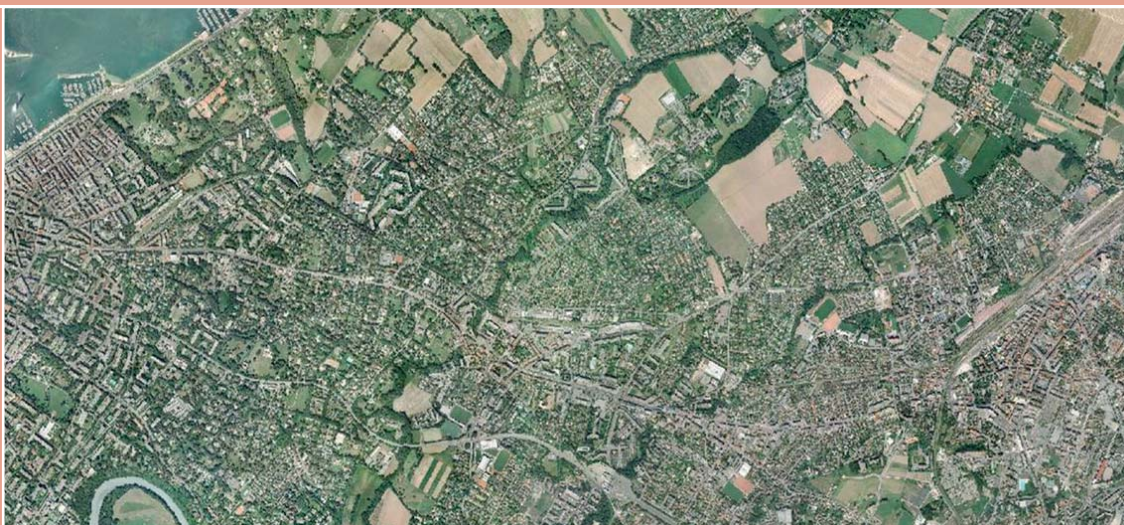


CAHIER N° 60-5

Projets des bureaux d'étude pour le 2^{ème} degré

Etude test à 2 degrés





Equipe KCAP et associés

ANNEXES

PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse

Projet d'agglo franco-valdo-genevois

Etude test, phase 2

26.11.2009

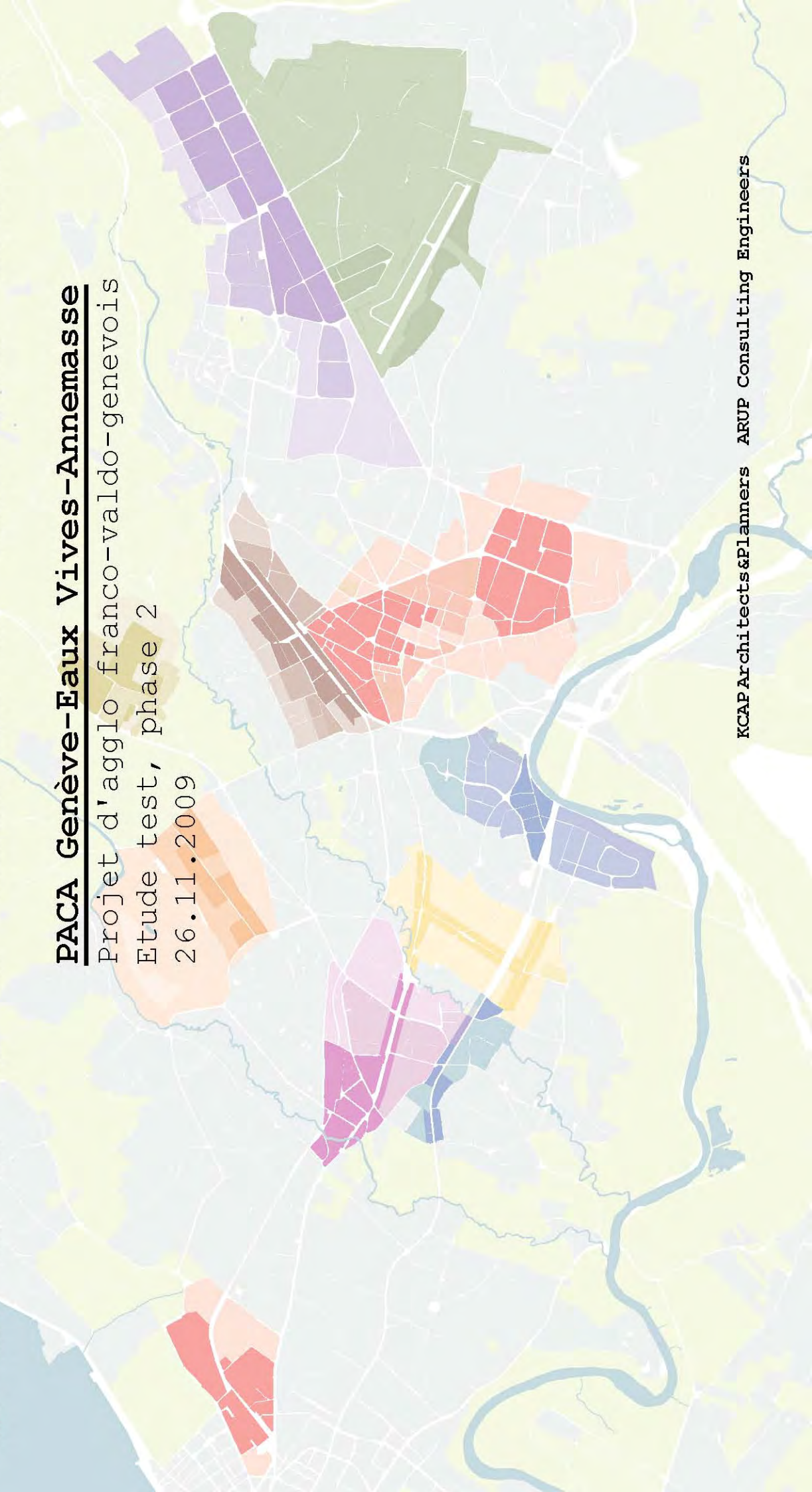
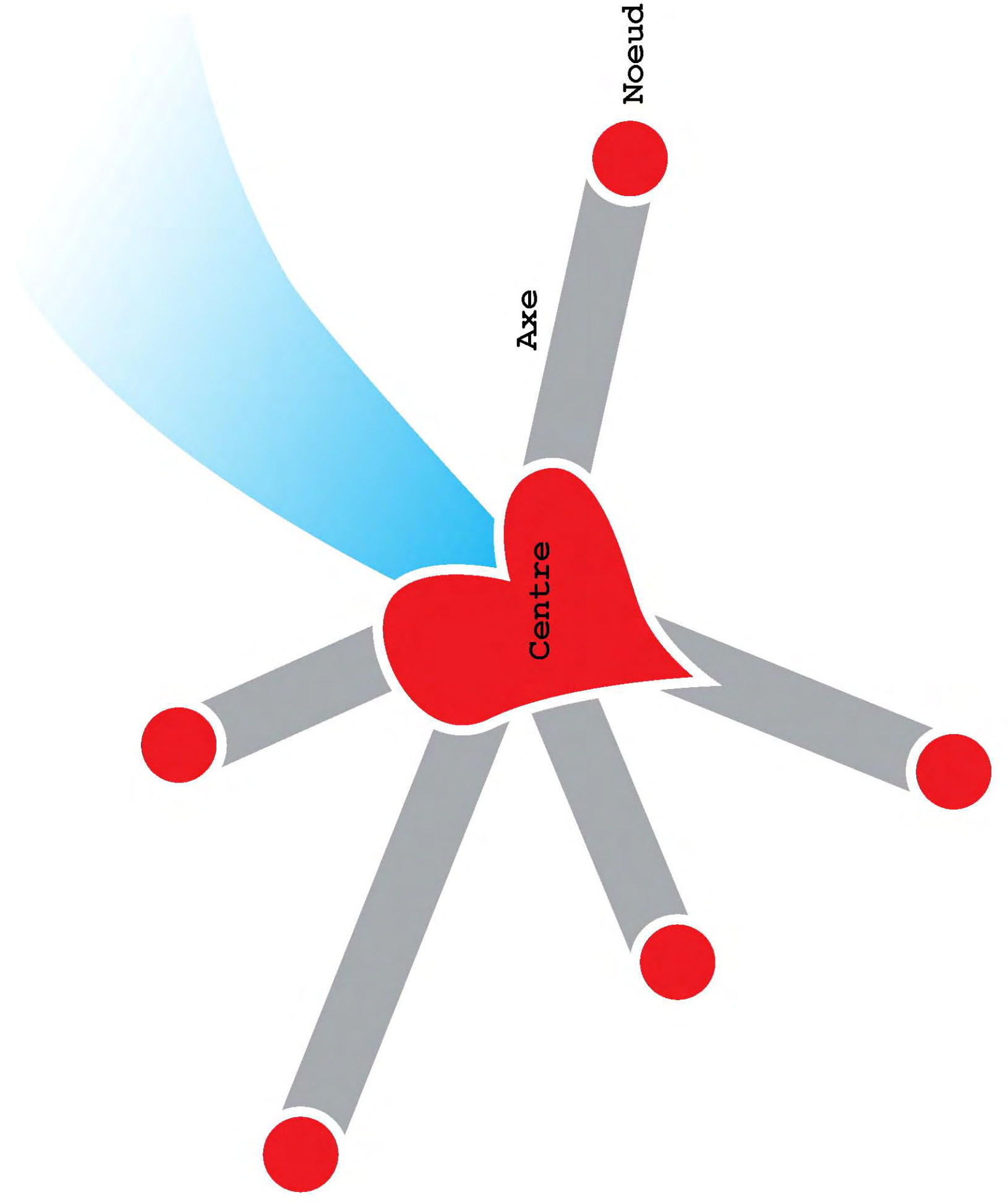
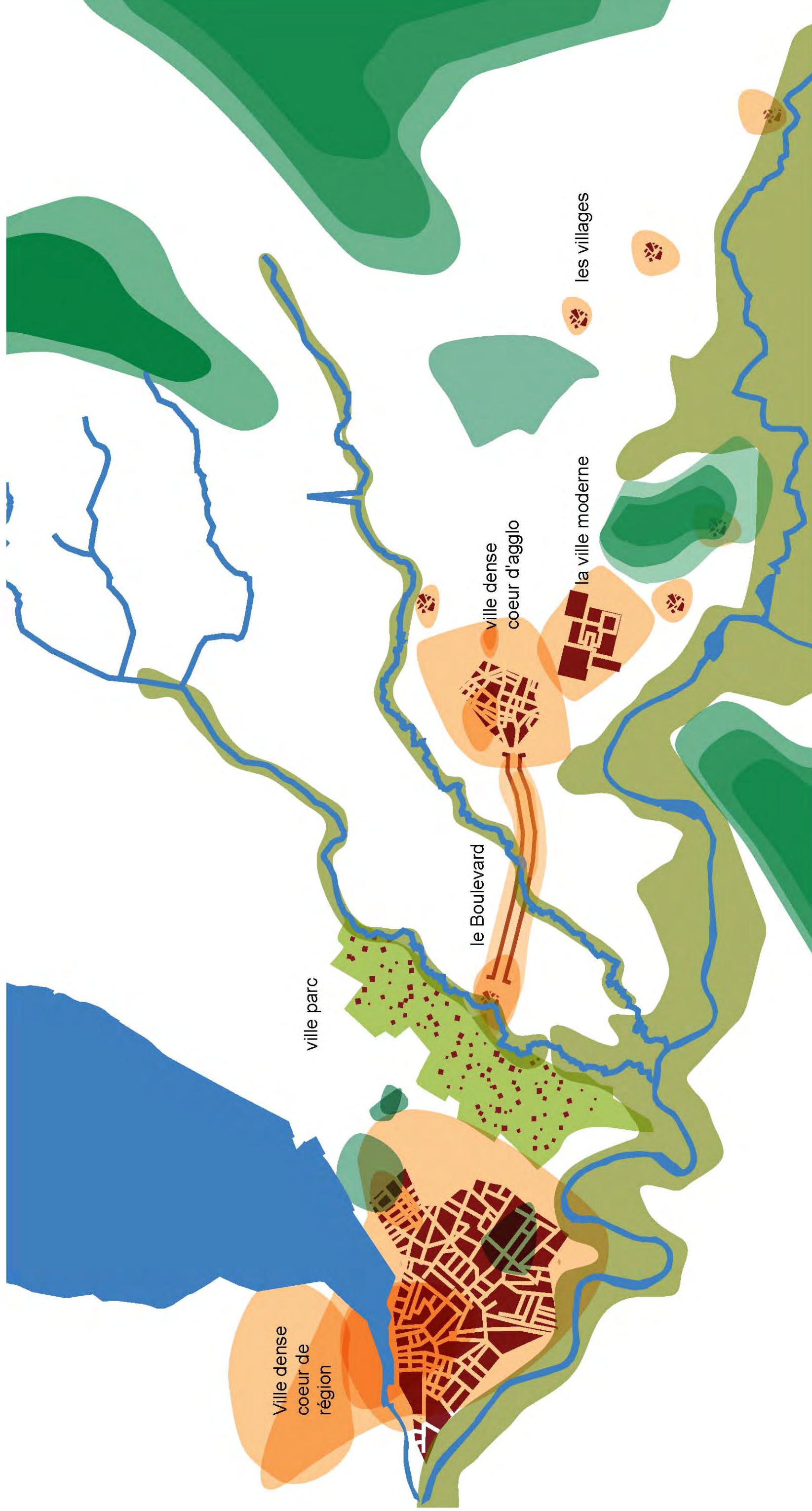
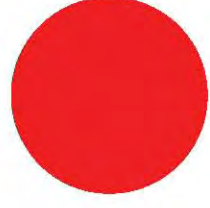


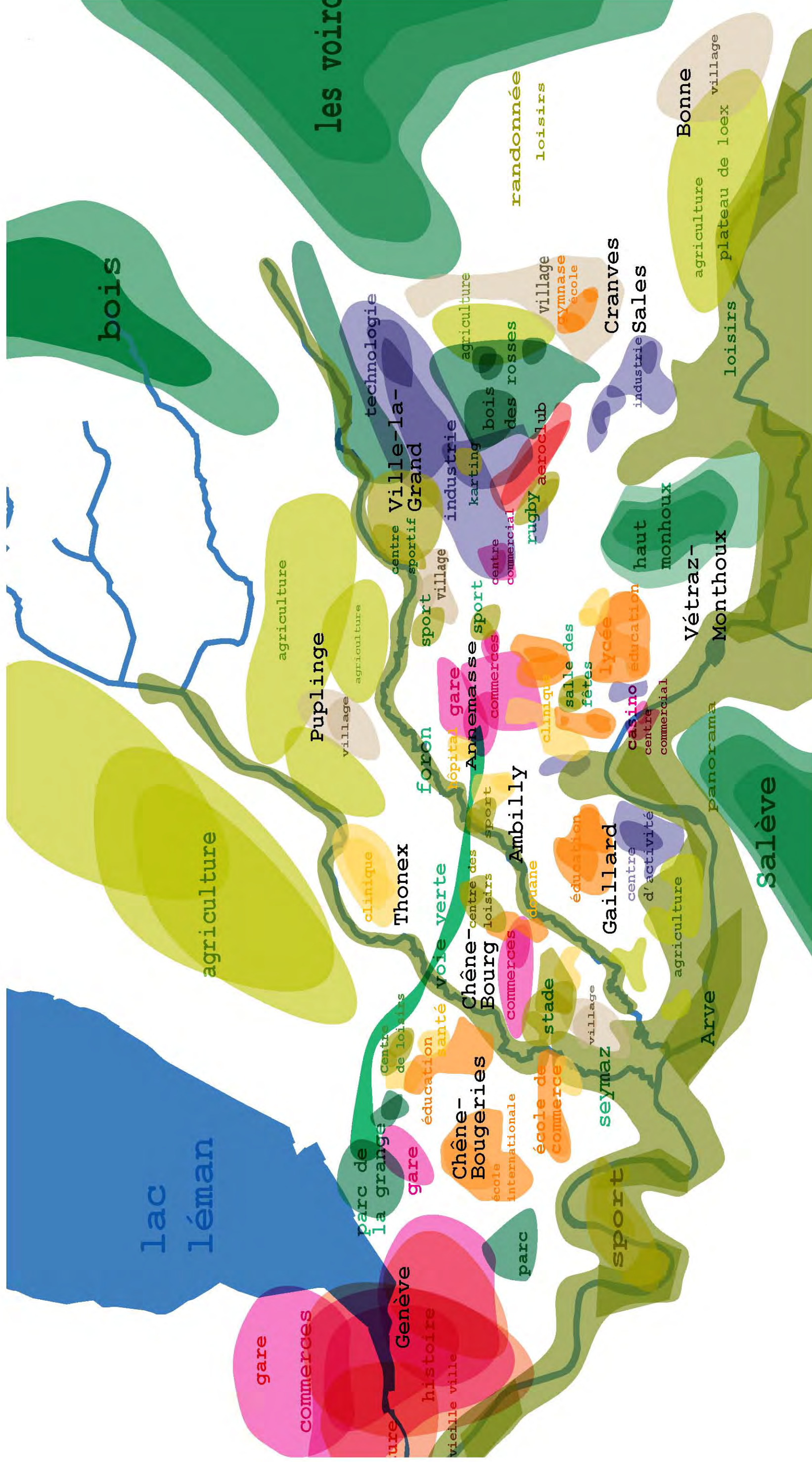
Schéma d'agglomération : points à la ligne ?



