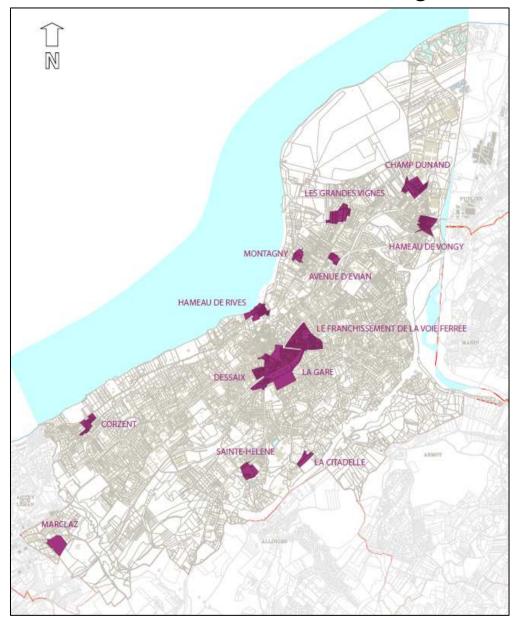
SECTEURS SOUMIS A ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	2
LE SECTEUR DES GRANDES VIGNES	4
LE QUARTIER DE LA GARE	15
LE FRANCHISSEMENT DE LA VOIE FERREE	
LE SECTEUR DE CORZENT	26
SAINTE-HELENE	31

Secteurs soumis à orientation d'aménagement et de programmation



Le secteur des Grandes Vignes

Situation

Les terrains sont situés au nord de la commune, à l'intersection de l'avenue de Ripaille et de l'avenue des Ducs de Savoie.

L'ensemble du secteur à urbaniser (dénommé AUv) constitue une poche à l'intérieur d'un espace urbanisé et constitué de maisons individuelles et de petits collectifs.

L'ensemble des parcelles situées à l'intérieur de ce secteur a une contenance totale de 41 860 m².

Depuis l'avenue de Ripaille, le terrain est plat et vient butter contre un talus arboré. Au-dessus de ce talus, le terrain s'étend sur une vaste prairie au milieu de laquelle se trouvent une maison individuelle à l'ouest et un jardin privatif autour d'une piscine, à l'est.

En partie sud, le secteur est délimité par le chemin de la Mulaz-Bregand, de plateforme étroite. La vaste prairie s'étend au sud jusqu'à un talus abrupt situé en contrebas du chemin de la Mulaz-Bregand et arboré.



Vues du site





Vue depuis le chemin de la Mulaz-Bregand vers le nord et nord-ouest





Vers le nord



Vers l'est



Chemin de la Mulaz Bregand vers l'ouest



Maison en contrebas du chemin de la Mulaz Bregand, vue vers le nord



Depuis l'avenue des Ducs de Savoie vers l'est

Orientations du PADD

Permettre l'accès de tous à un logement de qualité; développer prioritairement l'habitat collectif et intermédiaire (axe 2, p 17).

Inciter à la conception bioclimatique des logements, notamment dans les secteurs à aménager, en favorisant l'utilisation des énergies renouvelables et la limitation des nuisances sonores (axe 2, p 17).

Combler les "dents creuses" dans le tissu bâti et les espaces interstitiels à l'intérieur de l'enveloppe urbanisée (axe 3, p 27).

Préserver les éléments bâtis et non bâtis remarquables (axe3, p 22).

Maintenir un verdissement gradué des différents secteurs de la commune (axe 3, p 25).

Emprise de l'OAP



Analyse du site

Le site est principalement constitué d'un plateau défini par deux ruptures topographiques importantes. Au nord, il est séparé du plateau inférieur par un talus abrupt et planté d'environ 6 mètres de hauteur. Au sud, il est délimité du plateau supérieur par un talus abrupt d'environ 8 mètres de hauteur qui suppose en partie une voie publique de faible largeur.



Talus au nord et future voie d'accès à l'avenue de Ripaille

Du fait de cette configuration, cet espace est très visible depuis les espaces publics au sud qui le surplombent.



Ce plateau n'est presque pas bâti et bénéficie donc d'une occupation majoritairement végétale à dominante de prairies. Ces prairies constituent un vaste espace intérieur dégagé, structuré par quelques haies bocagères ainsi que par des vergers.



Vaste plateau non bâti



Vergers

Ce plateau est encadré au nord et au sud par de la végétation dense et haute correspondant aux talus boisés. Une partie au nord a récemment été supprimée mais le talus demeure. Cet écrin de verdure est structuré par de hautes haies bocagères notamment périphériques.



Partie de haie supprimée



Haie bocagère périphérique



Ce plateau est encadré à l'ouest et à l'est par des constructions pavillonnaires dont les parcelles sont densément plantées. Cette configuration fait que ce plateau constitue un espace très encadré voire fermé du point de vue paysager et très peu perceptible depuis les espaces périphériques sauf ponctuellement au sud et à l'est.

Le secteur à sa périphérie est bâti essentiellement par de l'habitat pavillonnaire de grande taille sur des parcelles d'environ 1000 m² et datant majoritairement de la fin du XX^{ème} siècle. Elles présentent toutes une architecture avec toiture et des teintes plutôt chaudes. Elles sont souvent encadrées d'un traitement très arboré de leurs parcelles qui sont clôturées essentiellement par des haies ou des clôtures de faible hauteur avec muret et barreaudage. Elles présentent un ensemble cohérent essentiellement à l'ouest et au nord. Du fait du positionnement des constructions sur les parcelles et de l'environnement très qualitatif, cet espace parait a priori peu mutable vers du grand collectif et a vocation à rester plutôt pavillonnaire ou intermédiaire. A l'est se situent plusieurs poches d'habitat collectif de hauteur plus importante mais d'emprise limitée. On retrouve également sur le site ou à proximité directe des constructions agricoles anciennes de typologie vernaculaire. L'ensemble est plutôt constitué d'architectures simples et sobres. Les constructions alentours sont majoritairement de faibles hauteurs : rez-de-chaussée + étage + combles jusqu'à rez-de-chaussée + 3 étages.





Photographies des types de constructions environnantes

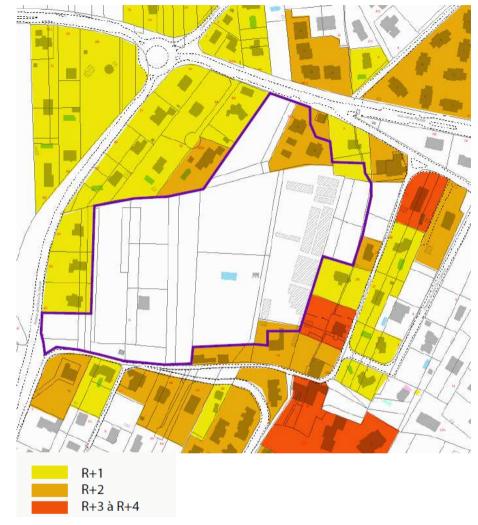


Schéma des hauteurs des constructions périphériques

De par sa faible urbanisation, ce plateau ne reçoit pas de voies routières hormis les accès aux constructions. Les voies alentour ont des statuts différenciés :

- -Avenue de Ripaille et avenue des Ducs de Savoie : structurantes et équipées ;
- -Chemin de la Mulaz-Brégand : voie de desserte locale des constructions plutôt pavillonnaires mais nécessité de la développer au vu de l'urbanisation à venir à l'est et à l'ouest avec projets d'élargissement au plan local d'urbanisme (emplacements réservés) :
- -Voiries au sud : voies faiblement dimensionnées et de desserte locale sans besoin d'élargissement. Projet de modification du plan de circulation de ce secteur pour faciliter le bouclage et hiérarchiser les circulations.

