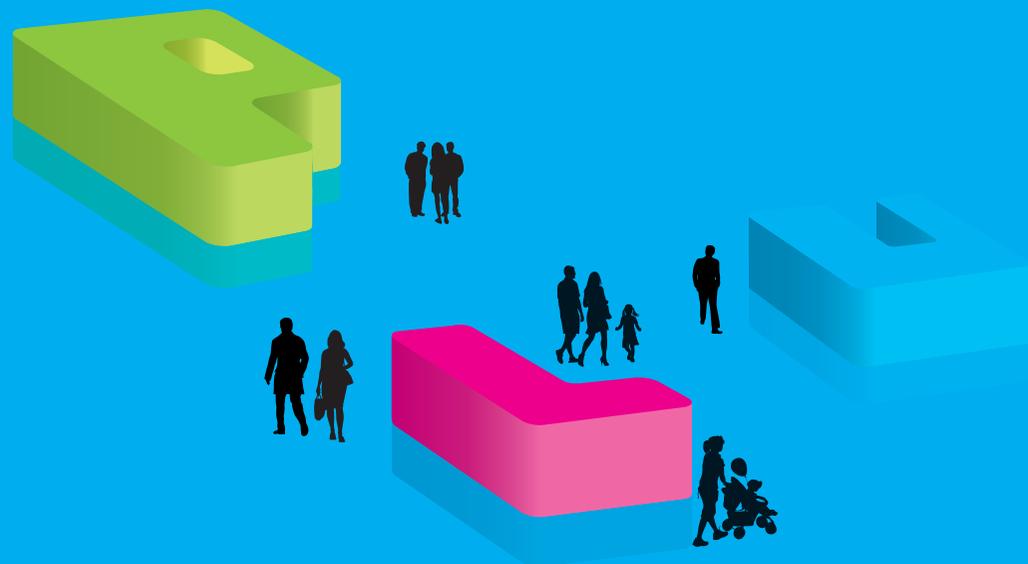


PLAN LOCAL D'URBANISME

3. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



Orientations d'aménagement et de programmation

L'article R.123-3-1 du code de l'urbanisme stipule que les orientations d'aménagement et de programmation peuvent prévoir les actions et opérations portant sur l'aménagement.

L'article L.123-1-4 précise que ces orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les orientations d'aménagement et de programmation doivent être cohérentes avec le règlement et ses documents graphiques.

Elles ont une portée normative et sont opposables aux demandes d'occupation et d'utilisation du sol.

Le degré de compatibilité entre l'orientation d'aménagement et de programmation et le règlement dépend d'abord du degré de précision de leur rédaction, ainsi que des représentations graphiques qui les accompagnent.

Dans les zones AU, les orientations d'aménagement et de programmation offrent les moyens de maîtriser l'insertion des constructions nouvelles dans l'environnement naturel et urbain, ainsi que l'organisation interne de la zone, tout en laissant jouer l'initiative privée.

Ainsi, la mise en place d'une orientation d'aménagement et de programmation ne traduit pas la volonté communale d'intervenir directement dans la réalisation de l'aménagement.

L'orientation d'aménagement et de programmation définit un cadre pour les réalisations dans le secteur. Ce cadre s'ajoute aux dispositions contenues dans le règlement en les précisant, pour indiquer aux constructeurs comment concevoir leurs projets.

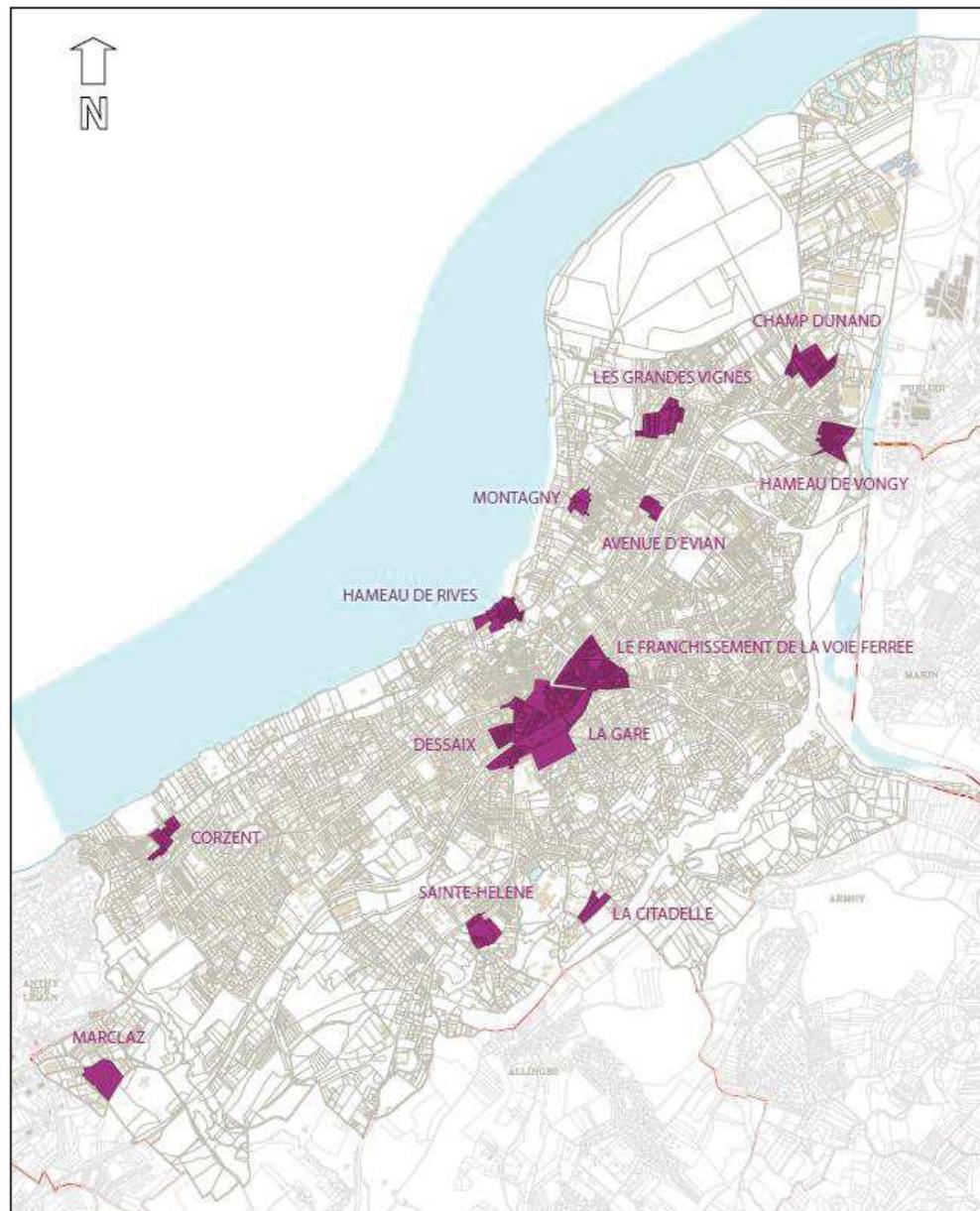
L'orientation d'aménagement et de programmation ne traduit pas non plus une volonté communale d'acquisition foncière, même si celle-ci peut s'avérer opportune pour permettre la mise en œuvre de l'aménagement.

Ainsi, selon les nécessités de chaque secteur, l'orientation d'aménagement et de programmation pourra préciser par exemple :

- Des principes de circulation des véhicules et des piétons ;
- Des secteurs où des dispositions réglementaires différentes seront applicables ;
- Des marges de recul des constructions ;
- Des bâtiments à conserver ;
- Des modulations de la hauteur des bâtiments ;
- Des traitements particuliers des façades ;
- Des espaces à végétaliser ;
- Des vues à ménager.

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	1
SECTEURS SOUMIS A ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	3
CHAMP DUNAND	4
LE HAMEAU DE VONGY	8
LE SECTEUR DES GRANDES VIGNES	11
LE SECTEUR DE MONTAGNY	22
LE SECTEUR DE L'AVENUE D'ÉVIAN.....	26
LE QUARTIER DESSAIX.....	30
LE QUARTIER DE LA GARE	38
LE FRANCHISSEMENT DE LA VOIE FERREE	44
SAINTE-HELENE.....	50
LA CITADELLE.....	54
LE SECTEUR DE RIVES	58
LE SECTEUR DE CORZENT.....	62
LE SECTEUR DE MARCLAZ	68

Secteurs soumis à orientation d'aménagement et de programmation



Champ Dunand

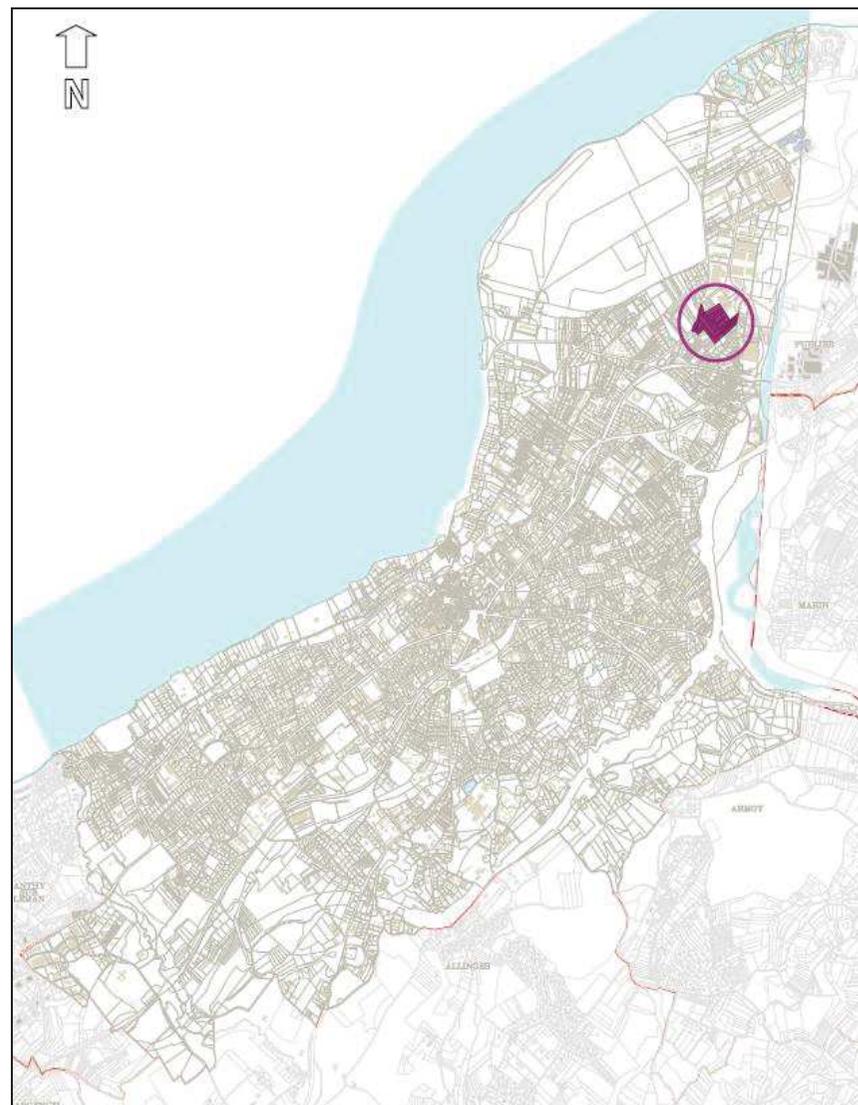
Situation

Le secteur de Champ Dunand, classé UXd, est situé à l'extrémité nord-est de la commune, en continuité directe de la zone d'activités de Vongy. Il est constitué de terrains non bâtis utilisés comme prairies de fauche et de pâture.

Le secteur est délimité par la zone d'activité de Vongy au nord et à l'est, par des zones d'habitat pavillonnaire au sud et par l'avenue de Saint-Disdille à l'ouest. Le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation inclut le carrefour entre l'avenue de Champ Bochart et l'avenue de Saint-Disdille qui sera réaménagé par la Commune. Le périmètre concerné comprend les parcelles cadastrées section AF n^{os} 1 à 6, 11, 132, 170 à 174, 176, 274, 276, 288, 289, section AG n^{os} 33, 40, 608, 609, 787 et partiellement les parcelles section AF n^{os} 267, 269, 317 ainsi qu'une portion de domaine public, représentant environ un total de 4,5 ha.

Le secteur de Champ Dunand est voué à l'extension qualitative de la zone d'activité de Vongy située dans son prolongement. Son aménagement permettra d'accueillir le transfert d'entreprises déjà implantées sur la commune mais dont la localisation actuelle ne permet pas l'évolution. C'est notamment le cas de l'entreprise de transport SAT implantée en centre-ville. Champ Dunand constituera également une offre différenciée pour de nouvelles entreprises non nuisantes et à plus haute valeur ajoutée. La Commune maîtrise plus des deux-tiers du foncier concerné par cette opération d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage publique. Elle fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique en cours pour permettre l'acquisition des derniers terrains nécessaires à sa réalisation.

Plan de situation



Orientations du PADD

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*)

Rendre les entrées de ville plus lisibles et plus qualitatives (*axe 3, p 22*)

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*)

Affirmer clairement les franges et limites de l'urbanisation (*axe 3, p 22*)

Emprise de l'OAP



Objectifs de l'opération

Renforcer le pôle économique thononais et développer l'emploi : accueillir de nouvelles entreprises moins consommatrices d'espace pour davantage d'emplois générés, concentrer les emplois sur les polarités existantes et accessibles.

Amorcer une évolution de la zone d'activité de Vongy vers des activités à plus haute valeur ajoutée : développer une offre foncière attractive pour de nouveaux types d'entreprises.

Revaloriser la zone d'activités de Vongy et son image : créer une réelle entrée de zone fonctionnelle et qualitative.

Proposer une offre de terrains d'activités adaptée aux besoins et à la demande : conserver les entreprises en place sur la commune ayant besoin d'évoluer et libérer des espaces occupés par des entreprises en centre-ville pour d'autres usages.

Vues du site



Terrains de Champ Dunand depuis l'avenue de Saint-Disdille



Vue sur l'arrière de la zone d'activité de Vongy depuis Champ Dunand



Zones d'habitat individuel à l'arrière des terrains de Champ Dunand



Activités industrielles à proximité directe de Champ Dunand et des zones d'habitat : chemin du Canevet



Accès à Champ Dunand depuis le chemin du Canevet



Carrefour actuel d'entrée de zone : avenue du Champ Bocard et avenue de Saint-Disdille



Avenue de Saint-Disdille au droit des terrains de Champ Dunand

Principes d'aménagement

Créer un giratoire d'entrée de zone permettant de sécuriser le carrefour existant, de desservir le secteur de Champ Dunand et de marquer l'entrée de la zone d'activités de Vongy.

Assurer la desserte du secteur par une voie centrale afin de pouvoir offrir différentes tailles de lots correspondant à la demande.

Préserver les vues sur les grands paysages et atténuer la visibilité des bâtiments à créer, du stationnement et du stockage.

Opérer la transition entre habitat et activités industrielles existantes par le choix des types d'activités à implanter mais aussi par la configuration du secteur, le volume et l'implantation des bâtiments et le traitement de leur marge de recul.

Maintenir le principe de corridor écologique existant que constitue Champ Dunand entre Ripaille et la Dranse par des plantations denses constituées *a minima* de haies et d'arbustes.

