

LE «CORRIDOR BIOLOGIQUE» DU NYON-SAINTE-CERGUE-MOREZ

Pascale Roulet, cheffe de projet du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, Conseil régional du district de Nyon

Lorsque le chemin de fer «Nyon-Saint-Cergue-Morez» parcourt les quelques 900 mètres de dénivellation entre La Cure et Nyon, il emprunte symboliquement le parcours de l'eau, de la montagne à la plaine, traversant trois grandes strates géographiques, le paysage forestier du Jura, le paysage ouvert des coteaux pour rejoindre le littoral à Nyon.

Un lien fonctionnel...

La superposition horizontale des étages naturels est depuis 1916 complétée par un lien ferré transversal, artificiel. Une relation fonctionnelle s'est nouée entre les établissements humains égrenés le long de son trajet; on descend pour aller à l'école, au travail, à la gare de Nyon, on monte pour faire du sport, de la randonnée...

Cette relation s'est renforcée avec le temps et la complexification des enjeux d'organisation du territoire, et culmine aujourd'hui dans la reconnaissance de cette entité comme région cohérente dessinée par un schéma directeur intercommunal. L'usage de la voiture omniprésent – et depuis longtemps – n'a pas généré cette identification à un territoire que le rail dans son essentialité et sa contrainte incontournable de tracé a imposé. Et les chemins de fer régionaux, après des décennies de déconsidération, jouent à nouveau le rôle de déclencheur de l'urbanisation, même modeste dans ces lieux villageois, mais tout de même générateur de développement dans les cœurs de localité et près des arrêts.



Le bâti inséré dans la nature - Saint-Cergue (étude-test du projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2008-2009 - Atelier ADR)

... qui invente un paysage...

Finalement on peut dire que le chemin de fer a créé un territoire, d'une part un paysage en mouvement, une succession de panoramas et de vues qui, dans un temps relativement court de quarante minutes, restitue l'historique de l'évolution de la forêt originelle aux terres cultivées et au développement de la cité (que l'on peut lire bien sûr dans l'autre sens en remontant dans le temps), et d'autre part, un «corridor biologique» où la vie s'organise en profitant de cette infrastructure pour développer

DE L'INAUGURATION JUSQU'À AUJOURD'HUI

Le 12 juillet 1916, le Nyon-Saint-Cergue-Morez est inauguré jusqu'à Saint-Cergue, puis en 1917, jusqu'à la Cure, et en 1921 jusqu'à Morez. En 1953, le tronçon français est démantelé, substitué par un service de bus.

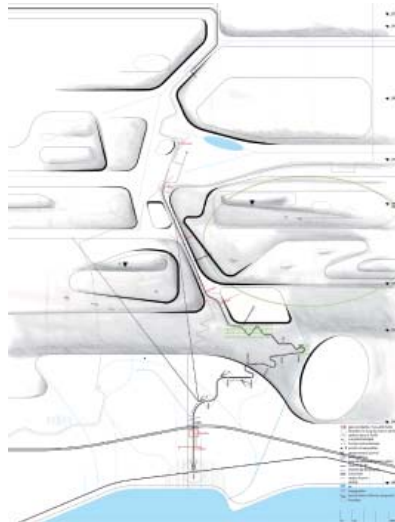
Saint-Cergue, Arzier-Le-Muids, Genolier, Givrins, Trélex, Nyon, communes suisses et la Communauté de communes de la station des Rousses sur territoire français forment le territoire du NSTCM.

La valorisation du chemin de fer du NSTCM est un élément du projet d'agglomération franco-valdo-genevois déposé auprès de la Confédération en décembre 2007, qui dans le cadre du fond d'infrastructure fédéral co-finance le développement de mesures significatives pour améliorer le développement concerté urbanisation-transport-environnement des agglomérations suisses.

Afin d'approfondir le schéma d'agglomération, une étude-test portant sur le territoire du NSTCM s'est déroulée d'octobre 2008 à mai 2009. Trois équipes, en dialogue avec le maître d'ouvrage composé de représentants professionnels et des collectivités communales, régionales et cantonales, ont élaboré des scénarii alternatifs sur les différents secteurs ou thématiques qu'elles ont eu à traiter.