Ce plateau est encadré par les points d'intérêt suivants :

- -Vers Ripaille (chemin de la Forêt) : itinéraire de promenade boisé ou dégagé avec des vues lointaines sur le coteau et les massifs montagneux ;
- -Vers l'avenue des Ducs de Savoie : point de vue apportant vues dégagées sur le château et sur le paysage lointain mais aussi accès vers les plages publiques ;
- -Vers le chemin de la Mulaz-Bregand vers le sud : itinéraire vers le centre-ville et les services et commerces et vers l'Est : équipements cultuels et pôle de proximité de Vongy.

Le plateau est très dégagé et présente un fort ensoleillement, le seul masque réside dans les talus et haies. Les zones d'ombre au solstice hiver sont donc limitées à la projection de ces talus.



Schéma d'analyse du site

Cahier de références illustrant le type d'urbanisation, de paysage et d'architecture souhaités

Espaces verts collectifs et privatifs, cheminements doux















Traitements de façades







Formes urbaines







Motivation des choix d'aménagement

Topographie du site permettant son isolation visuelle et favorable à l'urbanisation : préserver cette topographie tant dans les parties plates que pentues

Vues surplombantes depuis les espaces publics au sud : traitement très qualitatif de toutes les surfaces et toutes les façades notamment toitures et stationnements extérieurs

Plateau agricole dégagé, ponctué par des arbres isolés type vergers et structuré par les haies bocagères : conserver la structure agricole du plateau ponctué de haies pour structurer le paysage : créer des séparations végétales structurantes entre les opérations. Ponctuer avec des sujets isolés

Cadre très végétal : à préserver : augmenter la part d'espaces vert mais permettre des constructions en hauteur pour favoriser les espaces libres. Les logements présenteront des orientations différenciées pour limiter les vis-à-vis notamment entre les jardins et les terrasses

Ecrin de verdure structuré par de hautes haies bocagères notamment périphériques : à préserver ou renforcer (grands sujets à protéger) ou à recréer (partie supprimée au nord)

Espace peu imperméabilisé par les voiries : pour les voiries et parkings en surface, limiter leurs emprises et privilégier une voirie douce avec intégration paysagère. Privilégier les cheminements doux le plus directs possible vers les points d'intérêt et permettant de couper ce vaste ilot et des trottoirs confortables pour inciter à leur utilisation. Les cheminements piétons seront autant que possibles séparés des circulations routières, notamment par un traitement végétal.

Bonne exposition solaire à exploiter : pas d'obligation d'orientation principale des bâtiments à ce titre

Conditions d'aménagement et d'équipement du secteur

Conditions du développement

Du fait de l'importante superficie du secteur, son urbanisation ne pourra être entreprise qu'au travers d'un principe permettant le contrôle de la cohérence globale de l'aménagement.

Cette recherche de vision d'ensemble tend à assurer une desserte convenable de l'ensemble des terrains, notamment de ceux qui se trouvent éloignés des voies ouvertes à la circulation publique.

Elle vise également à assurer une bonne intégration de chaque opération dans un ensemble homogène en termes de forme urbaine (emprise au sol, hauteur, linéaire de façade, etc.).

L'urbanisation devra se faire par ensembles cohérents correspondants à ceux identifiés au schéma de la présente OAP. Ces ensembles sont variables à la marge comme défini par ce schéma.

Densité et formes urbaines (dont topographie)

Permettre la construction de petits immeubles collectifs de logements d'une hauteur maximale de 12 mètres (équivalent R+3). Ces immeubles pourront présenter une mixité à la marge ainsi que des équipements d'intérêt collectif.

Toutefois, dans une bande de 20 m en périphérie du secteur AUv, la hauteur des constructions sera limitée à 10 m (R+2).

Le secteur devra accueillir une densité comprise entre 50 et 80 logements par hectare. Elle sera limitée à 60 logements par hectares sur la bande des 20 mètres citée ci-avant.

Equipements : accès, réseau viaire, circulations, maillage

Pour donner lieu à la délivrance d'autorisations d'urbanisme (permis de construire ...), un ensemble devra contenir la portion de voie principale le desservant d'un gabarit total de 7 mètres de largeur et cette portion de voie devra être reliée à la portion précédente la reliant au domaine public conformément au schéma de la présente OAP. Le dernier ensemble à se développer devra permettre le raccordement des portions déjà réalisées de la voie principale et aux voies publiques le cas échéant afin de créer

une voie traversante. Dans tous les cas, la portion de voie principale créée devra permettre le raccordement à terme avec le domaine public sur tous les accès mentionnés à l'OAP par une voie maillée telle qu'indiquée à l'OAP.

L'accès principal à l'ensemble du secteur se fera naturellement par l'avenue de Ripaille qui, dans sa géométrie et son gabarit, permet la desserte dans des conditions optimales de sécurité. Nonobstant les dispositions du règlement de la zone AUv, la voie d'accès au secteur de l'OAP côté avenue de Ripaille, devra à terme présenter une largeur minimale de 7 m dont 1.50 m de trottoir.

Un accès secondaire sur l'avenue des Ducs de Savoie permettra d'accéder aux constructions situées en contrebas du chemin de la Mulaz-Bregand mais également de raccorder le secteur au chemin de la Mulaz-Bregand en lien avec la reconfiguration du plan de circulation du secteur.

Des cheminements piétons traversant l'opération conformément aux principes de liaison prévus au schéma de l'OAP devront être prévus pour chaque ensemble développé, dans les limites de son périmètre. Comme pour la voie principale, chaque ensemble développé devra permettre de répondre au principe de maillage et de raccordement des cheminements.

Espaces verts, espaces libres et végétation

Conserver la végétation arborée des talus et la renforcer notamment par des sujets de haute-tige voire la récréer là où elle a été supprimée. Les masses boisées identifiées seront à conserver ou à restituer à proximité de leur emplacement initial. Les haies bocagères identifiées seront à restituer à proximité de leur emplacement initial selon une organisation linéaire. Les sujets remarquables isolés devront être conservés et intégrés à l'aménagement. Chaque sous-ensemble devra prévoir un espace vert collectif central connecté aux autres espaces verts du secteur, ceci conformément au schéma de la présente OAP.

Traitement architectural

L'architecture sera simple avec des teintes chaudes et pas de teintes claires. Les toitures plates non accessibles seront végétalisées. Il pourra être privilégié le recours à des matériaux « naturels » comme la pierre ou le bois et nécessitant peu d'entretien. Les matériaux et teintes devront être choisis pour une bonne insertion dans l'environnement végétalisé.

Il conviendra de privilégier l'orientation différenciée des logements afin de limiter les vis-à-vis et les masques des bâtiments les uns sur les autres.

L'exposition solaire favorable devra être exploitée pour le positionnement des bâtiments et l'organisation des ensembles.

Traitement des abords

La topographie du site sera respectée. Les mouvements de terrains seront limités uniquement aux voiries et circulations.

Les espaces situés dans les marges de recul des bâtiments par rapport aux voies et aux limites de la zone AUv devront faire l'objet d'un traitement paysager.