Schéma d'aménagement



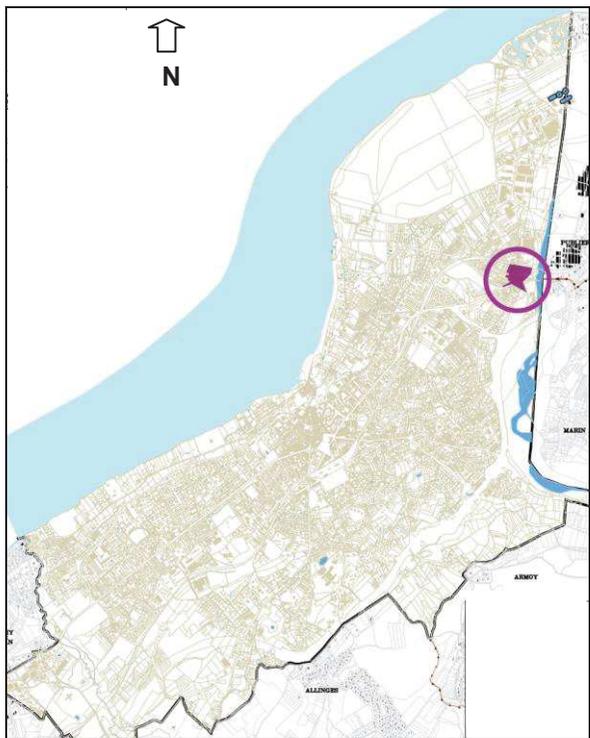
Le hameau de Vongy

Situation

Le hameau de Vongy classé en zone UA, en limite est de la commune, est caractérisé par une urbanisation et une architecture typique de hameau. L'ensemble bâti et urbain, relativement bien identifié et bien conservé, constitue un ensemble remarquable.

La route d'Évian qui traverse le hameau d'est en ouest, est un point de passage important vers le centre-ville et le lac, ce qui constitue une entrée de ville. Cette voie, par son traitement et son gabarit, constitue une rupture physique entre le hameau historique au nord et son extension au sud, marquée par l'église. Le secteur est délimité au nord par la voie ferrée, au sud par la route d'Évian et l'église, à l'est par la Dranse et le chemin de la Ballastière, à l'ouest par des espaces cultivés.

À l'extrémité est du hameau, en bordure de la voie ferrée et du chemin de la Ballastière, un espace peu densément bâti et occupé par des activités artisanales, s'étend sur une superficie d'environ 6 000 m².



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 dans les secteurs soumis à orientation d'aménagement et de programmation, favoriser l'utilisation des énergies renouvelables et la limitation des nuisances sonores (*axe 2, p 17*).

Affirmer clairement les franges et limites de l'urbanisation (*axe 3, p 22*).

Rendre les entrées de ville plus lisibles et plus qualitatives (*axe 3, p 22*).

Préserver les éléments bâtis et non bâtis remarquables tout en permettant certaines évolutions nécessaires (*axe 3, p 22*).

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

Emprise de l'OAP



Objectifs d'aménagement

- Le hameau :

Pour conserver son ambiance et son équilibre, il convient de préserver l'élément minéral, constitué par le bâti et les espaces au pied de ce bâti, et en fond de parcelle.

Permettre l'évolution des granges en habitation.

- La requalification des espaces publics :

Mise en valeur des ruelles traversant le hameau par un traitement de voirie adapté (sans trottoir, fil d'eau pavé, reprise des seuils en pavés), traitement spécifique autour du patrimoine commun (fontaines, lavoir, arbre remarquable, église et chapelle).

Permettre le rattachement du secteur ancien du hameau au secteur récent, au sud de la route d'Évian, à travers un traitement de voirie qui requalifiera la route d'Évian et créera un parvis devant l'église en prenant en compte l'ensemble des problématiques d'aménagement de voirie.

- Le secteur à requalifier :

Densifier dans le respect des caractéristiques du patrimoine bâti et paysager du hameau.

Si ce sont des constructions à destination de logement, celles-ci seront édifiées sous la forme de maisons accolées présentant des retraits irréguliers par rapport aux voies. Bâti en ordre serré, habitations étroites, de 12 mètres maxi de hauteur, avec balcons ou escaliers en façade, jardins en façade fermés par un muret. La voirie interne donnera la priorité aux piétons à travers un espace de détente convivial (de jeux pour les enfants, de rencontre pour les adultes) garantissant ainsi la qualité de vie des habitants.

Si ce sont des constructions à destination d'activités économiques, la volumétrie générale des nouvelles constructions devra respecter la typologie du hameau (bâti en ordre serré, 3 niveaux de hauteur, retrait et traitement des façades). Les entrepôts et les espaces de stockage ne seront pas permis.

Le terrain à urbaniser forme une cuvette par rapport à la hauteur d'assise du hameau. La zone de contact sera traitée de manière paysagère pour protéger les jardins traditionnels du hameau de la zone habitée et pour atténuer la différence des niveaux naturels du terrain. En bordure du chemin de la Ballastière, les plantations existantes dans le talus seront densifiées pour créer un front végétal en accompagnement de la voirie et formeront un écran visuel pour la zone d'habitat.

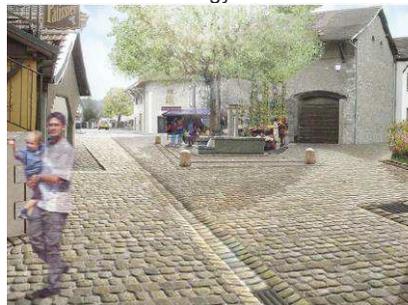
Vues du site



Rue des Prés de Vongy



Avenue de Saint-Disdille



Fontaine au centre du hameau



Église entre le hameau ancien et le plus récent



Talus en bordure du chemin Ballastière



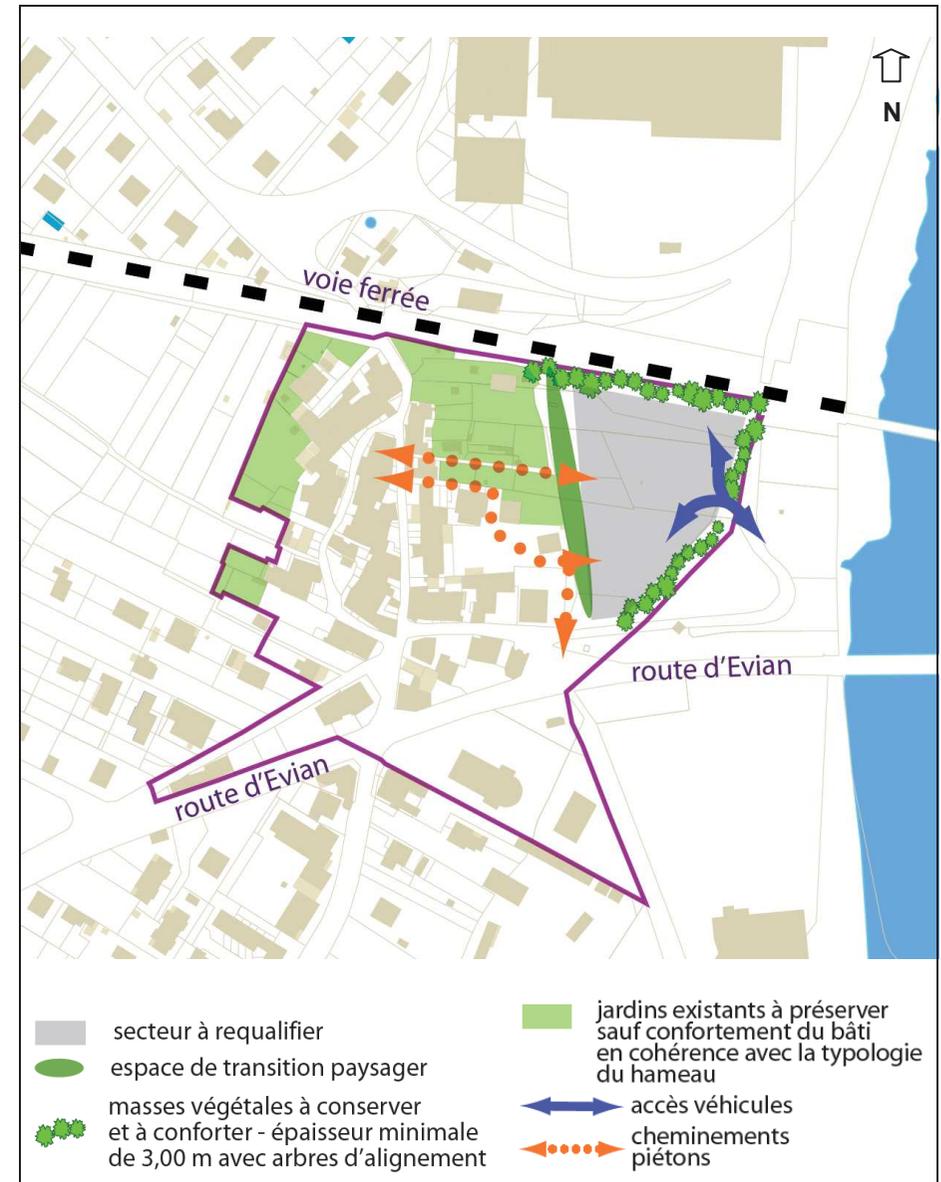
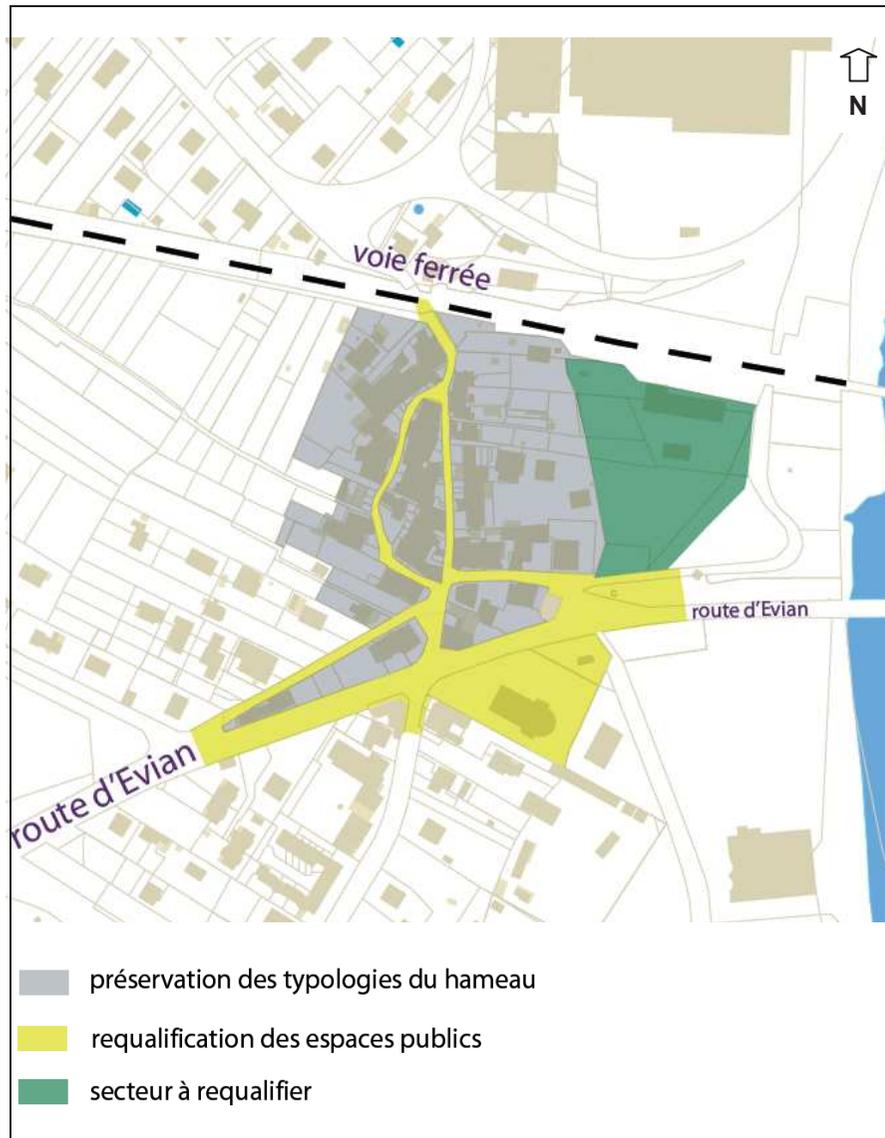
Friche artisanale



Terrain à urbaniser



Schéma d'aménagement



Des liaisons piétonnes depuis l'avenue de Saint-Disdille à travers les espaces jardins sont à créer pour relier le nouveau quartier d'habitation.

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 de Ripaille vers le sud

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*).

Comblers 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 paraît *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



- R+1
- R+2
- R+3 à R+4

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 culturels 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.

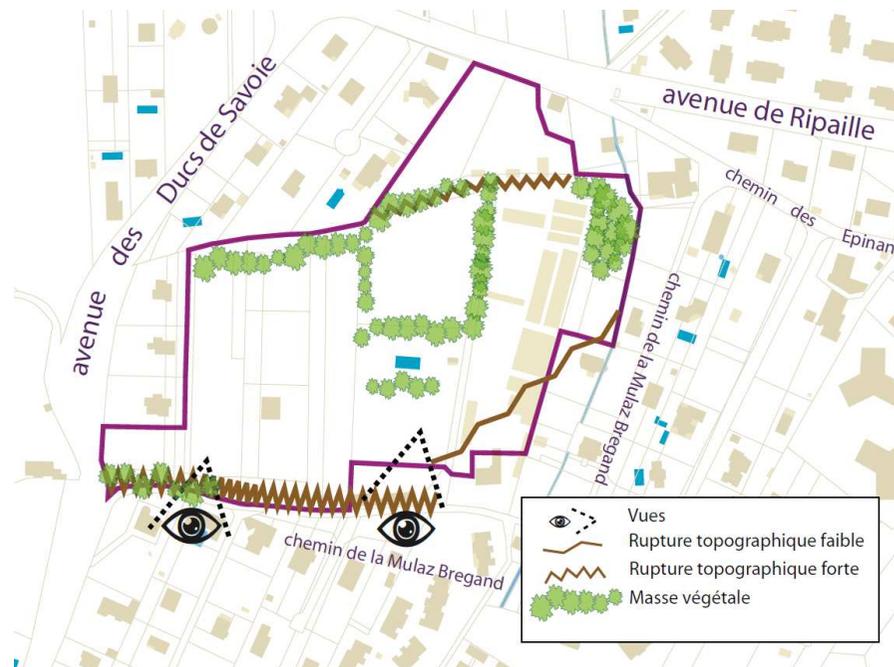
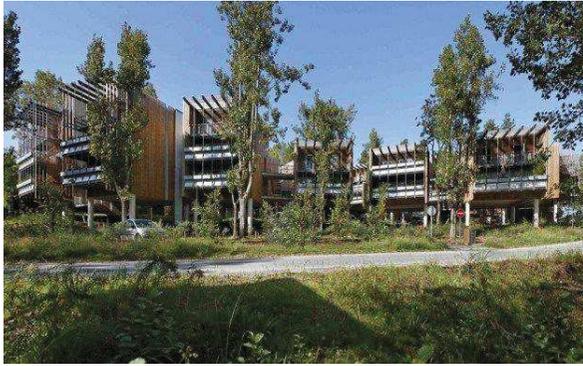


Schéma d'analyse du site

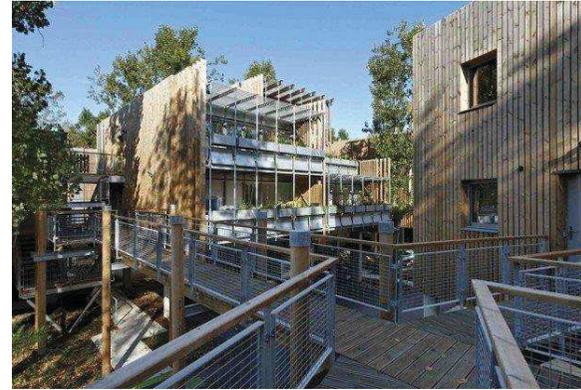
Cahier de références illustrant le type d'urbanisation, de paysage et d'architecture souhaités

Espaces verts collectifs et privés, 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 îlot 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 recréer 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