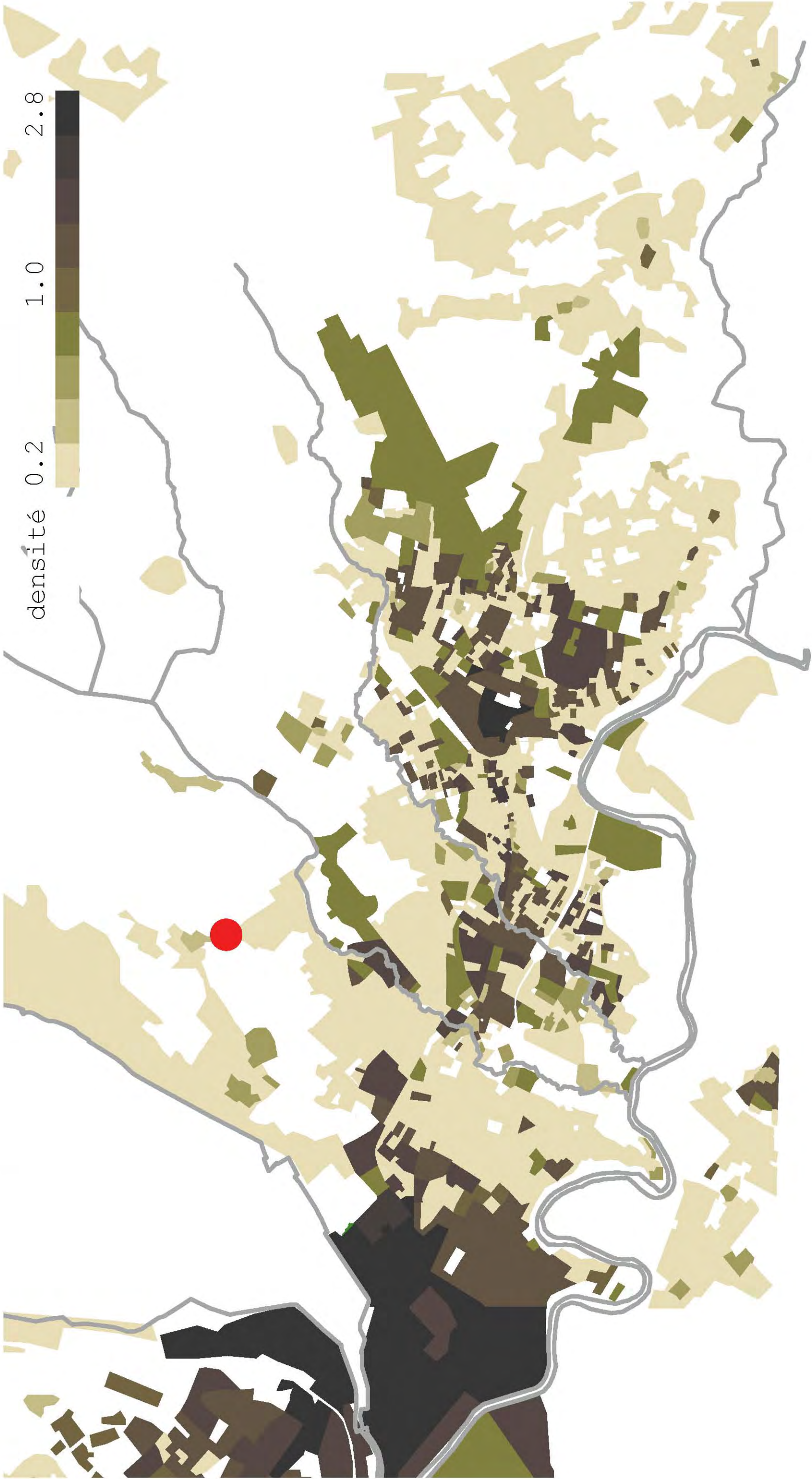
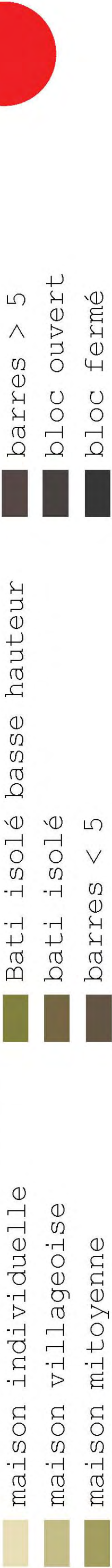
Structures identifiables