Les stationnements extérieurs résiduels seront masqués soit par une couverture, soit par des haies. Ils devront être intégrés au mieux et peu perceptibles depuis les voies publiques au sud et les circulations créées sur l'opération. Ils devront être regroupés en un minimum de poches de stationnements.

Les voies d'accès aux poches de stationnement de surface feront l'objet d'un traitement différencié de la voie principale.

Les clôtures feront l'objet d'un traitement léger. Les clôtures en grille ou grillage seront doublées d'une haie. Les clôtures occultantes sont interdites hormis les murs.

Les éléments techniques indépendants des bâtiments devront être intégrés à une construction. Les locaux de stockage des ordures ménagères devront être intégrés dans les bâtiments. Les aires de collecte des ordures ménagères devront être intégrées dans une construction ou faire l'objet d'un traitement paysager de façon à ce que les conteneurs ne soient pas perceptibles depuis la voie publique, hormis dans le cas des dispositifs enterrés.

Les postes publics de transformation électrique devront être intégrés à une construction.

Schémas d'aménagement

Schéma de principe du développement de l'urbanisation et de traitement paysager

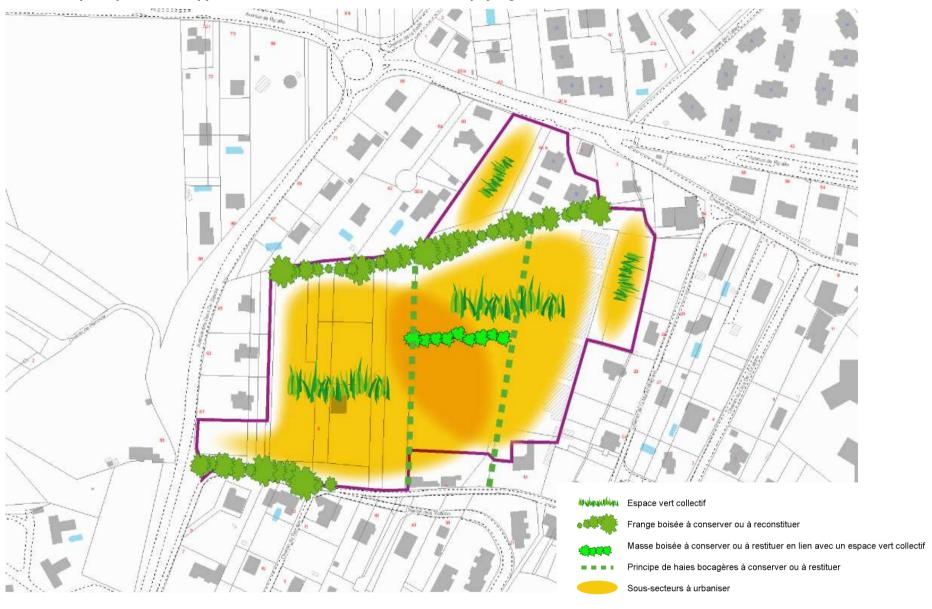
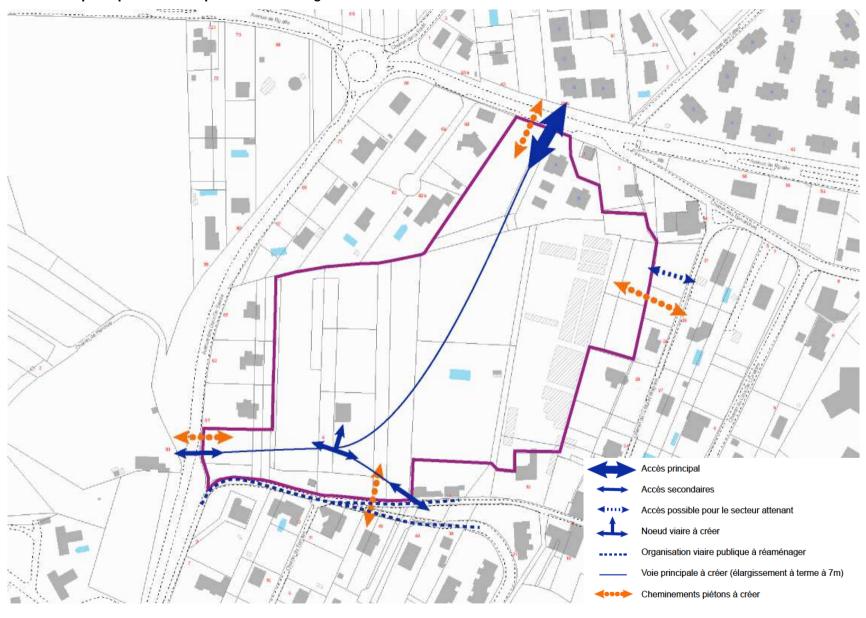


Schéma de principe des accès pour véhicules légers et des liaisons douces



Le quartier de la gare

Situation

Le quartier de la gare, classé en secteur UBg, se situe dans la partie sud du centre-ville, en bordure de l'hypercentre. Il concentre les pôles de transport public que sont la gare ferroviaire et le pôle de bus urbains et de cars interurbains et offre des opportunités d'optimisation foncière. Les voies ferrées forment la limite sud de la ville dense. Le quartier de la gare joue géographiquement le rôle d'interface entre les quartiers résidentiels au sud et le centre-ville au nord. L'emprise de la gare ferroviaire fait l'objet d'un dénivelé d'environ 11 m, accentuant la rupture déjà constituée par la voie ferrée entre le centre-ville et les quartiers sud.

Le quartier est délimité par la place des Arts, le boulevard du Canal, l'avenue de la Libération, le chemin de Ronde et le boulevard Georges Andrier. Le périmètre concerné par l'OAP représente environ 5 ha.

La gare ferroviaire et le guartier sont amenés à se développer avec l'arrivée du Léman Express qui reliera Thonon-les-Bains au cœur de Genève. Le déploiement de cette ligne de transport interurbain suppose le développement d'autres transports desservant la gare et ainsi la constitution d'un pôle d'échange multimodal. Les atouts de ce quartier en termes d'accessibilité, de proximité du centre-ville (donc proximité des équipements, commerces, services et polarités de population) et de visibilité (effet vitrine lié à la voie ferrée), en font un espace stratégique pour le développement économique de la commune. Les objectifs de croissance démographique et économique ainsi que de densification aux abords des pôles de transport induisent une requalification du pôle gare afin de créer un réel pôle d'échange et d'opérer une reconversion des délaissés ferroviaires (au sud des voies ferrées) permettant de répondre aux objectifs de croissance de la commune, de valoriser le pôle gare et de créer du lien urbain. L'aménagement de ce secteur fait l'objet d'une étude partenariale entre les différents acteurs des transports présents sur le pôle gare et les propriétaires des délaissés ferroviaires.

Plan de situation



Orientations du PADD

Créer un pôle d'échange dans le secteur de la gare dans le but de favoriser la multimodalité et l'intermodalité à l'arrivée du RER franco-valdogenevois (axe 1, p 13).

Offrir les conditions d'accueil de 6 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030 (axe 1, p 9).

Assurer le développement et l'attractivité des pôles d'activité (axe 1, p 11).

Renforcer prioritairement l'attractivité du centre-ville, cœur de la zone de chalandise et de services (axe 1, p 11).

