

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.14 Les suggestions issues des tables rondes du 22 avril 2009**
- P.17 Recommandations du collège d'experts pour la poursuite du travail**
- P.18 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** : l'identification des composantes

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.

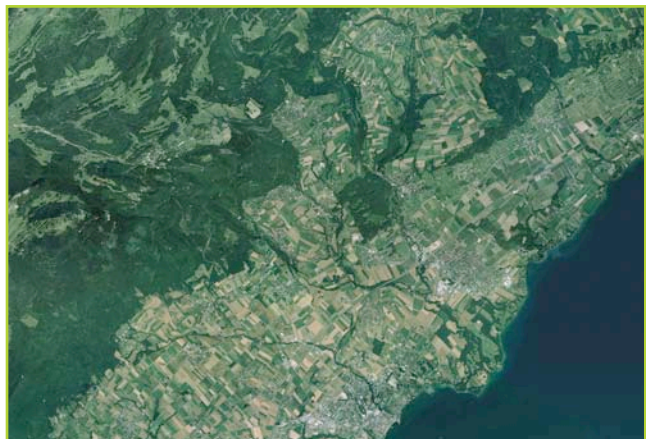


Photo aérienne de la région du NStCM

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.



- 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

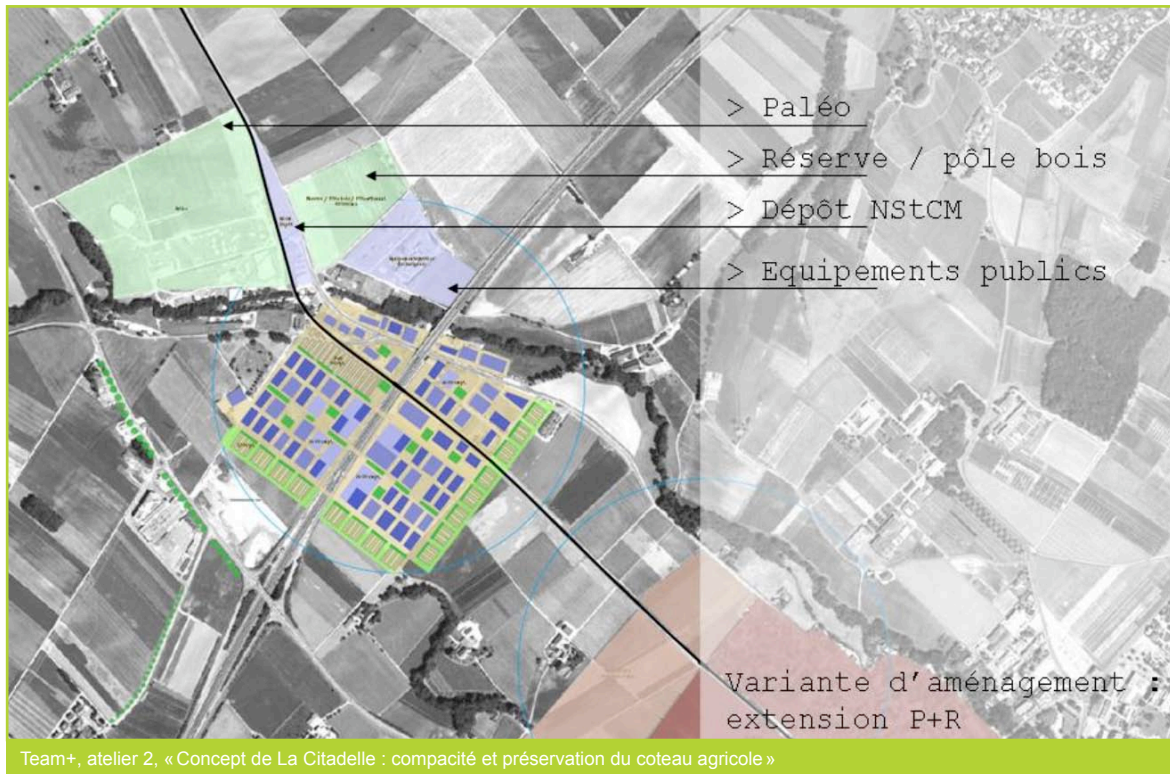
Geninasca Delefortrie, atelier 2, « Affectations, densités et morphologie »