...mais des identités et des centralités multiples



Des densité et typologies entremêlées



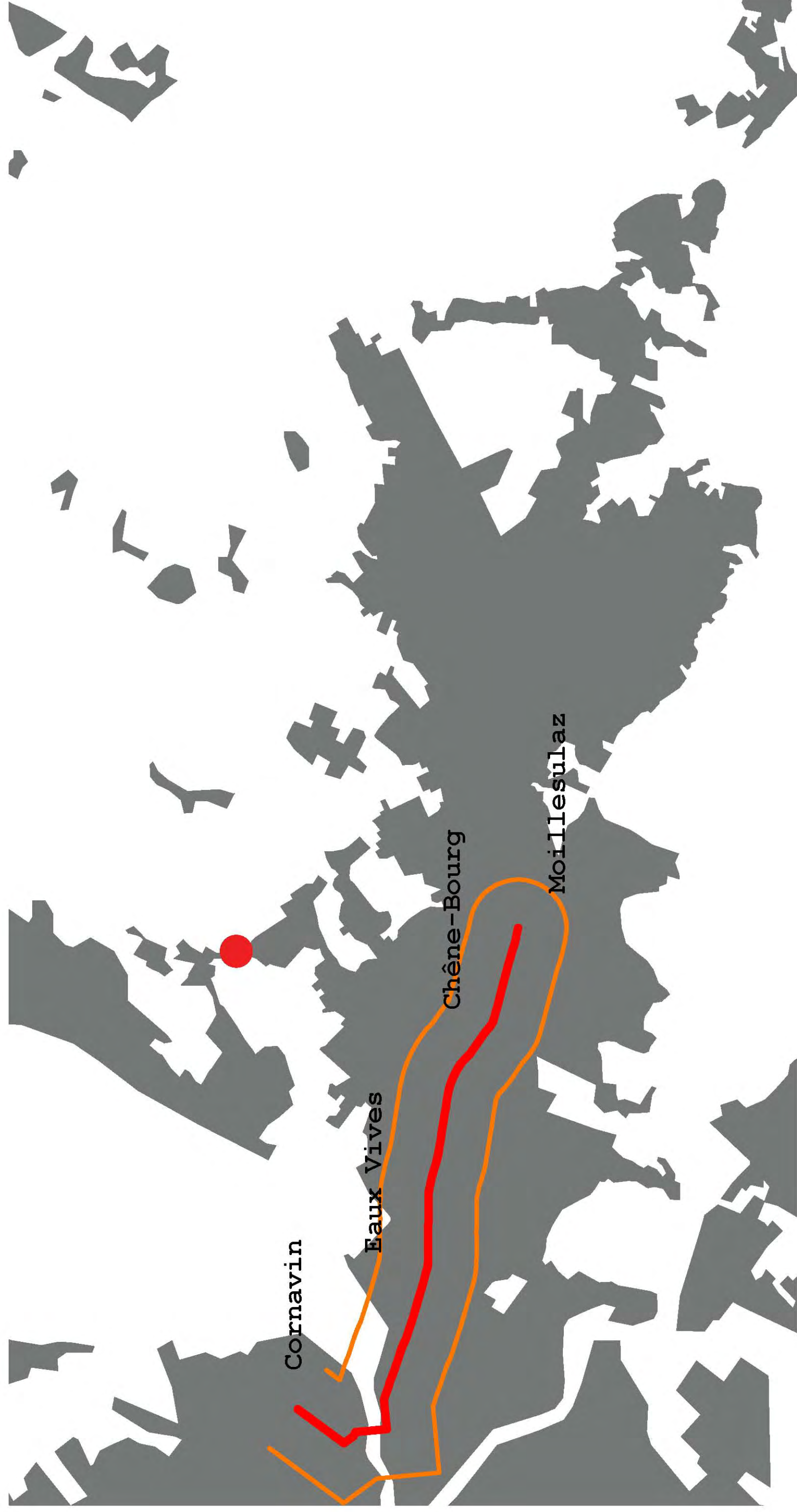


Une maille de voies publiques dense et structurée



mais une Connectivité TP limitée

distance tram < 500m/5-10mn



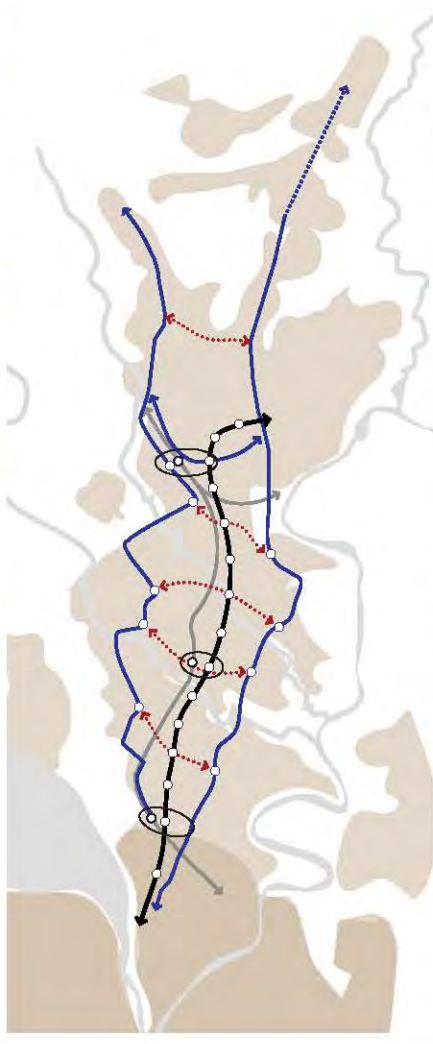
RESUME PRINCIPES

3 principes

Canevas d'espaces publics
et d'espaces naturels



Accessibilité TP



Projets urbains multiples



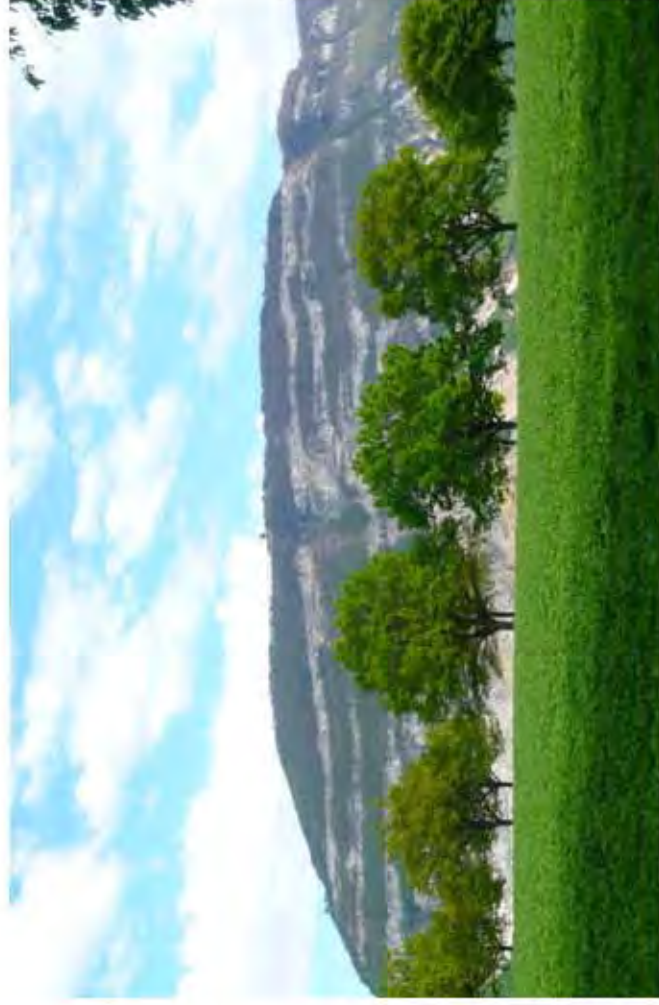
Stratégie globale



ESPACES PUBLICS ET NATURELS

Concept espaces publics et espaces naturels





Le grand paysage à portée de tous

↔ Connexions écologiques



Espaces publics interconnectés

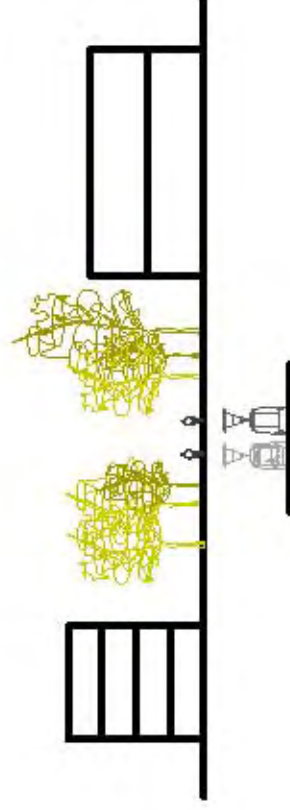
↔ Connctions vertes urbaines



Réseau mobilité douce - connections vertes urbaines



Routes vertes



Voie verte



Réseau mobilité douce - connections paysagère



Promenade le long
des rivières

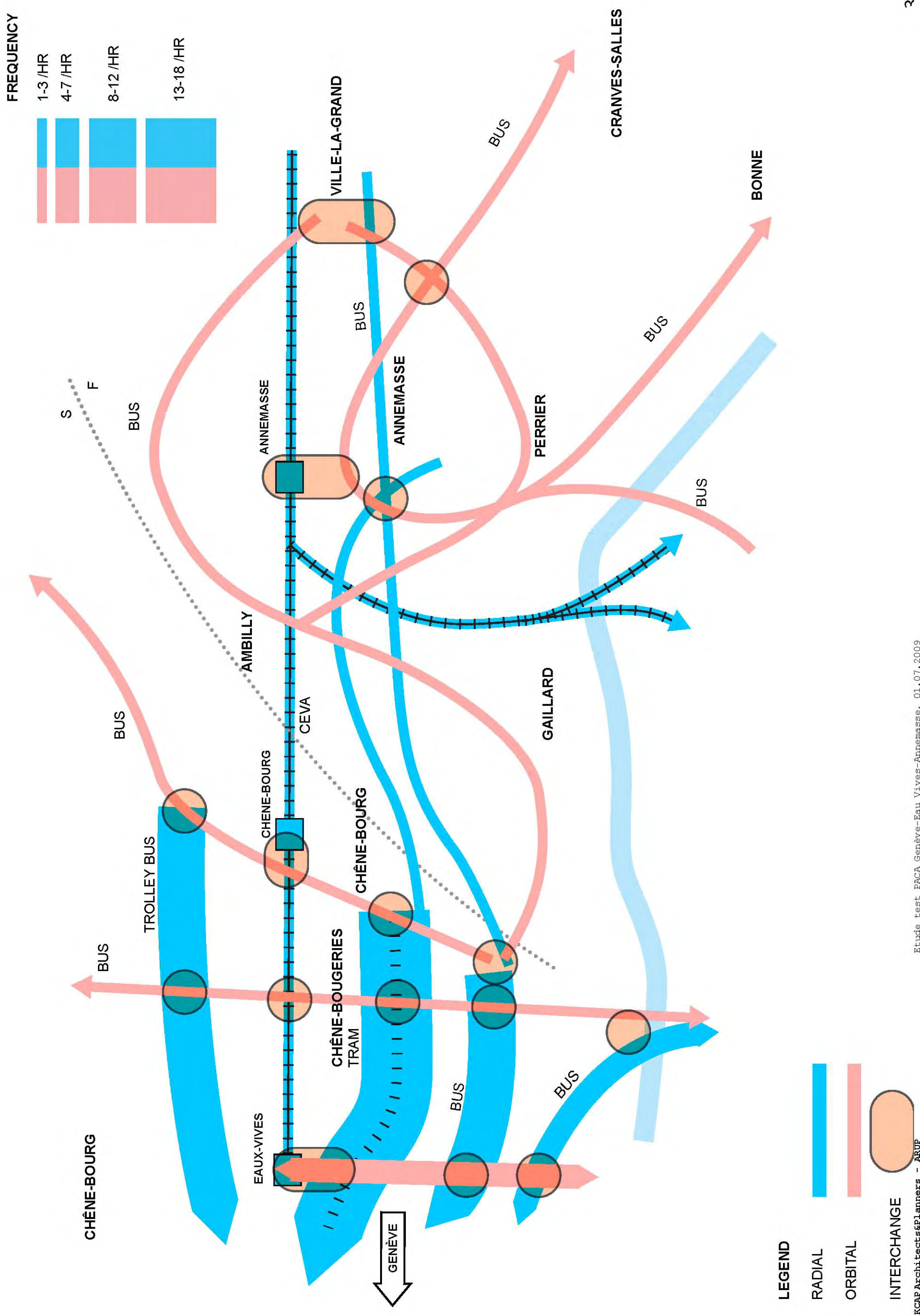


Promenade paysagère

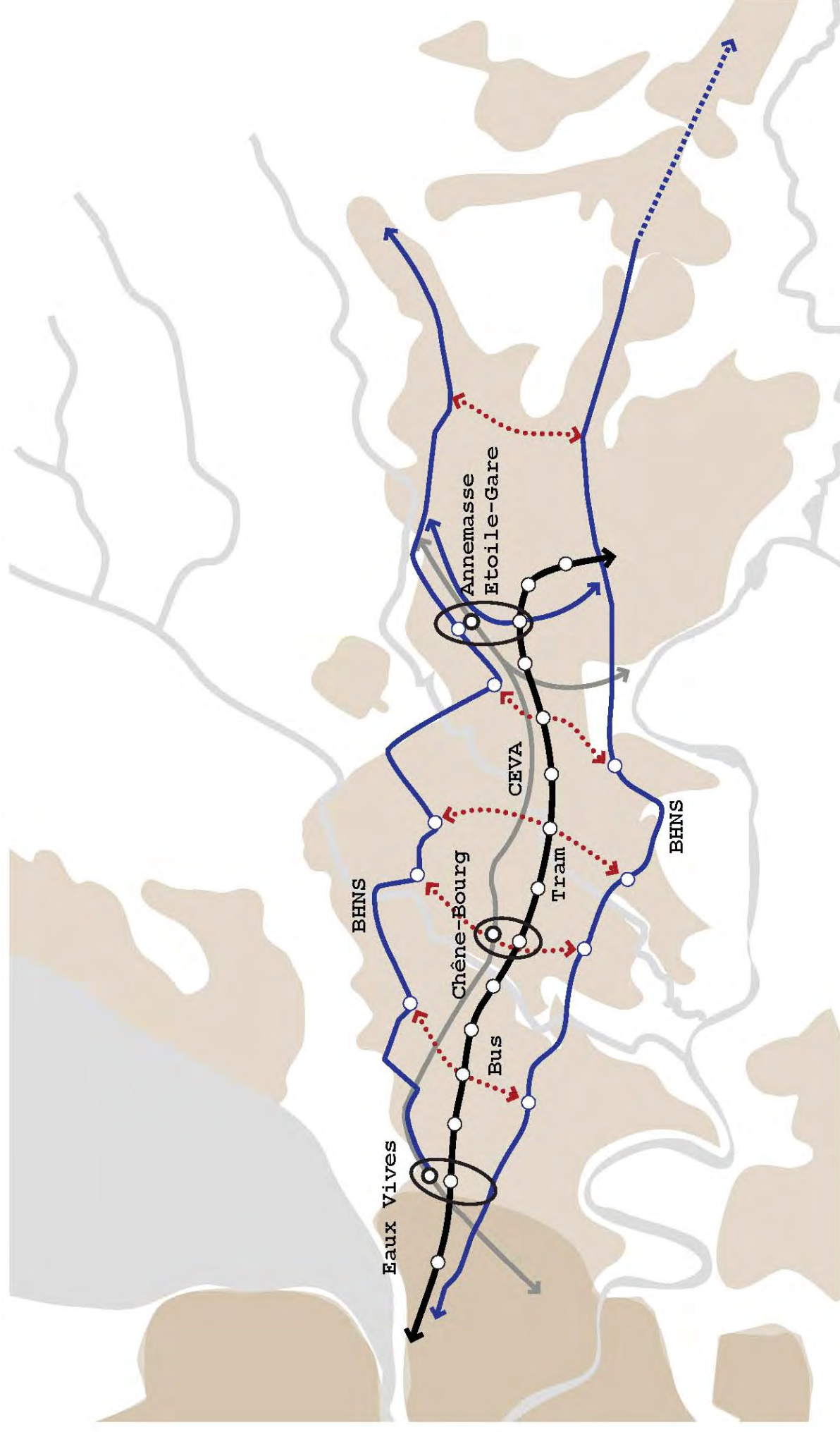


ACCESSIBLE

réseau TP existant - fréquences

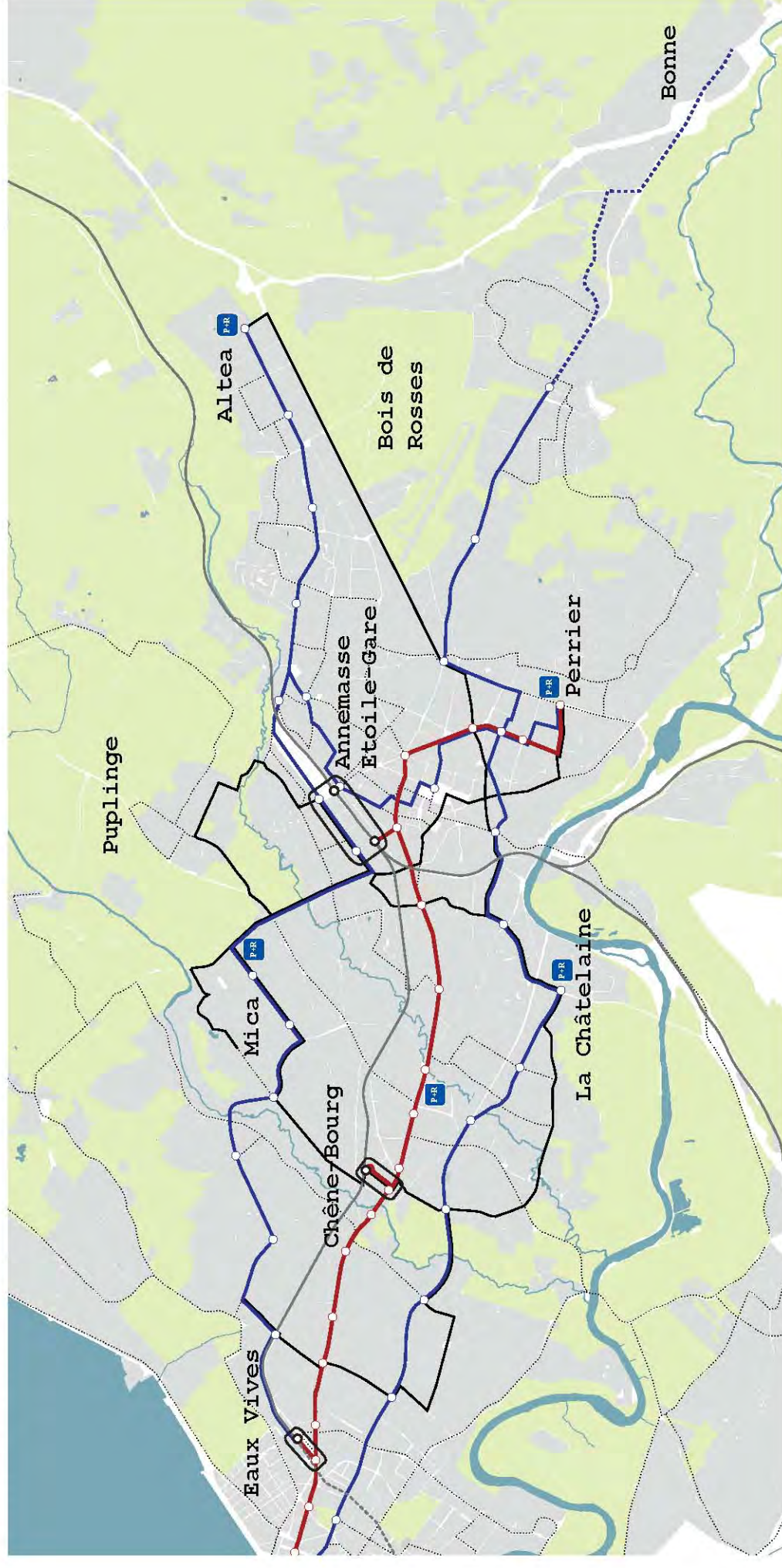


Concept transports publics



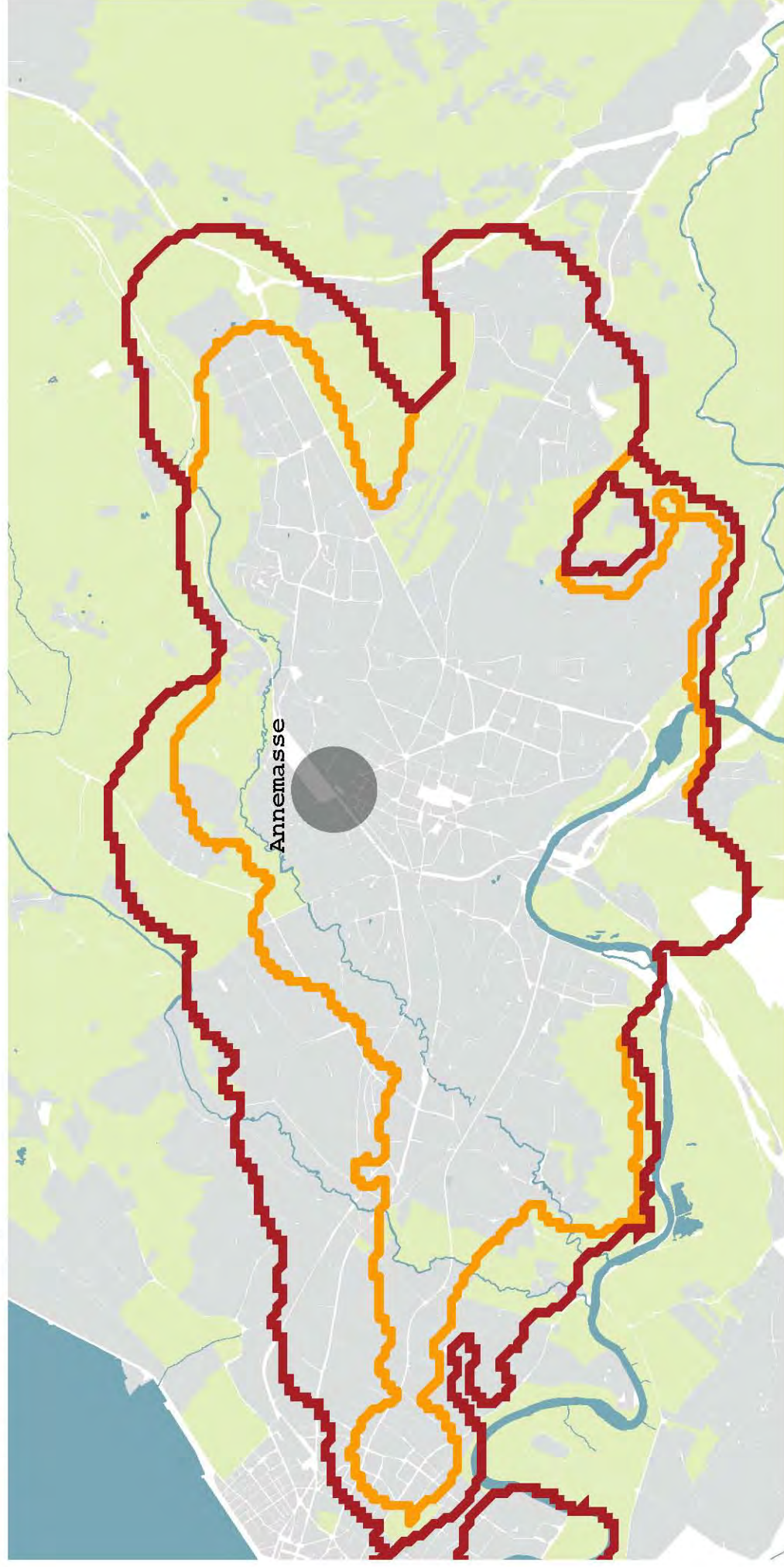
Réseau transports publics

- CEVA
- Tram
- BHNS
- Bus local
- Bus existant



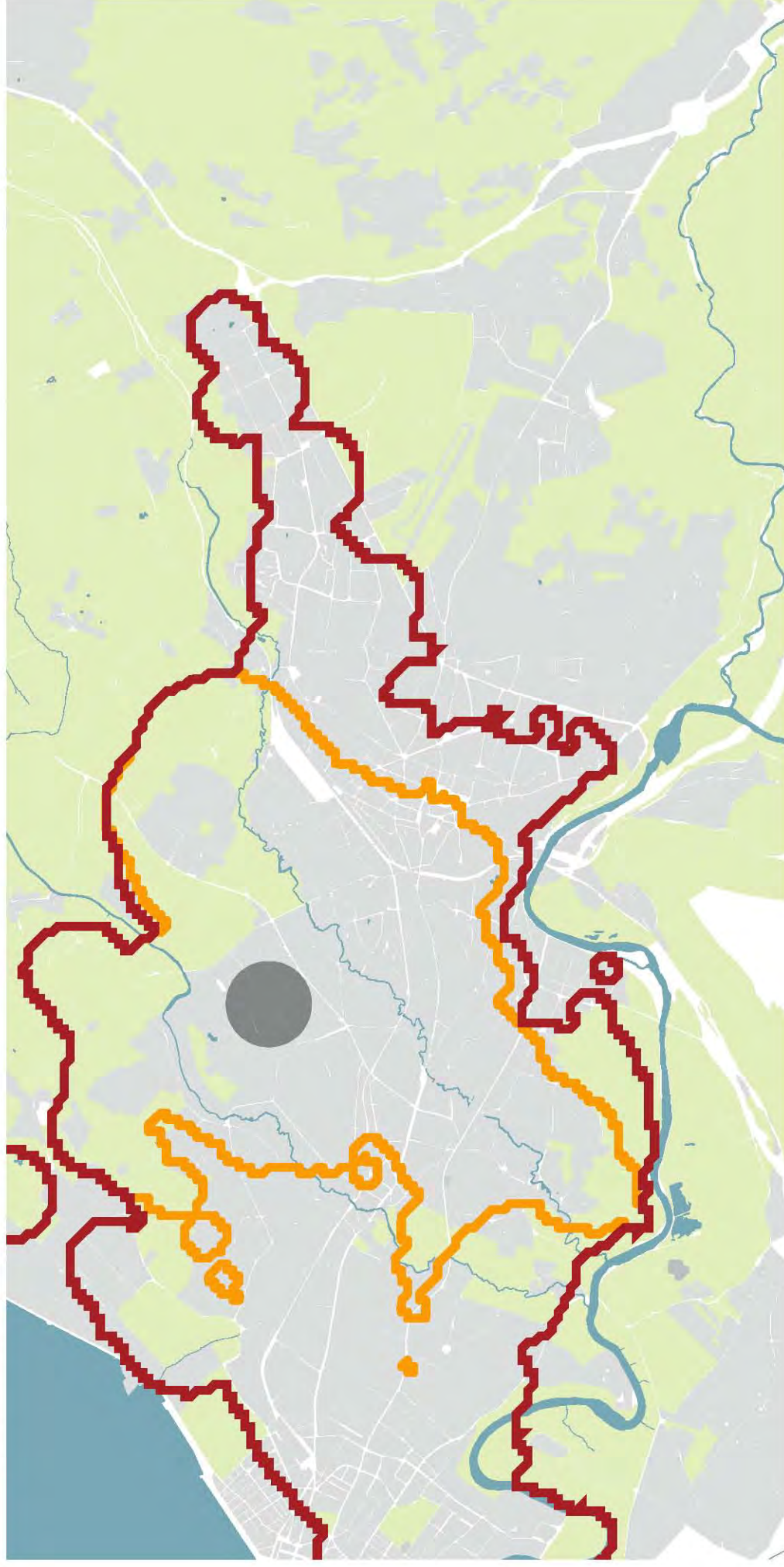
Réseau transports publics - accessibilité à 25mn d'Annemasse

- origine/destination
- accessibilité avant
- accessibilité après



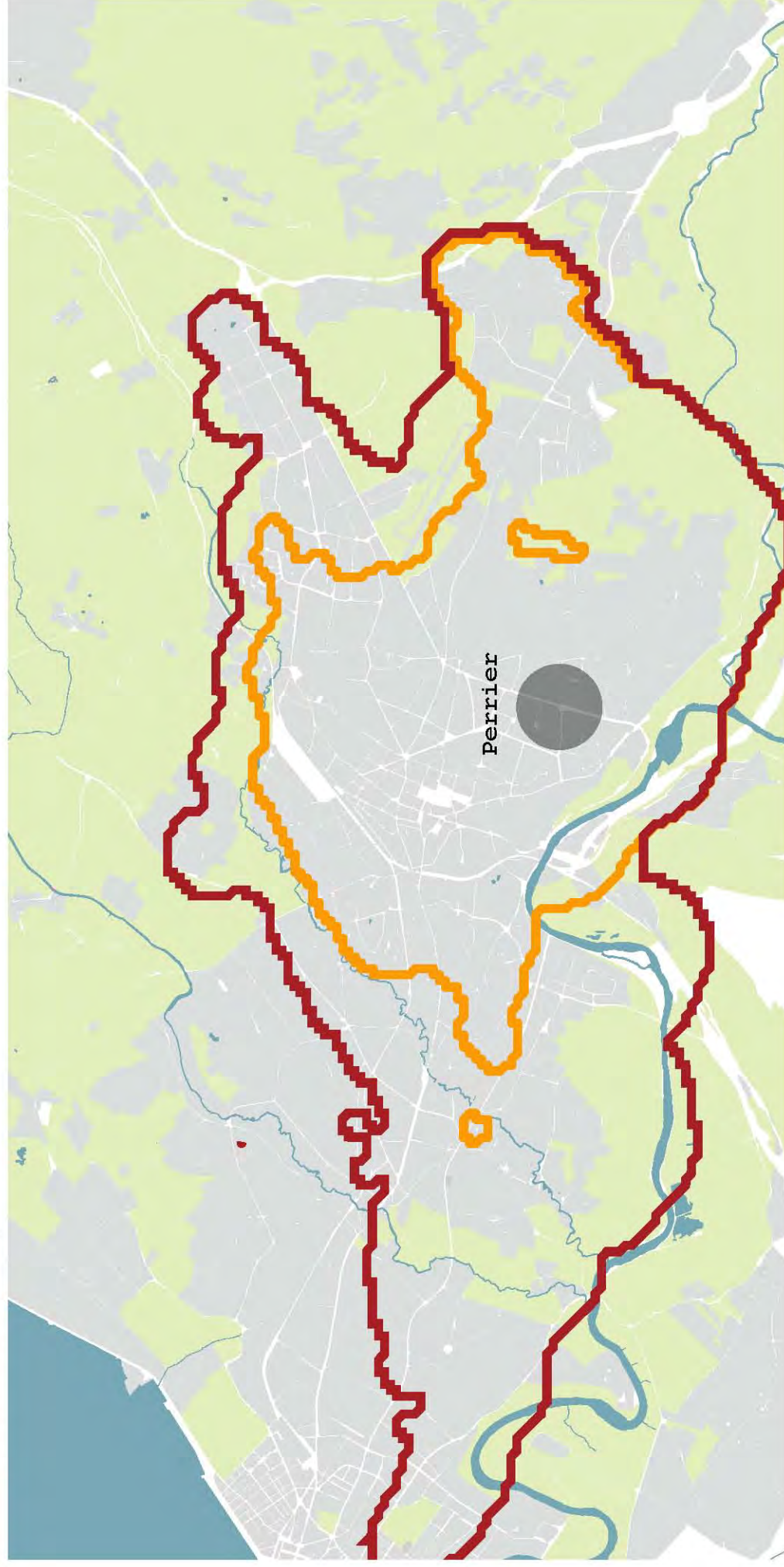
Réseau transports publics - accessibilité à 25mn du site MICA