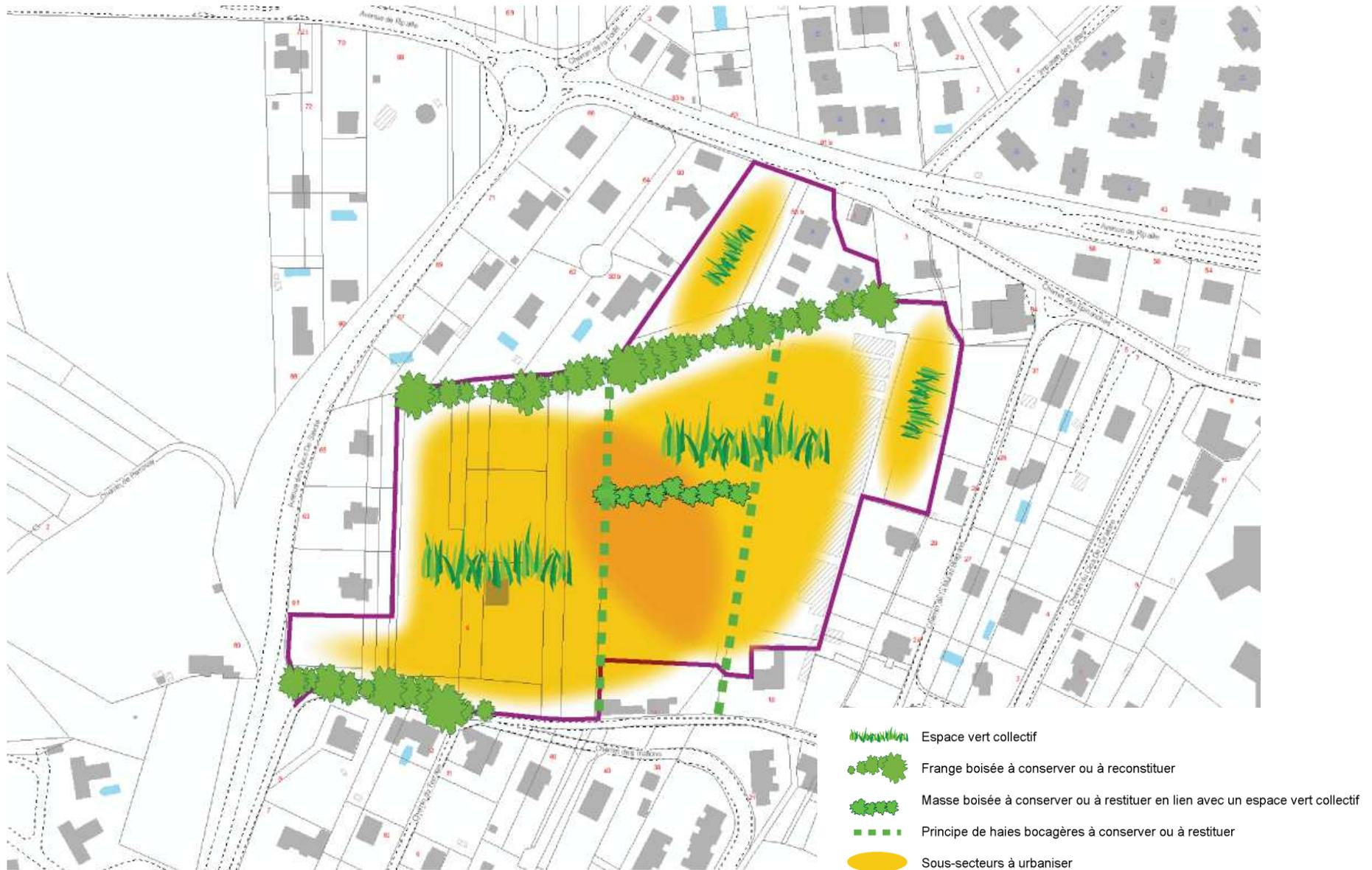
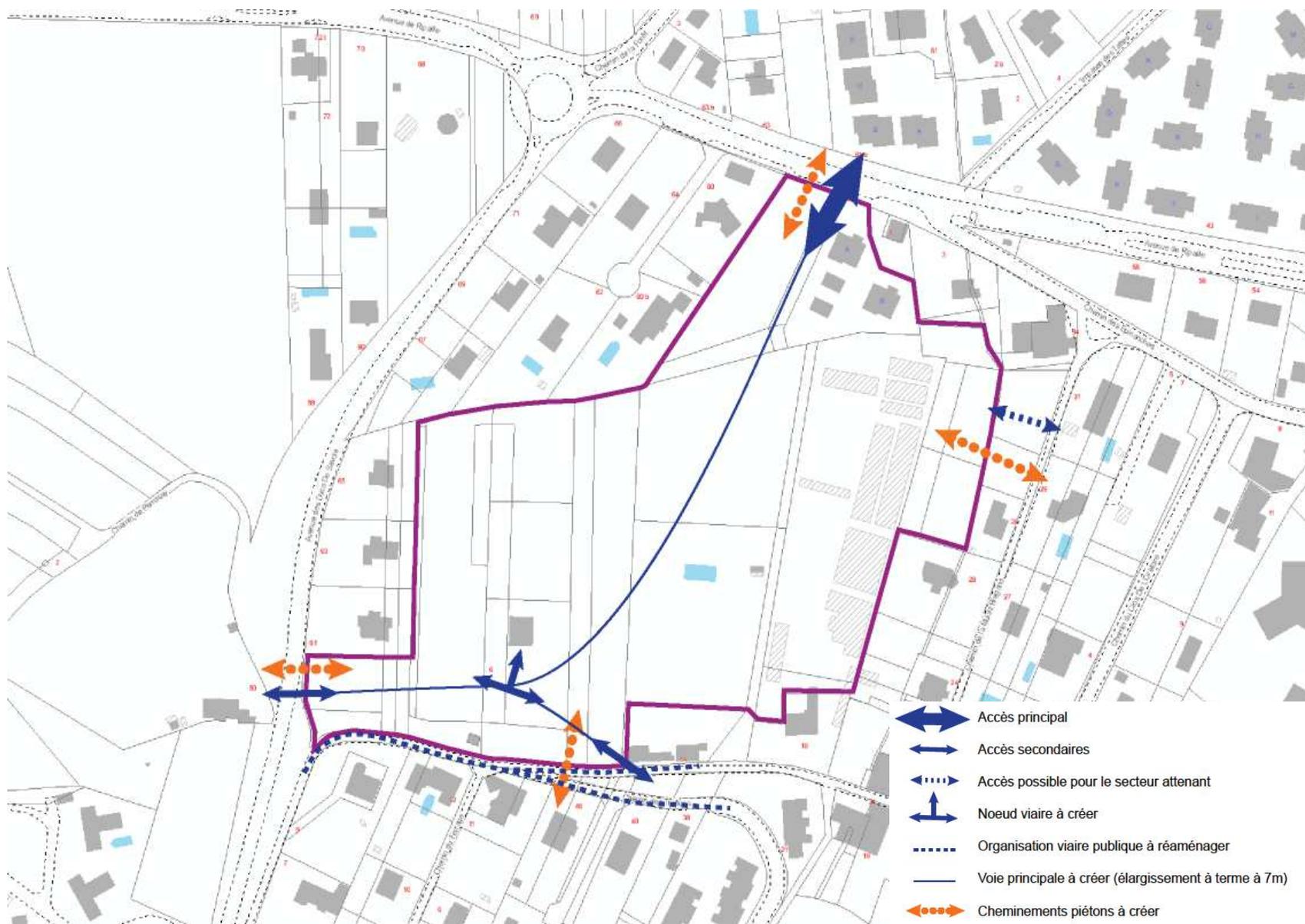


Schéma de principe des accès pour véhicules légers et des liaisons douces



Le secteur de Montagny

Situation

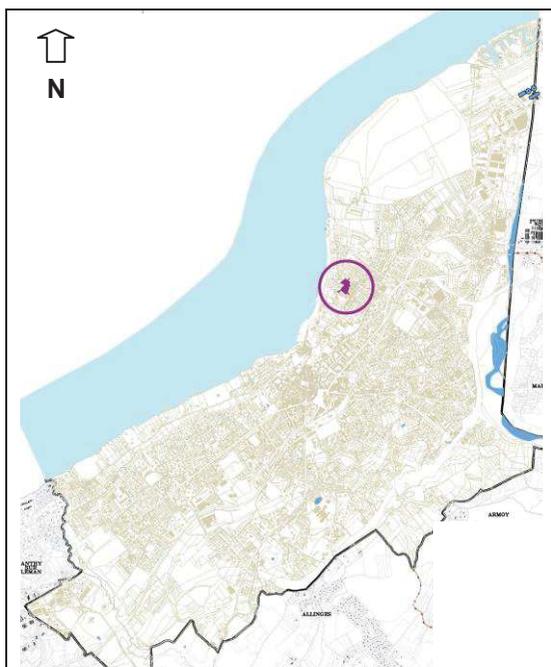
Le secteur de Montagny est situé au nord-ouest de la commune, dans le hameau de Concise, à l'intérieur du site inscrit du château de la Fléchère et de ses abords, château aujourd'hui disparu et remplacé par une institution privée.

Le secteur à urbaniser, classé en secteur UEi, constitue une poche autour de laquelle les terrains sont urbanisés et constitués de maisons individuelles, de petits collectifs ou encore d'habitat traditionnel de hameau.

Les terrains à urbaniser sont délimités par le chemin de la Fléchère à l'ouest, l'avenue des Ducs de Savoie à l'est et la rue de Montagny au nord. Sur le chemin de la Fléchère, s'élève une maison forte et son mur en moellons, d'une hauteur d'environ deux mètres et disposant d'une baie constituée d'un portail couvert à double vantaux.

Le projet d'aménagement s'articule sur deux parcelles, cadastrées section V n° 285 et n° 286 d'une contenance totale de 10 151 m².

Il est occupé actuellement par une vaste prairie, en partie arborée sur la parcelle V°285.



Vues du site



Amorce d'accès par la rue de Montagny



Accès projeté par l'avenue des Ducs de Savoie



Mur maison forte de la Fléchère, en limite de la voie



Accès piétons sur chemin de la Fléchère

Orientations du PADD

Réserver les terrains nécessaires à d'éventuelles jonctions complémentaires (axe 1, p 19).

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

Prévoir la réalisation d'un pourcentage minimal d'espaces verts plantés dans les secteurs pavillonnaires et une gradation liée à la typologie des quartiers (axe 1, p 25).

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



Objectifs d'aménagement

Urbaniser l'ensemble du secteur de façon indépendante.

Maintenir le caractère paisible et paysager des lieux, en permettant un habitat intermédiaire, peu dense et en créant en limite des deux espaces urbanisables un espace tampon aménagé en espaces verts et jardins.

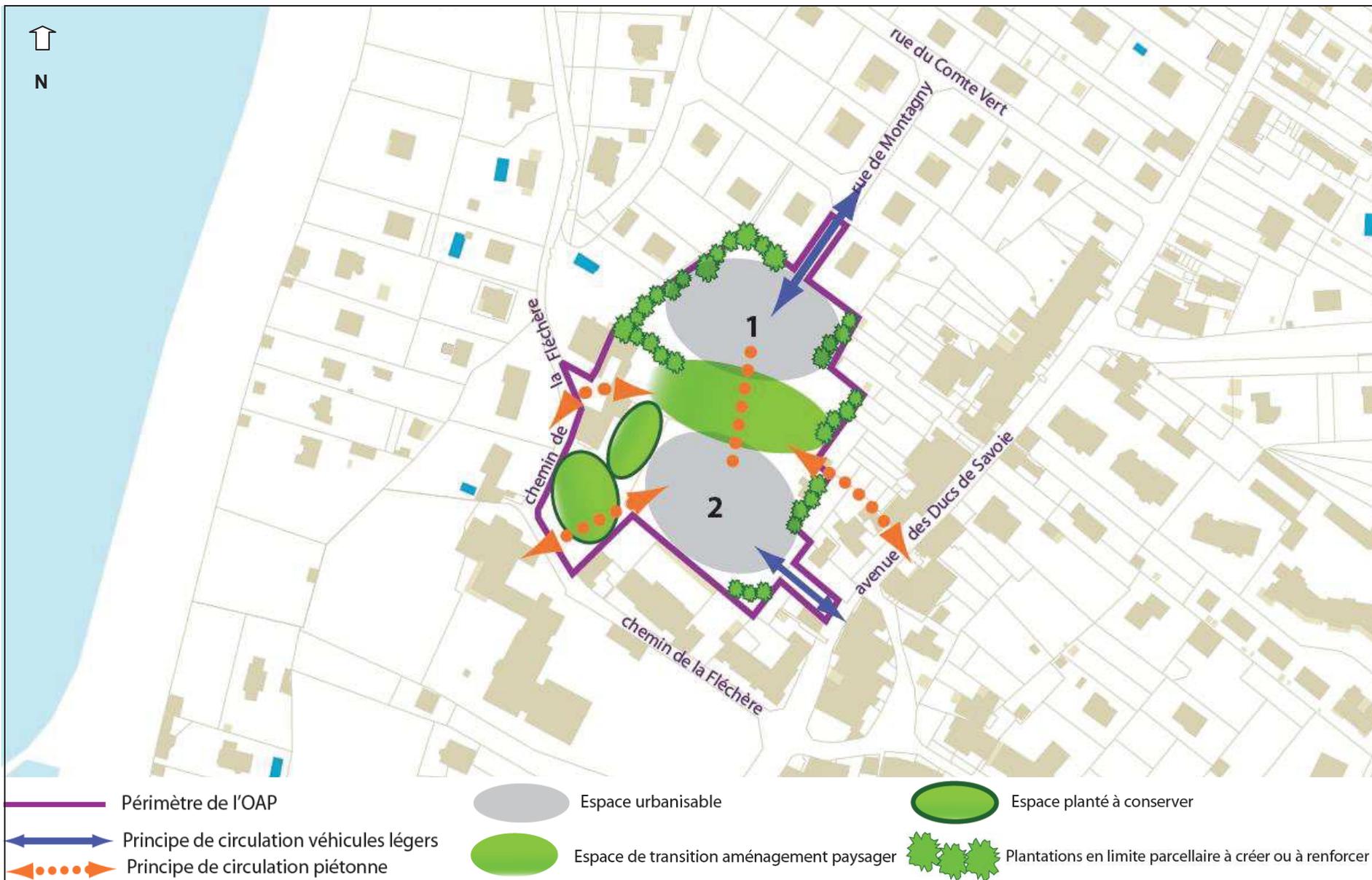
Les deux espaces urbanisables seront traversés par un cheminement piéton. Ils auront chacun leur propre circulation et leur aire de stationnement pour les véhicules légers. Ainsi, l'espace nord sera desservi par la rue de Montagny via une servitude de passage existante. L'accès à l'espace sud se fera par l'avenue des Ducs de Savoie, via la parcelle cadastrée section V n° 468.

La hauteur maximale des bâtiments sera 10 mètres.

Le secteur devra accueillir une densité comprise entre 30 et 50 logements par hectare.

Les limites périphériques feront l'objet d'un aménagement paysager, composé de haies et d'arbres sur une profondeur d'au moins trois mètres.

L'ensemble du secteur sera desservi par des cheminements piétons traversants. Sur le chemin de la Fléchère, le portail existant permettra une entrée / sortie des piétons.



Le secteur de l'avenue d'Évian

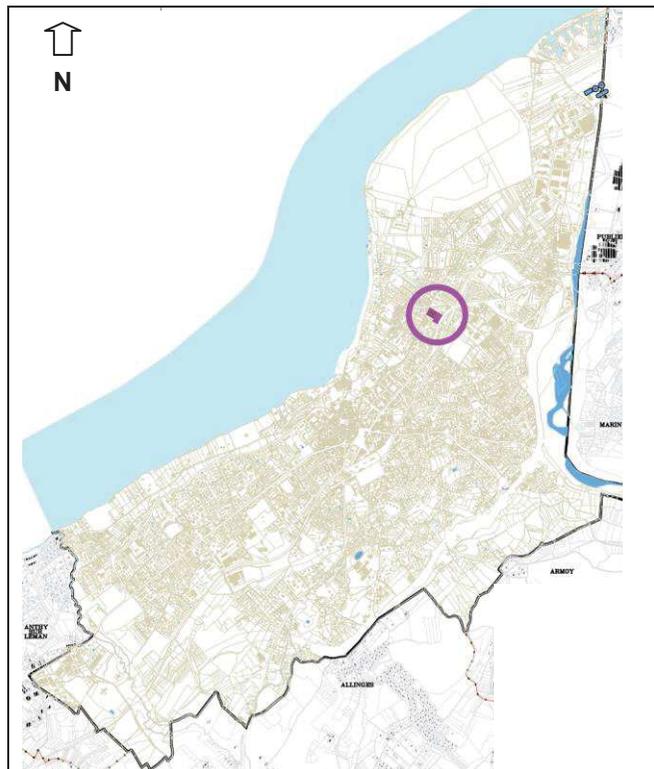
Situation

Le secteur de l'avenue d'Évian, classé en zone UD, est situé au nord-est de la commune, en bordure de l'avenue d'Évian à l'est et du chemin des Guillettes à l'ouest.