Développer les modes doux pour une pratique utilitaire comme le loisir en prévoyant notamment les franchissements piétons de la voie ferrée facilitant les connexions interquartiers (*axe 2, p 19*).

Réduire le recours aux transports individuels motorisés pour les déplacements extra-urbains (axe 1, p 13).

Permettre le développement d'un axe fort de transports en commun, entre Genève et Thonon-les-Bains, en complément du RER franco-valdogenevois (axe 1, p 13).

Fixer les conditions, notamment foncières, pour libérer de la place sur le domaine public pour les voies en site propre, les pistes cyclables, la création ou l'élargissement des trottoirs (axe 2, p 19).

Préserver la faisabilité foncière d'un doublement de la voie ferrée à terme (axe 1, p 13).

Assurer la diversité des fonctions urbaines correspondant à la croissance attendue de la population et à l'élargissement de l'aire d'influence (axe 1, p 9).

Favoriser la localisation et le maintien des équipements et services à la population en cœur d'urbanisation (*axe 2, p 19*).

Renforcer l'activité économique liée au tourisme et au secteur thermal (axe 1, p 11).

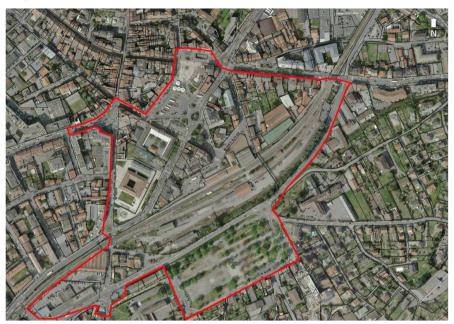
Utiliser de façon optimale les espaces déjà construits (densification, restructuration, réhabilitation, renouvellement urbain) et les espaces non construits au sein de l'enveloppe urbanisée (axe 3, p 22).

Développer une offre de logement diversifiée et durable (axe 3, p 22).

Renforcer la mixité de l'offre de logement dans tous les quartiers de la ville et favoriser l'accès au logement de toutes les catégories de ménages (axe 2, p 17).

Développer prioritairement l'habitat collectif et intermédiaire (axe 2, p 17).

Emprise de l'OAP



Objectifs de l'aménagement

Constituer un véritable pôle multimodal associant les différents modes de transport (ferroviaire, cars interurbains, bus urbains, taxis, transports individuels motorisés...).

Adapter le pôle gare aux développements prévus de transports en commun structurants (Léman Express et transport en commun à haut niveau de service), à un futur essor du réseau local (bus urbains et cars interurbains) accompagnant le développement urbain, ainsi qu'au développement des modes doux.

Faire du quartier de la gare un pôle structurant et attractif à l'échelle de la commune et de l'agglomération thononaise en matière de déplacements. de services, d'équipements et d'activités économiques.

Assurer le rayonnement du quartier de la gare à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise et contribuer à conforter le pôle thononais comme contrepoids de Genève.

Vues du site



Vues sur le centre-ville depuis la place de Crête. au-dessus des voies ferrées



Partie est du quartier de la gare perçue depuis la passerelle existante



Bâtiments longeant la voie ferrée au nord



Débouché de la passerelle existante traversant les voies, impasse de la Passerelle



Franchissement piéton de la voie ferrée. avenue des Allinges





Parking-relais provisoire au sud des voies ferrées



Pôle bus et cars, place des Arts



Gare ferroviaire

Principes d'aménagement

Requalifier les espaces publics afin de créer un lien entre les différents sites du pôle d'échange et une continuité visuelle et physique entre ces sites.

Réorganiser les polarités de transports et organiser des accès différenciés au pôle d'échange selon les modes.

Favoriser les modes doux et transports en commun au nord des voies ferrées où se trouvent les plus fortes densités de population.

Favoriser l'accès au pôle en véhicule particulier par le sud afin d'éviter le franchissement de la voie ferrée et la saturation du boulevard du Canal et du parvis de la gare.

Maintenir le pôle de transports en commun routiers urbains et interurbains à proximité directe de l'hypercentre tout en y supprimant la régulation des véhicules de transport en commun.

Pacifier la circulation routière sur le boulevard du Canal dans sa partie comprise entre le boulevard du Pré Cergues et le boulevard Georges Andrier.

Créer une liaison urbaine pour les modes doux entre le centre-ville et les quartiers sud.

Favoriser les déplacements pour les modes doux dans le quartier, tant du point de vue du maillage que de la sécurité, en réaménageant les traversées du réseau ferré, en aménageant les traversées d'îlots et en sécurisant les intersections entre modes doux et modes routiers.

Mailler les cheminements des modes doux afin de favoriser la traversée du pôle d'échange multimodal et l'accès au pôle de transport de la place des Arts.

Valoriser les délaissés ferroviaires situés au sud des voies ferrées par une programmation immobilière à dominante économique.

Utiliser la topographie des délaissés ferroviaires pour gérer les problématiques de stationnement du PEM et du programme de valorisation immobilière.

Gérer l'interface entre les voies ferrées et le programme de valorisation immobilière des délaissés ferroviaires.

Revaloriser les secteurs ayant une position vitrine en entrée de ville par le rail : opérer un renouvellement urbain sur les secteurs offrant une visibilité directe depuis le faisceau ferré en gare et depuis le programme à dominante économique.

Faciliter la mise en valeur du patrimoine situé dans le quartier de la gare.

Constituer un front bâti en périphérie du quartier afin de renforcer le caractère urbain des axes et d'encadrer la place de Crête.

Affirmer la délimitation des îlots au nord afin de marquer l'appartenance au centre-ville et, à l'inverse, permettre une discontinuité du bâti de part et d'autre de la voie ferrée afin de limiter les nuisances sonores pour les occupants, de préserver les vues et de marquer la transition avec la respiration que constitue la place de Crête.

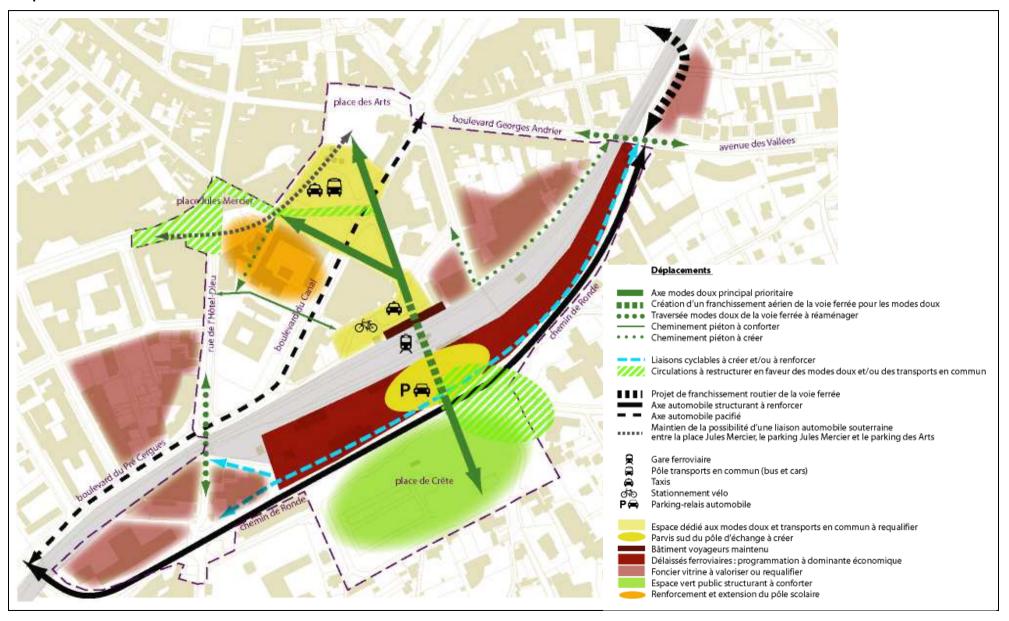
Conserver les vues existantes sur le centre-ville depuis la place de Crête, notamment en gérant la hauteur et l'implantation des constructions sur les délaissés ferroviaires.

