

Annexe

Étude pour la valorisation des gares de la Métropole Ferroviaire

Avant-propos

Le présent rapport synthétise les réflexions partenariales qui ont alimenté l'étude de valorisation des gares de la métropole ferroviaire du Grand Genève conduite entre 2019 et 2021.

Il s'agit d'une étude de nature technique et exploratoire qui interroge les capacités du territoire à prioriser le développement urbain autour de son infrastructure ferroviaire au regard **des projections de croissance démographique dans l'agglomération transfrontalière pour ces 20 prochaines années** tout en préservant fortement les ressources naturelles et agricoles.

L'étude propose ainsi plusieurs hypothèses et scénarios quantitatifs en rupture avec les planifications actuelles et parfois très ambitieux de développement urbains autour des gares à l'horizon 2040, en coordination avec le développement de l'offre ferroviaire à l'échelle du Grand Genève.

Il convient de préciser que ces hypothèses ont pour vocation d'alimenter les travaux prospectifs sur le devenir du territoire transfrontalier et ne correspondent à ce stade pas à des objectifs de développement formels ni à quelconque engagement de la part des collectivités territoriales membres du Grand Genève.

Étude pour la valorisation des gares de la Métropole Ferroviaire

ANNEXES

03/02/2022

Auteurs :
Eva TERLISKA
Philippe GASSER

Avec l'appui de :
L'Équipe du Grand Genève, le Comité de Projet et les partenaires

ETUDE POUR LA VALORISATION DE LA METROPOLE FERROVIAIRE - ANNEXES

Analyses par centralités

1. <u>Axe Genève-Rolle.....</u>	<u>7</u>
2. <u>Axe Genève-Bellegarde.....</u>	<u>45</u>
3. <u>Axe Annemasse-Valleiry.....</u>	<u>67</u>
4. <u>Axe Chablais.....</u>	<u>74</u>
5. <u>Axe Vallée de l'Arve.....</u>	<u>87</u>
6. <u>Axe Central.....</u>	<u>103</u>
7. <u>Axe Nyon-St Cergue.....</u>	<u>111</u>



1. AXE GENÈVE ROLLE

- 1.1. Chambésy
- 1.2. Les Tuileries
- 1.3. Genthod-Bellevue
- 1.4. Creux de Genthod
- 1.5. Versoix
- 1.6. Pont Céard
- 1.7. Mies
- 1.8. Tannay
- 1.9. Coppet
- 1.10. Nyon
- 1.11. Gland
- 1.12. Rolle

ENJEUX identifiés dans le PA3

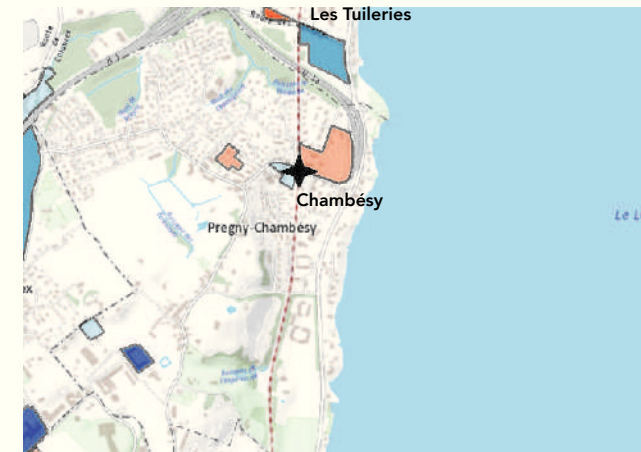
- STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE
- Aire urbaine d'agglomération centrale : vocation de densification
- TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

MZ Malvande; Parcs de Pregny et Jardin des Nations

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :
 - ↳ aucune mesure, halte non évoquée dans le PACA
- Urbanisation :
 - ↳ Aucun PSD



- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

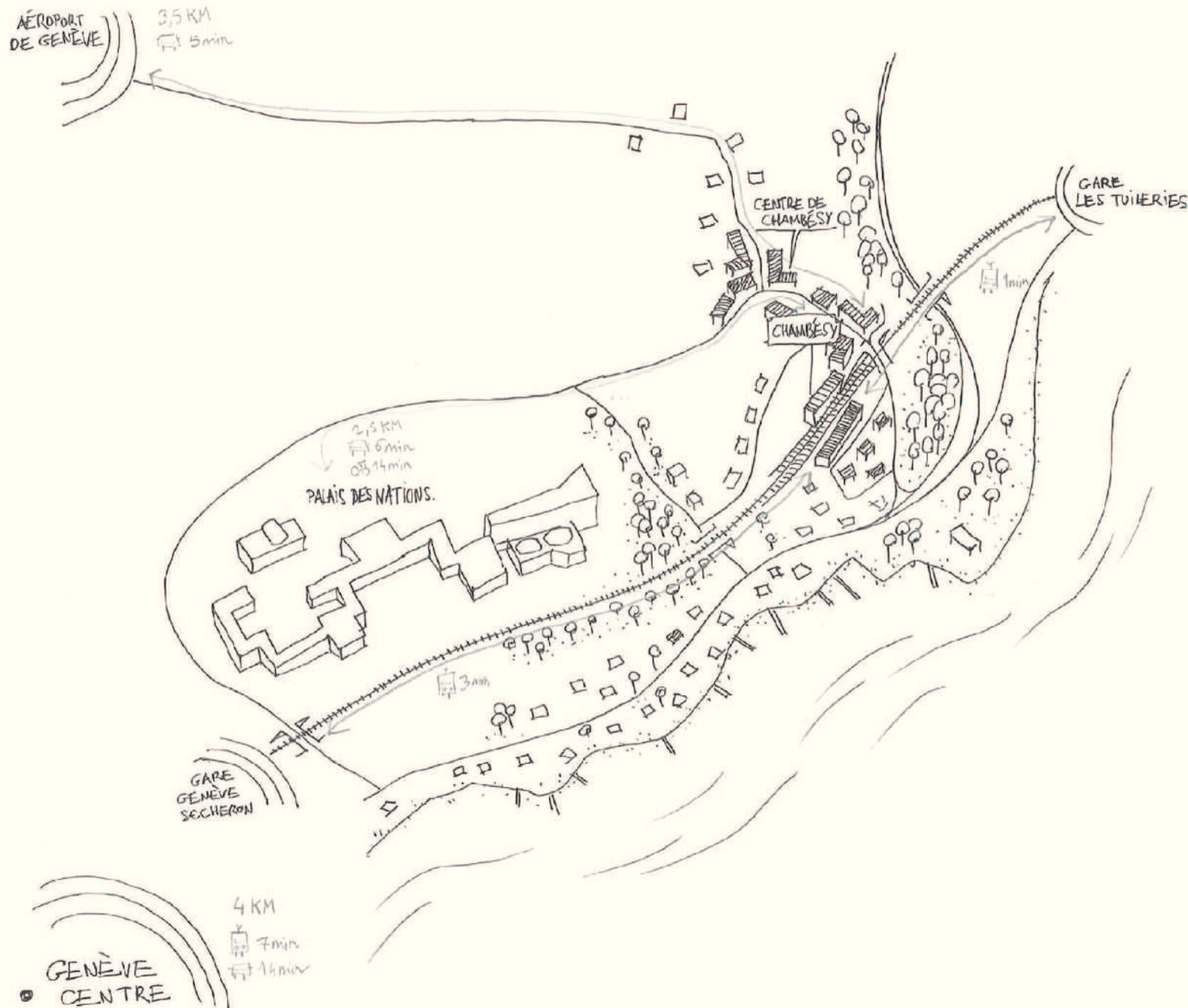
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : cette gare entre Genève Sècheron et Les Tuileries semble avoir un enjeu de rabattement limité (Ferney-Voltaire trop loin)

À 1km : enjeu de densification, de connexion MD à développer par un traitement des espaces publics qualitatif notamment pour assurer la connexion avec les résidences alentours, améliorations de la visibilité de la gare côté ouest, améliorer le lien avec le lac

La gare et son environnement proche : gare mono-orientée avec un traitement très routier côté ouest de la gare, espace connexe non qualifié (parking ?)

→ La commune Prégny-Chambésy en périphérie proche de Genève, se compose d'un tissu majoritairement résidentiel avec une présence importante de pavillons. L'enjeu principal semble davantage se porter sur les connexions MD dans un rayon de 1 à 2km.



CHAMBÉSY
Axe 1 - Genève-Rolle

3 970 hbt / +8,7%
Densité 1 225 hts/km²
719 emplois

✕
PAS DE
CLASSIFICATION

AIRE URBAINE
D'AGGLO
CENTRALE

PAS D'AIRE DE
DÉVELOPPEMENT

■
PÔLES D'ACTIVITÉ
MÉTROPOLITAIN

🚋
HALTE

🕒
Actuelle : 1/4h
2020 : 1/4h

🚆
2020 : attente donnée
2030 : attente donnée

👤
Ø 1km 1 941H / 583E
Ø 3km Htbs / Emplois



ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Aire urbaine d'agglomération centrale : vocation de densification

- Secteur d'accueil de la croissance (aire de développement entre gare et lac

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Etude intercommunale; PLQ Champs du Château; Plage et port du Vengeron

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

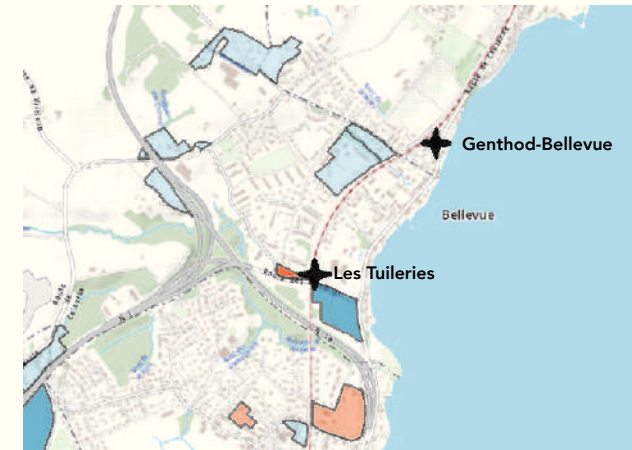
- ○ ○ ○ ▶ 12-14 - P+R grande capacité et route d'accès avec jonction sur l'autoroute : pas d'information
- ○ ○ ○ ▶ 12-45 - accessibilité MD à la halte : ?
- ○ ○ ○ ▶ 36-1-20 - passerelle MD-Ambilly : AVP

- Urbanisation :

- ● ● ○ ▶ UD1-01 : Les Tuileries (Bellevue) - proximité halte
Développement d'un quartier mixte dans le cadre du PLQ Champ du Château ; Aménagement d'espaces publics et programmation publique proche de la halte à optimiser.

MESURES inscrites la démarche intercommunale Genthod-Bellevue-Versoix-Collex

- Développer une nouvelle polarité aux Tuileries
- Développer un espace public attenant au PLQ "Champ du château" à l'échelle du secteur "Tuileries-Romelles-Vengeron"
- Création de stationnements vélo
- Redimensionnement esplanade de la halte et nouvel aménagement paysager
- Nouveau cheminement piétons et vélo depuis Champ du château
- Connexion MD de la halte à la voie verte intercommunale
- Nouvelle liaison vélo vers Valavran et le Vengeron



- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités



Démarche intercommunale - carte urbanisation et espaces publics

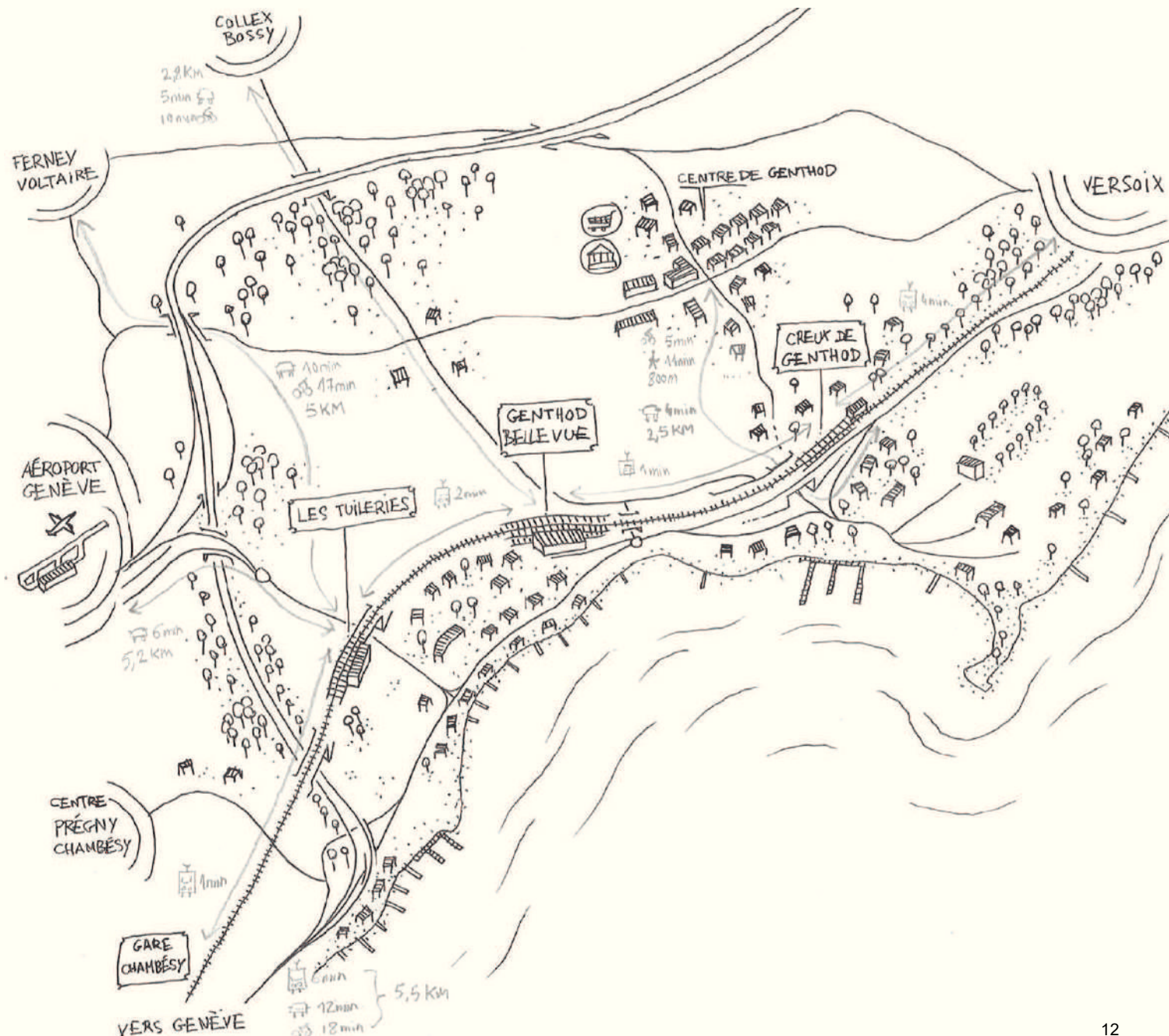
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : enjeu de rabattement (Ferney-Voltaire et Collex-Bossy, Ornex, Prévessin Moëns) ?

À 1km : enjeu de lien avec le lac (Plage du Vengeron), de connexion notamment MD avec le Nord de la commune de Bellevue et son tissu résidentiel. L'autoroute au sud de la gare vient créer une césure avec la commune de Pregny-Chambésy rendant difficile toute connexion.

La gare et son environnement proche : cette gare bénéficie d'un accès plutôt TIM côté est avec un P+R en lien avec l'échangeur autoroutier à proximité tandis que le côté ouest se raccroche au tissu résidentiel et notamment aux nouvelles opérations d'habitat (Champs du Château). Cette gare ne bénéficie pas de services, ni d'équipements.

→ Cette gare bénéficiant d'un P+R généreux se situe à proximité de l'autoroute permettant un rabattement efficace en TIM, cependant sa connexion MD avec la partie Nord reste à confirmer. Le développement de cette centralité urbaine reste à conforter ainsi que la valorisation des espaces de loisirs à proximité.



LES TUILERIES

3 322 hbt / +5,0%
 Densité 764 hts/km²
 1 285 emplois

Axe 1 - Genève-Rolle

✕
 PAS DE
 CLASSIFICATION

AIRE URBAINE
 D'AGGLO
 CENTRALE

↙ □ ↗
 1 AIRE DE
 DÉVELOPPEMENT

■
 PÔLES D'ACTIVITÉ
 MÉTROPOLITAIN



HALTE
 Actuelle : 1/4h
 2020 : 1/4h



2020 : attente donnée
 2030 : attente donnée

♿
 ∅ 1km 2 589H / 827E
 ∅ 3km Htbs / Emplois



ENJEUX identifiés dans le PA3

• **STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE**

- Aire urbaine d'agglomération centrale : vocation de densification
- Vocation densification et renforcement mixité fonctionnelle

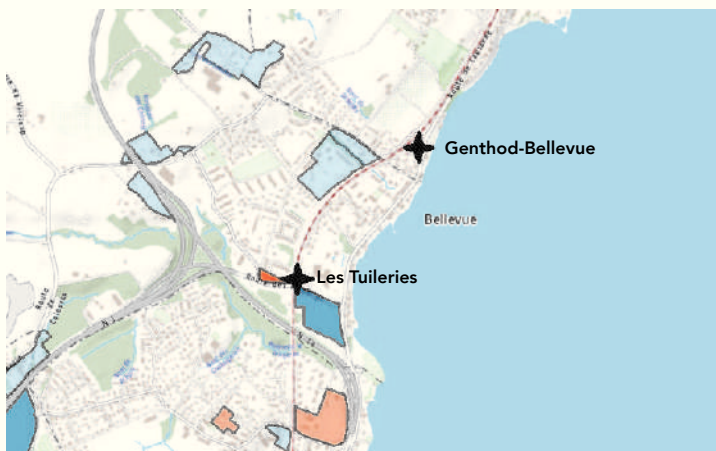
• **TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025**

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Etude intercommunale; Chênaie, Chânets-Valavran; Valavran 2, rte de Collex

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :
 - ↳ Aucune mesures, halte non évoquée dans le PACA
- Urbanisation : aucun PSD



- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

MESURES inscrites la démarche intercommunale Genthod-Bellevue-Versoix-Collex

- Développement d'une nouvelle centralité dense et mixte autour de la halte
- Création d'une zone de rencontre d'accès à la halte
- Requalification voiries d'accès à la faveur des modes doux
- Esplanade de la gare à aménager sur domaine public et privé et nouvel aménagement paysager
- Création de dispositifs de stationnement vélo sécurisés et suffisants
- Amélioration de l'aménagement piétons et vélos sur la route de Collex pour accès à la halte



Démarche intercommunale - carte urbanisation et espaces publics

URBANISATION

Sites d'interface TIM - TP

- Haltes RER - noeuds de nouvelle centralité: combinaison urbanisation-mobilités
- Halte Creux-de-Genthod et alentours à requalifier
- Gare de Versoix: poursuite du renouvellement urbain

Densification selon PDCn centres, haltes RER, sites à enjeux hors OPB

- Perimètre de planification prioritaire
- Versoix-la-Ville et bourg Bellevue-Genthod sud**
Renouvellement urbain à dominante logements
Densification moyenne à forte
- Sites à enjeux à dominante logements**
- Sites à enjeux à dominante activités**
Densification différenciée selon desserte TP
- Secteurs coordonnés aux sites à enjeux
- Perimètre de planification
- Perimètre de calcul PDCn 2030 - (2016)
- Extensions du centre - zones à plan-guide
- Secteurs non prioritaires
- Villages hamcaux**
Renouvellement urbain à dominante logements
Densification diversifiée modérée à moyenne
- Village préservé

Aires résidentielles sous "couloir OPB" - 145 ha
Mise en attente de secteurs exposés au bruit des aéronefs

- Versoix - 45.2 ha, Genthod - 52.0 ha, Bellevue - 45.1 ha
- Expertises environnementales et acoustiques / PDCCom
- Secteurs en zones de centre
- Secteurs en zones de faible densité
- Site central: équilibre logements-emplois à assurer - presc d'intérêt prioritaire

ESPACES PUBLICS
Requalification et mise en réseau

- Voies structurantes
- "Voie rouge"
- Rte. de Suisse - de Lausanne
- "Voies vertes"
- "Voie bleue"
- "Voie jaune" de "couloir verte"

AUTRES

- Forêt
- Pénétrants de verdure
- Espace agricole
- Parcs, places, stades, jardins familiaux
- Elargissements A1, 4e voie DFF
- Jonctions A1-Versoix et Vengeron

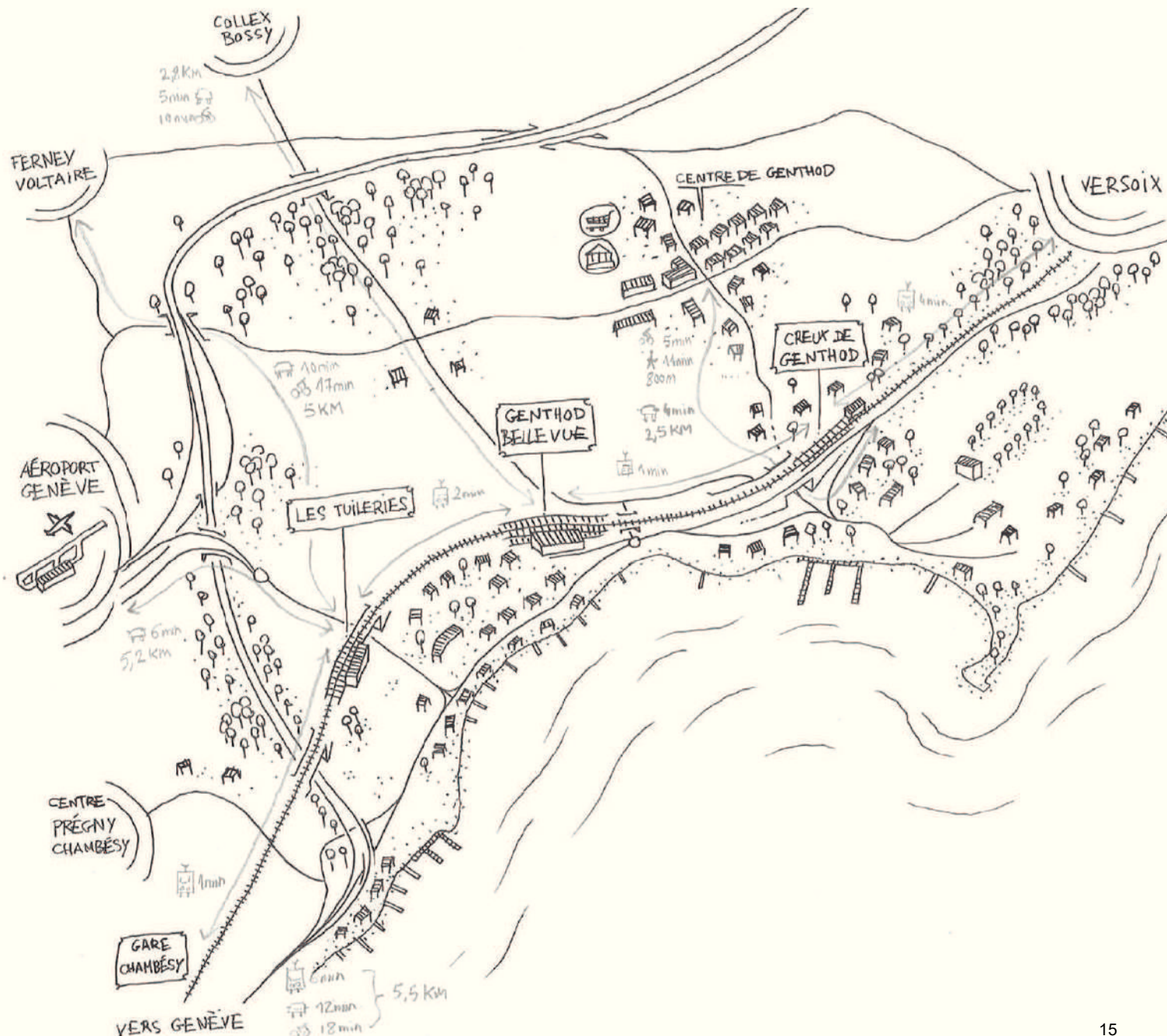
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : à préciser

À 1km : la gare semble peu tournée à l'est malgré un enjeu de connexion, notamment MD avec la proximité des équipements (université), services et tissu résidentiel majoritaire à l'est. L'accès au lac est un enjeu important

La gare et son environnement proche : cette gare est davantage orientée côté Est avec un P+R important. Cet accès est davantage axée pour les TIM

→ Cette gare se trouve à l'interface entre les communes de Genthod et Bellevue, le traitement très routier des abords et de son P+R semble davantage favoriser le TIM. Les connexions MD avec le tissu majoritairement résidentiel, les équipements et services semblent à conforter par un traitement qualitatif des espaces publics





ENJEUX identifiés dans le PA3

• **STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE**

- Aire urbaine d'agglomération centrale : vocation de densification
- Vocation densification et renforcement mixité fonctionnelle

• **TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025**

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Etude intercommunale; Malagny; Genthod le Haut

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :
 - ↳ Aucune mesures, halte non évoquée dans le PACA
- Urbanisation : aucun PSD



- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

MESURES inscrites la démarche intercommunale Genthod-Bellevue-Versoix-Collex

- Requalifier la halte : amélioration accessibilité et valorisation paysagère et patrimoniale
- Amélioration accessibilité MD
- Coordination avec la voie verte intercommunale
- Gestion du stationnement
- Renforcement espace-rue ch. Petite-voie/rte de Rennex
- Nouvelle liaison MD le long des voies depuis "Petit Malagny"
- Développement d'une offre de services



Démarche intercommunale - carte urbanisation et espaces publics

URBANISATION

Sites d'interface TIM - TP

- Haltes RER - noyaux de nouvelles centralités: coordination urbanisation-mobilités
- Halte Creux-de-Genthod et alentours à requalifier
- Gare de Versoix, poursuite du renouvellement urbain

Densification selon PDCn centres, haltes RER, sites à enjeux hors OPB

- Perimètre de planification prioritaire
- Versoix-la-Ville et bourg Bellevue-Genthod sud**
Renouvellement urbain à dominante logements
Densification moyenne à forte
- Sites à enjeux à dominante logements**
Sites à enjeux à dominante activités
Densification différenciée selon desserte TP
Secteurs coordonnés aux sites à enjeux
- Perimètre de planification
- Perimètre de calcul PDCn (2030 - 2016)
- Extensions du centre** - zones à plan-guide
- Secteurs non prioritaires**
- Villages hamcaux**
Renouvellement urbain à dominante logements
Densification ouverte/modérée à moyenne
- Village préservé

Aires résidentielles sous "couloir OPB" ~145 ha
Mise en attente de secteurs exposés au bruit des aéronefs

- Versoix : 45,2 ha, Genthod : 52,0 ha, Bellevue : 45,1 ha
Expertise environnementale et acoustique / PDCn
- Secteurs en zones de centre
- Secteurs en zones de faible densité
- Site central, équilibre logements-emplois à assurer - pesée d'intérêts prioritaire

ESPACES PUBLICS
Requalification et mise en réseau

- Voies structurantes**
- "Voie rouge"
Rte. de Suisse - de Lausanne
- "Voies vertes"
- "Voie bleue"
- "Voie jaune" de "couloir verte"

AUTRES

- Forêt
- Périmètres de ventouse
- Espace agricole
- Parcs, places, stades, jardins familiaux
- Élargissements A1, 4e voie GFF
- Jonctions A1-Versoix et Vengeron

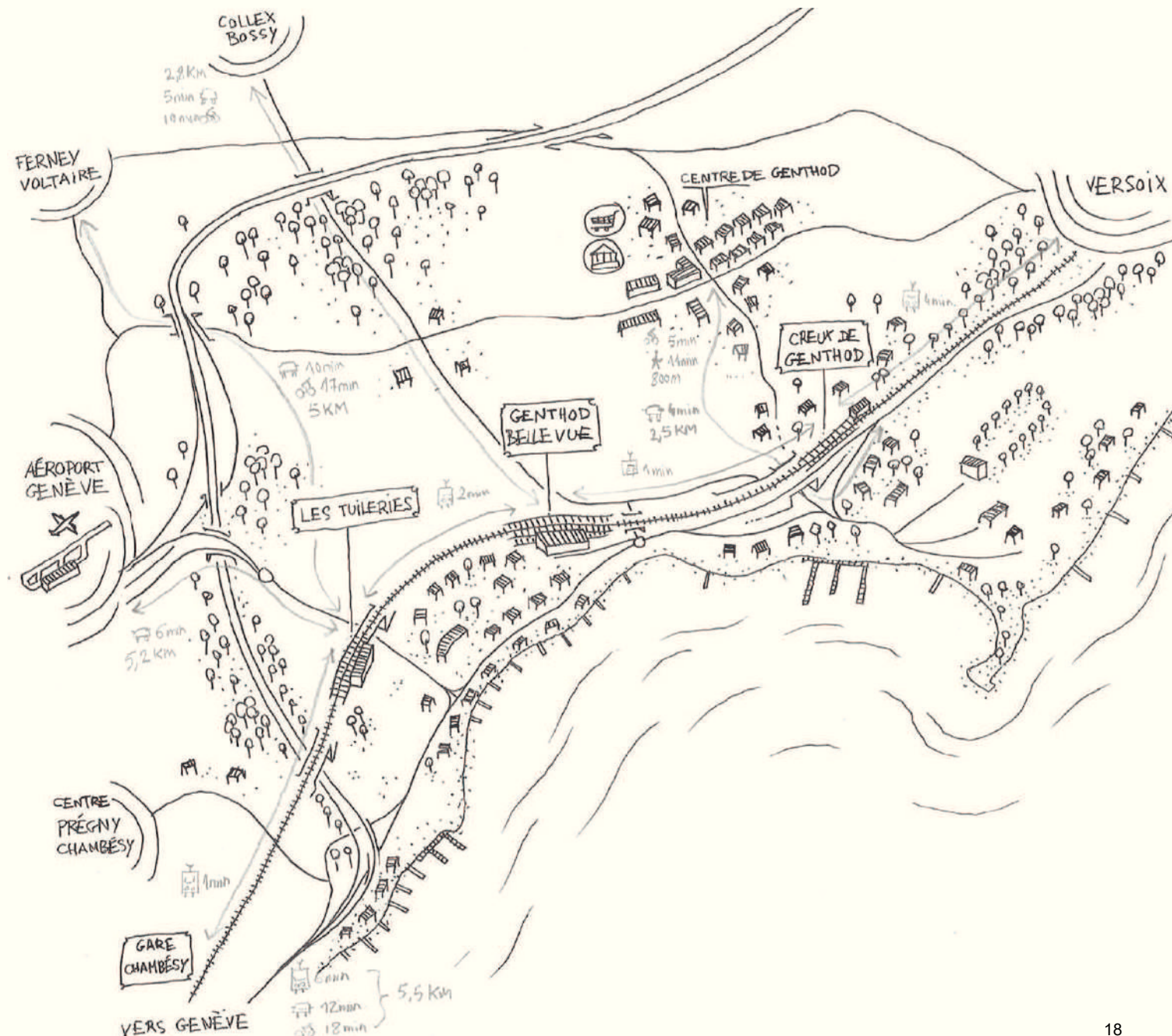
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : à préciser

À 1km : l'accès MD à la gare est très contraint, notamment par la présence de la route de Lausanne qui longe la voie ferrée et ses accès sur le côté Est. Un enjeu de connexion MD avec la commune de Genthod et le tissu à l'ouest de la gare semble néanmoins à considérer. Cette halte semble en effet peu tournée à l'est malgré un enjeu de connexion, notamment avec la proximité des services et équipements, ainsi que du tissu majoritairement résidentiel à l'est. L'accès à la halte se fait par le Chemin de la Petite-Voie au caractère très routier. L'accès au lac est également un enjeu important

La gare et son environnement proche : cette halte bénéficie de quelques emplacements à vélos mais ses équipements sont réduits à leur minimum

→ La voie ferrée aux franges du lac Léman est doublé par la route de Lausanne sur cette portion. Cette halte peu confortable et réduit à son minimum de par sa situation et sa configuration. Des enjeux de connexions MD avec le tissu majoritairement résidentiel, les équipements et services semblent à conforter par un traitement qualitatif des espaces publics (absence de trottoirs).





Un accès contraint sous la voie ferrée depuis la route du Creux-de-Genthod

< Connexion MD absente depuis le centre de Genthod par le chemin de la Petite-Voie (traitement routier sans trottoir ni piste cyclable)

ENJEUX identifiés dans le PA3

• **STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE**

- Centre local d'agglo centrale : vocation de concentration de l'urbanisation à leur échelle ; et de concentration des services, emplois et équipements avec un potentiel de rayonnement local. Vocation de rabattement pour territoires ruraux.

- Aire urbaine d'agglomération centrale : vocation de densification

- Secteur d'accueil de la croissance (aire de développement au nord de la gare)

• **TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025**

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Etude intercommunale; Les Colombières

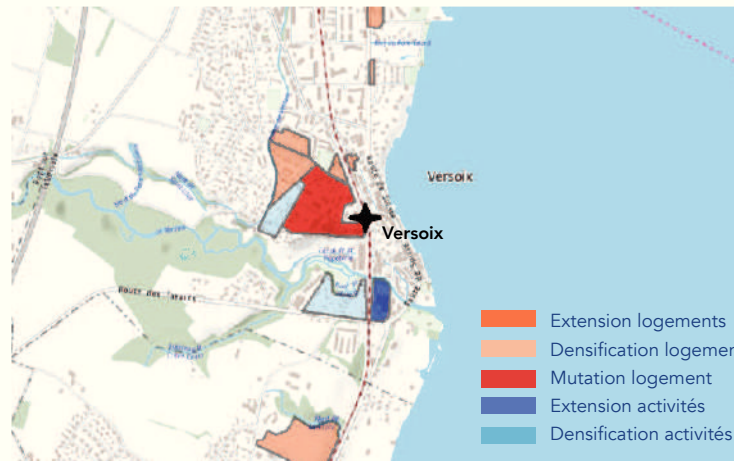
MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ● ● ▶ 12-15 - Requalification de la route de Suisse : réalisation, MES 2020/2023 plusieurs phases
- ● ● ▶ 12-17 - Passerelle MD + réaménagement interface : étude, MES 2022
- ● ● ▶ 12-32 - Voie verte Versoix à Pregny-Chambésy : étude, MES 2025
- ● ● ▶ 12-21 : stationnements vélos et amélioration intermodalité (MES 2022) ;
- ● ● ▶ 12-30 : franchissement routier de la Versoix ;
- ● ● ▶ 12-37/38 : nouvelle jonction autoroutière de Versoix;

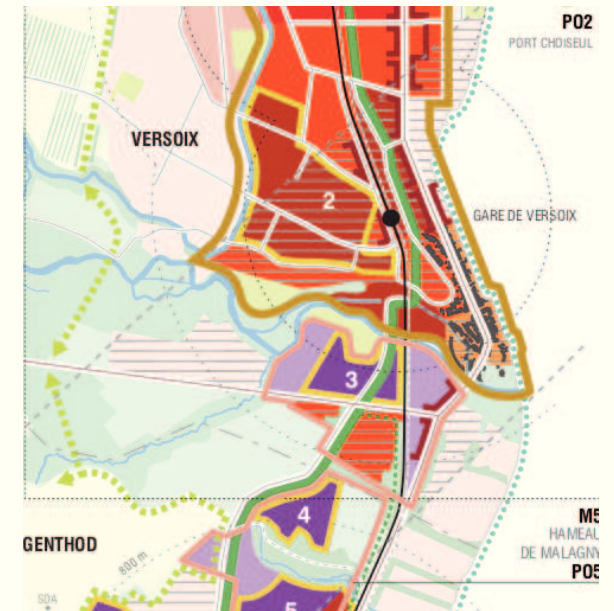
- Urbanisation :

- ● ● ▶ UD1-03 : Versoix / densification-Extension
- Poursuite du développement urbain du centre local de Versoix, coordination accrue avec les communes voisines (Bellevue, Genthod, Collex-Bossy) dans le cadre d'une stratégie intercommunale en cours d'élaboration sur les enjeux pertinents à cette échelle (mobilité, paysage équipements...).
- > Quartier gare de Versoix réalisé



MESURES inscrites la démarche intercommunale Genthod-Bellevue-Versoix-Collex

- Poursuite du renouvellement urbain à l'ouest de la gare de Versoix (densification moyenne à forte
- Réaménagement des espaces publics à l'ouest de la gare
- Révision nombre de places de stationnement vélos à la gare
- Coordination aménagement projet de voie-verte et abords de la gare



Démarche intercommunale - carte urbanisation et espaces publics

URBANISATION

Sites d'interface TIM - TP

- ⊗ Haltes RER - noyaux de nouvelles centralités: coordination urbanisation-mobilités
- Halte Creux-de-Genthod et alentours à requalifier
- Gare de Versoix, poursuite du renouvellement urbain

Densification selon PDCn centres, haltes RER, sites à enjeux hors OPB

- ⬜ Périmètre de planification prioritaire
- Versoix-la-Ville et bourg Bellevue-Genthod sud
Renouvellement urbain à dominante logements
Densification moyenne à forte
- ⊗ Sites à enjeux à dominante logements
- ⊗ Sites à enjeux à dominante activités
Densification différenciée selon desserte TP
- ⬜ Secteurs coordonnés aux sites à enjeux
- ⬜ Périmètre de planification
- ⬜ Périmètre de calcul PDCn (2030 - 2016)
- ⬜ Extensions du centre - zones à plan-guide
- ⬜ Secteurs non prioritaires
- Villages hamcaux
Renouvellement urbain à dominante logements
Densification diversifiée modérée à moyenne
- ⬜ Village préservé

Aires résidentielles sous "couloir OPB" - 145 ha
Mise en attente de secteurs exposés au bruit des aéronefs

- Versoix - 45,2 ha, Genthod - 52,0 ha, Bellevue - 45,1 ha
Expertes environnementales et acoustique / PDCn
- ⬜ Secteurs en zones de centre
- ⬜ Secteurs en zones de faible densité
- ⬜ Site central: équilibre logements-emplois à assurer - pesée d'intérêts prioritaire

ESPACES PUBLICS
Requalification et mise en réseau

- Voies structurantes
- ⬜ "Voie rouge"
- ⬜ Rte. de Suisse - de Lausanne
- ⬜ "Voies vertes"
- ⬜ "Voie bleue"
- ⬜ "Voie jaune" de "zooomme verte"

AUTRES

- ⬜ Forêt
- ⬜ Périmètres de ventouse
- ⬜ Espace agricole
- ⬜ Parcs, places, stades, jardins familiaux
- ⬜ Élargissements A1, 4e voie GFF
- ⬜ Jonctions A1-Versoix et Vengerin

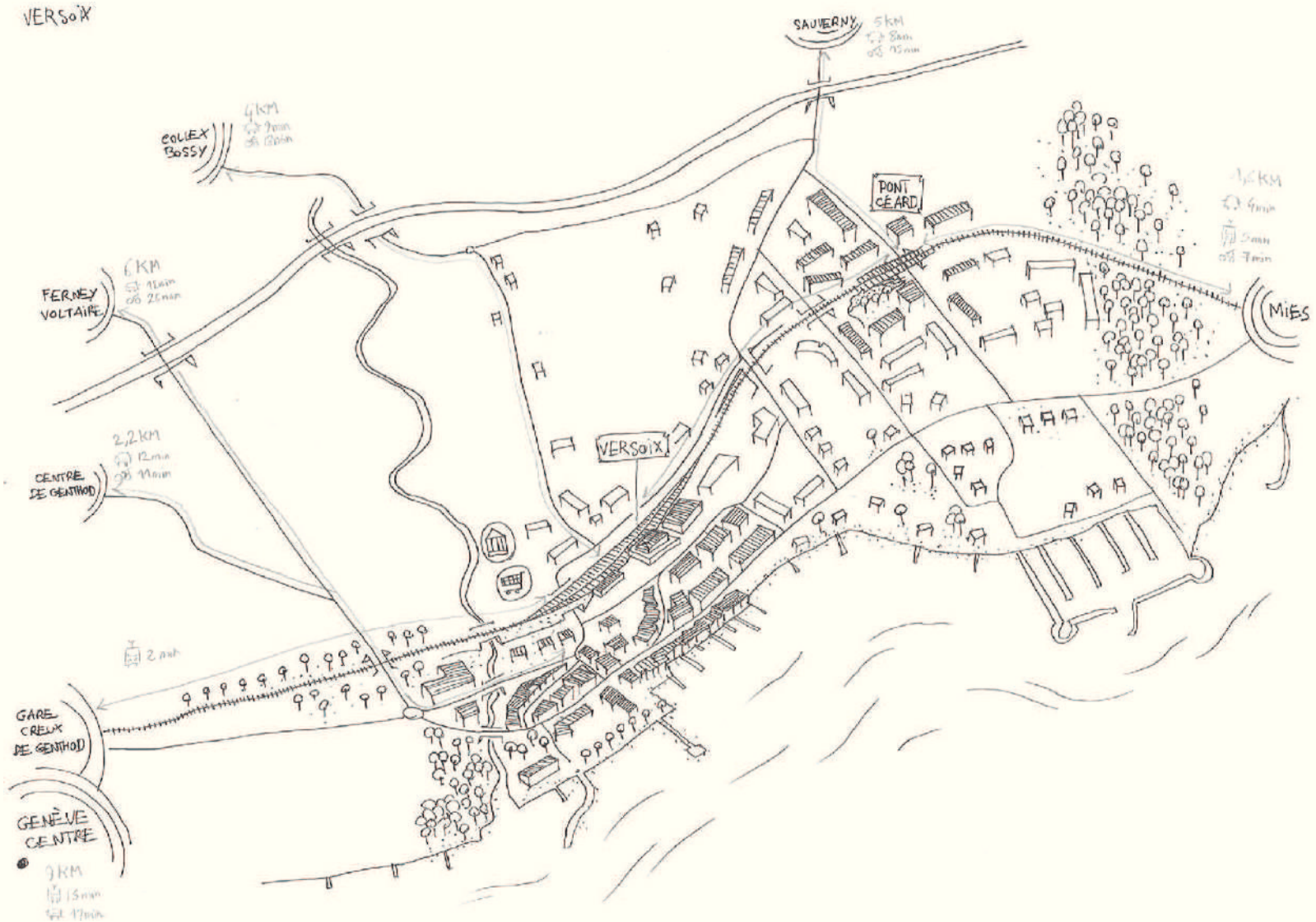
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : à préciser

À 1km : poursuite du développement urbain, enjeux de réorganisation liés à l'arrivée d'une nouvelle jonction autoroutière (limiter le trafic de transit, redistribuer l'espace public au profit des MD), conforter le lien avec le lac, développement économique

La gare et son environnement proche : les abords de la gare sont marqués par un caractère routier. La gare est tournée vers le centre historique, le retournement de la gare vers la partie plus récente de la ville constitue un enjeu fort (volonté d'élargissement du passage sous voie). La gare bénéficie de services et équipements à proximité avec des espaces extérieurs pour certains qualitatifs. Le bâtiment de la gare est aujourd'hui investi par l'enseigne « Migros ». Un projet de voie verte rejoignant le coeur de l'agglo va voir le jour, un enjeu de connexion à la gare semble important.

