

ÉTUDES LOCALES

du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

PACA NYON-ST CERGUE-MOREZ

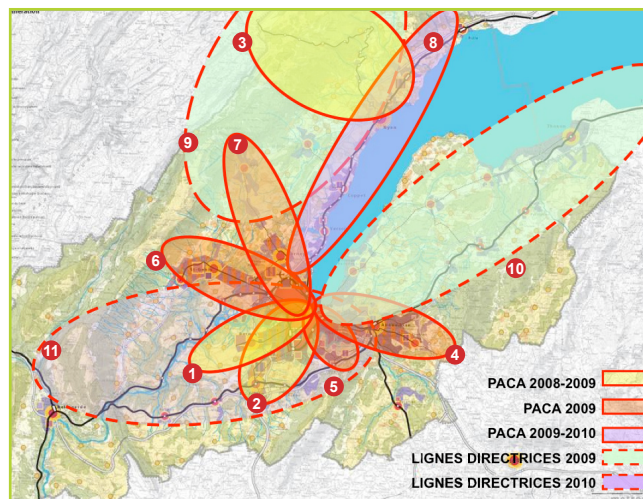
Comme prévu par la Charte d'engagement signée le 5 décembre 2007, la démarche du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois se poursuit à l'échelon de secteurs localisés, dits « Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération » (PACA).

→ Du Léman au Jura

Le PACA Nyon-St Cergue-Morez est axé sur le chemin de fer du Nyon-St-Cergue-Morez, qui relie les rives du lac Léman aux crêtes vaudoises et françaises du Jura.

L'étude test porte sur un développement coordonné de la desserte ferroviaire et des communes desservies. Elle est pilotée par un collège partenarial réunissant des élus communaux, des représentants du Projet d'agglomération et du Conseil régional du district de Nyon, ainsi que des professionnels de l'urbanisme, de la mobilité et du paysage.

- Étude test : octobre 2008 à avril 2009
- Communes concernées : Nyon, Trélex, Givrins, Genolier, Arzier-le-Muids et Saint-Cergue côté Suisse ; Communauté de communes des Rousses côté France
- Valorisation du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez prévue au Projet d'agglomération : en première étape, desserte au quart d'heure jusqu'à Genolier et étude d'un prolongement jusqu'aux Rousses
- Capacité d'accueil évaluée à environ 4'000 habitants et emplois supplémentaires.



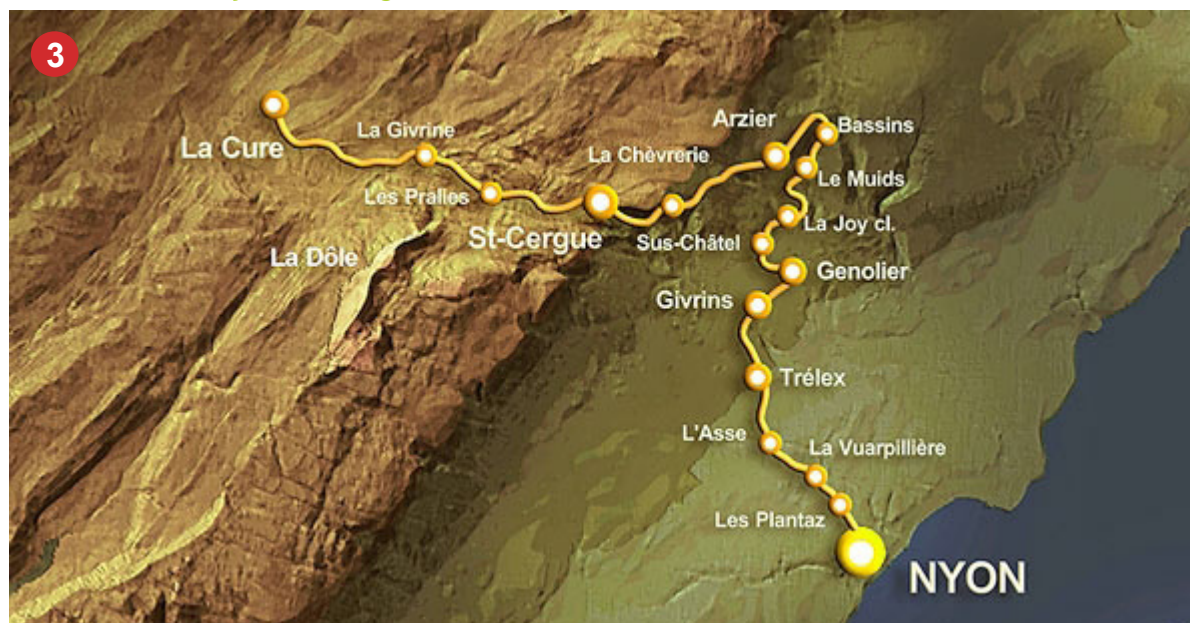
Les PACA :