Créer un équipement ou un bâtiment signal marquant la présence d'une polarité économique.

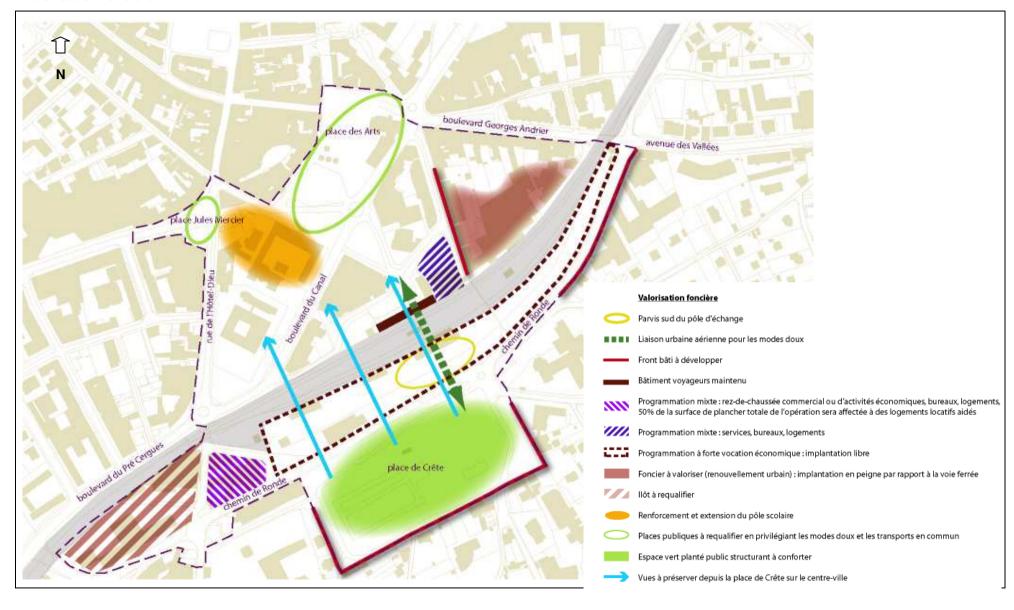
Conforter la place de Crête comme espace vert structurant de respiration et faciliter sa connexion avec le centre-ville.

Schémas d'aménagement

Déplacements



Valorisation foncière



Le franchissement de la voie ferrée Situation

Le secteur du franchissement de la voie ferrée, classé en zone UB, se situe à cheval sur la partie est du centre-ville et sur le secteur des Vallées et en continuité directe du quartier de la gare. Il est traversé par la voie ferrée qui constitue une coupure urbaine conséquente. Le quartier est constitué majoritairement d'un tissu bâti ancien de faible hauteur même s'il accueille quelques opérations de grands collectifs. Au nord de la voie ferrée, l'îlot présente une vocation commerciale affirmée avec une succession de rez-de-chaussée commerciaux et la présence d'un supermarché et d'un magasin de bricolage.

Il est délimité au nord par l'avenue Jules Ferry, à l'est par le Chemin Vieux, au sud par la rue du Commerce, le passage à niveau des Vallées et la rue du Chablais. Le périmètre de l'orientation d'aménagement inclut largement les îlots impactés par l'ouvrage de franchissement et nécessitant une requalification. Le périmètre concerné représente environ 6 ha.

L'importance de la coupure urbaine est amenée à s'accroitre avec l'arrivée du RER franco-valdo-genevois qui augmentera les périodes de fermeture des passages à niveaux de l'avenue des Vallées et du Chemin Vieux. En effet, le carrefour entre l'avenue des Vallées, le chemin de Ronde et l'avenue du Clos Banderet fait l'objet d'une saturation lors des fermetures fréquentes du passage à niveau situé en sortie de gare. Ce secteur est donc pressenti pour un projet de franchissement routier de la voie ferrée en ouvrage, complétant la ceinture nord-est du centre-ville. Par ailleurs, un réaménagement du carrefour cité ci-dessus est rendu indispensable à la fois par ce projet de franchissement et par la nécessaire revitalisation du quartier des Vallées.

L'avenue des Vallées est historiquement un axe d'entrée de ville dont la vocation commerciale est aujourd'hui en perte de vitesse. Dans le cadre du réaménagement de ce carrefour, le maintien et la requalification de la continuité piétonne historique avec le boulevard Georges Andrier amenant au centre-ville sont essentiels pour revaloriser le secteur de l'avenue des Vallées.

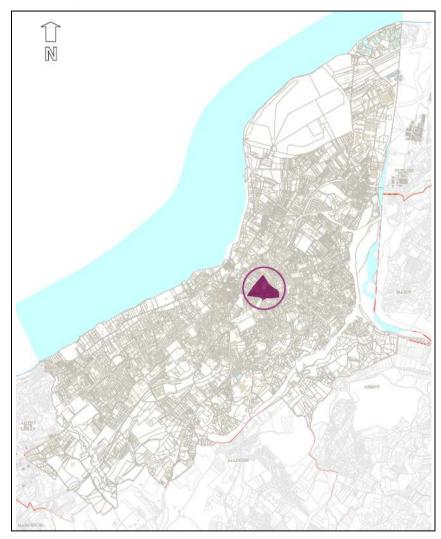
En parallèle de la réalisation de la voie de franchissement, ce secteur est amené à faire l'objet d'une requalification et d'une valorisation foncière. Il s'agit d'engager la mutation des îlots riverains qui présentent un tissu bâti ancien et discontinu qui n'est plus adapté à la situation du secteur en entrée de centre-ville.

Ce secteur profitera notamment de l'opportunité de renouvellement urbain lié au nécessaire transfert prévu des garages et entrepôts de l'entreprise de transport SAT (implantée avenue Jules Ferry) hors du centre-ville.

L'actuel supermarché bénéficie d'une surface de stationnement d'environ 1,2 ha en centre-ville. Cette surface conséquente correspond par exemple à la surface urbanisable du secteur Dessaix sur laquelle il est prévu d'accueillir un programme mixte de plus de 30 000 m². Ces deux tènements présentent une position comparable par rapport au centre-ville, à la gare ou à la voie ferrée. Même potentiellement impactée partiellement par le passage de la voie de franchissement, une telle opportunité foncière permettrait de contribuer à répondre aux enjeux de développement urbain dans les pôles d'activités et à proximité des transports en commun. Pour préserver l'équilibre économique du centre-ville, il est indispensable que le supermarché conserve ou retrouve sa place dans cette organisation. Toutefois, tout ou partie de son stationnement pourra avantageusement être réalisé en ouvrage de facon à optimiser le foncier existant.

