l'économie de ce secteur, le PDR touristique du massif jurassien a identifié différents projets structurants qui sont en phase de concrétisation (centre nordique et maison de la nature à la Givrine, par exemple).

Ce potentiel touristique sur la partie suisse peut être notablement renforcé par celui de la station des Rousses qui comprend une importante clientèle en séjour (plus de 900'000 nuitées par an²). Les responsables de la Communauté de communes des Rousses ont financé une étude (1999) visant à prolonger le NStCM de La Cure aux Rousses (2.5 km) qui a démontré qu'il y avait trois options de prolongement possible.

Périmètre d'étude

Le périmètre de travail principal est constitué par les 7 communes³ situées le long de l'axe. La réflexion s'élargira toutefois explicitement au contexte voisin pour certains aspects :

- à la commune de Signy-Avenex pour la valorisation du secteur de développement stratégique du SDAN Asse – Mondre – Vuarpillère, les liaisons de mobilité douce ou en transport public entre Fléchères et l'Asse-Mondre doivent impérativement être prises en compte au vu de l'importante augmentation prévue des emplois de ce secteur;
- aux communes de Grens, Signy-Avenex et Gingins pour la requalification de la route blanche;
- à la commune de Bassins pour la liaison avec le triangle Bassins-Saint-George-Begnins;
- à l'arrière-plan du Pays de Gex et du col de la Faucille;
- au bassin touristique et pendulaire.

¹ Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise 2006

² A titre de comparaison, les nuitées touristiques annuelles de l'ancien district (32 communes) sont d'environ 150'000 (2006).

³ Les six communes de l'axe du NStCM sur le territoire suisse sont Saint-Cergue, Arzier-le-Muids, Genolier, Givrins, Trélex et Nyon, la commune sur le territoire français est Les Rousses, (coeur de la station touristique aux 4 villages).

1.17 Une mobilité non durable

Les transports individuels motorisés constituent le mode de déplacement dominant dans le périmètre. Cette situation a été renforcée durant de nombreuses années par le fait que diverses possibilités de parking dans les gares CFF sont demeurées plus attractives et moins onéreuses que les abonnements NStCM. Pour St Cergue et le Jura, les temps de parcours en train sont de plus fortement pénalisants. L'usage touristique de la ligne est pratiqué mais il peut être considérablement renforcé.

Les situations de développement le long de la ligne sont contrastées. Le développement des villages n'est pas équivalent d'une commune à l'autre. Par ailleurs on peut relever pour ces dernières décennies une certaine propension générale aux extensions urbaines dans des secteurs éloignés de l'axe du NStCM ; ainsi la majeure partie des réserves de zones à bâtir (plus de 50 hectares) n'est pas située à proximité de l'axe du NStCM.

La situation actuelle est donc peu favorable à l'usage des transports publics. Le potentiel de développement du cœur des villages demeure substantiel. Dans la zone urbaine de l'axe, le développement prévu dans la Ville de Nyon ainsi que dans le cadre du SDAN laisse entrevoir l'émergence d'une demande nouvelle de desserte de type urbain le long de cet axe dans les périmètres concernés.

En dehors de Nyon et Les Rousses les cinq autres communes sont regroupées au sein du même établissement scolaire à Genolier. Une bonne proportion des élèves emprunte le NStCM pour les liaisons domicile-école.

1.18 Enjeux et objectifs

Les enjeux majeurs

L'un des enjeux pour la région et pour le développement de l'offre du NStCM consiste à ce que les communes concernées **densifient** autant que faire se peut le développement de l'habitat, le cas échéant de l'emploi, à **proximité des interfaces de transports** (densification du tissu existant, développement de nouveaux quartiers bien situés pour la desserte TP).

Les actions communales de l'ensemble des localités concernées seront déterminantes pour maintenir et **développer l'offre du NStCM** à moyen et long terme. Le cadencement du NStCM pourrait être porté au ¼ d'heure aux heures de pointe. Un autre défi consistera à augmenter l'usage du NStCM pour les transports **domicile-travail** ainsi que pour les déplacements de **loisirs** des populations et des groupes organisés des zones urbaines désireux de se rendre dans les espaces jurassiens. La mobilité liée au **scolaire et parascolaire** doit également être considérée. Ce développement de l'usage du NStCM contribuera à l'abaissement progressif de l'usage des TIM.

Les enjeux économiques seront liés à la **vitalité des localités**, au renforcement de l'**économie touristique**, à la dynamisation de la **filière bois** essentielle dans l'économie des différentes localités et surtout à la concrétisation du secteur de développement stratégique **Asse-Mondre-Vuarpillière** du SDAN dont le développement est fortement lié à l'amélioration de l'offre du NStCM.

Il s'agira également d'envisager le développement d'une urbanisation qui préserve les valeurs de base du **patrimoine bâti, paysager et environnemental**, valeurs essentielles d'un cadre de vie recherché et reconnu comme de qualité, pourtant mis en péril par certains aspects du développement en cours.

La clé de développement effectif de l'offre du NStCM reposera en grande partie sur les options de renforcement du développement urbain le long de cet axe et l'intégration de ces actions dans une démarche régionale.

Objectifs du schéma directeur

Pour réunir les conditions nécessaires au maintien et au développement de l'offre du chemin de fer NStCM en bonne adéquation avec le nouveau plan directeur régional et le plan directeur cantonal, les communes du périmètre se proposent d'établir un schéma directeur intercommunal afin de :

- disposer d'une conception directrice ou d'un référentiel commun pour les concepts d'aménagement (fil rouge identitaire) à l'intérieur du périmètre et des différentes localités et plus particulièrement long de l'axe du NStCM. Il s'agit d'établir une vision partagée du développement du territoire à moyen et long terme ainsi que d'un programme concret de mise en oeuvre;
- cerner des vocations complémentaires aux différentes localités et portions de territoire;
- marquer la solidarité des communes et de la région autour du développement territorial coordonné avec le maintien et le développement de l'offre du NStCM;
- mettre en place un système de déplacement valorisant au maximum l'armature du NStCM avec une volonté de proposer une alternative attractive au TIM, ce qui devrait contenir l'évolution du transit à travers les localités;
- requalifier les axes routiers en traversée de localité notamment pour donner une priorité accrue à la sécurité, à une convivialité privilégiant les piétons et la mobilité douce; il s'agit également de requalifier la route blanche pour améliorer sa sécurité et sa traversée pour favoriser les relations socioéconomiques entre les villages situés de part et d'autre;
- assurer une bonne fluidité et vitesse commerciale des bus dans les aménagements routiers;
- renforcer les accessibilités mobilité douce aux interfaces de transports et d'identifier les opportunités d'implantation de parkings d'échange au niveau des gares principales;
- réunir les conditions d'un bon retour sur investissement ; les infrastructures réalisées combinées avec la valorisation du potentiel de développement doivent permettre de couvrir correctement les charges de la compagnie du NStCM et de dynamiser l'économie touristique de la partie jurassienne.

2 Champs d'investigations et contraintes

2.1 Mesures en vigueur et contraintes

Les principales contraintes sont fournies aux mandataires par les données figurant sur le CD remis. Les projets prendront en compte ces exigences à leur juste niveau. De même les planifications existantes à différentes échelles seront considérées en fonction du caractère contraignant qui leur correspond. De manière générale, on peut distinguer :

- les contraintes relativement impératives d'inventaire et de mise sous protection;
- les contraintes plus indicatives relevant de la planification, dans les limites de la sécurité du droit et de l'acceptabilité de leur modification.

Le plan directeur cantonal est approuvé et constitue une référence solide.

Le nouveau plan directeur régional est en cours d'établissement. Les données correspondantes fournies informent sur les orientations envisagées.

Les planifications directrices locales sont parfois récentes ou en cours d'élaboration. Elles sont à considérer comme l'expression des collectivités locales mais peuvent faire l'objet d'une approche critique et constructive. L'objet de l'étude du SD est précisément de renforcer la cohérence entre les différentes planifications locales, ce qui conduira inévitablement à des adaptations de celles-ci.

Il en va d'autant plus des plans d'affectations en vigueur, sous réserve des constructions et équipements déjà réalisés ou en passe de l'être.

2.2 Urbanisation

Les questions de l'urbanisation se posent en termes différents selon le type de secteur concerné.

Partie urbaine

Les secteurs de la gare de Nyon, du Reposoir et de la Petite Prairie sont en phase de réalisation, ils ne sont que peu concernés par la réflexion du SD du NStCM. Le secteur stratégique Asse – Mondre – Vuarpillière, identifié dans le cadre du SDAN, nécessite d'étudier des variantes d'urbanisation pour une judicieuse cohabitation entre entreprises artisanales, industrielles, équipements intercommunaux (projet de centre de voirie et déchetterie intercommunale sous la STEP) et enseignes à haute valeur ajoutée. Le cadre paysager et les échappées visuelles sont considérés comme un atout pour attirer ces dernières. La cohabitation entre ces fonctions fort différentes doit non seulement prendre en compte les aspects fonctionnels et de nuisance mais également les interactions entre affectations autorisées et le prix des terrains, notamment pour assurer une possibilité d'accueil pour des activités à faible génération de profit. L'analyse prendra en compte la réflexion menée au niveau régional pour évaluer les vocations et capacités d'accueil adéquates de ce secteur.

Il s'agira d'évaluer l'opportunité d'aménagement d'une seule gare, en lieu et place des deux existantes, au milieu de la zone d'activités et de cerner la pertinence du projet de P+R au Bochet. Le secteur comprend par ailleurs un des quatre sites envisagés pour le déplacement du dépôt du NStCM.

Dans le cadre du site élargi, on prendra en compte la présence du site du Paléo ainsi que les affectations et vocations différenciées de part et d'autre de la route Blanche. Il sera nécessaire de rechercher une identité et un aménagement pour l'espace paysager, le réseau de mobilité douce entre la route Blanche, les secteurs de Fléchères nord et sud et l'Asse.

Partie suburbaine

La question de la densification sera centrale, il s'agira de privilégier les centres de villages bien desservis et de déterminer quel type de densité, quelle morphologie, quel environnement,..... ? Une correcte localisation des zones à bâtir et leur connexion aux haltes ferroviaires et aux services constituent la clef de la problématique pour cette partie. Comme l'indiquent déjà les premières réflexions issues des lignes directrices du PACA NStCM, la configuration des localités induit la nécessité d'une approche différenciée et adaptée à chaque situation.

Pour **Arzier**, il s'agira de rechercher une composition urbaine, par exemple en terrasses, en s'appuyant sur le réseau viaire existant (un plan de quartier est déjà étudié dans cet esprit) et de valoriser l'axe piétonnier et de mobilité douce perpendiculaire entre le village, la gare et le bourg du Muids. Le développement du quartier au sud d'Arzier « Fin Delé » implique de repenser la question de l'accessibilité et d'une éventuelle nouvelle halte à créer. Il s'agira d'approcher cette question plus largement en terme d'accessibilité, en relation avec le maintien et/ou la suppression des haltes de Bassins/Le Muids, et de la relation avec la halte de la clinique de Genolier. La Municipalité d'Arzier estime par ailleurs que les planifications de détail en cours, augmentés des nombreuses constructions actuellement en chantier amèneront déjà une augmentation de population de quelque 35%.

Il faudra prendre en compte la possibilité d'établissement d'un **secteur intercommunal d'activités au Muids** qui serait principalement dédié au secteur primaire (notamment filière bois) et évaluer l'impact induit par ce développement potentiel (trafic poids lourds).

Pour les communes de **Genolier**, **Givrins** et **Trélex**, le défi consiste à densifier les quartiers existants à proximité des gares en identifiant des extensions d'urbanisation qui respectent le patrimoine historique des villages existants. Il s'agira de conserver les espaces paysagers de qualité, les vues significatives sur les silhouettes des villages ainsi que les points de vue sur le Léman et les Alpes. Dans le cas particulier de **Genolier**, il sera nécessaire d'étudier des variantes d'urbanisation en fonction de l'accessibilité à la gare et des trois planifications de détail déjà en préparation.

Pour **Saint-Cergue** il est proposé de densifier avec soin avec des éléments architecturaux en référence aux volumétries existantes, en respectant la topographie mouvementée et les éléments paysagers dominants (le village dans la clairière forestière), cette topographie compliquée demande d'interpréter plus subtilement la distance préconisée des 500m.

Il est certain, à l'instar des expériences des centres urbains, que la question de la densification ne sera pas simple à faire admettre aux habitants des villages (cf. expérience récente du quartier de la Forge à Arzier). Il s'agira de confronter les points de vue, d'échanger et de discuter en tenant compte des acquis et des contraintes des communes.

De l'étude de ces potentiels émergera des possibilités d'amélioration des infrastructures et les moyens nécessaires pour y arriver par étapes, permettant à chacun de s'insérer dans un objectif commun. Selon les disponibilités des secteurs proches des gares et de la relative importance des réserves de zones à

bâtir, il s'agira de procéder à la réorganisation partielle des réserves de zones à bâtir et hors zones à bâtir, éventuellement au travers de démarches foncières coordonnées avec la planification.

Le centre relais dans l'esprit des lignes directrices du PDR (2006) consiste à permettre le développement d'une certaine offre de services de proximité (médecin, dentiste, pharmacie, commerces de détail,...) pour éviter que les habitants des communes descendent systématiquement dans les centres urbains pour trouver ce type de services. Il s'agira d'identifier la ou les situation(s) susceptible(s) d'assurer des fonctions de centre relais en renforçant le caractère carrefour du centre du village concerné.

Secteur touristique

Trois grands sites y sont identifiés. Les problématiques générales des emplois frontaliers, du tourisme et du délasserment conditionnent fortement les enjeux. On distinguera notamment le tourisme hivernal de masse du tourisme doux, plutôt estival, et la volonté d'équilibrer ces offres tout en préservant les atouts régionaux d'une trop grande pression humaine. Les remontées mécaniques du massif de la Dôle et le parc naturel régional du Jura illustrent ces deux volets complémentaires.

Le village de **Saint-Cergue** est le centre naturel de la station de loisirs / nature. Il s'agit de renforcer les fonctions et les conditions particulières pour caractériser son identité de cœur de station, de centre secondaire, notamment en encourageant l'hébergement touristique et en réalisant la mise en place d'équipements complémentaires à l'offre touristique, à l'instar du projet de patinoire régionale.

L'éventuel développement du secteur des **Cheseaux**, dans le prolongement du quartier d'habitation situé en amont des voies, sera évalué et mis en relation avec l'ouverture d'une nouvelle halte. Pour la desserte des infrastructures sportives et nature (centre nordique & maison de la nature, camping, etc.) il faut rechercher un concept d'identité et d'intégration paysagère tenant compte des grands espaces jurassiens.

Pour **La Cure**, il est proposé de requalifier les espaces publics du secteur de la gare et douane en faisant de celui-ci une interface attractive sur les espaces de loisir du Jura. On favorisera une connexion de qualité avec le ski-bus desservant les pistes du massif de la Dôle et la station des Rousses ainsi qu'une bonne accessibilité au P+R, combiné avec un parking de covoiturage pour les actifs frontaliers.

Pour l'accessibilité au cœur de la station des **Rousses**, il serait opportun de restructurer le tissu bâti le long de la route principale pour donner au village un vrai caractère de villégiature. Il est suggéré d'accentuer la mise en valeur des potentialités du fort des Rousses. Il est proposé de rehausser l'image touristique de la station en apportant un soin accru aux aménagements des espaces publics et de l'architecture, en prolongement des aménagements récents du centre de la station. Le projet prendra en compte les variantes de prolongement du train depuis La Cure.

Sur le plan des équipements collectifs nécessaires pour les 15 ou 20 prochaines années (infrastructures sportives,...), il s'agira de privilégier une position de ces équipements proche des arrêts du NStCM.