- 1 Bernex
- 2 St Julien-Plaine de l'Aire
- 3 Nyon-St Cergue-Morez
- 4 Genève-Eaux Vives-Annemasse
- 5 Carouge-Veyrier-Etrembières
- 6 Genève-Meyrin-St Genis
- 7 Genève-Ferney-Gex
- 8 Axe Genève-Rolle

Les Lignes directrices :

- 9 Gex-Nyon
- 10 Chablais
- 11 Bellegarde

Tracé du train Nyon-St Cergue-Morez



Contexte territorial

Le PACA Nyon-St Cergue-Morez est un couloir de 25 km de long allant de Nyon aux Rousses. L'hypothèse de l'étude test est un développement par densifications ponctuelles des terrains proches des haltes ferroviaires, situés souvent en coeur de village. En altitude, les haltes sont des portes d'accès à un tourisme « doux » d'hiver et de randonnée. Un prolongement de la ligne jusqu'à la station française des Rousses créerait une opportunité majeure de transfert modal de la route vers le rail (900'000 nuitées par an, accessibilité essentiellement routière).

SCÉNARIOS

Trois types de sites de développement

L'étude test en deux phases a permis aux trois équipes mandatées d'émettre des propositions, discutées lors de tables rondes et évaluées par le collège partenarial. Les débats ont distingué trois types de sites de développement : la partie urbaine en plaine ; les villages sur le coteau ; les sites touristiques en altitude.

Les équipes mandatées

- ADR architectes (Genève), CITEC (Genève), Itinera (Lausanne)
- Team+ (Bulle, Lausanne, Martigny)
- Geninasca-Delefortrie SA (Neuchâtel), Transitec (Lausanne), Biol Conseil (Neuchâtel)

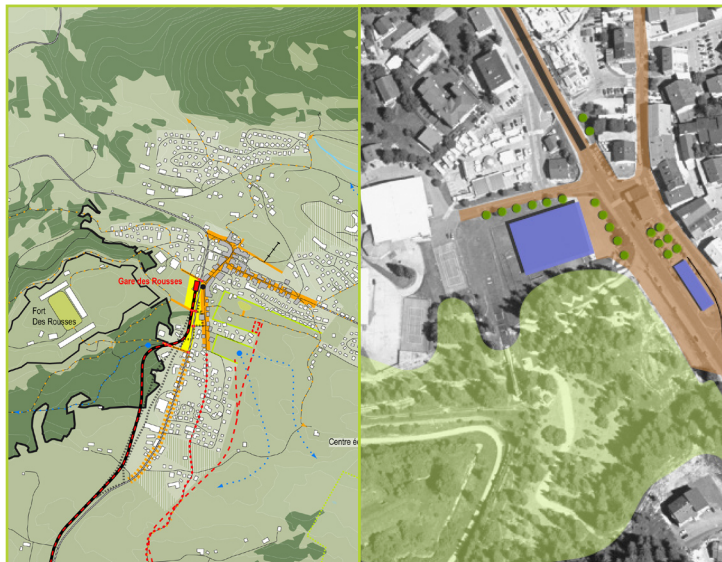


Asse-Mondre-Vuarpillière : développement le long de la rivière



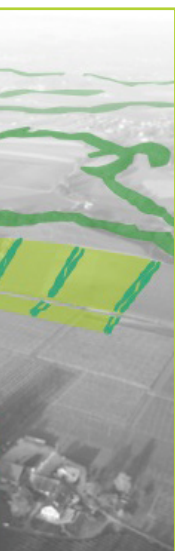
Genolier : développement des villages dans la continuité

Trélex : développement du Nyon-St-Cergue-Morez



Les Rousses : variantes du tracé du chemin de fer, articulation entre gare et espaces publics

Les Rousses : traitement de l'espace central avec l'axe principal et un équipement public majeur



Asse-Mondre-Vuarpillière : développement dans un périmètre limité et préservation du coteau agricole