A la suite, le schéma directeur intercommunal du NSTCM a été initié, coordonné avec le plan directeur régional du district de Nyon. Il développe les orientations prises de manière consensuelle par les différents acteurs de l'étude-test et accompagne l'avant-projet d'infrastructure déposé auprès de l'Office fédéral des transports. Cet avant-projet est destiné à engager les co-financements de mesures, soit pour la région le cadencement par étapes jusqu'à Saint-Cergue du NSTCM.

A l'issue du schéma directeur, des «chantiers» et des «projets stratégiques de développement» selon les différentes appellations, mettront en œuvre des projets concrets déterminés dans le cadre des planifications précédentes.



Le corridor géographique du Nyon-Saint-Cergue-Morez (étude-test du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise 2008-2009 - Atelier ADR)



Le tracé du Nyon-Saint-Cergue-Morez et le chapelet des haltes (étude-test du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise - Atelier TEAM+)

et améliorer le quotidien de ses habitants. Désormais, on dit les «villages du Nyon-Saint-Cergue», la ville de Nyon restant un peu à l'écart car son identité millénaire repose sur d'autres paramètres, Morez de même pour d'autres raisons : la frontière, le démantèlement de la voie ferrée.

Les milieux s'occupant de la «nature» pardonneront l'utilisation du terme consacré de corridor biologique pour désigner un corridor humain, mais il révèle bien l'indissolubilité de la relation des territoires entre eux le long d'un parcours traversant différents milieux. Il met en évidence la nécessité pour chacun de se référer à un tout avant d'entreprendre des actions sur le sol. C'est un processus à défendre et il concerne tout autant la vie humaine que la vie faunistique et floristique.

... à aménager et à mettre en valeur

La construction de ce corridor doit par contre être poursuivie dépassant ainsi les frontières politiques ; le tronçon des Rousses est ainsi indispensable pour compléter le paysage et la logique fonctionnelle touristique (la poursuite jusqu'à Morez semble désormais impossible). Il y a de l'ingéniosité dans la création d'un territoire, les outils doivent être adaptés et le

travail transfrontalier de l'agglomération franco-valdo-genevoise, intercommunal de la région de Nyon, y contribue car il œuvre à différentes échelles à la restitution d'un paysage culturel et vivant dans son ensemble.

L'étude-test engagée dans le cadre du projet d'agglomération a révélé cette dimension malgré que de prime abord les thématiques avaient été jugées très dissemblables entre le haut et le bas. Elle a ordonné la réflexion à partir de la notion de cadre paysager vécu dans la continuité, un fil rouge reliant le chapelet des implantations bâties.

Pour consolider cette construction, le schéma directeur imagine un futur «discret» pour le développement, inscrit dans chaque contexte particulier, en complément de l'existant. Les haltes sont les nouveaux lieux de la densification, elles sont le départ d'un réseau de mobilité douce qui sillonne les paysages. Les développer, leur donner un visage reconnaissable tout au long du trajet, ouvre la réflexion à l'espace public, à la qualité de la limite entre nature et bâti. Mais la concentration - l'économie de l'utilisation du sol - permet surtout de préserver tout spécialement l'exploitation de la nature qui a façonné le paysage d'aujourd'hui du NStCM et qui doit pouvoir évoluer.

Bureau du Comité

ASPAN-Suisse occidentale

Hugues Hiltpold, président
Laurent Guidetti, vice-président

Michèle Miéville, Christa Perregaux, Michel Jaques, membres
Isabelle Debrot, trésorière

Impression

Stämpfli Publikationen AG
Wölflistrasse 1, CP 8326
CH-3001 Berne

Mise en page

Rédaction TRACÉS
Bassenges 4
CH-1024 Ecublens

Rédacteur responsable

Comité de l'ASPAN-SO
Secrétariat, Grand-Rue 38, CH-1260 Nyon

Comité de rédaction des Cahiers

Pascal Michel (rédacteur en chef),
A.-M. Betticher, D. Clerc, M. Miéville,
C. Perregaux, M. Ruzicka-Rossier,
M. Tranda-Pittion, C. Wasserfallen (membres)