Il est constitué de quatre parcelles, cadastrées section V n° 90, n° 386, n°632 et n° 769, d'une contenance totale de 12 156 m².

Il est occupé actuellement par un supermarché et son aire de stationnement, ainsi qu'une maison individuelle et son jardin attenant. Le déménagement de ce commerce est prévu à court terme.

Le terrain est en contrebas de la principale voie d'accès, l'avenue d'Évian, qui constitue une entrée de ville.



La limite avec l'avenue d'Évian est constituée d'un talus d'environ deux mètres dans sa plus grande hauteur, planté de quelques arbres en partie haute. La limite sud-ouest depuis l'avenue d'Évian est constituée d'une haie, puis de quelques arbres de moyenne hauteur, puis d'un mur d'environ deux mètres. Ce mur fait la séparation entre un quartier résidentiel récent, constitué de maisons accolées et de petits collectifs. La limite sur le chemin des Guillettes est composée d'une paroi métallique derrière laquelle se trouve la zone de livraison du commerce. La limite nord-est est constituée d'une haie et de quelques arbres.

Vues du site actuel



À droite, le talus bordant l'avenue d'Évian



Le parking et le supermarché



Vers nord-est



Vers l'ouest



Vers l'ouest



Vers le nord-ouest

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*).

Rendre les entrées de ville plus lisibles et plus qualitatives (*axe 3, p 22*).

Marquer les axes urbains par un front bâti proche de l'alignement (*axe 3, p 22*).

Emprise de l'OAP



Objectifs d'aménagement

L'aménagement de ce terrain devra permettre de créer deux secteurs d'urbanisation reliés par un aménagement paysager. A l'extrémité ouest du secteur, les deux espaces urbanisables seront traversés par un cheminement piéton-cycle qui reliera l'avenue d'Évian au chemin des Guillettes, à travers un mail planté d'une largeur totale de 6,00 mètres.

Les deux secteurs seront desservis par le chemin des Plantées (secteur 1) et l'avenue d'Évian (secteur 2) et auront chacun leur propre aire de stationnement pour les véhicules légers.

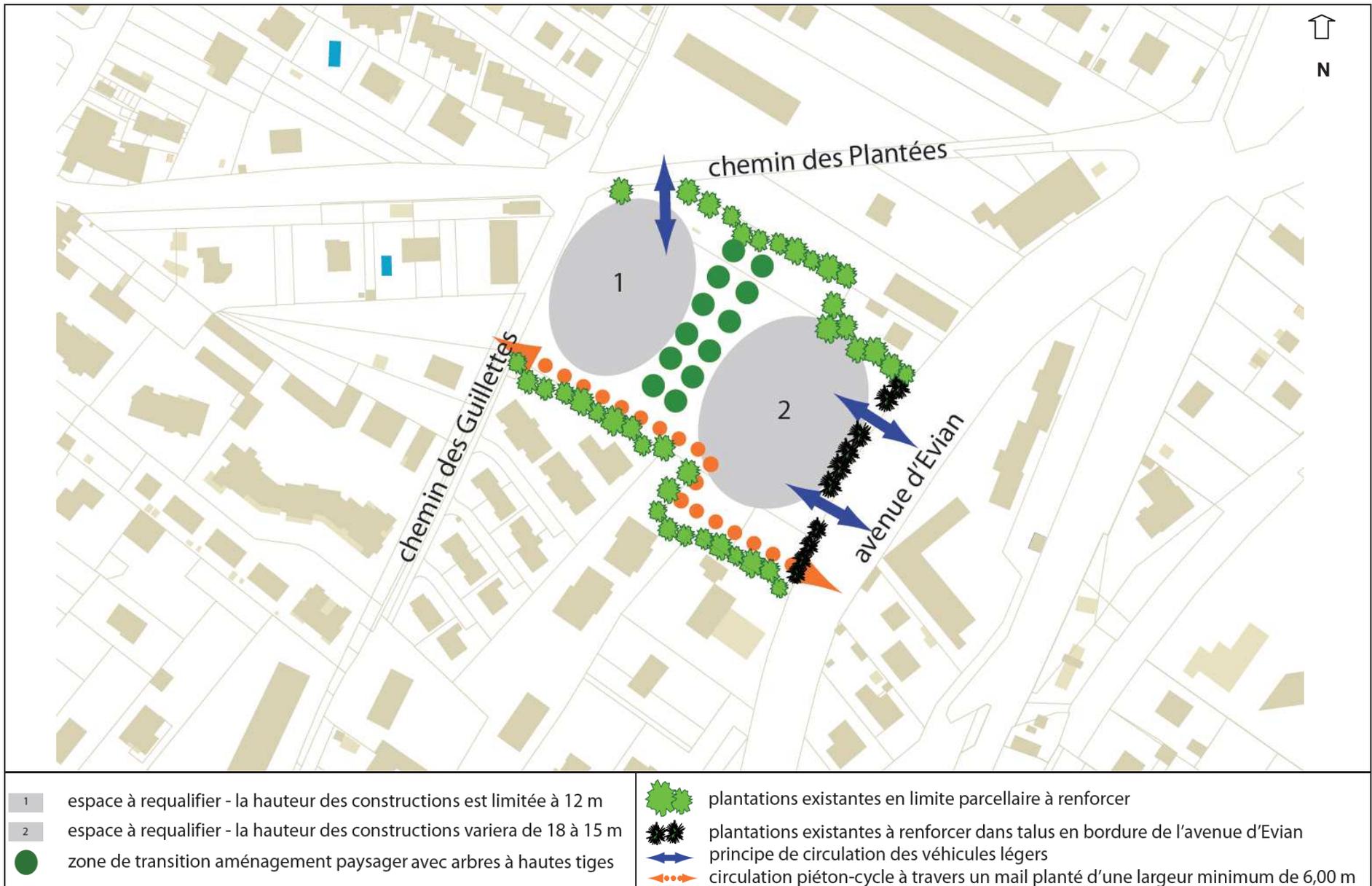
Dans le secteur 1, la hauteur des constructions sera limitée à 12 m.

Dans le secteur 2, l'implantation du ou des bâtiments le long de l'avenue d'Évian sera parallèle à l'avenue pour créer un front bâti, depuis le bas de talus. La hauteur maximale des constructions variera de 18 m en bordure de l'avenue d'Évian à 15 m vers l'intérieur du secteur pour s'harmoniser avec les hauteurs des constructions environnantes et profiter de la topographie du site.

Le secteur devra accueillir une densité comprise entre 150 et 300 logements par hectare.

Les aires de stationnement pour ce secteur 2 se feront à l'arrière du ou des bâtiments. Les plantations existantes, en limites parcellaires et dans le talus, seront à conserver et à conforter.

Schéma d'aménagement



Le quartier Dessaix

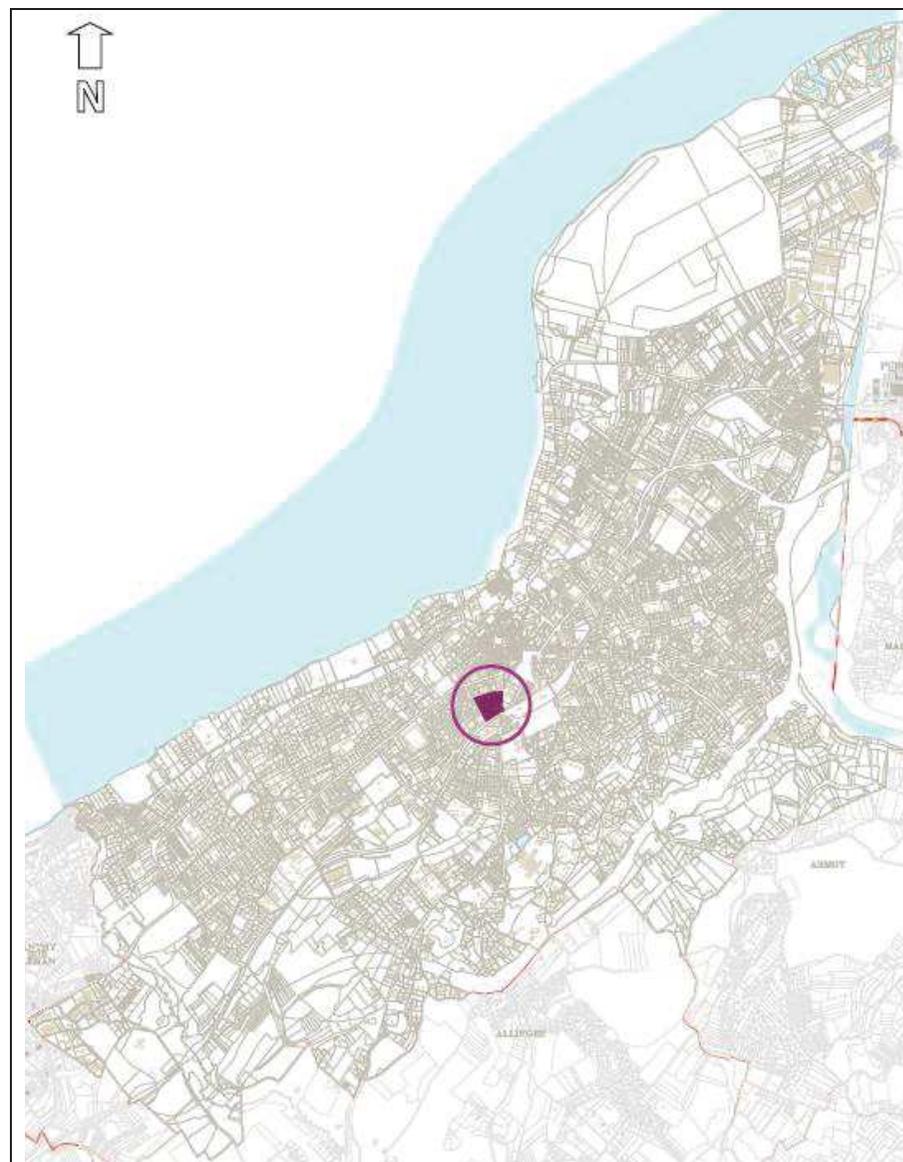
Situation

Le quartier Dessaix, classé en secteur UBd, est situé en centre-ville, en bordure de l'hypercentre commerçant, à proximité des services et administrations, notamment en vis-à-vis du palais de justice, mais également à proximité des pôles de transport. Il se situe ainsi à 200 m de la gare et à 300 m du pôle de transports en commun. Le quartier est constitué d'un tissu bâti ancien de faible hauteur et déstructuré qui n'est plus adapté à sa situation de centre-ville.

Il est délimité au nord par le boulevard Dessaix, à l'est par la rue de l'Hôtel-Dieu, au sud par le boulevard du Pré Cergues et à l'ouest par la rue des Italiens. Le périmètre de l'orientation d'aménagement inclut les portions de ces quatre voies bordant l'opération qui seront réaménagées par la Commune. Les limites parcellaires en interface avec ces voies publiques seront modifiées pour tenir compte des principes d'aménagement énoncés ci-après. Le périmètre concerné comprend les parcelles cadastrées section L n^{os} 53 à 56, 61 à 63, 67 à 68, 70 à 76, 80 à 81, 88, 98, 105, 115 à 117, 125 à 126, 131 à 132, 140, 148 à 149, 152 à 154, 162 à 165 ainsi que des portions du domaine public, représentant un total d'environ 2,2 ha dont environ 1,2 ha constructibles.

Le renouvellement urbain du quartier Dessaix permettra de réaliser un quartier durable constitué de logements, de commerces, de services et de bureaux, visant à revaloriser ce quartier. La Commune maîtrise plus des trois-quarts du foncier concerné par l'opération de renouvellement urbain sous maîtrise d'ouvrage publique. Cette opération a été déclarée d'utilité publique par arrêté préfectoral du 24 mai 2012. Elle fait l'objet d'une demande d'arrêté de cessibilité pour permettre l'acquisition des derniers terrains nécessaires à sa réalisation.

Plan de situation



Orientations du PADD

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

Développer une offre de logement diversifiée et durable (*axe 2, p 17*).

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

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*).

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*).

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*).

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*).

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*).

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'opération

Jouer un rôle de vitrine pour la commune dans le renforcement de sa position dans l'agglomération franco-valdo-genevoise, grâce au contenu du programme et à l'affirmation architecturale du projet.

Étendre le centre-ville sur le secteur Dessaix par un programme mixte et dense et le reconnecter aux quartiers stratégiques avoisinants.

Renforcer l'attractivité commerciale et urbaine du centre-ville pour les commerces et les usagers et jouer un rôle moteur pour relancer le dynamisme d'une partie du centre-ville.

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

Accroître et diversifier l'offre de logements (nombre, taille, coûts, adaptabilité...).

Favoriser l'utilisation des transports en commun et des déplacements doux en densifiant à proximité des pôles de services et de transport.

Vues du site



Vue sur le profil en creux du quartier Dessaix au premier plan. À l'arrière, le quartier dense de l'Etoile



Morphologie dense du bâti en vis-à-vis du quartier, sur le boulevard Dessaix



Vue du quartier Dessaix depuis la rue François Morel : espace dégradé et essentiellement dédié au stationnement



Vue sur les arrières des bâtiments dégradés, de faible hauteur depuis l'impasse des Anémones



Bâtiment du quartier implanté sur le boulevard Dessaix



Bâtiment dégradé situé rue de l'Industrie



Bâtiment à l'angle entre la rue de l'Hôtel-Dieu et le boulevard Dessaix



Le Nemours : bâtiment préservé dans le périmètre

Principes d'aménagement

Principes généraux

Affirmer la façade le long du boulevard du Pré Cergues comme la façade sud au centre-ville ayant un effet vitrine perceptible depuis les voies principales d'accès au centre-ville.

Créer un signal d'entrée du centre-ville.

Organiser l'épannelage en intégrant les différentes échelles présentes dans l'environnement du quartier Dessaix.

Assurer la mise en valeur du patrimoine situé en vis-à-vis du quartier Dessaix.

Créer des accroches avec le centre-ville, le quartier de l'Etoile et le quartier de la gare par le traitement des façades stratégiques et des connexions piétonnes avec le cœur d'îlot.

Intégrer le volume et l'architecture de l'immeuble le Nemours à l'opération et traiter qualitativement la transition de sa façade arrière avec l'opération.

Percer l'îlot de perspectives *a minima* visuelles et offrir un cœur d'îlot apaisé et végétalisé.

Proposer des rez-de-chaussée commerciaux sur les façades principales du quartier.

Favoriser les échanges en modes doux entre la ville haute et le cœur historique par la rue de l'Hôtel-Dieu.

Affirmer et renforcer la perspective sur le centre-ville depuis la rue de l'Hôtel-Dieu et l'avenue des Allinges.

1. Implantation des constructions

Par rapport aux voies publiques, les constructions devront s'implanter :

- Boulevard du Général Dessaix : alignement ou recul jusqu'à 3 m
- Rue de l'Hôtel-Dieu : alignement des constructions entre l'angle de l'immeuble "Le Concorde" et l'angle de l'immeuble « Le Nemours »,
- Boulevard du Pré Cergues : alignement entre l'angle de l'immeuble le Nemours et l'angle de la résidence du Pré vert.

2. Les espaces publics

Le boulevard Dessaix et la rue de l'Hôtel-Dieu seront dédiés prioritairement aux **déplacements doux** (piétons et cycles) afin de prolonger le centre-ville piéton.

La rue des Italiens sera requalifiée afin de gagner en qualité paysagère et en confort pour les piétons.

Les espaces publics permettront, par leur traitement et aménagement, de **connecter** le quartier au centre-ville, **d'intégrer** le Palais de Justice au secteur Dessaix. Ils devront également être vecteurs de **liens visuels** avec le centre-ville et le quartier de l'Etoile.