- origine/destination
- accessibilité avant
- accessibilité après



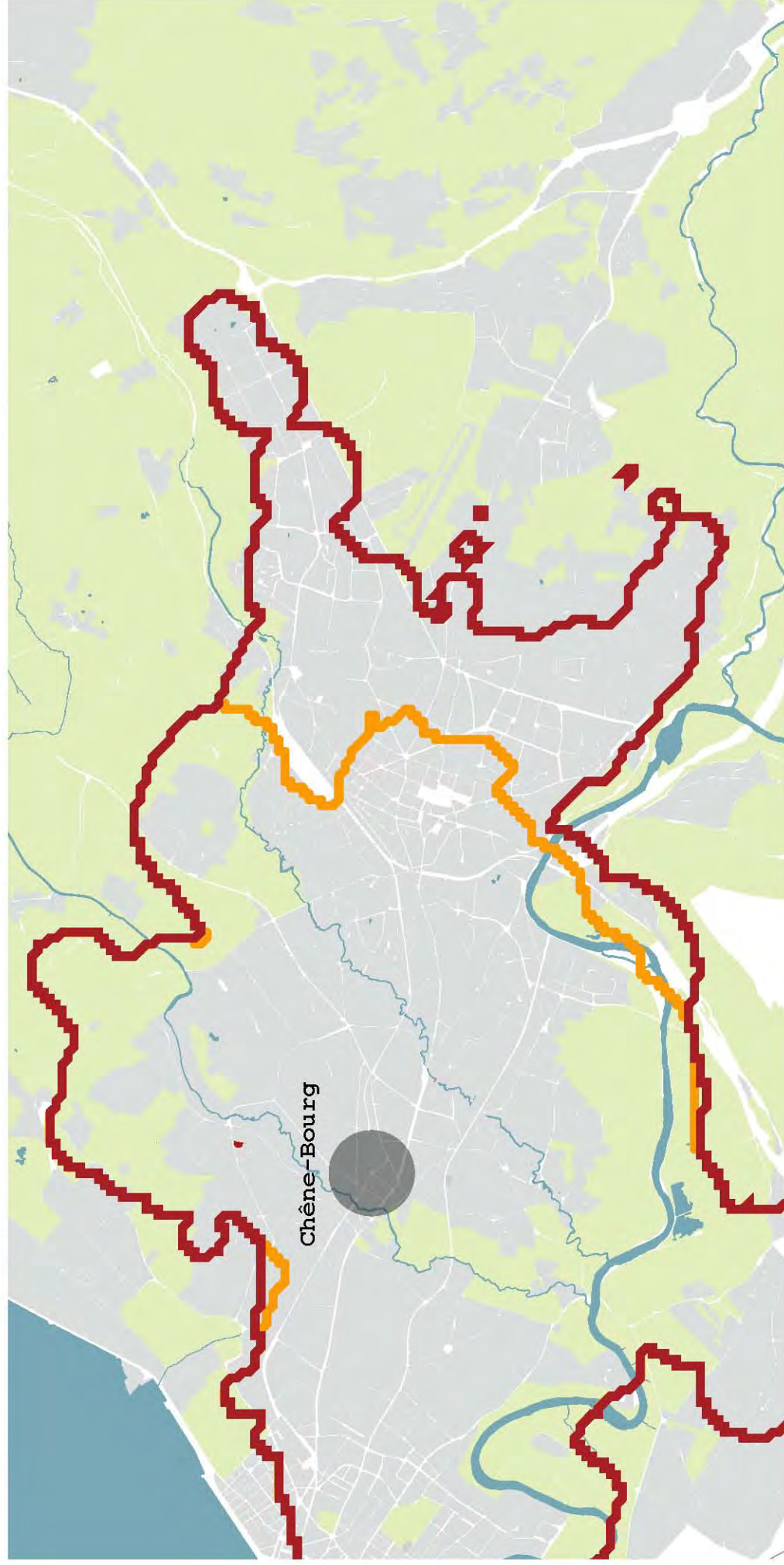
Réseau transports publics - accessibilité à 25mn du site Perrier

- origine/destination
- accessibilité avant
- accessibilité après



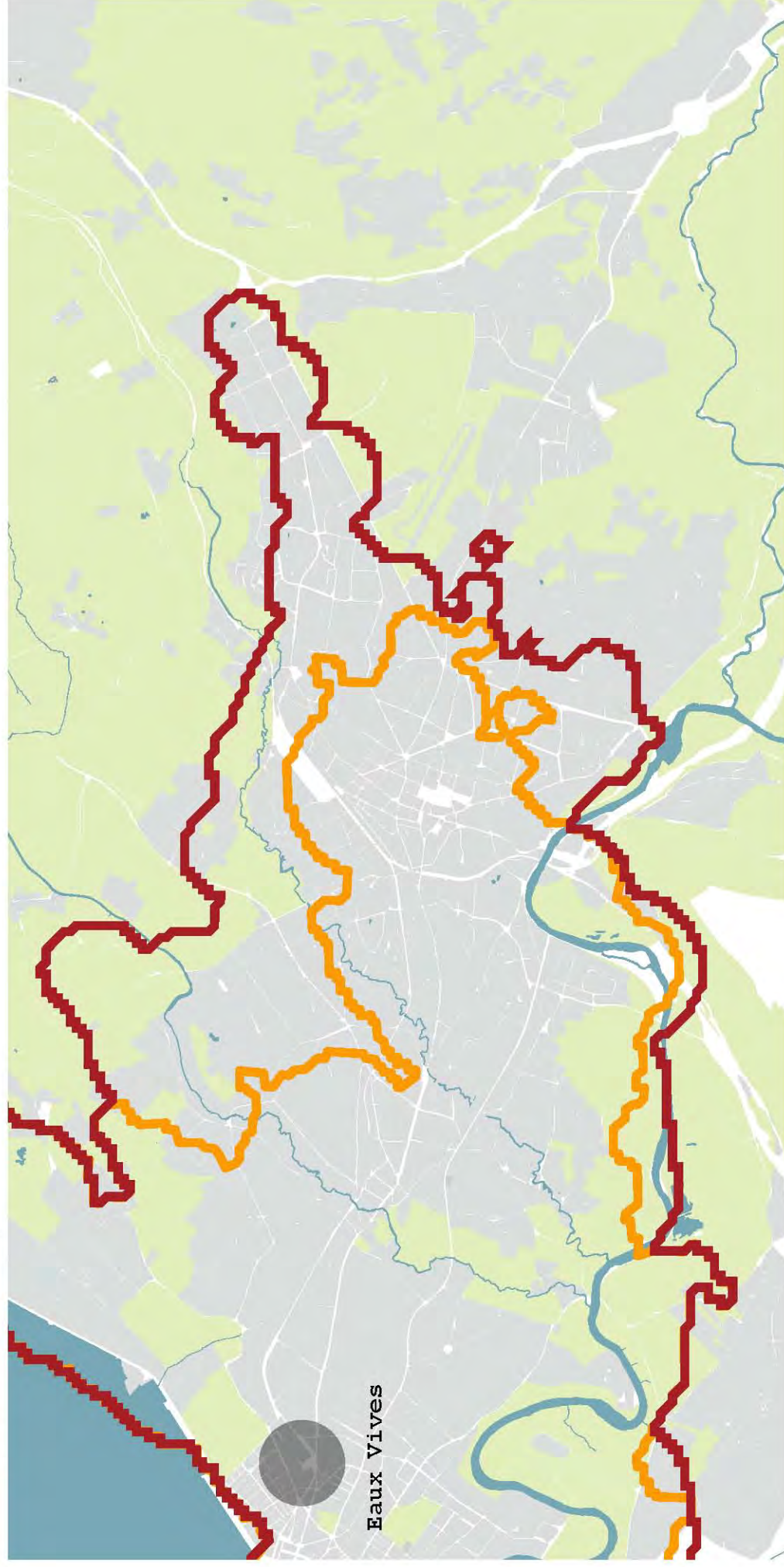
Réseau transports publics - accessibilité à 25mn de Chêne-Bourg

- origine/destination
- accessibilité avant
- accessibilité après

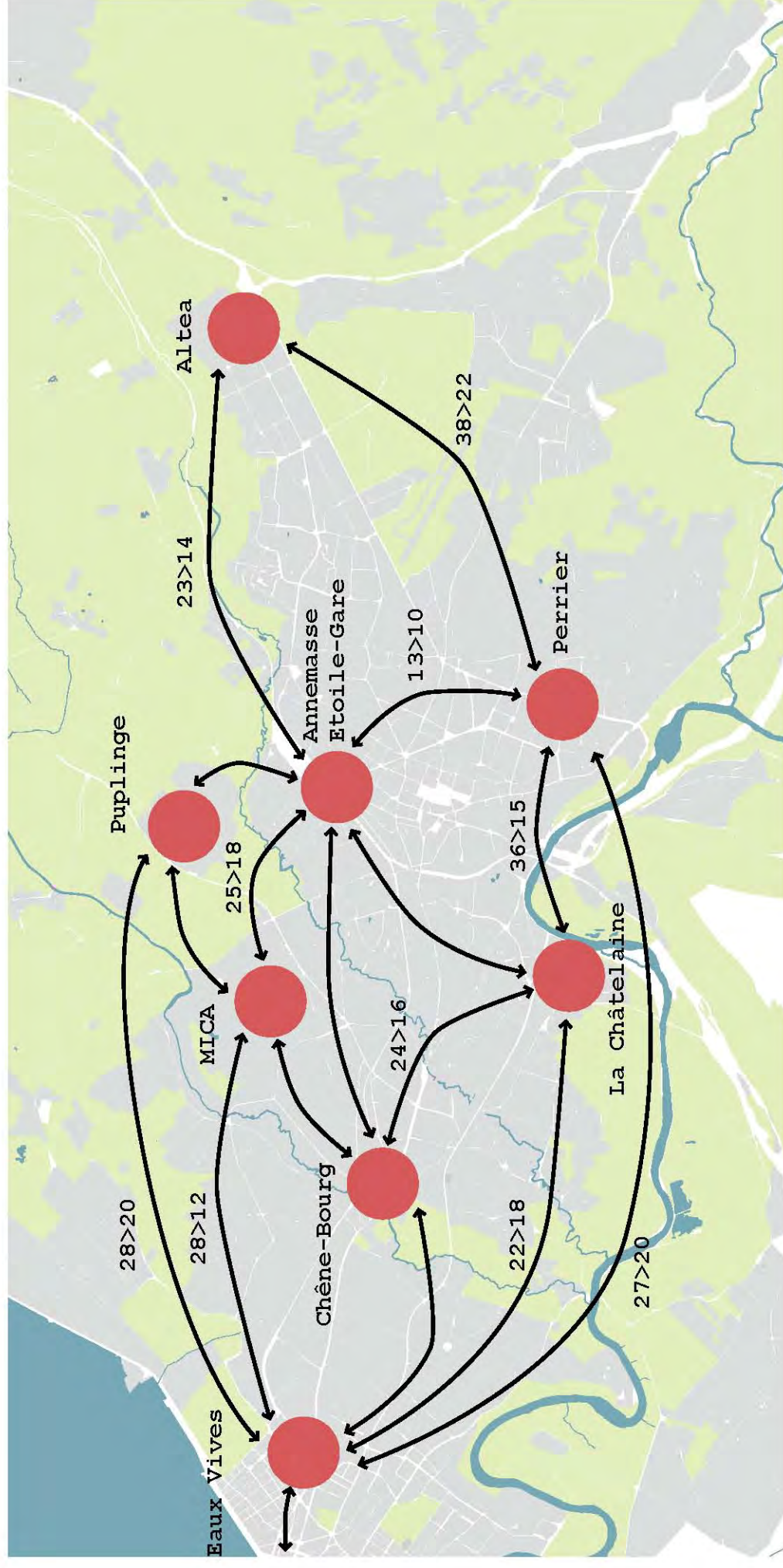


Réseau transports publics - accessibilité à 25mn d'Eaux Vives

- origine/destination
- accessibilité avant
- accessibilité après



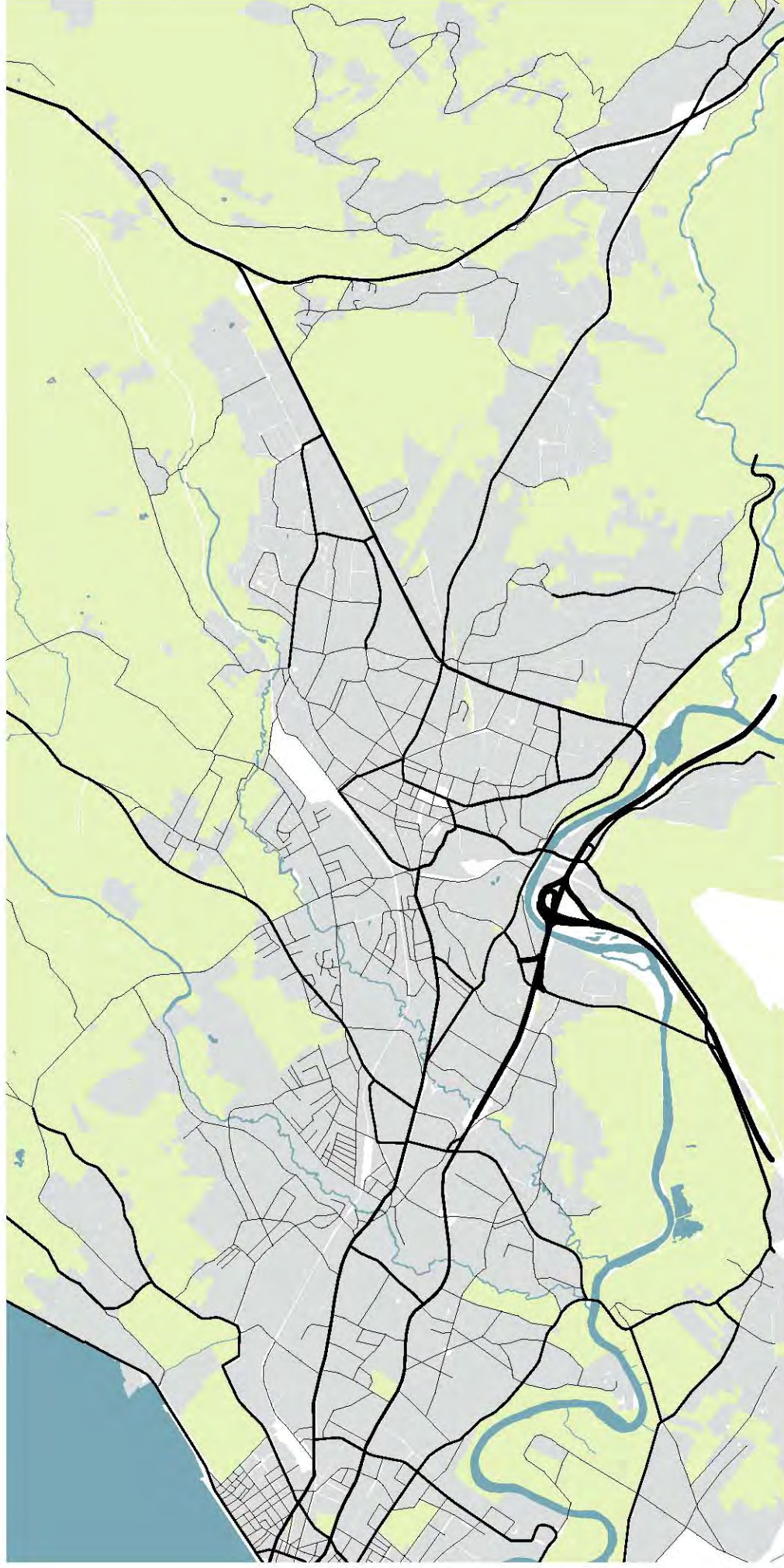
Réseau transports publics - temps de voyage



Réseau transports publics - différences de temps de voyage

	Annemasse (gare)	Chêne Bourg (centre)	Eaux Vives (gare)	Cornavin (gare)	Aéroport	Mica (north side)	Puylinge	Perrier	Altea	La Chatelaine
Annemasse (gare)										
Chêne Bourg (centre)	-9									
Eaux Vives (gare)	-7	0								
Cornavin (gare)	-3	0	-1							
Aéroport	-5	0	0	0						
Mica (north side)	-7	-3	-16	-15	-27					
Puylinge	-12	-5	-8	-12	-20	-4				
Perrier	-3	-12	-7	-10	-25	-11	-16			
Altea	-9	-20	-23	-30	-30	-34	-26	-16		
La Chatelaine	-1	-8	-4	-13	-10	-6	-20	-21	-14	