Plusieurs localisations et tracés de cet ouvrage de franchissement sont à l'étude. Dans l'attente du choix définitif de l'emplacement et du tracé, il est nécessaire de préserver les possibilités de réalisation de cette liaison sur le secteur considéré.

Plan de situation



Orientations du PADD

Assurer les conditions de réalisation d'un nouveau passage routier sous voie ferrée en centre-ville pour limiter les effets de la coupure urbaine (axe 1, p 13).

À l'intérieur de la rocade, hiérarchiser et structurer les voies communales selon leur vocation de transit intra-urbain ou de desserte interne aux quartiers (axe 1, p 19).

Fixer les conditions, notamment foncières, pour libérer de la place sur le domaine public pour les voies en site propre, les pistes cyclables, la création ou l'élargissement des trottoirs (axe 2, p 19).

Renforcer prioritairement l'attractivité du centre-ville, cœur de la zone de chalandise et de services (*axe 1. p 11*).

Assurer la diversité des fonctions urbaines correspondant à la croissance attendue de la population et à l'élargissement de l'aire d'influence ($axe\ 1$, $p\ 9$).

Offrir les conditions d'accueil de 13 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 (*axe 1, p 9*).

Utiliser de façon optimale les espaces déjà construits (densification, restructuration, réhabilitation, renouvellement urbain) et les espaces non construits au sein de l'enveloppe urbanisée (axe 3, p 22).

Développer une offre de logement diversifiée et durable (axe 3, p 22).

Développer prioritairement l'habitat collectif et intermédiaire (axe 2, p 17).

Emprise de l'OAP



Objectifs de l'aménagement

Anticiper les problèmes de circulation générés par l'arrivée du RER francovaldo-genevois.

Préserver la faisabilité d'un ouvrage routier de franchissement de la voie ferrée s'inscrivant dans un projet plus large traitant de tous les modes de déplacement.

Améliorer la continuité modes doux entre le centre-ville et les guartiers est.

Revaloriser le quartier des Vallées situé au sud des voies ferrées et prévoir des espaces de respiration.

Permettre la densification le long du boulevard Georges Andrier et de la rue du Chablais selon une forme urbaine en cohérence avec le tissu ancien préexistant.

Assurer la satisfaction des besoins locaux en termes de logements, de commerces, de services et d'emplois à proximité des pôles de transport.

Renforcer l'attractivité commerciale et urbaine du centre-ville pour les commerces et les usagers.

Maintenir un équipement commercial de même nature et de surface équivalente dans l'îlot situé au nord de la voie ferrée.

Amorcer la reconstitution de la continuité commerciale sur l'avenue des Vallées.

Affirmer le caractère urbain des axes d'accès au centre-ville.

Étendre le centre-ville et améliorer sa connexion avec les quartiers situés à l'est.

Accompagner l'éventuelle mutation du site du supermarché et de son parking.

Vues du site



Tissu bâti mixte le long de l'avenue Jules Ferry

Tissu bâti ancien au nord de la rue du Chablais



Futur carrefour d'accès à la voie franchissement (avenue Jules Ferry)



Futur carrefour d'accès à la voie de Avenue des Vallées : front bâti à affirmer



Passage à niveau situé chemin Vieux Tissu mixte et peu dense à l'est de la voie ferrée



Carrefour engorgé lors de la fermeture du passage à niveau (avenue du Clos Banderet) : futur carrefour d'accès à la voie de franchissement



Activités consommatrices d'espace en vis-àvis de la voie ferrée et de la future voie de franchissement (avenue du Clos Banderet)



Front bâti peu structuré en vis-à-vis de la voie ferrée (avenue du Clos Banderet)





Vue de l'emprise des surfaces de stationnement du supermarché



Dépôt de bus peu conciliable avec la densité et la circulation d'un centre-ville (avenue Jules Ferry)

Principes d'aménagement

Préserver la faisabilité d'un ouvrage routier de franchissement de la voie ferrée.

Les franchissements à niveau de la voie ferrée seront réaménagés en faveur des modes doux, le cas échéant en complément d'ouvrages spécifiques.

Le carrefour avenue des Vallées / chemin de Ronde / avenue du Clos Banderet sera réaménagé afin de faciliter la circulation et la continuité des modes doux.

Des cheminements modes doux seront aménagés en perçant les grands îlots afin de faciliter les connexions avec le quartier de la gare ; à l'Est de la voie ferrée, ces cheminements s'établiront en accompagnement d'espaces verts ouverts au public.

L'îlot délimité par l'avenue du Clos Banderet, le chemin Vieux et la rue du Commerce sera percé par un espace vert traversant ouvert à la circulation publique piétonne. La végétalisation des cœurs d'îlots sera privilégiée.

Maintenir, dans le périmètre de l'OAP, une surface commerciale de nature et de surface équivalente au supermarché présent dans ce périmètre.

Les façades repérées sur le schéma s'ordonnanceront à l'alignement afin de délimiter la structure des îlots ou devront constituer un front bâti en visà-vis de la voie ferrée.

Le long de l'axe de la rue du Chablais, les constructions nouvelles seront édifiées de façon à permettre une transition avec le tissu bâti ancien sans créer de ruptures fortes dans les volumétries.

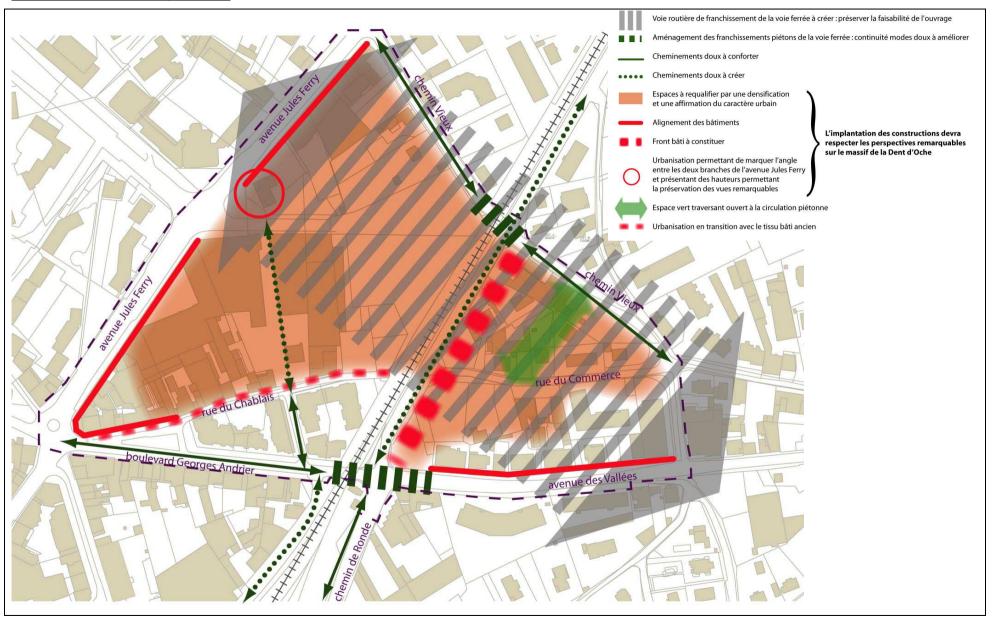
La transition entre les bâtiments nouveaux et la voie ferrée devra faire l'objet d'un traitement paysager afin de constituer une transition visuelle et sonore.