3. La hauteur des bâtiments

La hauteur des bâtiments devra être suffisamment significative pour marquer le **caractère urbain et central** de la zone. Un dépassement jusqu'à 7 m par rapport à la hauteur maximale autorisée dans le règlement est possible afin de créer un effet de signal en entrée de centre-ville, de manière privilégiée à l'angle du boulevard Dessaix et de la rue de l'Hôtel-Dieu. La réalisation d'un épannelage des bâtiments est nécessaire. Celui-ci prendra en compte ce possible dépassement ainsi que les différentes **échelles du bâti environnant**.

4. Les perspectives visuelles

Les principes de perspectives visuelles repérées sur le plan de principe d'aménagement du secteur Dessaix devront être respectés. Ainsi, l'implantation et la volumétrie des bâtiments favoriseront les **dégagements visuels vers l'intérieur de l'îlot**.

5. Le traitement architectural

Le traitement architectural des constructions devra être soigné. Les façades latérales et arrière devront être traitées avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles.

Les **façades stratégiques pour le fonctionnement et l'image du quartier** seront mises en valeur. Ainsi, un soin tout particulier devra être apporté au bâtiment situé à l'angle du boulevard du Général Dessaix et de la rue de l'Hôtel-Dieu afin de constituer une **connexion avec le centre-ville**. Il en est de même pour la façade située dans la perspective de la rue

François Morel. Le linéaire bâti longeant le boulevard du Pré-Cergues devra être traité de façon à **signaler l'entrée sud du centre-ville**.

Les accès

Les accès aux commerces seront positionnés de façon à **profiter du lien visuel et physique** (circulations) avec le centre-ville et le quartier de l'Etoile. L'accès de plain-pied est essentiel à la bonne intégration des commerces à la ville. Les points de livraison des commerces seront reportés de préférence sur la rue des Italiens ou le boulevard du Pré Cergues.

Façades

Les éléments techniques seront intégrés aux façades et à leurs éléments de modénature de façon à être le moins perceptibles possible.

Le traitement architectural des façades sur rue devra prendre en compte la **spécificité des enjeux de chacune des voies**. Ainsi, la vocation commerciale du cours Dessaix supposera un traitement des façades différencié de celles situées sur le boulevard du Pré-Cergues aux enjeux d'image d'entrée du centre-ville.

Les rez-de-chaussée, garants de la qualité de l'espace public, feront l'objet d'une attention particulière. Lorsqu'ils seront consacrés au logement, la préservation de leur tranquillité et de leur intimité sera essentielle.

Toitures

En raison des vues portées depuis l'espace public et les immeubles alentour, les toitures et leurs sous-faces devront être particulièrement **soignées**.

Par conséquent, les **ouvrages techniques** seront insérés dans un volume cohérent par sa forme et sa matière avec l'ensemble de la toiture de chaque construction.

Les **couvertures plates** inaccessibles recevront de préférence un traitement **végétalisé** lorsqu'elles seront visibles depuis les bâtiments du quartier. Elles pourront également être exploitées pour la production d'énergie sous réserve de la bonne intégration architecturale de ces dispositifs.

Matériaux

Afin de garantir la pérennité des constructions et de leur aspect général, des matériaux de **qualité** seront utilisés, si possible d'origine locale. L'emploi de matériaux bruts, béton, bois, verre sera préféré.

Les imitations de matériaux telles que fausses briques ou faux pans de bois sont interdites. L'usage à nu de matériaux destinés à être recouverts (carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings...) est proscrit.

6. Le stationnement

Du fait de l'importance paysagère des cœurs d'îlot et des voies publiques, les solutions pour le stationnement devront être trouvées en **souterrain** ou à l'intérieur des constructions. Le stationnement ne devra pas être visible depuis la voie publique ou le quartier, hormis pour les aires de livraison.

7. Les espaces libres et plantations

Le **cœur d'îlot vert** sera dégagé de toute occupation parasite (stationnement, circulation de véhicules...). Il devra être traité de manière paysagère et **favoriser les espaces verts et les plantations** plus que les espaces minéraux. Les ouvrages techniques des commerces ne devront pas être perceptibles depuis le cœur d'îlot vert.

Les **toitures non accessibles des surfaces commerciales seront végétalisées** afin d'offrir aux logements des vues sur un jardin et non sur des dalles techniques. En plus de l'agrément procuré, cette végétalisation doit permettre un gain en confort thermique et acoustique des locaux qu'elle surplombe ainsi qu'une limitation des rejets d'eaux pluviales dans le réseau public.

8. Les clôtures

Les clôtures devront permettre les **transparences**. L'objectif étant que les cœurs d'îlots et les perspectives visuelles participent à la perception du secteur depuis les voies publiques.

Les clôtures devront présenter une **unité d'aspect** dans l'ensemble du secteur.

9. Qualité environnementale du projet

Afin de s'inscrire dans une logique de durabilité, le projet du secteur Dessaix répondra autant que possible aux principes de qualité environnementale suivants :

• **Choix intégré des procédés et produits de construction :**

- La structure des bâtiments sera conçue de façon à permettre une évolution dans le temps en fonction des éventuels changements d'usages et des progrès technologiques
- Les toitures pourront recevoir à terme ou dans l'immédiat des systèmes de production d'énergie renouvelable

• **Gestion de l'énergie :**

- La consommation des bâtiments sera équivalente ou inférieure à la réglementation thermique en vigueur
- La conception bioclimatique sera privilégiée
- Les épaisseurs de trame et l'orientation des bâtiments favoriseront l'éclairage naturel des locaux, notamment des logements
- Le recours aux énergies renouvelables sera recherché
- Des dispositifs de ventilation naturelle seront mis en œuvre partout où cela est possible afin de limiter l'emploi de la climatisation

• **Gestion de l'eau :**

- Les surfaces perméables seront développées de manière à absorber les petites pluies
- Les toitures végétales seront favorisées
- Un système de récupération des eaux pluviales pour l'arrosage sera mis en place
- Des appareils sanitaires économes en eau seront installés

• **Gestion des déchets :**

- Des locaux réservés à la collecte des déchets seront adaptés aux systèmes de tri sélectif
- Les nuisances liées au chantier seront réduites

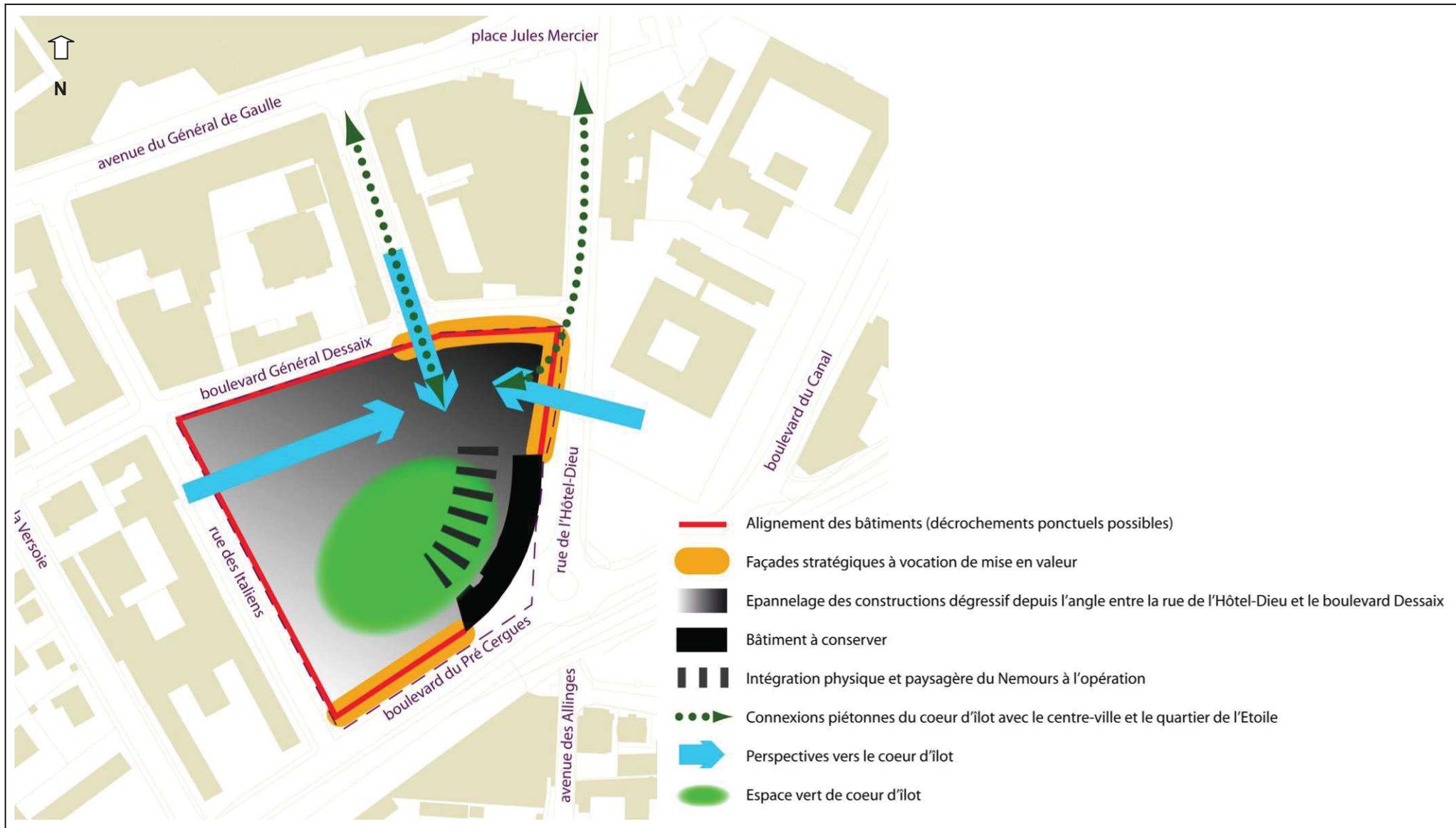
• **Confort hygrométrique :**

- Des volets, stores ou autres dispositifs seront mis en place de façon à éviter le refroidissement nocturne et les surchauffes
- Des systèmes de ventilation double flux seront développés pour le confort hivernal
- Les espaces extérieurs des rez-de-chaussée seront majoritairement végétalisés

• **Confort visuel :**

- Le plan de composition, l'épaisseur de trame des bâtiments et l'organisation interne des locaux favoriseront à la fois éclairage et ventilation naturels (circulations, escaliers, logements...)

Schéma d'aménagement



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 quartier 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-valdo-genevois (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-valdo-genevois (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).

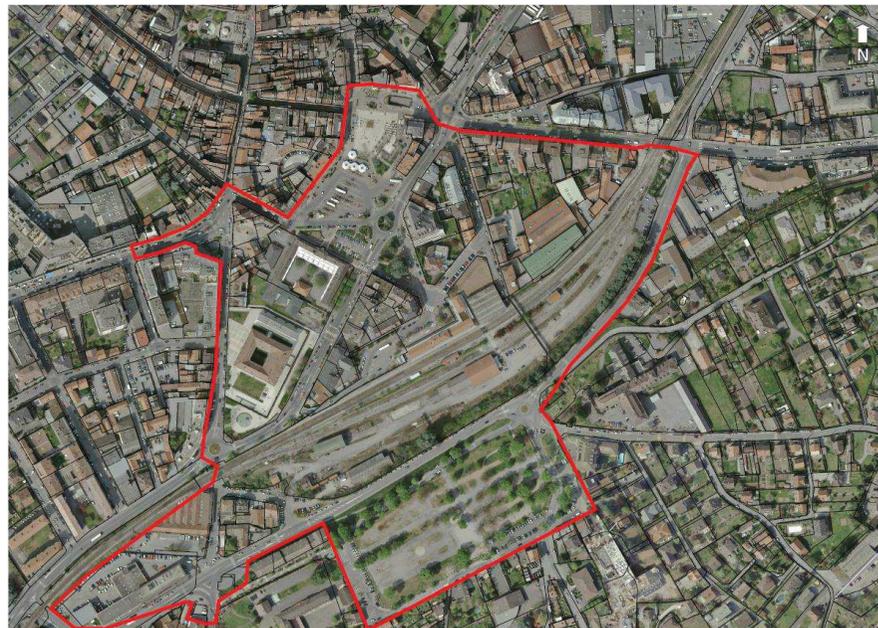
Utiliser de façon optimale les espaces déjà construits (densification, restructuration, réhabilitation, renouvellement urbain) et les espaces non construits au sein de l'enveloppe urbanisée (axe 3, p 22).

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



Délaissés ferroviaires au sud des voies ferrées



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.

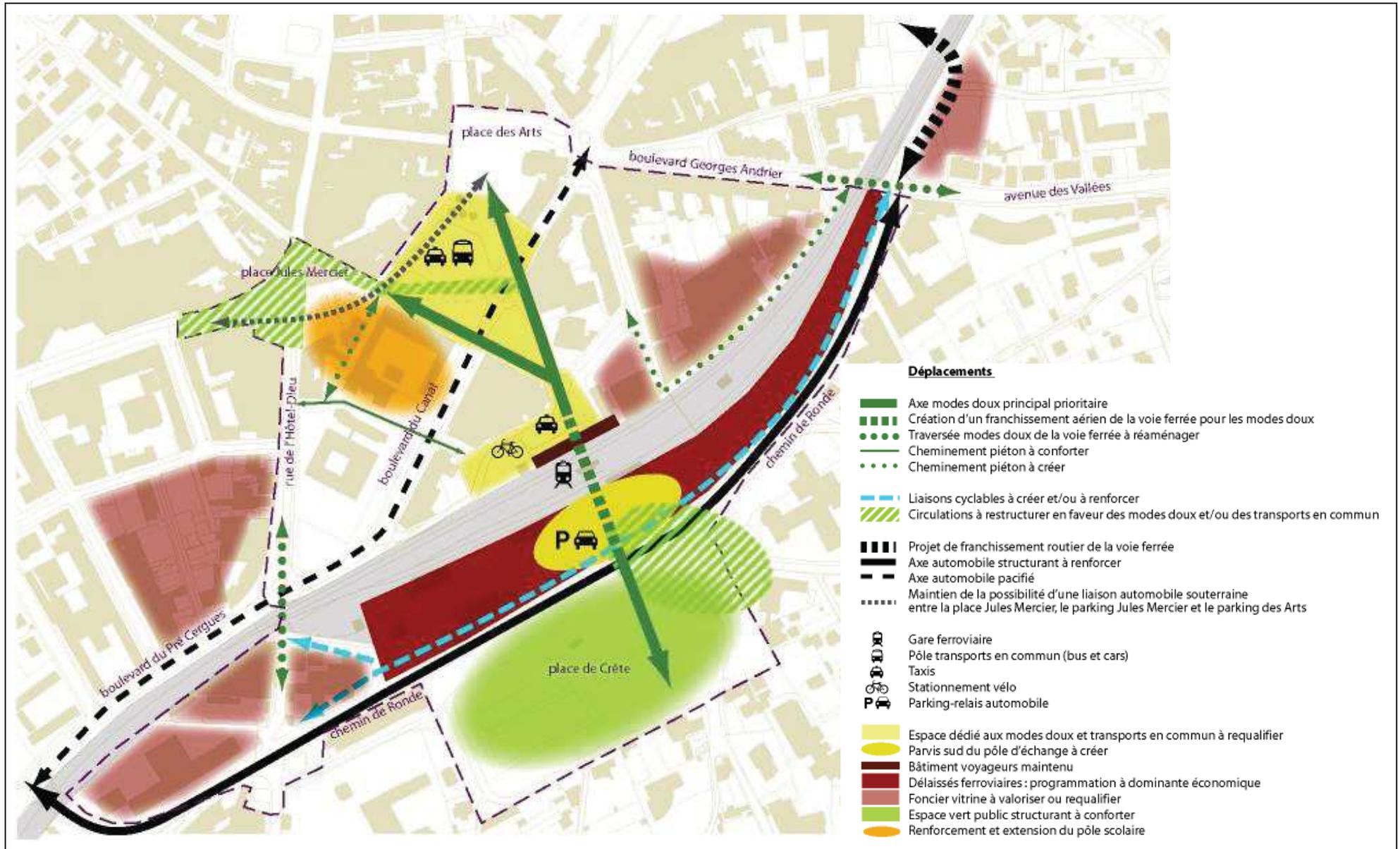
Conserver les vues existantes sur le centre-ville depuis la place de Crête, notamment en gérant la hauteur et l'implantation des constructions sur les délaissés ferroviaires.