Le réseau viaire - état actuel



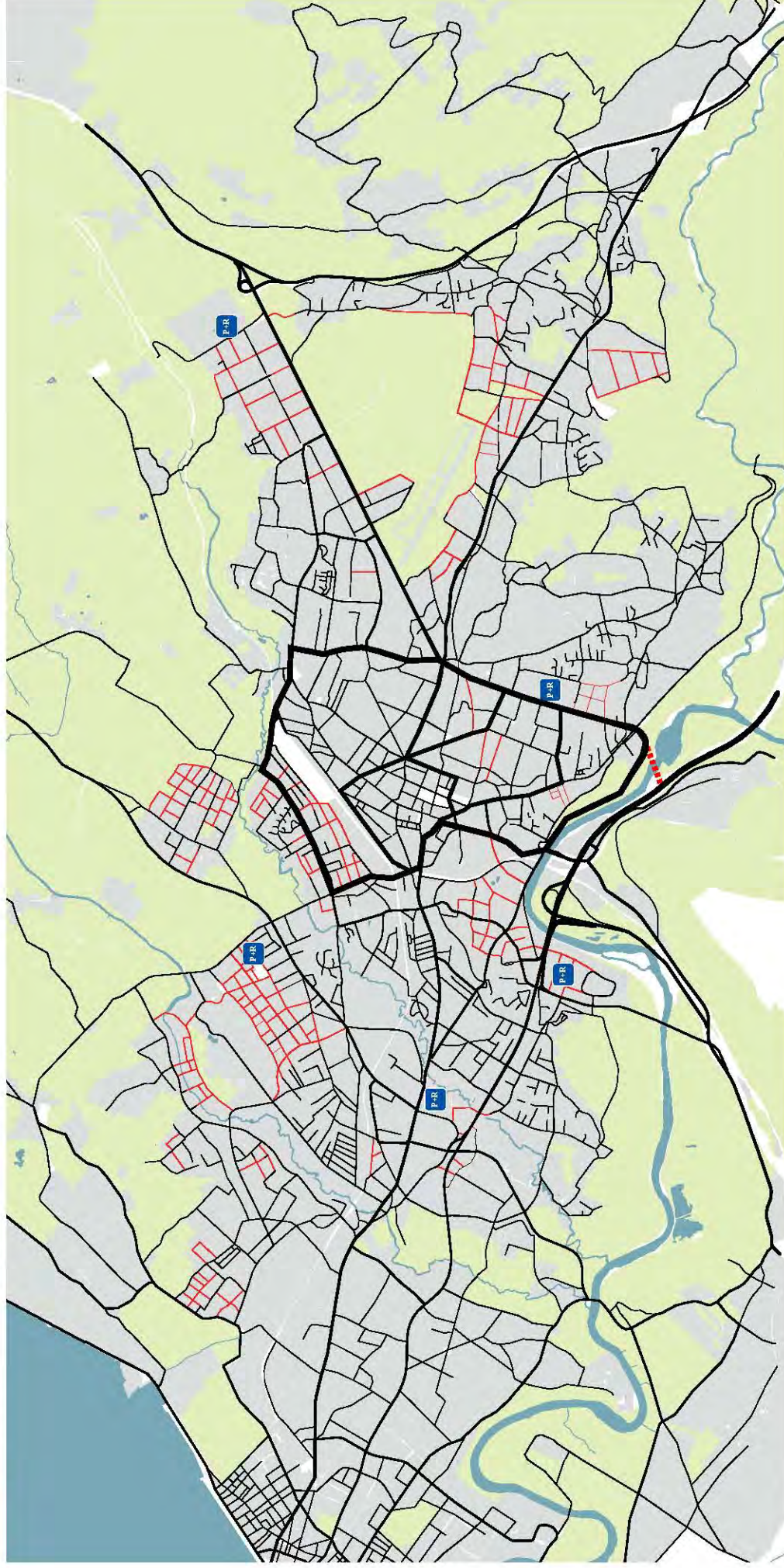
Le réseau viaire - complété

P+R

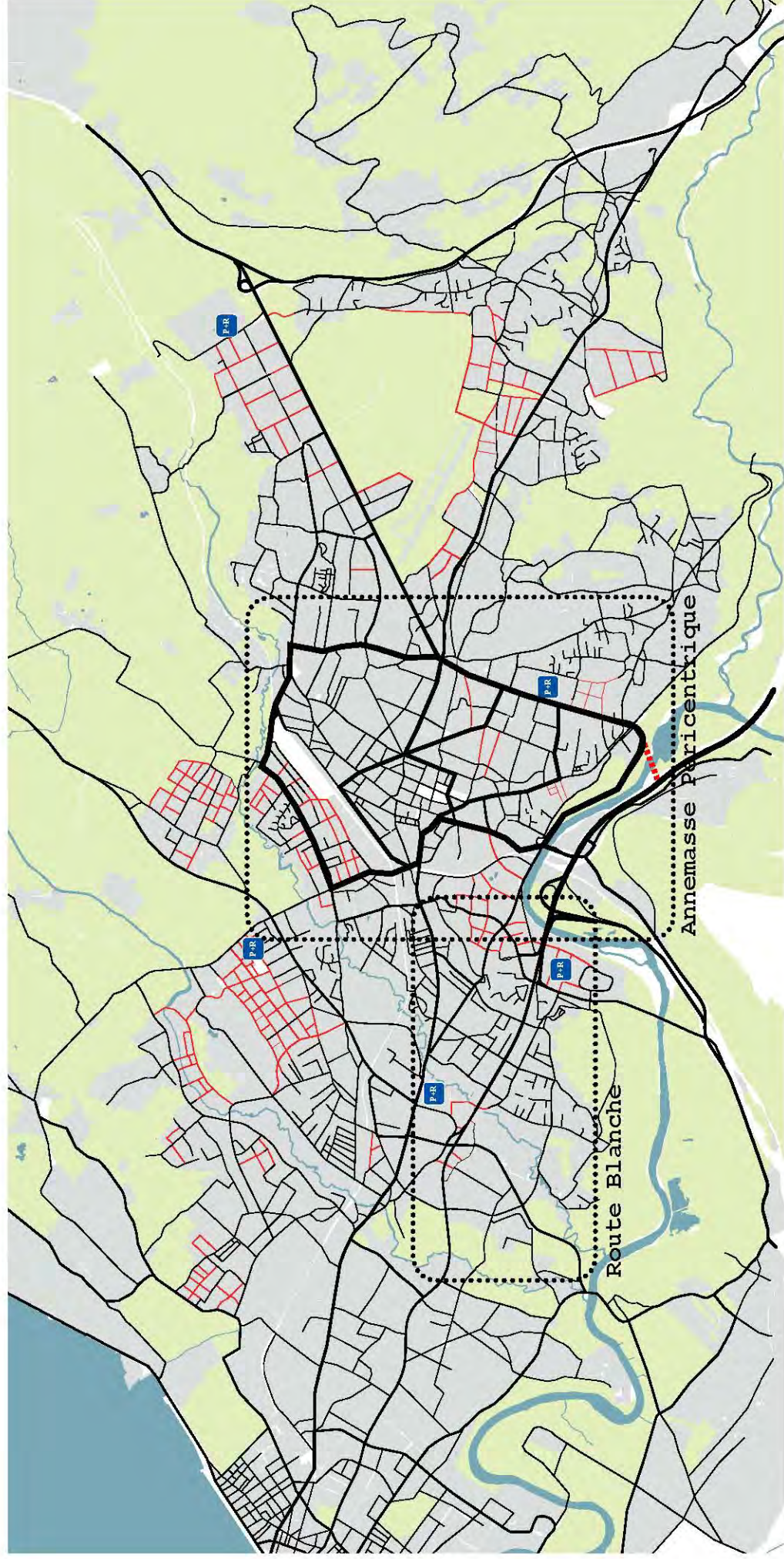
P+R

réseau existant

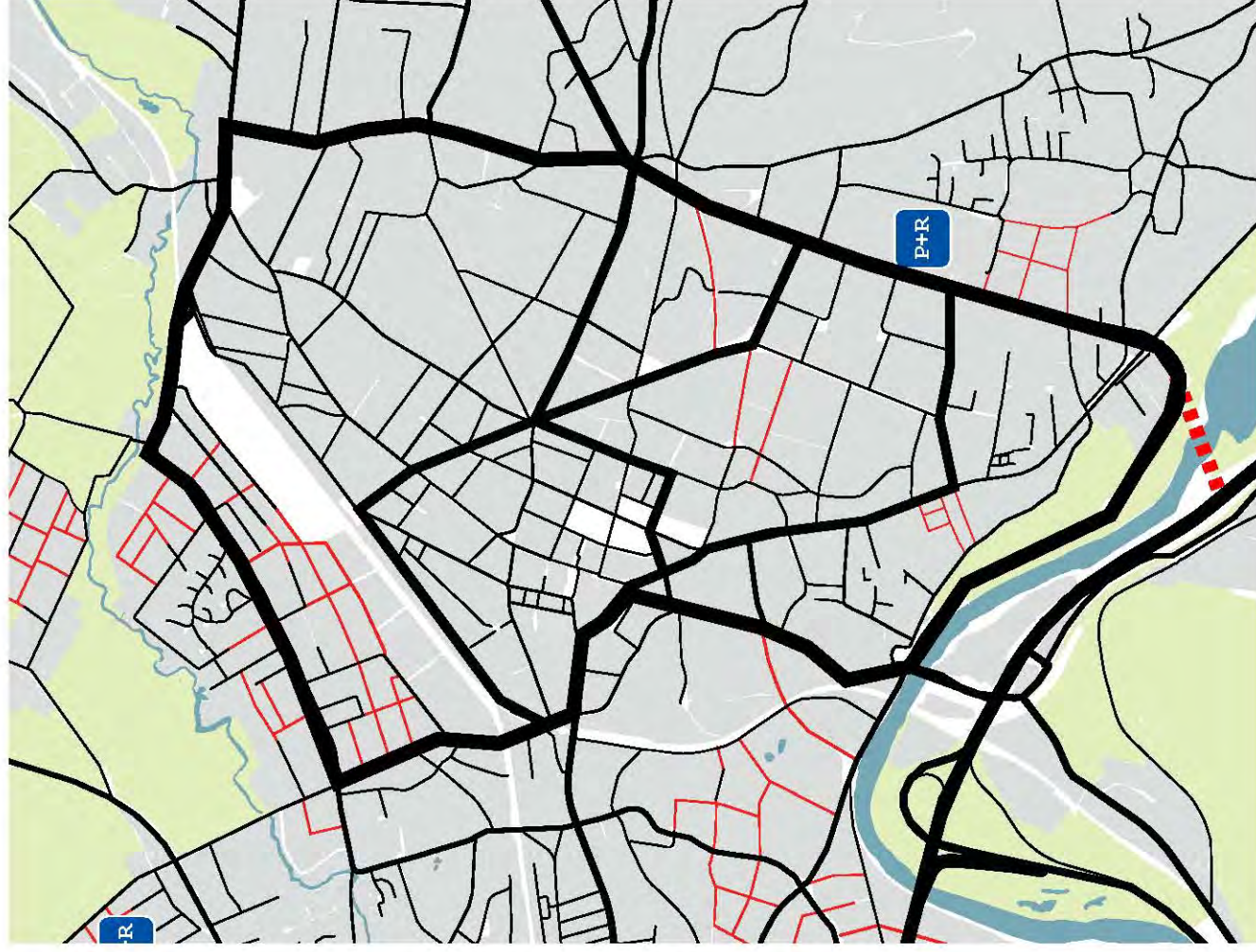
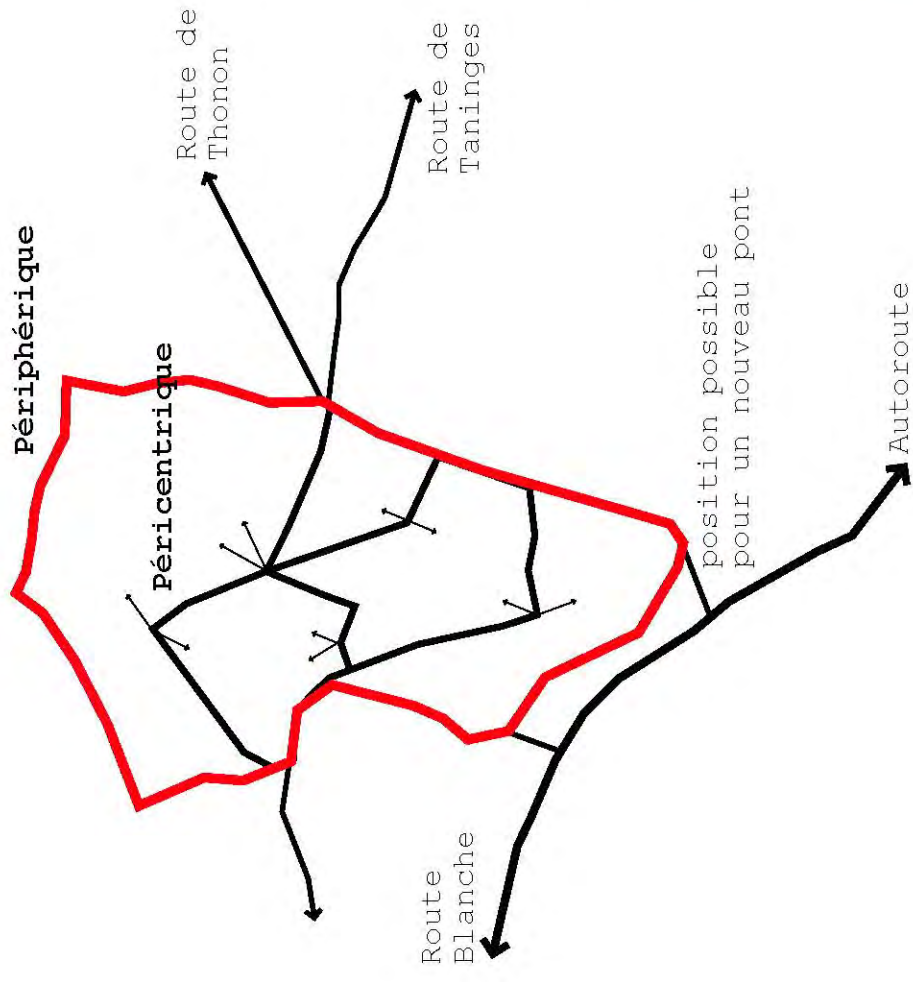
réseau nouveau



Le réseau viaire - complété

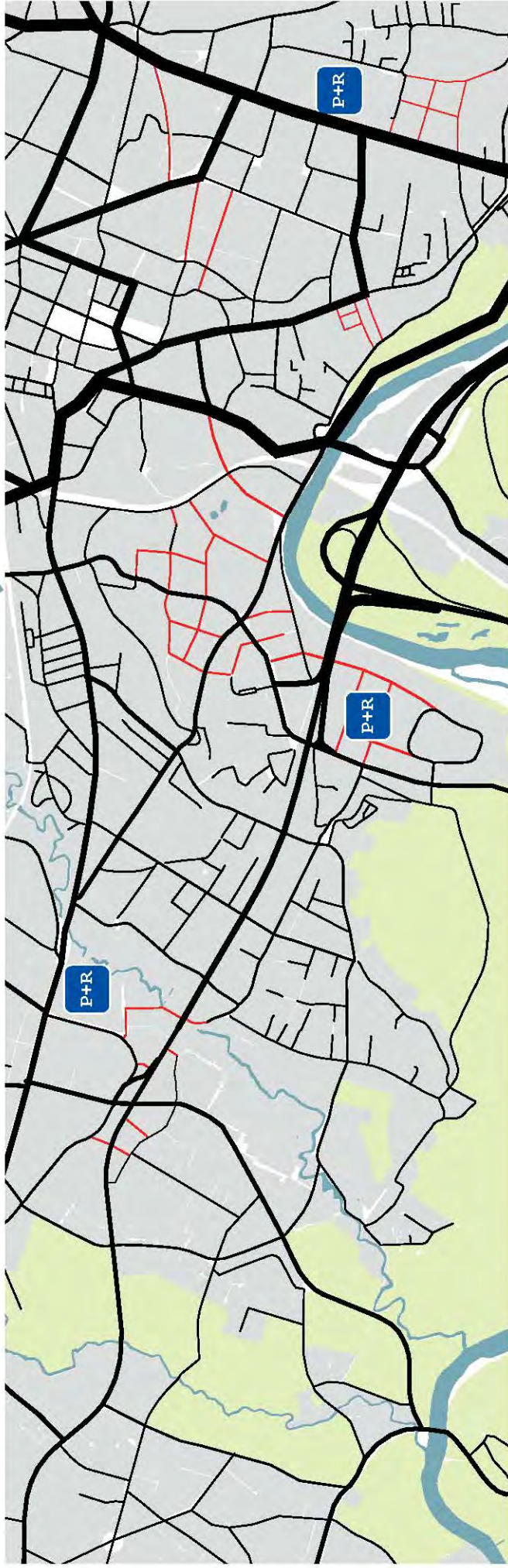
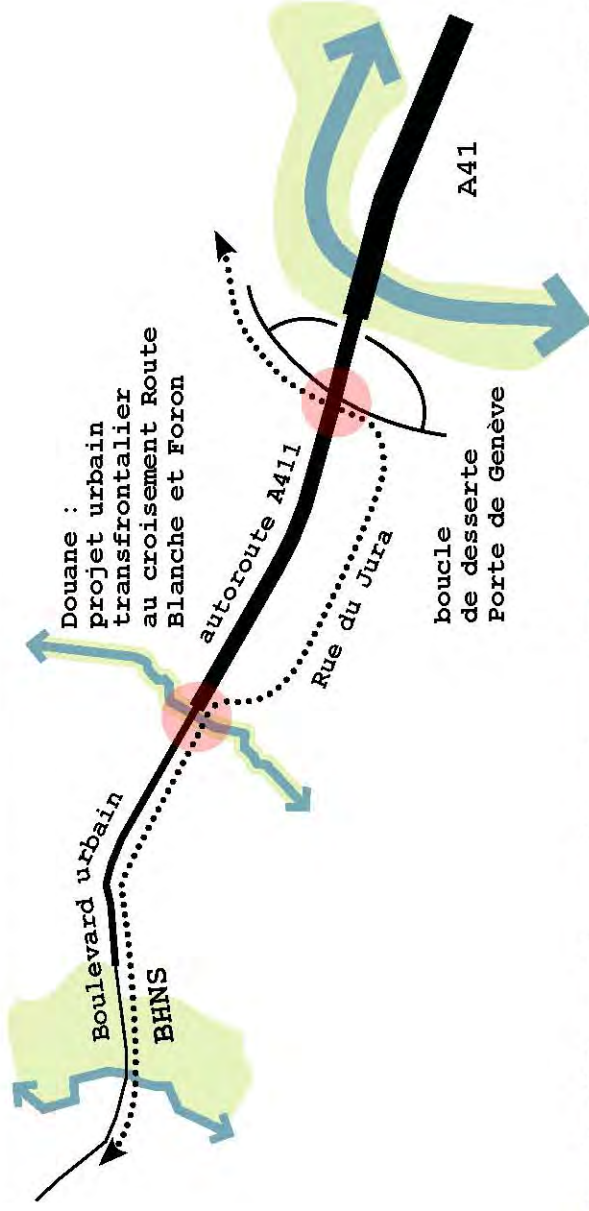