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

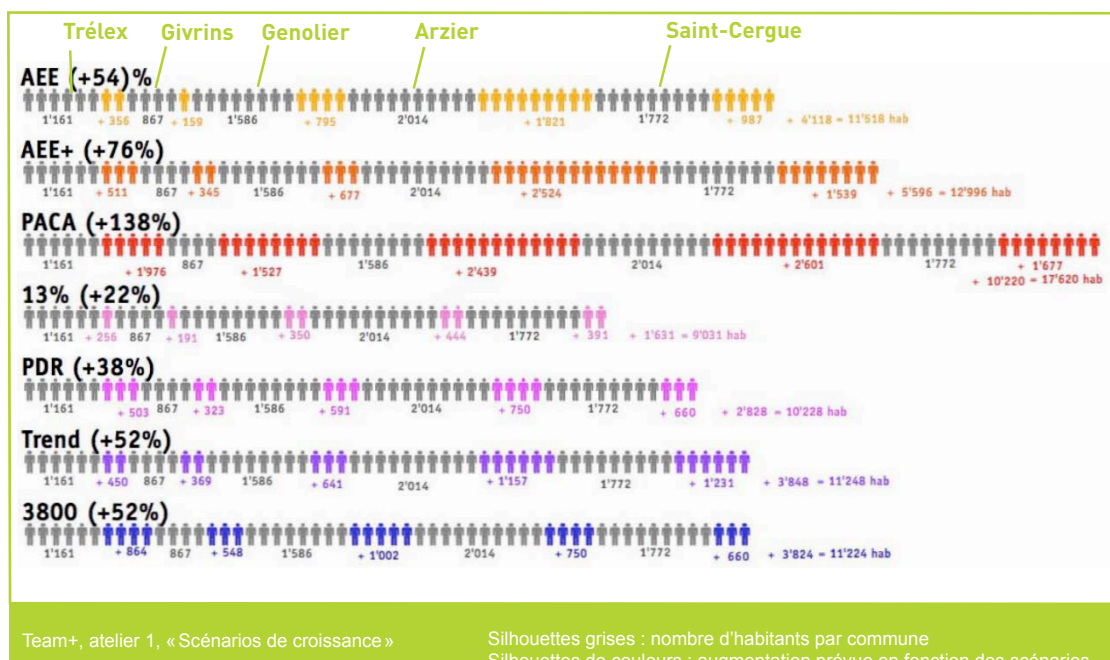
Une approche à émis l'hypothèse que pour préserver la qualité du cadre de vie et l'identité de la région, la croissance des villages de la ligne du NStCM ne doit pas être supérieure à celle des villages environnants non desservi par le train. C'est à cette condition que :

- 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.

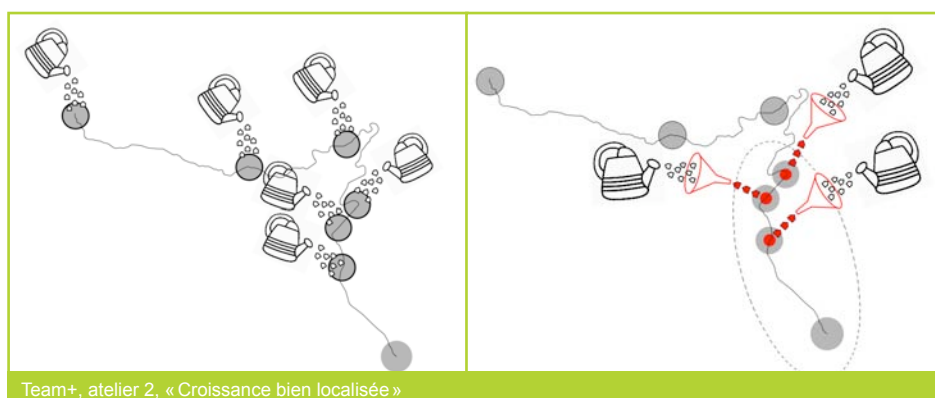
Pour un fort développement, localisé proche des gares

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 existant et précisent, dans chaque cas, les superficies des surfaces à déclasser et les nouvelles zones à bâtir.