→ Versoix, centralité locale a vocation à devenir un centre régional et prendre plus de poids à l'échelle de l'intercommunalité avec un rôle à jouer en terme de structuration (enjeu de coordination intercommunale accrue, stratégie intercommunale en cours d'élaboration avec Genthod, Bellevue et Collex-Bossy)
Cette gare sera d'autant plus importante avec la mise en service du LEX





ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale
- Centre de rabattement + Vocation d'accueil de la croissance urbaine
- Secteur d'accueil de la croissance (aire de développement au nord de la gare)

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Etude intercommunale; Les Etude intercommunale; Chez Pelissier

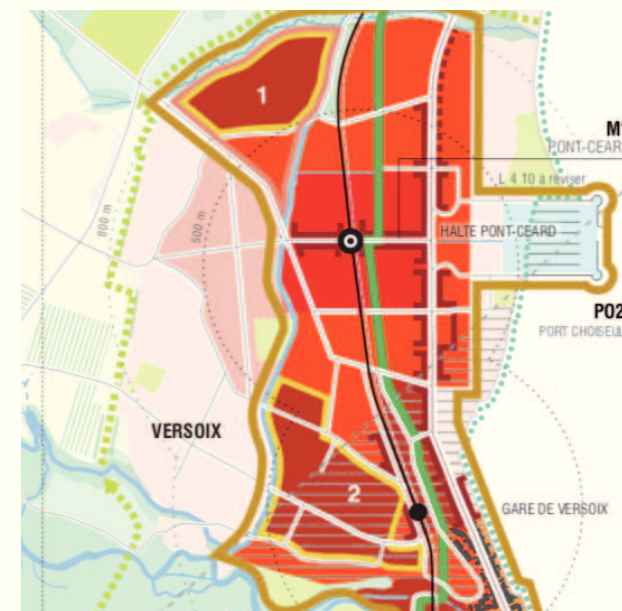
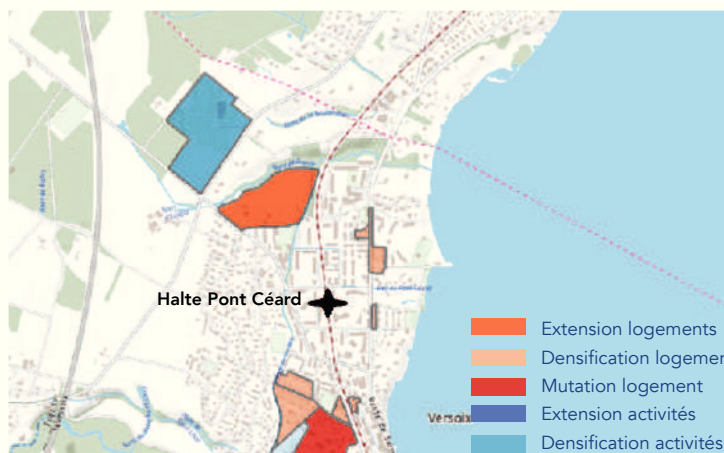
MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ○ ○ ○ ▶ 12-15 : requalification route de Suisse (en cours travaux) ;
- ○ ○ ○ ▶ 12-21 : stationnements vélos et amélioration intermodalité (MES 2022) ;
- ○ ○ ○ ▶ 12-32 : voie verte Chambésy-Versoix (MES 2025) ;
- ○ ○ ○ ▶ 12-37/38 : nouvelle jonction autoroutière de Versoix

- Urbanisation :

- ○ ○ ○ ▶ UD1-03 : Versoix / densification-Extension
- Poursuite du développement urbain du centre local de Versoix, coordination accrue avec les communes voisines (Bellevue, Genthod, Collex-Bossy) dans le cadre d'une stratégie intercommunale en cours d'élaboration sur les enjeux pertinents à cette échelle (mobilité, paysage équipements...).
- > Quartier gare de Versoix réalisé



Démarche intercommunale - carte urbanisation et espaces publics

URBANISATION

Sites d'interface TIM - TP

- Haltes RER - noyaux de nouvelle centralité: coordination urbanisation-mobilités
- Halle Creux-de-Genthod et alentours à requalifier
- Gare de Versoix, poursuite du renouvellement urbain

Densification selon PDCn centres, haltes RER, sites à enjeux hors OPB

- Périmètre de planification prioritaire
- Versoix-la-Ville et bourg Bellevue-Genthod sud
Renouvellement urbain à dominante logements
Densification moyenne à forte
- ✗ Sites à enjeux à dominante logements
- ✗ Sites à enjeux à dominante activités
Densification différenciée selon desserte TP
- Secteurs coordonnés aux sites à enjeux
- Périmètre de planification
- Périmètre de calcul PDCn 2030 - (2016)
- Extensions du centre - zones à plan-guide
- Secteurs non prioritaires
- Villages hamcaux
Renouvellement urbain à dominante logements
Densification diversifiée modérée à moyenne
- Village préservé

Aires résidentielles sous "couloir OPB" ~145 ha

Mise en attente de secteurs exposés au bruit des aéronefs

Versoix : 45,2 ha, Genthod : 52,0 ha, Bellevue : 45,1 ha
Expertise environnementale et acoustique / PDCn

- Secteurs en zones de centre
- Secteurs en zones de faible densité
- Site central: équilibre logements-emplois à assurer - partie d'intérêt prioritaire

ESPACES PUBLICS

Requalification et mise en réseau

Voies structurantes

- "Voie rouge"
- Rte. de Suisse - de Lausanne
- "Voies vertes"
- "Voie bleue"
- "Voie jaune" de "couloir verte"

AUTRES

- Forêt
- Périmètres de venturie
- Espace agricole
- Parcs, places, stades, jardins familiaux
- Élargissements A1, 4e voie GFF
- Jonctions A1-Versoix et Vengeron

MESURES inscrites la démarche intercommunale Genthod-Bellevue-Versoix-Collex

- Poursuite d'une densification diversifiée, moyenne à forte
- Zones de rencontres d'accès à la halte
- Requalification des voiries et accès à la faveur des modes doux
- place ou esplanade de gare à aménager sur domaine public et privé
- Création stationnements vélos
- Redimensionnement accès gare et nouveaux aménagements paysagers et de mobilier urbain
- Création d'un aménagement continu en faveur des piétons et vélos entre la gare et le lac
- Création d'un cheminement piéton et vélo continu le long des voies côté ouest entre ch. Montfleury et rte Sauvigny
- Création d'une liaison piétonne entre l'arrêt bus Argand-Sauvigny et la gare

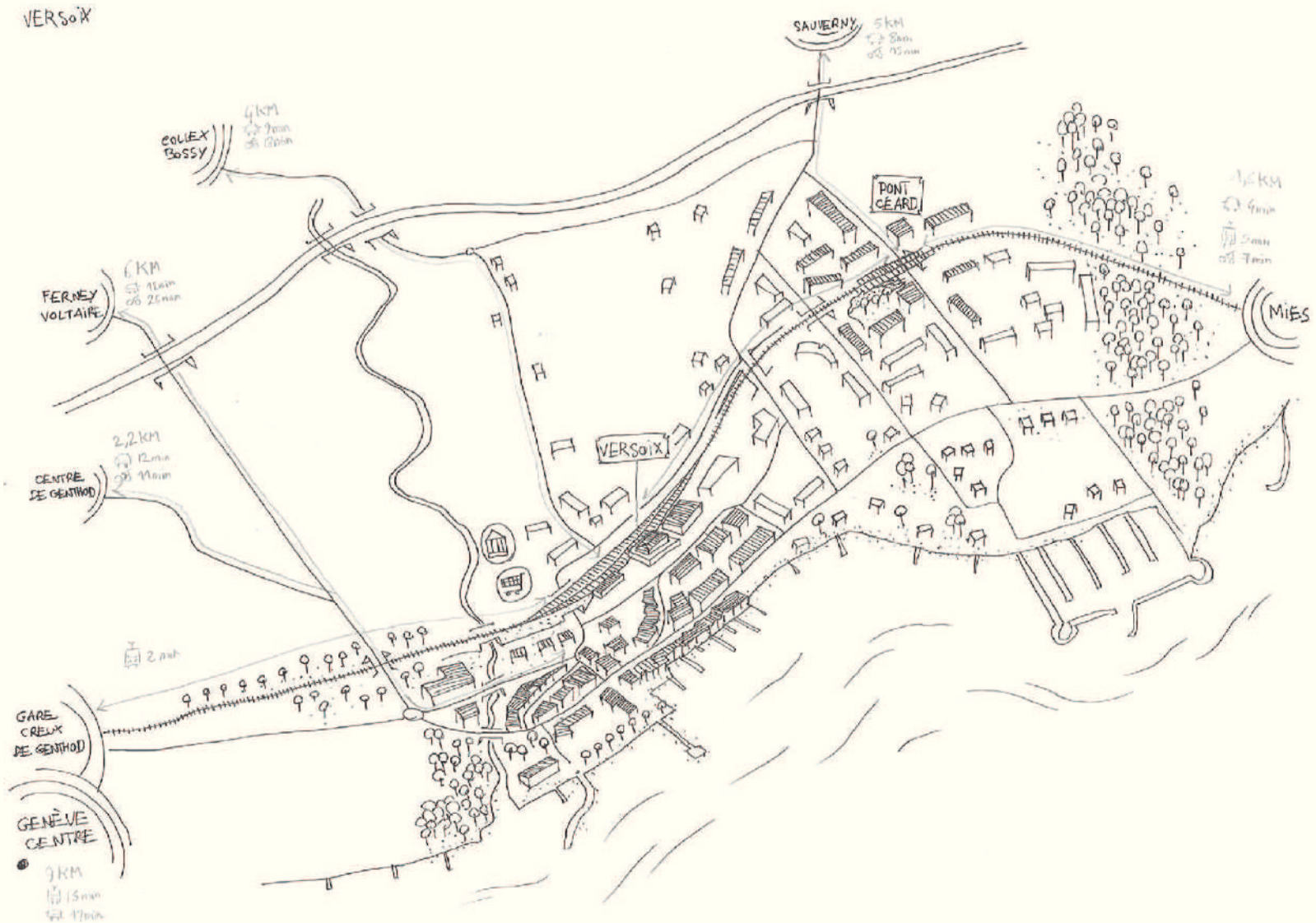
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : à préciser

À 1km : enjeu de connexion MD et TC avec le quartier de grands ensembles à conforter, enjeu de densification ?

La gare et son environnement proche : cette halte est mono-orientée côté Est, la topographie ne permet pas de connexion directe vers l'ouest. Cette halte est réduite à son minimum, un quai et un abri. Un enjeu de traitement des limites publics/privés semble néanmoins à considérer avec un traitement plus qualitatif de l'accès ainsi que le lien avec le lac

→ Pont-Céard est la seconde gare de Versoix, centralité locale qui a vocation à devenir un centre régional et prendre plus de poids à l'échelle de l'intercommunalité avec un rôle à jouer en terme de structuration (enjeu de coordination intercommunale accrue, stratégie intercommunale en cours d'élaboration avec Genthod, Bellevue et Collex-Bossy). Cette halte située dans un quartier de grands ensembles est davantage tournée à l'est du fait de sa topographie marquée à l'ouest. Le traitement des limites avec les parties privatives, les connexions MD avec les grands ensembles et un accès amélioré restent à améliorer avec un traitement plus qualitatif de l'espace public



PONT-CÉARD
Axe 1 - Genève-Rolle

13 329 hbt / +3,0%
Densité 1 268 hts/km²
4 332 emplois

✗
PAS DE
CLASSIFICATION

✗
AIRE URBAINE
D'AGGLO
CENTRALE

✗
PAS D'AIRE DE
DÉVELOPPEMENT

✗
SANS PÔLE
D'ACTIVITÉ



Actuelle : 1/4h
2020 : 1/4h



2020 : attente donnée
2030 : attente donnée



Ø 1km 7 495H / 1 277E
Ø 3km Htbs / Emplois



ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- **Centre de rabattement** : Lieux de rabattement vers les gares sans rôle spécifique en matière d'équipements et services. En jeu de développement des plateformes multimodales.

- **Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale** : vocation de densification et fort potentiel de renouvellement urbain

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ○ ○ ○ ▶ 12-15 : requalification route de Suisse
- ○ ○ ○ ▶ 12-22 : stationnements vélos

- Urbanisation :

○ ○ ○ ○ ▶ UD1-10 : Haltes Léman Express Mies et Tannay > à définir

- Renforcement des haltes : densification des secteurs bâtis adjacents, organisation multimodale des gares, valorisation du rabattement vers ces lieux très bien desservis par une offre en services à la mobilité adéquate.
- Développement, densification autour des gares :
 - Mies : définition d'un périmètre compact de cœur de localité en cours avec un taux de développement de 1.5 % par année (2014-2030).
 - Tannay pourra aussi s'intégrer à ce processus
- > concrétisation des potentiels : foncier
- Lancement de projet d'espace public, réorganisation des plateformes, P+R, stationnement vélos, accessibilité mobilité douce
- Mies et Tannay participent au secteur de coordination Versoix-Coppet et pourront saisir l'opportunité de la démarche intercommunale autour de Versoix pour des approches cohérentes en matière de gestion de la mobilité autour des gares, nature en ville, qualité des espaces publics. La commune de Mies a déjà engagé une démarche avec la commune de Versoix



UD1-10 : Haltes Léman Express Mies et Tannay

- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

Axe 1 - Genève-Rolle

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

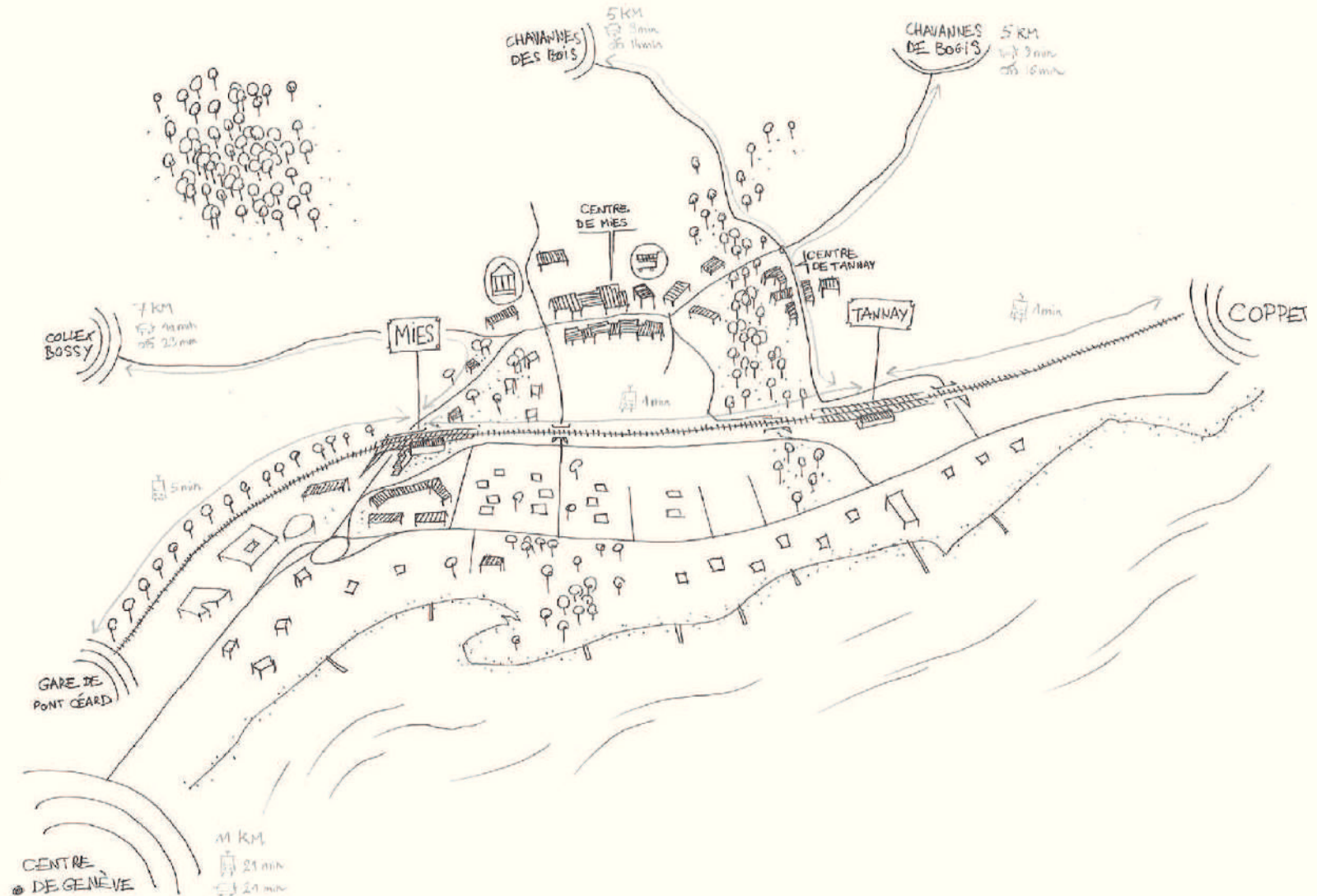
À +3km : un enjeu de rabattement limité. L'arrivée du LEM confère un nouveau statut à Mies et Tannay, existe-t-il pour autant un enjeu de densification ? A préciser (densification des secteurs bâtis adjacents à la halte ? Fonciers mutables ?)

À 1km : la gare se situe dans un secteur majoritairement résidentiel, un tissu pavillonnaire avec quelques entreprises au sud. La connexion MD semble à conforter ainsi que l'accès au lac

La gare et son environnement proche : les abords de la gare ont fait l'objet d'un projet récent avec un traitement qualitatif des espaces publics, un enjeu de connexion à la voie verte de Versoix serait intéressant

→ Cette halte se situe dans un secteur majoritairement résidentiel. Un traitement qualitatif des abords de la halte semble tout juste terminée. Ce travail est à poursuivre en améliorant les connexions MD avec un enjeu de densification à préciser.

Bien que le rôle de rabattement de Mies reste limité, l'arrivée du LEM lui confère un nouveau statut. La coordination avec la démarche intercommunale Versoix-Coppet est un enjeu important. Le développement urbain de Mies doit s'envisager dans ce cadre et au regard du potentiel foncier





ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- **Centre de rabattement** : Lieux de rabattement vers les gares sans rôle spécifique en matière d'équipements et services. En jeu de développement des plateformes multimodales.

- **Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale** : vocation de densification et fort potentiel de renouvellement urbain

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- 12-15 : requalification route de Suisse
- 12-22 : stationnements vélos

- Urbanisation :

UD1-10 : Haltes Léman Express Mies et Tannay > à définir

- Renforcement des haltes : densification des secteurs bâtis adjacents, organisation multimodale des gares, valorisation du rabattement vers ces lieux très bien desservis par une offre en services à la mobilité adéquate.

- Développement, densification autour des gares :

- Mies : définition d'un périmètre compact de cœur de localité en cours avec un taux de développement de 1.5 % par année (2014-2030).

- Tannay pourra aussi s'intégrer à ce processus

-> concrétisation des potentiels : foncier

- Lancement de projet d'espace public, réorganisation des plateformes, P+R, stationnement vélos, accessibilité mobilité douce

Mies et Tannay participent au secteur de coordination Versoix-Coppet et pourront saisir l'opportunité de la démarche intercommunale autour de Versoix pour des approches cohérentes en matière de gestion de la mobilité autour des gares, nature en ville, qualité des espaces publics. La commune de Mies a déjà engagé une démarche avec la commune de Versoix



UD1-10 : Haltes Léman Express Mies et Tannay

- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

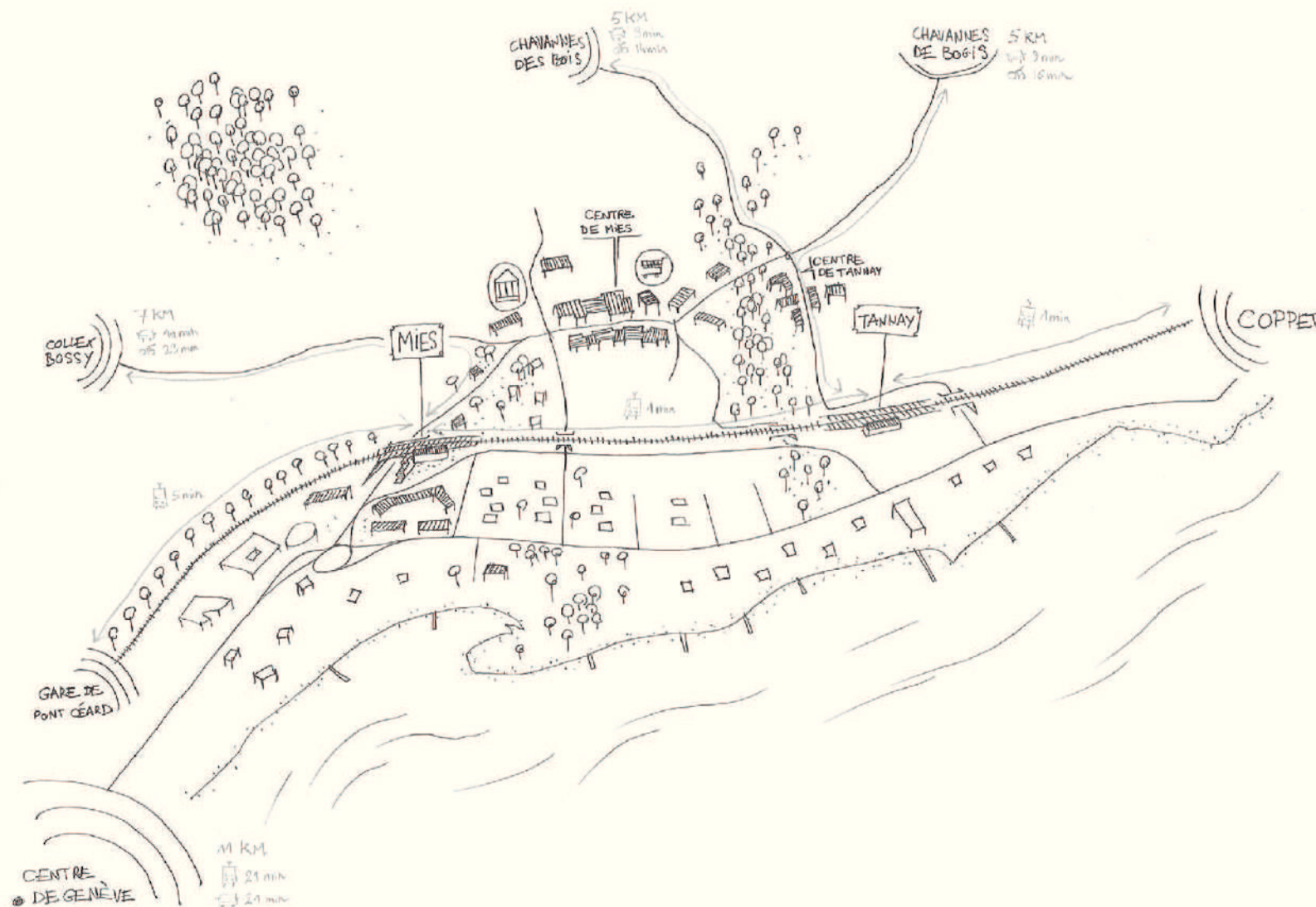
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : un enjeu de rabattement limité. L'arrivée du LEM confère un nouveau statut à Mies et Tannay, existe-t-il pour autant un enjeu de densification ? A préciser. Le PSD intègre un enjeu de densification des secteurs bâtis adjacents et une meilleure organisation multimodale.

À 1km : la halte se trouve dans un secteur pavillonnaire avec des enjeux de connexions MD et de connexion au lac. Une requalification des espaces publics semblent nécessaire pour pouvoir accueillir davantage de MD.

La gare et son environnement proche : la halte est réduite à son minimum. Davantage tournée à l'Ouest du fait de sa configuration, sa visibilité est assez réduite. Son accès se fait dans un virage, sur la route François Louis Duvillard. Elle bénéficie d'un cadre agréable à proximité immédiate du parc du Château, avec une vue sur le lac côté Est. Cette halte tisse peu relation avec son environnement proche, la qualité des espaces publics et l'accessibilité restent à améliorer. Un prolongement de la voie verte de Versoix serait intéressant.

→ Bien que le rôle de rabattement de Tannay reste limité, l'arrivée du LEM lui confère un nouveau statut. La coordination avec la démarche intercommunale Versoix-Coppet est un enjeu important. Le développement urbain de Tannay doit s'envisager dans ce cadre et au regard du potentiel foncier.





ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Centre local d'agglo centrale : **vocation de concentration de l'urbanisation à leur échelle** ; et de concentration des services, emplois et équipements avec un potentiel de rayonnement local. Vocation de rabattement pour territoires ruraux.

- Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale : **vocation de densification et fort potentiel de développement urbain**

- Secteur d'accueil de la croissance (aire de développement autour de la gare)

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

- Cf Schéma directeur intercommunal de Terre sainte http://www.terresainte.ch/am_ter/pdf/SDTS_complet2012.pdf
- secteurs à enjeux : quartier de la gare : 2 plans directeurs localisés élaborés (PDL "En la Fin" et PDL « Plateforme de la gare de Coppet » avec 2000 habitants prévus). Des difficultés politiques ont ralenti le processus qui devait être repris en 2017 : prise de retard / Classement des parcelles en SDA ?



Le développement du pôle de la gare de Terre Sainte (montage des deux PDL bureau Plare)

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- NB : Déjà desservie par le RE à la demi-heure en direction de Genève et de Lausanne toute la journée (2012), la gare de Coppet sera également desservie par le RER franco-valdo-genevois au quart d'heure à l'horizon 2019.

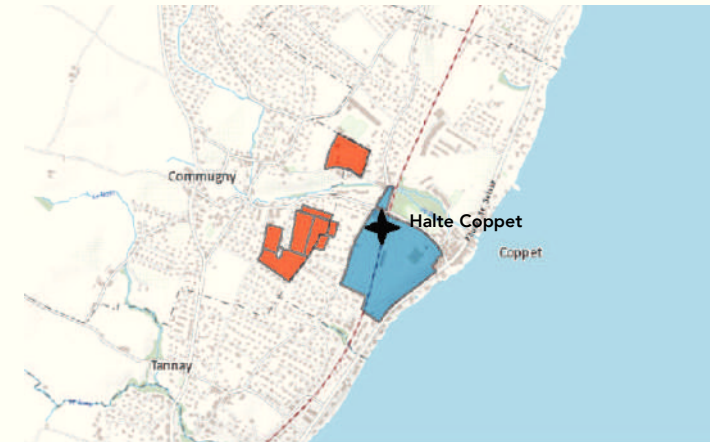
- ● ● ▶ 12-6 - P+R à Coppet et Gland : en cours
- ○ ○ ▶ 12-7 - Construction de la route de desserte du pôle de dvt de la gare de Coppet : ?
- ○ ○ ▶ 12-15 - requalification route de Suisse;
- ○ ○ ▶ 12-10 - Amélioration de l'accessibilité à la gare de Coppet en faveur des MD, élargissement du passage sous-voie, construction d'un passage côté Genève : ?
- ○ ○ ▶ 12-2 - Aménagements pour bus Gex-Divonne-Coppet;
- ○ ○ ▶ 12-22 - stationnements vélos

- Urbanisation :

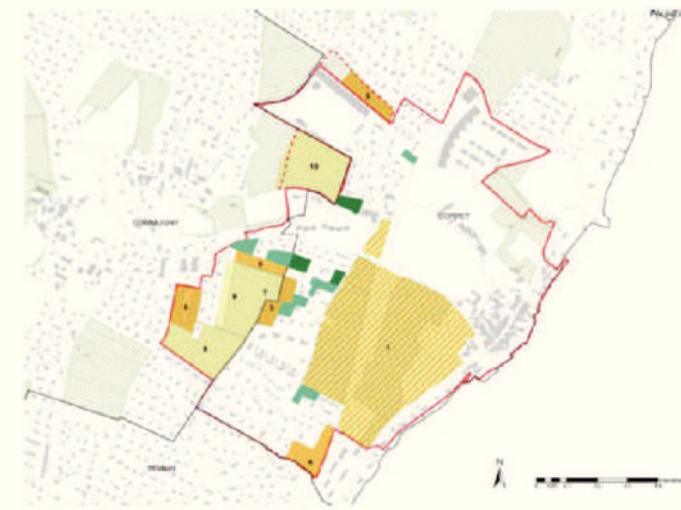
- ● ● ▶ UD1-04 : Coppet-Commugny / Renouveau, Densification-Mutation, Extension

Intégration du projet autour de la gare (PA2) dans une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Coppet-Commugny pour le PA3, avec des objectifs d'accueil en cohérence avec les objectifs définis par le Plan directeur du Canton de Vaud (17'950 habitants en 2030 sur les 4 intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle).

NB : cf carte ci-contre : aucune mesure engagée, à la différence de Glad / Nyon / Rolle : pas de données sur l'accueil de nouveaux habitants à 2030)



- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités



Potentiel d'accueil dans le district de Nyon

- | | |
|---|---|
| <p>Horizon des projets</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Mesures engagées (déjà ou à l'initiative politique) ■ Non engagé 2030 ■ Non engagé 2040 ■ Non engagé 2030/2040 (développement par étapes) ■ Surfaces d'essorement | <p>Réserve en zone à bâtir d'habitation et mixte, état 2013</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Parcelles libres ■ Parcelles parfaitement bâties ■ Limite communale ■ Périmètre compact d'agglomération ■ Périmètre de projet d'attractivité |
|---|---|

Axe 1 - Genève-Rolle

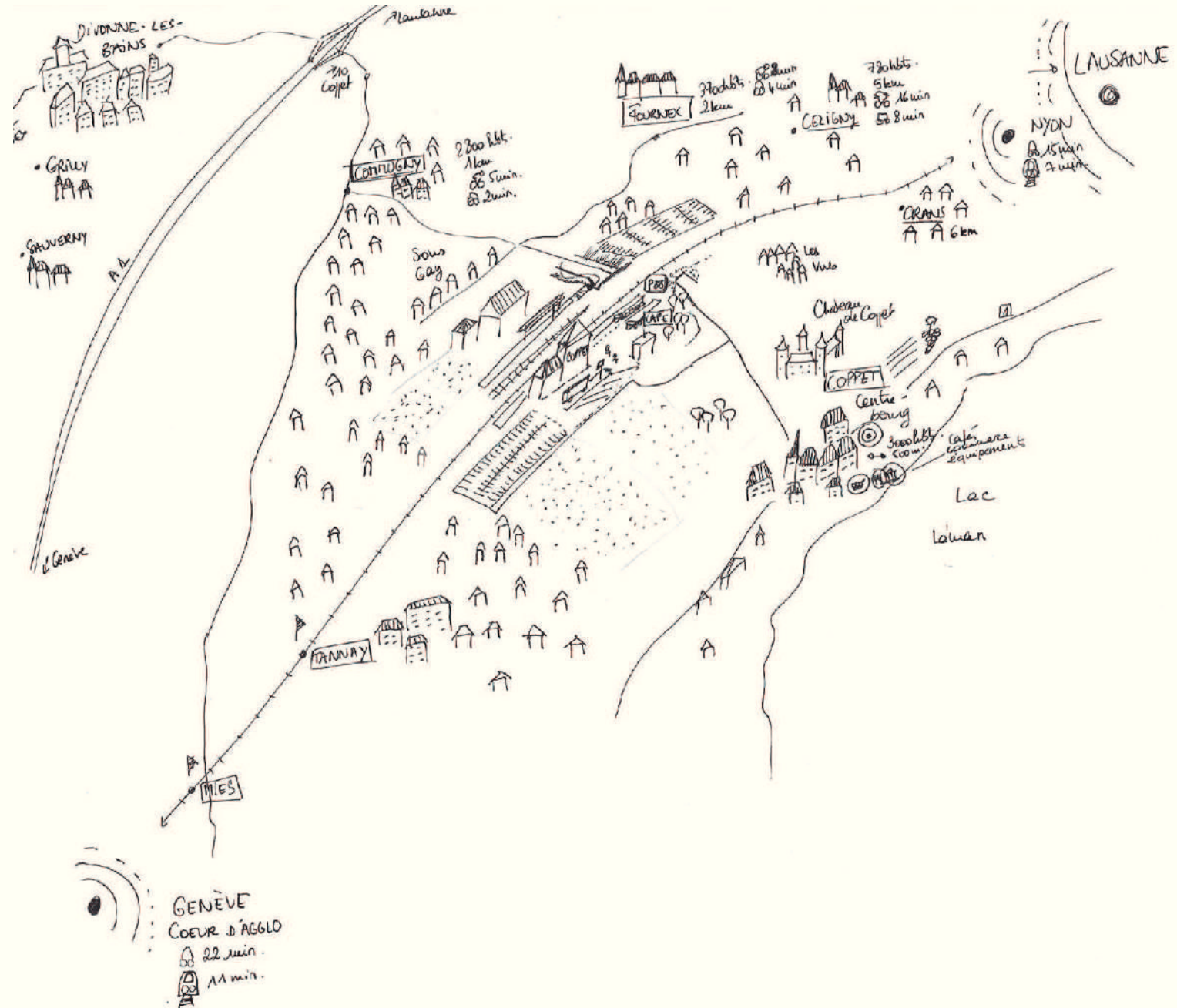
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : un enjeu important de rabattement à une échelle élargie, notamment du fait de l'absence de gare dans le Pays de Gex. Beaucoup de bus du Pays de Gex arrivent jusqu'à la gare. Ce territoire reste à raccrocher à la ligne Genève-Rolle (BHNS vers St Genis). Mies et Tannay n'ont pas la même fonction de rabattement. Un enjeu de densification est à préciser (foncier mutable ?).

À 1km : enjeu de densification dans un secteur majoritairement pavillonnaire parsemé de parcelles agricoles. Une requalification des espaces publics semblent nécessaire pour pouvoir accueillir davantage de MD (quartier du bourg et de la gare). Il semble intéressant de marquer davantage le seuil du centre-bourg et signifier l'accès à la gare qui reste aujourd'hui peu lisible et visible.

La gare et son environnement proche : la halte présente peu d'équipements. Un bâtiment de la gare abrite la gendarmerie qui fait face à un café. On note un enjeu de déqualification de l'espace public avec un traitement des abords très routier

→ Coppet a un double rôle, il constitue une centralité locale pour son bassin de vie mais aussi un centre de rabattement pour le Pays de Gex qui est amené à se renforcer dans le futur. Cet gare est au croisement de nombreux enjeux : rabattement, densification autour de la gare, connexion MD, accessibilité et lisibilité de la gare. Cette gare offre peu de services et équipements au regard de son rôle à jouer et son rayonnement. Sa desserte déjà très performante le sera encore plus demain ce qui renforce l'enjeu de densification.



COPPET
Axe 1 - Genève-Rolle

3 126hbt / +1,7%
Densité 1 672hbs/km2
848 emplois

CENTRE LOCAL D'AGGLO CENTRALE

AIRE PÉRIPHÉRIQUE À L'AGGLO CENTRALE

2 AIRES DE DÉVELOPPEMENT

SANS PÔLE D'ACTIVITÉ

GARE

Actuelle : 1/4h
2020 : 1/4h

2020 : attente donnée
2030 : attente donnée

Ø 1km 3 281H / 774E
Ø 3km Htbs / Emplois



ENJEUX identifiés dans le PA3

• **STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE**

- **Centre régional** : Vocation de centralité complémentaire de l'agglomération centrale ; à rayonnement complémentaire. Concentration d'emplois, services & équipements

- **Aire urbaine d'agglomération régionale** : structurées autour des agglomérations régionales, elles sont mixtes, denses et desservies par les TC urbains. A consolider en densité et réseau TC pour garantir le fonctionnement en villeuse courtes distances.

- **Secteur d'accueil de la croissance** avec plusieurs secteurs qualifiés d'aires de développement

• **TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025 :**

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

-Projet « Coeur de Ville » adopté en 2013 pour guider l'évolution du centre-ville pour les 15 ans à venir.

-Projets des quartiers autour de la « Route de Distribution Urbaine » (RDU). Secteur fort de développement devant accueillir à terme 12 000 habitants et 5 500 emplois. - en cours de réalisation, développements prévus jusqu'à 2040.



Genève - Coeur de ville (sans autoroute, ville de Nyon)



Genève 2019

MESURES inscrites dans le PA3

- **Mobilité :**

En ligne avec la stratégie de structuration autour de la colonne vertébrale LEX + autoroute, nombreuses mesures mobilité concernant l'amélioration des rabattements, les compléments au réseau mode doux + amélioration transit routier :

- ▶ **31-3** : Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Nyon : passage sous-voies Viollier - Martinet, passerelle entre Prangins et Nyon, itinéraire gare de Nyon - Colovray - Crans, vélostation - **réalisé**
- ▶ **31-11** : Aménagement d'un réseau MD dans le centre régional de Nyon : élargissement du ch. du Cossy, passerelle Etraz Sud - **réalisé**
- ▶ **31-7** : Réaménagement de l'interface multimodale de la gare à Nyon - **2019/2020**
- ▶ **12-25** : Réaménagement de la jonction autoroutière de Nyon à court et moyen terme - **horizon 2017**
- ▶ **12-26** : Construction d'une nouvelle voie de dépassement fret entre Coppet et Nyon (cadence 1/4 h trafic voyageur)
- ▶ **12-34** : Élargissement à 2x3 voies de l'autoroute sur le tronçon Nyon - Coppet (suppression des goulets d'étranglement module III)
- ▶ **12-8** : Aménagements pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le canton de Vaud, intégrant l'amélioration du franchissement TC des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle - 2019
- ▶ **12-11** : Construction de P+Rail et P+R à Nyon, Rolle et sur la ligne NStCM
- ▶ **12-22** : Construction de stationnements vélos dans les gares RE et RER (y compris sur la ligne NStCM) dans le canton de Vaud
- ▶ **(à compléter ?)**

- **Urbanisation :**

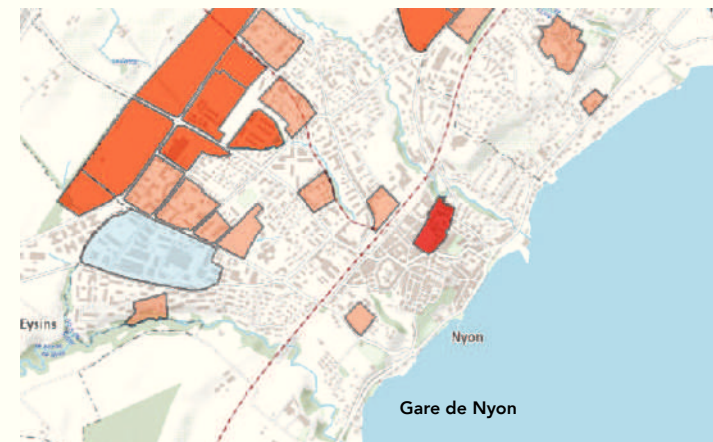
▶ **UD1-05 : PSD Nyon-Eysins-Prangins**

Une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Nyon-Eysins-Prangins a été définie dans laquelle s'intègrent les projets urbains de Nyon (d'abord circonscrits abords Route de Distribution Urbaine, puis élargis. Cette vision est en cohérence avec le Plan Directeur Cantonal du Canton de Vaud, qui définit quantitativement le développement et les objectifs de production de logements à horizon 2030.

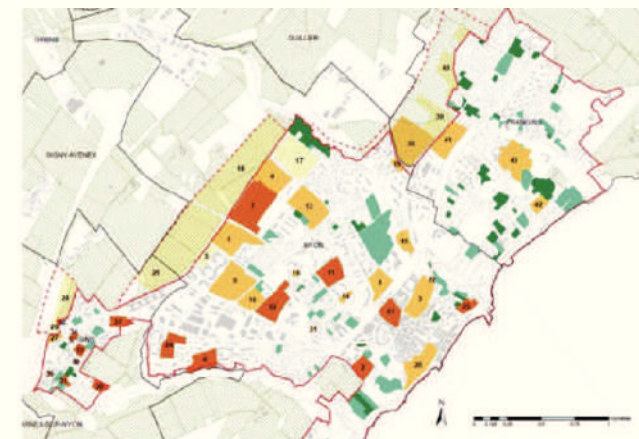
Les 4 intercommunalités de Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commungny, Rolle-Mont-sur-Rolle doivent accueillir 17 950 habitants en 2030. (correspond à un rythme de croissance sur le district de Nyon de 2,6%).

Carte : projets planifiés à 2030 / 2040.

Sur les projets déjà engagés, accueil de 3 139 hbts prévus soit une croissance de 1,2% /an. + Projets à l'étude non engagés



- Orange Extension logements
- Light Orange Densification logement
- Red Mutation logement
- Blue Extension activités
- Light Blue Densification activités



Potentiel d'accueil dans le district de Nyon

- | | |
|---|--|
| Horizon des projets | Reserves en zone à bâtir d'habitation et mixte, état 2013 |
| Orange Mesures engagées (régalié ou à enquête publique) | Green Parcelles libres |
| Yellow Non engagé 2030 | Light Green Parcelles partiellement bâties |
| Light Yellow Non engagé 2040 | White Ligne communale |
| Lightest Yellow Non engagé 2030-2040 (développement par étapes) | Red Outline Périmètre compact d'agglomération |
| Lightest Yellow Surfaces d'assèchement | Red Outline Périmètre de projet régional cantonal en cours |

PREMIÈRE LECTURE DES ENJEUX :

Contexte :

- Centralité régionale constituée avec une forte multifonctionnalité de fonctionnes un dynamisme démographique. Nyon joue son rôle de centralité relai sur la rive droite, entre Genève et Lausanne. Enjeux bien saisis et mis en oeuvre au sein des projets Coeurde Ville et d'extension + au sein du projet de réaménagement de la gare
- Gare : gare bi-face située en centre-ville, bien équipée en services et mobilier : café, services mobilité (pompe et parkings à vélo et deux roues) ; traversées aisée de la gare à pied et en deux-roues.

Enjeux :

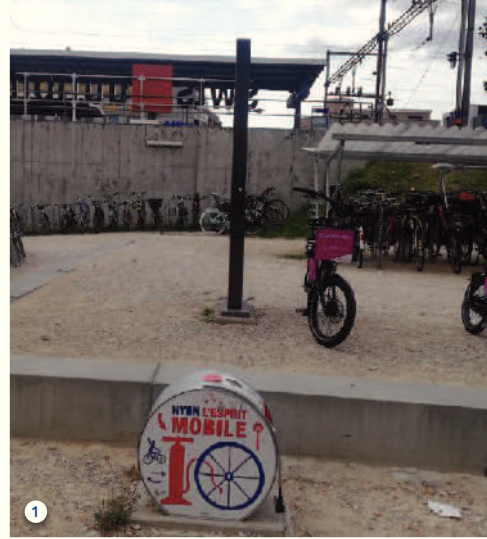
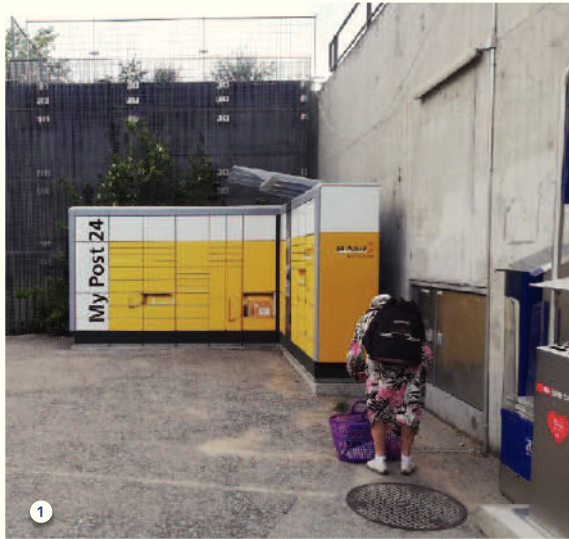
- Nyon offre déjà fortement avancée dans son projet avec le projet global Coeur de ville + le projet d'aménagement des abords de la gare. Peu d'enjeux via la présente étude
- Renforcement du rôle de centralité régionale
- Enjeu de qualité et de mise en réseau des espaces publics de quartier





Equipements et espace publics face Nord-Ouest de la gare : traitement simple mais qualitatif de l'espace public ; parkings deux-roues , pompe à vélo, casiers postaux, café...





ENJEUX identifiés dans le PA3

• **STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE**

- **Centre local d'agglomération régionale** : une vocation complémentaire à celle du centre régional : concentration de l'urbanisation et de renforcement des fonctions pour freiner la périurbanisation

- **Aire urbaine d'agglomération régionale** : structurées autour des agglomérations régionales, elles sont mixtes, denses et desservies par les TC urbains. A consolider en densité et réseau TC pour garantir le fonctionnement en villeuse courtes distances.