Le réseau viaire - Annemasse



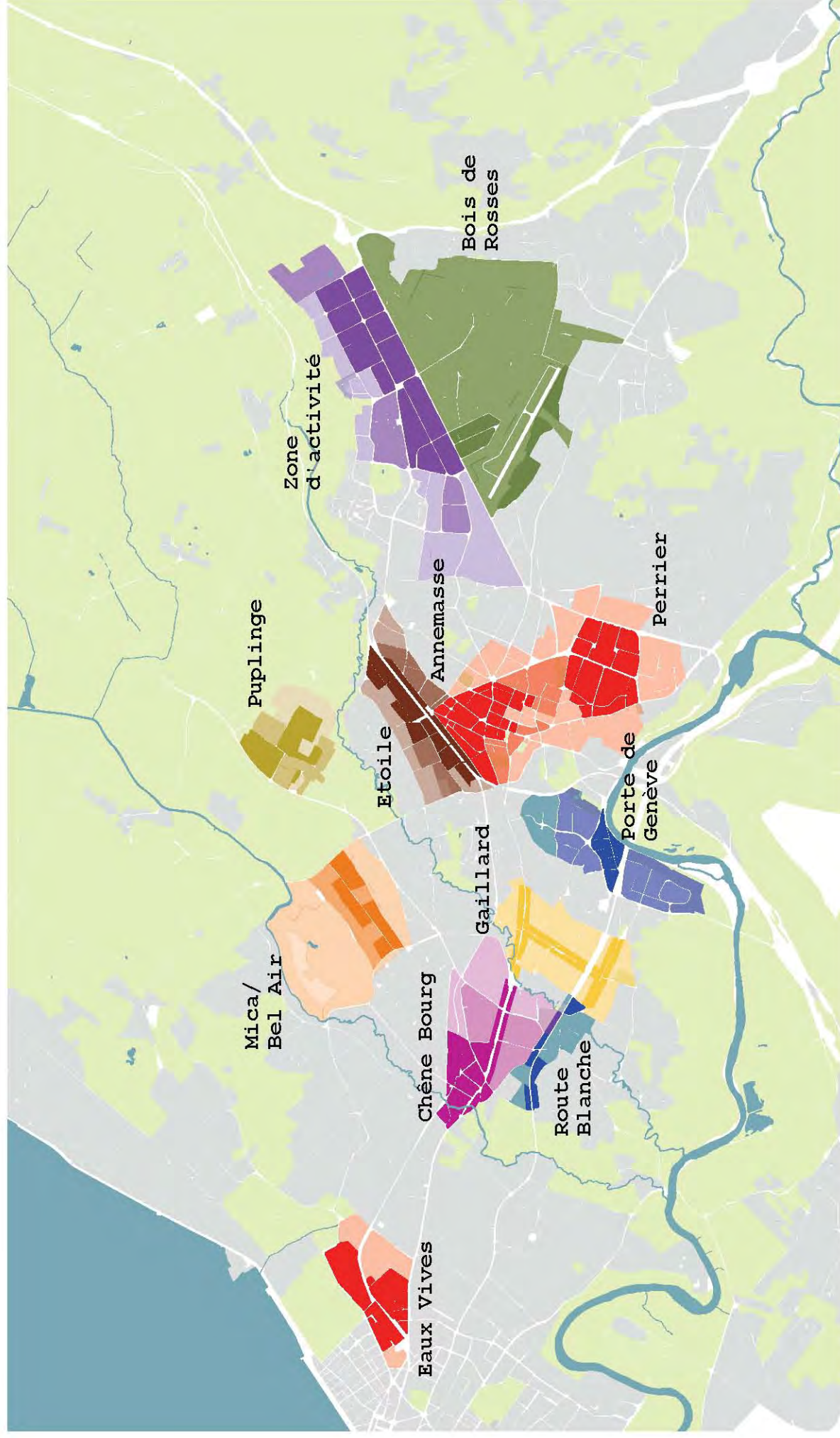


Le réseau viaire - Route Blanche

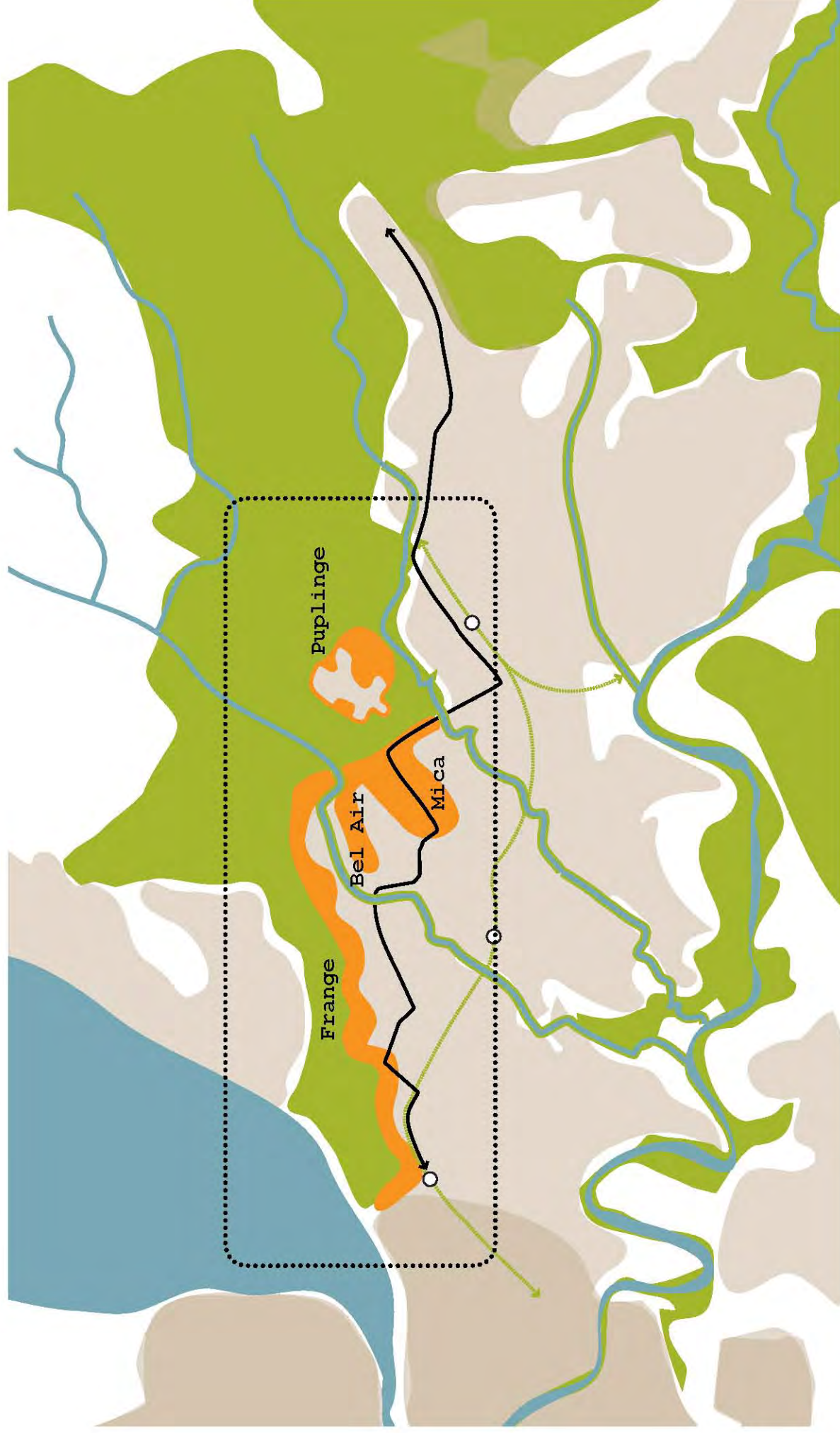


PROJETS & PROGRAMME

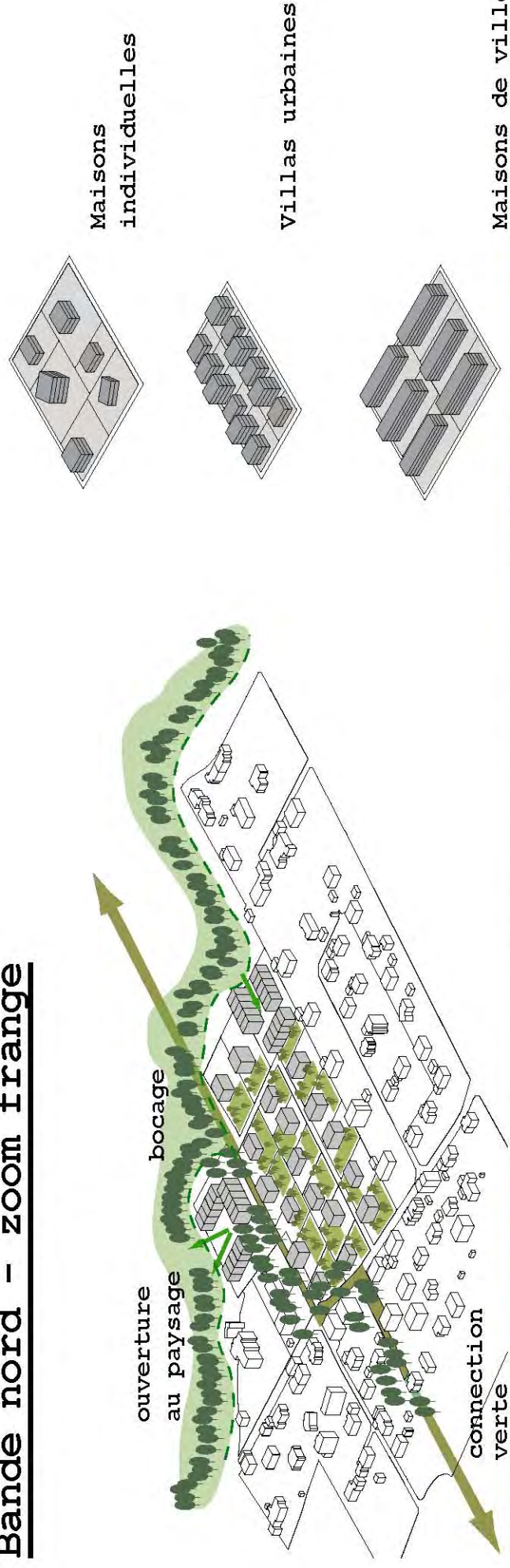
Projets clefs



Bande nord - frange urbaine



Bande nord - zoom frange



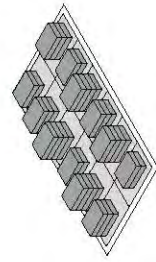
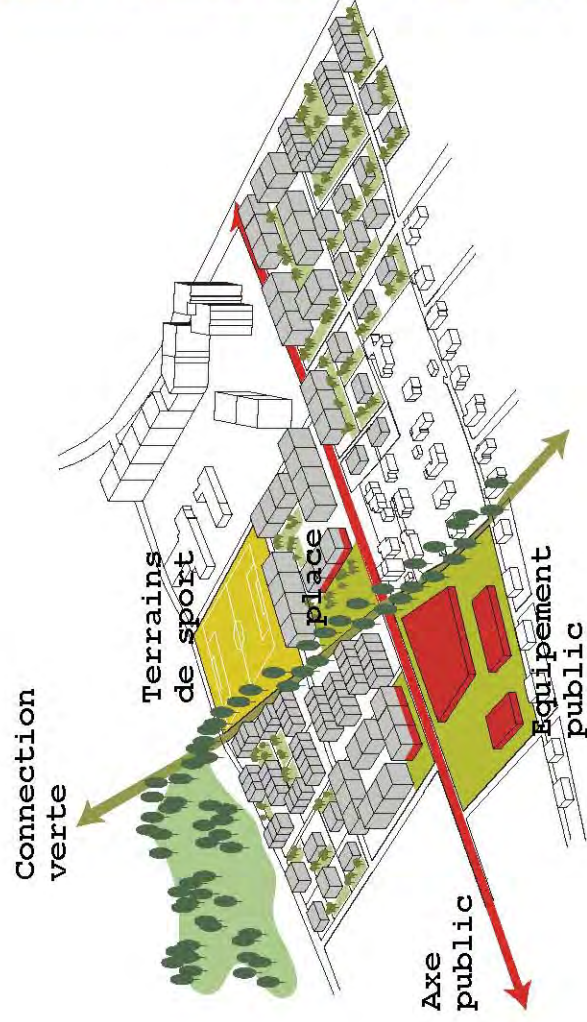
Bande nord - références frange urbaine