2.3 Mobilité

Transports publics

L'infrastructure de transport historique du NStCM joue un rôle très important. Elle permet actuellement de rabattre des usagers des TP d'un bassin de vie d'environ 8'000 habitants sur la gare de Nyon qui permet des liaisons régionales, nationales et internationales sûres et de très grande qualité. Dans le sens inverse,

cette ligne de chemin de fer permet un accès incomparable à une vaste zone de nature, de détente et de loisirs dans la partie jurassienne franco-suisse. Cet espace est très fréquenté en toute saison par les habitants de la région comme par les habitants de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Pour les actifs pendulaires, cette offre du NStCM est cependant encore considérée comme peu attractive en raison des temps de parcours (origine-destination), des cadences aux heures de pointe et de l'amplitude horaire, qui sont encore insatisfaisants pour convaincre les usagers potentiels de se reporter massivement sur ce type de transport⁴. La prochaine extension de la communauté tarifaire Unireso/Mobilis (annoncée pour 2010) pourrait améliorer quelque peu l'attractivité de cette ligne de transports publics. Du point de vue du réseau TP global et de l'intermodalité, les autres modes de déplacement doivent être considérés comme complémentaires et inciter au rabattement sur les haltes. De tels rabattements existent pour Bassins et Gingins.

L'étude sur les scénarios pour le NStCM (CITEC-EPFL janvier 2008) a exploré plusieurs hypothèses. La réalisation des infrastructures permettant le cadencement au ¼ d'heure est privilégiée. Ce dernier sera progressif au niveau des communes desservies (de Genolier à Saint-Cergue) et de l'amplitude qui devrait dans un premier temps privilégier les heures de pointe du matin et du soir. Il faudra garantir que le temps de parcours jusqu'à Saint-Cergue ne soit pas rallongé. Il faut réunir les conditions permettant à terme de réaliser les infrastructures prévues permettant de passer à un cadencement à 7,5' dans la partie urbaine.

Le prolongement de la ligne de La Cure aux Rousses est compatible avec les infrastructures projetées. Les coûts de réalisation de la nouvelle voie et de la gare d'arrivée ne sont pas encore intégrés. Les conclusions de l'étude Systra de 1999 concernant le tracé seront à réévaluer. L'augmentation de la cadence à la 1/2h pour le transport touristique et les pendulaires de France et de La Cure est nécessaire. Par ailleurs, ce prolongement ne peut être conçu que dans le cadre d'une connexion par bus au réseau ferroviaire voisin (Morez) et de liaisons avec les gares plus éloignées du réseau principal : Genève, Vallorbe et Bellegarde. La CC des Rousses a le projet de mettre cette ligne de bus La Cure-Morez en service à court terme.

Sur la base des conclusions présentées les communes ont accepté d'abandonner le principe des trains rapides nécessitant de nouvelles infrastructures spécifiques et un gain de temps de parcours qui ne s'avère pas significatif. Il faudra toutefois veiller à la souplesse d'adaptation de l'offre permettant ainsi de disposer de trains rapides pour le week-end consacrés aux sports-loisirs.

La desserte en bus existante sur France est très faible, hormis en saison de ski où le ski-bus relie efficacement les Rousses et La Cure aux différents départs de remontées mécaniques et de ski de fond.

Transports individuels motorisés

Le périmètre est traversé par la RC 19a (route blanche) qui dans sa partie supérieure compte environ 3850 véhicules par jour et dans sa partie inférieure à l'approche de la jonction de l'A1 plus de 22'000 véhicules par jour. En dehors des périodes de week-end et jours fériés, les mouvements pendulaires du matin et du soir constituent l'essentiel du trafic quotidien.

L'accidentologie de la route blanche est élevée dans le tronçon de la plaine où la surlargeur de la route est importante et donc les vitesses excessives aux heures de pointe. Par ailleurs la route blanche est

⁴ Cf. Etude sur les indicateurs de qualité de services des transports publics dans le district de Nyon janvier 2007 EPFL, J. Barbey, V. Kaufmann

La route blanche nécessite une requalification depuis le lieu-dit « La main de Gingins » au carrefour de Fléchères nord, en procédant aux diminutions des surlargeurs, en améliorant la sécurité générale (le nombre des accidents est important) et en identifiant les possibilités de traversées de la RC19a pour favoriser les accessibilités mobilités douces entre les villages du pied du jura. Dans le cadre du SDAN (chantier 3), deux liaisons transversales de mobilité douce ont été identifiées.

L'aménagement de la route Suisse (RC1a) de Mies à Founex, projet de 2005, est un exemple des pistes qu'il est souhaité voir développées par rapport au problème de requalification des voiries de transit dans les villages.

Là où la situation se présente, les mesures de modération de trafic et de requalification des espaces publics ne devront pas pénaliser la vitesse commerciale des bus et clairement renforcer la qualité de l'offre TP.

Parkings d'échange : Il s'agira d'identifier les possibilités de réalisation ou de renforcement des parkings d'échange le long de l'axe NStCM et de proposer une politique de stationnement liée en tenant compte de l'origine et de la destination des usagers (tourisme/loisirs, actifs pendulaires pour Nyon, Genève ou Lausanne,...). Différents parkings sont projetés le long de l'axe (Givrine, Bochet, etc.). A l'issue de l'exploration de ce qui pourra être entrepris en matière de report modal, il est certain qu'il faudra formuler des alternatives en termes de stationnement le long de l'axe (pour accéder à la ville-centre, parkings pendulaires, parkings pour les besoins de loisirs, parkings de co-voiturage, etc.) et définir une politique cohérente et convergente entre les différentes offres le long de l'axe.

Mobilité douce et espaces publics

Il serait cohérent que l'aménagement des interfaces soit entrepris sur la base d'un concept « identitaire » partagé le long de l'axe (mobilier urbain, signalétique, parcs à vélos,...) ! Les interfaces des gares doivent être conçues comme l'aboutissement des réseaux piétonniers. Des améliorations sont très certainement nécessaires dans le maillage des cheminements pédestres et cyclables de rabattement sur les haltes

2.4 Paysage, patrimoine et ressources

Paysage, patrimoine bâti et naturel

Les haltes du NStCM peuvent encore être développées comme point de départ de randonnées pédestre et de découverte du patrimoine bâti et naturel (à l'instar du Bois de Chêne, des ruines d'Oujon, du parc jurassien et d'autres lieux remarquables). Les réseaux de mobilité douce seront planifiés en synergie avec une valorisation paysagère de l'espace rural et la promotion du tourisme doux.

La structuration du territoire par l'urbanisation prendra en compte les caractéristiques paysagères des sites et des grandes entités spatiales. Le projet visera à renforcer les qualités du paysage et sa lisibilité.

Planification énergétique

Les nouveaux quartiers qui seront identifiés pourront être l'objet d'une planification énergétique le plus en amont possible en privilégiant notamment la valorisation des ressources locales (ressources forestières).

L'ensoleillement, les caractéristiques climatiques et la rationalité de l'aménagement viseront une bonne efficacité énergétique.

2.5 Développement socioéconomique

Entreprises

L'intérêt du développement de l'offre du NStCM est prépondérant pour le secteur de développement stratégique Asse-Mondre-Vuarpillière. Sa proximité de la jonction autoroutière doit toutefois être lucidement prise en compte dans la définition des affectations comme dans le dimensionnement des zones à bâtir, cela en regard des autres possibilités offertes dans les centres urbains.

Il s'agira également d'apprécier comment certaines entreprises situées le long de l'axe du NStCM, telle la Clinique de Genolier⁵, pourraient tirer profit en termes de valeur d'image.

Le secteur d'activités intercommunal du Muids devra être mieux cerné sur le plan de sa vocation, de la localisation concrète et des potentialités du périmètre.

De manière générale, on prendra en compte la forte dépendance de la région par rapport aux frontaliers. Les effets indirects de l'industrie horlogère sur le transit de ces pendulaires particuliers sur le réseau en constituent une composante importante, notamment pour le secteur des Rousses.

Enfin, les actions possibles par des plans de mobilité d'entreprise font partie des instruments de gestion des déplacements. L'usine Jaeger-Lecoultre vient d'en faire l'expérience de manière concluante à La Vallée.

Tourisme et loisirs

Le développement de l'usage du NStCM pour le transport de loisirs est fondamental, car la partie jurassienne est le jardin de détente-loisir-nature de l'agglomération franco-valdo-genevoise, il permet d'accéder depuis :

La Cure → au domaine de la Dôle

Les Rousses → à la station aux quatre villages

La Givrine → au domaine nordique (y c. centre nordique), à la maison de la nature nouvelle porte d'entrée du parc naturel régional, accueil des groupes et des scolaires, départ de réseaux d'excursion. La Givrine dessert également le ski de piste à La Trélasse avec la présence de l'école suisse de ski.

Saint-Cergue → accès au cœur de la station, restaurants, commerces, hébergement, patinoire, centre du Vallon, office du tourisme,...

Arzier-le-Muids → accès au domaine d'Oujon, au parc naturel régional, au sentier des Toblerones,...

Bassin → piscine couverte de Bassins, zoo de Le Vaud

Genolier → accès au Bois de Chêne, au centre sportif,...

Trélex → accès à la piste Vita

⁵ La Clinique de Genolier emploie près de 170 travailleurs frontaliers et s'apprête à créer 50 emplois supplémentaires.

Un important travail doit être entrepris pour favoriser l'usage du chemin de fer pour ces différentes destinations (création de produits, chaînes de mobilité et d'accueil, par exemple).

Par ailleurs, le prolongement de la ligne du NStCM jusqu'au village des Rousses répondrait à la nécessité d'améliorer l'accessibilité de la station aux quatre villages par les transports en commun pour la clientèle touristique de séjour depuis :

Paris → Genève (liaison TGV améliorée) → Nyon CFF → Les Rousses station aux quatre villages

Aéroport Genève Cointrin → Nyon CFF → Les Rousses station aux quatre villages

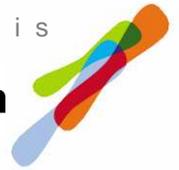
3 Approbation

Programme approuvé sous réserve de modifications par le COPIL PACA NStCM
en séance du 25 septembre 2008

Version finale approuvée pour le collège par

Mme Cornélia Gallay, membre du collège et présidente du COPIL

Nyon, le 2 octobre 2008



COMPLÉMENT DE CAHIER DES CHARGES POUR LE SECOND DEGRÉ

En lieu et place des propositions et illustrations ciblées pour le second degré énoncées dans le Cahier des charges (1.11), les équipes se conformeront aux demandes ci-dessous pour la production à fournir à l'issue des études-test.

Les échelles de référence ainsi que les modalités d'exigence de rendu restent valables.

La présentation en second atelier sera organisée par sujet. Chaque équipe préparera donc un fichier de présentation spécifique pour chacun d'eux.

De manière générale, chaque équipe approfondira les sujets et thèmes particuliers en se basant sur les remarques qui suivent ainsi que sur les échanges menés lors de l'atelier et des tables-rondes du premier degré. Les réflexions menées par les autres groupes dans le cadre du premier degré seront également mises à profit.

Equipe ADR

1. Les Rousses - La Cure

Réflexion sur le potentiel de développement et de mise en valeur du territoire et des deux localités dans une perspective de prolongement du NSCM jusqu'aux Rousses. Considérer la perspective de ce prolongement dans un cadre global d'amélioration de la desserte TC de la Station des Rousses (liaisons Morez-Les Rousses-Le Brassus et Morez-Les Rousses-Saint-Claude) et d'une réflexion sur la gare qui sera de référence à terme, la porte d'entrée de la Station (Morez, Vallorbe, Genève, Nurieux, Dôle, Mouchard ?) Recherche d'une coordination optimale entre urbanisation, transport et environnement.

La commune des Rousses étudie une révision de son plan d'affectation. Le PLU actuel offre des densités importantes dans les zones à bâtir (voir document fourni), ce qui ne se traduit pas dans l'observation des quartiers. Bien qu'inégalement répartie géographiquement, la croissance moyenne de ces dernières années a été d'environ 1% par an alors que la demande est plus importante. Malgré les hausses observées, le prix du foncier reste attractif (env. 150 €/m²). Les orientations du nouveau PLU vont dans le sens d'un recentrage du développement sur le village - où la réserve foncière est suffisante - et d'éviter la dispersion sur les hameaux. Le modèle est plutôt basé sur de petits immeubles, tel que par exemple aux abords du Fort. Dans les autres communes fran-

çaise, les réserves sont bien moindre et concernent surtout des lotissements. L'hébergement touristique se trouve plutôt en surcapacité et des résidences secondaires se convertissent en résidence à l'année.

La proposition d'aménagement doit d'une part montrer le potentiel de développement et de structuration que pourrait amener la nouvelle desserte ferroviaire et d'autre part fournir les bases à une requalification spatiale des ensembles bâtis et du paysage.

Dans la mesure du possible, l'équipe prendra position sur les propositions de principe élaborées par les deux autres équipes et qui lui seront transmises en cours d'étude.

Thèmes à traiter :

- a) Concept urbanistique et territorial global.
- b) Tracé de prolongement de la ligne du NStCM, position de la nouvelle gare aux Rousses (motiver les variantes) dans le cadre d'un concept global d'accès TC aux Rousses et au sein de l'ensemble de la station.
- c) Principes d'urbanisation et d'affectations, en rapport avec la mobilité, la morphologie et la préservation environnementale.
- d) Qualification paysagère, éléments structurants et espaces publics principaux.
- e) Croissance souhaitable en fonction d'une nouvelle desserte TC (gare NStCM aux Rousses et connexions TC sur France) et d'une stratégie d'offre résidentielle pour frontaliers (évaluation de capacité des zones à bâtir envisagée).
- f) Potentiel de développement touristique, loisirs et équipements.
- g) Mise en évidence des éléments déclencheurs et esquisse d'une stratégie opérationnelle en rapport avec les buts proposés.

2. Secteur touristique

Développement des propositions pour l'ensemble du secteur touristique (St Cergue - La Givrine – La Cure – Jouvencelles – La Dôle – Les Rousses) en précisant d'une part les complémentarités possibles entre les différents sites et d'autre part les solutions spatiales et urbanistiques propres à chacun d'eux. Mise en évidence d'une réelle stratégie d'aménagement et de gestion opérationnelle pour tout le secteur, dans le but de valoriser le potentiel touristique et de loisirs, de préserver les qualités environnementales ainsi que de rationaliser les déplacements par un recours accru aux transports publics et modes doux. La requalification des sites détériorés par l'affluence touristique (parkings, infrastructures, etc.) fera partie de la réflexion, sans entrer dans des détails d'aménagement.

A partir de la problématique de ce secteur, il est également attendu des réponses à la mobilité des frontaliers sur l'ensemble du PACA et de son champ d'influence (notamment flux vers la Vallée de Joux à travers Les Rousses et par la route Blanche). Des propositions seront faites pour coordonner urbanisation et transport dans ce domaine particulier, notamment du point de vue de l'offre en logement, du transfert modal et des aménagements routiers.

Les données complémentaires fournies seront prises en considération. Le PPA et le projet d'aménagement de la Givrine sont déjà bien avancés. A St. Cergue, certains terrains non bâtis (zones libres du projet Team+) ne sont pas disponibles (grande parcelle au centre de la station, colonie de vacances de Genève au sud et coteau de

villas vers la gare). La thésaurisation n'est toutefois pas à considérer comme une justification suffisante pour la création de nouvelle zone à bâtir.

Un contact direct avec les communes de St. Cergue et des Rousses est conseillé.

Thèmes à traiter pour le secteur touristique :

- a) Vocation prioritaire de chaque site dans une recherche de complémentarité et d'adéquation avec ses spécificités spatiales et fonctionnelles.
- b) Concept d'urbanisation et de qualification paysagère, éléments structurants.
- c) Offre tourisme et loisirs à créer, renforcer ou regrouper / espaces et milieux à préserver.
- d) Réseaux de mobilité, hiérarchisation intermodale, interfaces, valorisation des gares et connexions bus.
- e) Aménagement des aires d'accueil, de stationnement et de transfert modal.
- f) Stratégie opérationnelle et éléments déclencheurs.

Thème à traiter pour l'ensemble du PACA :

- g) Gestion du trafic pendulaire des transfrontalier : offres coordonnées en mobilité, en stationnement et en potentiel d'habitat, mesures opérationnelles.

3. Asse – Mondre – Vuarpillère

Sur la base des commentaires décrits pour l'équipe Geninasca-Delefortrie, une esquisse d'aménagement sera proposée pour ce secteur en se limitant aux aspects essentiels. Il s'agit d'une traduction spatiale plus précise du concept proposé au premier degré ainsi que d'une prise en compte des nouvelles données et des diverses remarques émises sur ce secteur.