L'angle entre les deux branches de l'avenue Jules Ferry devra être traité par une urbanisation permettant d'affirmer l'angle tout en présentant des hauteurs et une implantation préservant les vues remarquables identifiées dans le rapport de présentation.

Dans l'ensemble du périmètre, l'implantation des constructions devra permettre de maintenir les perspectives les plus remarquables sur le massif de la Dent d'Oche.

Le stationnement de surface sur les parcelles privées ne devra pas être visible depuis la voie publique.

Schéma d'aménagement



Le secteur de Corzent

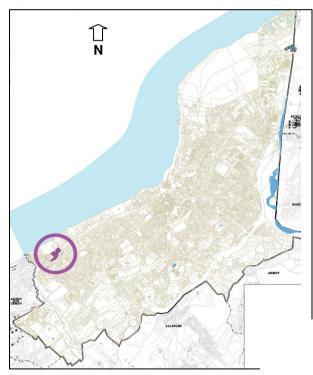
Situation

Le terrain est situé à l'extrémité ouest de la commune, dans la continuité du hameau de Corzent. Il est situé en bordure de l'avenue de Corzent au nord et du chemin des Esserts au sud. En limite ouest du terrain, une voie dessert l'ensemble immobilier « Les Cortillets ».

Le terrain est constitué d'une vaste prairie partagée en son centre par deux parcelles en lanière, arborées et par une maison en bordure de l'avenue de Corzent. Il comprend également une bande de terrain située au sud des maisons en bande « Les Cortillets».

Le terrain est en pente descendante depuis le chemin des Esserts jusqu'au lac.

L'ensemble, d'une contenance de 21 037 m², est classé en secteur AUc.



Vues du site



Vue du site vers le nord, le lac



Au fond maison en bordure de l'avenue de Corzent, au milieu de la zone



Vue vers l'est



Le chemin des Esserts



Vue vers le sud, maisons en bordure du chemin des Esserts





Vue vers l'est, en bordure de l'avenue de Corzent



Vue vers le sud, parcelles arborées situées au milieu de la zone

Orientations du PADD

Réserver les espaces interstitiels et les extensions d'urbanisation à un habitat compact (axe 1, p 9).

Inciter à la conception bioclimatique des logements, notamment dans les secteurs à aménager, en favorisant l'utilisation des énergies renouvelables et la limitation des nuisances sonores (axe 2, p 17).

Mettre en place des règles d'urbanisme préservant les vues (axe 1, p 22).

Combler les "dents creuses" dans le tissu bâti et les espaces interstitiels à l'intérieur de l'enveloppe urbanisée (axe 3, p 27).

Préserver les éléments bâtis et non bâtis remarquables (axe3, p 22).

Maintenir un verdissement gradué des différents secteurs de la commune (axe 3, p 25).

Emprise de l'OAP



Analyse du site

Le site se situe à la transition entre une urbanisation dense de hameau à l'ouest et une urbanisation pavillonnaire à l'est. Ces deux formes d'urbanisation qui l'entourent sont consacrée par le zonage du PLU et ne sont pas appelées à se densifier.

Un premier ensemble cohérent dans le périmètre de l'OAP a été urbanisé en contact direct avec l'urbanisation de hameau à l'ouest selon une densité de 50 logements par hectares cohérente avec l'urbanisation de hameau. Vers l'Est, la transition avec une urbanisation pavillonnaire nécessite une densité intermédiaire plus proche de la fourchette basse de densité du secteur.





Premières constructions réalisées dans le périmètre de l'OAP : habitat individuel groupé au sud et petit collectif au nord



Premières constructions réalisées dans le périmètre de l'OAP en transition avec l'urbanisation de hameau à l'ouest (visible à l'arrière-plan)



Secteur Est restant à urbaniser : secteur de transition avec l'urbanisation pavillonnaire au sud et à l'Est

Objectifs d'aménagement

Chaque opération devra porter sur une partie du secteur à orientation d'aménagement et de programmation constituant un ensemble cohérent et ne devra pas enclaver le reste du secteur. Sont ainsi identifiés deux sous-secteurs de part et d'autre de la résidence "Les reflets du Léman" qui correspondent à ces ensembles. Chaque opération devra correspondre majoritairement à ces ensembles identifiés.

Le sous-secteur Ouest sera desservi via des accès secondaires depuis la rue du Lac et depuis l'accès principal déjà aménagé via la résidence "Les reflets du Léman".

L'accès principal au sous-secteur Est sera assuré par l'avenue de Corzent, côté Est. Un accès secondaire sera assuré via la résidence "Les reflets du Léman" afin de mailler le secteur.

Les caractéristiques des voies nouvelles devront privilégier le confort des piétons plutôt que celui de la voiture.

Des cheminements piétons seront aménagés avec le cœur du hameau.

Le traitement des limites parcellaires devra être soigné et accompagné de plantations variées. Le talus faisant limite du domaine public, sur l'avenue de Corzent devra être planté de sujets de faible développement et la hauteur des éventuelles clôtures sera réduite pour ne pas masquer les vues sur le lac et limiter leur impact visuel.

Les aires de stationnement des constructions situées en bordure de l'avenue de Corzent seront situées à l'arrière des bâtiments de manière à ne pas être visibles depuis le domaine public.

La déclivité du terrain va permettre une gradation des niveaux des nouvelles constructions. Dans les espaces à urbaniser numérotés « 1 », la hauteur des constructions est limitée à 7 m. Dans les espaces à urbaniser numérotés « 2 », la hauteur des constructions peut atteindre 9 m.

La typologie du bâti du sous-secteur Ouest devra correspondre à un habitat individuel dense¹. La typologie du bâti du sous-secteur Est devra correspondre à un habitat individuel dense et/ou intermédiaire².

Le sous-secteur Ouest devra accueillir une densité maximale de 30 logements par hectare. Le sous-secteur Est devra accueillir une densité comprise entre 30 et 35 logements par hectares.

L'implantation et l'épannelage des constructions devront permettre de dégager des vues sur le lac.

Un soin particulier sera apporté au traitement des toitures qui seront très visibles depuis les espaces publics au sud. Les toitures plates non accessibles seront végétalisées et tous les édicules et émergences techniques seront masqués.

Habitat individuel dense: tout ensemble de logements qui ne se superposent pas mais qui forment un groupement urbain, continu ou fractionné, et qui s'inscrit dans une démarche d'ensemble.