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

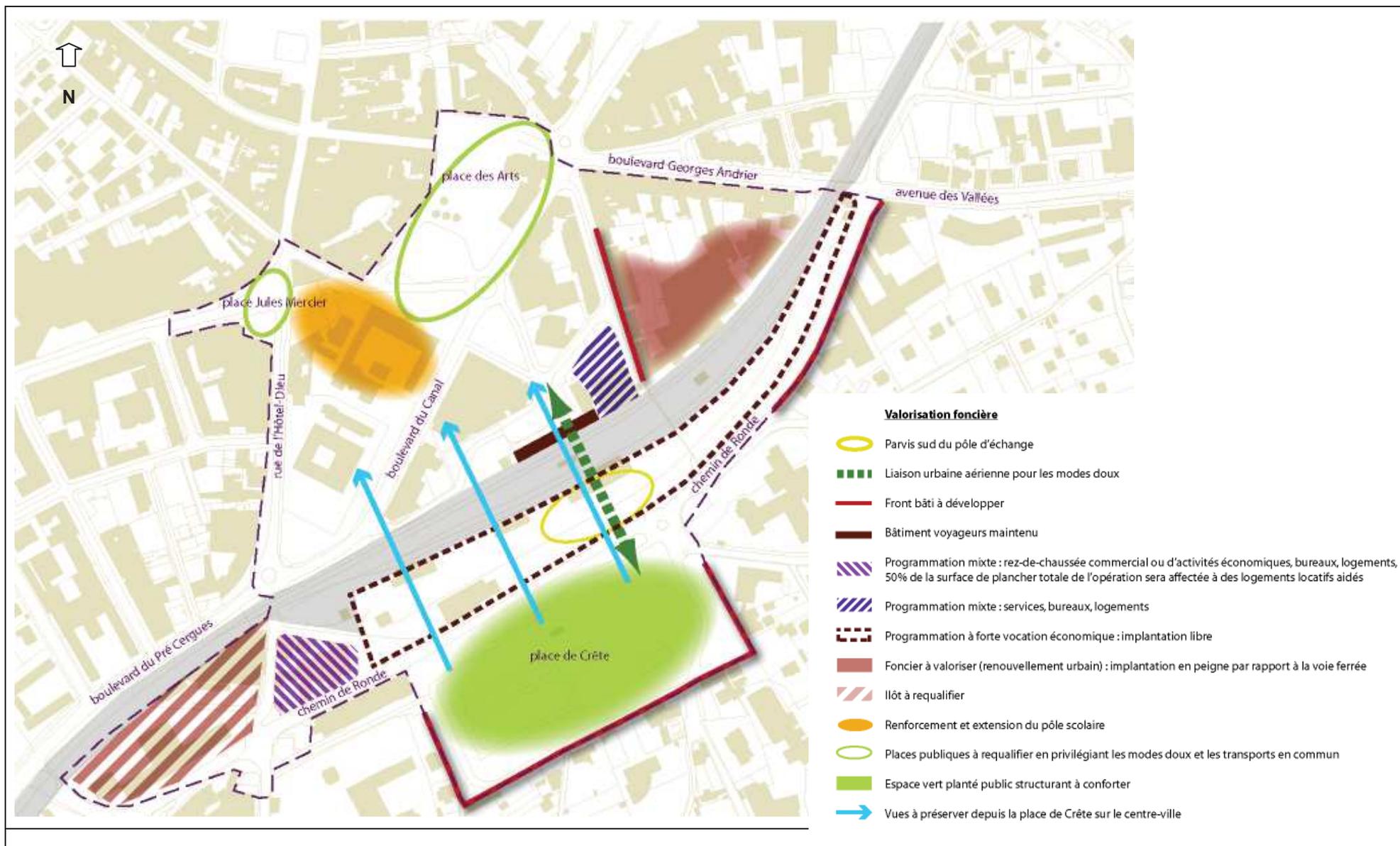
Conforter la place de Crête comme espace vert structurant de respiration et faciliter sa connexion avec le centre-ville.

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'accroître 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 façon 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*).

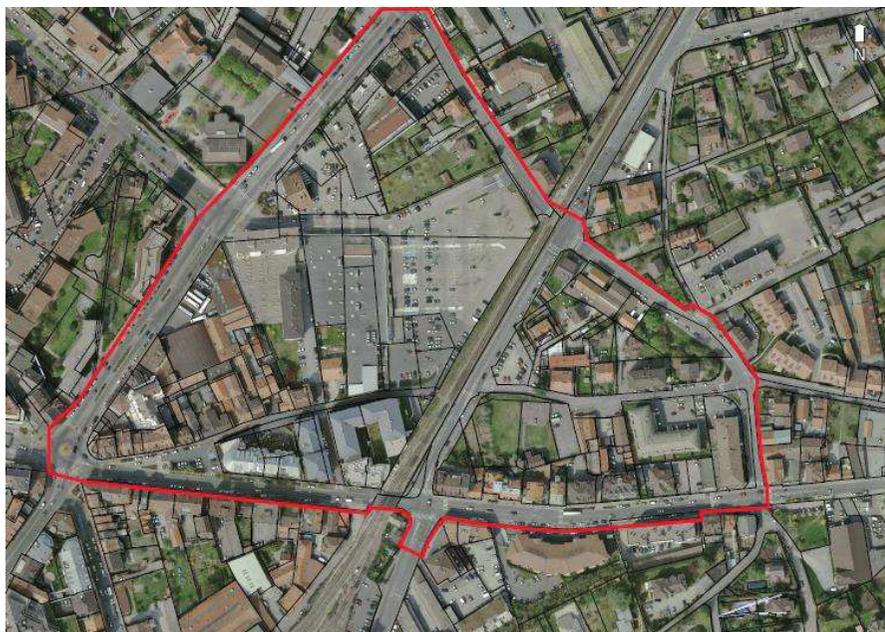
Offrir les conditions d'accueil de 13 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030 (*axe 1, p 9*).

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 franco-valdo-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 quartiers 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 de franchissement (avenue Jules Ferry)

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-à-
vis 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'ordonneront à l'alignement afin de délimiter la structure des îlots ou devront constituer un front bâti en vis-à-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.

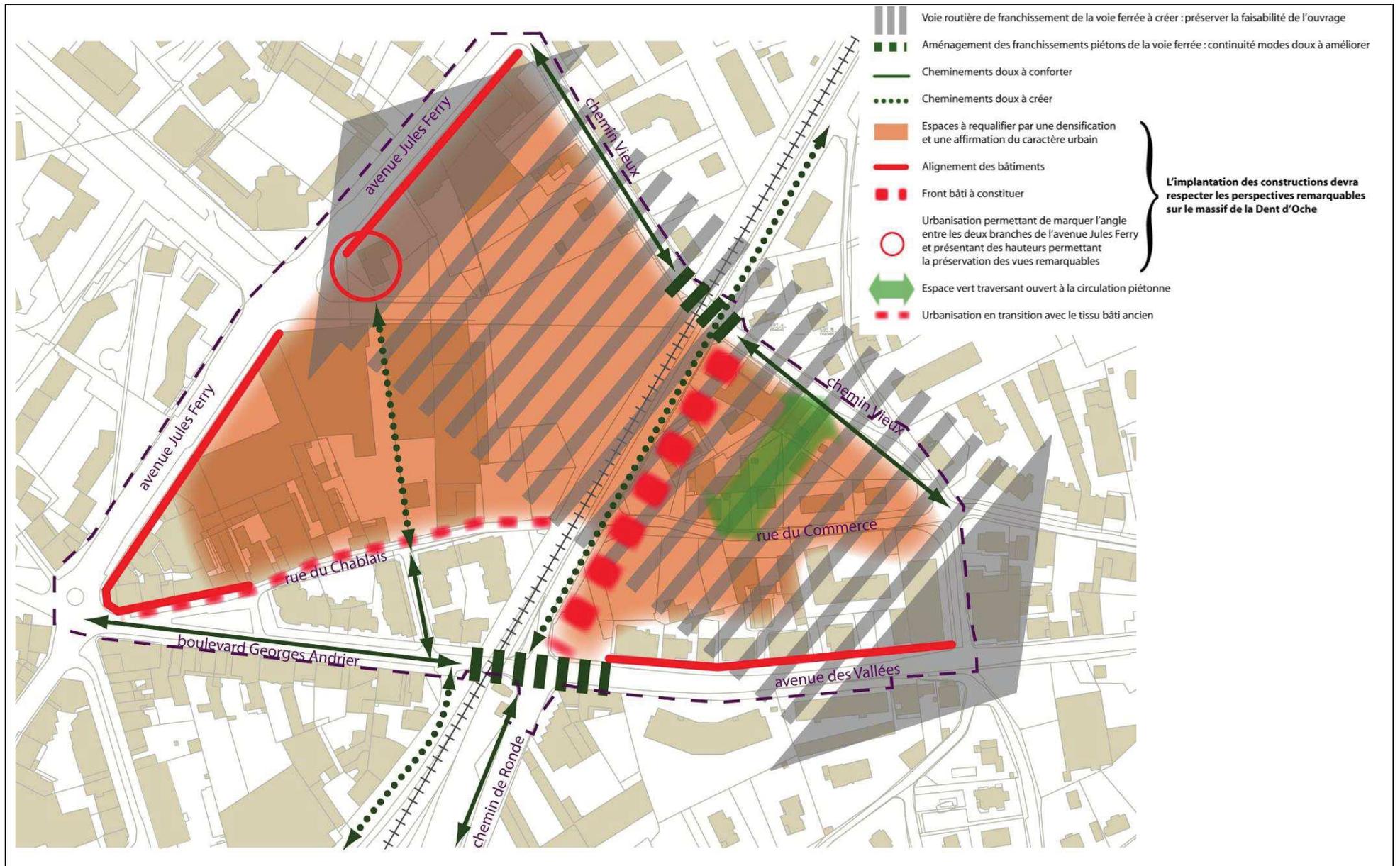
La transition entre les bâtiments nouveaux et la voie ferrée devra faire l'objet d'un traitement paysager afin de constituer une transition visuelle et sonore.

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



Sainte-Hélène

Situation

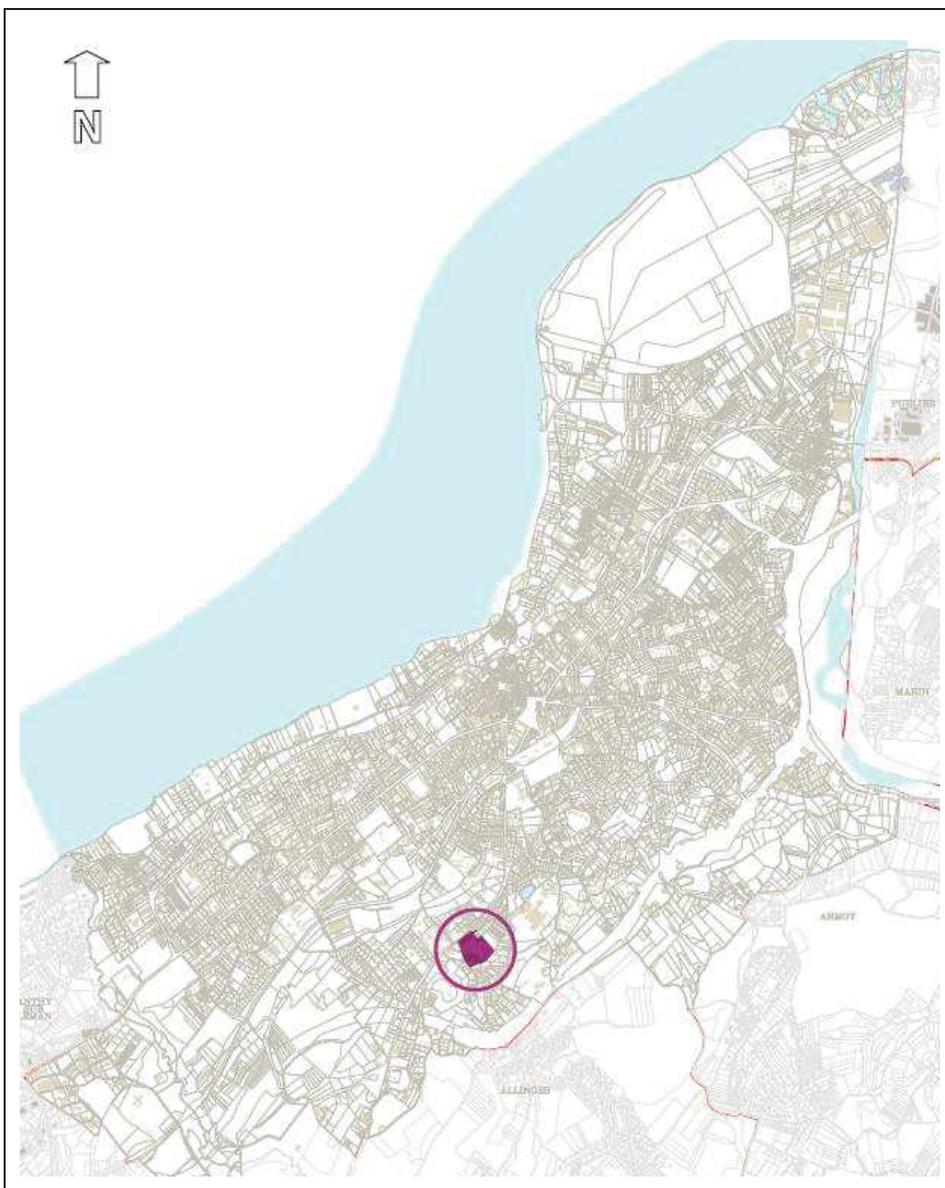
Le quartier de Sainte-Hélène, classé en secteur UEc, est situé au sud-ouest de la commune, sur l'axe d'entrée de ville de l'avenue de Sénévulaz, entre le quartier de Collonges et l'hôpital. Il est implanté sur un terrain en pente qui constituait une friche industrielle. Il est délimité au nord par l'avenue 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 Epervièrès 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 quartier 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 quartier (les Orpellières) puis à l'est (les Épervièrès). L'espace central du quartier 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 quartier. 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.