Partie urbaine : zone d'activité en formation

Près de Nyon, le chemin de fer croise l'autoroute et traverse la zone d'activité en formation Asse-Mondre-Vuarpillière. Deux scénarios de développement alternatifs sont proposés : le long de la rivière de l'Asse jusqu'à rejoindre l'agglomération nyonnaise ; ou dans un périmètre plus limité, préservant le coteau agricole. À chaque variante correspondent différentes organisations des haltes (nombre, implantation) et d'un parking P+R.



nt près des haltes
orez



Givrins : développement des villages vers l'intérieur

Sur le coteau : densification des villages

Le chemin de fer dessert les cœurs des villages de Trélex, Givrins, Genolier et Arzier. Des densifications près des haltes sont réalisables, en respectant la morphologie de chaque village. Il est recommandé d'intégrer des constructions nouvelles dans les tissus traditionnels. Pour éviter l'extension de zones villas déconnectées des centres et des transports publics, la thématique d'un transfert de zones à bâtir a été évoquée.



la gare De la Cure aux Rousses : photomontage d'un tram-train

St-Cergue : proposition de développement en deux pôles, la gare et le Vallon

En altitude : accès à l'espace touristique jurassien

Le chemin de fer dessert Saint-Cergue (développement proposé en deux pôles), la Givrine (réorganisation du parking, de la halte et des départs pour le parc jurassien) et s'arrête aujourd'hui à la Cure (valorisation du centre du hameau et de l'interface de transports). Pour un prolongement jusqu'aux Rousses, deux variantes sont proposées, dont l'une par un tram-train, avec des impacts différents sur l'espace public de la station. Il est suggéré de travailler sur le « positionnement touristique » de chaque site.

En conclusion de l'étude-test, le collège du PACA Nyon-St Cergue-Morez a émis cinq groupes de recommandations.

→ La ligne du chemin de fer

Une réflexion globale est à conduire sur le nombre et la position des haltes ferroviaires et des parkings P+R. Il faudra coordonner les interfaces et les réseaux de mobilité douce, notamment pour la randonnée. Les transports individuels motorisés devront être mieux pris en compte, en liaison avec le plan directeur régional du district de Nyon.

→ La densification

L'implantation des futurs développements est l'enjeu primordial. La localisation des zones à bâtir et à densifier doit être affinée et évaluée quantitativement.

→ Le paysage

Le paysage doit être considéré de manière dynamique, façonné notamment par l'exploitation forestière et l'agriculture, qui en sont des composantes essentielles.

→ Le tourisme

Il est indispensable de réfléchir sur l'espace transfrontalier entre Saint-Cergue et les Rousses, pour créer un positionnement précis de chaque localité dans le « monde jurassien ».

→ L'intercommunalité

Les communes souhaitent travailler ensemble, mais dans le respect de leurs particularités et spécificités.



Le futur chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez... Les Rousses et le développement des quartiers proches des haltes

Et la suite?

La valorisation du chemin de fer Nyon-St-Cergue-Morez est l'une des mesures du Projet d'agglomération retenues par la Confédération. L'étude se poursuit, dans le cadre d'un schéma directeur intercommunal, avec tous les acteurs impliqués (Canton de Vaud, Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Conseil régional du district de Nyon, communes concernées).

Un plan de synthèse général de l'agglomération sera élaboré, intégrant les conclusions du schéma directeur et les autres réflexions en cours dans le district de Nyon et le Pays de Gex. Il fera partie du Projet d'agglomération 2 qui sera déposé en 2012 auprès de la Confédération, afin d'accéder aux financements ultérieurs.

Pour en savoir plus : www.projet-agglo.org

Projet d'agglo
franco-valdo-genevois

CRFG
comité régional franco-genevois

FEDER

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Interreg
FRANCE-SUISSE

Rhône-Alpes

ARO
Syndicat mixte

O régionyon

REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENÈVE

Études locales du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois

Directrice de la rédaction : **Marie Caruso**, Rédaction : **Richard Quincerot**, Graphisme : **Porteur d'Image**, Crédits des illustrations : p. 1 Schéma d'agglomération issu du scan 100® - ©IGN Paris - autorisation n°50-7558 ; pp. 2-3 plans des bureaux d'étude **ADR architectes** (Genève), **Team+** (Bulle Lausanne), **Geninasca-Delefortrie** (Neuchâtel) ; p. 4 **Team+** (Bulle Lausanne) Impression : **Kalistene** Tirage : 1'000 exemplaires

Dépôt légal à parution et ISSN en cours

Coordonnées :
Région Nyon - Conseil régional, Rue du Marché 10, CH 1260 Nyon
infos@projet-agglo.org / www.projet-agglo.org

Imprimé sur papier recyclé - ne peut être vendu