Dans la mesure du possible cette esquisse sera établie assez tôt pour pouvoir en transmettre les traits essentiels à l'équipe Geninasca-Delefortrie en cours d'étude, afin que cette dernière puisse en tirer profit et se positionner sur cette solution.

Thèmes à traiter :

- a) Identité et vocations majeures du secteur.
- b) Cohérence et coordination avec le SDAN.
- c) Secteurs à urbaniser, répartition des affectations,
- d) Mise en valeur des qualités paysagères, topographiques et de vue, éléments structurants.
- e) Localisation et fonction d'une ou de plusieurs haltes NSCM et du parking relais.
- f) Liaisons entre les différentes parties du site, intermodalité.
- g) Appréciation des options de localisation du dépôt de rames NSCM.

1. Asse – Mondre – Vuarpillère

Approfondissement des analyses et propositions en s'appuyant sur les divers résultats du premier degré et des commentaires du programme, dans le but de mieux cerner la vocation souhaitable pour ce site. Réflexion sur l'identité du site, l'emprise et l'affectation des zones à bâtir, leur relation au paysage, à l'espace agricole, aux entités urbanisées et à la multimodalité des accès.

Le point de départ du projet doit être le concept élaboré et déjà longuement débattu dans le cadre du SDAN. Les écarts que la proposition peut proposer par rapport à ce dernier doivent être étayés et la démonstration de la cohérence finale avec le solde du SDAN doit être explicite. Dans tous les cas, les variantes d'urbanisation ne reproduiront pas le principe d'une urbanisation importante concentrée entre les Fléchères et l'Asse (projet "Pôle Nyon" qui a provoqué de vives tensions intercommunales durant plusieurs années). Un développement horizontal qui conduirait à occuper tout l'espace entre la sortie autoroutière et l'Asse est exclu pour le moment (dégagement, vue depuis l'autoroute). Il en est de même pour une urbanisation continue entre la Vuarpillère et Nyon (coteau viticole, continuité paysagère, zone archéologique). Il convient de trouver les bonnes limites du développement de cette zone pour les 20 ans à venir.

La localisation du dépôt NSCM a fait l'objet d'études détaillées prenant en compte une multitude de critères. Ces études sont encore en phase de mise au point et plusieurs sites sont encore en cours d'évaluation. Ces différentes hypothèses sont à considérer comme les seuls sites possibles. Sur la base de la documentation fournie, il est demandé de réserver une certaine souplesse du projet pour intégrer l'une ou l'autre des solutions, tout en mettant en évidence celles qui semblent préférables du point de vue de l'approche globale.

Un document listant les principaux invariants (contrainte impérative) pour ce territoire est fourni en annexe.

- Affectation, vocation : Dans tous les cas, le projet doit permettre l'accueil d'entreprises artisanales et industrielles dans des conditions qui préservent des prix fonciers acceptables. En effet, il n'existe que peu d'emplacements dans la région adaptés à ce type d'affectation. Cela implique notamment une claire limitation des activités autorisées dans certains secteurs pour éviter les effets de spéculation, sachant que cette limitation doit faire sens sur le site et ne pas se limiter à des considérations réglementaires, difficiles à garantir dans la durée, voire dans la pratique. Il ne s'agit bien entendu pas de l'unique vocation de ce site compte tenu que d'une part à l'aval de l'autoroute il y a un paysage extrêmement valorisant en termes d'image de marque pour les entreprises avec une superbe succession de plans : vignoble - silhouette de la ville – lac – Mont Blanc, tout indiqué pour accueillir des entreprises tertiaires ou industrielles souhaitant renforcer leur image de marque. D'autre part, l'identité particulière de ce site, héritée de sa tradition "meunière" ou forgée par le Paléo par exemple (voir réflexion ADR), peut être sollicitée pour définir un profil particulier dans l'offre régionale de zone d'activités. Cette question d'identité est essentielle pour donner du sens au projet, il ne s'agit pas simplement de juxtaposer des secteurs à affectations différentes.
- Plus qu'une zone d'activité : Ce site, JP Dewarrat l'a rappelé, a une histoire, des usages actuels et passés. Il y a le parc chevalin, Paléo, une histoire liée au bois... Plus qu'une simple zone d'activité, le projet doit croiser activités, loisirs, agriculture et nature, introduire des aspects ludiques, créer des coulées vertes qui permettent de traverser (à cheval ? pourquoi pas : le nom romain de Nyon était Colonia Julia Equestris) le site, de relier la Vuarpillère à Nyon par le vallon de l'Asse... Une autre manière de concevoir une zone d'activité !

Par ailleurs, la réflexion sera élargie à l'ensemble du territoire entre l'autoroute et la forêt, notamment du point de vue du paysage, du rapport au site de Fléchères, aux quartiers et aux villages voisins, ainsi que du traitement de la route Blanche et des liaisons transversales entre les différentes entités bâties et espaces de détente ou loisirs. Le traitement de cette partie inférieure de la route Blanche, comprise dans son contexte, doit mieux répondre aux attentes locales en matière de sécurité, tant pour les différentes catégories d'usagers motorisés que pour les deux-roues légers, les piétons, voire les cavaliers. L'effet de coupure de cette route doit être atténué. Il n'est pas attendu des propositions de détail d'aménagement mais des principes avec des exemples illustratifs ou croquis explicatifs.

Dans la mesure du possible, l'équipe prendra position sur les propositions de principe élaborées par les deux autres équipes et qui lui seront transmises en cours d'étude.

Thèmes à traiter :

- h) Identité et vocations majeures du secteur.
- i) Cohérence et coordination avec le SDAN.
- j) Répartition des affectations, gestion spécifique des activités artisanales et secondaires, pertinence de fonctions spécifiques.
- k) Secteurs à urbaniser, affectations, densités, morphologie y compris évaluation des capacités.
- l) Articulations spatiales internes ainsi qu'avec le territoire élargi, éléments structurants.
- m) Mise en valeur des qualités paysagères, topographiques et de vue.
- n) Localisation et fonction d'une ou de plusieurs haltes NSCM et du parking relais (P+R, covoiturage, complémentarité entreprises / manifestations / accès au domaine skiable) en s'appuyant sur une réflexion lucide portant sur les habitudes de la population en matière de déplacements.
- o) Liaisons entre les différentes parties du site, intermodalité.
- p) Appréciation des options de localisation du dépôt de rames NSCM.
- q) Critères volumétriques, architecturaux, d'aménagement des espaces publics : éléments de composition urbaine qui permettront de définir les principes directeurs, voire le cadre légal, du développement.
- r) Concept de mobilité pour tout le secteur en aval de la forêt et principes de traitement de la route Blanche dans sa partie inférieure.

2. Communes suburbaines

Approfondissement du concept d'évolution qualitative des villages dans l'esprit du modèle avancé au premier degré (ensembles de villas de qualité, consolidation des noyaux villageois). Prise de position sur les propositions de localisation des zones de construction de l'équipe T+. Explication du modèle en tant que stratégie d'urbanisation pour les différents villages, y compris St Cergue. Exemples illustratifs plus approfondis de cas différenciés.

La référence quantitative de développement devra se situer entre celle avancée dans le projet de PDRN (+ 39% sur 25 ans) et la variante préconisée par Team + (+ 52 %), tout en retenant le principe d'une croissance plus importante dans les villages du bas telle que proposée par cette équipe. Ce principe est effectivement jugé pertinent par le collège d'experts de par leur meilleure connexion à Nyon (distance, temps et fréquences NSCM à court terme).

Les modèles de développement respecteront par ailleurs la densité minimale de 0,4 requise lors de la planification par le plan directeur cantonale. Ils limiteront les besoins d'extension de l'urbanisation sur les espaces non bâtis et privilégieront une densification des villages "vers l'intérieur", notamment à proximité des gares et des services.

La réflexion sur la qualité doit porter aussi bien sur les espaces déjà existants que sur les développements et doit porter aussi bien sur les noyaux villageois que sur les quartiers de villas.

Les données complémentaires fournies pour St Cergue seront prises en considération. On prendra en considération la particularité d'une topographie vallonnée et de la présence de forêt dans le périmètre de 500m autour de la gare. Certains terrains non bâtis (zones libres du projet Team+) ne sont pas disponibles (grande parcelle au centre de la station, colonie de vacances de Genève au sud et coteau de villas vers la gare). La thésaurisation n'est toutefois pas à considérer comme une justification suffisante pour la création de nouvelle zone à bâtir, notamment dans une perspective de besoins à 25 ans.

Thèmes à traiter :

- a) Identification des conditions générales de la qualité, pour les centres villageois et quartiers existants (faire évoluer les ensembles de villas aujourd'hui trop stériles et imperméables, maintenir de la vie au coeur des villages) ainsi que pour de futurs développements.
- b) Typologies, densités (min. CUS 0,4), marges de mixité, affectations. Illustrations par croquis ou exemples de référence.
- c) Localisation des secteurs propices pour l'extension des localités, mise en évidence des zones à bâtir inappropriées.
- d) Mesures coordonnées de qualification du cadre de vie, de qualification des espaces publics et de réseaux de mobilité douce.
- e) Principes de valorisation paysagère.
- f) Evaluation quantitative globale et par commune des capacités d'accueil et des surfaces de zone à bâtir.
- g) Potentiels de transfert modal et coordination avec le renforcement de l'offre du NStCM. Evaluation de la pertinence et fonction des haltes, notamment pour celles de Bassins et de la Clinique en rapport avec leur accessibilité MD depuis les quartiers et le réseau routier.
- h) Compatibilité avec un urbanisme durable, notamment en termes d'utilisation mesurée du sol, d'exploitation mesurée des ressources et énergies ainsi que de limitation des nuisances.
- i) Complémentarités entre localités, opportunités et perspectives pour une coordination intercommunale.
- j) Stratégie opérationnelle.

3. Les Rousses - La Cure

Sur la base des commentaires décrits pour l'équipe ADR, une esquisse d'aménagement sera proposée pour ce secteur en se limitant aux aspects essentiels. L'équipe mettra ses propositions en relation avec la vocation et le développement qu'il aura retenus pour St Cergue, selon le principe de la complémentarité.

Dans la mesure du possible cette esquisse sera établie assez tôt pour pouvoir en transmettre les traits essentiels à l'équipe ADR en cours d'étude, afin que cette dernière puisse en tirer profit et se positionner sur cette solution.

Thèmes à traiter :

- a) Tracé de prolongement de la ligne du NStCM, position de la nouvelle gare aux Rousses (éventuelles variantes).
- b) Principes d'urbanisation et d'affectations, en rapport avec la mobilité, la morphologie et la préservation environnementale.
- c) Qualification paysagère, éléments structurants principaux.
- d) Croissance souhaitable en fonction d'une nouvelle desserte TC (gare NStCM aux Rousses et connexions TC sur France) et d'une stratégie d'offre résidentielle pour frontaliers (évaluation de capacité des zones à bâtir envisagée).

Equipe TEAM+

1. Concept TIM dans une approche intermodale

Principes d'organisation et d'adaptation du réseau routier sur l'ensemble du PACA : hiérarchie et fonctionnalités des axes routiers, cohérence par rapport à l'offre TC future, problématique contournement / modération dans les villages, stratégie de rabattement TIM sur le chemin de fer NStCM+CFF, parkings relais et interfaces (types, ordre de grandeur de capacité, complémentarités). Prise en compte des différents types de trafic : pendulaire, frontalier, tourisme/loisir, local, professionnel (longs bois !), agricole, etc. Mise en évidence des points critiques et principes d'action (nuisances, sécurité, conflits longitudinaux et en traversée, etc.)

L'objectif particulier de diminution de la dangerosité de toute la route Blanche est mis en exergue par toutes les communes. Outre l'importance du trafic aux heures de pointe, cette route a la particularité d'être utilisée par des usagers aux comportements très différents : frontaliers et autres pendulaires, touristes et citadins à la recherche de détente, cyclistes sportifs ou de randonnée, motards en mal de sensations, etc. Existe-t-il des solutions à ce problème, si oui de quelle nature ?

Il est également attendu des réponses à la mobilité des frontaliers sur l'ensemble du PACA et de son champ d'influence (notamment flux vers la Vallée de Joux à travers Les Rousses et par la route Blanche). Des propositions seront faites pour coordonner urbanisation et transport dans ce domaine particulier, notamment du point de vue de l'offre en logement, du transfert modal et des aménagements routiers.

L'élaboration du concept se fera pour le réseau principal et ne concerne pas la distribution fine dans les quartiers et villages, hormis pour les éléments stratégiques (interfaces, points critiques...) Il s'appuiera sur les diverses réflexions territoriales menées dans le premier degré et les commentaires du collègue d'expert y relatives.

Thèmes à traiter :

- a) Structure générale, hiérarchie et fonctionnalité du réseau principal.
- b) Problématique des traversées de villages : nuisances, sécurité, valeur d'usage et qualité spatiale de l'espace public.
- c) Problématique spécifique de la route Blanche (voir remarques pour Asse-Mondre-Vuarpillère, équipe GD).

- d) Accès amélioré au chemin de fer (intermodalité, stratégie P+R).
- e) Aires principales de stationnement pour pendulaires (interface, covoiturage) et loisirs (sport hivernal, équipements), localisations et complémentarités.
- f) Incidence de la valorisation des mobilités douces sur les tracés et en traversée.
- g) Stratégie opérationnelle et mesures de coordination intercommunale

2. Implantation des activités artisanales et industrielles

Réflexion sur une juste répartition des différents types d'activités artisanales et industrielles, par analogie aux propositions élaborées dans le premier degré pour l'habitat et les fonctions touristiques et de loisir. L'étude tiendra compte des propositions avancées par les différents groupes sur ce sujet dans le premier degré. Elle abordera la complémentarité à rechercher entre les différents sites, notamment en fonction du rôle dévolu à celui de l'Asse-Mondre-Vuarpillère.

La cohabitation entre activités artisanales et habitat devient de plus en plus problématique dans les villages, en particulier pour les activités générant des nuisances (horaire, trafic, bruit, odeurs) ou nécessitant des surfaces plus importantes que les bâtiments villageois. On l'observe déjà pour les activités agricoles, les ateliers mécaniques, transporteurs, etc. Si la mixité reste un objectif à préserver à long terme, un certain réalisme conduit à rechercher des sites ad hoc pour ces activités nécessaires à la vie sociale (places de travail et d'apprentissage) et économique (prestations, revenus) de la région. Une part significative de ces activités n'a par ailleurs plus accès aux terrains disponibles dont les prix sont poussés à la hausse par la concurrence d'autres fonctions ou branches économiques plus lucratives. Par ailleurs, il n'est pas souhaitable que l'offre en zone artisanale soit gérée au cas par cas dans chaque commune.

La thématique de la filière-bois sera traitée à titre particulier, sur la base de la note respective fournie en annexe. Elle sera explicitée dans son contenu, son fonctionnement et ses effets sur la mobilité en fonction du ou des lieux d'implantation proposés.

Thèmes à traiter :

- h) Types d'activités à favoriser dans les villages en mixité avec l'habitat et/ou dans des secteurs spécifiques
- i) Opportunité d'une ou plusieurs zones artisanales dans les villages et dans le secteur touristique. Cas échéant, localisation, accessibilité, vocation et critères d'aménagement de ces secteurs. Si nécessaire, conditions de réalisation.
- j) Evaluation spécifique du secteur Le Muids et sur la pertinence des haltes NSCM voisines (nombre et localisation du point de vue des tous les usages potentiels)
- k) Evaluation quantitative de l'offre prévue pour les activités (m², emplois) et effets sur la mobilité
- l) Stratégie opérationnelle et mesures de coordination intercommunale

3. Les Rousses - La Cure

Sur la base des commentaires décrits pour l'équipe ADR, une esquisse d'aménagement sera proposée pour ce secteur en se limitant aux aspects essentiels. L'équipe mènera sa réflexion en prolongement explicite des propo-

sitions faites pour le secteur touristique durant le premier degré, notamment du point de vue de l'identité et de la vocation particulières à chaque site.