Team +, atelier 1, « Proposition de localisation de la croissance pour Genolier et Givrins »

→ 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 dès lors 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

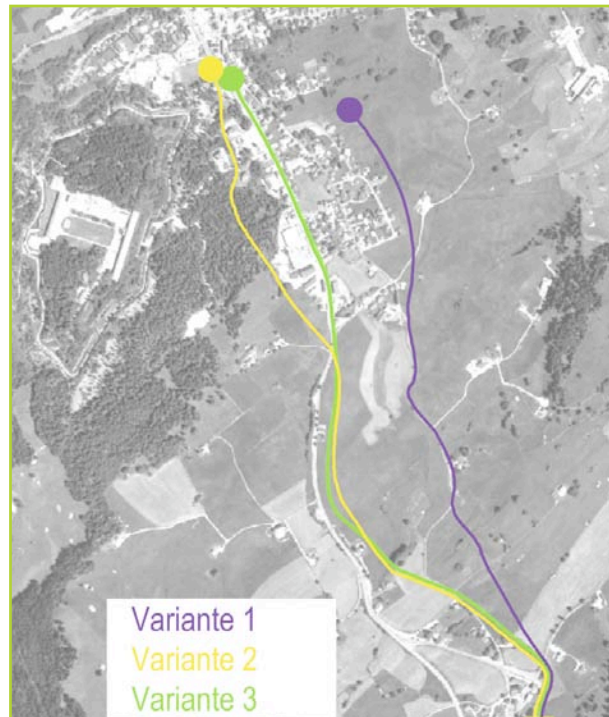
La vocation générale de ce grand espace est appréhendée dans sa totalité. Les différents sites le composant offrent des complémentarités qu'il s'agit de préserver, voire de renforcer. Les différentes fonctions touristiques des sites

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.



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

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.



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

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'exploiter pour les réflexions futures.



Les Rousses se doit de 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.

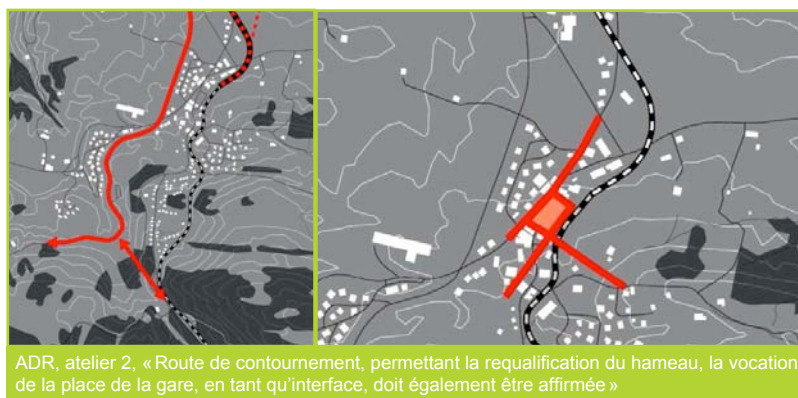
→ La Cure

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.



→ 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.