- **Secteur d'accueil de la croissance** avec plusieurs secteurs qualifiés d'aires de développement

• **TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025 :**

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Secteurs à enjeux :

- Quartier de la gare avec 2 pots urbains de logement (planifications : PPA Combat et PQ Gare sud - environ 1050 hbts) ; amélioration plateforme multimodale et son accessibilité ; mise en conformité des quais

- Secteurs de développement Ouest : Quartiers de la Collectrice, Ballastière, Grand Champ, Mobilité, Avouillons) ; pièces urbaines de 5000 hbts/emplois.



Carte aérienne (MFC Gare sud)



Développement Gland-Vich ouest

MESURES inscrites dans le PA3

- **Mobilité :**

Les mesures mobilité sur le segment Nyon-Gland visent à renforcer la structure urbaine de l'agglomération régionale Nyon-Gland en coordonnant les deux agglomération, en favorisant l'urbanisation vers l'intérieur, en améliorant la perméabilité MD et en structurant les nouveaux quartiers autour d'infrastructures intégrées TIM/TC/MD. Les mesures MD et espaces publics visent à améliorer l'accessibilité au réseau TC. :

- ▶ 31-5 : Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Est au bout des quais - **réalisé**
- ▶ 31-6 : Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Gland : passage sous voie Ouest avenue du Mont Blanc - **2019/2022**
- ▶ 31-2 : construction de la collectrice Ouest de Gland : desserte de quartier, accès TC et MD - **2019/2025**
- ▶ 31-12 : Aménagement d'une liaison MD structurante Nyon-Gland tronçon Prangins / Gland - **2019/2022**
- ▶ 31-13 : Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Gland - **>2026**
- ▶ 31-17 : Requalification et réorganisation du réseau routier à Gland (avenue du Mont Blanc) - **> 2026**
- ▶ 12-26 : Adaptation à long terme de la jonction autoroutière de Gland - **> 2026**
- ▶ 12-6 : **Construction d'un P+R - 2017**
- ▶ 12-8 : Aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le canton de Vaud, intégrant l'amélioration du franchissement TC des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle - **2019**

- **Urbanisation :**

- ▶ **UD1-06 : PSD Gland-Vich**

Le projet de Gland est intégré dans une vision d'ensemble du développement de l'agglomération Gland-Vich, lui même en cohérence avec celui de l'agglomération régionale de Nyon.

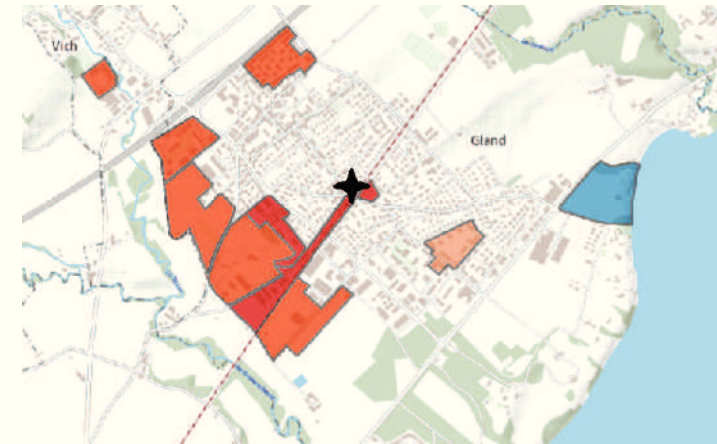
Les projets de production de logements sont censés être en cohérence avec les objectifs du PDCn-Vd d'accueil de 17 950 habitants en 2030 pour la partie « Gd Genève » (4 agglomérations de Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commungny, Rolle-Mont-sur-Rolle.)

Carte : projets planifiés à 2030 / 2040.

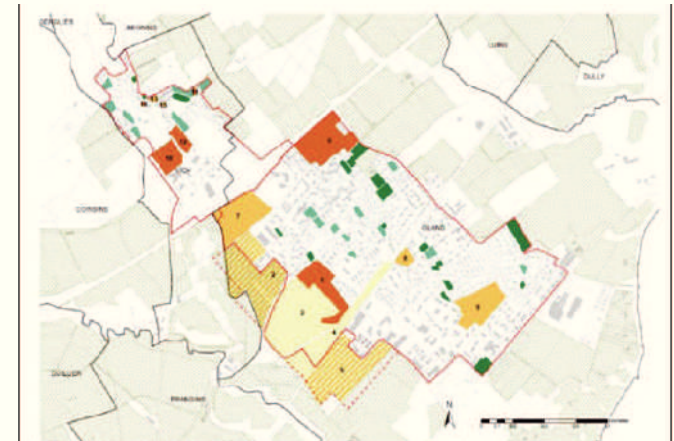
Sur les projets déjà engagés, accueil de 1 324 hbts prévus soit une croissance de 0,7%/an d'ici 2030. + Projets à l'étude non engagés

- **Paysage et environnement :**

- ▶ **EP1-02** : Réseau d'espaces naturels et paysagers en limite urbaine Gland Ouest - **2019/2030**



- Orange Extension logements
- Light Orange Densification logement
- Red Mutation logement
- Blue Extension activités
- Light Blue Densification activités



- Potentiel d'accueil dans le district de Nyon**
- | | |
|--|---|
| Horizon des projets | Reserves en zone à bâtir d'habitation et mixte, état 2013 |
| Orange : Mesures engagées (intégrées au 1/4h publique) | Green : Parcelles libres |
| Yellow : Non engagé (2030) | Light Green : Parcelles partiellement bâties |
| Yellow with dots : Non engagé (2030/2040) (développement par étapes) | Red outline : Limite communale |
| Light Green : Surfaces d'assèchement | Red outline with dots : Frontière compacte d'agglomération |
| | Red outline with dots : Frontière de projet d'intérêt cantonal en cours |

PREMIÈRE LECTURE DES ENJEUX :

Contexte :

- Commune jeune de 13 100 habitants qui a connu un développement récent soutenu.
- Structure urbaine principalement résidentielle, avec une alternance de tissus de logements individuels pavillonnaires et de petit collectif.
- La commune est traversée par la voie ferrée, une coupure urbaine que les travaux d'aménagements récents de la gare vont permettre de fortement atténuer

Projets :

- Une croissance soutenue prévue par la planification et qui se traduit dans les projets inscrits : principalement en extension urbaine sur les terrains libre au sein du périmètre compact
- Un important projet de réaménagement de la gare pour la rendre biface et traversante (livré)

Enjeux :

- Enjeu de constitution d'une véritable centralité, aujourd'hui non présente : pas de centralité historique ; vocation à constituer un vrai centre-ville à proximité de la gare avec une programmation (commerces, équipements, lieux de vie) et des espaces publics qualitatifs.
- Ville avec beaucoup d'habitants mais également beaucoup d'emplois : gare potentielle de destination
- Mobilité : enjeu d'amélioration des parcours piétons : continuités (rues en impasses) ; confort d'usage (largeurs de trottoirs...) pour permettre une excellente accessibilité de Ala halte depuis l'ensemble des quartiers

—> *Plutôt un enjeu de qualification et structuration d'une commune de banlieue grandie trop vite : accentuation de la mixité fonctionnelle, constitution d'un centre-ville vécu ; éviter la constitution d'un relai résidentielle à faible identité*

Enjeu essentiel autour de la structuration d'un vrai centre-ville autour de la gare.





ENJEUX identifiés dans le PA3

STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- **Centre local de bassin de vie** : Vocation de polarité de services, équipements et activités économiques de proximité pour le bassin de vie

- **Aire urbaine de centre local** : zone urbanisée autour d'un centre local de bassin de vie. Un ancien noyau villageois aujourd'hui de densité moyenne et qui prend de l'ampleur ; vocation densification

- Pas d'aires de développement

TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025 :
PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Secteur à enjeux : quartier de la gare (Gare-Nord-Schenk)

Développement d'un nouveau quartier avec la reconstruction de l'outil de production de l'entreprise Schenk ; environ 800 htbts et emplois à terme. + réorganisation place de la gare


MESURES inscrites dans le PA3

Mobilité :

- ▶ **12-6 : Construction d'un P+R - 2017**
- ▶ **12-8** : Aménagement pour les bus en rabattement vers les gares ferroviaires dans le canton de Vaud, intégrant l'amélioration du franchissement TC des jonctions autoroutières de Nyon, Gland et Rolle - **2019**
- ▶ **12-18** : Amélioration de l'accessibilité MD à la gare de Rolle : passages sous-voie est, ouest, Biguaire et Rupalet - **2018/2019**
- ▶ **12-19** : Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle (1^{re} phase) - **2019/2020**
- ▶ **12-11** : Construction de P+Rail et P+R à Nyon, Rolle et sur la ligne NStCM - 2016/2021
- ▶ **12-20** : Réaménagement de l'interface multimodale de la gare de Rolle (1^{re} phase) - **2030**

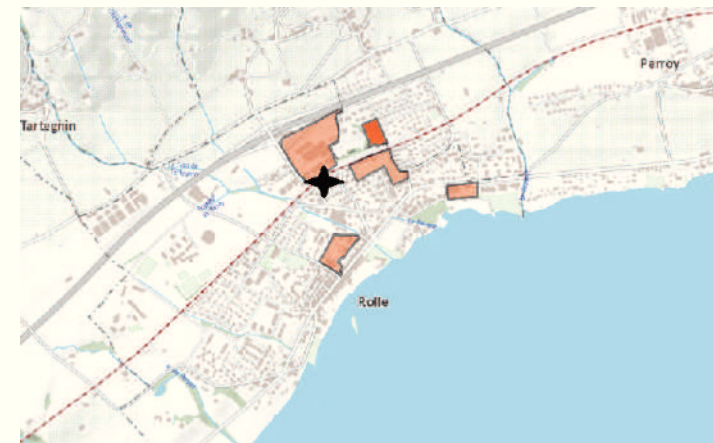
Urbanisation :

 ▶ **UD1-07 : PSD Rolle - Mont-sur-Rolle**

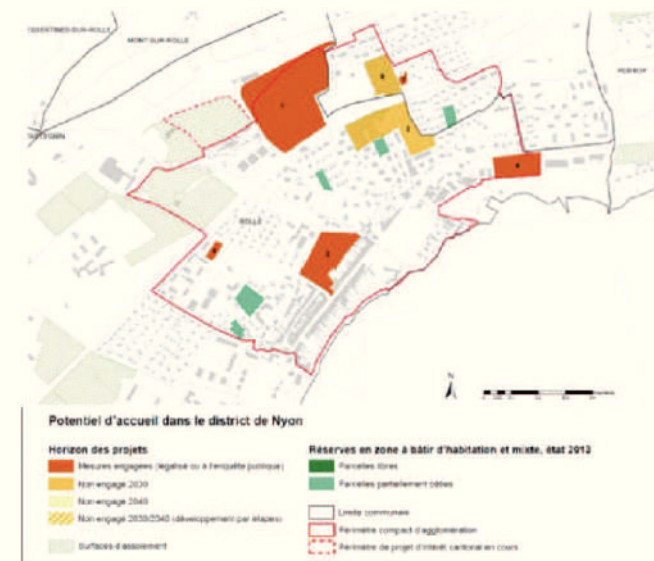
Intégration du projet dans une vision d'ensemble du développement de l'intercommunalité Rolle-Mont-sur-Rolle, avec des objectifs d'accueil en cohérence avec les objectifs définis par le Plan directeur du Canton de Vaud (17'950 habitants en 2030 sur les 4 intercommunalités Nyon-Eysins-Prangins, Gland-Vich, Coppet-Commugny, Rolle-Mont-sur-Rolle).

Qualité paysagère de la ville de Rolle, et son insertion paysagère au bas du coteau viticole est un atout majeures futurs développement.

Projets engagés 2030 (en orange vif sur schéma ci-contre) : correspond à 1040 htbts d'ici à 2030, soit croissance de 1,3% /an d'ici 2030



- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités



Première lecture des enjeux :

Contexte territorial :

- Rolle, centralité intermédiaire située à 10- 15 minutes de Nyon et 25 minutes de Lausanne
- Centralité historique : une petite ville couplée à un château en bord de lac, avec une structure initiale de village-rue à laquelle a succédé un développement en étalement urbain pavillonnaire.
- Aujourd'hui, un centre constitué et commerçant en renouvellement + une gare implantée en « périphérie » (à 500m, en limite Nord.)

Projets :

- Une croissance soutenue prévue par la planification et qui se traduit dans les projets inscrits : en densification des tissus existants, en renouvellement (site d'activité Schenk à la gare) ou en extension.

Enjeux :

- Enjeux de consolidation d'un pôle gare avec des aménités et des services à implanter + une connexion fluide au centre-ville à mettre en place
- Qualité paysagère et patrimoniale élevée, au bas du coteau viticole : atout à saisir pour le futur quartier gare







2. AXE GENÈVE-BELLEGARDE

- 2.1. Vernier
- 2.2. Meyrin
- 2.3. Zimeysa
- 2.4. Satigny
- 2.5. Russin
- 2.6. La Plaine
- 2.7. Pougny-Chancy
- 2.8. Bellegarde-sur-Valserine

ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Pas de catégorie identifiée dans l'armature du Grand Genève - gare en zone urbaine centrale dense, fonctionnement équivalent à celui d'un TC urbain

- Aire urbaine d'agglomération centrale : extension des coeur d'agglomération assez dense et mixte. **Vocation densification et renforcement mixité fonctionnelle.**

- Secteur inscrit dans la **large aire de développement** de l'aéroport à ZIMEYSA

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Gare à la "rotule" des Grands projets ZIMEYSAVER (Champ-Prévost) ; Vernier-Meyrin-Aéroport (CorbillettesCointrin ouest/est; Etang) ; Châtelaine

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ○ ○ ○ ▶ 33-10 Développement d'un réseau MD d'accessibilité à la gare de Vernier : étude (AVP) > 2024
- ○ ○ ○ ▶ 33-11/Voie verte d'agglomération section centre Vernier/Rte du mandement : étude (AVP) > 2024
- ○ ○ ○ ▶ 33-13 Aménagement d'un axe fort TC Genève-Vernier : étude (AVP) > 2024
- ▶ 13-11 : Allongement quais
- ○ ○ ○ ▶ 33-15 Passerelle de mobilité douce entre les quartiers de l'Etang, Bardonnnet et la halte Vernier : étude préliminaire > 2025
- ○ ○ ○ ▶ 33-16 Construction d'un axe tram Genève-Vernier avec requalif. de l'espace rue: abandonné, mesure transformée en BHNS
- ○ ○ ○ ▶ 33-26 Construction d'une passerelle MD entre Champs-Prevost et les Batailles : étude préliminaire
- ○ ○ ○ ▶ 30-52 -Transport par câble tangentiel Cherpines-Aéroport (suspendu)
- ○ ○ ○ ▶ 32-2-8 - requalification route de pré-bois (en cours étude)

- Urbanisation :

- ○ ○ ○ ▶ UD2-08 Vernier-Meyrin-Aéroport - Densification-mutation : Grand projet de renouvellement urbain de 180ha; comprenant la création d'une façade d'activité tertiaire le long de l'autoroute et la construction de quartiers de logement denses. Enjeu de cohérence urbaine et de mise en lien (coeur d'agglomération + interquartiers) sur un secteur fragmenté par les infrastructures. 570 000m² logt et 480 000m² activité > Inscription aux doc. de planif. effectuée ; plusieurs PLQ en cours (ex : Etang)



UD-2-08/Vernier-Meyrin aéroport / Densification-mutation

- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

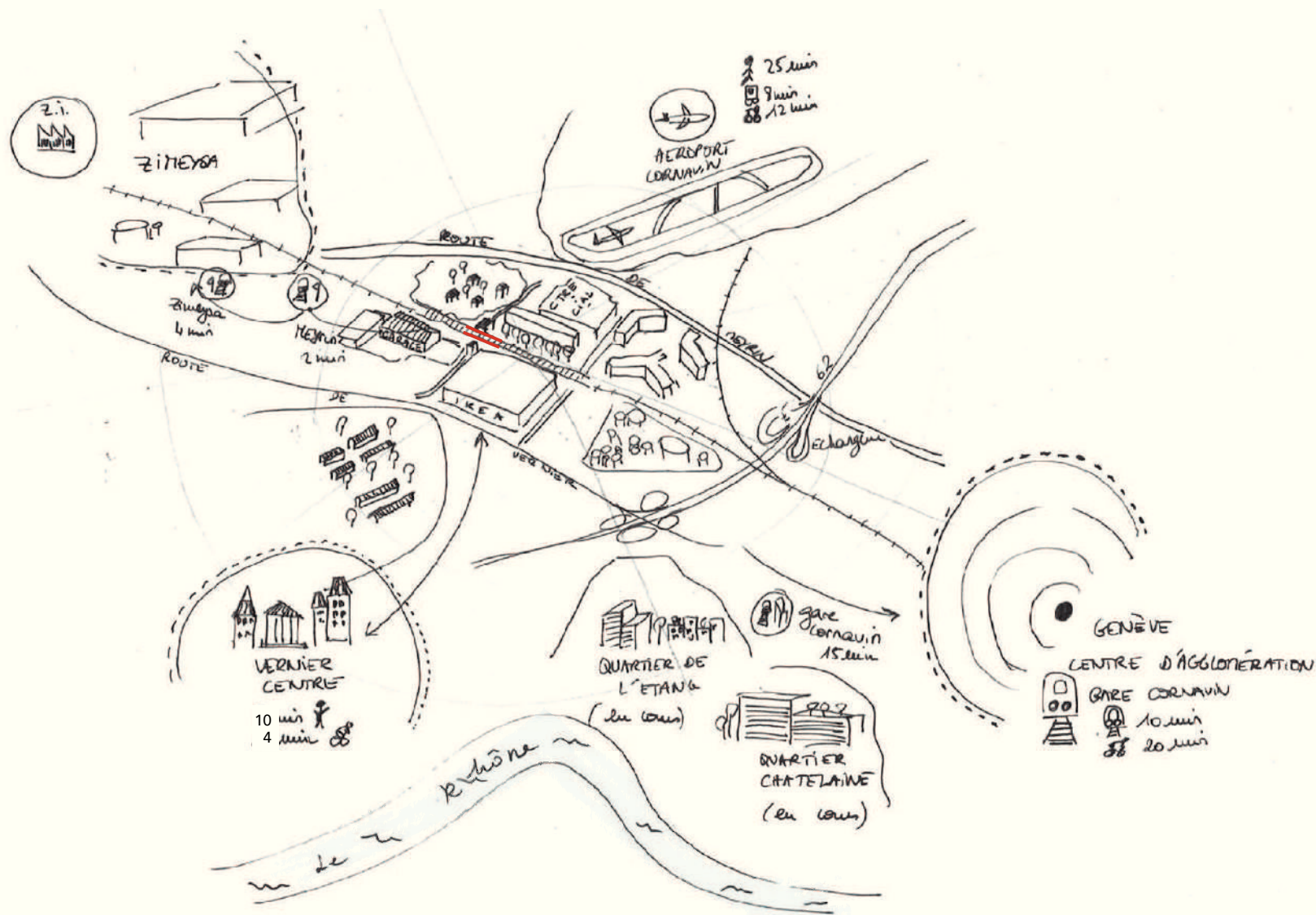
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : Tissu d'activité et infrastructures lourdes, activité et commerces (Ikea, hypermarché, matériaux...); proximité immédiate de la zone aéroportuaire et du noeud d'échange autoroutier. ; quelques poches résidentielles à tissus variés (grands ensemble, individuel) => Fréquentation potentielle élevée et enjeu de qualification des parcours depuis et vers halte

À 1km : enjeu de connexion aux grands axes de TC (futur BHNS - route de Vernier) ; d'amélioration de la visibilité de la halte ; de qualification des parcours vers et de la halte.
NB : Pas d'accès direct côté Ikea

Environnement proche : station de zone dense avec équipement minimal (marquise sur quai principal nord, passage souterrain, abri vélo) ; gare mono-orientatée sud avec sujet du retournement vers Ikea ; enjeu de connexion à la future voie verte (Annemasse-St Genis - 1er tronçon existant) ; enjeu de signalisation et mise en visibilité de la halte. ;Sujet des équipements/ services en halte (café...)

→ Gare confidentielle avec une rupture d'échelle pour cette petite station située dans un secteur de grandes activités et d'infrastructures routières : masquée et à l'écart des grands axes avec une atmosphère de délaissé urbain sur la façade sud (entreprise de matériaux). Paradoxalement, cette gare est un lieu stratégique pour l'accès aux entreprises et commerces du secteur (Ikea notamment) ainsi qu'une halte de desserte de multiples poches résidentielles : enjeu fort de mise en visibilité, et de qualification des accès piétons/ MD.



Axe 2 - Genève-Bellegarde



^Ancien bâtiment de halte privatisé et équipements de quai



^ Accès principal côté nord



^ Vue vers Ikéa + entreprise de matériaux au sud



^Gare 1 quai ; quai central ? pas d'accès direct côté Ikea



^ Tissus d'activité et tertiaires aux abords de la halte



ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Pas de catégorie identifiée dans l'armature du Grand Genève - gare en zone urbaine centrale dense, fonctionnement équivalent à celui d'un TC urbain

- Aire urbaine d'agglomération centrale : extension des coeur d'agglomération assez dense et mixte. **Vocation densification et renforcement mixité fonctionnelle.**

- Secteur inscrit dans la **large aire de développement** de l'aéroport à ZIMEYSA

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Grand Projet ZIMEYSAVER ; Site potentiel "vie nocturne"

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

● ○ ○ ○ ▶ 33-11 Voie verte d'agglomération section centre Vernier/Rte du mandement : étude (AVP) > 2024

● ○ ○ ○ ▶ 33-23 Construction d'un passage inférieur MD à la gare : étude > 2022

○ ○ ○ ○ ▶ 33-16 Construction d'un axe tram Genève-Vernier avec requalif. de l'espace rue: abandonné, mesure transformée en BHNS

○ ○ ○ ○ ▶ 13-11 : Allongement quais;

- Urbanisation :

● ● ○ ○ ▶ UD2-09 ZIMEYSAVER - Densification :

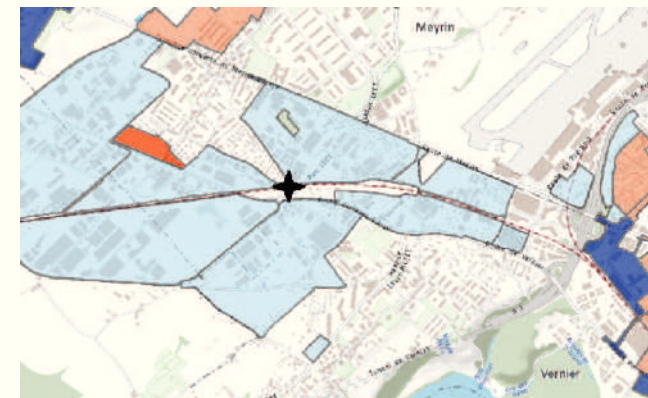
Développement sur le plus grand secteur d'activités du canton (380 ha) de véritables quartiers d'activités industrielles compétitifs pour les entreprises, agréables à vivre pour les employés, les usagers et les habitants des environs.

Enjeu de développement d'une mixité d'activité et de gestion des transitions entre espaces actifs et résidentiels. 70 000m2 logt et 1,3 M m2 activité

> Grand projet prioritaire lancé en 2013 ; plan guide élaboré ; début travaux 2018

- Environnement : xxxxxxxx

▶ ?



UD-2-09/ZIMEYSAVER / Densification

- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

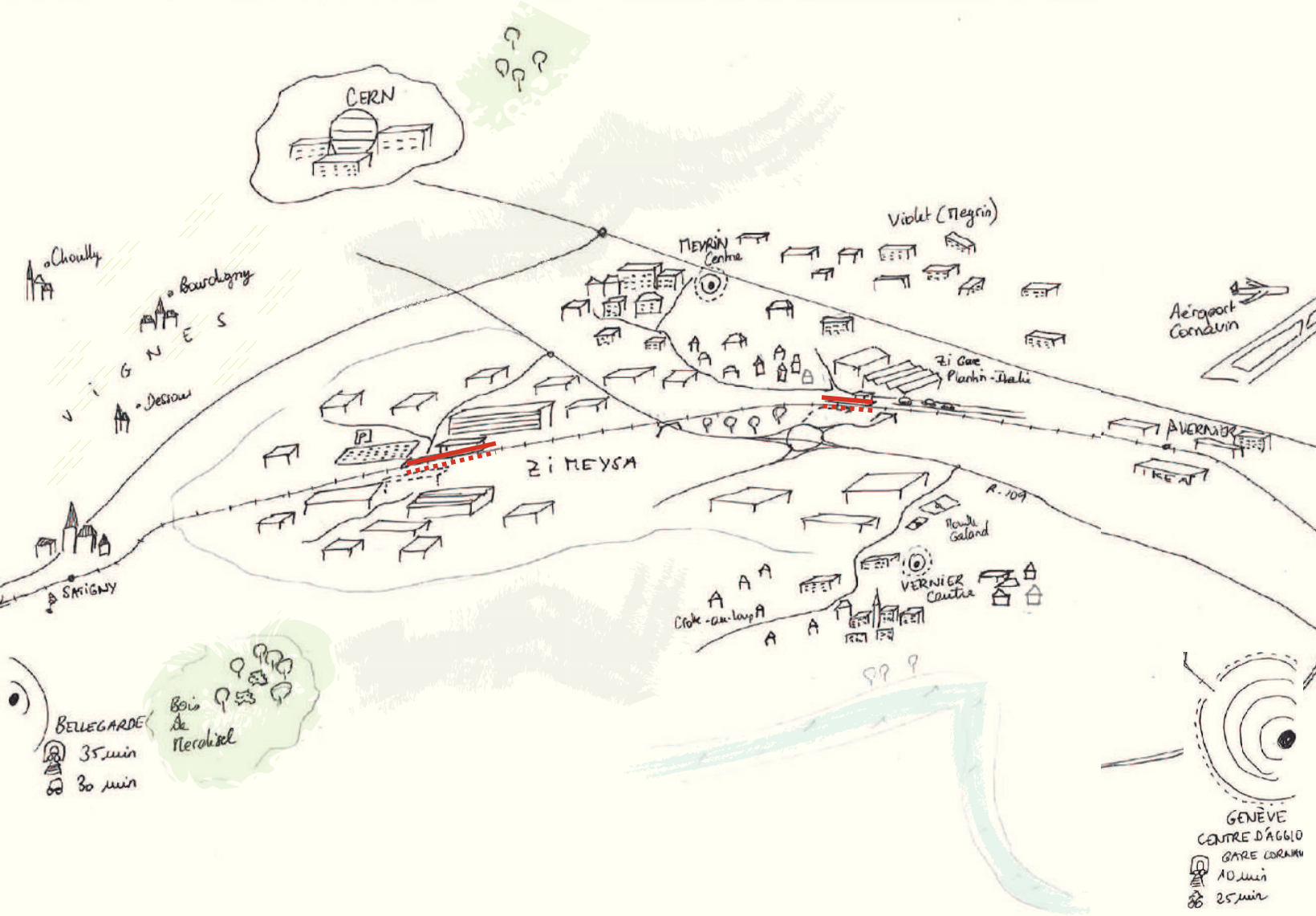
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

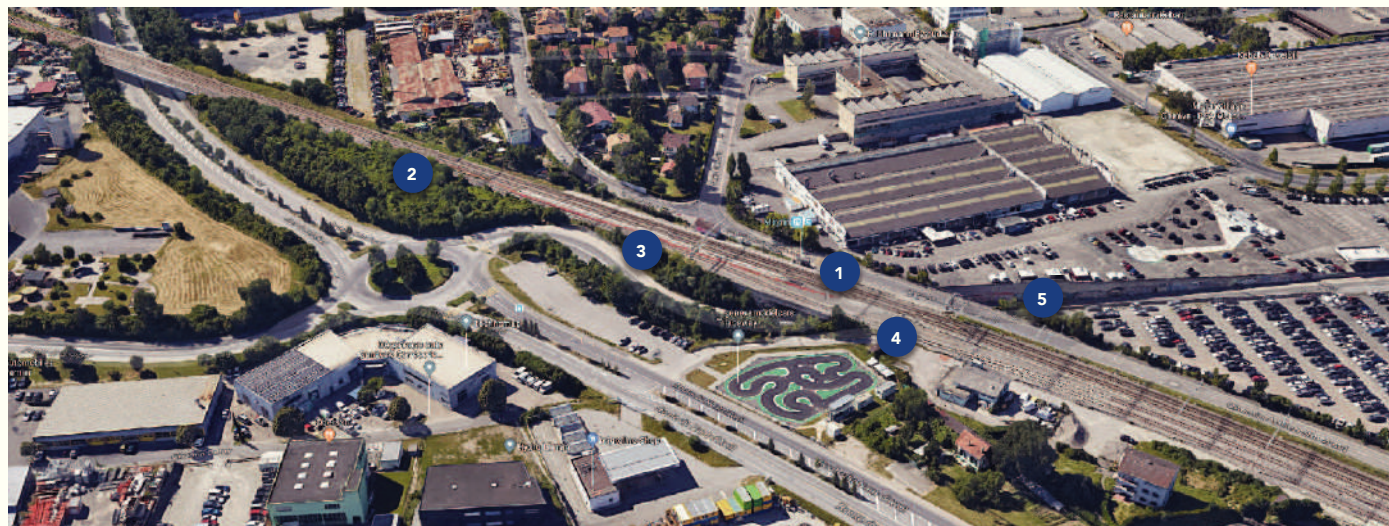
À +3km : tissu mixte alliant activités et secteurs résidentiels (Vergers, les Vernes, Citadelle, Mouille-Galand, Crotte-au-Loup), avec un enjeu de qualification des parcours MD depuis et vers la halte

À 1km : tissu d'activités et infrastructures lourdes notamment (noeud routier et rond-point en entrée de station) ; nouveau passage sous voie en travaux (et amélioration du lien aux quartiers sud ?) ; enjeu de qualification et sécurisation des parcours MD depuis et vers halte.

Environnement proche : station avec équipement de base (marquise quai Nord, machines) . Sujet des services, équipement et espaces de vie en coeur de quartier industriel ?

→ halte située en tissu dense et marquée par un environnement extrêmement routier et peu amène au piéton (rond-point, entrée sous voie le long de la rue Lect avec ambiance autoroutière) ; manque de visibilité sur l'environnement après travaux : quelles améliorations des liaisons avec les secteurs d'activités et d'habitat actuels et futurs ? Comme pour Zimeysa, un enjeu de récréation d'urbanité autour de la halte (espace public, équipements et services) à étudier en complémentarité avec les centralités prévues dans le plan-guide du grand projet Vernier-Meyrin-Zimeysa





^Aménagement d'un passage souterrain (en cours)



^Vue générale halte



^Travaux de renforcement / nouvel accès ?(3)

VALORISATION DES GARES DE LA MÉTROPOLE FERROVIAIRE - PASSAGERS DES VILLES / CITEC



^Accès actuel sous voies le long de la route (4, 5)

ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Pas de catégorie identifiée dans l'armature du Grand Genève - gare en zone urbaine centrale dense, fonctionnement équivalent à celui d'un TC urbain

- Aire urbaine d'agglomération centrale : extension des coeur d'agglomération assez dense et mixte. **Vocation densification et renforcement mixité fonctionnelle.**

- Secteur inscrit dans la large aire de développement de l'aéroport à ZIMEYSA

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Grand Projet ZIMEYSAVER ; Site potentiel "vie nocturne"

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

● ○ ○ ○ ▶ 33-9 Aménagement de la place de la gare de ZIMEYSA et développement d'un réseau MD d'accessibilité dont élargissement ou construction passage sous voie : étude > 2024

○ ○ ○ ○ ▶ 13-11 - Allongement quai

● ● ● ○ ▶ 33-14 - route d'accès rte de Peney - ZIMEYSA (MES 2025) ;

● ○ ○ ○ ▶ Voie verte d'agglomération : liaison MD entre St Genis-Pouilly et ZIMEYSA : étude > 2022

○ ○ ○ ○ ▶ 33-16 Construction d'un axe tram Genève-Vernier avec requalif. de l'espace rue: abandonné, mesure transformée en BHNS

● ● ● ○ ▶ 33-4 : voie verte d'agglomération (MES 2022)

- Urbanisation :

▶ UD2-09 ZIMEYSAVER - Densification :

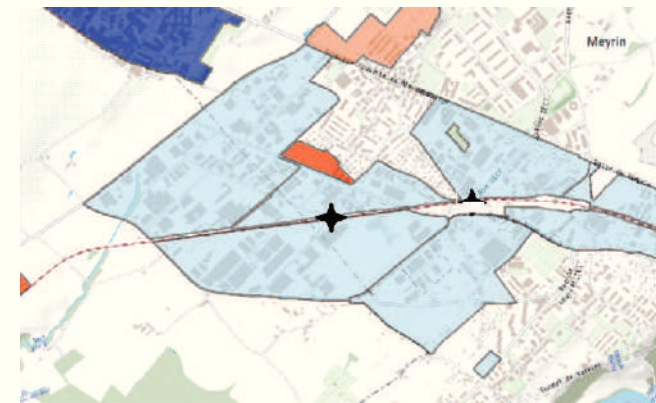
Développement sur le plus grand secteur d'activités du canton (380 ha) de véritables quartiers d'activités industrielles compétitifs pour les entreprises, agréables à vivre pour les employés, les usagers et les habitants des environs.

Enjeu de développement d'une mixité d'activité et de gestion des transitions entre espaces actifs et résidentiels. 70 000m2 logt et 1,3 M m2 activité

> Grand projet prioritaire lancé en 2013 ; plan guide élaboré ; début travaux 2018

- Environnement : xxxxxxxx

▶ ?



UD-2-09/ZIMEYSAVER / Densification

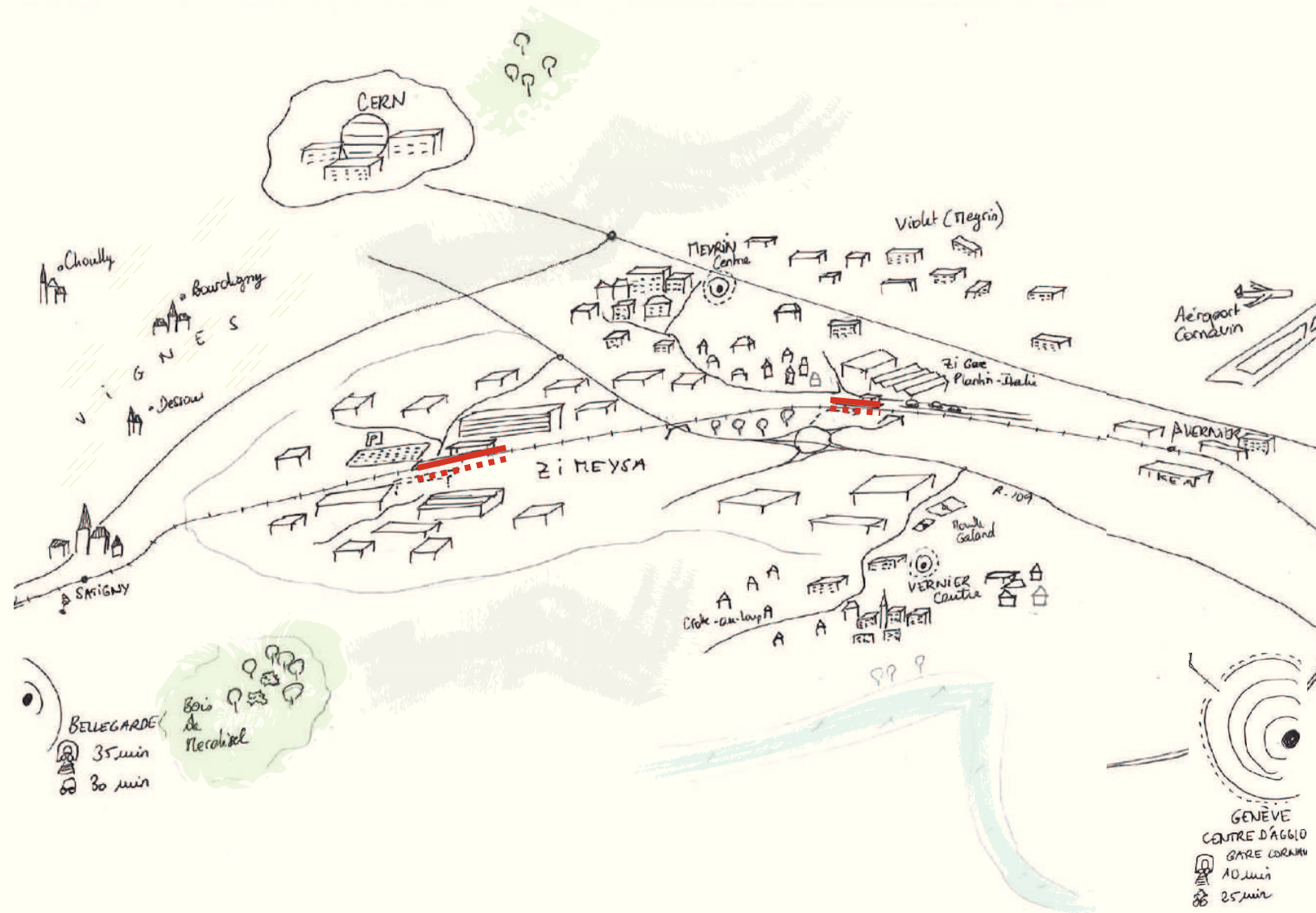
- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km /1km : : gare en secteur urbain dense fortement desservi (peu d'enjeu de rabattement) ; halte de desserte de la ZIMEYSA avec enjeu général de qualification des parcours depuis et vers la halte, des enjeux de développement et qualification d'espaces publics de respiration, de développement de qualité et de confort d'usage pour les usagers/salariés des zones d'activité.

Environnement proche : gare bi-face (travaux d'agrandissement passage sous voie et équipement quai sud en cours) avec les équipements de base (abris type marquise de taille généreuse de chaque côté ; machines) ; sujet des services (café, boutiques, espace public, multimodalité ?)

→ Cette halte en coeur de zone industrielle est actuellement en travaux afin d'améliorer l'accessibilité, la capacité et donc le confort de la halte. Elle semble rester sur un format de station RER type lieu de passage sans vocation de lieu de vie / urbanité : enjeu de création d'aménité et de confort / espace d'urbanité au coeur d'une zone qui offre peu d'espaces mixtes pour les salariés (espace public, café/ lieu de vie, équipements et services aux salariés) ?





^Vue générale



^Chemin d'accès à la halte + parcelle nord en construction



^Halte avec double quai + nouvel abri ; passage sous voies



^Vue sur halte avant construction abri quai nord (cf photo 4)



^Vue sur quai sud en travaux



^Chemin d'accès à la halte

ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- **Centre local de bassin de vie** : vocation de polarité de services, équipements et activités économiques de proximité pour le bassin de vie (lieu de rabattement depuis les territoires ruraux)
- **Aire urbaine composée de zones urbanisées autour d'anciens noyaux villageois** devenus des bourgs de densité moyenne prenant de l'ampleur
- **Une petite aire de développement** identifiée sur le nord-est de la commune

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Projet urbain à long terme Satigny; Optimisation des espaces publics pour accessibilité à la gare; PLQ Satigny gare; Les Cornaches

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

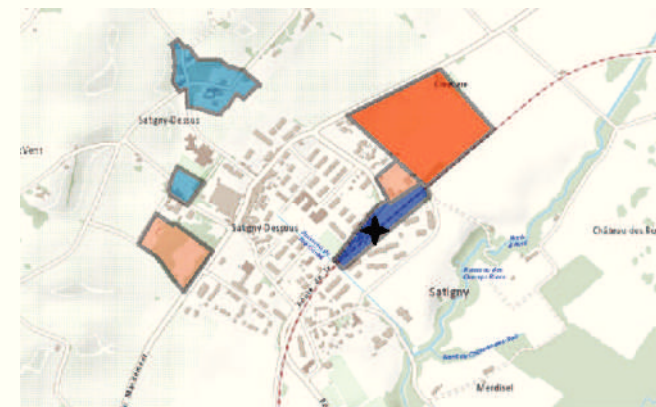
- › 13-12 - optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare : Etudes préliminaires > 2025
- ○ ○ ○ › 13-13 : prolongement de la piste cyclable sécurisée, section Satigny-Russin
- ○ ○ ○ › 13-11 - Allongement des quais

- Urbanisation :

- ○ ○ ○ › UD2-16 : Satigny / densification-extension :
 - › Poursuite des dynamiques de densification entre village et gare.
 - › Nouvelle étape d'extension est prévue au nord est de la gare.
 - › Accent à porter sur les aspects de morphologie urbaine, d'accueil d'équipements et de services à la personne aux abords de la gare.
 - › Mise en oeuvre : planification globale en cours ; 2 PLQ en cours ; projets d'extension SE abandonnés

- Environnement : xxxxxxxx

› ?



UD-2--16 : Satigny / densification-extension

- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : rabattement des villages / hameaux de Peney, Bourdigny-Chouilly, Peissy avec un sujet de connexions et de l'accessibilité multimodale

À 1km : complémentarité de la gare isolée (sans équipements et services) avec le centre-bourg de Satigny en fort développement ; Gare centrale (400m du centre-bourg) ; espaces publics récents et confortables ; Centralité de commerces et équipements en structuration au centre ; Sujet de la complémentarité des services en gare (rabattement) ; densification à préciser (projet d'extension à l'est de la gare qui semble avoir été abandonné par la commune) avec un enjeu patrimonial et d'insertion paysagère sensible au milieu d'un grand domaine viticole

Environnement proche : gare bi-orientée nord (historique) et sud (vers quartiers récents en développement) avec des équipements basiques de halte rurale (abris, passage sécurisé sous-voie, parking + P MD ; pas d'équipements et services). Bâtiment gare fermé -> Quelle destination future ? Projet immobilier (activités+logements) avec un P+R en souterrain

→ Cette gare située en proximité du centre du bourg, à 450m en contrebas et en bordure de la route, s'apparente à une halte de bourg rural avec des équipements de base fonctionnels. Il semble important de porter une réflexion de long terme sur la vocation de la gare en termes d'équipements et services, en complémentarité avec centre-bourg ; à interroger au sein d'une réflexion globale sur l'évolution urbaine de Satigny. A cela s'ajoute, des enjeux de valorisation patrimoniale et des espaces de loisirs.