Dans la mesure du possible cette esquisse sera établie assez tôt pour pouvoir en transmettre les traits essentiels à l'équipe ADR en cours d'étude, afin que cette dernière puisse en tirer profit et se positionner sur cette solution.

Thèmes à traiter :

- a) Tracé de prolongement de la ligne du NStCM, position de la nouvelle gare aux Rousses (éventuelles variantes).
- b) Principes d'urbanisation et d'affectations, en rapport avec la mobilité, la morphologie et la préservation environnementale.
- c) Qualification paysagère, éléments structurants principaux.
- d) Croissance souhaitable en fonction d'une nouvelle desserte TC (gare NStCM aux Rousses et connexions TC sur France) et d'une stratégie d'offre résidentielle pour frontaliers (évaluation de capacité des zones à bâtir envisagée).

4. Asse – Mondre – Vuarpillère

Sur la base des commentaires décrits pour l'équipe Geninascas-Delefortrie, une esquisse d'aménagement sera proposée pour ce secteur en se limitant aux aspects essentiels.

Dans la mesure du possible cette esquisse sera établie assez tôt pour pouvoir en transmettre les traits essentiels à l'équipe Geninascas-Delefortrie en cours d'étude, afin que cette dernière puisse en tirer profit et se positionner sur cette solution.

Thèmes à traiter :

- a) Identité et vocations majeures du secteur.
- b) Cohérence et coordination avec le SDAN.
- c) Secteurs à urbaniser, répartition des affectations,
- d) Mise en valeur des qualités paysagères, topographiques et de vue, éléments structurants.
- e) Localisation et fonction d'une ou de plusieurs haltes NSCM et du parking relais.
- f) Liaisons entre les différentes parties du site, intermodalité.
- g) Appréciation des options de localisation du dépôt de rames NSCM.

Pour le collège d'experts, Xavier Fischer
27 janvier 2009

PACA

Nyon-St Cergue
Morez



Projet d'agglo franco-valdo-genevois

Compte-rendu

PACA Nyon-St Cergue- Morez : Etude test à 2 degrés 1^{ères} tables rondes

→ jeudi 18 décembre 2008

SOMMAIRE

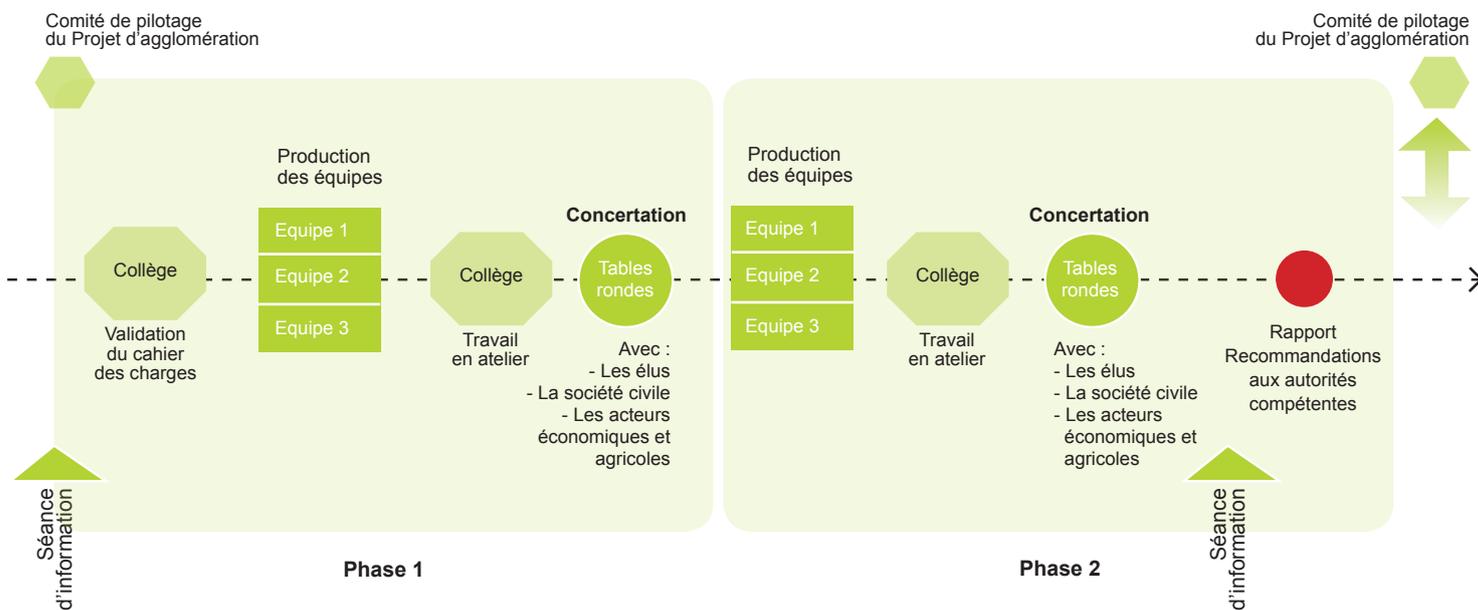
Le PACA Nyon-St Cergue-Morez (NStCM) : pour un Projet d'agglomération franco-valdo-genevois concerté	3
Quelles orientations et quels enjeux pour le PACA NStCM ?	4
Trois projets avec des approches différentes	6
Des tables rondes riches en propositions	11
Conclusion et suite des travaux	14

Le PACA Nyon-St Cergue-Morez (NStCM) : pour un Projet d'agglomération franco-valdo-genevois concerté

Depuis quatre années déjà, acteurs suisses et français travaillent ensemble, de manière structurée et organisée, pour réfléchir, élaborer et mettre en œuvre un projet durable pour l'agglomération franco-valdo-genevoise. Il s'agit d'un travail de longue haleine qui permet de prendre en compte la diversité du territoire concerné et s'appuyer sur une véritable démarche participative. Le temps de la mise en œuvre est arrivé et il est apparu nécessaire d'aborder des échelles plus rapprochées. C'est pour cela que les Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (les PACA) ont été mis en place afin d'associer élus et acteurs locaux et de préciser les questions relevant de l'aménagement du

territoire (formes urbaines, mixité, espaces publics, patrimoine, paysage, mobilité, infrastructures...). Un collège conduit chaque PACA, il est composé des élus concernés, des techniciens de l'administration et d'experts externes. Ce collège a pour objectif de piloter et conduire les études nécessaires, au travers de mandats d'études parallèles, nommés études test à deux degrés, qui mobilise trois équipes distinctes.

Les études test sur les PACA se déroulent en deux phases selon le schéma suivant :



Les principes des tables rondes

Les trois bureaux d'études présentent leurs propositions aux membres du collège, lors de la journée d'atelier, où les points faisant consensus, ceux qui doivent être écartés ou retravaillés et ceux faisant débat sont identifiés.

Les travaux des trois équipes sont exposés aux tables rondes qui se déroulent à la suite des ateliers. Un travail par petits groupes (maximum 10 par tables), est mis en place à partir de la production des bureaux d'études et des questionnements issus des réflexions

de l'atelier. Les débats et les questions traitées lors des tables rondes alimentent la rédaction d'un rapport qui est soumis à validation du collège. Ce rapport intermédiaire réoriente les travaux des équipes pour la phase 2.

L'atelier de la deuxième phase et la seconde table ronde constituent les bases des recommandations qui serviront pour le développement futur du secteur.

Les tables rondes du 18 décembre 2008 à Genolier

Les invités des tables rondes :

- Les exécutifs et les représentants des Conseils communaux des communes de Nyon, Trélex, Givrins, Genolier, Arzier et Saint-Cergue ;
- Les élus de la Communauté de communes des Rousses ;
- Des représentants des municipalités des communes de Grens, Bassins, Gingins et de la mairie de Divonne ;
- Les représentants de la société civile, Vision la Côte, les locales, Pro natura, ATE, Prometerre, Forum pour le développement du district de Nyon ;
- Les représentants de l'administration cantonale, du parc jurassien vaudois.

Les rôles des participants, à l'occasion de cette rencontre, sont multiples. Il s'agit notamment :

- De faire remonter les préoccupations locales vers le collège du PACA ;
- De discuter de solutions concrètes d'aménagement afin de tendre vers une vision commune pour le futur.

Quelles orientations et quels enjeux pour le PACA NStCM ?

Le PACA NStCM occupe un périmètre élargi qui va de la ville de Nyon à la station des Rousses en France. Le périmètre d'intervention est composé des communes de Nyon, Trélex, Givrins, Genolier, Arzier, Saint-Cergue et de la Communauté de communes des Rousses, il représente un « couloir » de 25 km, le long du chemin de fer du Nyon-St Cergue-Morez.

Enjeux d'urbanisation

Les grands enjeux de l'agglomération visent à l'horizon de 2030 à créer une agglomération compacte, multipolaire et verte. Ces trois termes chapeautent toute une série de mesures destinées à accueillir un fort développement (+ 200'000 habitants, + 100'000 emplois), en garantissant un étalement minimum, un fort report modal et en évitant le gaspillage d'espace. Le Projet d'agglomération propose surtout une nouvelle culture transfrontalière de la planification, une solidarité entre des territoires disparates, mais totalement liés dans leur fonctionnement, une nouvelle manière de penser qui dépasse la dépendance par rapport à une ville

centre pour imaginer des solutions concertées, équilibrées, multipolaires.

Pour le périmètre du Nyon-St Cergue-Morez, cette tendance se traduit par la volonté de réfléchir, de manière transfrontalière, pour proposer un dessin territorial cohérent dans son ensemble. Profitant d'un développement de la cadence du chemin de fer (dans un premier temps au ¼ h jusqu'à Genolier, mesure du projet d'agglomération) une densification de l'habitat, de l'emploi à proximité des haltes du chemin de fer doit être planifiée pour maîtriser les effets de la mobilité et valoriser autant que préserver un cadre de vie de qualité.

Enjeux de mobilité

Un autre défi consistera à augmenter l'usage du NStCM pour les transports domicile-travail ainsi que pour les déplacements de loisirs des populations et des groupes des zones urbaines, désireux de se rendre dans les espaces jurassiens. Ceci demande de réorganiser les gares, leurs accès et les connexions avec les parcours de loisirs.

Enjeux économiques

Ils seront liés à la vitalité des localités, au renforcement de l'économie touristique, à la dynamisation de la filière bois et surtout à la concrétisation du secteur de

développement stratégique Asse-Mondre-Vuarpillière du Schéma de l'agglomération nyonnaise dont le développement est fortement lié à l'amélioration de l'offre du NStCM.



La région vue du ciel

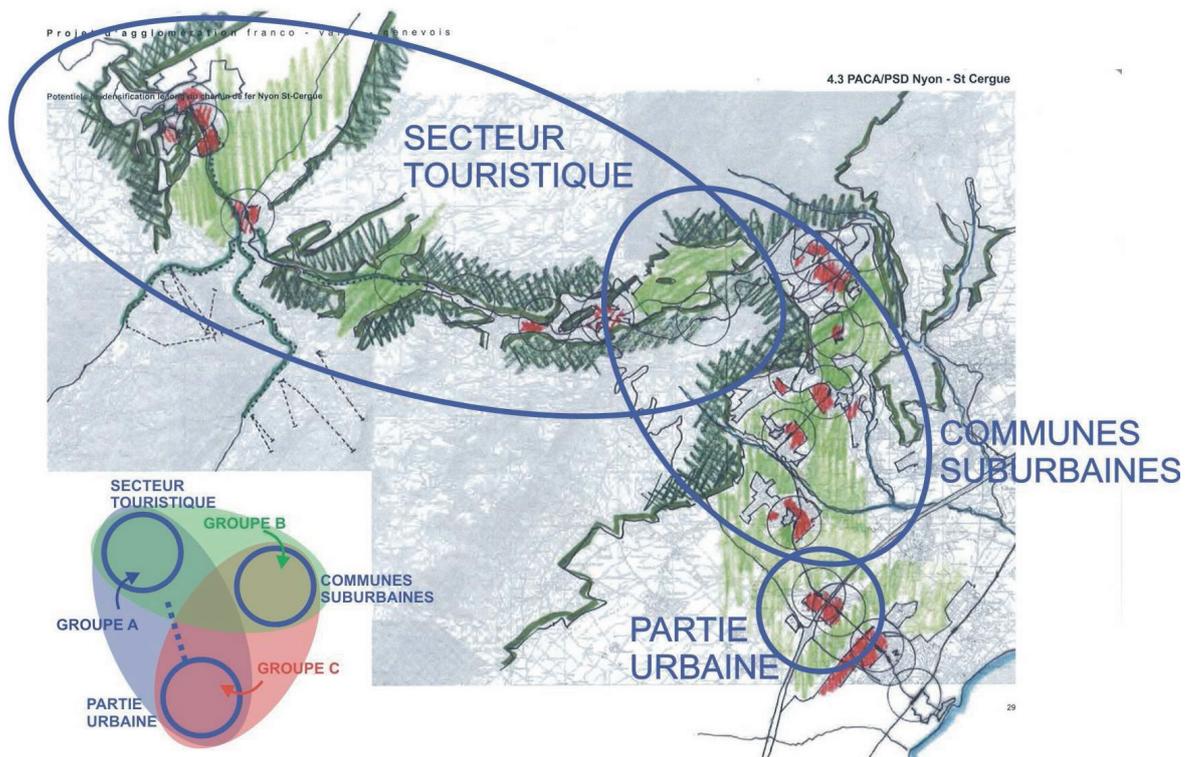


Asse-Mondre-Vuarpillière

Trois projets avec des approches différentes

ADR architectes, Genève | CITEC, Genève | Itinera, Lausanne ;
Team+, Lausanne ;
Geninascadelefortrie SA, Neuchâtel | Transitec, Lausanne | Biol conseil, Neuchâtel.

Chaque équipe après une réflexion globale devait se concentrer sur deux domaines, puisque le territoire du Nyon-St Cergue, très vaste, peut se découper entre partie urbaine, suburbaine et touristique.



→ Le projet de l'équipe ADR

Une analyse sensible dégage les grandes caractéristiques spatiales du territoire : orientation marquée par la pente (mise en scène notamment à travers les fenêtres du NStCM), parallélisme des séquences rive / co-teau / crête / plis, forte césure de la crête. Cette lecture est approfondie par un riche étayage historique abordant la centuriation romaine, l'évolution des voies de communication et d'échanges de biens, l'exploitation des ressources et les stratégies d'implantations (villes, villages, abbaye, pré-industries), jusqu'aux changements économiques et culturels apportés par le train. Le Jura, mis en évidence comme « autre horizon de la

Suisse » est replacé dans un contexte plus large, aux niveaux des échanges régionaux et internationaux. De ce précieux matériel est tirée une foule de propositions fortement ancrées dans la logique des lieux, telles que relookage des gares, chemins pédestres dans les co-teaux ou filière bois proposée à l'Asse en rapport avec les cours d'eau.

Asse-Mondre-Vuarpillière

L'analyse met fortement en évidence les relations spatiales et historiques avec la rivière de l'Asse, l'identité du quartier en relation avec son affectation, le rayonnement du Paléo Festival, la césure autoroutière et la relation avec le train.

Sur la base de questions et enjeux identifiés, les propositions se résument ainsi :

- Au vu de la coupure de l'autoroute, orienter principalement le développement au sud de celle-ci, avec pour corollaire de limiter la zone à bâtir en amont et stopper le développement du site Signy-Fléchères (développement sur les gares et villages, non sur le réseau routier indépendant). La structure urbanisée s'organise ainsi verticalement, affirmant son rattachement à la ville de Nyon tout en ménageant une césure non bâtie avec la RDU et en préservant des coulées vertes le long des cours d'eau ;
- Renforcer la valeur paysagère et l'espace de l'Asse en lien avec la création d'une ballade lac / pied du Jura, celle-ci faisant également office de liaison mobilité douce urbaine ;
- Ancrer l'identité du site dans son histoire «meunière» et le rayonnement culturel du Paléo en favorisant les activités de la filière bois et les arts de la scène ;
- Lier un éventuel P+R (usage week-end) à la mutualisation des parkings des entreprises du site, la pertinence de celui-ci étant toutefois fortement mise en cause (faible motivation des automobilistes au transfert modal sur un site à côté de l'autoroute, avec de grands parkings dans les stations du Jura) ;
- Localiser le dépôt du NStCM hors de proximité d'une gare (gaspillage de facilités d'accessibilité) ;
- Donner une entité claire au site du Paléo Festival au Nord du site.