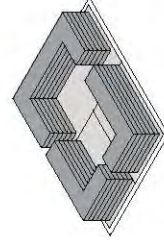
Breevaarthoek Gouda, Pays-Bas, KCAP

Villas Deventer, Pays-Bas, KCAP

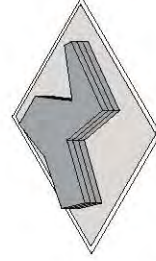
Bande nord - zoom Mica



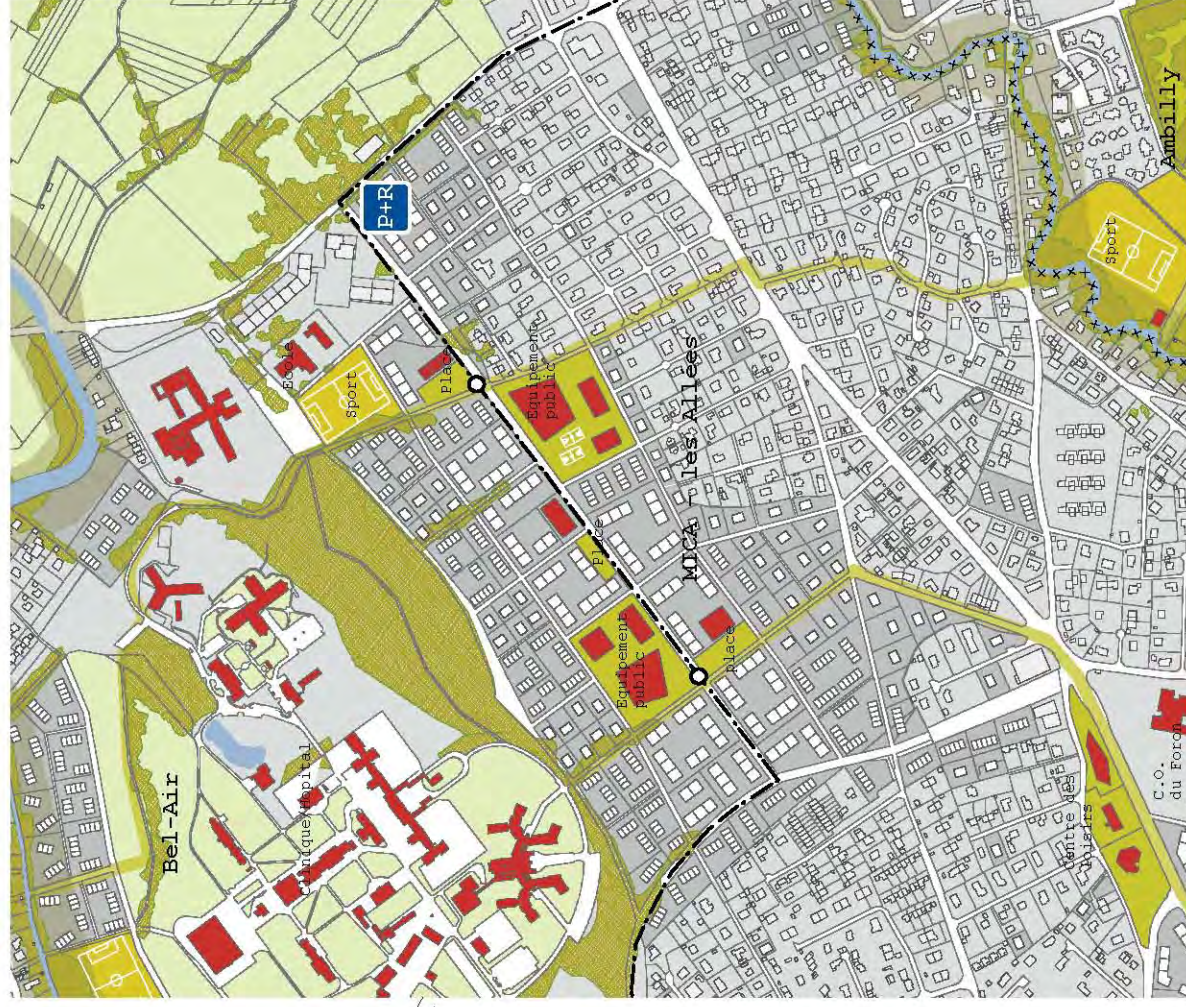
Villas urbaines



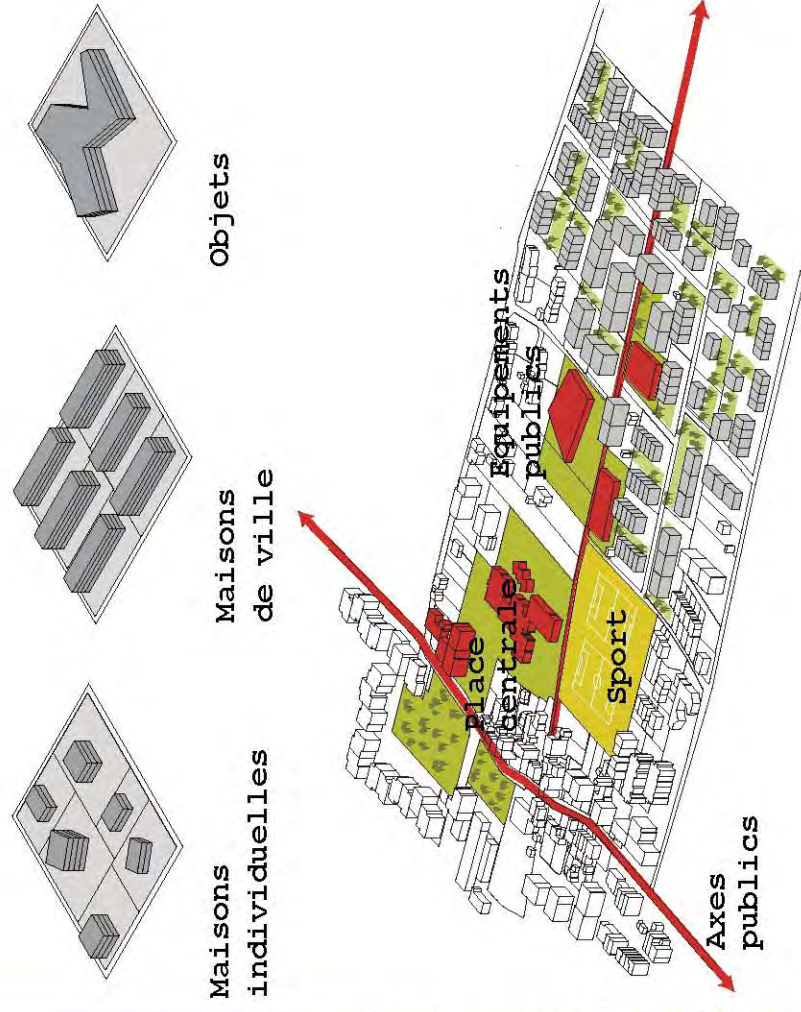
Bloc ouvert



Objets



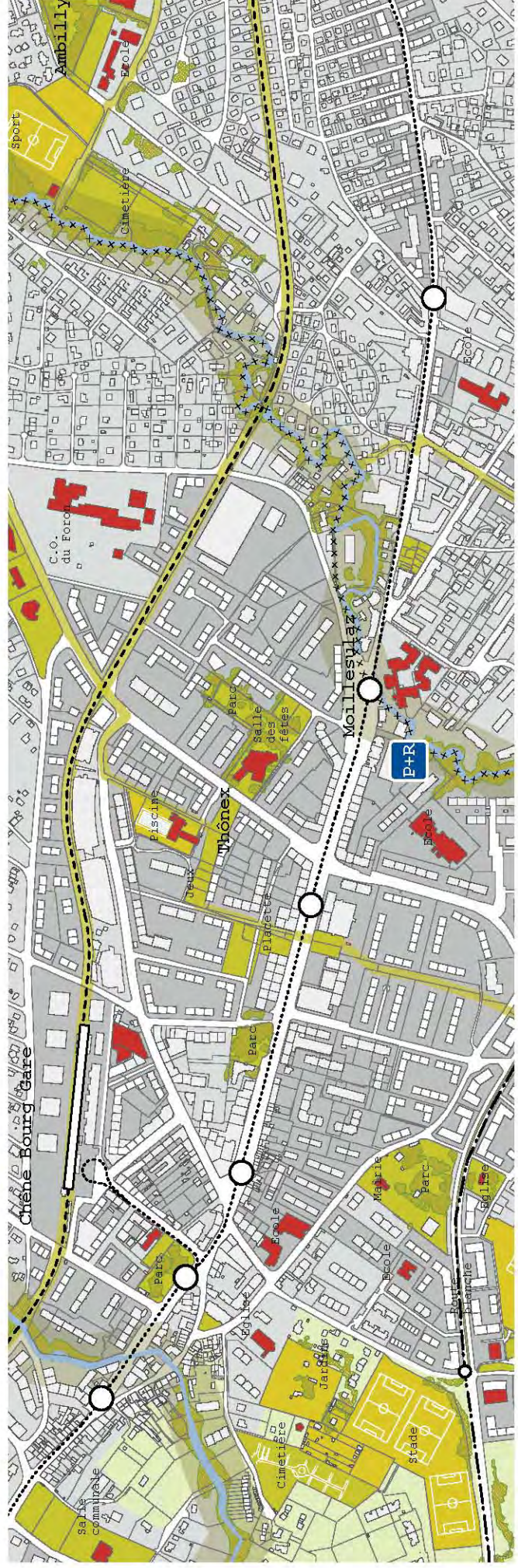
Bande nord - zoom Puplinge



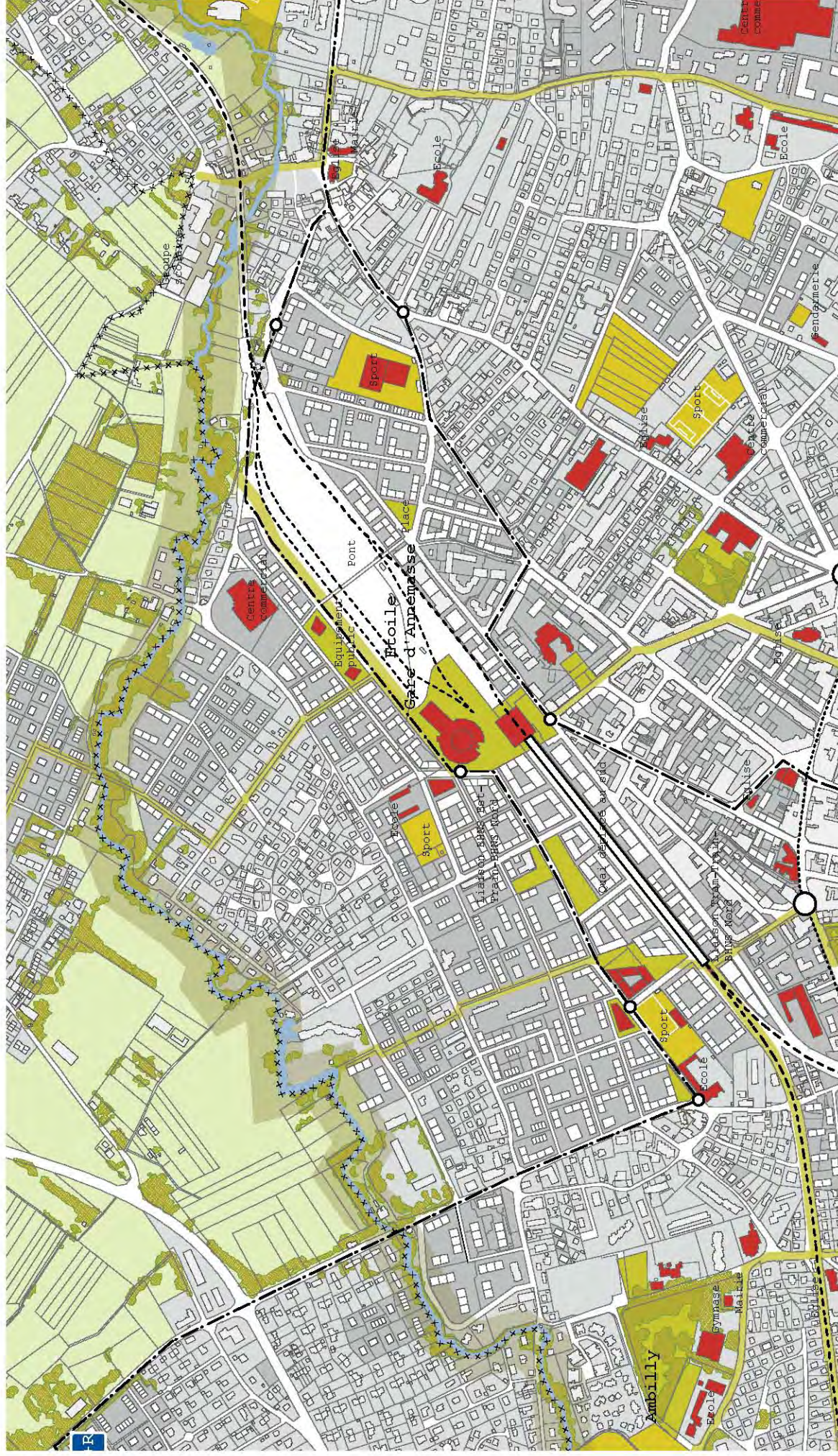
Bande centre sud - densification

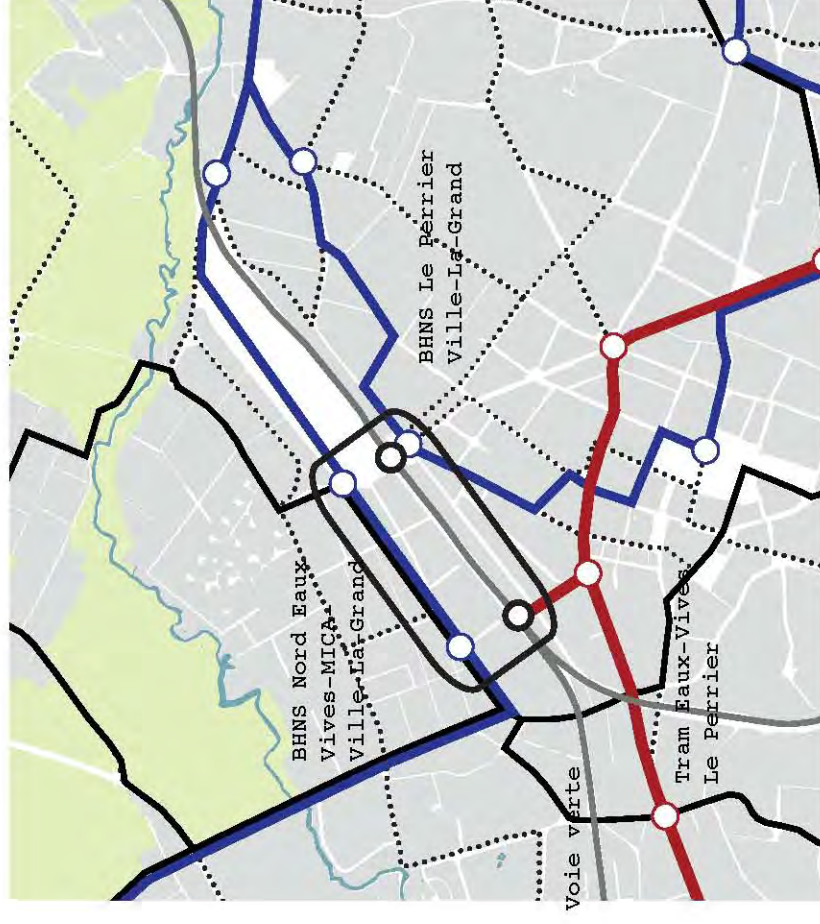
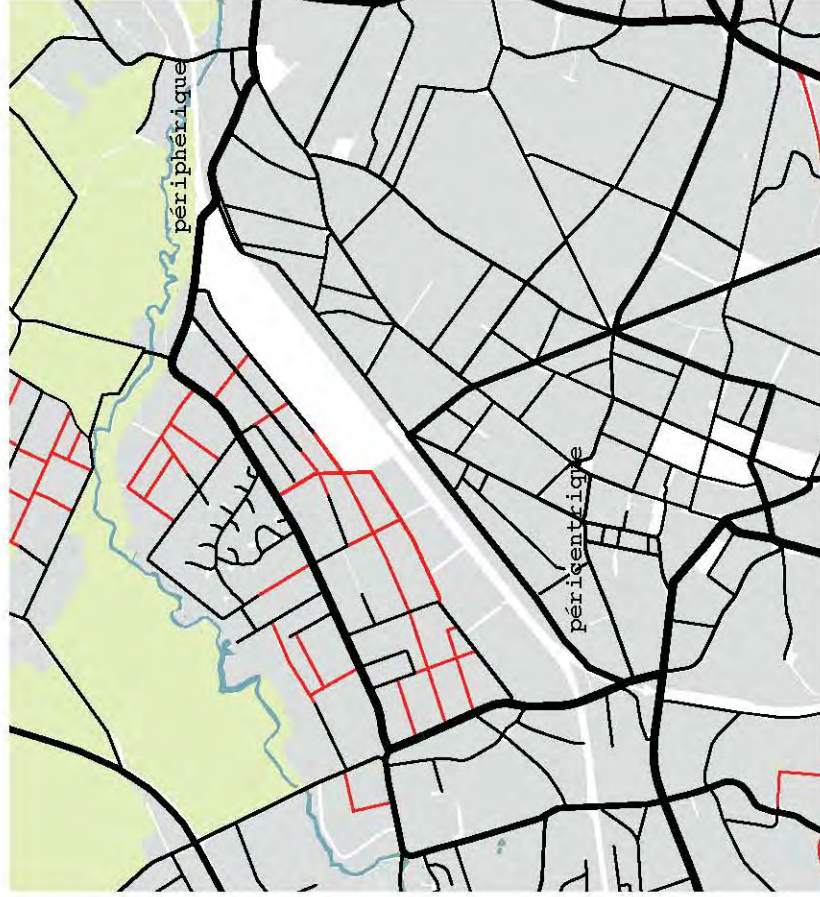