² <u>Habitat intermédiaire</u>: Trois critères essentiels sont à retenir, posséder à la fois un accès individuel, un espace extérieur privatif au moins égal au quart de la superficie du logement et une hauteur maximale de R+2

Schéma d'aménagement

Schéma de principe des accès et du développement de l'urbanisation

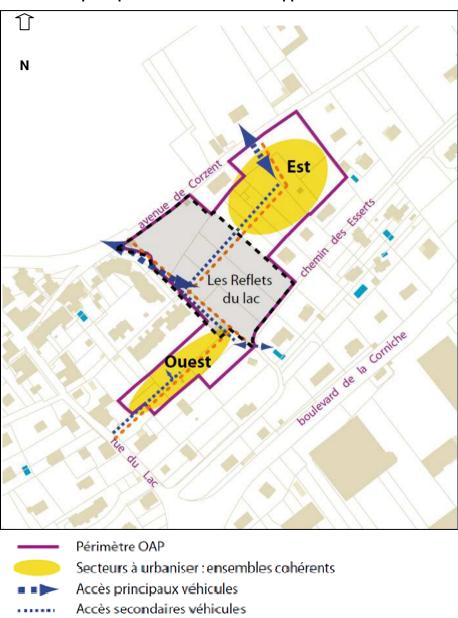
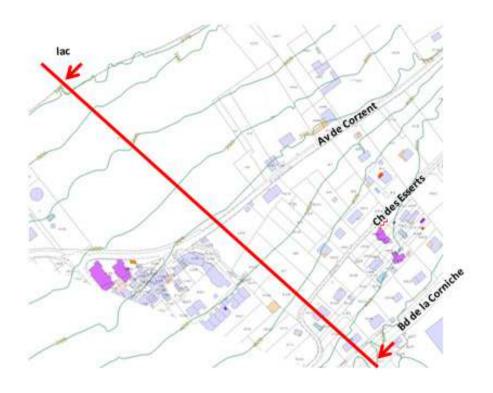


Schéma de principe paysager



Coupe de principe





Sainte-Hélène

Situation

Le quartier de Sainte-Hélène, classé en secteur UEc, est situé au sud-ouest de la commune, sur l'axe d'entrée de ville de l'avenue de Sénévulaz, entre le quartier de Collonges et l'hôpital. Il est implanté sur un terrain en pente qui constituait une friche industrielle. Il est délimité au nord par l'avenue de Sénévulaz, au sud par les bâtiments de « la Rasse », le long de l'avenue de la Dame et à l'ouest par le chemin de Sainte-Hélène. Il est traversé par la rue Casimir Capitan qui relie l'avenue de Sénévulaz à l'avenue de la Dame via l'ensemble de « la Rasse ».

Le quartier de Sainte-Hélène est construit en contrebas de l'avenue de Sénévulaz mais se situe plus haut que la partie de l'avenue de la Dame qui le longe. Toutefois, le long de cet axe, l'ensemble de bâtiments de « la Rasse » masque la visibilité sur Sainte-Hélène. Ce quartier est donc peu perceptible depuis les voies principales qui l'entourent et ne dispose pas de vues dégagées sur la ville. Il subit donc un effet d'enclavement du fait de la topographie qui lui empêche de voir et d'être vu.

Dans ce secteur, les îlots sont de très grandes dimensions du fait d'un maillage viaire lâche. De plus, les îlots sont difficilement identifiables en tant que tels du fait d'une forme urbaine constituée de bâtiments implantés au cœur de vastes espaces libres. Le secteur présente essentiellement une concentration de logements qui sont éloignés des commerces et des services, mis à part l'hôpital. Le pôle de proximité de plus proche se situe à plus de 600 m par des axes d'entrée de ville ayant un caractère essentiellement routier.

Les quartiers de Collonges, de Sainte-Hélène et de la Rasse, situés en continuité les uns des autres, présentent une très forte concentration de logements aidés représentant une partie importante de l'offre communale. Les ensembles de Collonges, la Rasse, les Epervières et les Orpellières (ces deux dernières étant sur Sainte-Hélène) représentent environ 450 logements aidés pour une surface foncière d'environ 5,8 ha, soit une densité d'environ 130 logements aidés par hectare.

Le guartier de Sainte-Hélène fait l'objet d'une zone d'aménagement concertée (ZAC) depuis 1991. Un bâtiment de bureaux et un bâtiment de logements en accession ont été réalisés le long de l'avenue de Sénévulaz. Deux bâtiments de logements locatifs aidés ont été réalisés au sud du guartier (les Orpellières) puis à l'est (les Épervières). L'espace central du guartier est aujourd'hui un espace vert en friche colonisé sur sa frange par le stationnement. La ZAC reste inachevée. La convention prévoyait la réalisation de deux grands bâtiments de 6 niveaux au milieu du guartier. Toutefois, les objectifs visés lors de la création de la ZAC paraissent aujourd'hui inadaptés à la problématique de mixité sociale sur le quartier et les formes urbaines prévues ne correspondent pas aux modes d'habiter recherchés. Ainsi, les quartiers de Collonges et de Sainte-Hélène font actuellement l'objet d'un contrat urbain de cohésion sociale (CUCS) portant notamment sur une opération de revalorisation comprenant une part de renouvellement urbain vers des formes urbaines plus étalées. le comblement des espaces en friche par de l'habitat intermédiaire ainsi qu'une résidentialisation des espaces. Sur le quartier de Sainte-Hélène, le projet de CUCS prévoit de nouvelles constructions présentant une typologie bâtie moins dense que dans le dossier de ZAC.

Plan de situation



Orientations du PADD

Offrir les conditions d'accueil de 13 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 (axe 1, p 9).

Renforcer la mixité de l'offre de logement dans tous les quartiers de la ville et favoriser l'accès au logement de toutes les catégories de ménages (axe 2, p 17).

Développer une offre de logement diversifiée et durable (axe 3, p 22.

Développer prioritairement l'habitat collectif et intermédiaire (axe 2, p 17).

Utiliser de façon optimale les espaces déjà construits (densification, restructuration, réhabilitation, renouvellement urbain) et les espaces non construits au sein de l'enveloppe urbanisée (axe 3, p 22).

Inciter à la conception bioclimatique des logements, notamment dans les secteurs à aménager, en favorisant l'utilisation des énergies renouvelables et la limitation des nuisances sonores (axe 2, p 17)..

Emprise de l'OAP



Objectifs de l'aménagement

Revaloriser l'image du quartier par la création d'une mixité de formes urbaines et de types d'habitat.

Atténuer la densité ressentie du fait de bâtiments élevés.

Reconnecter le nord et le sud du quartier.

Créer une continuité entre les secteurs de Collonges, Sainte-Hélène et La Rasse.

Structurer le cœur du quartier.

Redonner un usage aux espaces verts en friche.

Revaloriser les espaces libres.

Vues du site



Espace vert en friche en cœur d'opération Vue sur "Les Epervières" et "Les Orpellières"



Accès sur l'avenue de Sénévulaz



Stationnement non encadré sur le haut du secteur devant les bâtiments "Androsace"



Voie interne à l'opération non aménagée pour les piétons ("Les Epervières" à droite)

Principes d'aménagement

Création de deux nouvelles unités à dominante résidentielle composées chacune de bâtiments de volume limité, sous forme d'habitat intermédiaire ou de collectif de faible hauteur (12 mètres maximum).

Le secteur devra accueillir notamment 40 à 50 logements supplémentaires sans obligation de réaliser des logements locatifs aidés supplémentaires étant donné la forte densité existante sur le secteur.

Aménagement d'espaces intermédiaires à l'avant des bâtiments, face aux voies.

Aménager les pieds d'immeuble et qualifier les limites entre espaces extérieurs privés et espaces collectifs.

Aménagement d'espaces de proximité à l'arrière des bâtiments, face aux espaces verts collectifs.

Création d'une liaison piétonne traversant le quartier selon un axe nord-sud et reliant l'avenue de Sénévulaz à l'avenue de la Dame à travers le quartier de Sainte-Hélène puis de la Rasse.

Création de cheminements piétons de proximité.

Création de poches de stationnement résidentiel de surface fonctionnant avec les bâtiments existants et nouveaux. Créer des stationnements souterrains pour les bâtiments nouveaux.

Développement du caractère public des aires de jeux et des espaces verts collectifs.

Restructuration et requalification des espaces verts collectifs.

Schéma d'aménagement