Secteur touristique

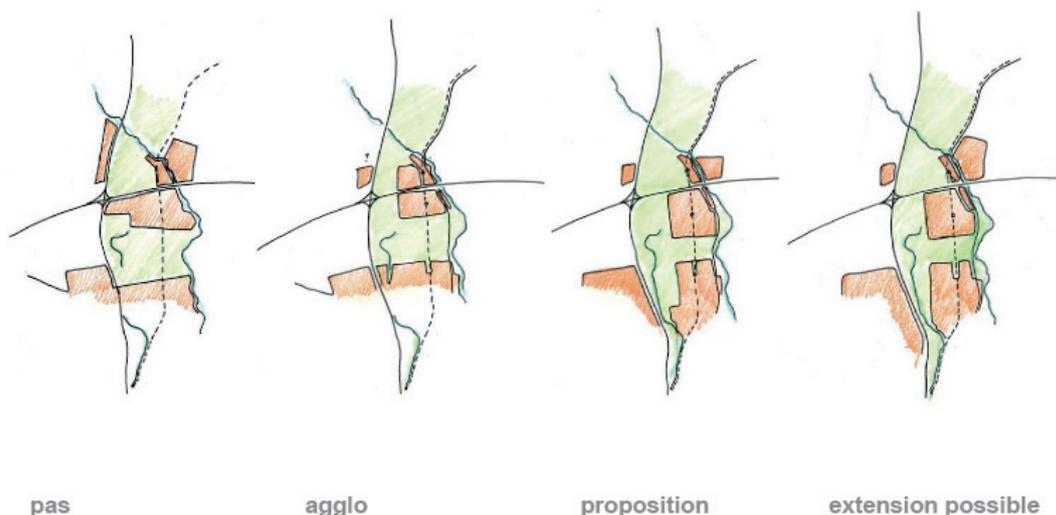
La présentation du secteur touristique est structurée selon le même découpage que la partie urbaine, à savoir selon une liste de questions et d'enjeux qui amènent à des propositions. Cette démarche a été reprise pour chaque entité du secteur touristique.

A **Saint-Cergue**, les questions portent sur la densification du centre en adéquation avec l'architecture existante, la topographie complexe et le paysage ainsi que sur la limite d'urbanisation à l'est avec la mise en valeur de la combe de Tancouex. L'esquisse d'aménagement traduit les intentions suivantes :

- L'amélioration des potentiels de développement autour de la gare, valorisée comme porte d'entrée dans le Parc naturel régional du Jura par une ouverture paysagère en amont, entre les massifs forestiers ;
- Un effort particulier de requalification de l'axe centre du village-gare-vallon de Tancouex, renforçant l'identité de cœur de station et organisant des espaces libres offrant des échappées dans un paysage mouvementé ;
- L'intégration à cette stratégie d'équipements complémentaires à l'offre touristique.

Aux **Chesaux**, la densification de l'habitat existant n'est pas jugée pertinente. Les propositions, très sommaires, portent sur la requalification de la route du Télé-

ASSE / MONDRE / VUARPILLERE



siège en lien avec les promenades et un renforcement modéré d'activités à proximité de la nouvelle halte.

La Givrine se limite à recevoir quelques questionnements. Est soulevé celui de l'accueil et de la pertinence de ce site comme interface plutôt qu'un regroupement à la Cure ou aux Rousses. L'idée d'une liaison ferroviaire et routière avec la Dôle est lancée comme alternative. Enfin quelques inquiétudes sont formulées sur le respect du site et de la topographie dans le cadre de la mise en œuvre du Plan partiel d'acceptation (PPA). Aucune proposition n'est formulée.

A **La Cure**, les questions de l'aménagement d'un P+R, de l'organisation du covoiturage, de l'avenir du secteur de la douane, de la requalification des espaces publics (secteur gare et douane) et de l'amélioration des connexions avec les skis-bus en direction des Rousses et de la Dôle ont alimenté les études. Les principaux enjeux concernent l'atténuation de l'effet de coupure de la douane (Schengen), ainsi que la prise en compte de la future extension de la ligne NStCM jusqu'aux Rousses. Dans ce cas le P+R devrait idéalement y être déplacé à terme.

L'esquisse d'aménagement traduit une volonté de renforcer la fonction centrale de la gare par une qualification des espaces publics attenants et par un développement de la localité à l'est de celle-ci. La forme urbaine s'inscrit avec subtilité dans le site et en épouse les accents soulignés par la topographie et les structures boisées linéaires. L'organisation spatiale se greffe par ailleurs sur le réseau de promenade en direction du parc du Jura

Aux **Rousses**, les questions concernent la restructuration du tissu bâti autour de la route principale, le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire proposée à l'est de celle-ci ainsi que la mise en valeur du Fort. Les principaux enjeux présentés sont la valorisation des espaces publics et de l'architecture ainsi que le développement de la station autour de la nouvelle gare. Le concept proposé avance les principes suivants :

- Un développement par langues qui s'étendent perpendiculairement à la route principale, du pied de la colline en direction de la plaine, et ménagent des couloirs verts de part et d'autre du village ancien ;
- Une nouvelle structure viaire et spatiale à organiser en fonction de l'emplacement de la future gare, esquissée dans le grand vide subsistant au sud du centre villageois ;
- La perpétuation de la tradition des grands bâtiments posés dans le paysage (anciennes fermes, colonies, chalets résidentiels, centres de montagne) pour répondre aux nouvelles fonctions de l'espace rural, soit la préservation des grands espaces ouverts contre la colonisation par de petites constructions.

Les coteaux du pied du Jura sont enfin mis en évidence comme un formidable potentiel pour l'éclosion d'une économie du temps libre, tirant parti de ses richesses naturelles et paysagères comme de ses multiples traces historiques. La qualité de ces espaces est particulièrement mise en évidence par les éclairages historiques et par diverses références de mise en valeur dans les domaines énergétique, agricole, écologique et culturel.

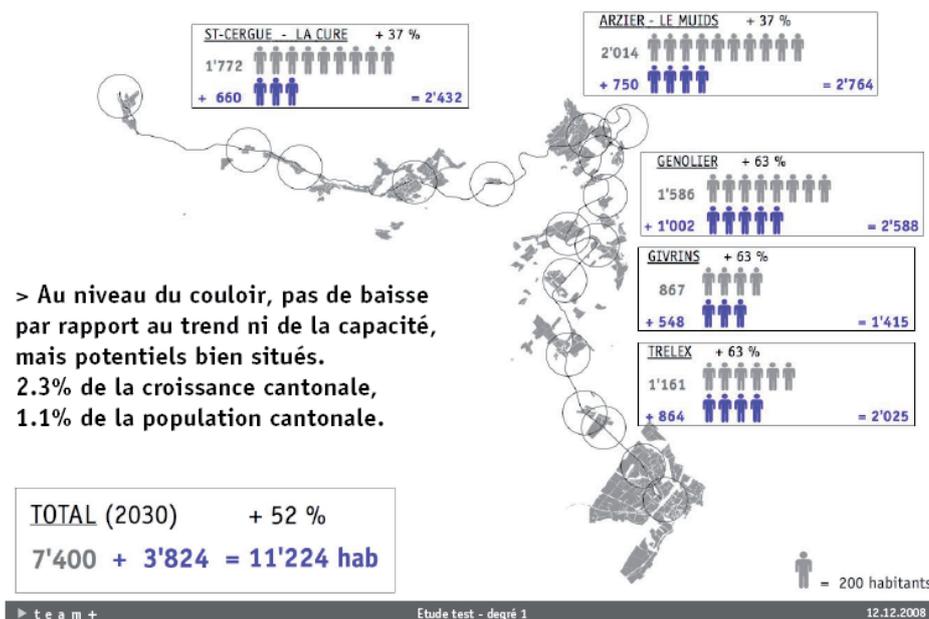
→ Le projet de l'équipe Team+

Le périmètre global est abordé sous l'angle de la cohérence territoriale à travers les thématiques du paysage, des villages, du train et du tourisme. Alors que sa préservation est déterminante pour la qualité territoriale, tant à court qu'à long terme, des exemples de perte de cohérence illustrent la menace qui pèse sur la région. En effet, des divergences de logiques ont progressivement bouleversé certaines typologies depuis les années '60, en particulier les quartiers de villas iso-

lés et protéiformes ou l'omniprésence de l'automobile et ses ouvrages sans lien avec le site. Le propos est fort brillamment illustré par des vues anciennes et des photos contemporaines.

Cette première lecture critique est complétée par une série de croquis révélant les typologies spatiales de ce vaste périmètre, sous l'angle de la morphologie, des réseaux naturels, de la mobilité et de l'urbanisation.

3 URBANISATION 1 Scénarios de croissance : SCENARIO 3'800



> Au niveau du couloir, pas de baisse par rapport au trend ni de la capacité, mais potentiels bien situés.
2.3% de la croissance cantonale,
1.1% de la population cantonale.

Villages suburbains

L'urbanisation est la partie de l'étude qui a été traitée le plus en profondeur. Après une simulation de 7 scénarios de croissance qui prévoient des augmentations de 22% à 138% de la population pour 2030, la démonstration est menée sur leurs conséquences en matière de mobilité, aussi bien en terme de parts modales que de prestations kilométriques. La variante préconisée comprend une augmentation de 3'800 habitant, accueillis sur des terrains regroupés à proximité des gares et prioritairement implantés dans les trois villages du bas. Par une réelle stratégie d'hyperconnexion au train, cette option permet d'orienter au maximum le développement au profit des TP. Force est toutefois de constater que l'accroissement du trafic routier reste très important puisque le train n'accapare que 20 à 25% des mouvements dans les simulations présentées. La démarche est également présentée comme en bonne adéquation au marché (anticipation sur de nouveaux habitants et de nouveaux besoins). Cette réorientation de l'offre est basée sur la proximité de services (train, biens, lien social), adaptée au vieillissement de la population et à la prise en compte de valeurs environnementales et de qualité de vie.

A partir du scénario retenu, sont proposés pour chaque commune des propositions d'implantation pour les nouveaux quartiers. Celles-ci impliquent des adaptations plus ou moins importantes des plans d'affectation existants avec, dans chaque cas, des surfaces

à déclasser et, généralement, de nouvelles zones à bâtir. Ces propositions traduisent la stratégie de densification autour des gares mais prennent également en compte les grandes caractéristiques spatiales et de vues propres à chaque site. Des illustrations d'implantation des structures bâties et des exemples architecturaux de références viennent compléter le propos.

Pour **Trélex**, trois nouveaux ensembles sont proposés autour de la gare et deux sites sont à déclasser sur le haut du village. A **Givrins**, la structure villageoise en peigne est prolongée en aval et à l'est de la gare. Un seul terrain est retenu à Genolier en aval de la voie ferrée, en sus des projets en cours. Diverses petites zones excentrées sont proposées pour un déclassement. Du fait de l'importance des surfaces en zone à bâtir et du développement relativement plus limité qui y est préconisé, **Arzier** comporte un grand nombre de terrains mis en évidence comme inadaptés à la construction et à déclasser. A l'instar de l'équipe ADR, ce sont les zones à bâtir du Pré (combe de Tancouex) qui sont remises en cause.

En ce qui concerne les **emplois et activités**, la perspective se trouve dans les services et équipements de proximité, ainsi que des activités des nouveaux habitants (prof. libérales). Le site du Muids est confirmé comme pertinent pour la filière bois.

Secteur touristique

La problématique touristique est abordée par la complémentarité entre Saint-Cergue et La Givrine. La vocation de chacune est puisée dans sa tradition d'accueil et de services ainsi que dans les caractéristiques spatiales et fonctionnelles actuelles.

Saint-Cergue est ainsi plutôt associé au « stationnisme » et au monde des loisirs plus calmes : centre-relais, maison de la nature, hébergement, restaurants, patinoire, bains, repos, etc.

La Givrine est clairement vouée à « l'excursionnisme » et aux activités de mise en forme : centre nordique, buvettes, évasion, ski nordique, pistes de fond, thalassothérapie, etc. L'aménagement envisagé par le PPA récent est remis en question pour valoriser la transversalité et la topographie du site. Quelques images en clin d'œil ouvrent des pistes pour une traduction spatiale de qualité mettant en scène le paysage, en accord avec la fonction d'accueil et de point de départ du lieu.

→ Le projet de l'équipe Geninasca-Delefortrie

En préambule et pour étayer la prise de position de fond, le périmètre global du PACA est resitué dans son contexte international, dans celui de la métropole lémanique puis avec un point de vue plus régional à partir de l'agglomération de Nyon-Gland. La pertinence de la croissance est alors questionnée à partir de ces prises de recul. Elle est mise en regard de la qualité territoriale et du cadre de vie, aujourd'hui encore préservées. Par des illustrations bien choisies et commentées, les caractéristiques des différentes composantes régionales sont mises en évidence et servent d'appui au propos : Est-il justifié d'avoir comme objectif un développement soutenu dans les villages desservis par le NStCM alors que la part modale de celui-ci reste très faible ? Comment gérer la croissance sur le plan qualitatif ?

Villages suburbains

Après ces constats généraux, l'hypothèse avancée est que pour préserver la qualité et l'identité de la région, la croissance des villages de la ligne du NStCM ne doit pas être supérieure à celle des villages environnants non desservi par le train. La priorité est à donner à la qualité du cadre de vie en se limitant à la déclinaison des deux typologies désormais traditionnellement en présence : vieux village et quartier de villas.

Trois scénarios de développement chiffrés sont ensuite exposés, avec une illustration plus précise, mais toutefois peu explicite du point de vue des objectifs qualitatifs, pour le cas de Trélex :

- Le premier, avec une croissance démographique de l'ordre de 38% à 2030, avec comme conséquence une dénaturation du paysage, une perte d'identité des villages et un renforcement obligé des infrastructures communales existantes ;

- Les deux autres, d'une croissance de 24% ou de 14%, qui permettrait de préserver le paysage et les identités villageoises, avec la reconduction des typologies existantes. Cela implique un report de la croissance au nord de Nyon.

L'accent doit donc être mis sur le développement des centres urbains à proximité. Ainsi, plutôt qu'un fort développement le long du NStCM existant, il est préconisé de compléter son tracé en direction de Gland et de Divonne à partir de Nyon.

Asse-Mondre-Vuarpillière

L'analyse critique de la situation actuelle révèle la présence marquante de cordons boisés en limite de périmètre mais des juxtapositions d'aménagement sans transition et une organisation hétéroclite du stationnement qui brouillent les structures spatiales. A l'image de la thématique précédente, 3 scénarios sont imaginés pour le développement du site et de son rapport à la ville de Nyon : selon le Schéma directeur de l'agglomération nyonnaise (SDAN) avec une connexion des zones à bâtir et une occupation contenu au nord de l'autoroute avec une franche coupure avec Nyon. Ceux-ci ne sont toutefois pas explicités et le projet se focalise de suite sur l'aménagement d'une bande horizontale au sud de l'autoroute.

La proposition cherche à transcrire au monde industriel la rationalité parcellaire et fonctionnelle de l'exploitation agricole. Une structure viaire orthogonale distribuée par une collectrice inférieure définit des lots qui peuvent se subdiviser assez librement. Les espaces verts des parcelles sont coordonnés et regroupés en bandes dont l'aménagement serait cadré par des dispositions réglementaires pour conférer une unité paysagère au site.

Scénario 1 (38%)

Concept d'aménagement:

Développement linéaire de toutes les surfaces à bâtir, intermédiaires et nouvelles disponibles dans les 5 communes.

Conséquences

- Dénaturation du paysage par un bâti excessif (mitage)
- Perte d'identité des villages à travers l'introduction de nouvelles typologies.
- Renforcement obligé des infrastructures communales existantes

Scénario 2 (24% = illustration)

Concept d'aménagement:

Développement modéré des surfaces à bâtir disponibles et intermédiaires dans les 5 communes. Report du surplus dans la zone urbaine au nord de Nyon.

Conséquences

- Préservation du paysage par le maintien d'un rapport équilibré entre nature et construit.
- Respect de l'identité des villages par la reconduction des typologies existantes.