^Halte (bâtiment fermé)



^Parking 92pl (pas de projet d'extension ; utilisation à 65%)



^Abri quai sud (traversée : passage souterrain)



^Centre-village : tissus anciens et récent en construction



^Abords et équipements gare : accès et parking. Pas d'équipements ou services particuliers



RUSSIN

Axe 2 - Genève-Bellegarde

542 hbt / +17,3 %
Densité 112 hts/km2
136 emplois



VILLAGE

AIRE VILLAGEOISE

SANS AIRE DE
DÉVELOPPEMENT

PAS DE PÔLE
D'ACTIVITÉ



HALTE



2019 : 1/2h
2020 : 1/2h
2030 : 1/4h



2020 : attente donnée
2030 : attente donnée



Ø 1km 489 Htbs / 103 Emplois
Ø 3km Htbs / Emplois

ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- **Village** : noyau villageois avec enjeu de préservation patrimoniale et de structuration urbaine

- **Aire villageoise** : zone urbanisée liée au village avec enjeu de maintien des fonction et de l'identité propre

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ○ ○ ○ ▶ 13-13 : prolongement de la piste cyclable sécurisée, section Satigny-Russin
- ○ ○ ○ ▶ 13-11 - Allongement des quais

- Urbanisation :

- ▶ Aucune



PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

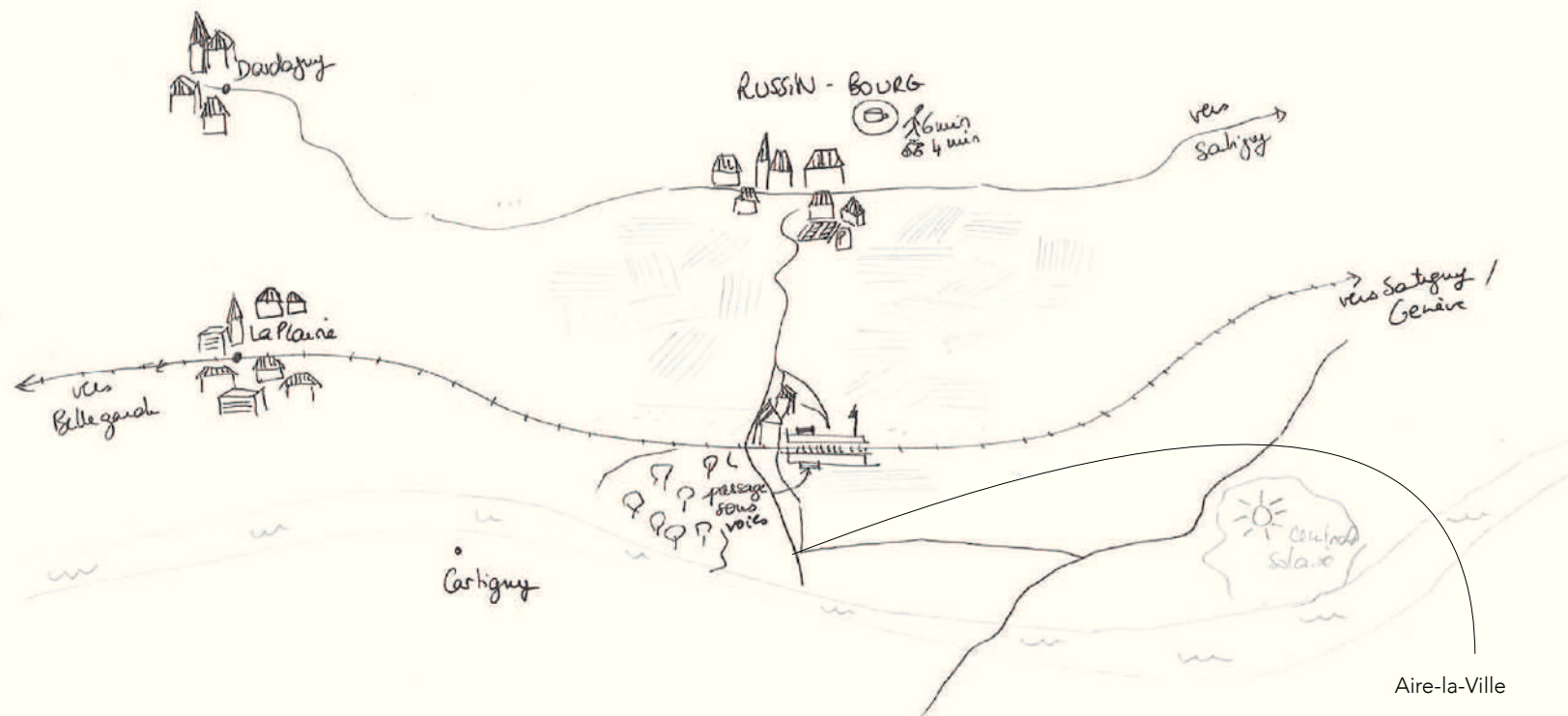
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : enjeu de rabattement potentiel des villages/hameaux de Aire-la-Ville et de la centrale solaire (emplois?) ; enjeu de valorisation touristique, paysagère : environnement paysager remarquable avec la présence de vignes

À 1km : pas de parking existant ou projet - quel stationnement pour le rabattement (même minime?) ; enjeu de valorisation touristique aucune constructibilité

Environnement proche : halte rurale mono-orientée (pas de constructibilité possible) ; passage sous voie sécurisé et chemin d'accès au quai en cours de travaux ; pas d'abris de quais.

-> Cette halte de village rural se trouve dans un environnement de qualité. Elle présente un léger rôle de rabattement (absorbé en partie par les gares voisines de La Plaine et Satigny) qui semble limitée sans potentiel de constructibilité. Il semble exister un fort potentiel de valorisation touristique/patrimoine, les enjeux de connexion MD pour salariés centrale sont à préciser.





RUSSIN

542 hbt / +17,3 %
Densité 112 hts/km2
136 emplois

Axe 2 - Genève-Bellegarde



VILLAGE

AIRE VILLAGEOISE

SANS AIRE DE
DÉVELOPPEMENT

PAS DE PÔLE
D'ACTIVITÉ



HALTE



2019 : 1/2h
2020 : 1/2h
2030 : 1/4h



2020 : attente donnée
2030 : attente donnée



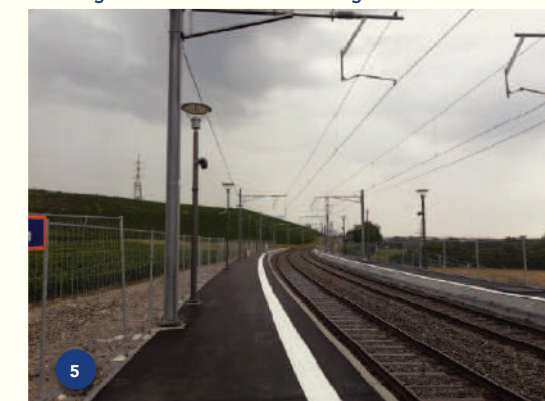
∅ 1km 489 Htbs / 103 Emplois
∅ 3km Htbs / Emplois



^Passage sous voie en cours d'aménagement



^chemin d'accès quai nord en travaux





LA PLAINE

Axe 2 - Genève-Bellegarde

1 876 hbt / +26 %
Densité 216 hts/km2
590 emplois

VILLAGE / CENTRE
DE RABATTEMENT
TC AIRE VILLAGEOISE

1 PETITE AIRE DE
DÉVELOPPEMENT

PAS DE PÔLE
D'ACTIVITÉ

HALTE

2019 : 1/2h
2020 : 1/2h
2030 : 1/4h

2020 : attente donnée
2030 : attente donnée

Ø 1km 1 354 Htbs / 444 Emplois
Ø 3km Htbs / Emplois

ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- **Village / Centre de rabattement** : noyau villageois avec enjeu de préservation patrimoniale et de structuration urbaine ; lieu de rabattement vers les gares sans rôle spécifique en matière d'équipements et services. Enjeu de développement des plateformes multimodales
- **Aire villageoise** : zone urbanisée liée au village avec enjeu de maintien des fonction et de l'identité propre
- **1 petite aire de développement** identifiée sur l'est de la commune

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

PLQ Plan du Rhône

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

○ ○ ○ ○ 13-11 - Allongement des quais

- Urbanisation :

- ● ● PSD UD3-03 : La Plaine / extension Construction de 80 logements+ équipements de proximité + aire de délaçement en bord de Rhône
 - ↳ Requalification du PEM
 - ↳ livré

- Environnement : xxxxxxxx

↳ Aucune ?



UD3-03 : La Plaine / extension

- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : rabattement des villages de Dardagny, Cartigny, Challex, Avully-Gennechy ; connexions MD / TC ?

À 1km : bourg de tissu mixte individuel et petit collectif avec un pôle d'emplois (usines Firmenich) qui comportent plusieurs enjeux : structuration de l'offre d'équipements et services ; formes urbaines et intégration des projets de densification/extension (cf constructions récentes R+7) ; Espaces publics et accessibilité MD (abords gare : absence de trottoirs et/ou PC) ; connexion au nouveau quartier en marge ainsi qu'à la zone de loisirs (étang)

Environnement proche : gare mono-orientée (vignes au sud) avec les équipements de base (abri type marquise, pkg vélo (saturé) et un enjeu de traitement de l'espace public ; Présence d'un parking avec projet d'extension ; Absence de commerces ou services liés, seul un café se trouve à proximité (quelle amplitude horaire ?)

-> Halte de bourg rural avec les équipements basiques et un rôle de rabattement qui mérite une certaine attention de par la présence d'un pôle d'emplois et des potentialités de développement du bourg (projets récents). La question de la structuration d'une offre d'équipements et services se pose, en complémentarité avec celle du centre-bourg de Dardagny (pas/peu de commerces). Un autre sujet semble à traiter, celui de l'accessibilité et de la qualification des espaces publics.





LA PLAINE

Axe 2 - Genève-Bellegarde

1 876 hbt / +26 %
Densité 216 hts/km²
590 emplois

VILLAGE / CENTRE
DE RABATTEMENT
TC AIRE VILLAGEOISE

1 PETITE AIRE DE
DÉVELOPPEMENT

PAS DE PÔLE
D'ACTIVITÉ



HALTE

2019 : 1/2h
2020 : 1/2h
2030 : 1/4h



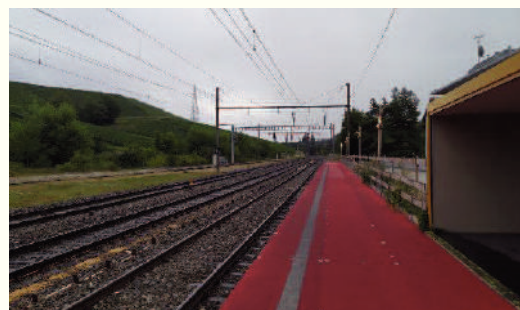
2020 : attente donnée
2030 : attente donnée



∅ 1km 1 354 Htbs / 444 Emplois
∅ 3km Htbs / Emplois



^v Halte centrale



^Travaux d'aménagement quai nord (abri, chemin d'accès voies)



^Logements récents en extension du bourg



^Tissus de logements collectifs en proximité gare / bourg



ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Centre de rabattement sur TC : vers la gare RER avec une plateforme multimodale performante mais centre ne jouant pas de rôle spécifique en matière de services & équipements
- Aire villageoise avec diversité des fonctions et identités propres à maintenir
- Petite aire de développement

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ☉☉☉ ▶ 13-8 Construction d'un P+R et B+R à la gare de Pougny : Concept et programmation à définir
- ☉☉☉ ▶ 13-3 Accessibilité MD gare de Pougny : Concept et programmation à définir
- ☉☉☉ ▶ 14-17 Aménagements de priorisation TC sur la liaison Valleiry-Chancy-Pougny pour rabattement sur le réseau structurant d'agglo : suspendu : faisabilité impossible tronçon Chancy-Valleiry ; alternative via fort l'Ecluse à étudier

- Urbanisation :

- ☉☉ ▶ PSD UD3-08 : Chancy-Pougny - Densification
 - ▶ Requalification du PEM (espaces publics, services à la personne)
 - ▶ Amélioration accès MD
 - ▶ Réalisation P+R
 - ▶ Densification ponctuelle
 - ▶ Mise en oeuvre : réalisé à Chancy ; non démarré à Pougny

- Environnement : xxxxxxxx

▶ Aucune ?



UD-3-08 : Chancy-Pougny : Densification

- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

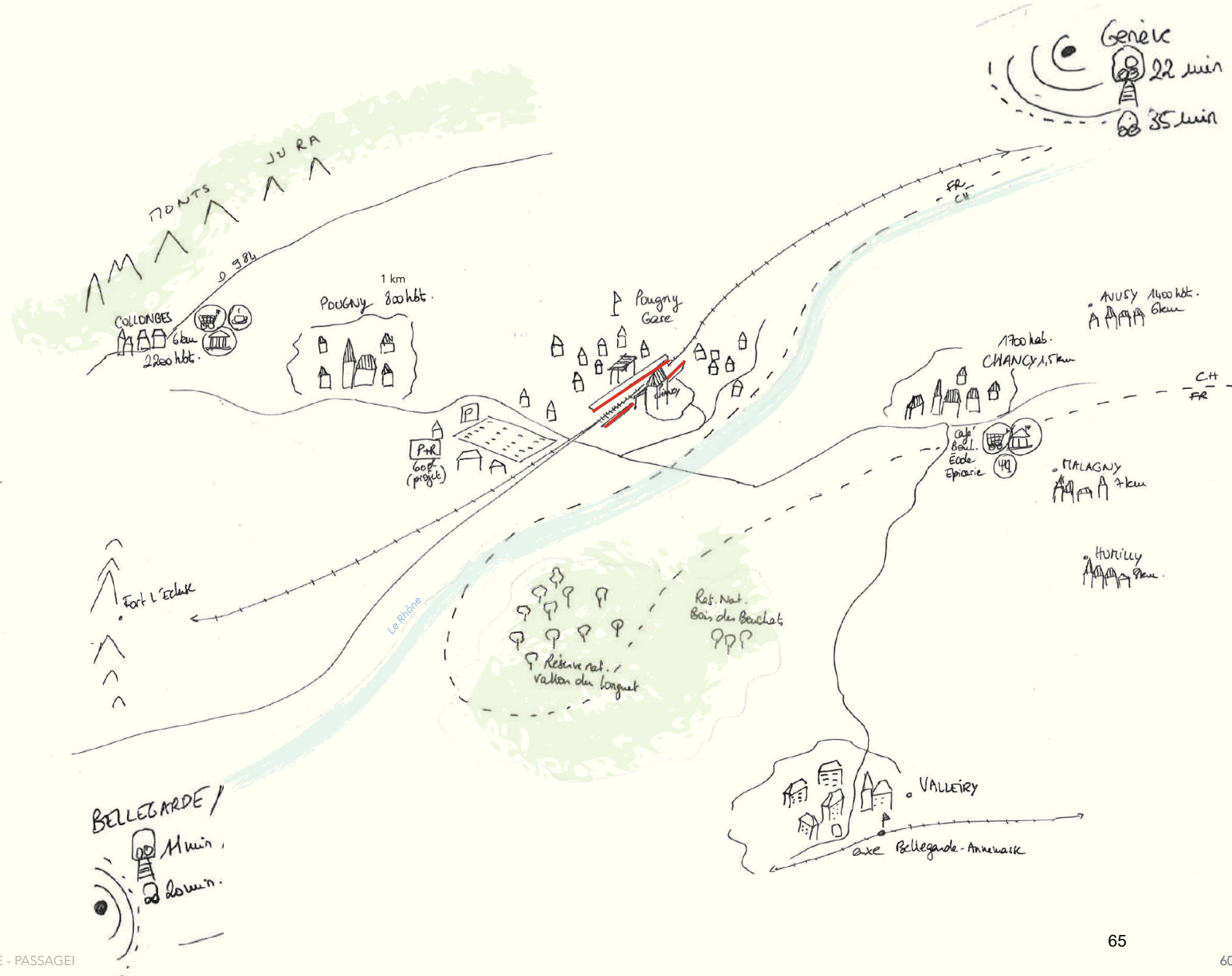
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : enjeu de rabattement des villages/hameaux de Chancy ; Pougny ; Avusy ?, Collonges, Malagny... Enjeu de connexion à Valleiry (route Valleiry-Chancy trop étroite)

À 1km : gare au centre de Pougny-gare avec un enjeu de liaisons MD des bourgs de Pougny et Chancy à 1,5 km (mesures jamais mis en oeuvre : absence de trottoir) ; services / équipements ?

Environnement proche : gare mono-orientée avec traversée à niveau et abri sous bâtiment gare (fermé) sur quai principal ; abri simple sur quai Est. Stationnements vélo abrités ; parking 10pl (projet 60 pl)

→ cette gare rurale de rabattement offre les équipements minimaux, on note une absence de services et une atmosphère très rurale (halte basique, pas de services / de centralité). La mauvaise desserte de cette gare pose la question de son développement. L'amélioration des accès MD aux différentes échelles et des services à la personne restent dans tous les cas un sujet important à traiter.





^parking halte ; bâtiment gare privatisé



^Quais avec passage piétons à niveau



^Parking 10 places de l'autre côté RD (projet 60 pl)





3. AXE ANNEMASSE - VALLEIRY

3.1. St-Julien-en-Genevois

3.2. Valleiry

ENJEUX identifiés dans le PA3

• **STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE**

- **Centre régional d'agglomération centrale** : vocation de polarité à toutes les échelles de l'agglomération avec un potentiel de rayonnement, d'image et d'identité important, haut lieu d'équipements (lieu de rabattement depuis les territoires ruraux ?) ; Excellente accessibilité en RER et/ou TC urbain structurant depuis l'agglomération centrale

- **Aire urbaine avec desserte TC structurante, une forte densité et une diversité fonctionnelle** ; Densification à intensifier

- **Secteur d'accueil de la croissance** : deux aires de développement importante

• **TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025**

St Julien/Valleiry compte un potentiel de 354 places de travail.

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

ZAC St-Julien gare ; projet d'espaces publics Saint-Julien-centre

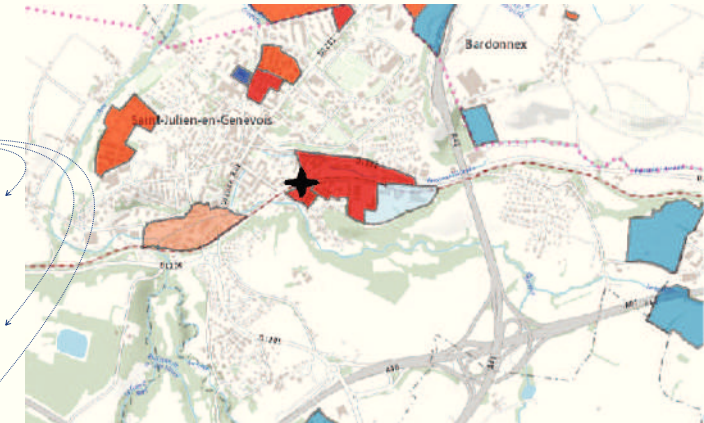
MESURES inscrites dans le PA3

- **Mobilité** :

- ○ ○ ○ ▶ 14-11 - Aménagement de la ViaRhôna, tronçon Etrembières - Valleiry : pas d'information
- ○ ○ ○ ▶ 35-4 - PEM : programmation
- ○ ○ ○ ▶ 35-10 - Dvpt réseau MD vers PEM : pas d'info
- ○ ○ ○ ▶ 35-12 - BU sud Requalification de la RD1201 entre la sortie d'autoroute et l'entrée de St-Julien : PRE, AVP en 2020
- ○ ○ ○ ▶ 35-25 - Connexion des piémonts du Vuache avec la Champagne - Construction d'un itinéraire de desserte des quartiers est de Saint-Julien : abandonné
- ○ ○ ○ ▶ 35-16-BU sud/Requalification RD1201 entre la sortie d'autoroute et l'entrée de St-Julien (Sécurisation carrefours en entrée sud + aménagements piétons) : AVP 2020
- ○ ○ ○ ▶ 35-18 - BU sud / Amgt de la desserte routière de l'entrée de ville Sud pour TC : AVP 2020, REA 2022, MES 2024
- ○ ○ ○ ▶ 35-13 Construction P+R au sud : ?
- ○ ○ ○ ▶ 14-1 : liaisons MD vers la gare (en cours de réflexion);
- ○ ○ ○ ▶ 14-8 : allongement des quais et traversées;
- ○ ○ ○ ▶ 35-14 : tram St-Julien (MES 2023);
- ○ ○ ○ ▶ EP4-16 : mise en valeur de l'Arande

- **Urbanisation** :

- ○ ○ ○ ▶ UD4-06 Perly-Certoux-StJulien
- Densification-Extension / Créer un quartier mixte avec une offre important en activités-logements + services et équipements arrivée tramways et réalisation route de desserte qui délétera St Julien) /2023
- ○ ○ ○ ▶ UD4-07 / Gare Mutation-densification
- Poursuite de la réalisation des nouvelles offres mixtes (logements, bureaux), équipements et commerces autour de la gare, valorisation du PEMet continuités spatiales et programmatiques vers le centre-ville Coordination avec PSD Saint-Julien - Cervonnex - Neydens. / SCOT PLU-OAP / 2019
- ○ ○ ○ ▶ U04-08 / Chabloux / Extension
- Poursuite de la mise en œuvre de la ZAC (offre résidentielle) avec un accent sur les liens vers le centre-ville de Saint-Julien et l'ouverture sur la Plaine de l'Aire. Egalement équipements publics (école) / Réalisé
- ○ ○ ○ ▶ U4-09 / Cervonnex - site PPDE / densification-Extension /
- Deux opérations : Les Envignes, poursuite du Dvpt de la ZA existante (4ha) et l'écoparc Genevois (accessibilité des sites et entre ces sites, mutualisation services aux entreprises et de fonctions supports, valorisation des paysages)
- ○ ○ ○ ▶ UD4-05b Route de Saint-Julien /Densification-extension
- Dans le cadre de la politique de densification de la couronne urbaine genevoise, il s'agit de densifier l'axe structurant autour de la route de Saint-Julien, bien desservi en transports publics et bénéficiant déjà de services et équipements importants.



- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : enjeu de renforcement de l'accessibilité multimodale depuis les centralités périphériques : liaisons MD et TC entre la gare et les centralités voisines (étude ville en cours ?)

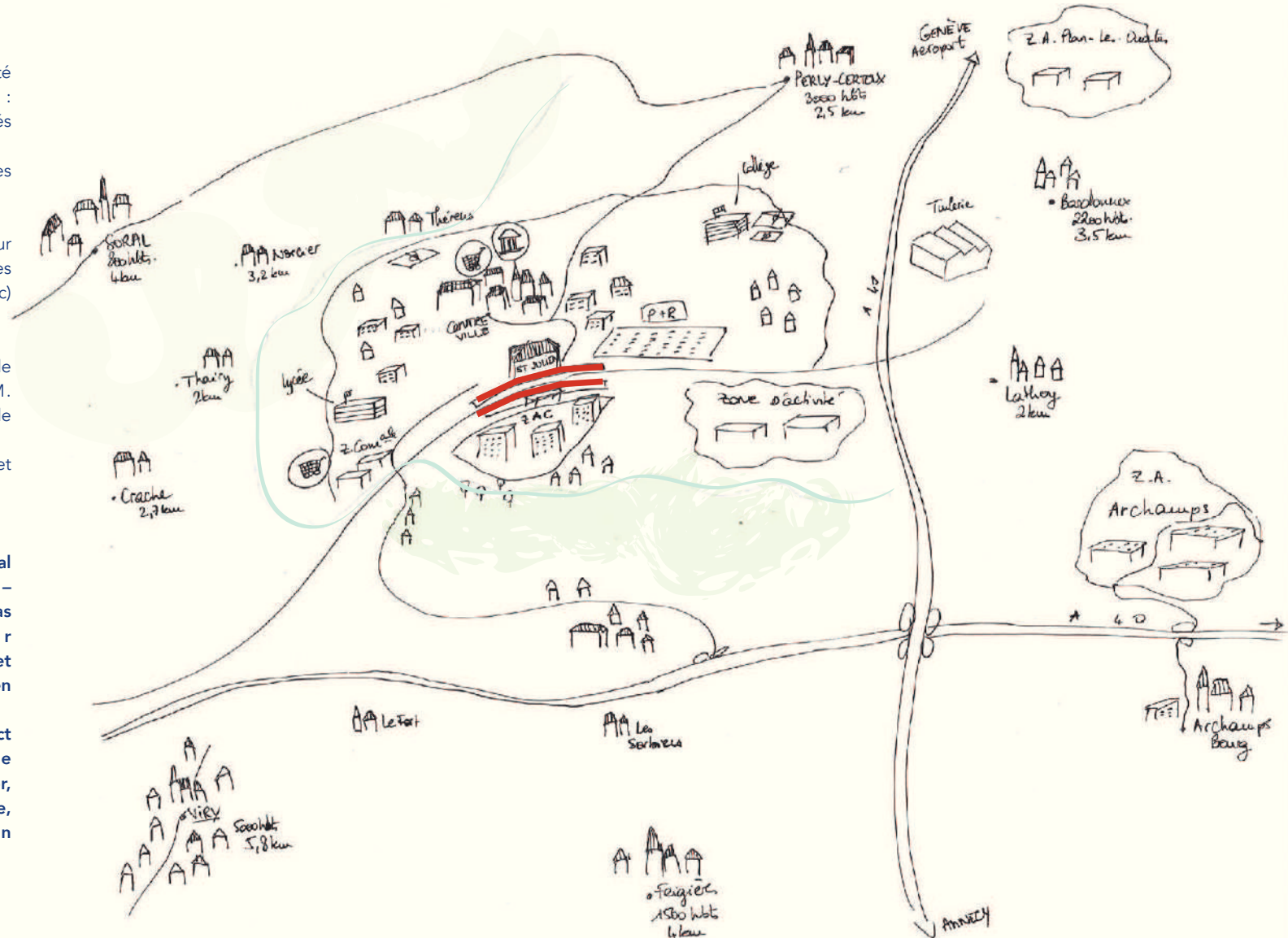
Quelles liaisons existantes ou prévues avec les pôles d'activités environnants ?

À 1km : enjeu de renforcement du lien entre secteur gare et centre historique, via une qualification des parcours modes doux (traitement de l'espace public) + liens au nouveau quartier au sud des voies.

La gare et son environnement proche : Enjeu de qualification des espaces publics du PEM. Questionnements sur le devenir du bâtiment de gare (projet de fermeture du guichet). Enjeu de coordination entre projet de PEM et l'arrivée du tram

→ La gare se situe au coeur du centre régional élargi de Saint-Julien (St-Julien – Archamps – Cevonnex/Neydens). Bien qu'elle ne possède pas de liaisons directes avec le coeur d'agglomération, sa situation entre Annemasse et Bellegarde en fait un point nodal du réseau, en proximité de plusieurs zones d'activité majeures. Proche du centre-ville, la gare présente un aspect fonctionnel mais peu qualifié : traitement de l'espace public basique, environnement routier, prédominance des espaces dédiés à la voiture, peu de commerces et services hormis un restaurant.

Nombreuses mesures en cours.



ST-JULIEN-EN-GENEVOIS

14 045 hbt / 17,49+%
Densité 1 326 hts/km2
4 960 emplois

Axe 3 - Annemasse-Bellegarde


CENTRE RÉGIONAL
D'AGGLO CENTRALE


AIRE URBAINE
D'AGGLO
CENTRALE


3 AIRES DE
DÉVELOPPEMENT


PROXIMITÉ 2 PÔLES
D'ACTIVITÉ


HALTE


2019 : 1h40
2020 : 1 h


2020 : attente donnée
2030 : attente donnée


Ø 1km 9944H / 4586E
Ø 3km Attente donnée



ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Centre local de bassin de vie : Vocation de polarité de services, équipements et activités économiques de proximité pour le bassin de vie (lieu de rabattement depuis les territoires ruraux ?) ; Desserte TC à améliorer

- Aire urbaine composée de zones urbanisées autour d'anciens noyaux villageois devenus des bourgs de densité moyenne prenant de l'ampleur

- Secteur d'accueil de la croissance : deux petites aires de développement

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

St Julien/Valleiry compte un potentiel de 354 places de travail.

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Etude centre-bourg en cours.

- Mobilité :

- ⊙⊙⊙⊙ ▶ 14-1 - liaisons MD vers la gare
- ⊙⊙⊙⊙ ▶ 14-8 - allongement des quais et traversées ;
- ⊙⊙⊙⊙ ▶ 14-11 - ViaRhôna Valleiry-Etrembières ;
- ⊙⊙⊙⊙ ▶ 14-17 - liaison TC Valleiry-Chancy ;
- ⊙⊙⊙⊙ ▶ 14-9 - ViaRhôna : Valleiry-Chancy

- Urbanisation :

- ▶ Aucune



- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

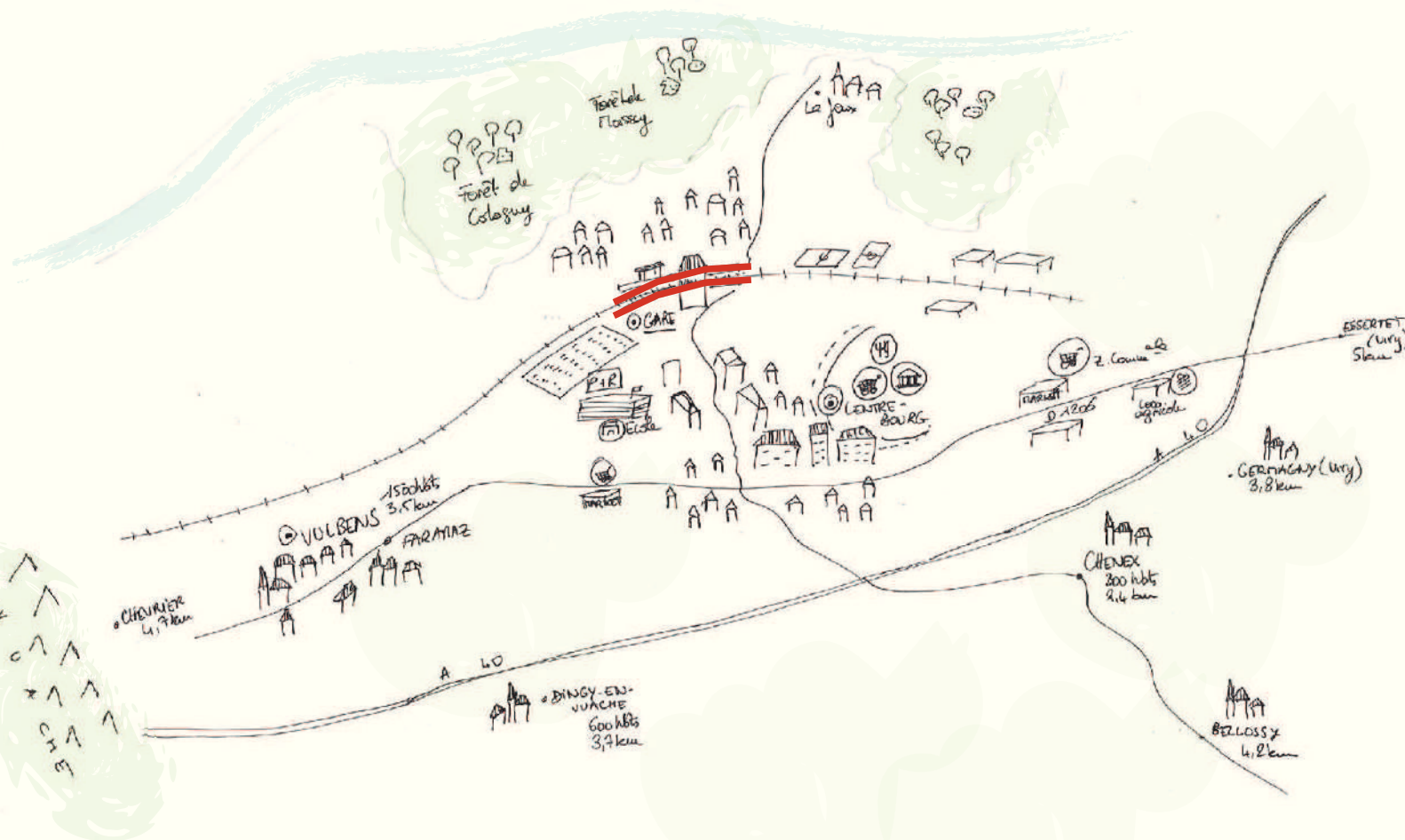
À +3km : enjeux de poursuite des démarches de rabattement sur les réseaux TC structurants et des connexions MD. Enjeu de connexion Ain-Haute Savoie (Pougny) et rabattement vers villages voisins (Chenex, Vulbens)

À 1km : poursuite du développement et structuration du réseau MD avec un enjeu de densification des secteurs autour de la gare, qui reste à préciser en fonction des fonciers disponibles et/ou mutables.

La gare et son environnement proche : poursuite des aménagements effectués notamment pour assurer la continuité avec les aménagements récents (abords de la mairie) et retrouver de la qualité urbaine aux abords de la gare. Le franchissement des voies et la possibilité d'accès direct pour les habitants situés au Nord de la commune permettront une meilleure accessibilité à la gare favorable à son rayonnement.

→ Cette commune rurale voit son rôle se renforcer dans l'armature de la métropole avec un enjeu d'absorption de la forte croissance du secteur du pied de le Vuache et de structuration notamment de l'offre d'équipements et de services. Malgré une desserte ferroviaire faible et l'absence de liaison directe avec le cœur d'agglomération, Valleiry bénéficie d'un lien direct à Bellegarde et Annemasse, deux centralités importantes.

La gare bénéficie également d'une situation privilégiée à deux pas du centre et de la Mairie, à proximité des équipements, des commerces et services. Une étude sur l'aménagement du centre-bourg est actuellement en cours ainsi que sur les espaces publics autour de la gare et la création d'un PEM. L'enjeu du traitement de ces espaces publics autour de la gare et en continuité avec le centre, ainsi que le retournement de la gare semblent être des enjeux importants à conforter.







4. AXE DU CHABLAIS

- 4.1. Machilly
- 4.2. Bons-en-Chablais
- 4.3. Perrignier
- 4.4. Thonon-les-Bains

ENJEUX identifiés dans le PA3

• **STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE**

- **Centre de rabattement sur TC** : vers la gare RER avec une **plateforme multimodale performante** mais centre ne jouant pas de rôle spécifique en matière de services & équipements
- **Aire villageoise** avec diversité des fonctions et identités propres à maintenir

• **TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025**

Perrignier/Bons-en-Chablais/Machilly comptent un potentiel de 303 places de travail.

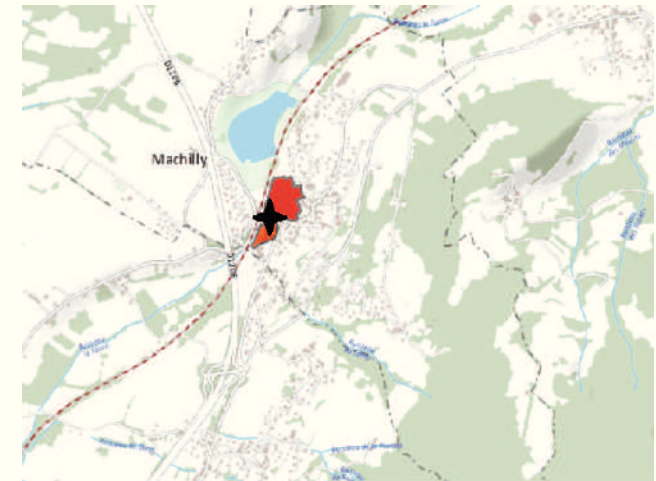
MESURES inscrites dans le PA3

- **Mobilité :**

- ○ ○ ○ ▶ **16-35/Aménagement d'une véloroute (Annemasse -Le Chablais)** : étude de programmation > 2021
- ○ ○ ○ ▶ **16-32/amgt réseau structurant MD** : étude de programmation > 2023
- ○ ○ ○ ▶ **16-2/P+R phase 1** : étude de programmation > 2021
- ○ ○ ○ ▶ **16-40/Autoroute du Chablais** : 2023
- ○ ○ ○ ▶ **16-43/Aménagement Voie Verte Machilly-Bons** : pas d'information

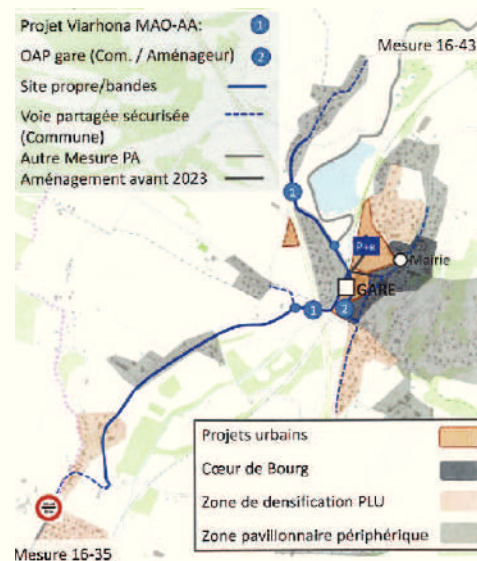
- **Urbanisation :**

- ○ ○ ○ ▶ **UD-05/Machilly/ Densification & PEM** : PSD centré sur le PEM, dvpt de l'accessibilité MD et bus urbains, aménagement de l'espace public (prolongement de la futur place de la gare vers le P+R), amélioration du confort des voyageurs et du fonctionnement du pôle ainsi que accueil de services à la personne à proximité immédiate du PEM / SCOT, PLU-OAP > Concept et programmation à définir



- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)



16-32/Rabattement MD en gare de Machilly MD

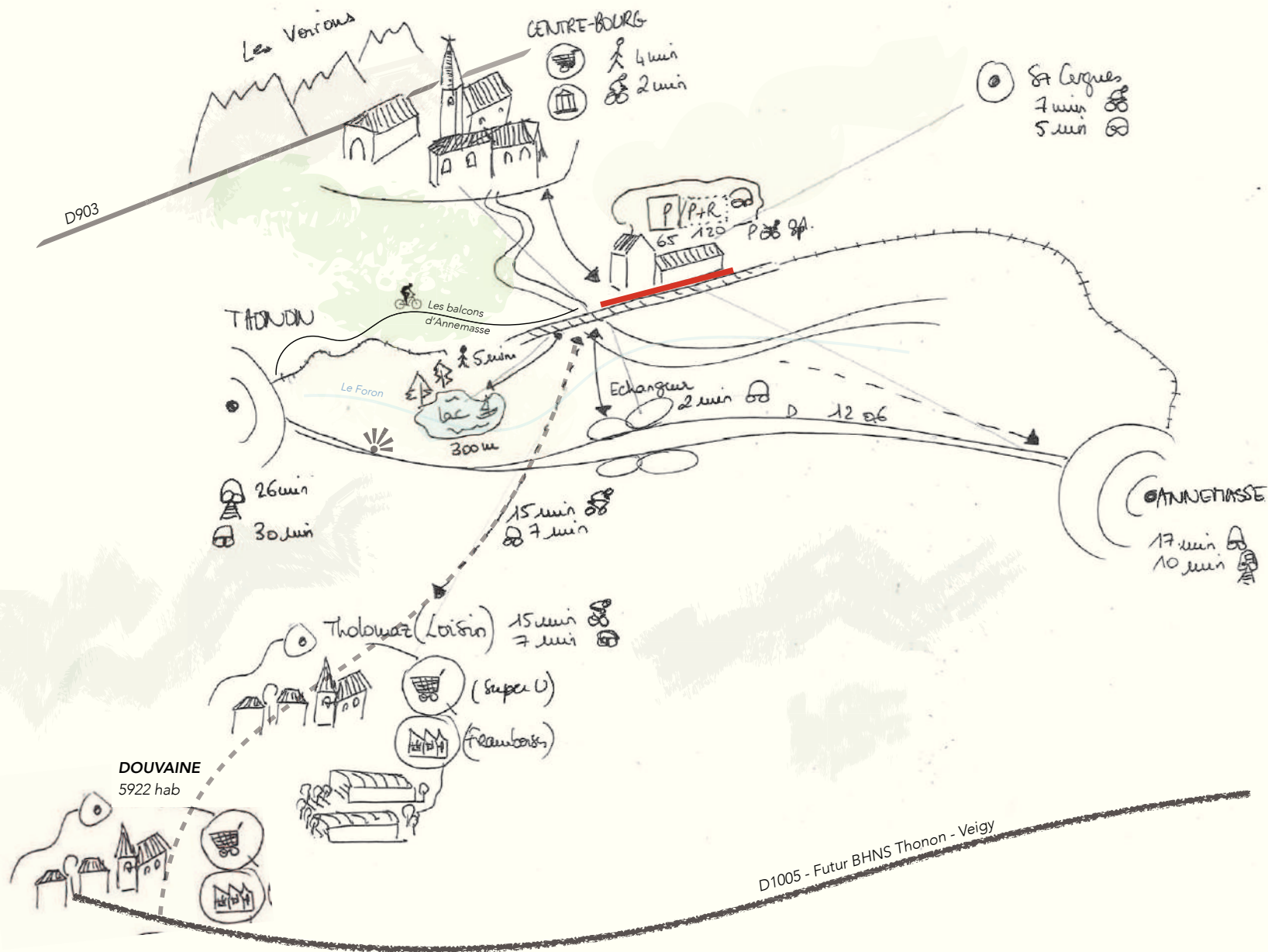
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

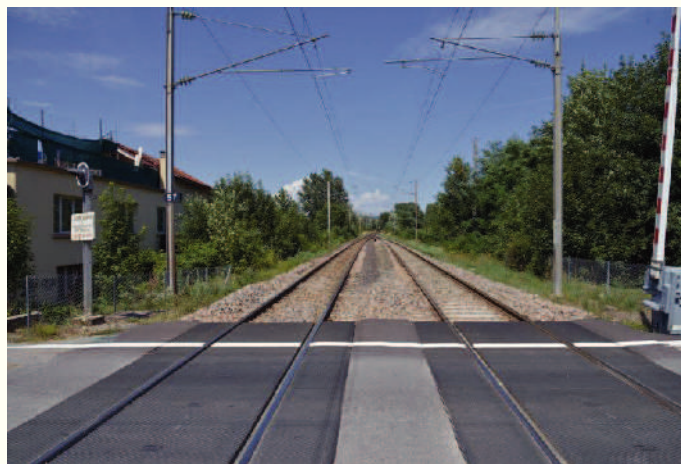
À +3km : gare de rabattement avec une mauvaise accessibilité, report multimodal depuis les centralités voisines à favoriser, notamment pour Douvaine (BHNS), valoriser le cadre naturel et les activités liées

À 1km : améliorer la visibilité de la gare située en fond de vallon et sa connexion au centre-bourg, valoriser la proximité immédiate au lac, densifier autour de la gare, valoriser le cadre naturel et les activités liées (loisirs)

La gare et son environnement proche : réflexion autour des bâtiments désaffectés de la gare, aménagement des abords, équipements et services à développer (un pôle de loisirs autour du lac ?), un potentiel foncier

→ La gare et son environnement ont des airs de lieu abandonné malgré un fort potentiel. Machilly se situe dans un cadre naturel agréable à deux pas de Genève, certaines parties du Foron ont fait l'objet d'un projet de renaturation. La densification des espaces autour de la gare et la connexion à la zone de loisirs semblent être des enjeux à conforter. Autrefois, un lieu de production important de framboises pour la France, Machilly s'apparente aujourd'hui à des zones pavillonnaires en rhizomes depuis le bourg.





ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- **Centre local de bassin de vie** : vocation de polarité de services, équipements et activités économiques de proximité pour le bassin de vie (lieu de rabattement depuis les territoires ruraux)

- **Aire urbaine composée de zones urbanisées autour d'anciens noyaux villageois devenus des bourgs de densité moyenne prenant de l'ampleur**

- 1 Petite aire de développement

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

Perrignier/Bons-en-Chablais/Machilly comptent un potentiel de 303 places de travail.