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



La Citadelle

Situation

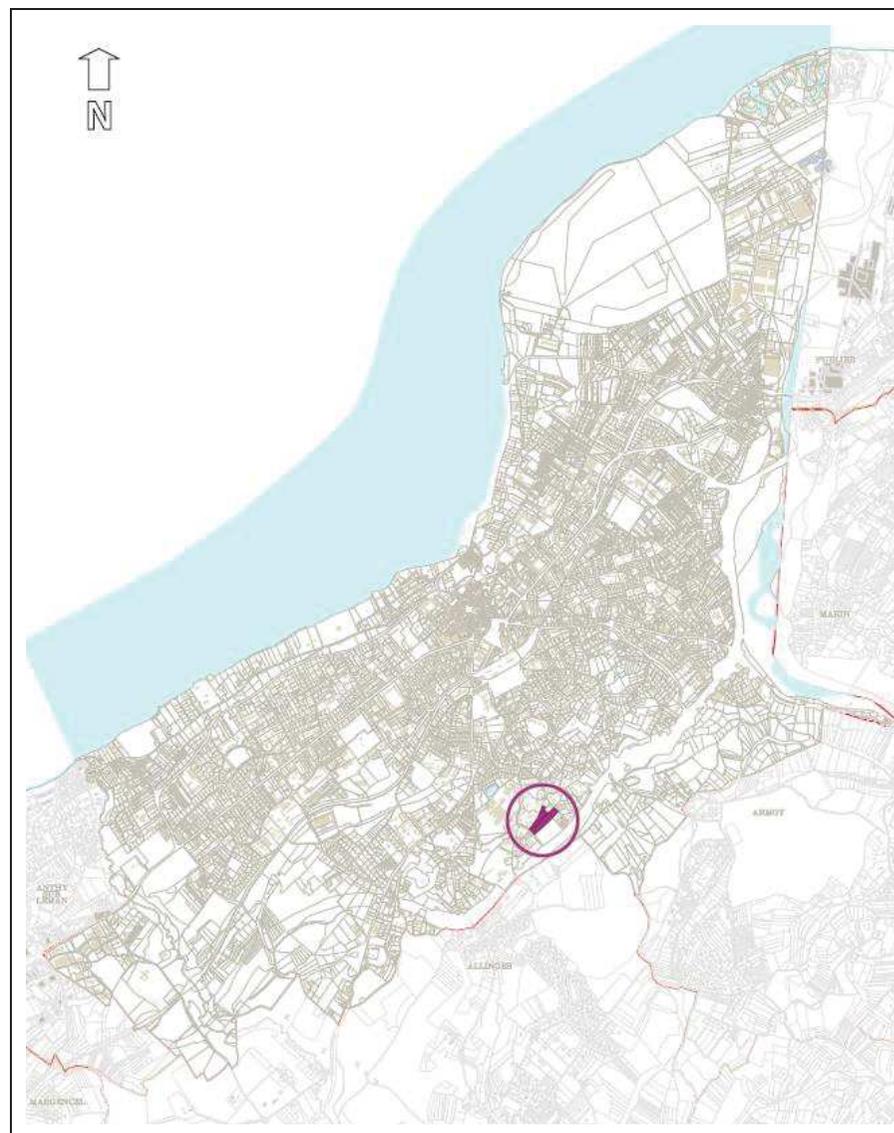
Le secteur AUh de la Citadelle vers les Harpes se situe au sud du territoire, en continuité directe de l'urbanisation sur ses façades ouest, nord et est. Il constitue une enclave non bâtie au sein de ces espaces urbanisés. Ce secteur est positionné comme un espace de transition entre les espaces urbanisés qui l'entourent et les espaces agricoles du plateau des Fleyssets. Cet espace représente une surface d'environ 1,5 hectare, il est délimité à l'ouest et au nord par le chemin du Morillon, à l'ouest par le chemin de la Vionnaz et au sud par des espaces agricoles.

Le secteur AUh est implanté dans le prolongement direct de l'ensemble des Harpes qui offre 280 logements aidés. Par ailleurs, plusieurs autres opérations de logements aidés sont regroupées dans ce secteur, représentant un total d'environ 500 logements aidés dans un rayon de 400 mètres autour du secteur. Via le chemin de la Prairie, le secteur AUh se situe à 300 mètres du groupe scolaire du Morillon, à une centaine de mètres d'un groupe de jardins familiaux, en vis-à-vis direct d'un établissement pour personnes âgées, au-dessus de l'hôpital et est desservi par la ligne principale de transports en commun urbains.

La proximité de ces équipements, notamment du groupe scolaire, et la continuité avec les bâtiments collectifs des Harpes, permettent d'envisager l'urbanisation de cet espace sous forme d'habitat intermédiaire afin de favoriser la mixité sociale et la mixité des formes urbaines.

L'urbanisation de cette encoche permettra d'affirmer clairement les limites de l'urbanisation sur la frange sud, le long du contournement routier. Il est donc nécessaire de créer une forme urbaine structurée proposant des façades principales en vis-à-vis des espaces ouverts et générant une transition entre un paysage bâti et un paysage planté.

Plan de situation



Orientations du PADD

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

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

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

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).

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)..

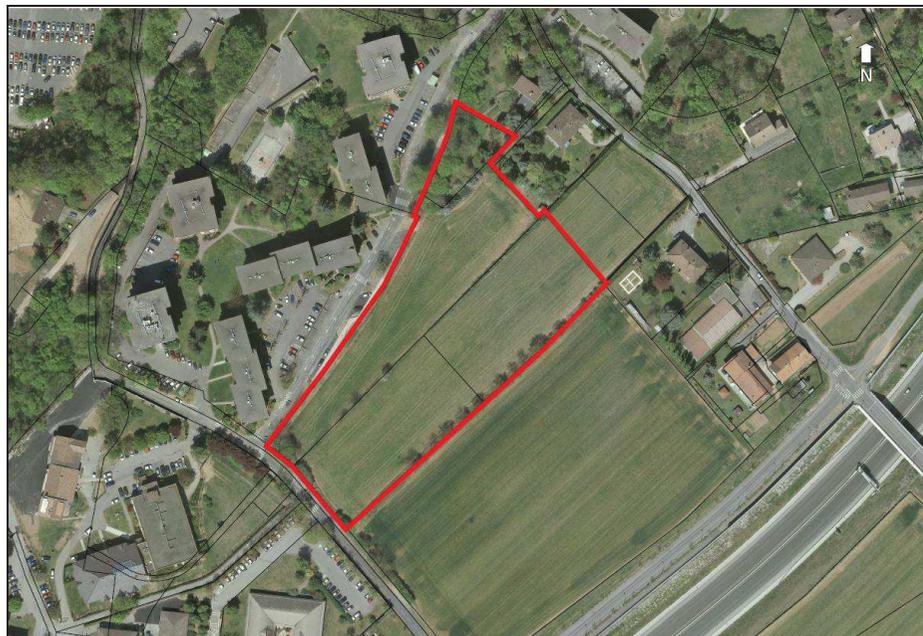
Favoriser une mixité urbaine de qualité, notamment par l'usage d'outils de planification (2a).

Affirmer clairement les franges et limites de l'urbanisation (axe 3, p 22).

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



Objectifs de l'aménagement

Qualifier les franges de l'urbanisation et en marquer les limites.

Affirmer la transition entre espaces urbanisés et espaces ouverts.

Localiser les populations à proximité des pôles d'équipements.

Renforcer la mixité sociale dans les secteurs concentrant une forte proportion de logements aidés.

Vues du site



Frange urbaine constituée par le quartier des Harpes : façade continue d'immeubles collectifs



Secteur AUh au premier plan et quartier des Harpes à l'arrière-plan



Vue du secteur AUh depuis le chemin du Morillon vers l'est



Rupture topographique entre le secteur AUh et la zone agricole à droite



Vue sur le secteur AUh depuis le quartier des Harpes



Vue sur le secteur AUh au premier plan, depuis le quartier des Harpes

Principes d'aménagement

Le secteur sera urbanisé sous forme d'habitat intermédiaire. Les bâtiments ne dépasseront pas une hauteur maximale de 10 mètres.

Le secteur devra accueillir une densité comprise entre 30 et 70 logements par hectare.

La topographie du site sera respectée.

Les haies bocagères bien constituées seront préservées voire densifiées si nécessaires, les haies bocagères clairsemées seront densifiées ou replantées avec des essences à feuillage non persistant.

Les façades en vis-à-vis de l'espace agricole et de la partie nord du chemin du Morillon devront être traitées comme des façades principales.

L'implantation des bâtiments utilisera au maximum les potentialités du site et notamment sa façade sud-est pour l'apport thermique solaire en hiver et sa végétation bocagère pour l'ombre apportée en été.

Les accès piétons au site permettront de rejoindre le plus directement possible les équipements situés à proximité ainsi que les voies menant au centre-ville.

Les accès véhicules depuis la voie publique devront permettre de mailler l'ensemble du secteur.

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.

Schéma d'aménagement



Le secteur de Rives

Situation

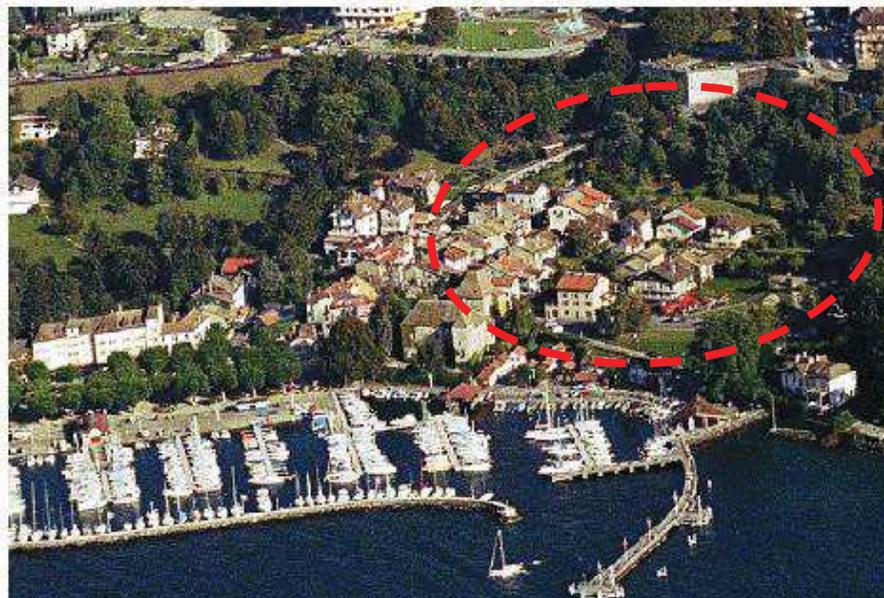
Le village fortifié de Rives, classé en zone UA, est situé en bordure du lac. Il forme une entité cohérente autour du château de Montjoux datant du XIV^{ème} siècle et du quartier des Pêcheurs. Il est séparé du reste de la ville par un talus abrupt fortement végétalisé. Le village et la ville « haute » sont reliés par une liaison funiculaire depuis 1888.

D'étroites ruelles descendent vers le lac, reliées entre elles par la rue de Naples pour la partie haute du village et par l'avenue du Général Leclerc pour la partie basse. Le village alterne, de façon harmonieuse, le bâti vernaculaire dense et les jardins. Le jardin structuré de manière symétrique, situé sous l'Hôtel de ville, fait le lien entre la ville et le lac.

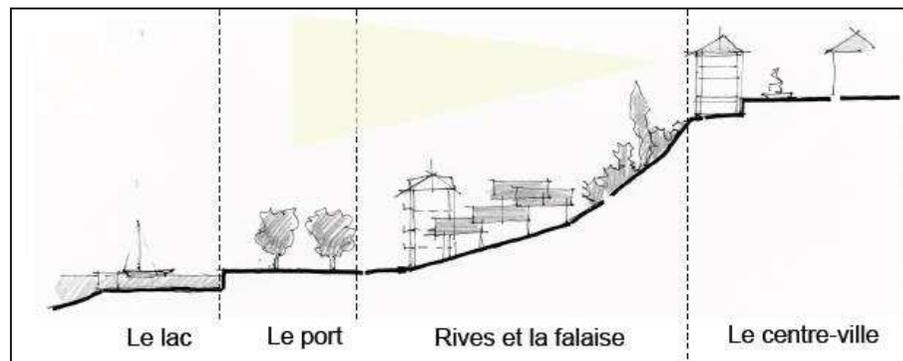
Le tissu urbain et la cohérence du village ont été bien préservés du fait de protections anciennes.



Vue d'ensemble du hameau



Coupe schématique depuis le lac jusqu'à la ville haute.



Vues du site



Le funiculaire



Rue des Pêcheurs



Jardin sous Hôtel de ville, vue depuis l'avenue du Général Leclerc

Orientations du PADD

Favoriser le développement des liaisons nautiques par Navibus et organiser leurs effets induits ; envisager l'augmentation de l'offre de stationnement au port de Rives par la création d'un parc souterrain à l'ouest du hameau (axe 1, p 13).

Préserver les éléments bâtis et non bâtis remarquables tout en permettant certaines évolutions nécessaires (axe 3, p 22).

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

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



Objectifs d'aménagement

Édicter un ensemble de règles permettant la conservation des caractéristiques du bâti et de la trame urbaine de cet ensemble ancien remarquable, tout en permettant son évolution.

Afin de permettre le développement économique du secteur touristique de Rives en privilégiant les modes doux et de favoriser les liaisons lacustres pour les travailleurs frontaliers, il convient de poursuivre la mise en œuvre des orientations issues de l'étude de circulation conduite en 2007-2009.

Etude de circulation 2007-2008 (UGUET-TRANSITEC) : Préconisations



ANALYSE		RECOMMANDATIONS	
SECTEUR RIVES	<ul style="list-style-type: none"> • maintenir la liaison • diminuer le nombre de voitures en surface • jalonnement dynamique du remplissage des parking en sortie du rond-point (quand les parkings sont complets la circulation est interdite) 	<ul style="list-style-type: none"> • En période estivale sur le quai de Rives : <ul style="list-style-type: none"> - possible interruption du sens Est-Ouest à court terme ou interruption des deux sens de circulation à long terme. • Un jalonnement dynamique annonçant le remplissage des parkings pour ceux venant de l'Est est nécessaire. 	
	<ul style="list-style-type: none"> • maintenir la liaison et modérer les vitesses • limiter le trafic en accès au quai de Rives en été en favorisant l'accès par l'Est 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de seuils et d'aménagements modérateurs, en particulier au droit des points de traversées piétonnes existantes/potentiels placés de manière régulière le long de l'axe • En période estivale, interruption possible de l'accès à Rives depuis l'Est à partir du rond-point existant devant le Club Nautique, surtout si interruption de la circulation sur le quai de Rives. 	

Il s'agit ainsi de mettre en œuvre les aménagements nécessaires permettant, de manière ponctuelle (manifestations exceptionnelles) ou pendant le pic de la saison estivale, de fermer pendant la journée le quai de Rives à la circulation routière (avec un système de régulation par bornes afin de gérer les nécessaires accès ponctuels : livraisons, secours, transports en commun). Cela nécessite de trouver les conditions d'un possible retournement à l'ouest du quai mais invite également à définir une

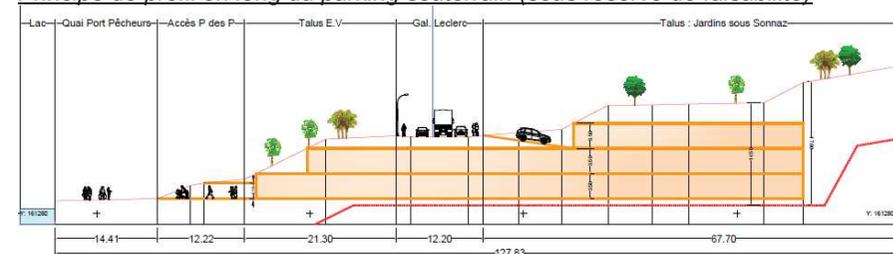
capacité de stationnement complémentaire du même côté, symétrique à l'offre plus conséquente mais située intégralement à l'Est.

Cette offre complémentaire de stationnement serait ainsi située au plus près de l'embarcadere et de la zone touristique qui concentrent activités de commerces et de loisirs, avec une accessibilité aisée depuis l'avenue du général Leclerc (ancienne route nationale, voie de 8 m de largeur, équipée de trottoirs).

Il s'agirait ainsi d'offrir également, sur l'ensemble de l'année, une offre complémentaire de type P+R aux travailleurs frontaliers à destination de Lausanne, conformément à l'orientation n° 1.2.3 du SCOT.

Ce parc de stationnement souterrain devra ainsi trouver sa place à un emplacement privilégié en bordure de la voie et à proximité immédiate des activités. Par ailleurs, ce parc de stationnement souterrain devra trouver sa place sous les jardins existants qui seront impérativement rétablis en lieu et place. Il conviendra de soigner l'implantation de cet ouvrage pour l'intégrer entièrement dans l'espace jardin existant de telle sorte que l'impact paysager soit neutre.