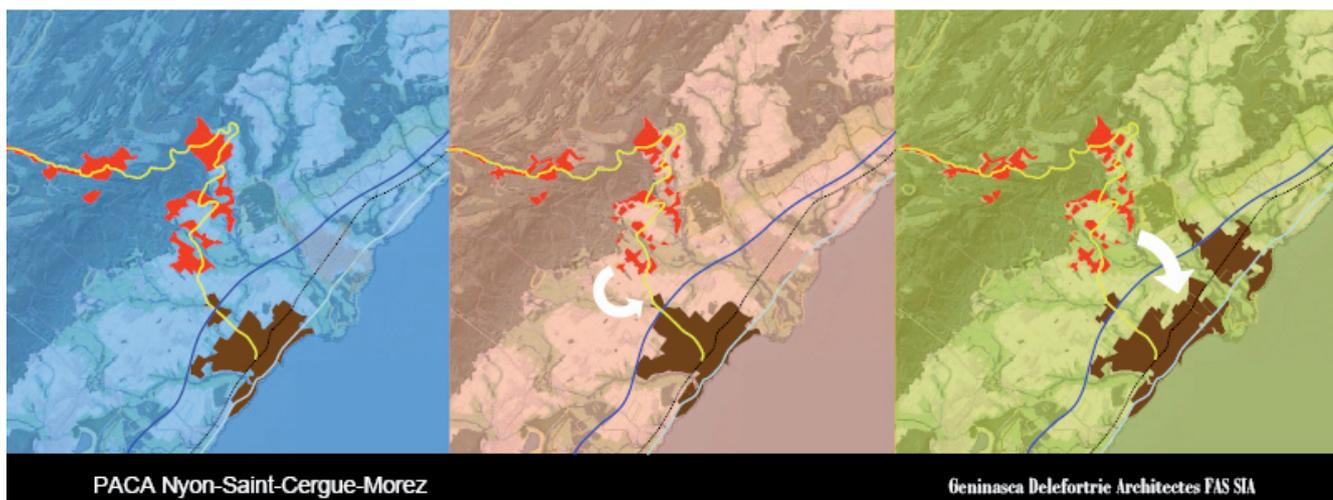
Scénario 3 (14% = illustration)

Concept d'aménagement:

Développement modéré des surfaces à bâtir disponibles dans les 5 communes. Report du surplus dans la zone urbaine et suburbaine entre Nyon et Gland

Conséquences

- Préservation du paysage par le maintien d'un rapport équilibré entre nature et construit.
- Respect de l'identité des villages par la reconduction des typologies existantes.



Des tables rondes riches en propositions

Chacun des mandataires disposait d'une quinzaine de minutes pour présenter leurs travaux en plénière. Puis, les participants se sont répartis en cinq tables de travail pour discuter des thèmes suivants :

1. Cadre de vie et identité du territoire : paysages, environnement, patrimoine et maîtrise des impacts ;
2. Tourisme et loisir : organiser les différentes formes de tourisme : tourisme hivernal, tourisme de proximité, équipements sportifs ;
3. Habitants et habitats : répartition des futurs nouveaux arrivants, priorités de localisation, densification, étalement ? ;
4. Organisation des déplacements et mobilité : transports publics, voiture, P+R, mobilité douce ;
5. Secteur de l'Asse-Mondre-Vuarpillère : vocation en fonction des qualités du site et des relations avec villes et villages.

Pour chaque thème il s'agissait de réfléchir sur les acquis et les apports intéressants de chaque projet, sur ce qu'il faudrait revoir et de manière plus large quelles étaient les attentes et les envies des participants pour le futur de la région, ainsi que les points à éviter absolument dans le développement imaginé.

Densifier oui, mais pas n'importe comment

L'axe de densification de l'urbanisme autour des pôles de desserte de transport en commun est validé par l'ensemble des participants. La poursuite du mitage par l'étalement des nouveaux quartiers est à proscrire, le principe de densifier est retenu.

Toutefois, des précautions sont soulevées à propos des formes urbaines qu'il faudra employer pour permettre la densification : « évitons les immeubles épouvantables ».

La nécessité de maîtriser le foncier est aussi soulignée afin notamment de pouvoir opérer des transferts de zone à bâtir (bourse du foncier).

Le besoin de cohérence et de qualité de l'insertion du bâti est cité par une des tables rondes. Un besoin de savoir comment on met en pratique réellement ce souci d'insertion paysagère est souligné. Ainsi, l'idée de « relookage » des gares est considérée comme intéressante.

Garder une identité

Pour les participants il s'agit d'éviter que les villages ne deviennent des « ghettos touristiques » ou au contraire des « musées » dans lesquels la vie quotidienne est rendue complexe. Le souhait est de maintenir les services de proximité et d'éviter les « villages dortoirs ». Les particularités paysagères et permanences historiques relevées par les mandataires ont été appréciées et sont reconnues comme des éléments forts de l'identité et de la qualité du cadre de vie.

Le développement des activités artisanales et industrielles doit se faire dans un cadre bien maîtrisé, en préservant la qualité du territoire.

Une unanimité se dégage pour préserver le secteur du tourisme, et la proposition de « bouger » à la Givrine (sports nordiques, évasion, activités estivales...) et se reposer à Saint-Cergue (bains, restaurants...) est très largement partagée.

Créer un centre nordique à La Givrine ? La question n'a pas été tranchée.

En outre, se pose la question de l'augmentation de l'activité touristique en période estivale : quel tourisme veut-on ? Ainsi, le développement d'un « accueil doux » (logique de tourisme éco-responsable) est-il préconisé par au moins une table ronde (où des « igloos » sont même évoqués et les quads repoussés).

Améliorer les transports en commun : fréquence et desserte au cœur du débat

Le renforcement de la ligne de train entre la France et la Suisse, de la Cure jusqu'aux Rousses (voire même jusqu'à Morez) est un objectif très important et cité à de nombreuses reprises. Une nouvelle gare aux Rousses est considérée comme une chance pour la structuration et la qualification de la localité. Une liaison avec Le Brassus est également évoquée par un groupe.

Un cadencement toutes les 15 minutes est préconisé, car cela permet de « ne plus penser aux horaires » et ainsi de pousser à prendre le train. C'est un fort enjeu pour limiter les déplacements en voiture qui reste encore le moyen de transport le plus utilisé. L'attractivité du train se fera également par une offre de qualité et des prix concurrentiels.

Il s'agit dans ce cas de bien prendre en compte les déplacements pendulaires, il ne s'agit pas d'être uniquement dans une logique de train touristique. Les participants ont insisté sur l'importance des déplacements domicile-travail, du report modal et du covoiturage. D'ailleurs les parkings-relais doivent être conçus pour cette double fonction en particulier à la Givrine ou aux Rousses et à proximité de la zone de l'Asse. En termes de modes doux, un renforcement de l'accès piétonnier aux gares est souhaité, ainsi que la mise en œuvre d'une véritable politique pour favoriser le vélo. En effet, le secteur propose assez de zones plates pour que les pistes cyclables aient une réelle utilité.

Le problème récurrent de la Route Blanche est aussi posé. Le projet doit pouvoir permettre le traitement et une meilleure intégration de cette infrastructure.

La gestion de la circulation entre Arzier, Gland et Nyon est aussi posée comme une question à prendre en compte dans les travaux.

Enfin, la participation patronale à la planification de la zone de l'Asse est citée par une table ronde, pour intégrer les entreprises dans une logique de plan de déplacement inter-entreprises.

L'opportunité d'une interface marchandises devrait être examinée en rapport avec le dépôt du NStCM.

Un scénario qui se dégage

Le scénario « 3800 » du groupe Team+, avec une densification assez soutenue, mais orientée TP (croissance plus forte des communes du bas disposant d'une desserte au ¼ h à l'horizon A du calendrier de la Confédération, soit 2011-2014) est jugé intéressant. Certains acteurs sont également séduits par la position de Geninasca-Delefortrie qui donne la priorité au développement du littoral au profit d'une préservation de la qualité des villages.

De façon générale, le fait de densifier à proximité des gares et développer les communes du bas plus que celles du haut est considéré comme une bonne proposition.

De fait, il s'agit d'organiser le développement démographique principalement sur les zones déjà urbanisées. Pour un développement concerté et cohérent (qui remet en cause certains acquis...), il s'agira de faire un travail important pour convaincre les populations et les politiques et pour faire évoluer les pratiques.

Des participants interpellent sur le fait qu'augmenter l'accueil de population côté suisse doit se faire en cohérence avec le côté français, et en particulier avec Les Rousses dont le développement devrait être plus structuré. Ainsi, la mise en place d'une gare avec une liaison vers la Suisse devrait permettre de mieux organiser ce développement, ou, en tout cas, donner des moyens de le faire.

La densification doit aussi respecter une organisation urbaine qui favorise les circulations et les échanges de modes doux à l'intérieur des zones bâties, ainsi que des espaces verts de « respiration ».

Autres points soulignés

Il est demandé d'améliorer la prise en compte de la problématique agricole dans les études.

Dans les scénarios, le développement économique et les déplacements pendulaires devraient être mieux intégrés aux réflexions.

Il est en outre mis en exergue que la croissance dans le district est très forte et que les zones légalisées (scénario issu de l'aperçu de l'état de l'équipement -AEE) et les projets en cours dépassent déjà largement les prévisions de croissance de 13% préconisées par le Plan directeur cantonal pour les zones hors centres régionaux et locaux.

Ces réflexions seront discutées avec le collège d'experts avant le lancement de la phase 2 et sera remis aux mandataires pour alimenter leur travail.



Le train Nyon-St Cergue-La Cure

Conclusion et suite des travaux

Imaginer le futur d'un territoire est un exercice complexe. Les débats autour des enjeux du développement revêtent donc une importance toute particulière pour construire petit à petit des solutions acceptables pour la plupart.

Les résultats de ces premières tables rondes permettront d'alimenter le rapport intermédiaire. Les trois bureaux d'étude vont poursuivre leurs travaux sur la base du rapport intermédiaire, approfondir certains points et réexaminer certaines orientations durant les mois qui viennent.

Un rendez-vous est pris les 2^{èmes} tables rondes, le 22 avril 2009.

► Toute l'information sur les PACA : www.projet-agglo.org onglet PACA

PACA
Nyon-St Cergue
Morez



Projet d'agglo franco-valdo-genevois

Compte-rendu

**PACA Nyon-St Cergue-
Morez :**
étude test à 2 degrés
2^{èmes} tables rondes

→ mercredi 22 avril 2009

SOMMAIRE

- P.3 Préambule : les acteurs du PACA Nyon-St Cergue-Morez (NStCM)
- P.5 L'étude test : des pistes de projets en discussion
- P.5 Rappel des recommandations faites aux trois équipes à l'issue de la 1^{ère} phase
- P.6 Des propositions par site
- P.13 Les suggestions issues des tables rondes du 22 avril 2009
- P.16 Recommandations du collège d'experts pour la poursuite du travail
- P.17 Poursuite de l'étude

Préambule : les acteurs du PACA Nyon-St Cergue-Morez (NStCM)

→ Les bureaux d'étude

Équipe ADR/Marco Rampini/ITINERA/ Jean-Pierre Dewarrat/CITEC

Bureau ADR Sàrl
rue du Beulet 4
1203 Genève
Tél. : 022 338 02 30
Email : courrier@adr-architectes.ch

Équipe Geninasca-Delefortrie/ Laurent Geninasca /Thomas Jomini/TRANSITEC/ BIOL Conseil

Bureau Geninasca-Delefortrie SA
Rue de la Place-d'Armes 3
2000 Neuchâtel
Tél. : 032 729 99 60
Email : gd@gd-archi.ch

Équipe TEAM+/Peter Giezendanner/César Conforti

Bureau TEAM+ transports environnement aménagement
du territoire
Avenue de Sévelin 32
1004 Lausanne
Tél. : 021 626 23 56
Email : lausanne@team-plus.ch

→ L'assistance à maîtrise d'ouvrage

Xavier Fischer/Alain Brique

Bureau Fischer et Montavon
Rue Vautier 10
1401 Yverdon-les-Bains
Tél. : 024 445 40 47
Email : info@fischer-montavon.ch

→ Le collège

Président

Pierre Feddersen

Urbaniste - bureau Feddersen & Klostermann

Élus

Élisabeth Ruey-Ray

Nyon

Claude Dupertuis

Nyon

Colette Goetschmann

Trélex

Éric Mülhemann

Givrins

Jürg Hofer

Genolier

Éric Morel

Arzier

Cornélia Gallay

Saint-Cergue

José Camelin,

Les Rousses

Pierre Stampfli /Gérald Creteigny

Conseil régional

→ Professionnels délégués

Ronei Falvino	Urbaniste – Service du développement territorial
Virginie Berthollet/Thierry Merle	Ingénieur en transport / urbaniste - Service de la mobilité
Hubert Silvain	Urbaniste - Service d'urbanisme, Nyon
Karin Magnollay	Ingénieur en génie rural - Déléguée à la mobilité, Nyon
Pascale Roulet	Urbaniste - CR/Projet d'agglo
Patrick Freudiger	Secrétaire du Conseil régional
Laurent Richard	Secrétaire général de la CC de la station des Rousses
Frédéric Bessat	Secrétaire du Conseil régional

→ Experts professionnels indépendants

Xavier Fischer	Urbaniste - bureau Fischer & Montavon
Marc Forestier	Urbaniste - bureau CED Territoires et patrimoines
Philippe Gentizon	Ingénieur en transports - bureau RR&A
Olivier Lasserre	Architecte-paysagiste - bureau Paysagegestion
Richard Zaugg	Directeur NStCM

→ Le pilotage de l'étude test

Conseil régional du district de Nyon

Pascale Roulet
10 rue du Marché
1260 Nyon
Tél. : 022 361 23 24
Email : p.roulet@regionyon.ch

- **Tous les élus des communes de Nyon, Trélex, Givrins, Genolier, Arzier-le-Muids, Saint-Cergue, la Communauté de communes des Rousses et les représentants de la société civile concernés par le PACA NStCM.**

L'étude test : des pistes de projets en discussion

Le principe de l'étude test développé dans les PACA (Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération) repose sur un schéma désormais bien connu : il s'agit d'un travail d'environ un an qui a commencé en automne 2008.

Les 1^{ères} tables rondes du PACA NStCM ont eu lieu le 18 décembre 2008, les résultats intermédiaires des études y ont été présentés. L'objectif était d'engager un échange entre les équipes et les acteurs du PACA afin de préciser les questionnements, affiner les attentes, écarter certaines

hypothèses. Un premier compte rendu a été établi qui complétait le rapport du collège d'experts destiné à réorienter les équipes pour la 2^{ème} phase.

Les trois groupes ont ainsi poursuivi leur travail et exposé leur projet final devant le collège le 3 avril 2009. Les 2^{èmes} tables rondes se sont déroulées le 22 avril 2009 afin de mettre en discussion les conclusions, ou plutôt les pistes de développement proposées par les équipes.

Rappel des recommandations faites aux trois équipes à l'issue de la 1^{ère} phase

Les participants des premières tables rondes ont émis les commentaires, critiques et suggestions suivantes :

- **densifier oui, mais pas n'importe comment** : la qualité des insertions, la maîtrise du foncier, autant de thèmes à étudier
- **garder une identité propre à chaque localité** : l'identité spécifique des différents villages réside aussi dans le maintien d'activités afin d'éviter la « muséification », le positionnement touristique des stations formant l'espace jurassien participe à cette identité
- **tout faire pour augmenter la fréquence du chemin de fer** : le renforcement de la cadence est une condition fondamentale du développement de l'axe et son prolongement sur les Rousses une condition de l'augmentation de sa fréquentation
- **assurer une certaine croissance** : le scénario « 3'800 » personnes en plus à l'horizon 2030, mais près des haltes, permet aussi de conforter les investissements autour du NStCM
- **intégrer une réflexion sur la problématique agricole** : 45% du district est recouvert par la forêt et 43% par les terres agricoles, il s'agit d'en tenir compte.