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

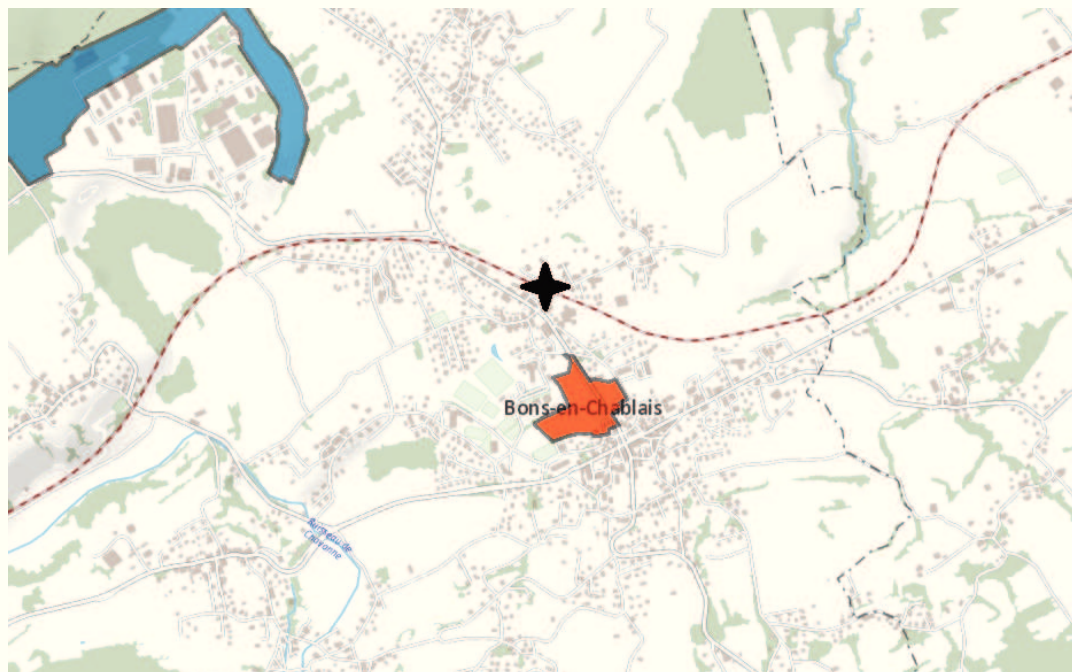
- ● ● ▶ **16-34 - Amgt MD** : Liaison vers le centre-bourg à travers nouveau quartier (REA-MES ?)
- ● ● ▶ **16-3 - P+R** : étude Thonon Agglo en cours
- ● ● ▶ **16-46-P+R extension/ph2** : idem
- ● ● ▶ **16-43** : voie verte Machilly à Bons (?)
- ● ● ▶ **16-19 Allongement des quais et reprise des traversées**
- ● ● ▶ **16-40 : autoroute du Chablais**
- ● ● ▶ **16-33 PEM** : étude préliminaires + étude Thonon Agglo en cours



- Urbanisation :

- ▶ **PSD UD7-04 : Densification-extension / Densification ponctuelle du centre local**
 - ✓ ZAC Prés de la Colombière
 - ✓ ZAE des Bracots : vente de 6 ha
 - ✓ Extension de la 2e tranche 11 ha
 - ✓ Travaux d'aménagements et de viabilisation en cours

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)



- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

Axe 4 - Le Chablais

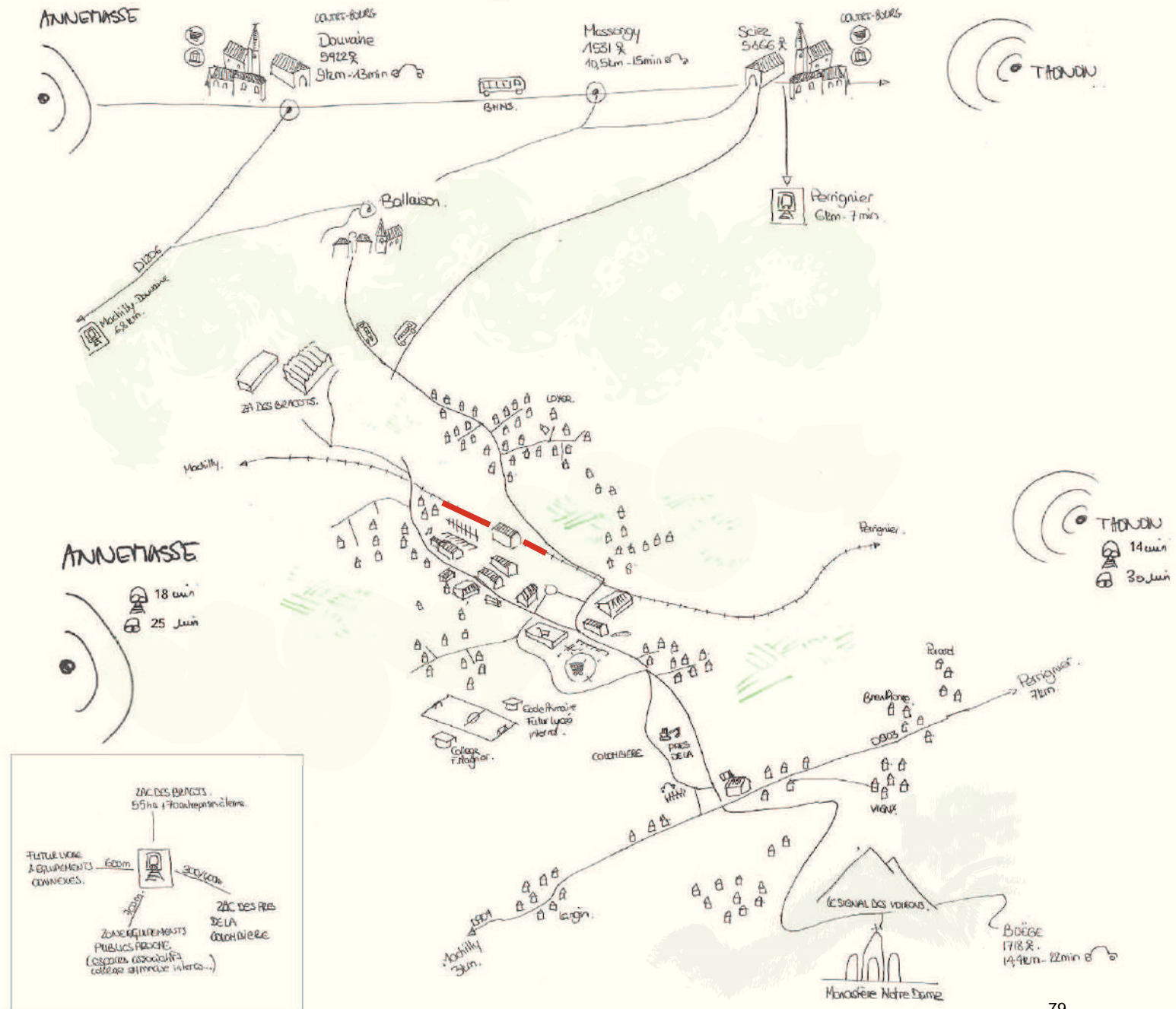
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

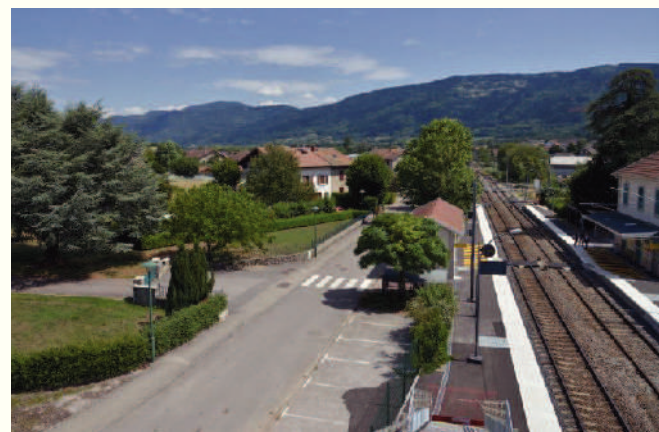
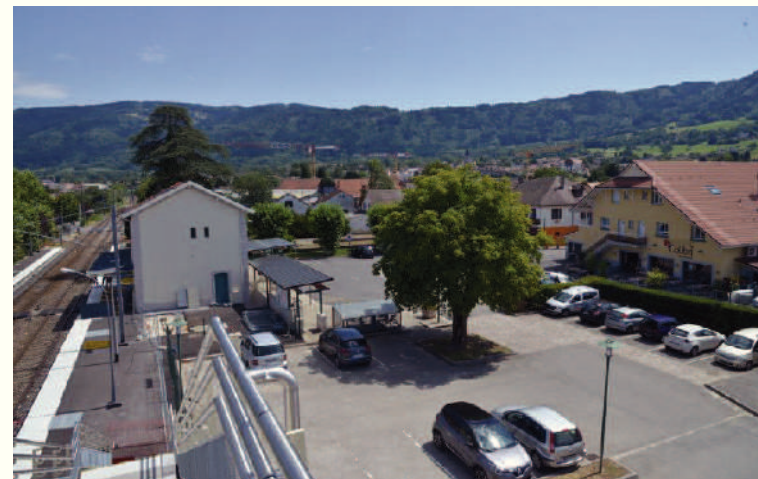
À +3km : amélioration de l'accessibilité multimodale depuis Massongy au Nord et au sud avec les zones pavillonnaires proche de la D904. Les communes de Douvaine et Sciez privilégieront un rabattement sur Machilly et Perrignier (TC existant, bus). Le rabattement des communes au sud, Saxel (8km +406m) et Boège (1718habitants - 14,km) se fera plutôt en TIM (pas de TC ?)

À 1km : densification et liens avec la zone d'activité des Bracots, amélioration des connexions MD avec les établissements scolaires, les équipements et la centralité située au croisement de la RD20 et RD903

La gare et son environnement proche : amélioration de la visibilité depuis la RD20, réflexion globale à mener sur l'espace pincé entre la RD20 et la VF, entre les deux passages à niveau, notamment sur la question du traitement des espaces publics (rond point)

→ Bons-en-Chablais a tout d'un centre local de bassin de vie, avec des équipements et services adaptés, hormis sa gare : la ville tourne le dos à la gare qui trouve place face à un rond-point. Son rôle de rotule est à valoriser, à l'interface entre la ZA, la ville récente et le centre-bourg.





ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Centre de rabattement sur TC : vers la gare RER avec une plateforme multimodale performante mais centre ne jouant pas de rôle spécifique en matière de services & équipements
- Aire villageoise avec diversité des fonctions et identités propres à maintenir
- Petite aire de développement

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

Perrignier/Bons-en-Chablais/Machilly comptent un potentiel de 303 places de travail.

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

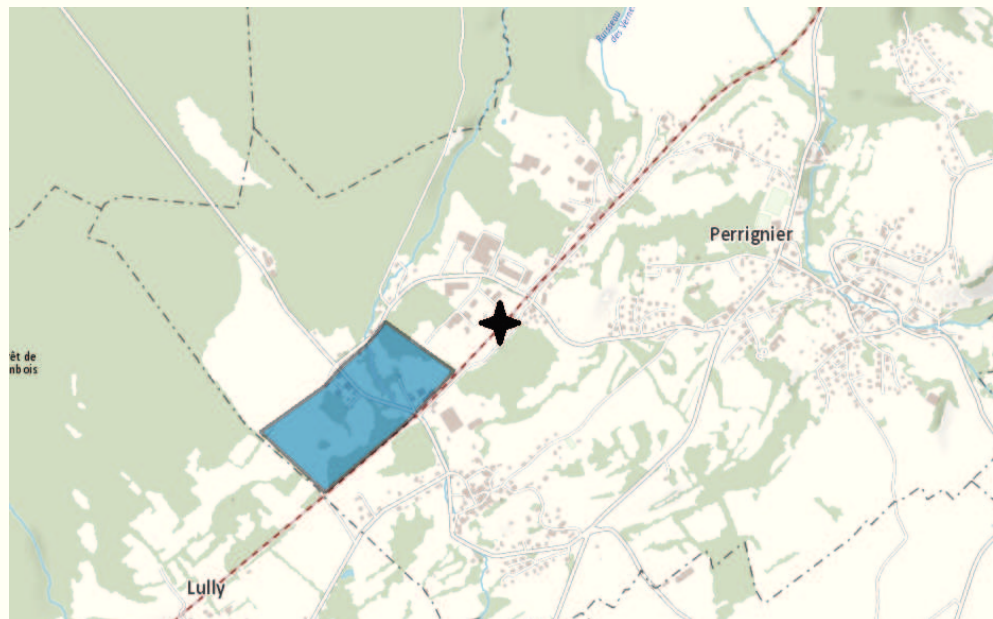
MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ○ ○ ○ ▶ 16-1 - Développement d'un réseau MD : AVP, MES? / Agglo
- ○ ○ ○ ▶ 16-4 - P+R gare : AVP, MES? / Agglo
- ○ ○ ○ ▶ 16-22 - P+R phase 2 : pas d'info
- ○ ○ ○ ▶ 16-6/16-42 - points de croisements ferroviaires Bons, Perrignier, Thonon : pas d'info (traité dans le cadre de la démarche « PA-FER »)
- ○ ○ ○ ▶ 16-19 Allongement des quais et reprise des traversées
- ○ ○ ○ ▶ 16-37 PEM : étude préliminaires / Agglo
- ○ ○ ○ ▶ 16-40/Autoroute du Chablais : DUP à venir > 2023

- Urbanisation :

- ○ ○ ○ ▶ UD7-03/ Perrignier/ densification-extension / Poursuite des travaux engagés sur ce PSD multisites
- ▶ Gare : identification de nouvelles opportunités de développement, aménagement qualitatif du PEM en lien avec le renforcement des rabattements bus / MD sur l'offre Léman Express.
- ▶ Site PPDE de Planbois-ouest: en continuité avec la zone d'activité existante et en lien avec la desserte du Léman Express en 2019 et la réalisation du désenclavement routier du Chablais dont un échangeur est prévu à proximité. La création du parc d'activité d'entreprises prévoit un développement de 11ha avec des aménagements paysagers et des mesures de protection environnementale.
- ▶ Centre-bourg: densification du centre / SCOT et PLU révisé OAP pour Planbois /



- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : enjeux d'amélioration de l'accessibilité multimodale depuis les centralités voisines et les vallées

À 1km : améliorer la visibilité de la gare, redonner une place aux MD notamment en lien avec le village et les zones d'emplois (ZAE), veiller aux maillages des espaces fonctionnels, apaiser le secteur notamment avec l'arrivée du futur échangeur, densifier ?

La gare et son environnement proche : en bordure d'espaces naturels recensés et de la ZAE (Les Tuileries et Planbois), la gare se situe entre des espaces ruraux, et des zones péri-urbaines.

→ La gare située en limite du pôle économique et à l'écart des espaces urbanisés, ne tisse aucun lien avec son environnement proche. Les connexions au centre-ville par la route de la gare ou plutôt la D135 ne laissent pas ou pas de place au MD. Mais existe-t-il réellement une centralité à Perrignier? Plusieurs hameaux semblent s'être développés autour d'un modèle unique, celui de la maison individuelle, laissant place à un mitage progressif des terrains agricoles. Perrignier, centre de rabattement, est aussi identifié comme un pôle local à l'échelle du SCOT. Qu'est ce que cela signifie ? Quels sont les équipements et services associés ?



PERRIGNIER
Axe 4 - Le Chablais

1 720 hbt / +2,4%
Densité 219 hts/km²
770 emplois

CENTRE DE
RABATTEMENT

AIRE VILLAGEOISE

PETITE AIRE DE
DÉVELOPPEMENT

SANS PÔLE
D'ACTIVITÉ



2020 : 1/2h
2030 : 1/4h?



2020 : nb passagers
2030 :



Ø 1km 813H / 356 Emplois
Ø 3km Htbs / Emplois



ENJEUX identifiés dans le PA3

• **STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE**

- Centre régional : vocation de centralité complémentaire de l'agglomération centrale ; à rayonnement complémentaire . Concentration d'emplois, services & équipements

- Aire urbaine à consolider / densifier autour offre TC & MD

- Plusieurs aires de développement

• **TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025**

Thonon se distingue aussi comme lieu potentiel avec 242 places de travail à créer

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ○ ○ ○ ▶ 37-11 - Développement d'un réseau MD : pas d'information
- ○ ○ ○ ▶ 37-16 - P+R gare : MES 2021
- ○ ○ ○ ▶ 37-15-P+R liaisons lacustres vers Lausanne : AVP MES 2023
- ○ ○ ○ ▶ 16-6/16-42 - points de croisements ferroviaires Bons, Perrignier, Thonon : pas d'info (traité dans le cadre de la démarche « PA-FER »)
- ● ○ ○ ▶ 16-19 Allongement des quais et reprise traversées
- ● ○ ○ ▶ 37-13 PEM : en chantier / MES 2021-2023
- ○ ○ ○ ▶ 16-40/Autoroute du Chablais : DUP à venir > 2023
- ○ ○ ○ ▶ 16-16-renforcement navettes lacustres
- ○ ○ ○ ▶ 37-12 : franchissement souterrain des voies ferrées

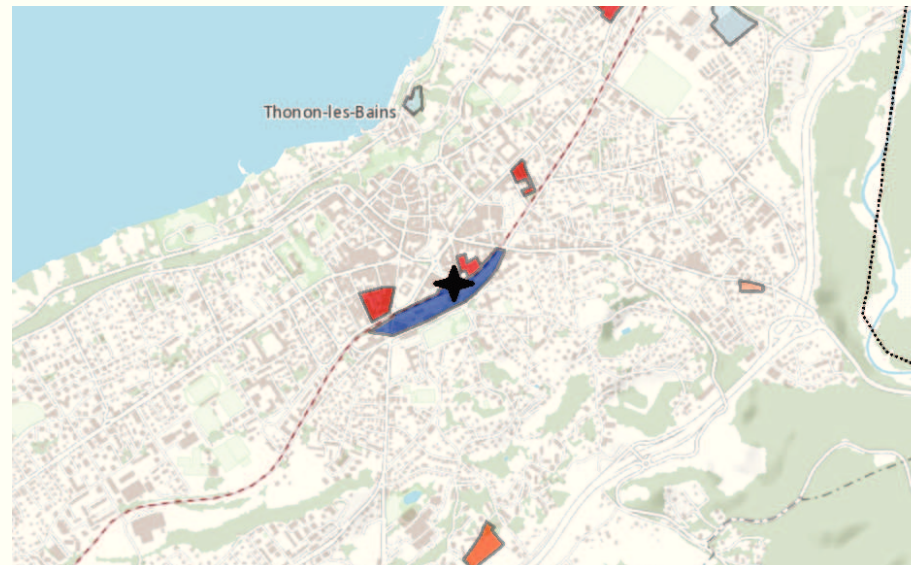
- Urbanisation :

- ○ ○ ○ ▶ UD7-01 / centre et gare / Mutation-densification / Poursuite du RU (densification du tissu bâti, valorisation des espaces publics) dans le centre-ville, identification d'opportunités de renouvellement et de densification à l'échelle d'îlots et de quartiers de la ville / Projet d'un nouveau quartier gare à dominante économique intégré au centre-ville et connecté aux TP, aménagement PEM
- ○ ○ ○ ▶ UD7-02 / Vongy – site PPDE / Densification-extension / Poursuite de la démarche engagée pour valoriser cette zone pour l'accueil d'activités diverses innovantes pour permettre la reconversion et de requalification de l'ensemble de la zone d'activité > positionner la ville de Thonon comme polarité économique majeure



Projet PEM - Thonon Agglo

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)



NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : améliorer l'accessibilité TC et MD avec les centralités voisines

À 1km : améliorer la visibilité et les connexions à la gare avec un aménagement qualitatif des EP pour les MD (passage sous-terrain peu visible et traitement routier des voiries)

La gare et son environnement proche : enjeu de retournement de la gare qui est aujourd'hui davantage tournée vers le centre-ville et la partie historique de la ville. La passerelle est une première étape mais la gare doit davantage se tourner vers la partie plus récente de la ville et plus résidentielle (tissu d'habitat individuel majoritaire), ce qui implique un travail sur les espaces publics et notamment sur la place de Crête qui doit s'inscrire dans la continuité de la gare. Pour que le retournement puisse opérer il existe un enjeu de densification et mixité des fonctions.

Un enjeu de connexion apparaît avec la place des Arts notamment au travers d'un traitement de l'espace public plus qualitatif (aujourd'hui très routier)

→ La gare bénéficie d'un emplacement privilégié au coeur de la ville et à proximité immédiate du centre-ville. Cependant, elle tourne le dos aux extensions récentes, une configuration accentuée par la topographie et un tissu résidentiel constitué de pavillons. L'extension urbaine sud gare et la valorisation des loisirs constituent des enjeux d'aménagement prioritaires.

Cette gare de centre régional a un rôle de centralité et doit aussi s'inscrire dans un réseau TC et MD performant.







5. AXE DE LA VALLÉE DE L'ARVE

- 5.1. Reignier-Esery
- 5.2. La Roche-Foron
- 5.3. Saint Pierre en Faucigny
- 5.4. Bonneville
- 5.5. Marignier



ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- **Centre local de bassin de vie** : vocation de polarité de services, équipements et activités économiques de proximité pour le bassin de vie (lieu de rabattement depuis les territoires ruraux)
- **Aire urbaine composées de zones urbanisées autour d'anciens noyaux villageois devenus des bourgs de densité moyenne prenant de l'ampleur**
- Large aire de développement

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

Potentiel de 133 places de travail.

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

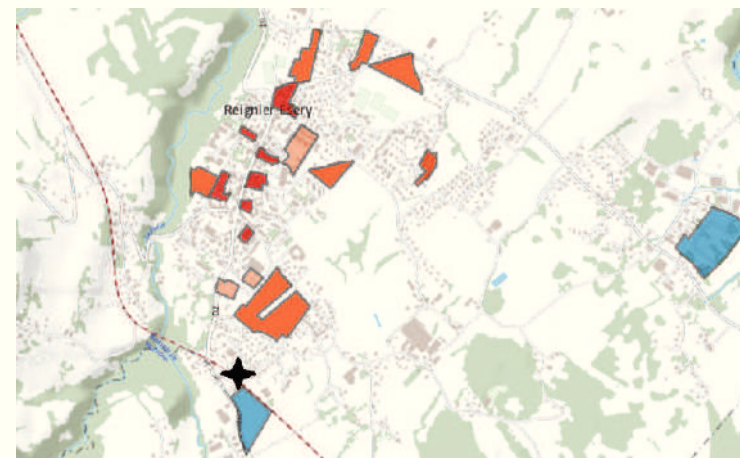
- ● ● ▶ 15-1 - Pôle d'échange multimodal : Réalisation, mise en oeuvre 2019
- ● ● ▶ 15-2 Accessibilité TC/MD et espaces publics gare : phase 1, étude en cours

- Environnement :

▶ Aucune ?

- Urbanisation :

- ● ● ? ▶ PSD UD6-05 : Reignier-Esery gare et centre-bourg / extension-densification Enjeux de structuration du bourg autour des 2 centralités historique et gare. Enjeux :
 - ▶ complémentarité des centres
 - ▶ accueil de la croissance (quelles typo, morpho)
 - ▶ gestion de la mobilité
 - ▶ accueil d'équipements et services
 - ▶ Accès depuis les hameaux et communes voisines
 - ▶ espaces publics qualitatifs



UD6-05 : Reignier-Esery gare et centre-bourg

- Orange: Extension logements
- Light Orange: Densification logement
- Red: Mutation logement
- Dark Blue: Extension activités
- Light Blue: Densification activités

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : accessibilité multimodale depuis Pers-Jussy et certains hameaux de Reignier et Nangy (l'Éculaz, les Joncquilles?). Au Nord les rabattements se feront plutôt sur Annemasse (liaisons TC de Scientrier à Annemasse) ou en TIM (à confirmer en atelier)

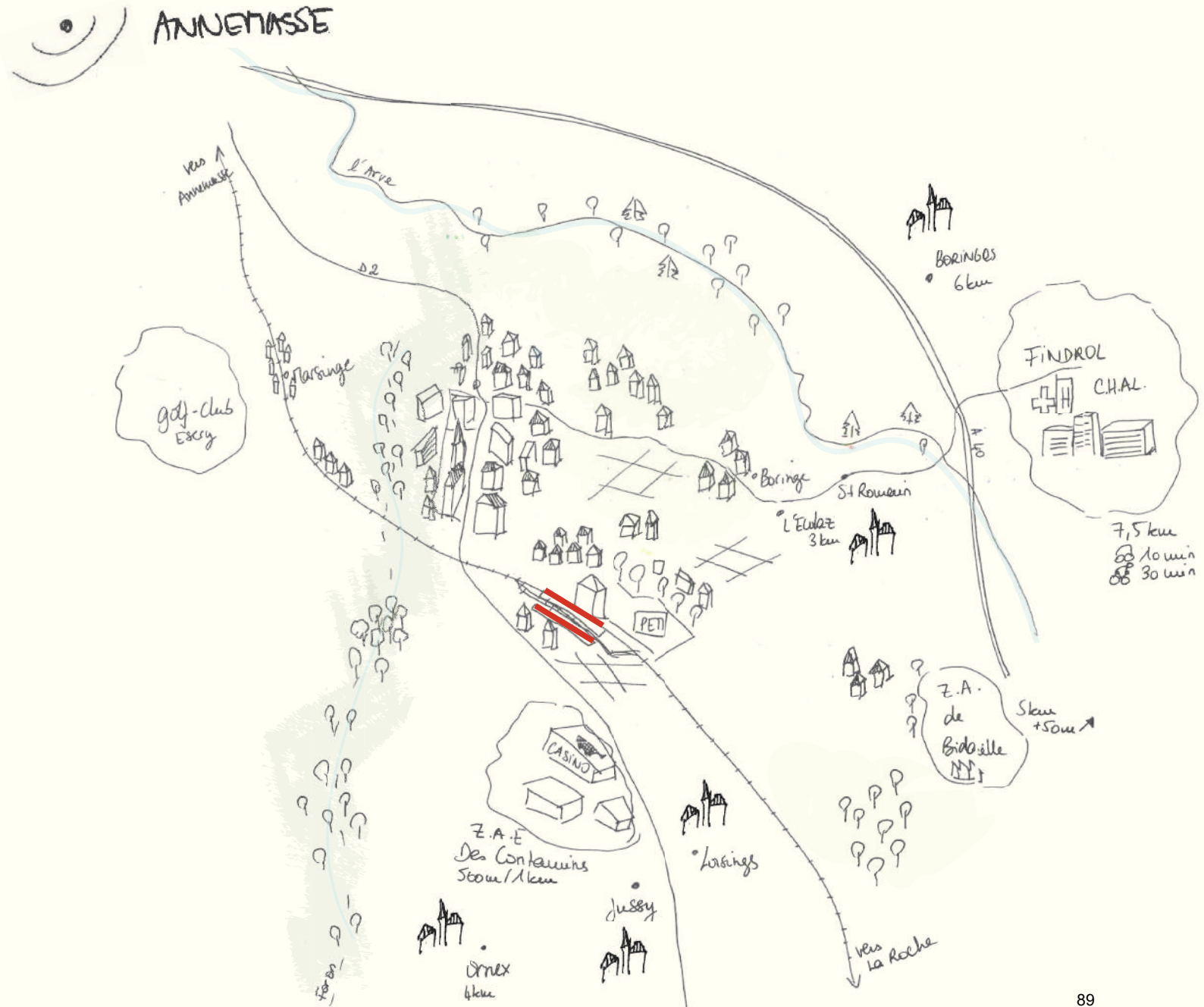
À 1km : amélioration du lien gare - centre-bourg ; densification et qualification des dents creuses ; Qualification de l'offre d'équipements et services en complémentarité du bourg-centre sans le déséquilibrer (nombreux commerces) ; Liens vers la ZAE des Contamines à travailler et qualifier.

Environnement proche : visibilité depuis la RD2, et aménagement de l'espace public d'accès à la gare / mise en scène ; retournement de la gare en lien avec densification au sud des voies

-> Installé le long de la D2 sur une structure originelle de village-rue, le bourg manifeste un développement récent important : collectifs en centre-bourg, hameaux et lotissements pavillonnaires en réseaux entre D2 et D19.

La gare, périphérique et isolée, ne constitue pas pour l'heure une seconde centralité (PEM modeste, absence de commerces, services et équipements). On note des enjeux de densification, de travail des lisières avec l'espace naturel et agricole, de réassemblages des pièces urbaines centre-historique/gare/espaces commerciaux périphériques.

+Projet paysage Plaine de la Rocaille P50 PA3 2012



REIGNIER-ESERY

Axe 5 - La Vallée de l'Arve

7 923 hbt / +13%
 Densité 316 hts/km²
 1 814 emplois

CENTRE LOCAL DE BASSIN DE VIE
 CENTRE LOCAL
 1 GRANDE AIRE DE DÉVELOPPEMENT
 PÔLE D'ACTIVITÉ RÉGIONAL

HALTE

2019 : 1h
 2020 : 1/2h

2020 : attente donnée
 2030 : attente donnée

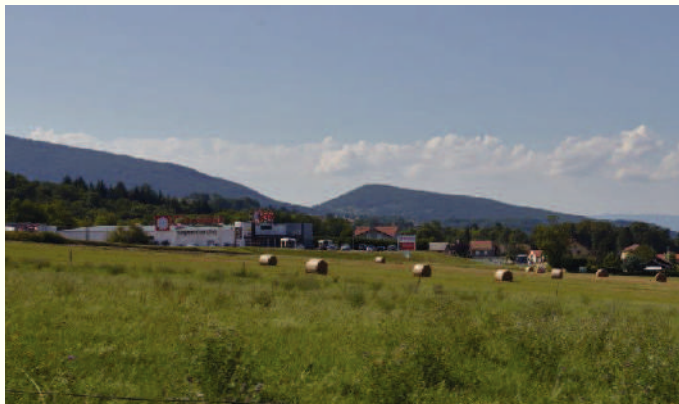
1591 Htbs / 347 Emplois
 Ø 1km
 Ø 3km Htbs / Emplois



^ Gare 2 quais ; traversée à niveau



^Centre Bourg



^ Vue du sud du bourg sur Casino (ZAE des Contamines)



^ Accès et visibilité de la gare depuis RD2

ENJEUX identifiés dans le PA3

• **STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE**

- **Centre régional : vocation de centralité complémentaire de l'agglomération centrale** ; à rayonnement complémentaire. **Concentration d'emplois, services & équipements**

- **Aire urbaine d'agglomération régionale** : zone dense et mixte, à renforcer

- **Plusieurs aires de développement**

• **TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025**

La Roche/Saint Pierre en Faucigny comptent un potentiel de 184 places de travail.

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

MESURES inscrites dans le PA3

- **Mobilité :**

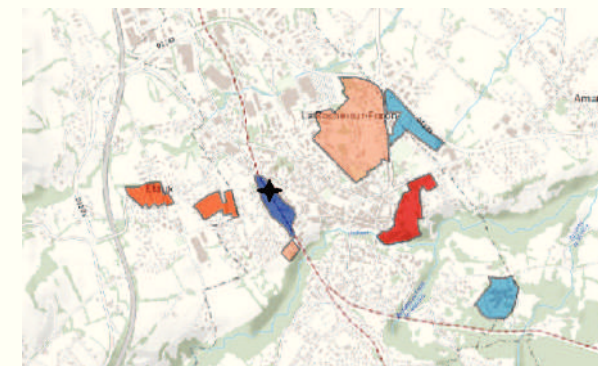
- ● ○ ▶ 15-11 Pôle d'échange multimodal : Etudes préliminaires > 2023
- ○ ○ ▶ 15-12 : Rabattements TC
- ○ ○ ▶ 15-4 : points de croisement ferroviaires
- ○ ○ ▶ 38-6 Aménagements MD berges du Foron
- ○ ○ ▶ 15-10 : allongement des quais et traversées

- **Environnement :** xxxxxxxx

▶ Aucune ?

- **Urbanisation :**

- ● ○ ▶ **PSD UD6-02 La Roche - Densification - extension-Mutation**
Sur périmètre des 10-15 minutes à pied de la gare
Enjeu de positionnement de La Roche comme centralité régionale du Grand Genève
Développement de logements, qualité des espaces publics, maillage modes doux, accueil d'équipements pour assurer la vie et l'animation du centre-ville
3 secteurs stratégiques : Hopital Andrevetan (CV historique) ; Secteur Goutette ; secteur gare (quelle opération urbaine au delà du PEM) ?
Mise en oeuvre : planif et études préliminaires 2016-2018 ; début mise en oeuvre 2019



- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

Axe 5 - La Vallée de l'Arve

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

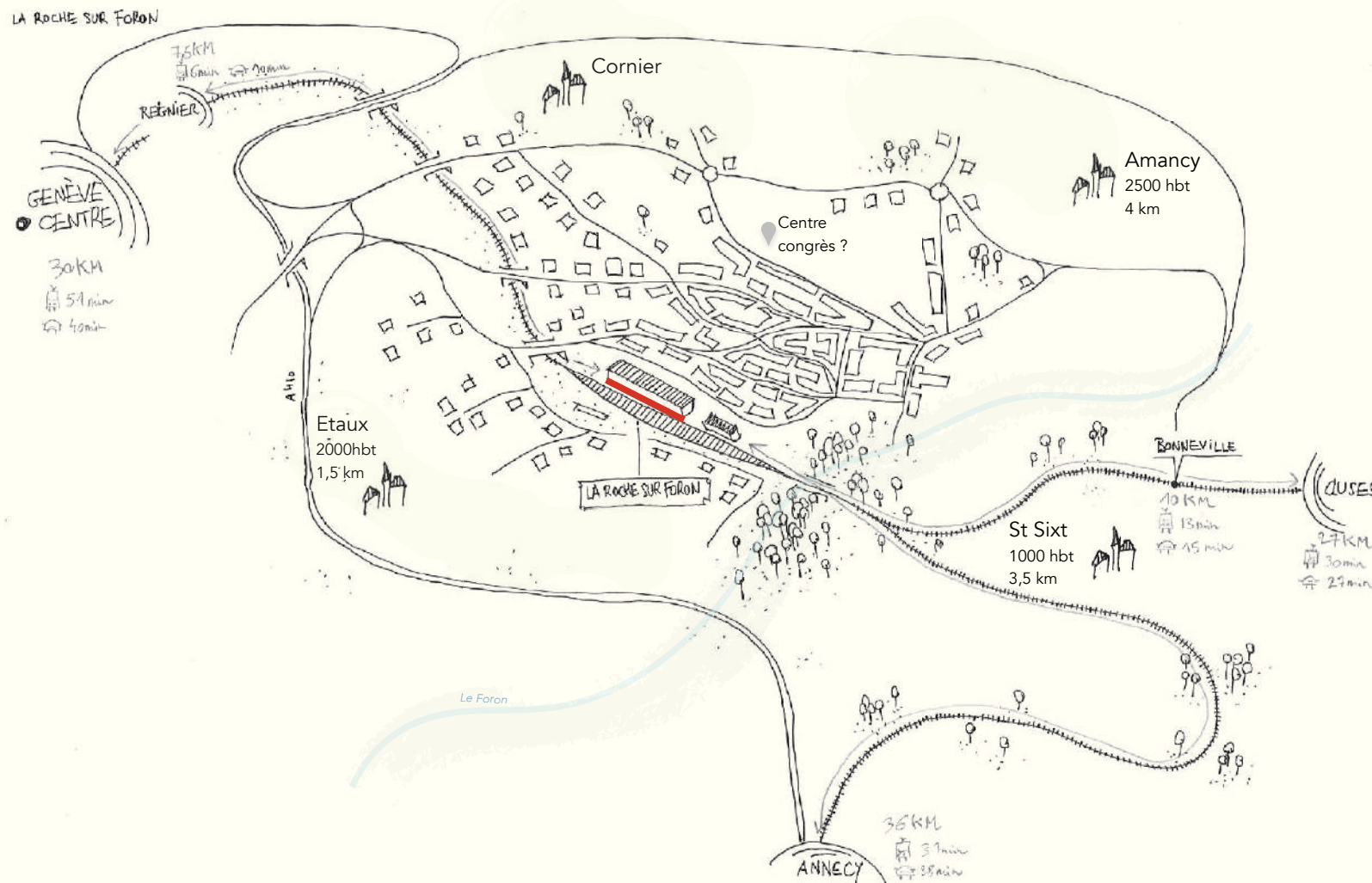
À +3km : accessibilité aux villages voisins (Cornier, Amancy, Saint Sixt, Eaux), plateau de St Laurent

À préciser en atelier

À 1km : projet de gare bi-face, retournement de la gare vers le tissu pavillonnaire avec un enjeu de densification; Développement urbain ouest gare, valorisation loisirs et équipements (centre de congrès important)

À préciser en atelier

Environnement proche : à préciser en atelier



axes à proximité



ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Centre local d'agglomération régionale : une vocation complémentaire à celle du centre régional : **concentration de l'urbanisation et de renforcement des fonctions** pour freiner la périurbanisation
- Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale, espace de densification
- Aire de développement identifiée autour de la gare

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

La Roche/St Pierre en Faucigny comptent un potentiel de 184 places de travail.

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

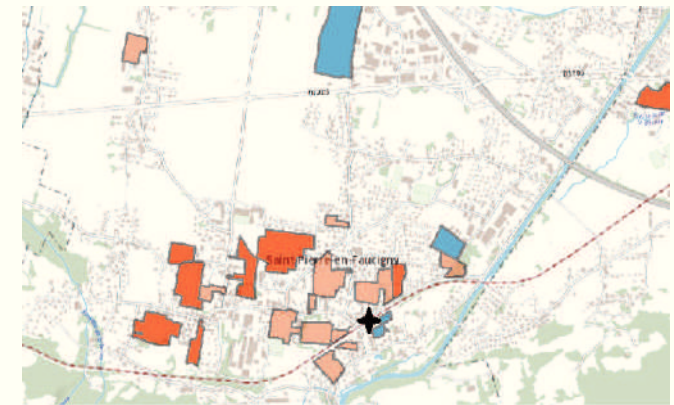
- ● ● ▶ 15-10 - Allongement des quais et reprises des traversées : en cours

- Urbanisation :

- ○ ○ ▶ PSD UD6-03 : St Pierre de Faucigny densification. Projet urbain « St Pierre Centre 2025 ».
? densification autour de la gare/vers Mairie ;
création liens MD gare-mairie ;
développement EP et services.
- ○ ○ ▶ PSD UD6-06 PAE des Jourdiés : zone d'activité industrielle actuelle de 32ha
? avec une extension planifiée de 16 ha. Calendrier : lancement études préalables en 2017

- Environnement :

- ▶ Aucune ??



PSD UD6-03 St Pierre en Faucigny - Densification
PSD UD6-06 PAE des Jourdiés - Extension

- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

Axe 5 - La Vallée de l'Arve

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : enjeux de liaison gare / ZA (notamment Jourdiès) et de densification du tissu majoritairement pavillonnaire avec de multiples dents creuses identifiées comme à densifier (PSD UD6-03)

À 1km : enjeu de lien aux équipements, de valorisation des espaces de loisirs et de continuité des parcours vers les 2 centralités. La gare ne bénéficie pas d'équipements et services mais est à proximité directe de la micro-centralité de la place des Arcades (supermarché, commerces, cafés, banque...) et à 700m du centre-bourg (moins de services et équipements.)

Environnement proche : le parvis et parking ont été traités et les quais sont en travaux mais il existe un enjeu de liaison Sud avec la place des Arcades

-> « Centre local » très proche des deux pôles régionaux Bonneville et La Roche, la gare a un rôle de rabattement pour St-Pierre ainsi que St Laurent, Amancy, Monaz/Dessy.





CENTRE LOCAL DE
BASSIN DE VIE



1 GRANDE AIRE DE
DÉVELOPPEMENT



PÔLE D'ACTIVITÉ
RÉGIONAL



HALTE



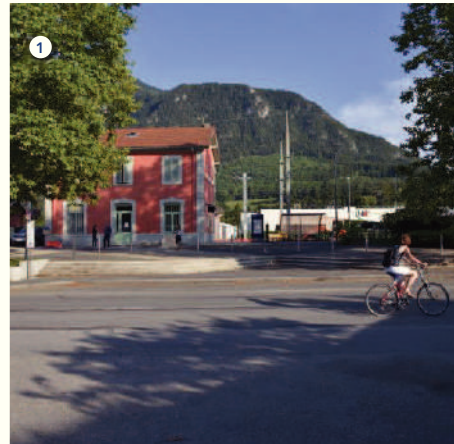
2019 : 1h
2020 : 1/2h
2030 :



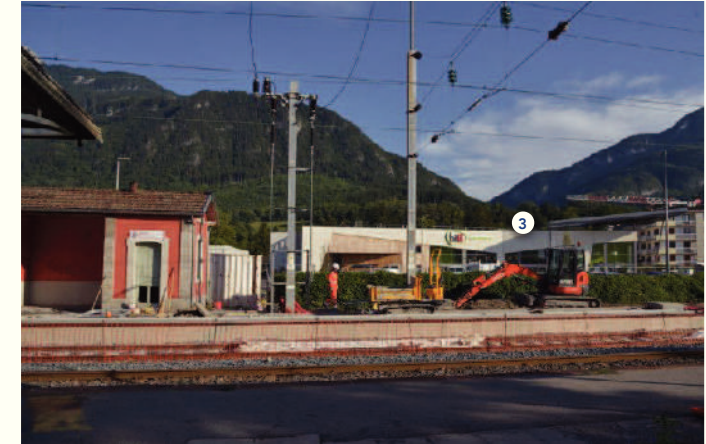
2020 : attente donnée
2030 : attente donnée



1km 1591 Htbs / 347 Emplois
3km Htbs / Emplois



^ Bâtiment de gare depuis l'avenue de la gare



^ Gare avec quai sud en travaux. Traversée ?



^ Espace au sud des voies : supermarché Bi1 récent + parking, immeubles collectifs anciens et récents, café, hotel, banque



^ Parvis et parking de la gare



^ Stationnement vélo protégés



^ Tissus collectifs récents



ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Centre régional : vocation de centralité complémentaire de l'agglomération centrale ; à rayonnement complémentaire. Concentration d'emplois, services & équipements

- Aire urbaine d'agglomération régionale : zone dense et mixte, à renforcer

- 2 aires de développement dont une centrale

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

Bonneville/Marignier comptent un potentiel de 150 places de travail.

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

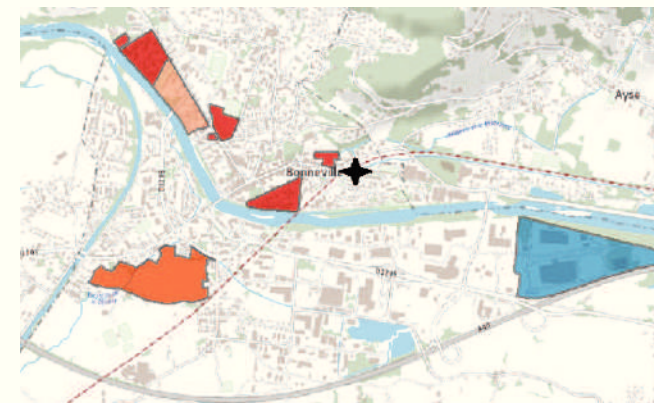
- ▶ 15-5 Aménagement de l'interface et du pôle d'échange multimodal de la gare de Bonneville : réalisé
- ▶ 15-25 Aménagement rabattements MD vers PEM de Bonneville : Etude préliminaire > 2021
- ▶ 15-10 : allongement des quais et traversées
- ▶ 5-12 : aménagements TC accès gare
- ▶ 15-4 : aménagements MD Arve
- ▶ 38-3 : aménagements espaces publics gare-sud (Ayze)
- ▶ 38-5 : requalification espaces publics centre ville

- Urbanisation :

- ▶ PSD UD6-01 Bonneville-Bénéry - Bonneville - Les Iles - Densification - extension-Mutation
Projet d'écoquartier sur fonciers libérés en CV (départ hôpital)
Nouveau quartier Bénéry
Renouvellement urbain quartier Les Iles
Valorisation EP et lien CV-gare
Mise en oeuvre : études en cours > 2026
- ▶ UD6-7 : ZAE Bronze; EP6-2 : restauration château de Bonneville

- Environnement :

- ▶ Aucune ??