Principe de profil en long du parking souterrain (sous réserve de faisabilité)

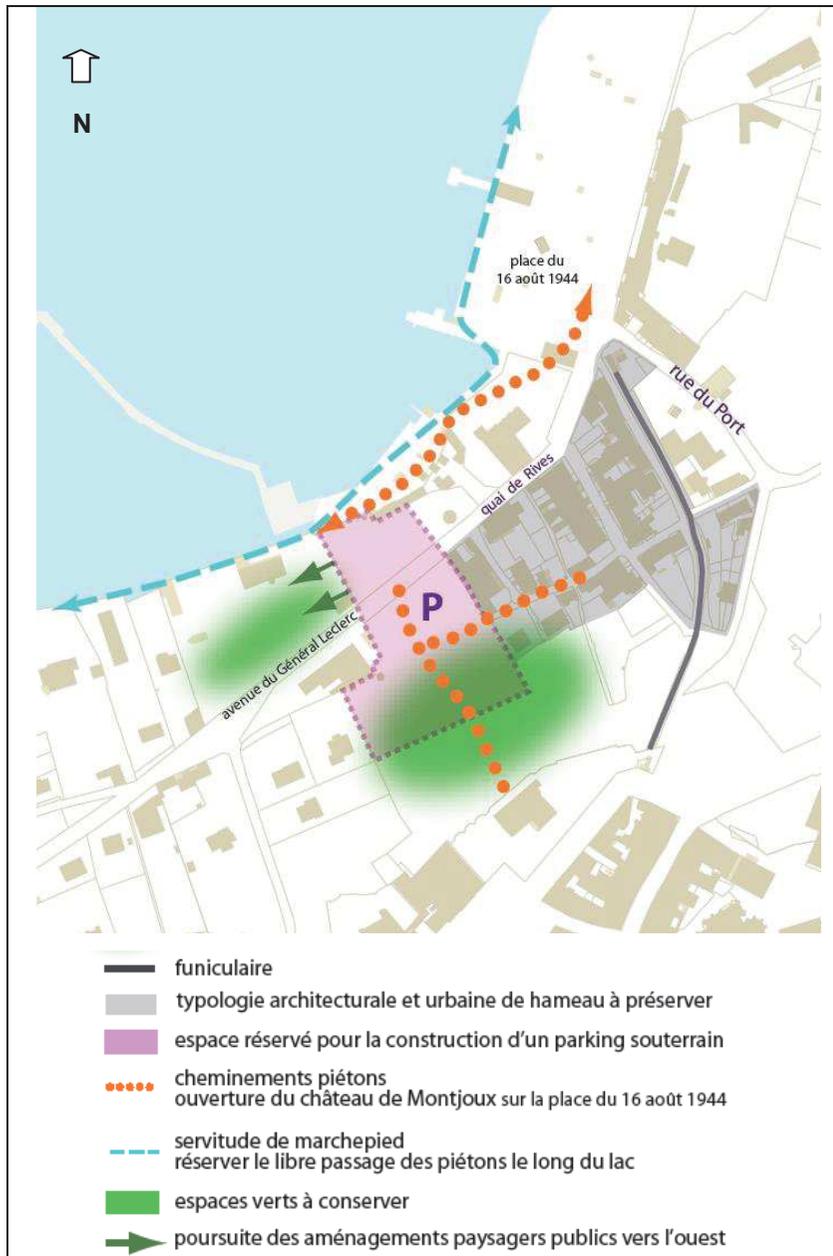


Selon la faisabilité technique et fonctionnelle, une capacité de 150 à 200 places serait recherchée.

Les principes de liaisons piétonnes depuis les ruelles du hameau ainsi que depuis la ville haute seront restitués à travers le jardin reconstitué, après la construction de l'ouvrage.

Poursuivre les aménagements paysagers publics en bordure du lac.

Schéma d'aménagement



Le secteur de Corzent

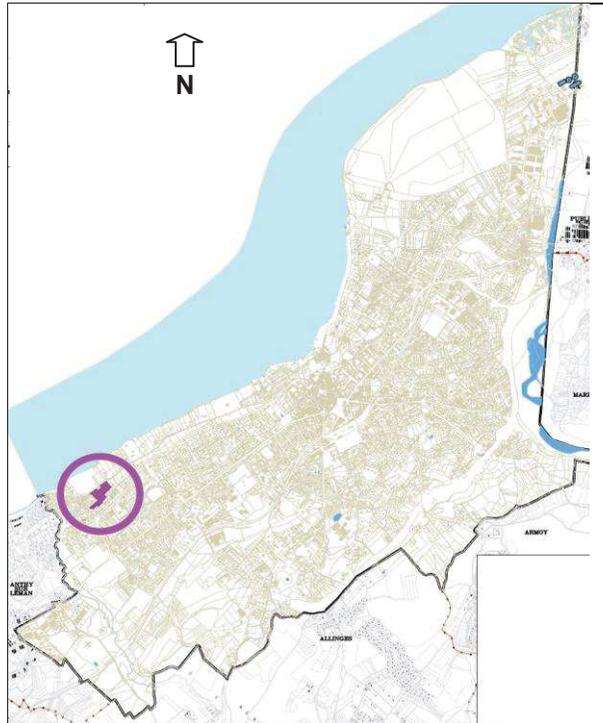
Situation

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).

Comblers 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 consacrées 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

Orientations du PADD

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



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.

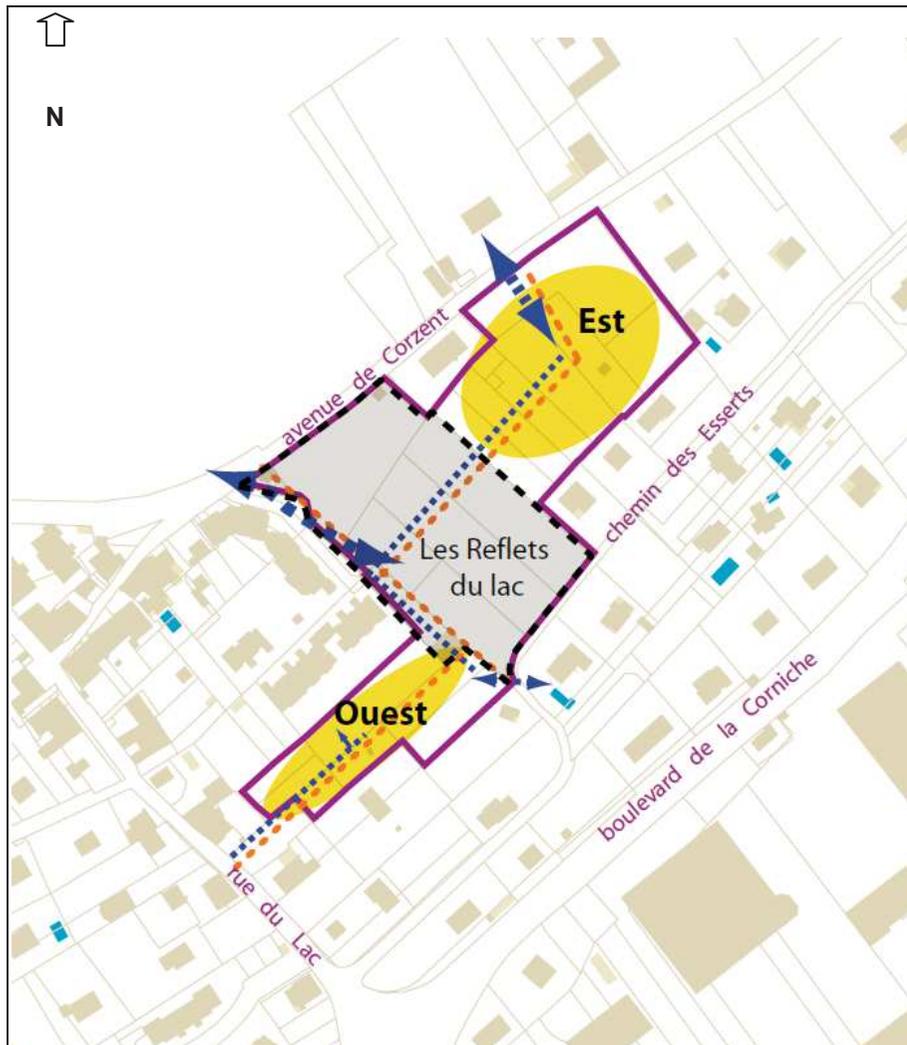
Un soin particulier sera apporté au traitement des toitures qui seront très visibles depuis les espaces publics au sud. Les toitures plates non accessibles seront végétalisées et tous les édicules et émergences techniques seront masqués.

¹ *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 *Habitat intermédiaire* : 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

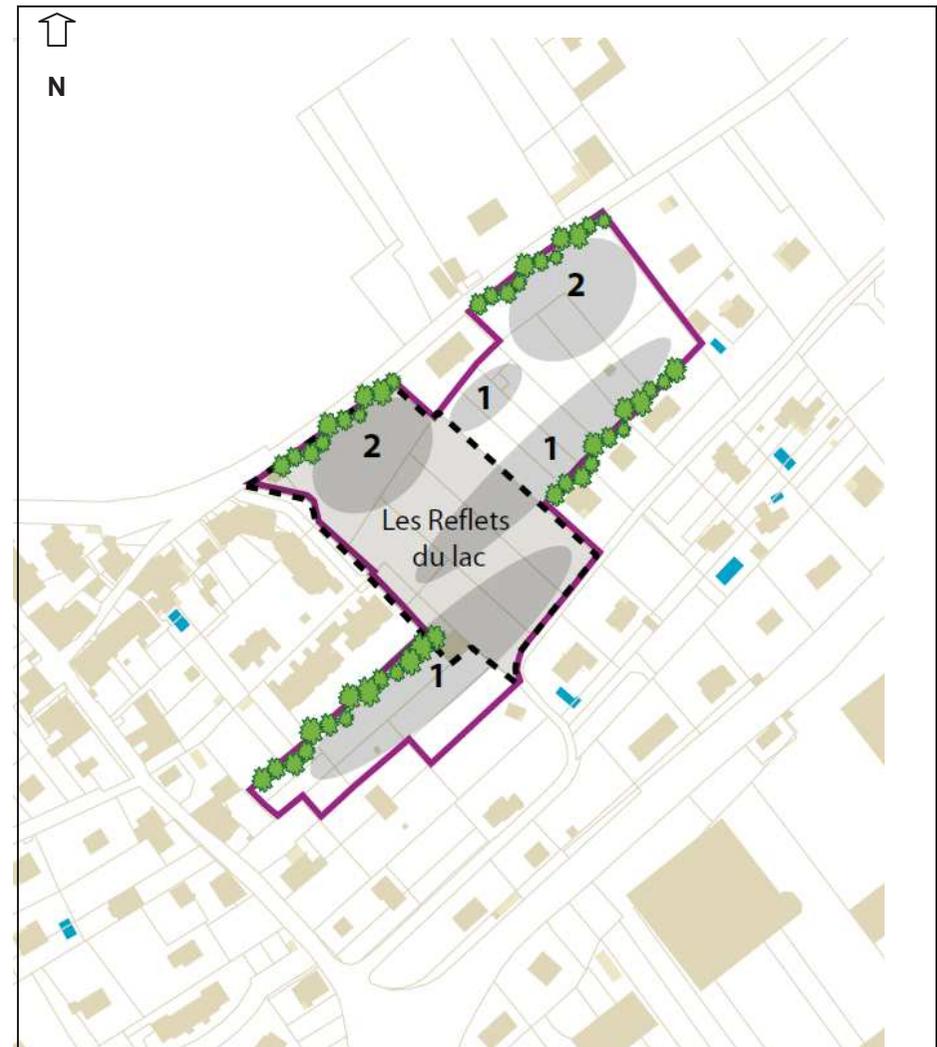
Schéma d'aménagement

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



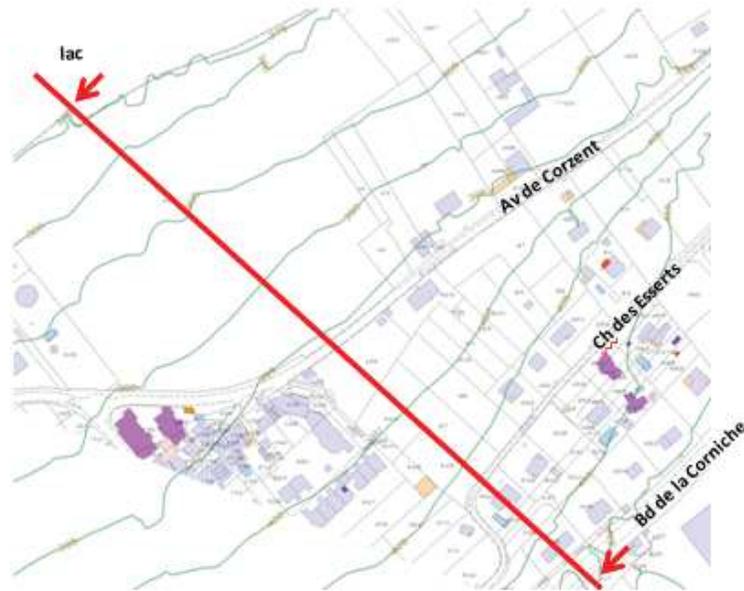
-  Périimètre OAP
-  Secteurs à urbaniser : ensembles cohérents
-  Accès principaux véhicules
-  Accès secondaires véhicules
-  Cheminements piétons

Schéma de principe paysager



-  Périimètre OAP
-  Limitation de la hauteur
-  Espaces de transition paysagers

Coupe de principe

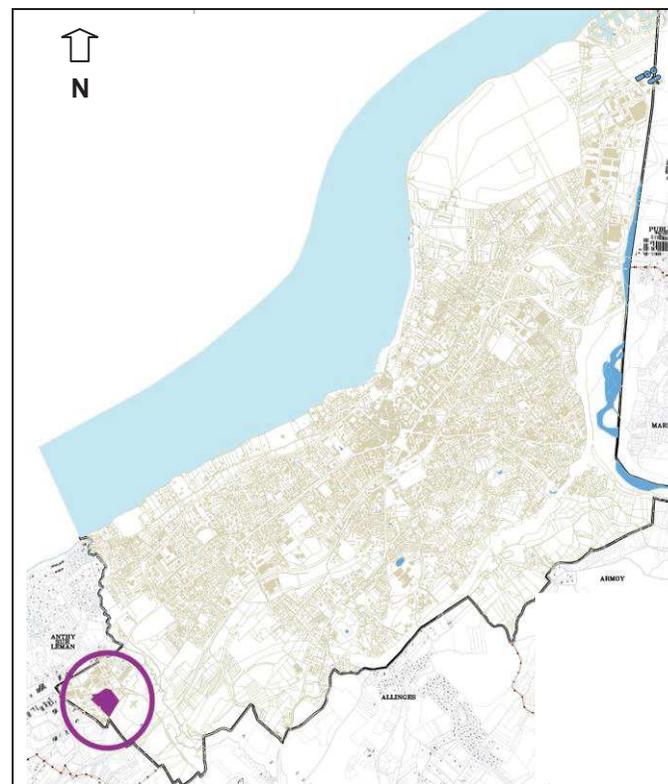


Le secteur de Marclaz

Situation

Le terrain, classé en secteur AUx, est situé à l'extrémité ouest de la commune, en limite avec la commune d'Anthy-sur-Léman, en continuité de la zone d'activités artisanales et commerciales dénommée « Espace Léman ».

Le site est constitué d'une parcelle cadastrée section BH n° 44, d'une contenance totale de 33 410 m². Le terrain est plat, il est délimité physiquement, aux nord, sud et ouest par une frange boisée. À l'est, la limite est constituée d'un paysage plus ouvert, alternant quelques bâtiments vernaculaires formant un petit hameau et des plantations boisées en lisière.



Le terrain est desservi, au nord, par la rue du Pamphiot, en cours de travaux d'extension. Le chemin de Marclaz-Dessus, constituant la limite nord du terrain est un chemin dont le gabarit ne permet pas une circulation des véhicules à double sens. En limite nord, se trouve une aire de stationnement public, permettant d'accueillir 120 véhicules.

Vues du site



Accès piéton depuis parking existant – Vue vers le nord



Vue vers l'est, habitat type hameau - Route de la Visitation

Vue vers le sud : frange boisée à conserver



Raccordement accès véhicules
Amorce de la rue du Pamphiot réalisée en 2013.

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

Emprise de l'OAP



Orientations du PADD

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)

Affirmer clairement les franges et limites de l'urbanisation (axe 3, p 22)

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

Objectifs d'aménagement

Urbaniser un terrain de plus de 33 000 m² destiné aux activités économiques.

Conserver les franges boisées situées aux limites du terrain pour maintenir l'équilibre écologique. À l'est, la limite parcellaire fera l'objet d'un traitement paysager pour préserver un espace de transition avec les habitations existantes.

Permettre un accès piéton direct depuis le parking public, situé en limite nord du terrain.

Les nouvelles voiries de desserte du secteur devront se greffer à la rue du Pamphiot, au nord, par l'amorce réalisée en janvier 2013 et à l'avenue de l'Europe, en limite ouest.

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.

Schéma d'aménagement