Le territoire du NStCM étant vaste et très diversifié, le collège d'experts a choisi de poursuivre le processus en travaillant par « étage géographique » et par thématiques transversales. Les présentations ont adopté cette logique. Il était donc demandé d'approfondir pour :

- **la partie urbaine, Asse-Mondre-Vuarpillière** : la définition des secteurs à urbaniser, les affectations, les types de densité et d'entreprises, la localisation des haltes, un P+R, l'insertion paysagère et l'articulation avec la ville compacte existante, le concept d'espaces publics pour les deux variantes identifiées lors de la 1^{ère} phase
- **les villages du coteau** : la définition de la notion de qualité pour les centres des villages et les zones villas,

la localisation des secteurs propices pour l'extension des localités et de ceux inappropriés, l'évaluation des capacités d'accueil, des propositions de densification, une réflexion sur les haltes (leur position et leur intégration dans un réseau modes doux), la valorisation paysagère de chaque village

- **l'espace touristique jurassien** : la vocation prioritaire de chaque site dans un esprit de complémentarité et d'adéquation avec ses caractéristiques, la traduction spatiale du positionnement touristique, un concept urbanistique et paysager pour les différentes localités, la valorisation des gares et des interfaces de transports.

Deux thèmes transversaux devaient aussi être traités : les transports motorisés (traversées de village, problématique de la route Blanche) d'une part et les conditions de maintien d'activités de proximité dans les villages et de développement de zones spéciales dévolues à la filière bois d'autre part.

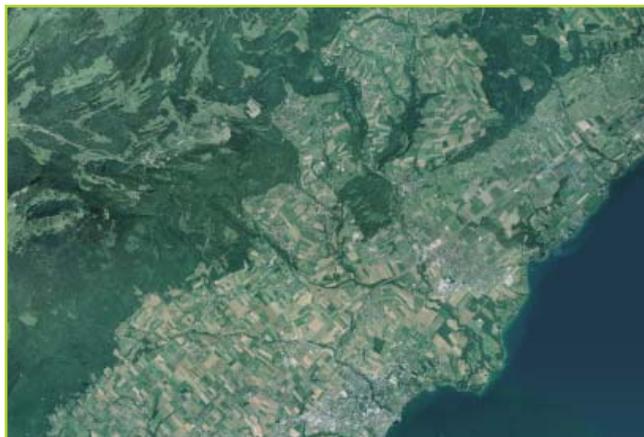


Photo aérienne de la région du NStCM

Des propositions par site

→ La partie urbaine Asse-Mondre-Vuarpillière (AMV)

Globalement, les principaux enjeux mis en avant pour le secteur de l'AMV sont :

- la césure autoroutière
- les relations avec la rivière de l'Asse
- l'identité du quartier et du site en relation avec son affectation
- la relation avec le train
- la vocation du P+R
- la présence du Paléo Festival.

Les principales réflexions ont porté sur la possibilité de regrouper les deux gares et sur la vocation du site en terme d'activités : accueil d'entreprises à haute valeur ajoutée, artisanales, filière bois, etc.

Le concept «vertical» exposé lors du 1^{er} atelier a été développé avec au préalable une analyse du territoire sous l'angle morphologique, avec les cordons boisés, la rivière, la structuration historique du territoire. Cette analyse fait ressortir clairement une orientation verticale du territoire.

Les propositions de développement se poursuivent dans la verticalité, avec des affectations mixtes sur tout le périmètre de l'AMV. Au nord de l'A1, des zones d'utilité publique ainsi qu'une zone verte, un parking centralisé pour le secteur qui peut servir de P+R le week-end, le dépôt du NStCM ainsi que des zones d'activités orientées vers le secteur secondaire essentiellement.

Au sud de l'A1, une affectation mixte, avec une zone à prédominance de services en bordure de l'urbanisation (situation privilégiée, entreprise à plus forte valeur ajoutée) vers le sud. Les deux gares actuelles sont maintenues et desservent intégralement le secteur. À une échelle plus fine, des propositions de liaisons entre les différentes parties du sud sont présentées, ainsi que des critères architecturaux et d'aménagement des espaces publics.



Geninasca Delefortrie, atelier 2, «Affectations, densités et morphologie»

- Affectation mixte / prédominance service, densité humaine de max. 300 h+e / ha, CUS de max. 1.5
 - Affectation mixte / prédominance industrie, artisanat, service, densité humaine de max. 200 h+e / ha, CUS de max. 1.0
 - Affectation mixte / d'intérêt public, densité humaine de max. 100 h+e / ha, CUS de max. 0.5
 - Affectation mixte / d'intérêt public, zone verte protégée de l'Asse
 - Parking commun centralisé et relais en période de weekend
 - Localisation retenue pour le dépôt NStCM
- Intégration optimale dans le concept de développement du secteur Catalyseur d'identité pour le Parc Chevalin et l'ensemble du secteur*



Geninasca Delefortrie, atelier 2, «Concept paysager»

Un autre concept développé se base sur une urbanisation compacte et dense autour d'un seul arrêt NStCM à créer, à la hauteur de l'A1 (la faisabilité technique et économique d'une gare sous l'autoroute reste encore à démontrer). Le secteur pourrait accueillir de 4'000 à 6'000 emplois. Le P+R, dont la capacité ne devrait pas excéder 300 places, est situé proche de la gare. Le dépôt du NStCM se situe hors du périmètre de

l'AMV, au nord. Ce choix résulte de la préoccupation d'offrir un maximum d'espace bien desservi à d'autres affectations. Ce concept de «La Citadelle» vise à faire de l'Asse un véritable pôle urbain, fortement structuré, en marge du centre de Nyon avec une limite clairement établie de son périmètre, maintenant une large bande exempte d'urbanisation au sud en direction de Nyon.



→ Quel avenir pour les villages du coteau ?

Un fort développement non justifié

Une approche a émis l'hypothèse que pour préserver la qualité du cadre de vie et l'identité de la région, la croissance des villages de la ligne du NStCM ne devrait pas être supérieure à celle des villages environnants non desservis par le train. C'est à cette condition que :

- les deux typologies traditionnelles en présence, le vieux village et la villa, pourront être maintenues
- les nuisances liées au trafic pourront être limitées.

Sans remettre en question la croissance régionale de 46%, cela suppose que le NStCM doit maintenir et renforcer sa vocation touristique et ne justifie pas une densification particulière, ceci afin de préserver la qualité de vie des villages concernés. Le report induit par cette faible croissance doit se faire sur le littoral, dans les zones urbaines de Nyon et de Gland.

Pour un fort développement, localisé proche des gares

S'appuyant sur 7 scénarios de croissance prévoyant des augmentations de la population pour 2030 allant de 22% à 138%, une seconde réflexion fait la démonstration de leurs conséquences, essentiellement sur la mobilité. Cette analyse se décline aussi bien en terme de parts modales train que de prestations kilométriques TIM.

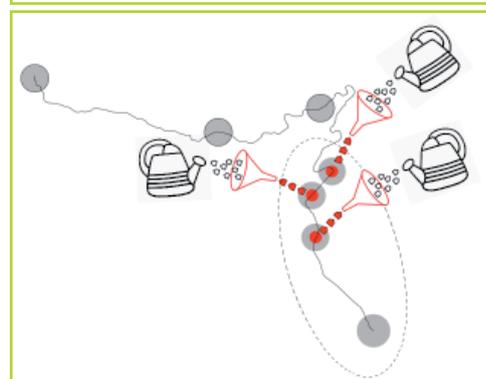
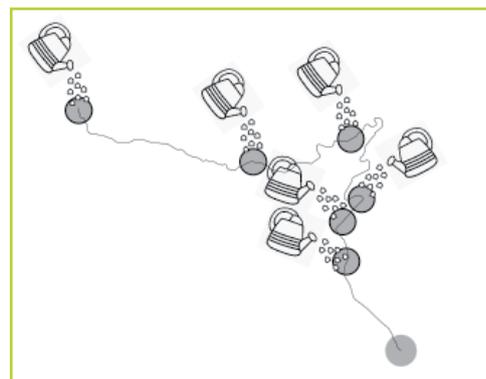
La proposition de croissance retenue privilégie un trend orienté (scénario 3'800), plus soutenu dans les communes du bas que dans celles du haut (limitation des distances parcourues par les nouveaux habitants). Ce scénario s'inscrit directement dans la cible de croissance préconisée par le Plan directeur régional (PDR).

Localisation et approche qualitative

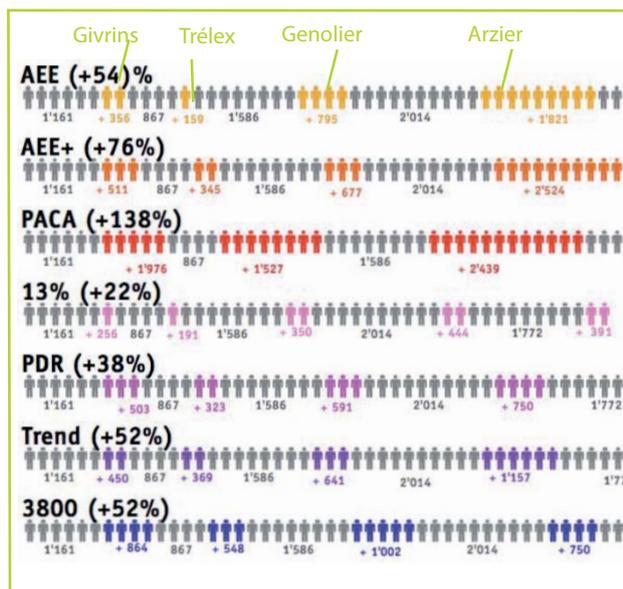
La cible quantitative définie et avec l'intention de minimiser autant que ce peut les trajets effectués par les TIM tout en souhaitant optimiser la fréquentation du NStCM, il s'agit donc de localiser les différents quartiers en fonction des objectifs à atteindre suivant :

- garantir une « hyperconnexion au train »
- donner aux villages un caractère de V + R (Village et Rail)
- anticiper sur de nouveaux habitants soucieux d'un accès TP performant
- privilégier un développement plus soutenu dans les communes du bas.

En gardant à l'esprit ces objectifs, des scénarios d'implantation pour les nouveaux quartiers sont proposés dans chaque commune. Les « nouveaux sites » à développer résultent d'adaptation des plans de zone et précisent, dans chaque cas, les superficies des surfaces à déclasser et les nouvelles zones à bâtir.



Team+, atelier 2, « Croissance bien localisée »



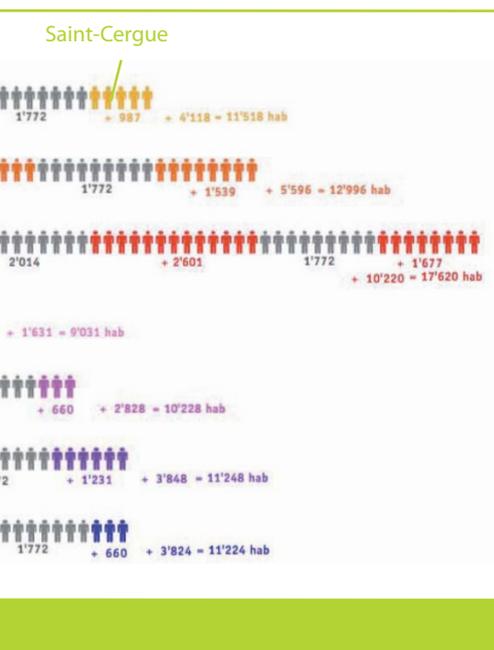
Silhouettes grises : nombre d'habitants par commune
Silhouettes de couleurs : augmentation prévue en fonction des scénarios

→ Étude de cas illustrative sur Givrins

L'analyse du village de Givrins, en misant dans ce cas sur une croissance de l'ordre de 30 à 40%, concentre ses propositions sur les potentiels de développement dans l'existant, à savoir les poches vides dans le tissu urbanisé et les potentialités de transformation de volumes existants. À Givrins, ces potentialités suffiraient à couvrir les deux tiers des besoins pour les 20 prochaines années. Au vu de la structure du patrimoine construit, une extension à l'est et au sud n'est pas souhaitable. Le reste de l'analyse porte sur le traitement de l'espace qui préserve les qualités urbaines et spatiales de ce village.



Geninasca-Delefortrie, atelier 2, « Zones de densification potentielle de l'intérieur de Givrins »



→ L'espace touristique jurassien

La vocation générale de ce grand espace est appréhendée dans sa totalité. Les différents sites le composant offrent des complémentarités qu'il s'agit de préserver, voire de renforcer. Les différentes fonctions touristiques des sites sont l'expression de la multiplicité des usagers présents sur ce territoire : touristes, excursionnistes, etc. À cette population adepte de loisirs et du grand air s'ajoute nombre de pendulaires et d'habitants.

→ Les Rousses

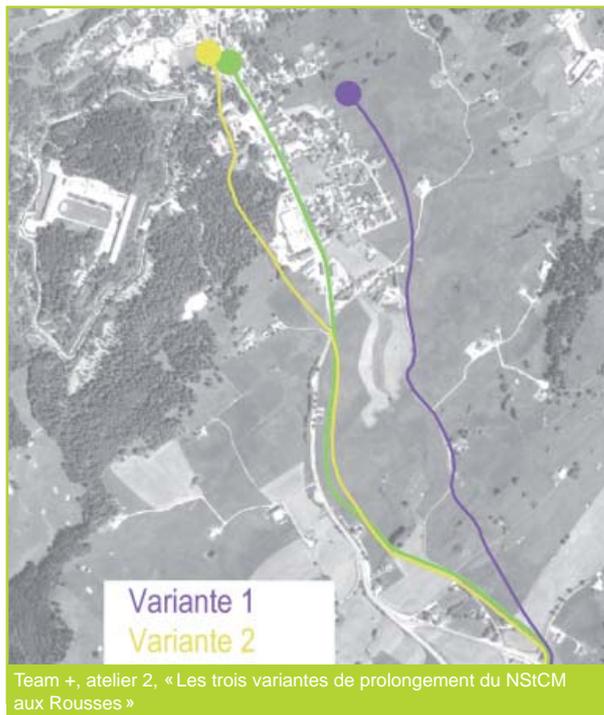
Trois variantes d'extension du NStCM vers Les Rousses sont analysées :

- la première emprunte la route Royale. Bien qu'évitant des secteurs déjà bâtis et n'entrant pas en conflit avec le réseau routier principal, cette variante n'est pas présentée comme judicieuse en raison du fort impact paysager, de la localisation excentrée de la gare et du manque de synergie entre TP et urbanisation
- la deuxième variante longe la RN5 à l'ouest de celle-ci. Le tracé évite les secteurs déjà bâtis, génère un impact paysager faible en secteur ouvert et permet une situation centrée de la gare. De par cette situation, un nouveau lieu de référence peut voir jour en plein centre de la station, renforçant son image comme son accessibilité
- le troisième tracé proposé, en emprise sur la RN5, est une déclinaison de la précédente et renvoie à l'image d'un train-tram. Cette situation présente les mêmes avantages que la variante deux, sans les atteintes délicates à la forêt comme à la topographie. Elle permet de modérer le trafic et d'accroître les potentiels de requalification de l'espace public en localité.

Cette extension ferroviaire devra être accompagnée d'une mise en réseau des lignes de transports publics vers l'est (amélioration desserte bus vers le Brassus et Vallorbe) et du maintien de la relation vers l'ouest (en direction des Dappes / La Dôle) ainsi que d'une amélioration de l'interface à La Cure, en veillant à l'instauration de bonnes correspondances.

La nouvelle gare proposée devient le lieu central du village. Outre ses vocations distributrices et de captage des voyageurs, elle se veut un élément structurant pour le territoire. D'une part elle devient un pôle, un centre d'une urbanisation compacte, d'autre part elle est le point de départ vers le grand paysage environnant et ses nombreux usages.

La mise en valeur du Fort, la conservation des couloirs verts de part et d'autre du village, la valorisation des espaces publics et de l'architecture ainsi que le développement de la station autour de la nouvelle gare sont autant de pistes qu'il s'agira d'exposer pour les réflexions futures.