PSD UD6-01 Bonneville-Bénéry - Bonneville - Les Iles - Densification - extension-Mutation

- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités



NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

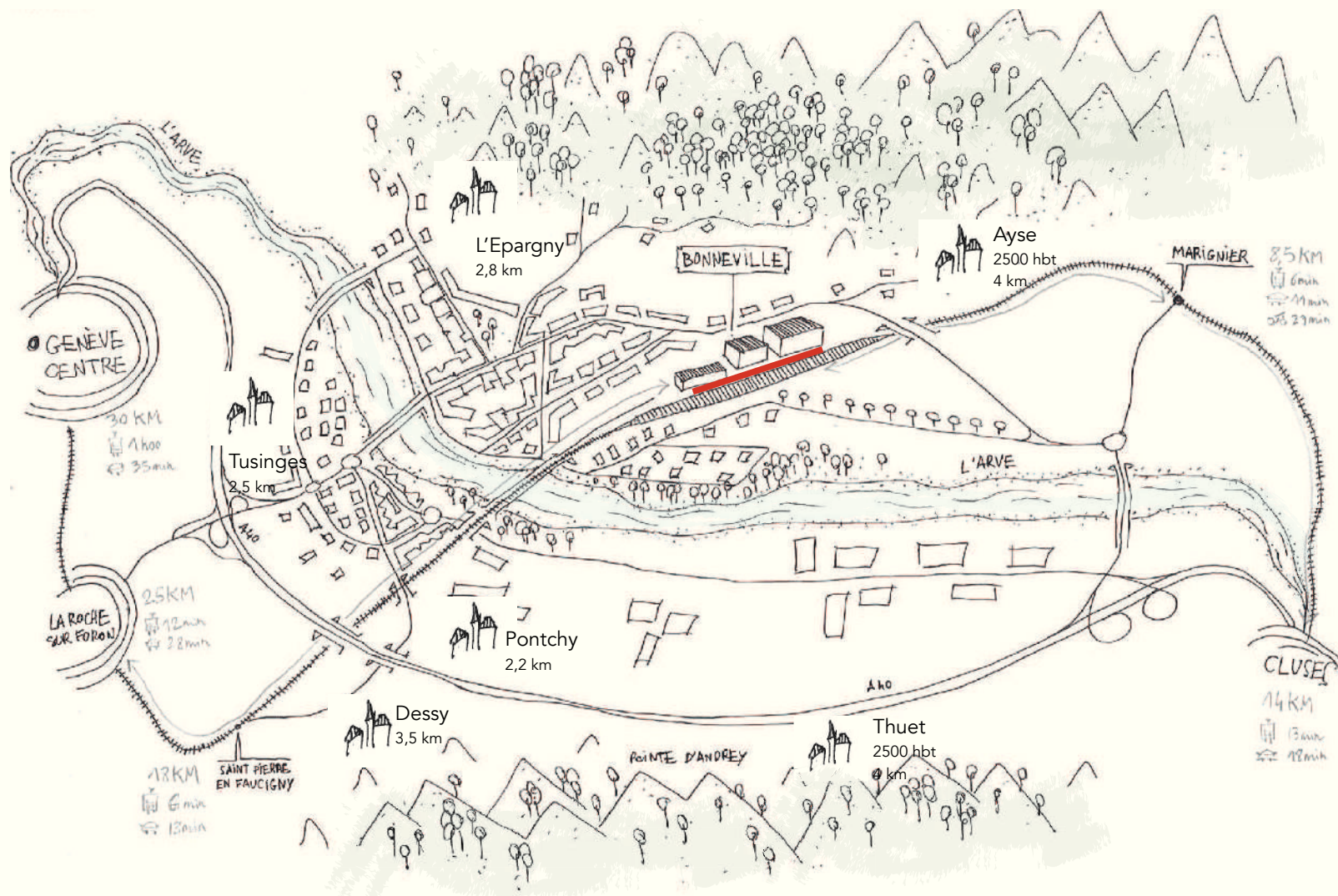
À +3km : rabattement villages et hameaux avec problématique de la topographie pour les MD
à préciser en atelier

À 1km : lien zones d'emploi (TC/MD), lien rive de l'Arve ?

À préciser en atelier

Environnement proche : développement services/équipements intercommunaux en lien avec le PEM aménagé ?

À préciser en atelier



👤👤 **BONNEVILLE**

Axe 5 - La Vallée de l'Arve

12 735 hbt / +4,4%
 Densité 469 hts/km2
 6 468 emplois



CENTRE RÉGIONAL
 D'AGGLOMÉRATION
 RÉGIONALE



2 AIRES DE
 DÉVELOPPEMENT



PÔLE D'ACTIVITÉ
 MÉTROPOLITAIN



GARE



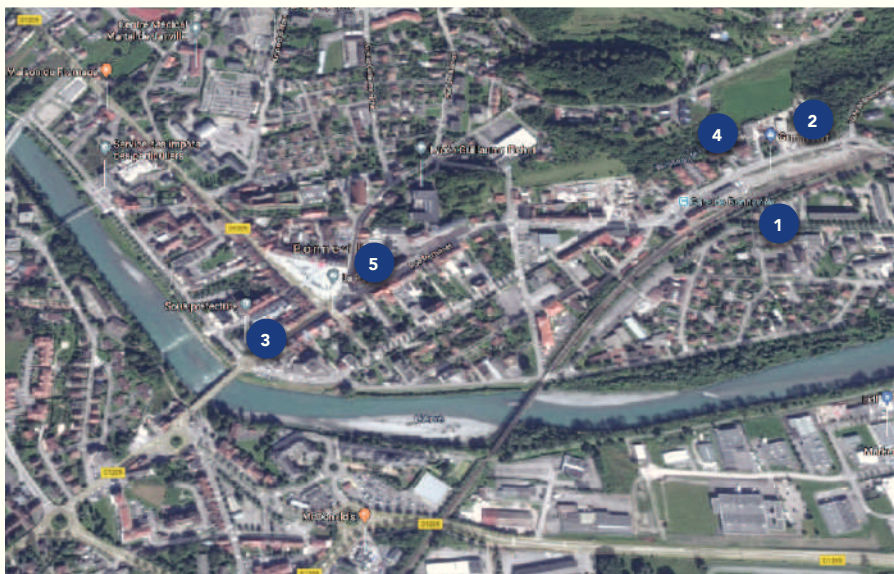
2019 : 1h45
 2020 : 1/2h
 2030 : 1/2h



2020 : attente donnée
 2030 : attente donnée



∅ 1km 4575 Htbs / 2502 Emplois
 ∅ 3km Htbs / Emplois



ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- **Centre local d'agglomération régionale** : vocation complémentaire à celle du centre régional (Bonneville/mais aussi Cluse). Concentration de l'urbanisation et renforcement des fonctions

- **Aire urbaine à densifier**

- **Aire de développement** autour du CV-Gare+autour du pôle d'activité

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

Bonneville/Marignier comptent un potentiel de 150 places de travail.

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ? ○○○ ▶ **15-14 - Aménagement de liaisons MD** sur les rives de l'Arve dans le PACA ARVE - horizon 2015-2018
- ? ○○○▶ **15-15 Aménagement véloroute Léman-Mont Blanc** : tronçon Marignier, passerelles Giffre et Arve - horizon 2015-2018
- ▶ **15-16 : Amélioration de l'offre ferroviaire** entre La roche et Bonneville - phase 1 - horizon 2030+
- ▶ **15-17 : Amélioration de l'offre ferroviaire** entre La roche et Bonneville - phase 2 - horizon 2030+
- ▶ **38-4 : Requalification de l'espace-rue et déploiement MD** : secteur sud gare de Marignier - Réalisé

- Urbanisation :

- ▶ **PSD UD6-04 Marignier - Densification**
Evolution du PSD inscrit au PA2 avec un périmètre élargi autour de la centralité composée de la mairie, de la gare et du PEM, incluant développement urbain, maillage et structuration. La programmation initiale attachée à l'action « PSD Ecoquartier Marignier » identifiée au PA 2 devrait évoluer du fait du projet de centralité porté par la nouvelle équipe municipale.

- Environnement :

- ▶ Aucune ?



PSD UD6-04 Marignier - Densification

- Extension logements
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

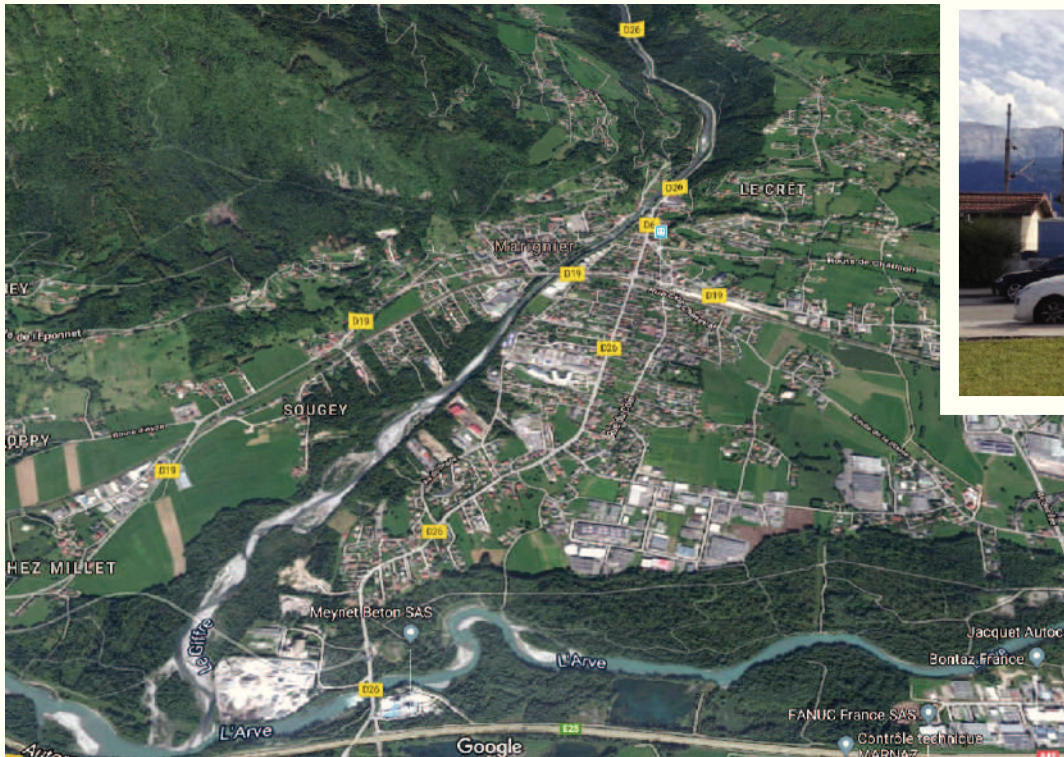
À +3km : Enjeux de rabattement des villages et hameaux ; qualification des parcours modes doux ; liaisons avec les zones d'activité.
Sujet de l'équilibre influences Genève/Cluse.

À 1km : commune caractérisée par un développement en extensions pavillonnaires le long des 2 axes structurants D19 et D26, avec un centre-bourg séparé de la gare par le Giffre.
Enjeu de structuration de la centralité de Marignier : structuration et qualification des espaces publics entre centre-bourg et gare ; parcours modes doux de et vers gare ; lien aux équipements publics + sujet de la densification ou du renouvellement des dents creuses et quartiers pavillonnaires

Environnement proche : gare mono-orientée sur RD ; dos à quartier pavillonnaire. Enjeux de mise en visibilité ; définition des fonctions du pôle gare en complémentarité avec le centre-bourg (commerces et services ?)

→ La gare fait figure d'étape sur la RD entre Bonneville et Cluse plus que de centralité. Marignier se caractérise par une urbanisation diffuse et étirée en vallée. La centralité existante est diluée et peu qualitative : pas d'espaces publics (parkings), ambiance routière, présence d'équipements et services à connecter. On compte un aménagement qualitatif sur les rives du Giffre.





^ Gare 2 quais ; traversée à niveau ?



^ Accès et visibilité depuis centre-bourg



^ Vues vers le grand paysage sur RD26



^ Aménagement des rives du Giffre



^ Centralité existante (mairie, église, commerces) : @ absence d'espaces publics qualitatifs





6. AXE CENTRAL

6.1. Annemasse

6.2. Chêne Bourg

ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- Centre régional d'agglomération centrale : vocation de polarité à toutes les échelles de l'agglomération avec un potentiel de rayonnement, d'image et d'identité important, haut lieu d'équipements (lieu de rabattement depuis les territoires ruraux ?) ; Excellente accessibilité en RER et/ou TC urbain structurant depuis l'agglomération centrale

- Aire urbaine avec desserte TC structurante, une forte densité et une diversité fonctionnelle ; Densification à intensifier

- Secteur d'accueil de la croissance : trois aires de développement importantes

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025

Un potentiel important de 556 places de travail

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

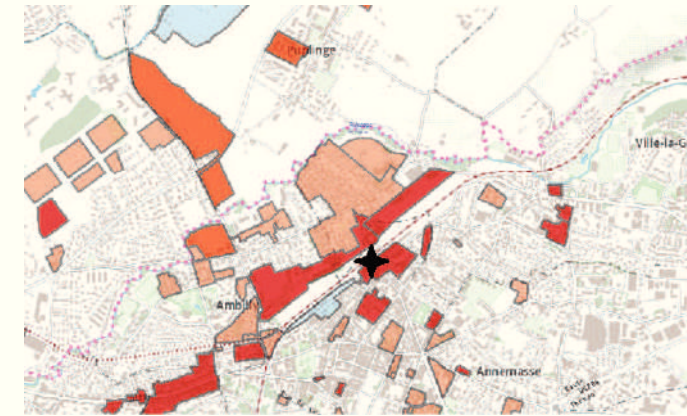
MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ● ● ▶ 10-03 - PEM : réalisé
- ● ● ▶ 10-07-Maison de la mobilité
- ● ● ▶ 10-11-VV d'agglomération : AVP/2022-25
- ● ● ▶ 361-1-10- BHNS gare-Bonne : ?
- ● ● ▶ 14-16 - Viarhona Etrembières Annemasse : étude de programmation / 2025
- ● ● ▶ 10-12-EP autour gare : étude 2020
- ● ● ▶ 361-16-EP ZAC Etoile-Genève-Annemasse (secteur ancien hôpital d'Ambilly) : AVP/2030
- ● ● ▶ 36-6-17 - Réaménagement agrandissement gare : à définir
- ● ● ▶ 36-1-20 - passerelle MD-Ambilly : AVP
- ● ● ▶ 36-2-9 - VV Léman Mont-Blanc : Annemasse-Bonne-Loex (phase 1)
- ● ● ▶ 36-3-19 - amgt TC Communaux d'Ambilly-gare : étude AVP
- ● ● ▶ 36-3-20 - VV Gare - Ville-la-Grand/Puplinge : étude de programmation / 2021
- ● ● ▶ 36-3-9 - P+R secteur Communaux d'A.-Puplinge-Annemasse : à définir
- ● ● ▶ 36-3-10 - Amgt MD & paysagers Puplinge-Communaux d'Ambilly-Annemasse : à définir
- ● ● ▶ 36-3-7 - Maillage MD quartier Communaux d'Ambilly : ?

- Urbanisation :

- ● ● ▶ UD5-04 : Chablais parc / Mutation - densification
Opération importante entre la gare et le CV, logements sociaux, activités et équipements publics, reconquête de l'EP contribuant à une nouvelle identité au centre métropolitain/inscription Scot & PLU
- ● ● ▶ UD5-18 Rue de Genève (Gaillard-Ambilly-Annemasse) /
Amélioration accès MD aux arrêts tram, création de pôles d'activités commerciales et services / Inscrit SCOT PDU OAP-PLU / En cours
- ● ● ▶ UD5-03 / Etoile Annemasse Genève/Densification-Mutation
Grand projet RU autour de la gare en plein avec création PEM / Inscription SCOT PDU OAP-PLU
- ● ● ▶ UD5-17 / Ecoquartier Château Rouge / Mutation
Opérations en parallèle de la 2e étape prolongement du tram : équipements publics, réalisation et valorisation des EP et des liaisons MD, amélioration de la qualité urbaine et insertion dans le tissu bâti et naturel existant en accompagnement de la densification.
- ● ● ▶ UD5-05 / Annemasse-Dusonchet-Perrier
Opération de rénovation urbaine (PNRU)
- ● ● ▶ UD5-06 / Densification autour du BHNS section gare d'Annemasse - ZA Annemasse - Ville-la-Grand
- ● ● ▶ UD5-12 / Densification autour du BHNS Gare d'Annemasse-Cranves-Sales - Bonne



- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

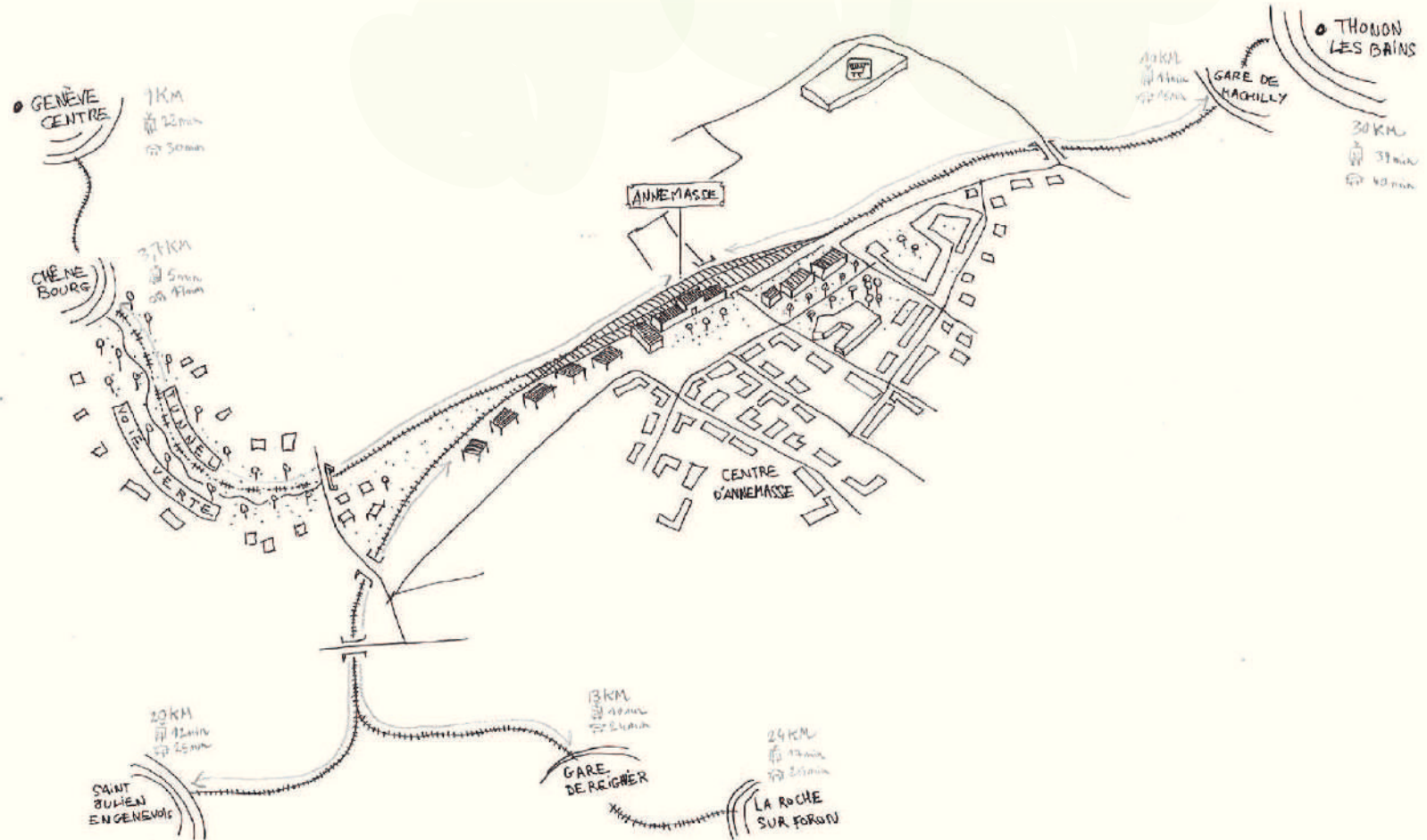
NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : enjeux d'accessibilité MD/TC depuis les centralités Genevoise (Thônex, Puplinge), de densification urbaine (enjeu listé dans le suivi PACA), de connexions nord-ouest vers le Canton de Genève.

À 1km : à compléter
+Sujet d'un pôle culturel nocturne?

La gare et son environnement proche : gare majeure située au coeur du centre métropolitain d'Annemasse sur le tronçon central du CEVA, l'intérêt de la gare et son rabattement sont bien identifiés.

→ Identifiée comme l'un des quatre centres métropolitains du GG, le centre d'Annemasse est le deuxième centre-ville important après celui de Genève. Après d'importantes initiatives de valorisation et de reconquête de l'espace public, plusieurs opérations de densification et des programmes de mutation urbaine en coeur de ville, entre la gare et le centre-ville actuel, sont largement engagés. Un travail important doit se poursuivre sur les espaces publics et verts et leur mise en réseau, au delà d'Annemasse permettant la mise en place de connexions MD avec le territoire Genevois



Photos Google Street View - Juin 2018



ENJEUX identifiés dans le PA3

• STATUT DANS L'ARMATURE URBAINE DU GRAND GENÈVE

- **Centre régional d'agglomération centrale** : vocation de polarité à toutes les échelles de l'agglomération avec un potentiel de rayonnement, d'image et d'identité important, haut lieu d'équipements. Excellente accessibilité en RER et/ou TC urbain structurant depuis l'agglomération centrale

- **Aire urbaine d'agglomération centrale** avec desserte TC structurante, une forte densité et une diversité fonctionnelle ; Densification à intensifier

- **Secteur d'accueil de la croissance** avec trois aires de développement importantes

• TIERS-LIEUX/ESPACES DE COWORKING À CRÉER À HORIZON 2025 :

ND

PROJET URBAIN DE LA VILLE (le cas échéant - à compléter en atelier)

Interface CEVA ; Grand Projet Chêne-Bourg/Chêne-Bougerie ; Etude requalification rue de Genève ; étude maillage MD ; PLQ La Mousse ; Plateau de Bel-Air ; Site potentiel "vie nocturne"

MESURES inscrites dans le PA3

- Mobilité :

- ▶ 36-2-3 Interface multimodale : en cours de réalisation <2019
- ▶ 10-06 Voie verte d'agglomération : réalisé 2018
- ▶ 36-1-1-3 Maillage MD et aménagements paysagers pour la centralité des Trois-Chênes : Etude <2019 ?
- ▶ 36-3-1-7 Aménagements TC pour le rabattement du quartier des Communaux d'Ambilly sur la gare Chêne-Bourg : Etude < 2021
- ▶ 36-3-1-2 Aménagements TC pour la rabattement de Gaillard sur la gare de Chêne-Bourg : ?
- ▶ 36-1-2-7 Requalification de la rue de Genève entre la rue Fontaine et la rue Adrien Jeandin : ?

- Urbanisation :

- ▶ UD5-02 Chêne-Bourg - Chêne Bougerie
Grand projet de renouvellement urbain et densification autour de la gare de Chêne-Bourg. Projet urbain dense sur gare ; densification progressive et différenciée des autres secteurs. Requalification / création d'EP ; développement liaisons MD ; affirmation centralité et place de la gare.

460 000 m2 logements + 128 000m2 activité.

Grand projet prioritaire - réalisation en étapes 2017 - 2030

- ▶ UD5-09 Communaux d'Ambilly
Extension urbaine sur un espace agricole anciennement en zone villas. Forte densité, quartier mixte avec part importante de logements sociaux + équipements et services. 240 000m2 logements + 42 000m2 activité.

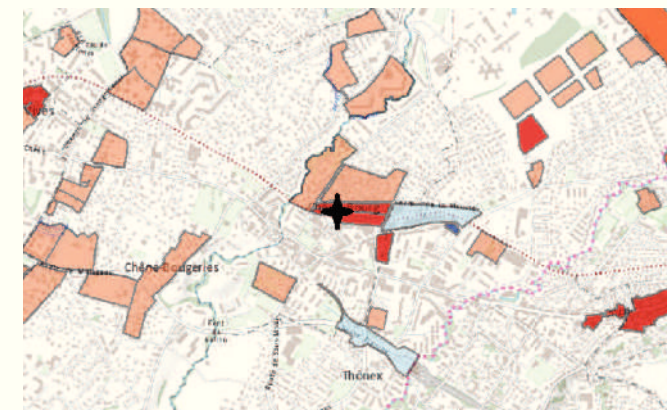
Grand projet prioritaire - réalisation en 3 étapes à partir de 2017

- Environnement :

- ▶ EP5-08 Requalification de l'espace cours d'eau de la Seymaz en lien avec la densification des Trois-Chênes ?



Projet du quartier gare



- Extension logement
- Densification logement
- Mutation logement
- Extension activités
- Densification activités

NOTRE PREMIÈRE LECTURE DU TERRITOIRE ET SES ENJEUX

À +3km : enjeu fort de densification et de structuration des liens à la gare depuis les quartiers résidentiels (Communaux d'Ambilly, quartiers résidentiels pavillonnaires.)

À 1km : Enjeu fort de qualification des espaces publics ; structuration d'un pôle commercial et de vie ; parcours MD ; pôle culturel nocturne?

→ Au coeur d'un secteur de croissance démographique et économique majeur de l'agglomération Genève-Annemasse, la halte de Chêne-Bourg est un secteur de renouvellement urbain, de densification et d'extension urbaine fort. Le développement autour de la halte de Chêne-Bourg (projets urbains, équipements, espaces publics, accessibilité) confère aux Trois-Chênes un rôle de centre régional dans l'agglomération centrale. Le projet urbain autour de la gare est bien avancé avec des chantiers démarrés. Le lien notamment MD avec les quartiers environnants (Communaux d'Ambilly, autres ?) est un enjeu fort.



Photos Google Street View - Juin 2018



Halle de Chêne-Bourg - Février 2019



Perspectives projet urbain nouveau quartier gare Chêne-Bourg



Projet urbain nouveau quartier gare Chêne-Bourg










LÉGENDE ET SOURCE DES DONNÉES

TIPOLOGIE DE CENTRALITÉS ET AIRES URBAINES DÉFINIE PAR LE PROJET DE TERRITOIRES DU GRAND GENÈVE :




MESURES PA3 :

PICTOGRAMMES CENTRALITÉS & AIRES URBAINES :




Types de centralités

-  Centre métropolitain
-  Centre régional d'agglomération centrale
-  Centre local d'agglomération centrale
-  Centre régional
-  Centre local d'agglomération régionale
-  Centre local de bassin de vie
-  Village
-  Centre de rabattement sur TC

Pôle d'activité

-  Pôle d'activités métropolitain
-  Pôle d'activité d'agglomération
-  Pôle d'activité régional

Aires de développement

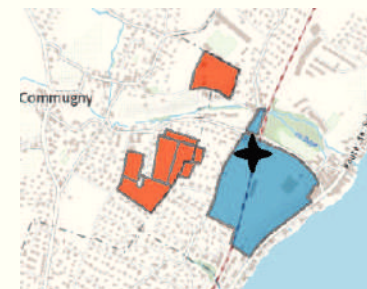
-  Petite Aire de développement
-  4 petites aires de développement
-  grande aire de développement

DÉFINITION DES TYPES DE CENTRALITÉS :

- **Centre métropolitain** : se distingue par une fonction et un potentiel extraordinaire dans le fonctionnement de l'agglomération, avec un rayonnement et une attractivité qui dépassent les limites de l'agglomération. Potentiels importants en matière de croissance (habitants et emplois.) Bassin versant suprarégional et rôle de centralité à toutes les échelles territoriales.
- **Centre régional d'agglomération centrale** : caractérisé par une excellente accessibilité RER ; potentiel de rayonnement élevé. Dynamique de développement importante avec haute qualité d'EP. Rôle de centre à toutes les échelles de l'agglomération.
- **Centre local d'agglomération centrale** : complètent le réseau des précédents. Vocation de concentration de l'urbanisation à leur échelle ; et de concentration des services, emplois et équipements avec un potentiel de rayonnement local. Vocation de rabattement pour territoires ruraux.
- **Centre régional** : Vocation de centralité complémentaire de l'agglomération centrale ; à rayonnement complémentaire. Concentration d'emplois, services & équipements
- **Centre local d'agglomération régionale** : une vocation complémentaire à celle du centre régional : concentration de l'urbanisation et de renforcement des fonctions pour freiner la périurbanisation
- **Centre local de bassin de vie** : Vocation de polarité de services, équipements et activités économiques de proximité pour le bassin de vie
- **Village** : noyau villageois avec enjeu de préservation patrimoniale est structuration urbaine
- **Centre de rabattement** : Lieux de rabattement vers les gares sans rôle spécifique en matière d'équipements et services. Enjeu de développement des plateformes multimodales.





DÉFINITION DES TYPES D'AIRES URBAINES :

- **Coeur d'agglomération** : zone déjà très dense et mixte
- **Aire urbaine d'agglomération centrale** : extension des coeur d'agglomération reposant sur une couverture TC performante ; zone assez dense et mixte. Densité et diversité fonctionnelle déjà réelle.
- **Aire urbaine périphérique à l'agglomération centrale** : zone périphérique à l'aire de coeur d'agglomération, avec une desserte urbaine TC de niveau inférieur. Souvent zones résidentielles de moyenne densité autour de noyaux villageois. Vocation de densification et fort potentiel de renouvellement urbain
- **Aire urbaine d'agglomération régionale** : structurées autour des agglomérations régionales, elles sont mixtes, denses et desservies par les TC urbains. A consolider en densité et réseau TC pour garantir le fonctionnement en villeuse courtes distances.
- **Aire urbaine périphérique à l'agglomération régionale** : zone périphérique à l'aire d'agglomération régionale, avec une desserte TC de niveau inférieur. Quartiers de villas et zones d'activités plus ou moins denses, à densifier suivant le renforcement du coeur d'agglomération correspondant.
- **Aire urbaine de centre local** : zone urbanisée autour d'un centre local de bassin de vie. Un ancien noyau villageois aujourd'hui de densité moyenne et qui prend de l'ampleur ; vocation densification
- **Aire villageoise** : correspond à la one urbaine des villages, avec enjeu de maintien de la diversité fonctionnelle.
- **Aire de développement** : secteurs de développement et de transformation urbaine les plus importants pour l'accueil de la croissance, qui ont l'objet de PSD dans l'objectif d'une densité forte.






-  Extension logements
-  Densification logement
-  Mutation logement
-  Extension activités
-  Densification activités

ETAT D'AVANCEMENT DES MESURES : (évaluation groupement PDV/CITEC)

-  Pas de projet ou d'informations
-  À l'étude
-  En travaux
-  Réalisé

LÉGENDE PICTOGRAMME BANDEAU D'IDENTITÉ :

-  Gare
-  Halte
-  Fréquence de passage LEX
-  Nb passagers
-  Nb hbts/emplois à 1/3 km

NOMBRE D'HABITANTS :

-  ≤ 2000
-  Entre 2K et 10k
-  Entre 10K et 50k
-  ≥ 50k

SOURCE DONNÉES BANDEAU D'IDENTITÉ :

Population, densité, nombre d'emplois commune :

- **Suisse** : Données Office Fédéral de la Statistique, Portraits des communes - <https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/statistique-regions/portraits-regionaux-chiffres-cles/communes.html> consulté entre juillet 2019 et février 2020
 - > Population et densité : 2017
 - > Evolution population sur 2010-2017
 - > Nombre d'emplois en 2016
- **France** : Données INSEE, statistiques locales - <https://statistiques-locales.insee.fr/> consulté entre juillet 2019 et février 2020
 - > Population et densité : 2016
 - > Evolution population sur 2011-2016
 - > Nombre d'emplois en 2016 (« Nb d'emplois au lieu de travail »)

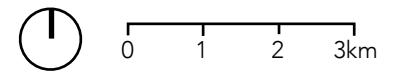
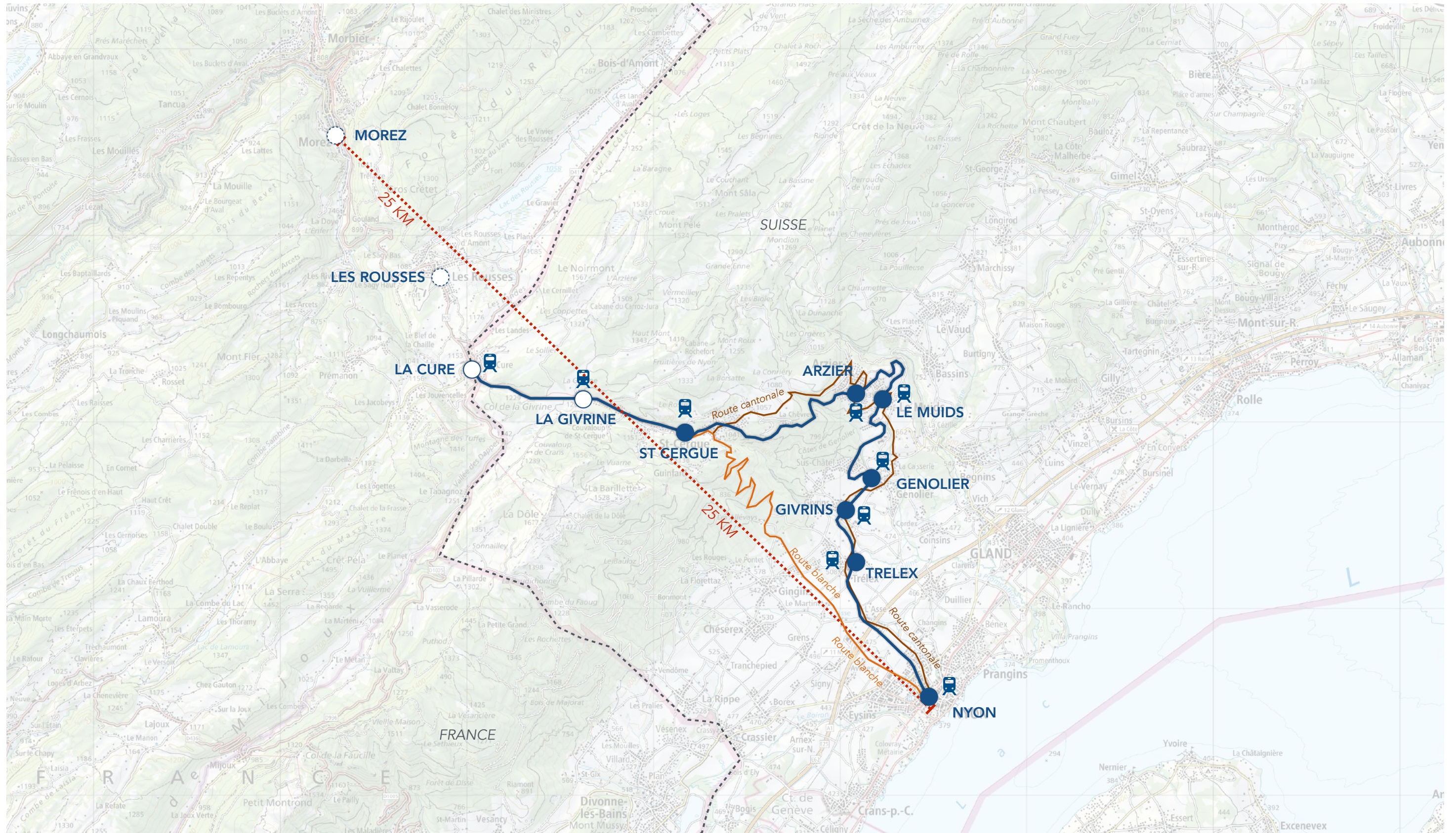
Données desserte, cadencement, nombre de passagers : Office de l'Urbanisme du Canton de Genève

Données nombre d'habitants et d'emploi à 1 et 3 km : Office de l'Urbanisme du Canton de Genève

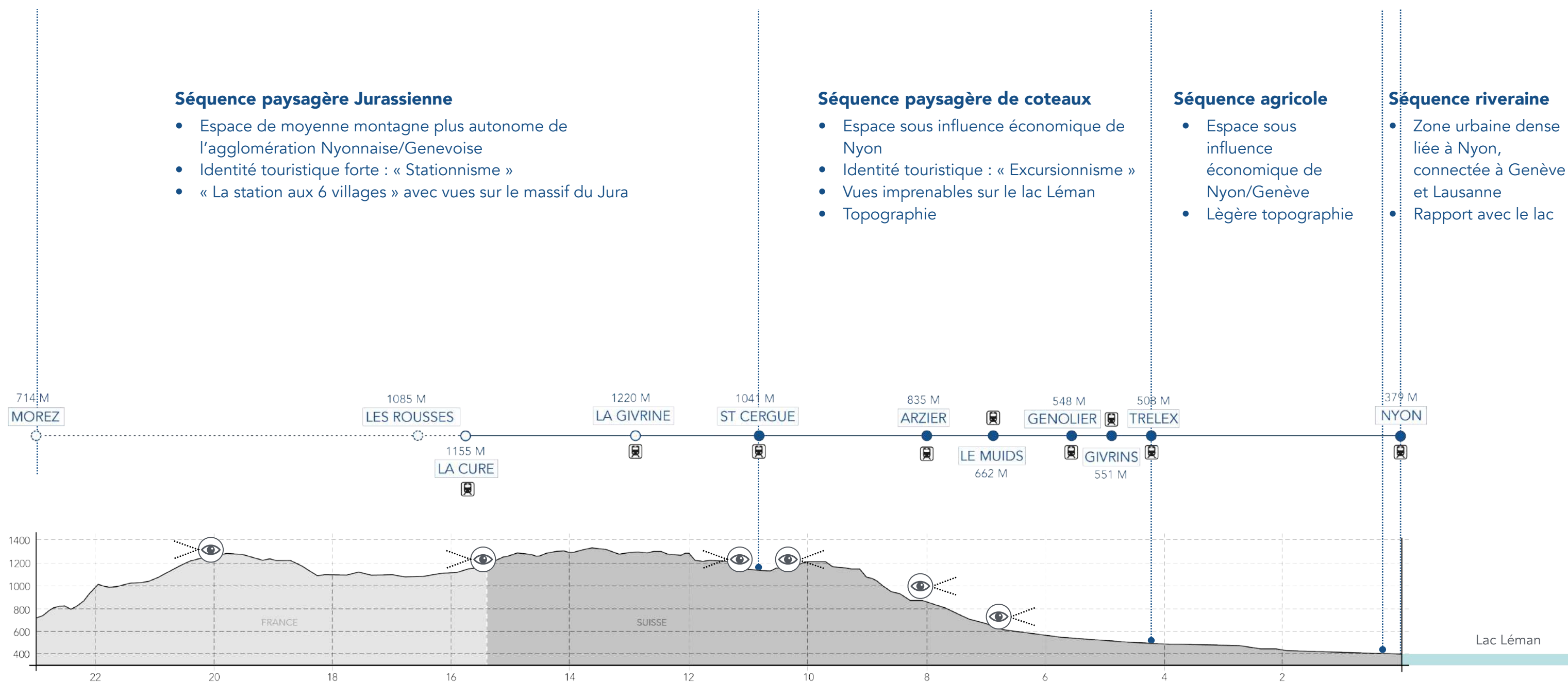
AXE NYON - ST-CERGUE - MOREZ

ANALYSE URBAINE ET ENJEUX

L'AXE NYON - ST-CERGUE - MOREZ : 25KM ENTRE LE LAC ET LE JURA



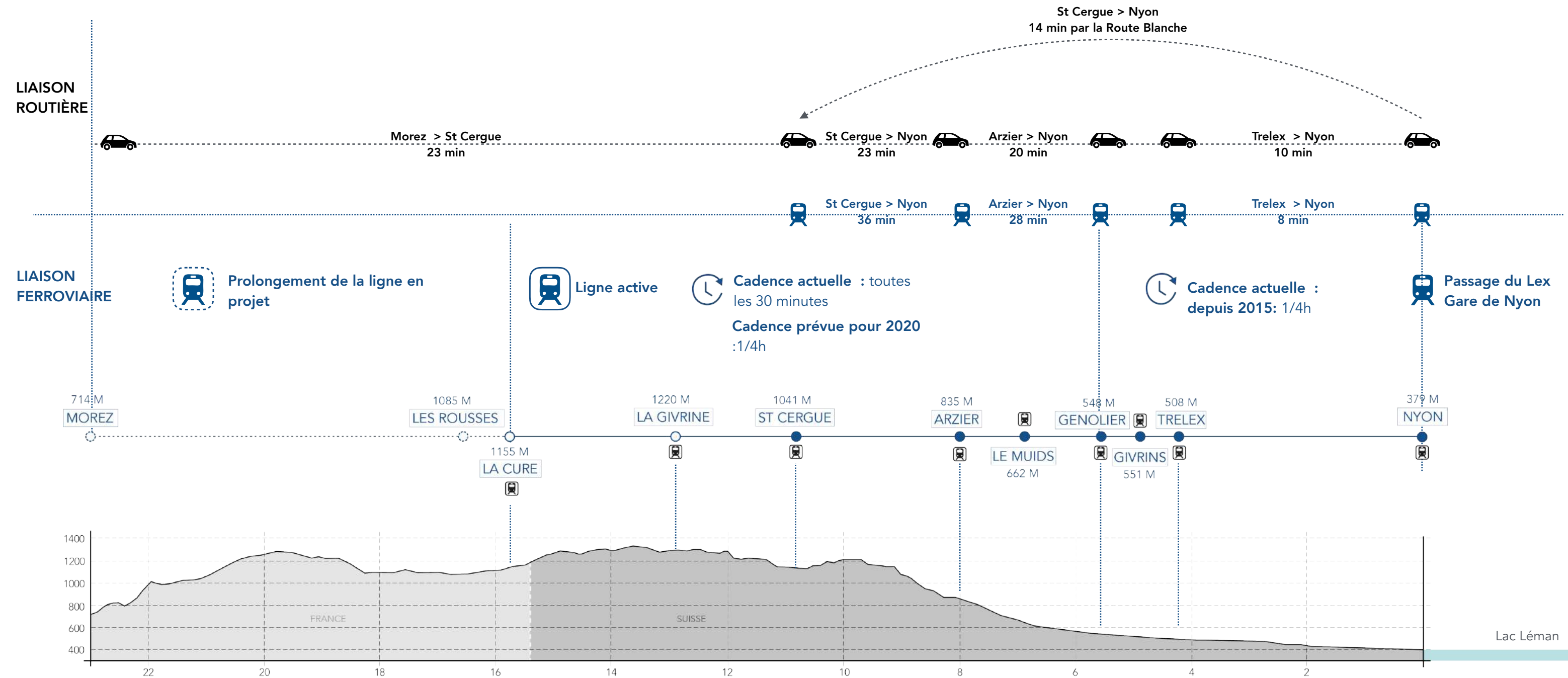
UNE LIGNE, QUATRE SÉQUENCES GÉOGRAPHIQUES



➔ Quatre séquences paysagères sont identifiées dans le Schéma Directeur du NStCM :

- La séquence paysagère Jurassienne : qui regroupe des villages-stations à plus ou moins haute altitude (La Givrine marquant le point culminant de ces monts)
- La séquence des coteaux : qui regroupe les villages d'Arzier, Genolier, Givrins et Trelex ; communes avec une urbanisation en coteaux qui offrent des vues imprenables sur le Léman et une exposition Sud
- La séquence agricole : haltes ferroviaire de l'Asse et la Vuarpillère ; tissu urbain lâche avec présence de parcelles agricoles importantes + présence de petites zones d'activité « verticales »
- La séquence riveraine et périurbaine : Nyon et le bord du lac

