



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'agglomération
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'agglomération

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

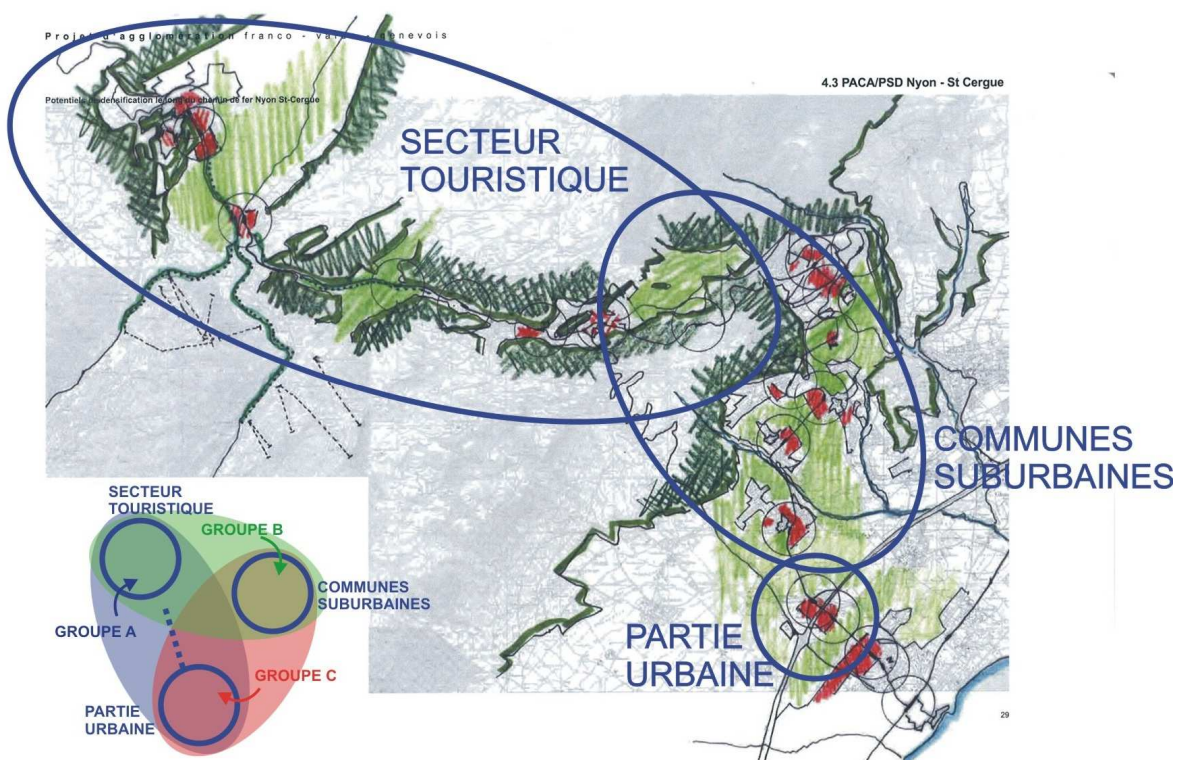
Le périmètre de réflexion étant très vaste et disparate, il a été jugé préférable de faire converger les efforts de chaque équipe sur des secteurs complémentaires afin de favoriser les échanges de points de vue et de permettre un approfondissement suffisant des solutions évoquées. Le territoire concerné 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 ce 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.