Team +, atelier 2, « Les trois variantes de prolongement du NStCM aux Rousses »



Team +, atelier 2, « Concept de nouvelle centralité pour Les Rousses, la gare et un équipement majeur »



ADR, ateliers 2, « Gare comme lieu central d'une urbanisation compacte et comme lieu de départ d'activités touristiques »

Les Rousses devrait concentrer son offre vers un tourisme actif. Cette offre sera contenue spatialement (dense et regroupée). À cet effort de densification pourrait venir se juxtaposer quelques grands ensembles construits isolés, dispersés çà et là dans le territoire environnant, à l'image des grands ensembles déjà présents sur place que sont les fermes jurassiennes ou certains bâtiments ayant déjà une vocation touristique.

→ La Cure

Les propositions qui en découlent sont les suivantes :

- renforcer la liaison entre la gare et le réseau de promenade en direction du parc du Jura
- intégrer la frontière et les relations transversales (nord-sud/ France-Suisse)
- aménagement d'un P+R à terme, idéalement aux Rousses si prolongement du réseau.

Une revalorisation du centre du village est également proposée, grâce notamment à la création d'une route de contournement au sud du village. En plus d'offrir un gain évident en distance de parcours, celle-ci permet également de libérer de l'espace au coeur du hameau. Cet espace nouvellement acquis (suppression de la douane, etc.) pourra être utilisé pour conférer une nouvelle identité au centre du village.



ADR, atelier 2, La Cure « Route de contournement, permettant la requalification du hameau, la vocation de la place de la gare, en tant qu'interface, doit également être affirmée »



Établissement de vacances, à l'image des grandes fermes jurassiennes

→ Saint-Cergue

À St-Cergue, les questions portent sur la densification du centre (en adéquation avec l'architecture existante, les caractéristiques paysagères et la prise en compte de la topographie et de la végétation). Un soin particulier doit être apporté au traitement de cet espace public central. Le développement qualitatif des espaces est à privilégier par rapport à d'autres formes de développement, bien que la création d'hôtels soit envisageable. Pour ce faire, le site des ruines de l'ancien château est proposé, de même que le Parc jurassien.

Les propositions apportées sont :

- la gare comme porte d'entrée dans le Parc naturel régional du Jura
- requalifier l'axe gare-centre du village-Vallon
- développer le secteur du Vallon en préservant l'ouverture visuelle vers la forêt
- densifier autant que possible le centre du village, en tenant compte de la morphologie.

Enfin, un effort de revitalisation des chemins pédestres est à entreprendre, notamment celui du chemin pédestre national la transjurassienne et sa halte.

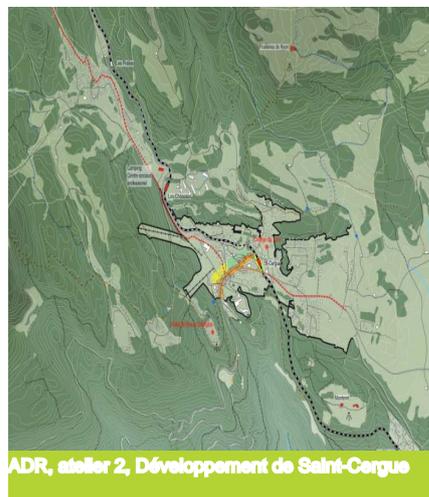
L'affirmation de vocations complémentaires est primordiale pour le développement futur de cette région touristique.

- La Givrine est ainsi associée à «l'excursionnisme». On pourrait renforcer les activités comme le ski de fond (avec centre nordique, tracés) et les activités estivales, etc.
- St-Cergue est plutôt associé au «stationnisme», un centre-relais faisant la part belle aux loisirs avec comme équipements potentiels une patinoire, de l'hébergement hôtelier-restauration, etc.

→ La Givrine

La situation d'arrêt «dans le vide» à la Givrine lui confère une identité propre, ce qui constitue un atout à préserver. Le développement à la Givrine doit préserver son caractère de centre d'accueil, de lieu de départ de randonnée et ne nécessite que très peu d'intervention :

- respecter le site
- garantir l'opportunité d'une liaison ferroviaire et routière en direction de la Dôle.



ADR, atelier 2, Développement de Saint-Cergue

Les suggestions issues des tables rondes du 22 avril 2009

→ La partie urbaine Asse-Mondre-Vuarpillière

Une incongruité, une île dans le territoire, comment la continuer ? C'est la forme qu'a pris le questionnement des participants aux tables rondes. Les deux variantes proposées, le long de l'Asse et «la Citadelle» ont été discutées, avantages et inconvénients.

La première, plus subtile, est mieux intégrée au paysage, mais elle empiète largement sur la zone agricole. Elle s'étale, rendant difficile la mobilité douce pour des questions de pente. Cette solution implique presque forcément une halte du chemin de fer de part et d'autre de l'autoroute, créant ainsi 2 centralités, ce qui peut être intéressant tant il est difficile de gommer la coupure de l'autoroute.

La seconde a plus d'impact visuel. Elle se trouve au sommet du coteau, mais délimite très clairement la ville de la campagne par un cordon constitué par le stationnement, ce qui interroge sur la «consistance» et la matérialisation de ce rapport entre campagne et urbanisation. La proposition de l'économie d'une halte en plaçant un seul arrêt sous

l'autoroute est à priori séduisante, mais architecturalement et fonctionnellement à prouver. Il restera tout de même un «dessus» et un «dessous» et cette halte deviendrait une fausse centralité, impossible à faire «vivre». Cette nouvelle poche d'urbanisation a t'elle un sens si détachée de la ville compacte, alors que la proposition le long de l'Asse permet d'imaginer une urbanisation en «doigts» le long d'axes structurants comme le chemin de fer par exemple. Ce sont deux visions de la ville et de son futur assez diamétralement opposées.

L'assistance n'a pas tranché, il est à ce stade impossible de se déterminer, mais cette réflexion a posée le problème très clairement permettant aussi de réfléchir sur la position d'un P+R en liaison avec la ou les haltes, sur la mixité à favoriser entre tertiaire et artisanat pour cette futur zone d'activités, sur l'intégration dès les premiers stades de planification de la notion d'espaces publics.



Photo aérienne du site

→ Les villages du coteau

À la question « Que pensez-vous du modèle de développement qualitatif double « compléter l'intérieur - densifier la zone villa ? », les participants ont émis des doutes sur la faisabilité d'un tel concept. Ce sont des intentions louables mais très difficiles à mettre en œuvre, tout en étant conscients que la maîtrise de l'étalement est un enjeu majeur du futur, ainsi que l'installation d'activités de proximité devant lutter contre la dévitalisation de la vie sociale et collective des villages. On ne se rend pas encore bien compte de comment faire, même si une action forte des collectivités semble indispensable pour renverser la tendance à la « résidentialisation » des villages.

Le souci de diversité, de spécificité et d'identité de chaque village est exprimé à chaque table, même si les processus pour y arriver ou y contribuer sont bien évidemment les mêmes

pour chaque municipalité. Il est souhaité que cette notion de diversité s'applique aussi à la palette des propositions de développement, villas individuelles, mitoyennes, immeuble collectifs, qui ensemble forment un village.

Le souci de la qualité est récurrent, malgré que la définition de ce concept soit évidemment fort différente pour chacun. Les organisateurs des tables rondes émettent l'hypothèse de travailler ensemble à la définition de critères et de méthodes de travail sur les thèmes de la densification et de la qualité. Les participants ne souhaitent pas forcément gérer de manière intercommunale ces aspects, mais se déclarent très favorables à une réflexion commune et pourquoi pas à une sorte de « commission consultative » des exécutifs communaux.



Photo aérienne du coteau

→ L'espace touristique jurassien

Le fait de considérer l'espace franco-suisse comme une seule entité touristique transfrontalière est une évidence, la création d'une instance d'accompagnement et de suivi de la réalisation de projets est à envisager, malgré la complexité de mise en oeuvre. Les Rousses ont su développer un marketing de station, il s'agit de poursuivre le processus du côté suisse en complémentarité, en intégrant la ville centre de Nyon (éventuellement d'autres lieux encore) qui constitue un des sites de référence pour les personnes hébergées dans le Jura. L'effet frontière s'amenuisant, profitons de cela pour construire le prolongement du train.

Les quatre propositions pour les Rousses, Saint-Cergue, la Givrine et la Cure ont été perçues positivement, le tram-

train pour les Rousses semble trop dangereux. La variante de prolongement du côté du fort remporte l'adhésion ainsi que le travail sur la requalification de l'espace public central. Saint-Cergue doit développer un équipement d'importance pour compléter son offre de station. Tous les efforts doivent être entrepris pour créer une ambiance propice aux séjours de vacance.

La proposition d'articulation parking-maison de la nature-halte du chemin de fer pour la Givrine est appréciée, le contournement routier de la Cure est plus controversé.



Photo aérienne de Saint-Cergue vers les Rousses



Team +, atelier 2, « Photomontage tram-train »

Quelques attentes sont restées sans réponses, notamment sur le « relookage » des gares et des interfaces, la question du trafic motorisé n'a pas vraiment été abordée, ainsi que la question des P+R (un grand à l'Asse, des plus modestes le long de la ligne ?), ainsi qu'une réflexion sur le nombre de haltes en liaison avec l'urbanisation.

Recommandations du collège d'experts pour la poursuite du travail

Exploiter l'effet structurant et dynamisant du NStCM

- Un trait d'union fonctionnel et identitaire à soutenir
- Un outil stratégique pour le tourisme et les loisirs d'agglomération
- Le prolongement du NStCM aux Rousses est un projet porteur
- Les gares offrent un grand potentiel pour la structuration urbaine.
- Un outil stratégique pour les résidants, pendulaires, scolaires.

Orienter la mobilité vers un transfert modal allégeant les impacts du trafic routier

- Affirmer l'ancrage du NStCM dans l'identité régionale
- Ajuster le nombre et le positionnement des haltes au - potentiel d'urbanisation et au concept de mobilité
- Des P+R de petite dimension dans les gares villageoises et des infrastructures plus importantes aux extrémités de ligne et à l'Asse
- Développer les parcours de mobilité douce pour l'accès aux gares, aux services et aux sites touristiques, dans un concept de réseau
- L'adaptation du réseau routier se limitera à quelques interventions localisées ainsi qu'à l'amélioration de la sécurité et de la qualité environnementale dans les localités.

Renforcer la qualité et l'identité territoriales par la mise en valeur des paysages

- Le grand paysage doit trouver sa cohérence dans un processus en mouvement qui intègre les composantes historiques, environnementales et socio-économiques
- La qualité paysagère doit soutenir la structuration urbaine et la valorisation des espaces publics.

Asse-Mondre-Vuarpillère : un pôle d'activités multifacettes aux portes de la ville

- Des identités et fonctions contrastées à conjuguer
- Une occupation compacte et détachée de la ville ou une langue urbanisée en articulation avec celle-ci ?
- Importance des structures paysagères, des espaces publics et des connexions de mobilité douce
- Une maîtrise publique des affectations et du stationnement.

Villages : infléchir la planification vers une densification qualitative et en soutien au NStCM

- Les études test n'ont pas permis de définir une croissance

optimale des villages

- D'importants potentiels d'accueil existent à proximité des gares et conduisent à reconsidérer certaines zones d'affectation
- L'utilisation judicieuse du sol à proximité des gares et des centres nécessite une planification fine et proactive
- Les enjeux qualitatifs du développement des villages méritent une approche commune et coordonnée.

Localités du Jura : ancrer l'aménagement dans une complémentarité de positionnement touristique

- Saint-Cergue a une vocation de « stationnisme » ciblant la détente et les loisirs
- La Givrine se positionne comme porte de « l'excursionnisme »
- La Cure offre une interface intermédiaire d'accès aux différents sites
- Les Rousses s'impose comme pôle ludique et touristique.

Une implantation coordonnée des activités sur des sites complémentaires

- Le site de l'Asse-Mondre-Vuarpillère constitue le pôle majeur d'emplois non liés à la branche touristique
- La mixité dans les villages doit être encouragée et soutenue mais elle reste d'une portée limitée
- La création d'une zone d'activité intercommunale réservée au secteur primaire (filère bois notamment) et à l'artisanat bruyant est nécessaire à la région.

Poursuite de l'étude

Un forum des municipalités de toutes les communes concernées s'est tenu à la suite de l'étude test le 27 mai 2009. Les représentants politiques ont exprimé leur accord pour :

- poursuivre le travail sous la forme d'un schéma directeur intercommunal transfrontalier devant accompagner le développement des mesures d'agglomération
- travailler à créer les conditions favorables pour l'extension du 1/4h jusqu'à Saint-Cergue dans les meilleurs délais
- intégrer la densification comme condition du développement mais en travaillant en accord avec les communes
- faire de la réflexion sur les transports individuels motorisés un chapitre du schéma intercommunal.

Les principales finalités de l'étude test sont d'élargir la vision et la connaissance du territoire concerné, d'alimenter la réflexion des acteurs locaux et des professionnels, en créant notamment une base de culture commune et, enfin, de constituer un capital de propositions et de solutions testées, utiles à la construction d'un projet global et cohérent.

Les enseignements des études test serviront de base à l'élaboration d'un schéma directeur qui définira les aspects stratégiques de développement, notamment de la

coordination urbanisation - transports, dans le double but de :

- étayer la justification des investissements envisagés pour le renforcement de la desserte du NStCM (rapport coût efficacité) en explicitant sa cohérence avec les mesures d'aménagement et ses effets concrets sur le territoire
- orienter le développement vers un urbanisme durable, limitant les atteintes à l'environnement, en particulier par le renforcement des centralités et en s'opposant à l'étalement urbain.

Le schéma directeur intercommunal a débuté à l'automne 2009. Ce document accompagnera le dépôt des avant-projets d'infrastructures destinés à permettre le 1/4h jusqu'à Genolier auprès de l'office fédéral des transports dans le courant de l'année 2010. Il sera intégré avec les autres réflexions en cours dans le district dans le cadre de l'agglomération franco-valdo-genevoise dans un plan de synthèse général.

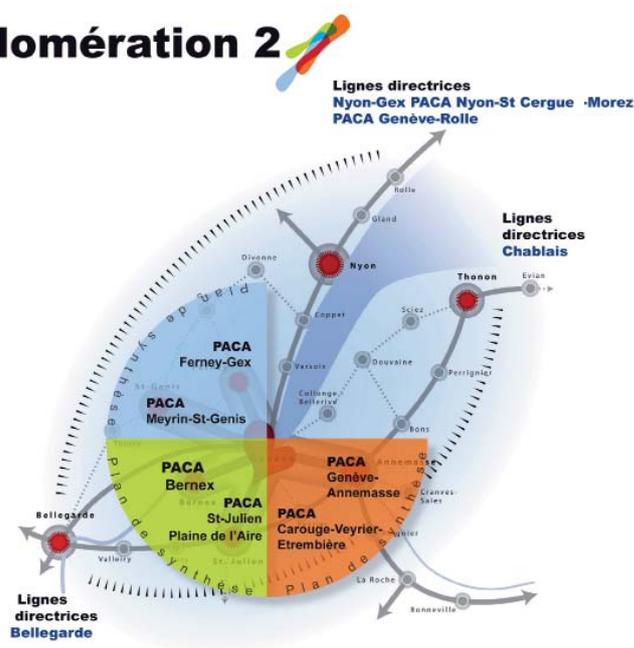
En effet, les résultats des 8 PACA, dont le NStCM et des études de lignes directrices formeront le corpus de base du Projet d'agglomération n°2 qui devra être remis à la Confédération en juin 2012 afin d'accéder à la 2^{ème} tranche de financement des mesures.

Schéma d'agglomération 2

septembre 2009

Etudes thématiques

- > Installations à forte fréquentation IFF
- > Grands équipements
- > Mobilité d'agglomération
- > Stationnement
- > Marchandises
- > Paysage
- > Politique de pôles de développement économique



Compte-rendu des 2^{èmes} tables rondes du PACA Nyon-St Cergue-Morez - 22 avril 2009

Animation des tables rondes : Sémaphores (Paris)

Rédaction : Pascale Roulet, Projet d'agglomération - District de Nyon et le bureau Fischer et Montavon

Mise en page : Porteur d'image (Annecy)

Coordonnées : Projet d'agglomération - 10 rue du Marché - CH-1260 Nyon - p.roulet@regionyon.ch - www.projet-agglo.org