UNE LIAISON FERROVIAIRE PERFORMANTE

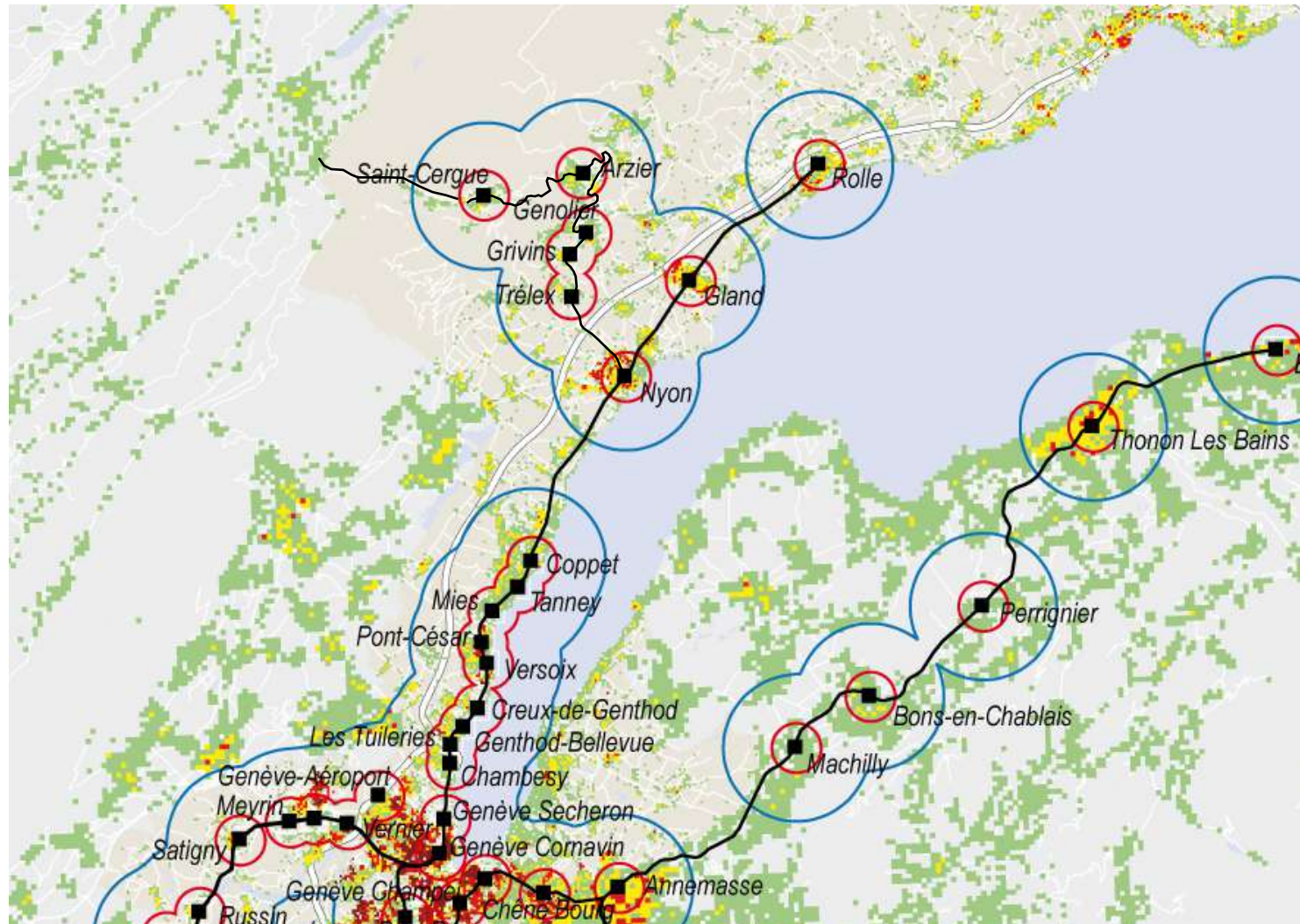


- ➔ **Une liaison performante, avec une cadence à la 1/2h ou au 1/4 d'h**
- ➔ Ligne en auto-contrôle : volonté d'un fonctionnement identique à celui d'un transport public
- ➔ Un temps de parcours légèrement supérieur au temps voiture
- ➔ **Usages de la ligne :**
 - Déplacements pendulaires en semaine
 - Ligne utilisée par les genevois le week end (tourisme, loisir)

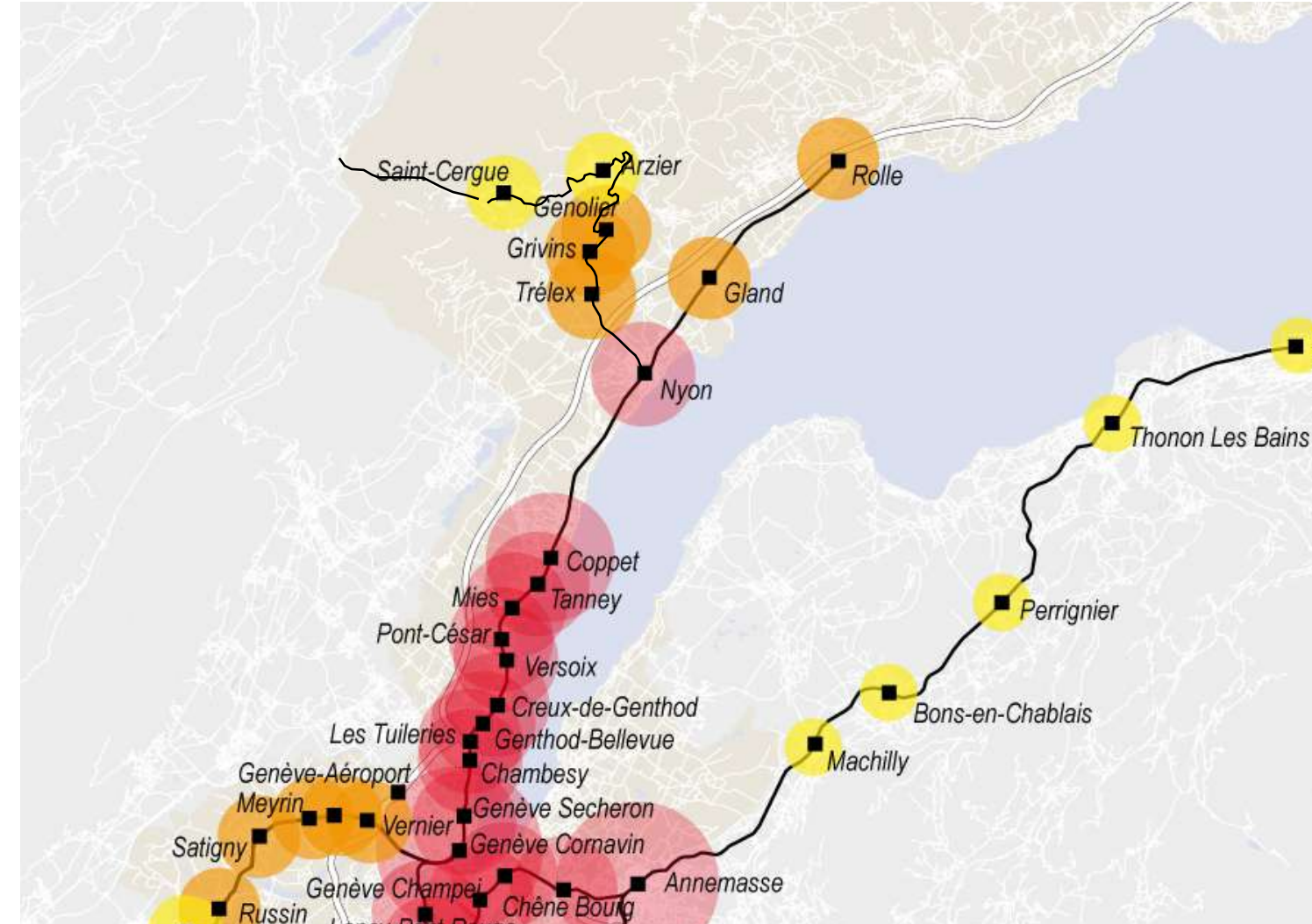
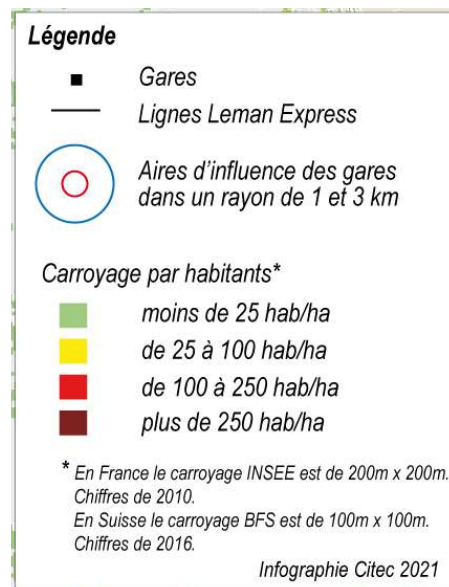
Objectifs d'amélioration de la desserte du secteur NStCM :

- ➔ Volonté d'augmentation de la cadence au 1/4h entre Genolier et Saint-Cergue et toutes les 7 minutes entre Nyon et Trelex
- ➔ **Souhait de prolonger la ligne de train des Rousses à Morez**
- ➔ Projet de mise au propre/sécurisation de la route Blanche pour améliorer la desserte TIM entre St Cergue et Nyon

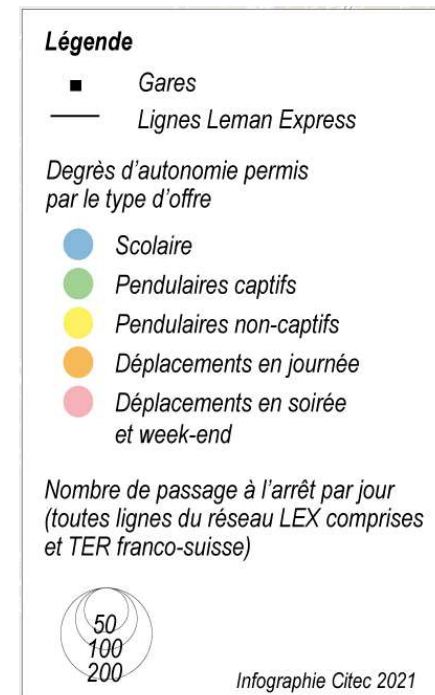
UNE LIAISON FERROVIAIRE PERFORMANTE



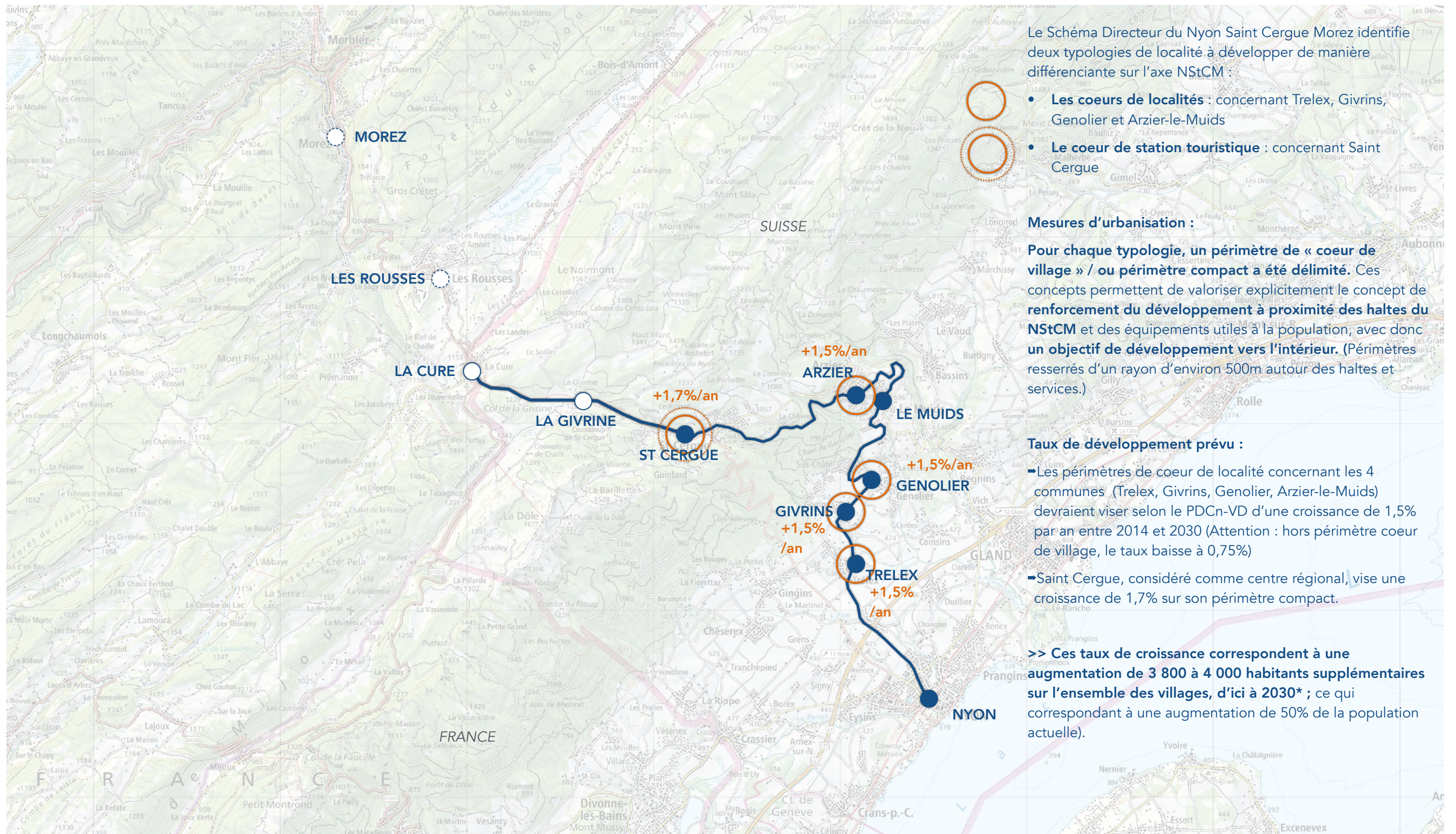
- Une densité faible à très faible dans les périmètres de 1 et 3 km autour des gares



- Une offre relativement performante sur le tronçon de Genolier à Arzier, permettant de déclencher un report modal significatif
- Sur le tronçon Arzier / St Cergue, une offre plus limitée, ne permettant pas de se passer pleinement de la voiture individuelle



STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT INSCRITES DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION



Le Schéma Directeur du Nyon Saint Cergue Morez identifie deux typologies de localité à développer de manière différenciée sur l'axe NStCM :

- **Les coeurs de localités** : concernant Trelex, Givrins, Genolier et Arzier-le-Muids
- **Le coeur de station touristique** : concernant Saint Cergue

Mesures d'urbanisation :

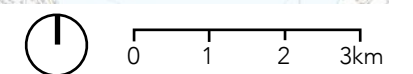
Pour chaque typologie, un périmètre de « **coeur de village** » / ou périmètre compact a été délimité. Ces concepts permettent de valoriser explicitement le concept de **renforcement du développement à proximité des haltes du NStCM** et des équipements utiles à la population, avec donc un **objectif de développement vers l'intérieur**. (Périmètres resserrés d'un rayon d'environ 500m autour des haltes et services.)

Taux de développement prévu :

- Les périmètres de coeur de localité concernant les 4 communes (Trelex, Givrins, Genolier, Arzier-le-Muids) devraient viser selon le PDCn-VD d'une croissance de 1,5% par an entre 2014 et 2030 (Attention : hors périmètre coeur de village, le taux baisse à 0,75%)
- Saint Cergue, considéré comme centre régional, vise une croissance de 1,7% sur son périmètre compact.

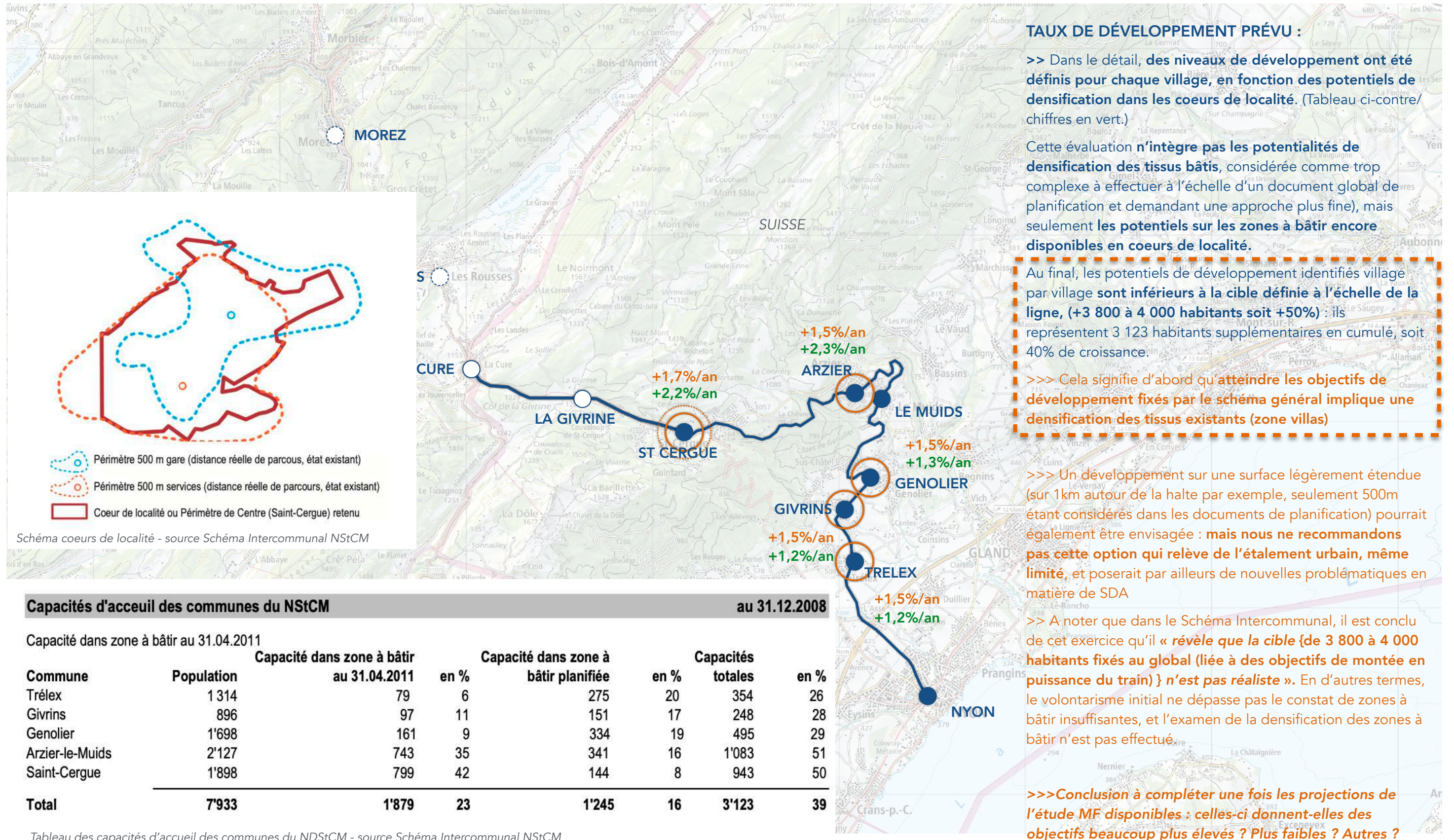
>> Ces taux de croissance correspondent à une augmentation de 3 800 à 4 000 habitants supplémentaires sur l'ensemble des villages, d'ici à 2030* ; ce qui correspond à une augmentation de 50% de la population actuelle).

+1,5%/an : Taux de croissance-cible visés au global dans le Schéma Intercommunal NStCM / Le Plan Directeur Cantonal



* Année de référence : 2008, soit une population de 7 933 habitants sur les

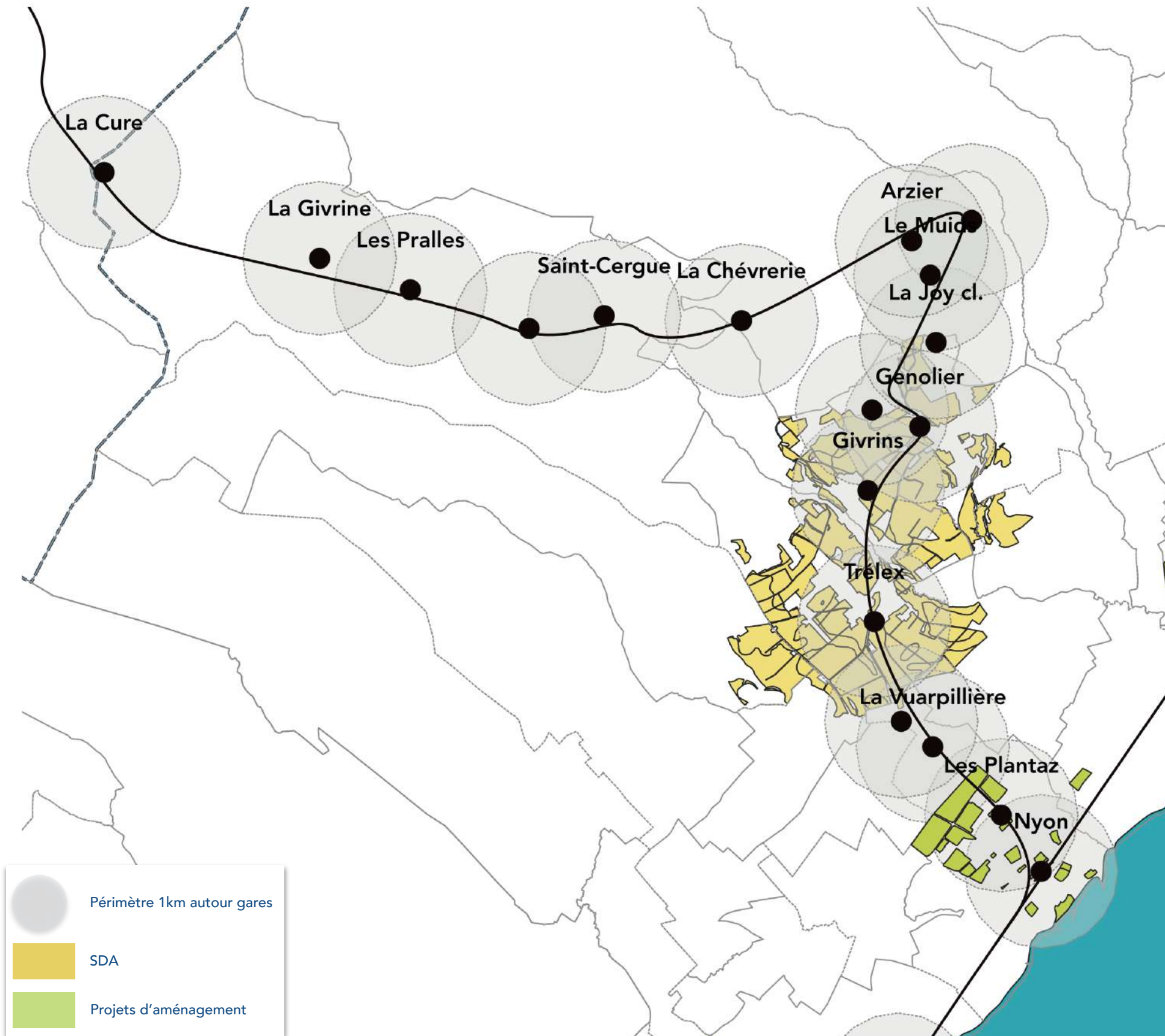
STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT INSCRITES DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION



+1,5%/an : Taux de croissance cible visés au global dans le Schéma Intercommunal / Le Plan Directeur Cantonal

+1,2%/an : Taux de croissance réel calculé à partir de la planification village par village, fondée sur le recensement des zones à bâtir disponibles dans les coeurs de localité (mais hors densification du tissu existant.) calcul PDV : taux de croissance du tableau ci-dessus ramené à l'année

DES CONTRAINTES QUI RESTANT COMPATIBLES AVEC UN DÉVELOPPEMENT DES COEURS DE LOCALITÉ



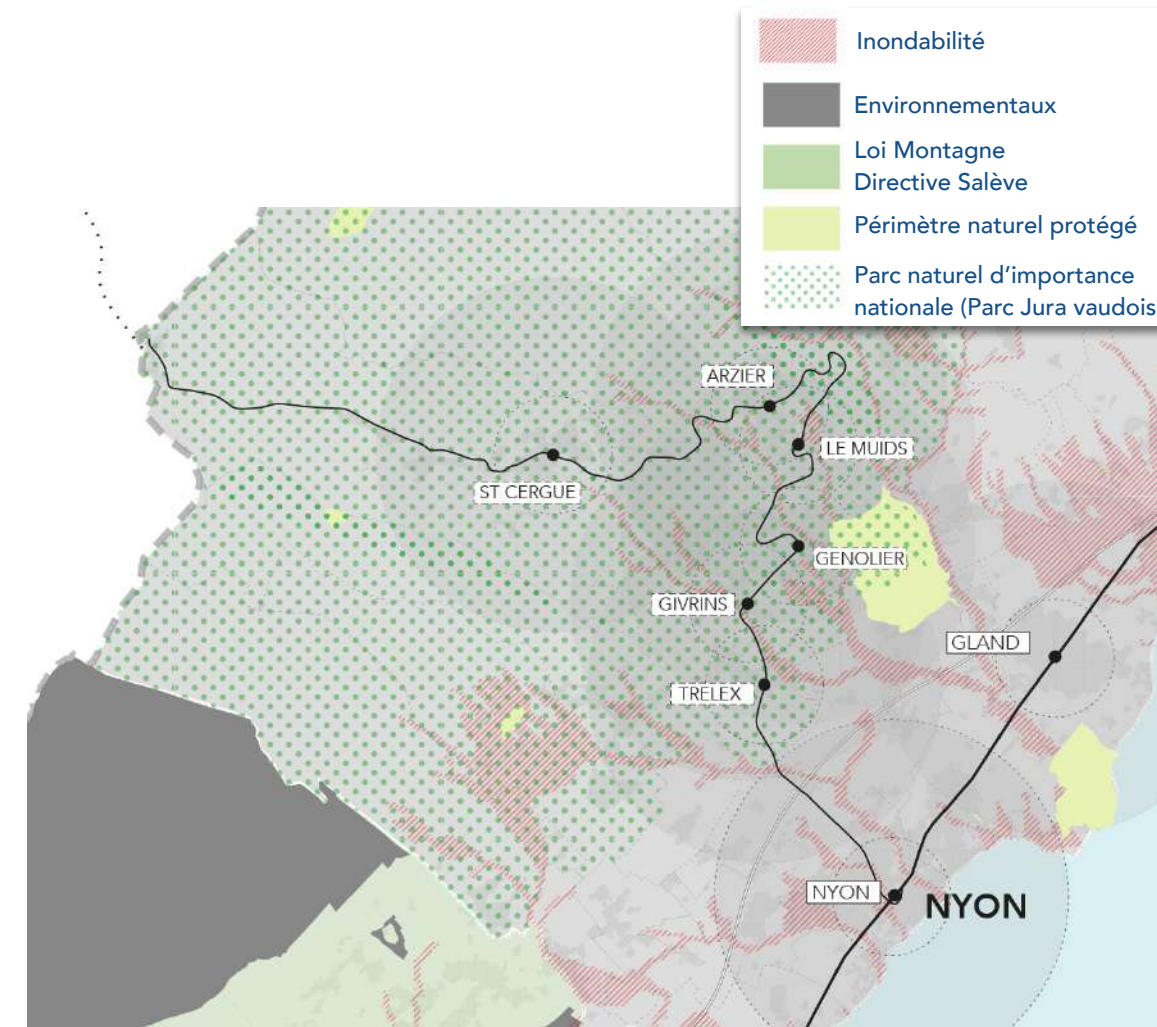
Surfaces d'assèchement et projets urbains - données Grand Genève + Région Nyon 2021 - Carte Passagers des Villes

Les objectifs de développement urbain autour des haltes se heurtent à la présence d'importantes surfaces d'assèchement, autour des villages de Trelex, Givrins et Genolier (carte ci-contre).

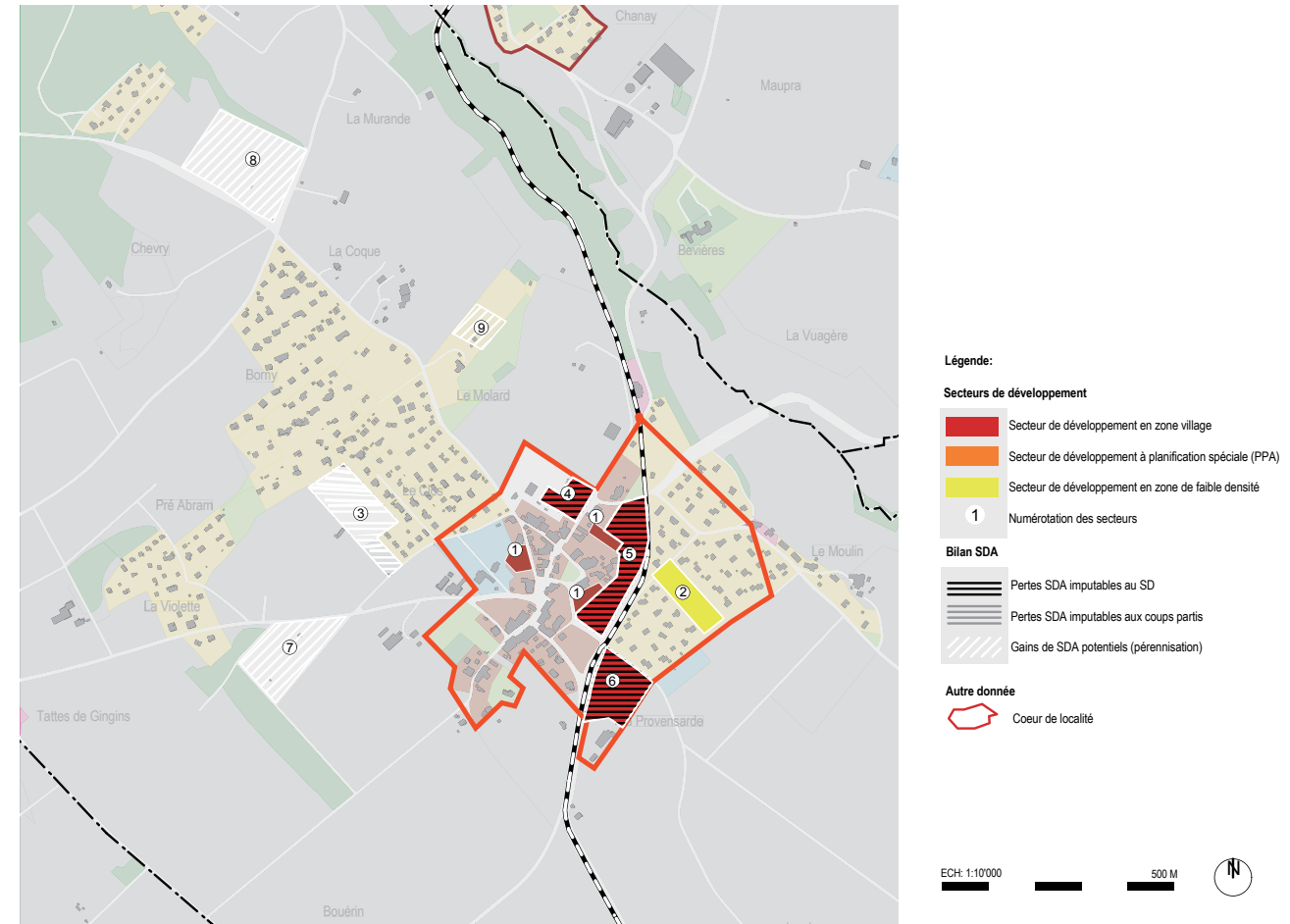
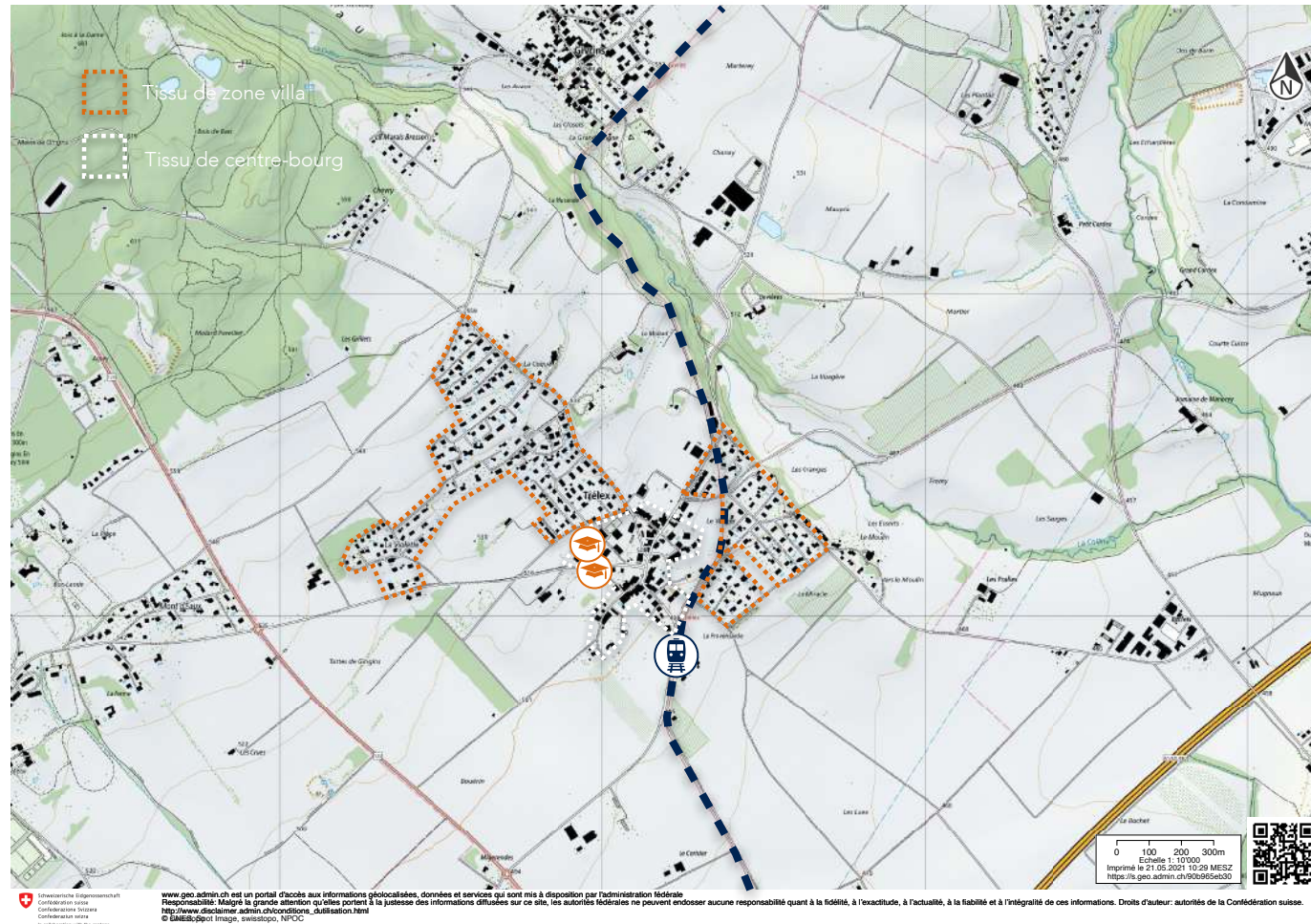
Dans le schéma intercommunal, un système de compensation est prévu et permet de rendre compatible les projets de développement urbain dans le périmètre compact et la conservation du niveau requis de SDA.

Autres contraintes identifiées :

- Topographie plus ou moins marquée, n'empêchant pas les projets de construction
- Espace protégé du Bois de Chêne, à Genolier (hors zones compacte à densifier)
- Autres contraintes d'ordre environnementale, réglementaires, ou patrimoniale ?



Extrait données SITG 2016 - Cartes des contraintes
données non exhaustives sur Région Nyon, à compléter ?



ANALYSE URBAINE

- Commune villageoise caractérisée par un noyau villageois et un développement en étalement pavillonnaire
 - **Coeur de localité** : Noyau villageois (mixité coeur de village/zone villa). Présence d'un centre-bourg organisé en village-rue avec le passage de la Route Blanche
 - Tissu urbain pavillonnaire (zone villa) implanté autour du centre-bourg
 - Léger mitage de la commune (qq poches de villas au Nord)
- **Gare à proximité du centre-bourg** (à 250m de la place) donnant sur un paysage frontal vers le lac (vergers, champs, vue lointaine)
- **Polarités / Eléments notables** :
 - **Petite polarité commerciale** en centre-bourg (boucherie, boulangerie, bar...) et services (Auberge communales, B&B)
 - **Parcours Vita Trelex** = programme d'entraînement physique sur chemin de randonnée
 - Intérêts culturels et patrimoniaux qui favorisent le tourisme et l'excursionnisme : église et fontaines remarquables
 - Au centre bourg : **deux équipements scolaires** (La farandole et Collège les Marmouzets)
 - **Deux zones d'activités** en bordure de commune (un site de maçonnerie et une menuiserie)

ENJEUX ET POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT IDENTIFIÉS DANS LE SCHÉMA DIRECTEUR NSTCM 2016

- Trois secteurs préconisés pour une densification du tissu existant (secteurs 4, 5 et 6)
- Ensemble des secteurs de développement inclus dans le coeur de localité
- 6 000m2 de surfaces libres dans le périmètre
- **Potentils de densification** : 374 habitants soit une augmentation de **26% de la population actuelle**
- **Contrainte SDA** : perte de 38 200m2 de SDA ; Compensation qualitative potentielle : 50 000m2



Halte de Trelex



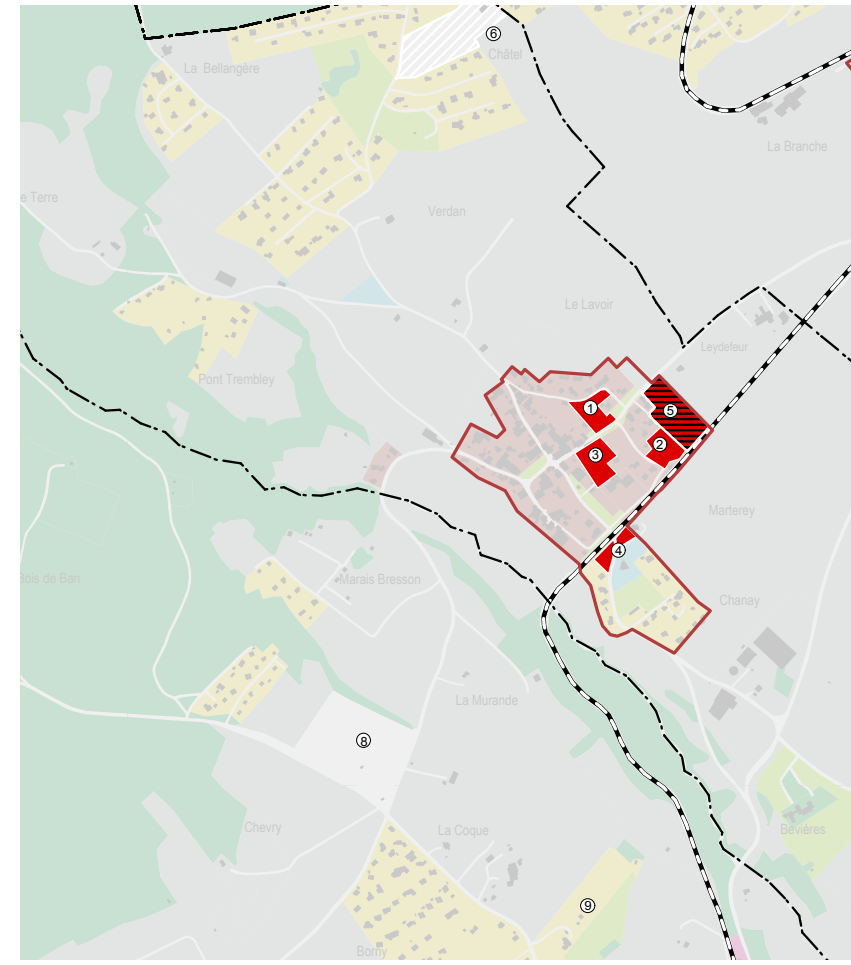
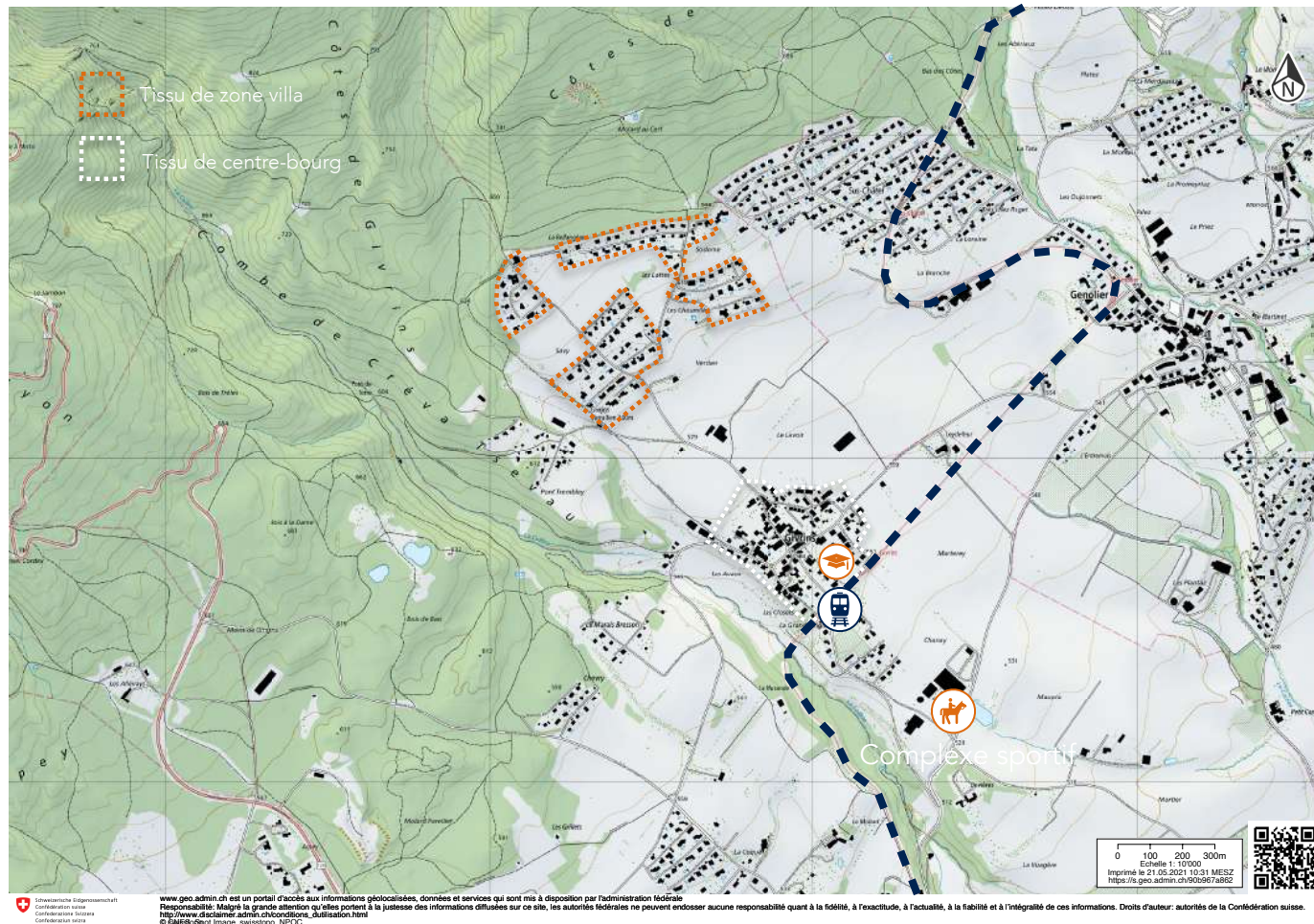
Centre du village



Rue du village, avec à droite un jardin potager collectif



Route en direction de Genolier



ANALYSE URBAINE

- Commune villageoise caractérisée par un développement éclaté entre noyau villageois central et secteurs pavillonnaires périphériques :
 - **Coeur de localité** : Noyau villageois (mixité zone village/zone villa) ; un tissu de village concentré au bas de la commune sur le pan nord de la voie ferré
 - **3 secteurs pavillonnaires périphériques** implantés en coteaux au nord de la commune, au pied de la topographie, qui offrent des vues sur le lac
- **Gare à proximité du centre-bourg** (à 300m du centre)
- **Qualité paysagère** : vues sur le lac depuis les coteaux et cours d'eau La Colline à l'est de la commune.
- **Polarités / Eléments notables** :
 - **Petite polarité commerciale** en centre-bourg sur la place de l'église avec quelques restaurants, commerces de proximité.
 - Intérêts culturels et patrimoniaux qui favorisent le tourisme et l'excursionnisme : une tour, fontaines, auberge..
 - **Un grand complexe sportif équestre** (ancienne exploitation agricole) présente au sud de la commune
 - Au centre bourg : un **équipement scolaire** (Collège les Grands Records) + une **école de musique**