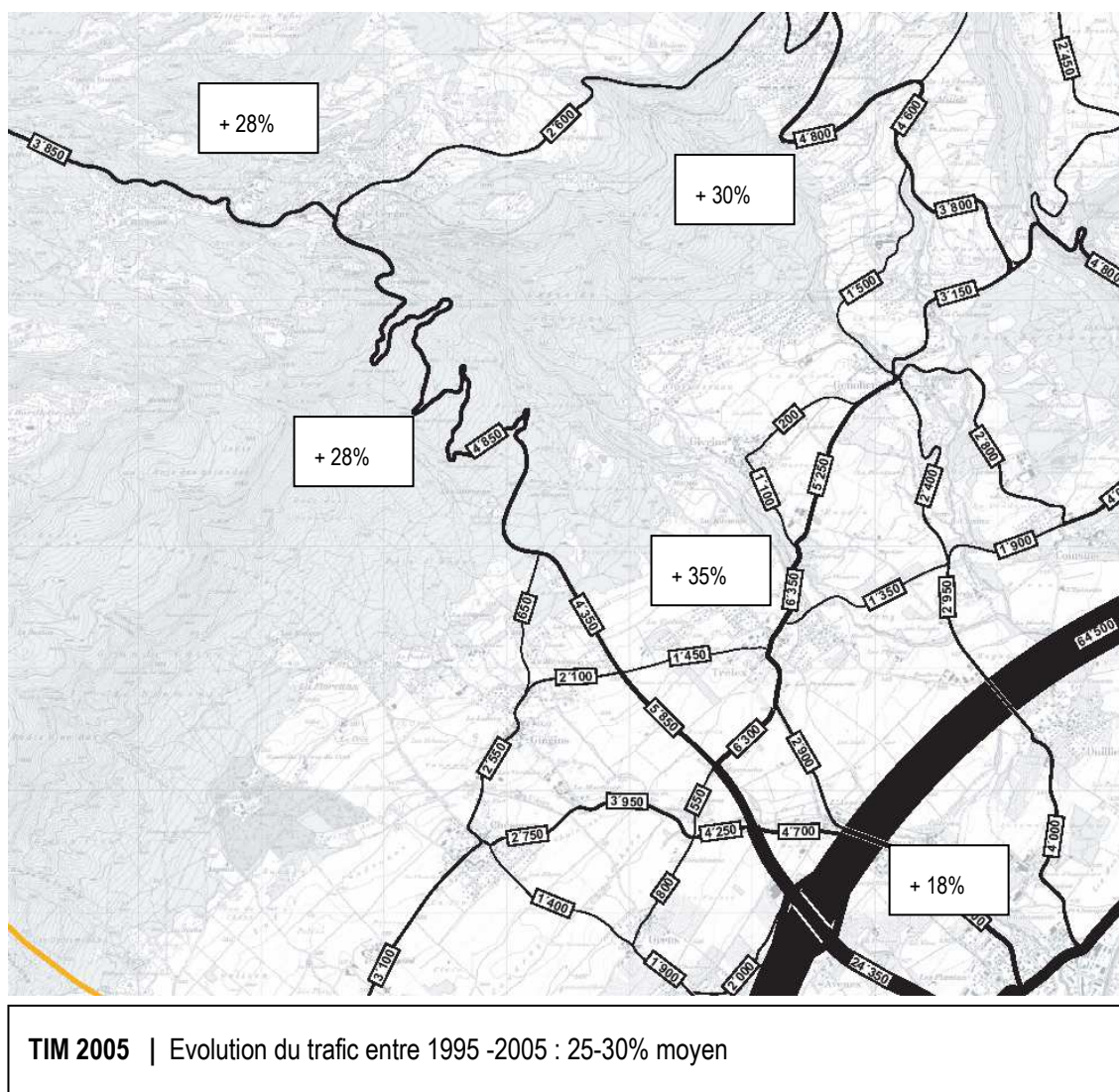
L'accidentologie de la route blanche est élevée dans le tronçon de la plaine où la surlargeur de la route est importante et donc les vitesses excessives aux heures de pointe. Par ailleurs la route blanche est

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

progressivement devenue un obstacle infranchissable limitant considérablement les relations socioéconomiques entre les villages de Trélex, Gingins, Grens et Signy.

A partir de Saint-Cergue une partie importante des flux de TIM traverse les villages d'Arzier, de Genolier et de Trélex (25b, 24d et 28c), mais également par conséquent ceux de Begnins et Vich. Le flux de TIM de la région de Bassins-Saint-George s'y additionne. Ce trafic génère une grande insécurité pour la mobilité douce et péjore de manière importante la qualité de la vie dans ces villages. Une récente modification de signalisation à St Cergue a permis de diriger sur la route blanche les pendulaires vers l'autoroute et d'atténuer ainsi le transit dans les villages.

Entre 1995 et 2005, on observe une augmentation générale du trafic de l'ordre de 25 à 30% dans les principaux points clés du réseau. Globalement l'augmentation de la population et de l'usage des TIM et des TP a suivi les mêmes courbes, ce qui équivaut à une sorte de statu quo des usages. Ceci est conforté par les données du dernier recensement fédéral qui indique que la part des actifs utilisant le train reste infime.



La gestion des transports individuels motorisés devra être entreprise dans l'ensemble du périmètre notamment dans les traversées de localités en renforçant les priorités pour les différentes formes de mobilité douce.

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