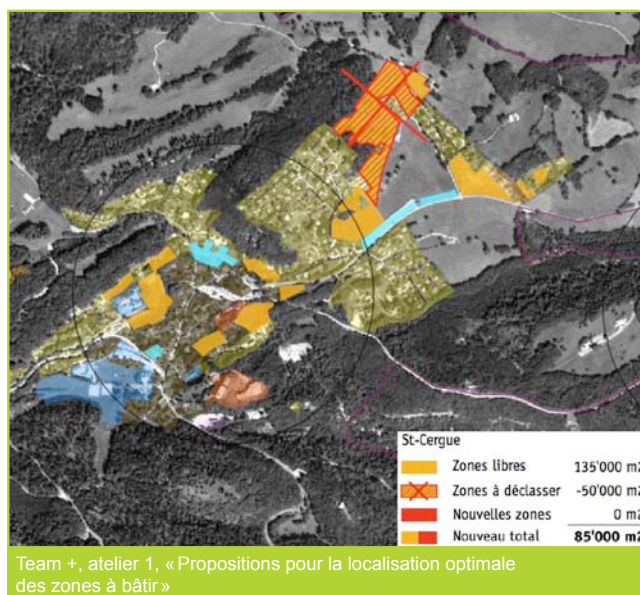
Les propositions apportées sont :

- 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
- contenir l'habitat à l'est par un front urbanisé bien défini.

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.

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 posé 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.

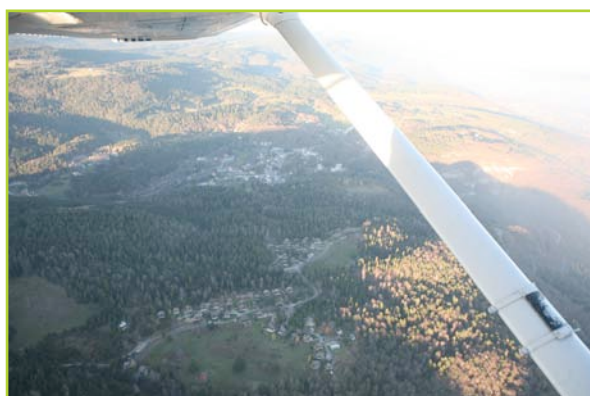


Photo aérienne de Saint-Cergue vers les Rousses



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.

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 (filière bois notamment) et au petit artisanat 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 exprimés 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.

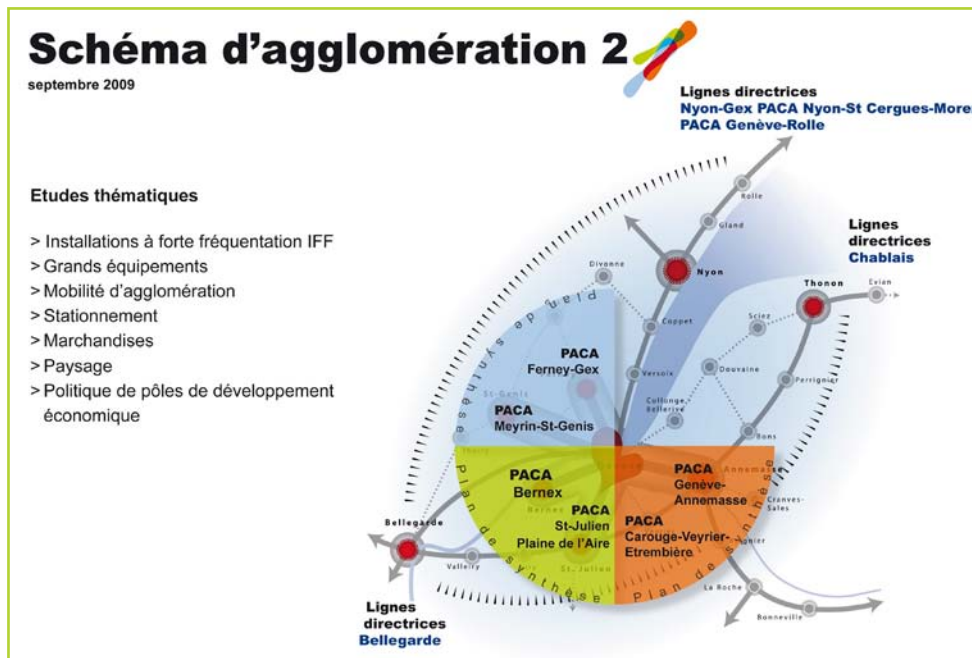
Les enseignements des études test serviront de base à l'élaboration d'un schéma directeur qui définira les aspects stratégiques de développement, notamment de la

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.



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-agгло.org