ENJEUX ET POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT IDENTIFIÉS DANS LE SCHÉMA DIRECTEUR NSTCM 2016

- Développement relativement modéré par rapport aux autres villages de la ligne : +28% de croissance à 2030* , avec quatre secteurs potentiels de développements (1, 2, 3 et 4) en coeur de village sur des zones à bâtir existantes
- **Potentils de densification** : 120 habitants soit une augmentation de **13% de la population actuelle**
- Un secteur hors périmètre au nord sur le secteur Gavagniou (secteur 5) a été identifié pouvant absorber 130 habitants supplémentaire (total de 28% supplémentaire sur la population actuelle)
- Impact important sur la SDA à la vue de cette extension au nord
- **Contrainte SDA** : perte de 11 200m2 de SDA ; Compensation qualitative potentielle : 21 000m2

* Année de référence 2008



Halte de Givrins



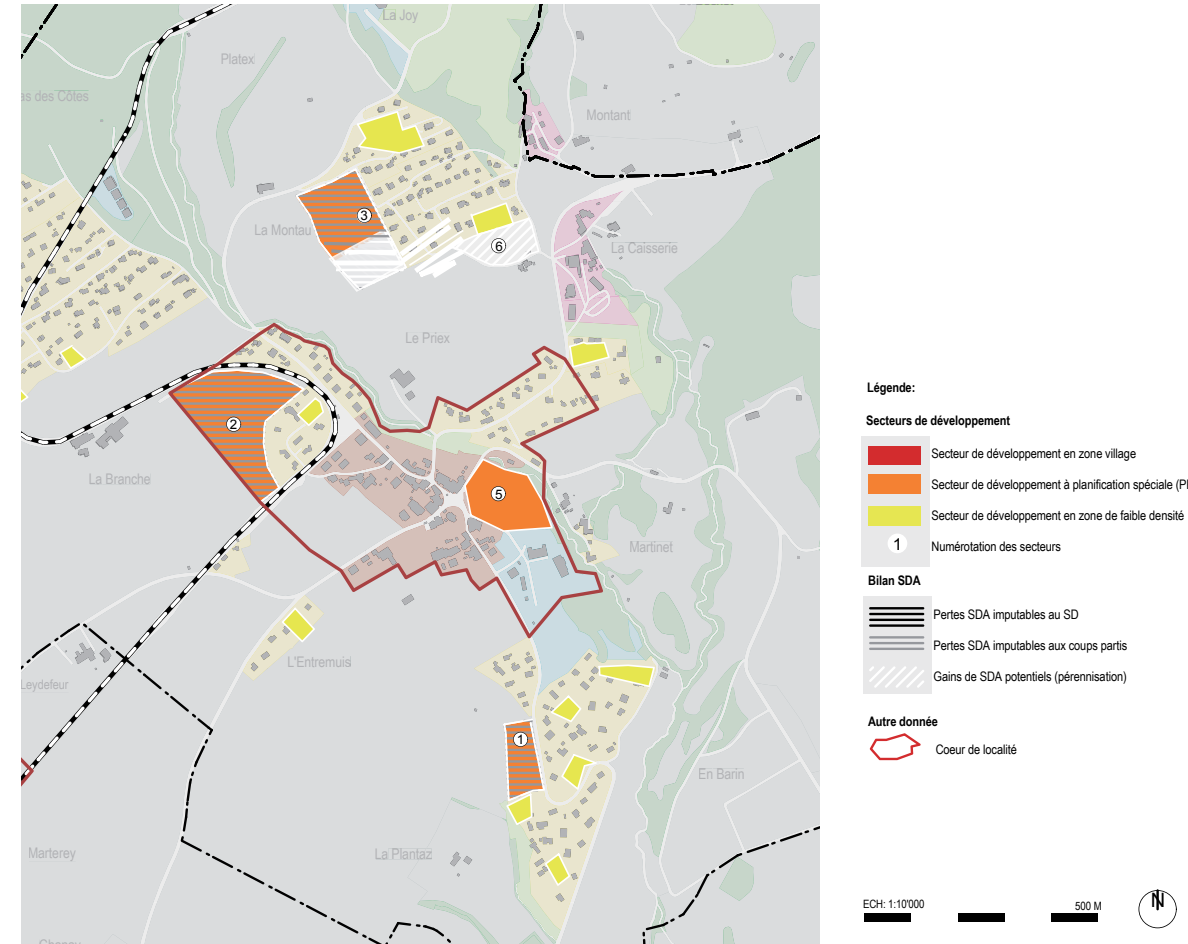
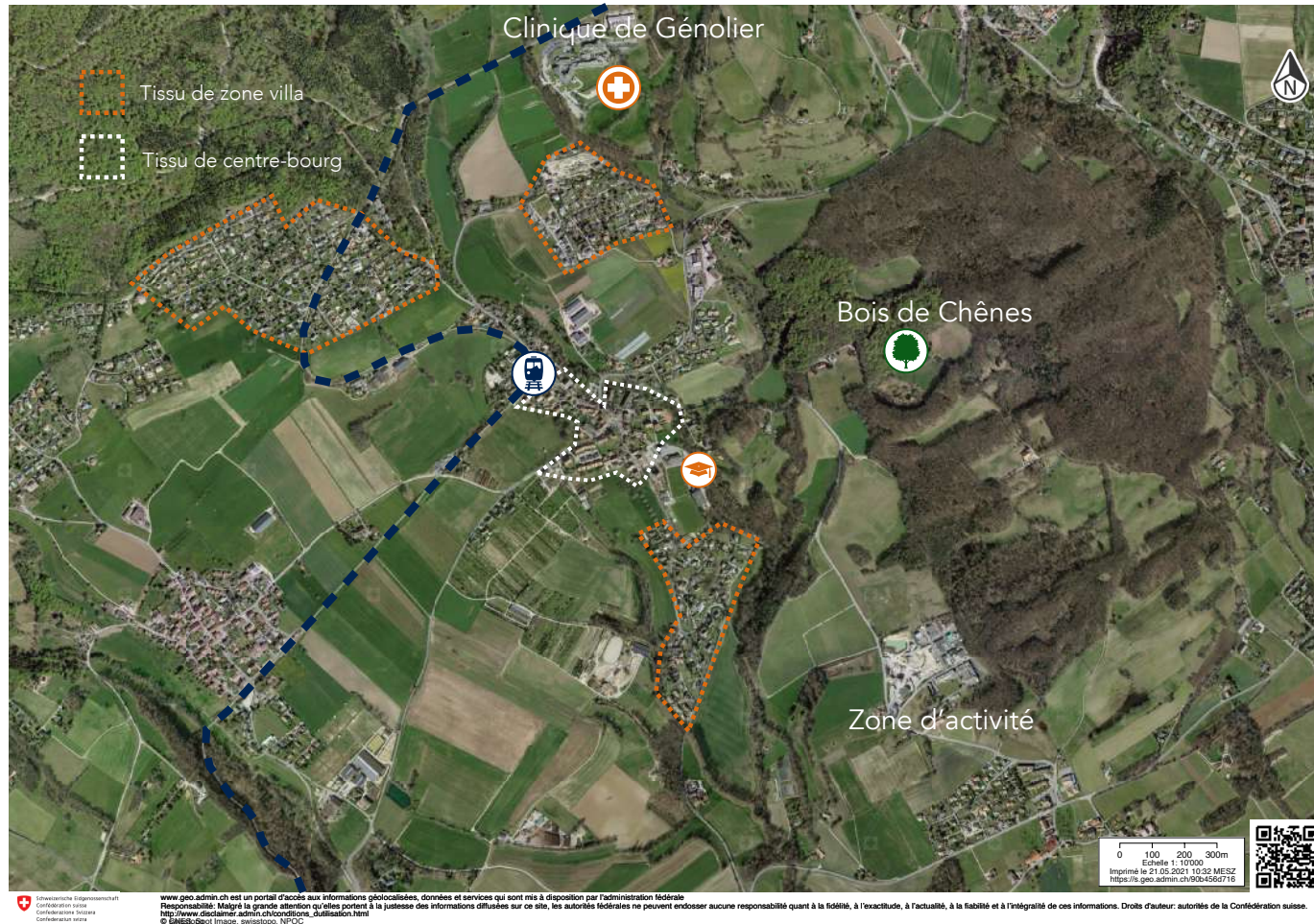
Centre du village



Equipement sportif équestre au sud de la commune



Rue de la zone villa avec vue sur le lac Léman



ANALYSE URBAINE

- **Commune villageoise caractérisée par un développement éclaté : un noyau villageois et plusieurs zones villas qui colonisent les coteaux**
 - **Coeur de localité** : Noyau villageois (mixité zone village/zone villa) - Un tissu de centre-bourg concentré au coeur de la commune = **position de la gare au nord de cette poche** +
 - Plusieurs poches de zone villa en coteaux qui gravitent autour du centre-bourg
- **Commune bordée par le Bois de Chênes** : accessible à pied depuis la commune, c'est une réserve naturelle intégrale et scientifique : **lieu de balade apprécié et l'une des plus grandes réserves forestières suisses de plaine**
- **Polarités / Eléments notables** : Genolier ressort comme une petite polarité parmi les autres villages, avec quelques équipements et services / une plus forte mixité fonctionnelle :
 - **Polarité commerciale** en centre-bourg avec une offre généreuse de restauration
 - Intérêts culturels et patrimoniaux qui favorisent le tourisme et l'excursionnisme : quelques galeries d'arts, une église romane et des tombes burgondes
 - **Trois équipements scolaires primaires et secondaires** regroupés au bord du Bois du Chênes
 - Au nord de la commune, **présence de la Clinique du Genolier : considéré comme un pôle d'emploi d'intérêt général** (isolée au nord)
 - **Une zone d'activité implantée** tout au sud de la commune avec une petite dizaine d'entreprises

ENJEUX ET POTENTIALS DE DÉVELOPPEMENT IDENTIFIÉS DANS LE SCHÉMA DIRECTEUR NSTCM 2016

- **Les potentialités de développement identifiées à Genolier (espaces libres en coeur de localité) sont relativement faibles au regard de l'opportunité à densifier ce village un peu plus important et plus mixte** : le schéma intercommunal prévoit une légère extension du « coeur de localité » au delà des 500m de la gare, en cohérence avec les polarités existantes et toujours dans une forte proximité de la gare
- 3ha de potentiels en zone de faible densité pour un potentiel de 140 habitants supplémentaires + Deux secteurs PPA (Lorraine et Sous-la-ville) identifiés dont le PPA Lorraine actuellement en cours de planification permettant d'accueillir 250 habitants
- **Potentiels de densification : 495 habitants** soit une augmentation de **29% de la population actuelle**
- **Contrainte SDA** : perte de 69 900m² de SDA ; Compensation qualitative potentielle : 25 400m² > **Problématique forte**

+ **pôle d'emploi et d'activité (La clinique) à valoriser**



Halte de Genolier



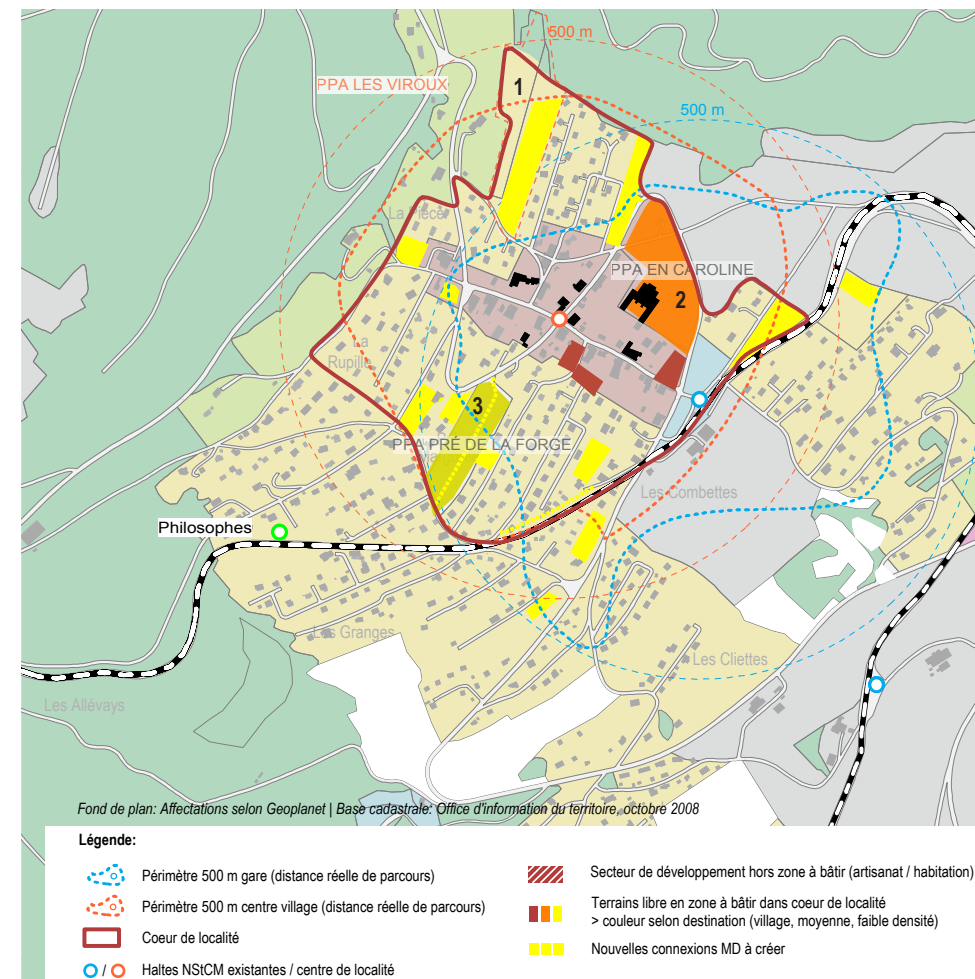
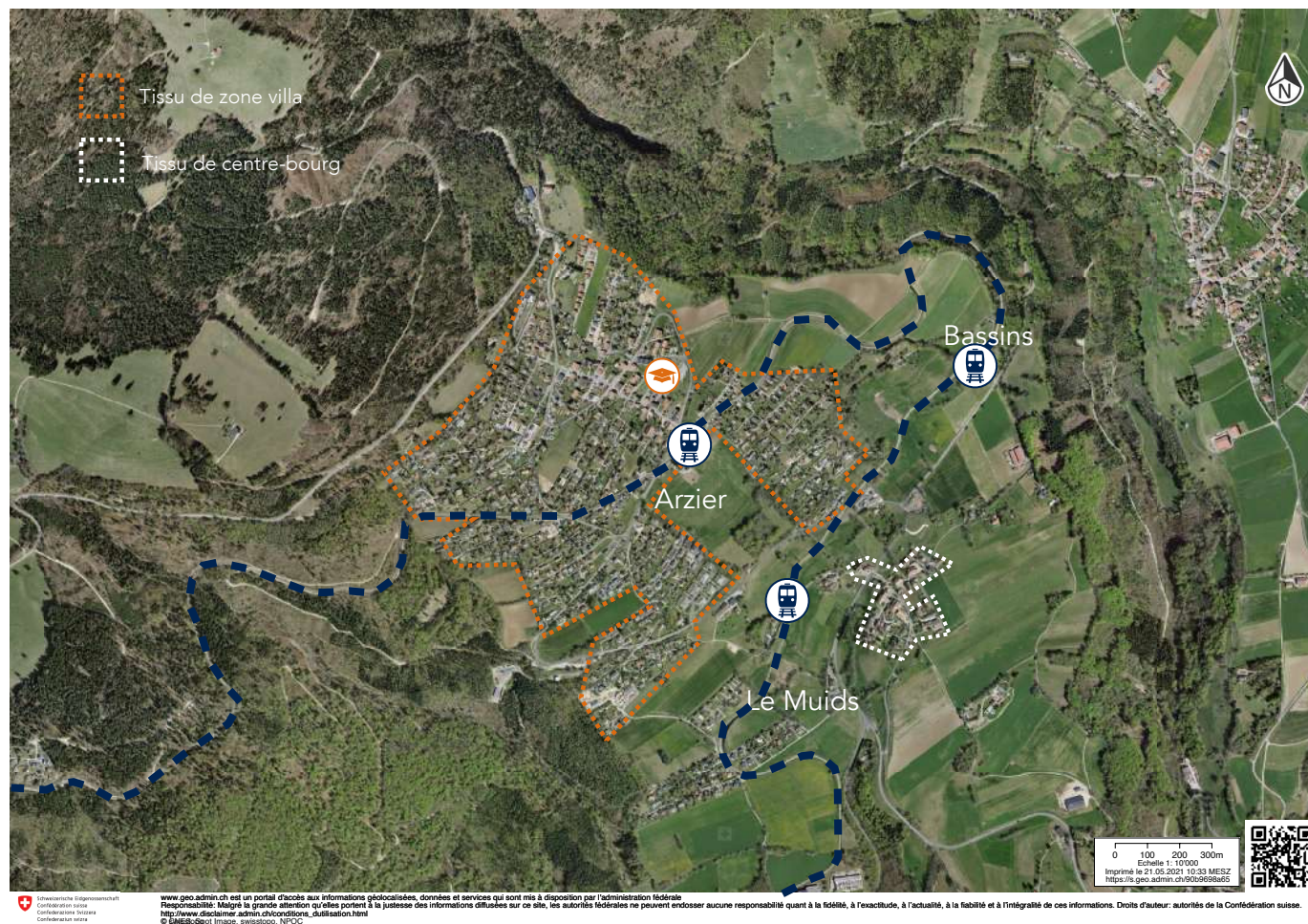
Centre du village



Halte de la Clinique de Genolier



Rue du centre construit sur le coteau



ANALYSE URBAINE

- Commune caractérisée par un développement pavillonnaire en fort étalement sur les coteaux, avec un micro-noyau villageois excentré (le Muids) :
 - Noyau villageois du Muids au Sud de la commune : petit coeur de bourg avec une petite offre de restauration et commerces de proximité
 - « Noyau » villageois d'Arzier : bâti ancien assez lâche le long de la rue du Village
 - Tissu de villas en étalement sur les coteaux : tissus qui offre des vues systématiquement sur le lac et la région Nyon-Saint Cergue
- Trois haltes au sein de la limite administrative de la commune : Arzier, Le Muids (plus au sud), et Bassins
- Une très grande zone paysagère et montagneuse au nord de la commune (qui s'étend jusqu'à la frontière franco-suisse avec trois monts (Mont Sala, Mont Pelé, Le Noirmont))
- Polarités / Eléments notables :
 - Pas de réelle polarité ou coeur de ville (une offre de services et commerces répartie sur la commune et dans le coteau)
 - Un équipement scolaire et social au nord de la commune (CCS Arzier)

ENJEUX ET POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT IDENTIFIÉS DANS LE SCHÉMA DIRECTEUR NSTCM 2016

- 13ha de réserves en zone à bâtir en zone de faible densité : 24% supplémentaire + 1ha en zone coeur village (70 habitants supplémentaires)
 - 3 planifications PPA menées sur la commune pour un potentiels d'accueil à 500habitants
 - Potentiels de densification : 1080 habitants soit une augmentation de 52% de la population actuelle
 - Contraintes : aucune, car Arzier-le-Muids ne comporte pas de SDA sur son territoire
- + Potentiel d'implantation d'une zone d'activité liée à la filière bois



Halte de Arzier



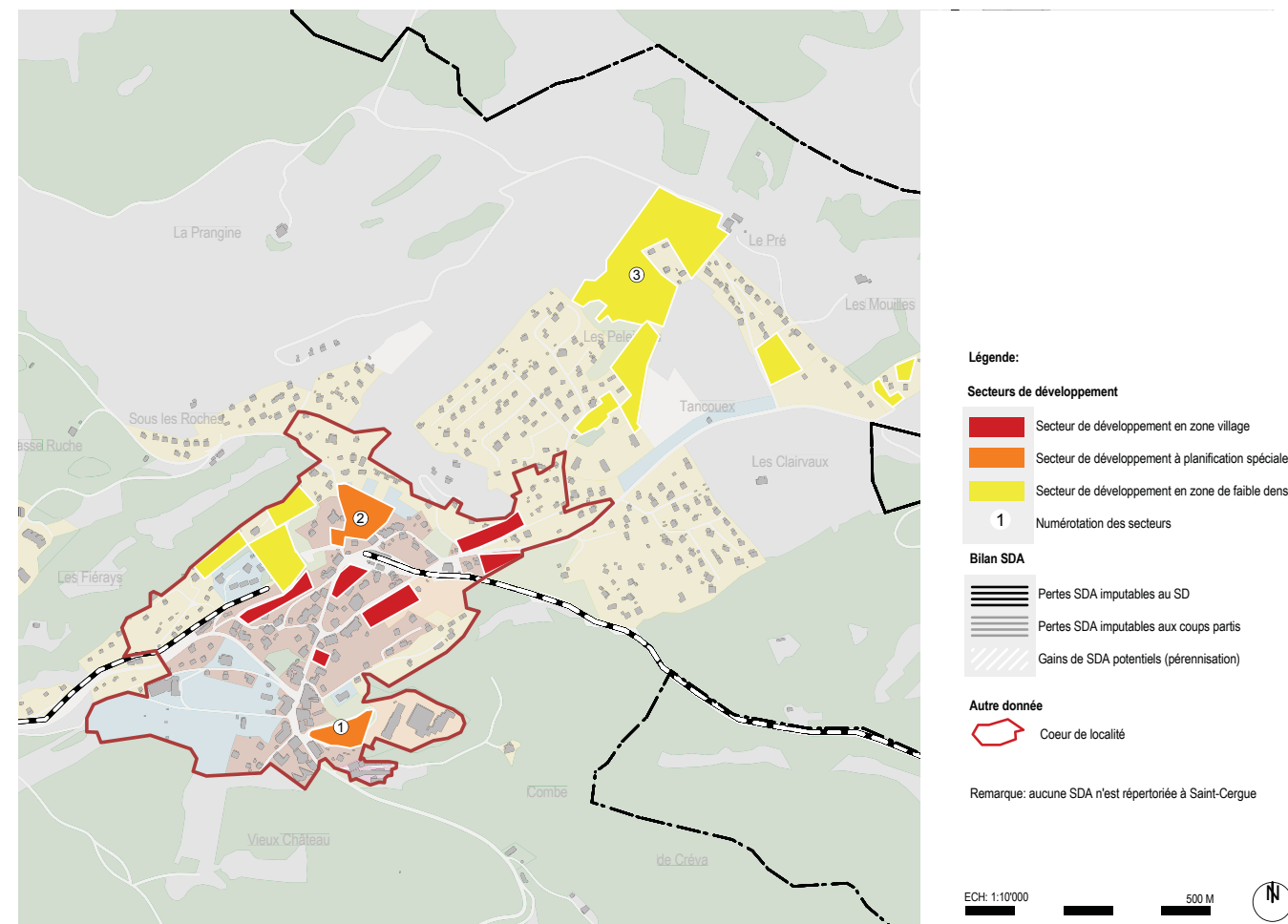
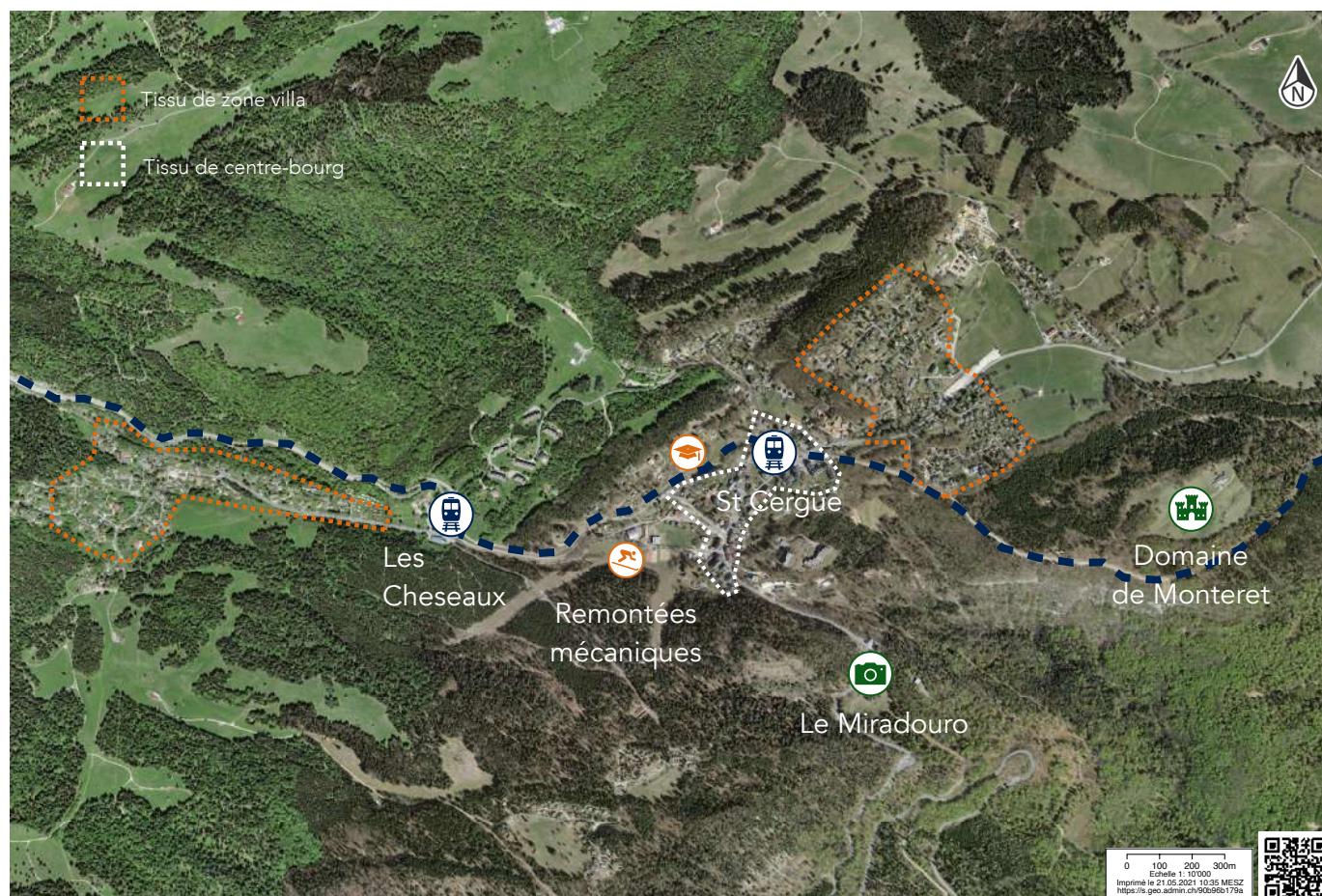
Petit centre-bourg du Muids



Vues sur le lac depuis les coteaux



Vues sur le lac depuis les habitations et la voie ferrée



ANALYSE URBAINE

- Commune marquée par un développement touristique peu structuré, peu dense, avec des contraintes topographiques et d'ensoleillement :
 - **Coeur historique de centre-bourg,**
 - **Développement en étalement,** marqué par l'identité touristique : environ 50% de résidences secondaires
- **Pôle de rayonnement touristique : Village de station inclus dans l'« espace touristique jurassien » et « la station aux 6 villages »**
 - **Centre du « stationnisme » :** Station familiale avec accueil de sport d'hiver et offre de sports d'été (VTT, randonnées...). Station « en déclin » face à la concurrence et un manque d'équipement et de service, avec un objectif de qualification et de conformement du positionnement touristique
- **Considéré comme Centre régional dans la typologie de centralités du PTGG**
- Deux haltes au sein de la limite administrative de la commune : Saint-Cergue et Saint-Cergue Les Cheseaux. La halte principale est située en contrepoint du centre du village mais n'offre aucun service, espace simple et indifférencié.
- **Polarités / Eléments notables :**
 - Omniprésence de la forêt et commune considérée comme la **porte d'entrée dans le Parc Naturel Régional du Jura**
 - **Accès depuis la commune au Miradouro : point de vue remarquable** sur la vallée de Nyon Saint-Cergue et le lac
 - Intérêts culturels et patrimoniaux : Le Domaine de Monteret (Château et parc boisé) à proximité de la commune
 - **Deux équipements scolaires :** Collège du Vallon et école JJ Rousseau

ENJEUX ET POTENTIELS DE DÉVELOPPEMENT IDENTIFIÉS DANS LE SCHÉMA DIRECTEUR NSTCM 2016

- Potentiel de densification hors coeur de localité : 500 habitants supplémentaires à envisager sur un total de 8ha sans les zones à bâtir légalisées, dont le secteur Tancouex Nord
- Un solde de surface de faible densité au coeur du périmètre compact près de la gare + plusieurs autres potentiels dans le coeur compact
- Problématique de la « résidence secondaire » : donnée à prendre en compte car non comptabilisée dans le total de la population actuelle
- **Potentiels de densification : 943 habitants** soit une augmentation de **50% de la population actuelle**
- **Contraintes : aucune, car Saint Cergue ne comporte pas de SDA sur son territoire**

+ **Volonté d'une offre renouvelée concernant l'hôtellerie**

+ **Zone d'activité complémentaire ?**



Halte de Saint Cergue



Rue du centre

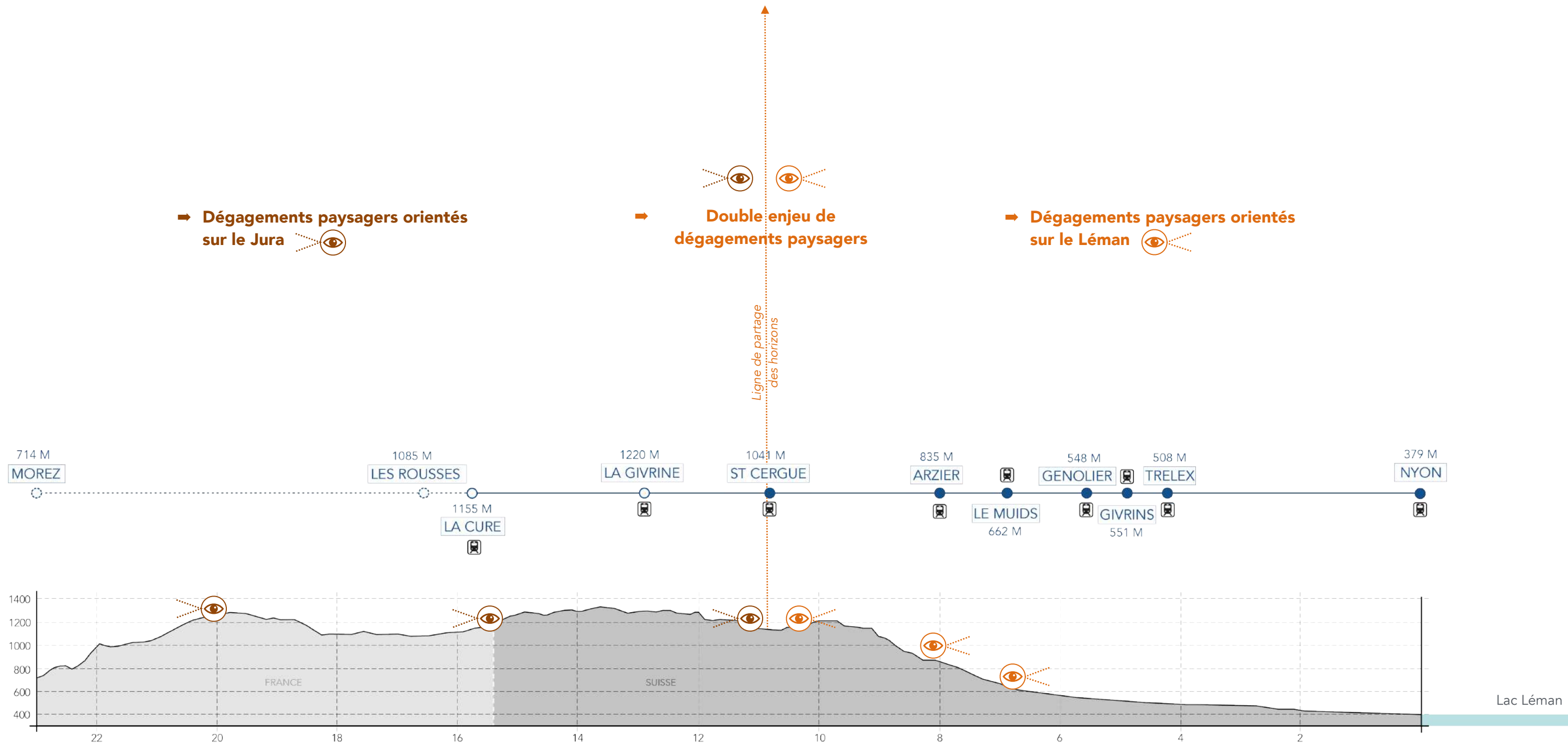


Vue sur le domaine skiable

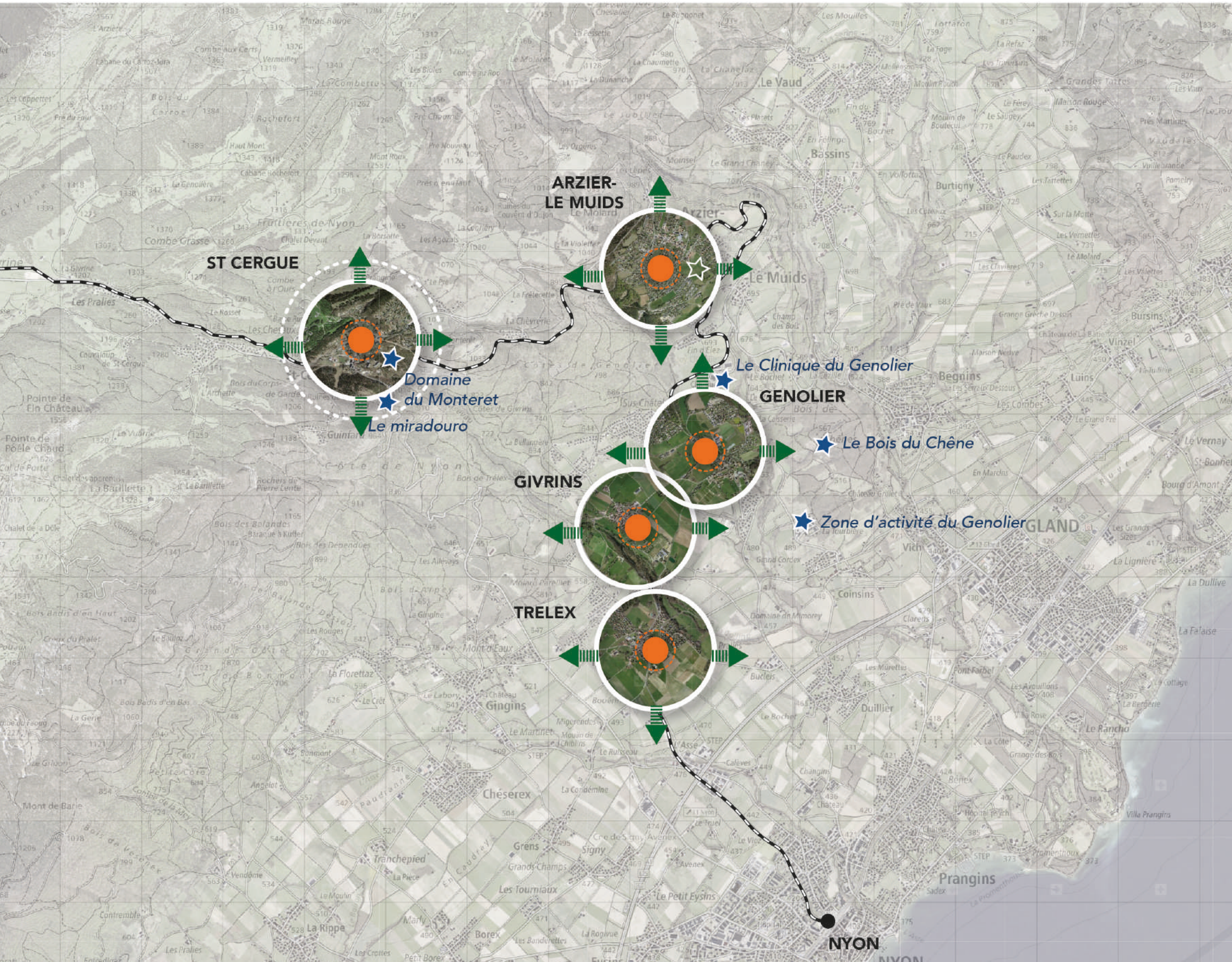


Domaine du Monteret à St Cergue, vue sur le lac

ENJEUX : VALORISER LES ORIENTATIONS PAYSAGÈRES



ENJEUX URBAINS



-  Coeur villageois à développer
-  Centre régional lié au tourisme à développer
-  Ouvertures sur le paysage : connexions piétonnes, vues à valoriser
-  Périmètre compact à densifier et valoriser : travail sur l'espace public, développement des mobilités douces...
-  Elements/Equipements existants remarquables à connecter au centre-village
-  Eléments en projet à connecter au centre-village



AXE NYON - ST-CERGUE - MOREZ

INTÉGRATION À LA TYPOLOGIE DE GARES DU GRAND GENÈVE

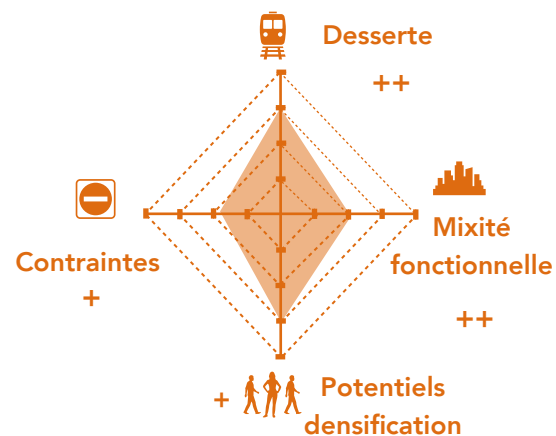
INTÉGRATION À LA TYPOLOGIE DE GARES DU GRAND GENÈVE

SYNTHÈSE DES CARACTÉRISTIQUES DES GARES / HALTES DU NSTCM ÉTUDIÉES :

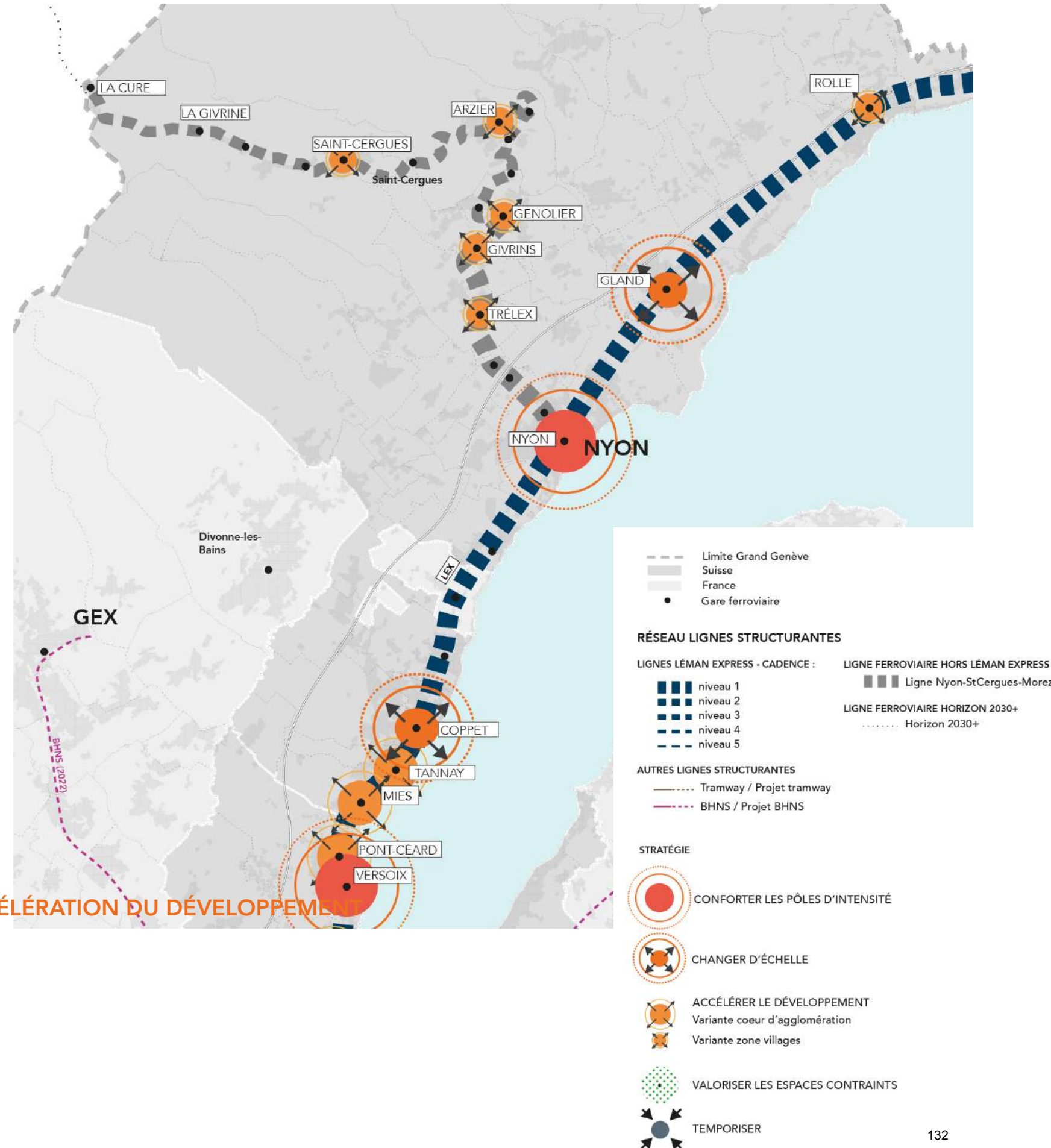
- ▶ Un niveau de desserte qualitatif, à même de générer du report modal (=le train constitue une alternative crédible à la voiture individuelle)
- ▶ Une densité faible sur le périmètre de 1 à 3 km autour des gares, justifiant une densification pour atteindre un seuil critique d'exploitation
- ▶ Des contraintes de surface d'assolement sur certaines gares (Trélex, Givrins, Genolier), mais dont la compensation hors périmètres de centralité est envisageable, et qui ne semblent donc pas bloquantes pour envisager une densification des coeurs de localité
- ▶ Un espace plus « périphérique » du Grand Genève que le coeur d'agglomération, avec une ligne connectée indirectement à Cornavin (correspondance à Nyon vers Genève / ou Lausanne) + un secteur avec des enjeux environnementaux et de qualité paysagère spécifiques, liés à l'espace de montagne (coteaux puis massif du Jura)

En conséquence de ces caractéristiques il est proposé d'appliquer à l'ensemble des 5 gares la **stratégie 2 « accélérer le développement »**, variante « espace des bourgs et des villages », correspondant à une densification soutenue proportionnée des coeurs de localité, compatible avec la préservation des milieux naturels et la qualité paysagère (sous réserve de faire l'objet d'une réflexion sur les formes et de soigner l'intégration paysagère et architecturale).

STRATÉGIE PROPOSÉE POUR LES 5 GARES :



- ▶ **STRATÉGIE 2 : FAVORISER UNE ACCÉLÉRATION DU DÉVELOPPEMENT**
- ▶ **VARIANTE : AIRE VILLAGOISE**





GLCT Grand Genève
Présidence du Conseil d'Etat
Rue de l'Hôtel-de-Ville 2
Case postale 3964-1211 Genève 3

Pôle métropolitain
du Genevois français
T +33 (0)4 50 04 54 08
infos@grand-geneve.org

Région de Nyon
T +41 (0)22 361 23 24
info@regiondenyon.ch

République et
Canton de Genève
T +41 (0)22 546 73 40
grand-geneve@etat.ge.ch