Bande centre - zoom Chêne Bourg

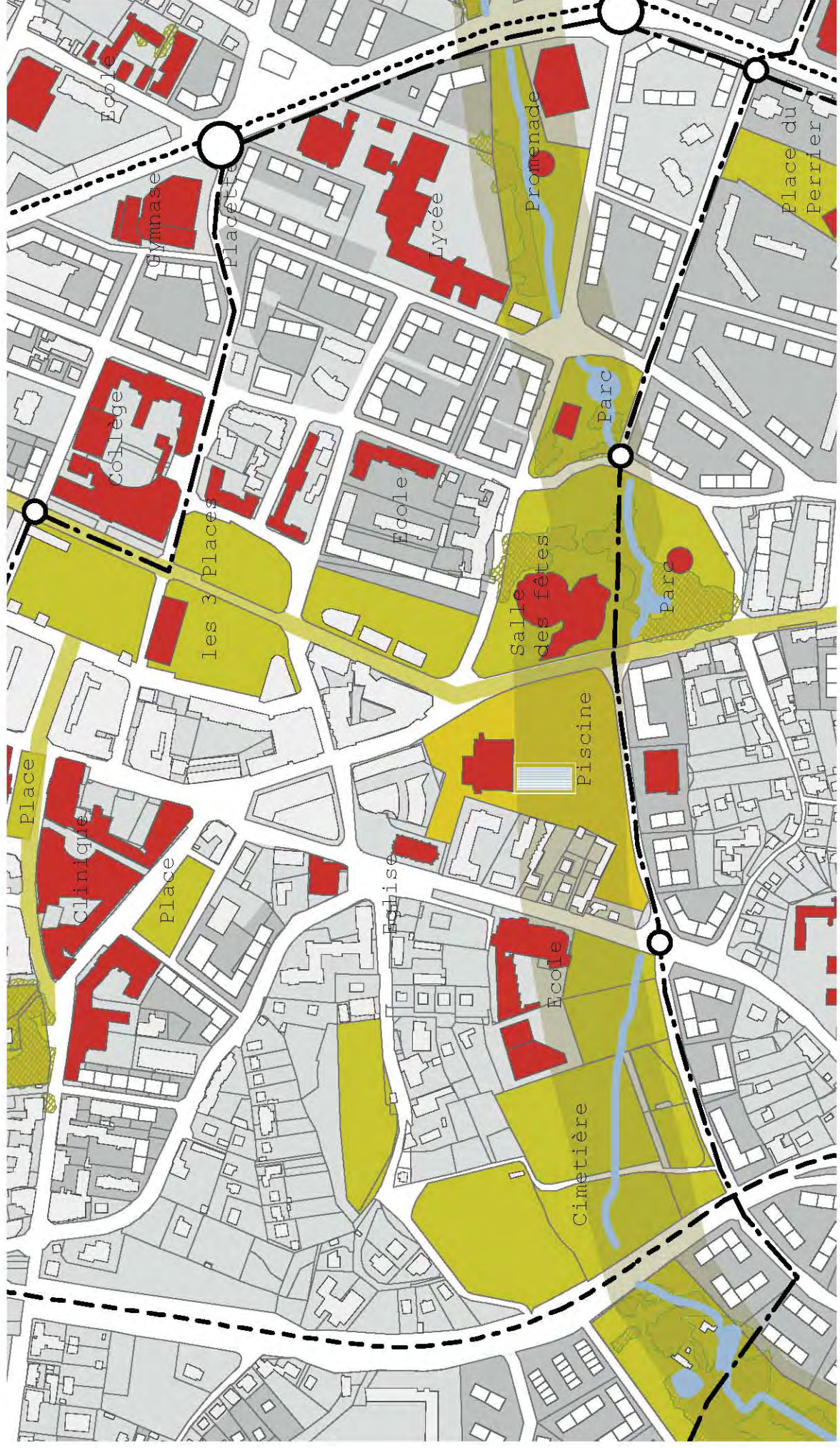


Bande centre - zoom Annemasse Etoile

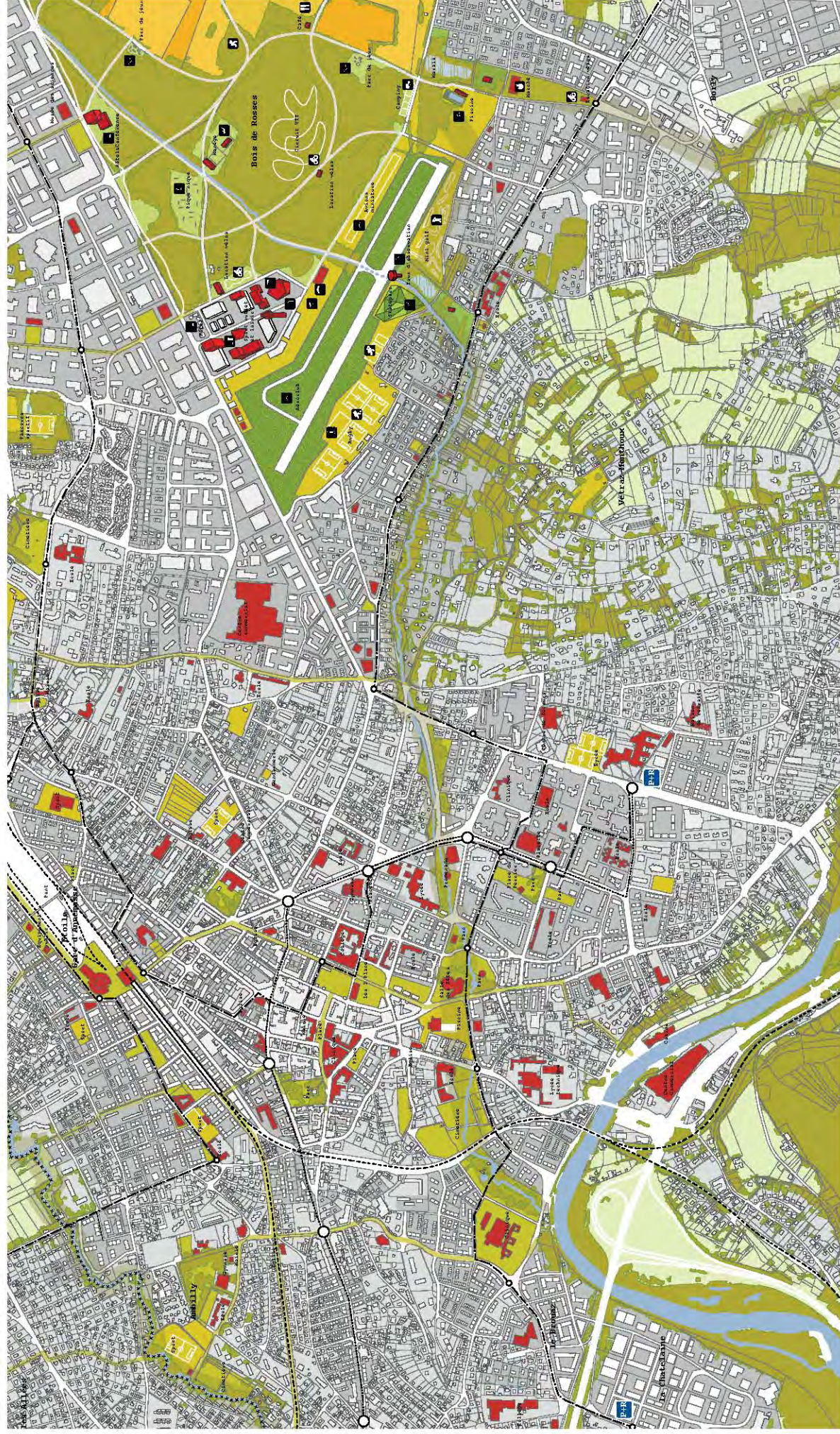




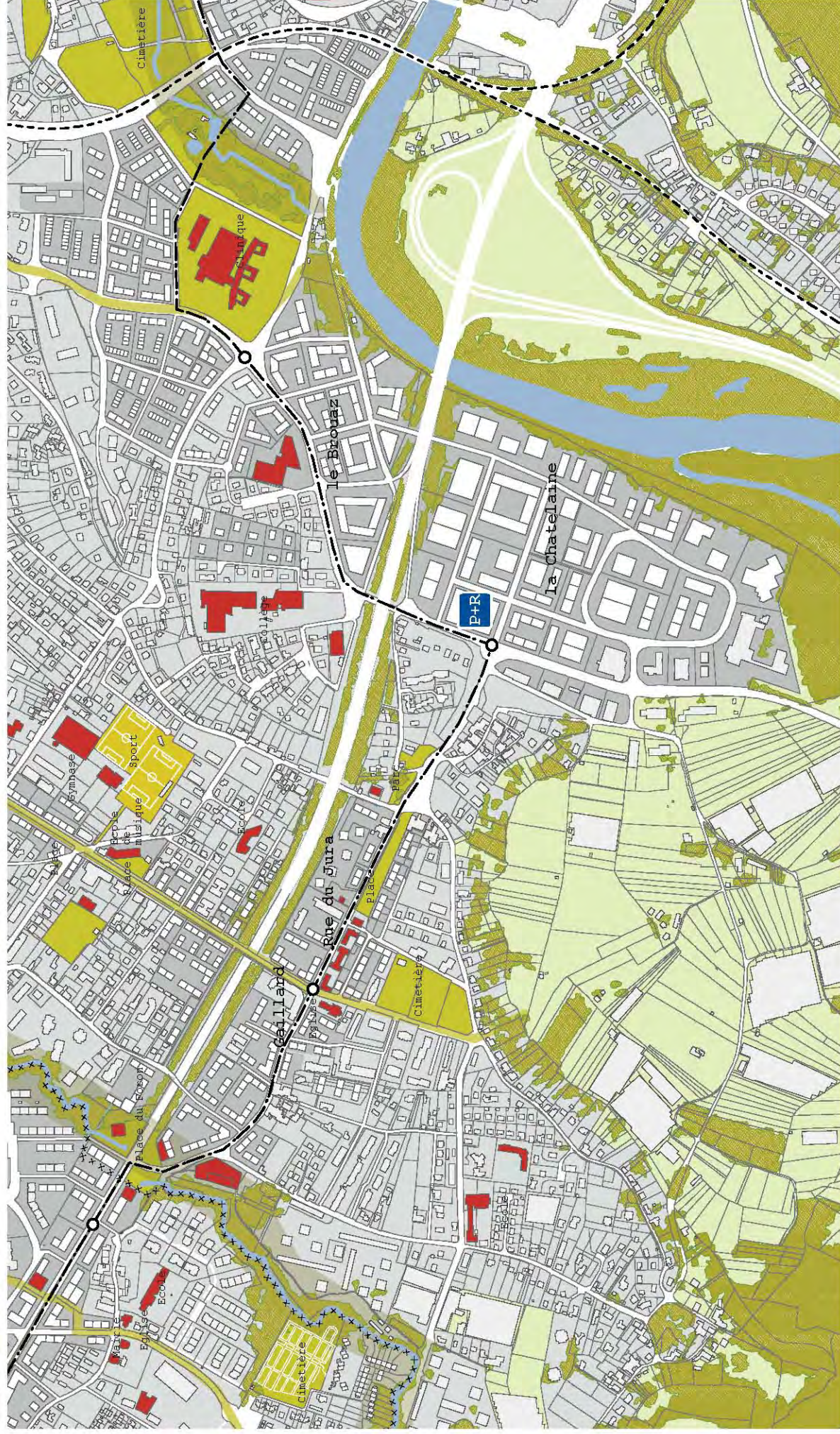
Bande centre - zoom Annemasse Le Perrier



Connection Bois de Rosses et Arve



Bande sud - zoom porte de Genève - Route Blanche



Bande sud - zoom Route Blanche



Bande sud - références Boulevard urbain



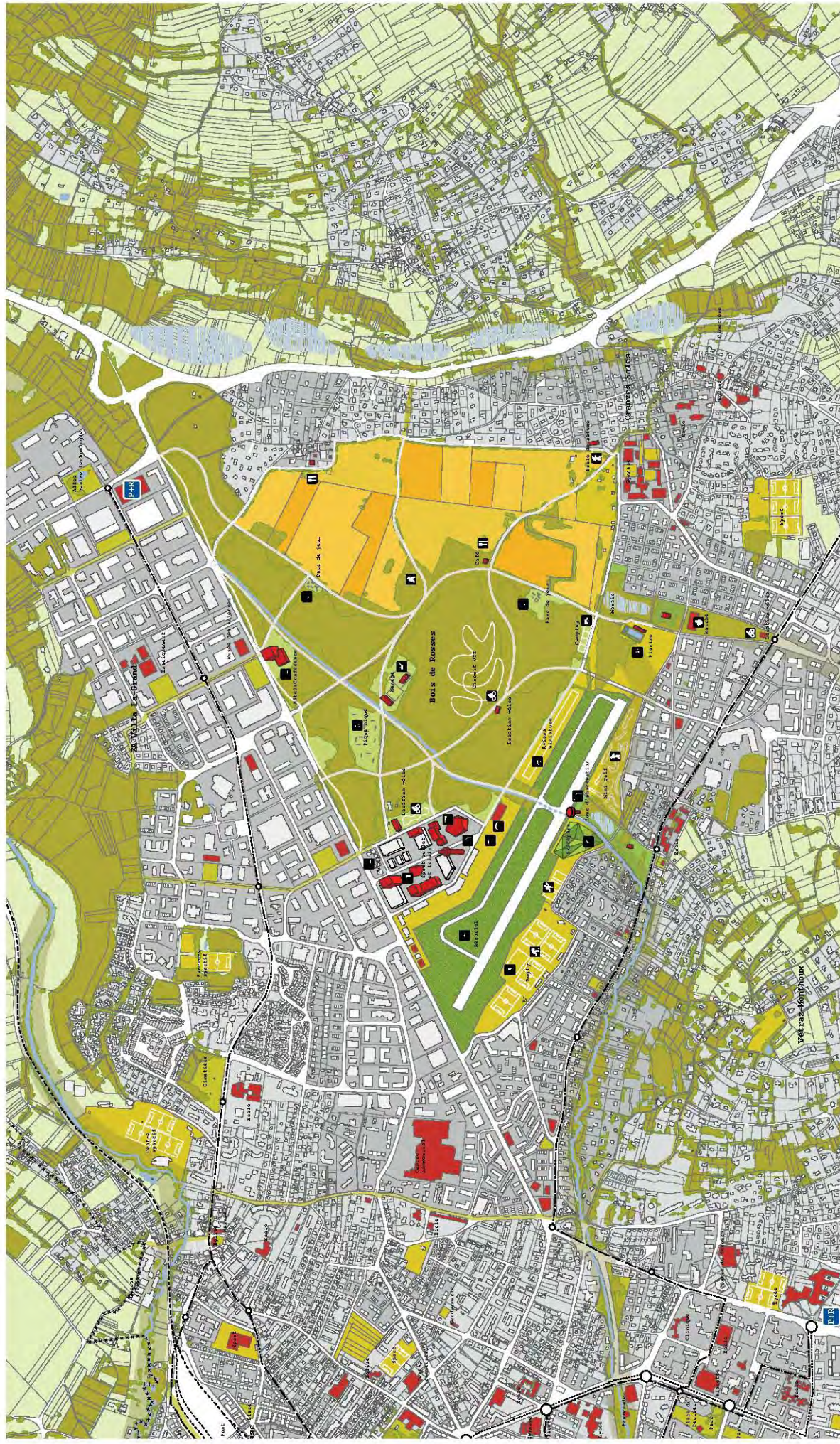
Unter den Linden, Berlin, Allemagne

Theodor-Heuss-Str., Stuttgart, Allemagne

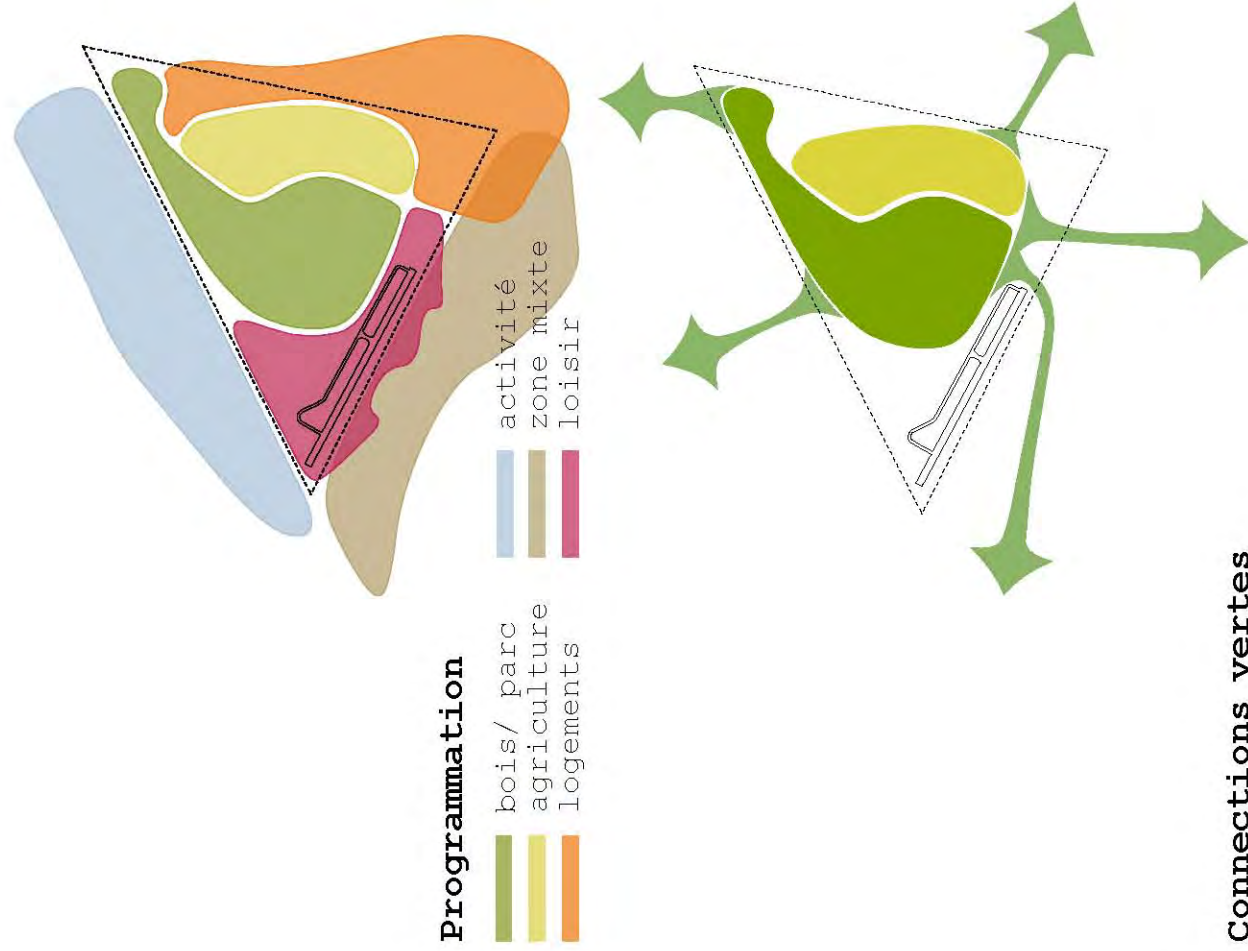
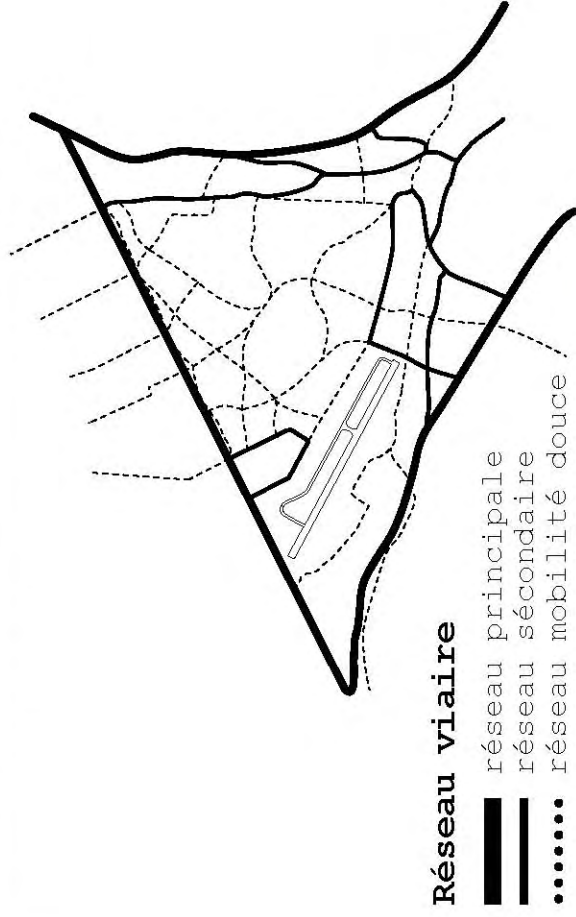
Bois de Rosses - transformation







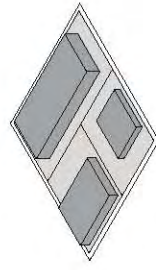
Bois de Rosses - concepts



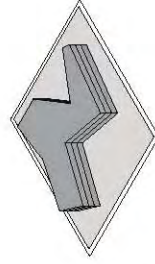
Espaces publics

Connections vertes

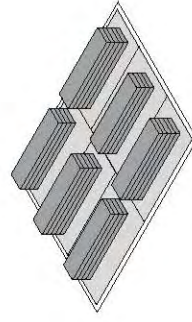
Bois de Rosses - zoom transition



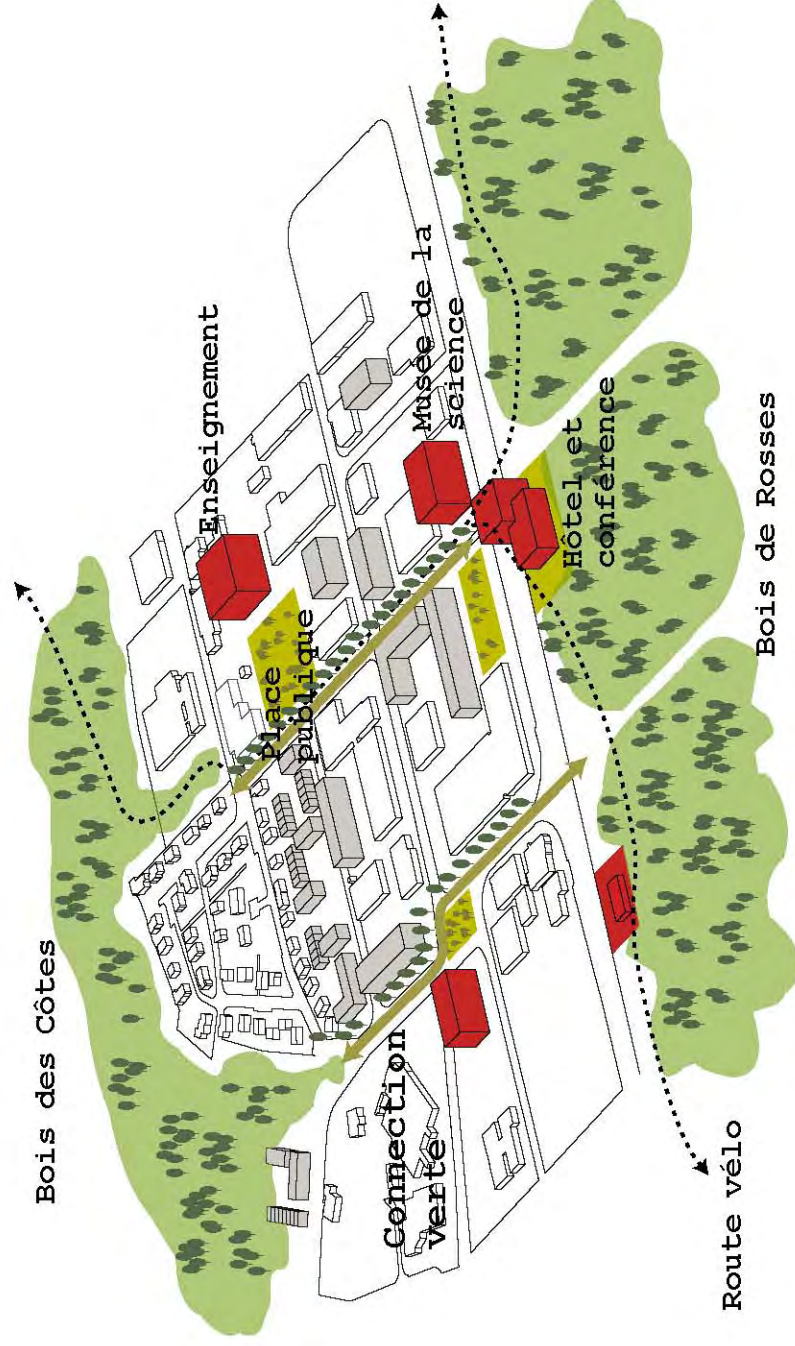
Grandes surfaces



Objets



Maisons de ville



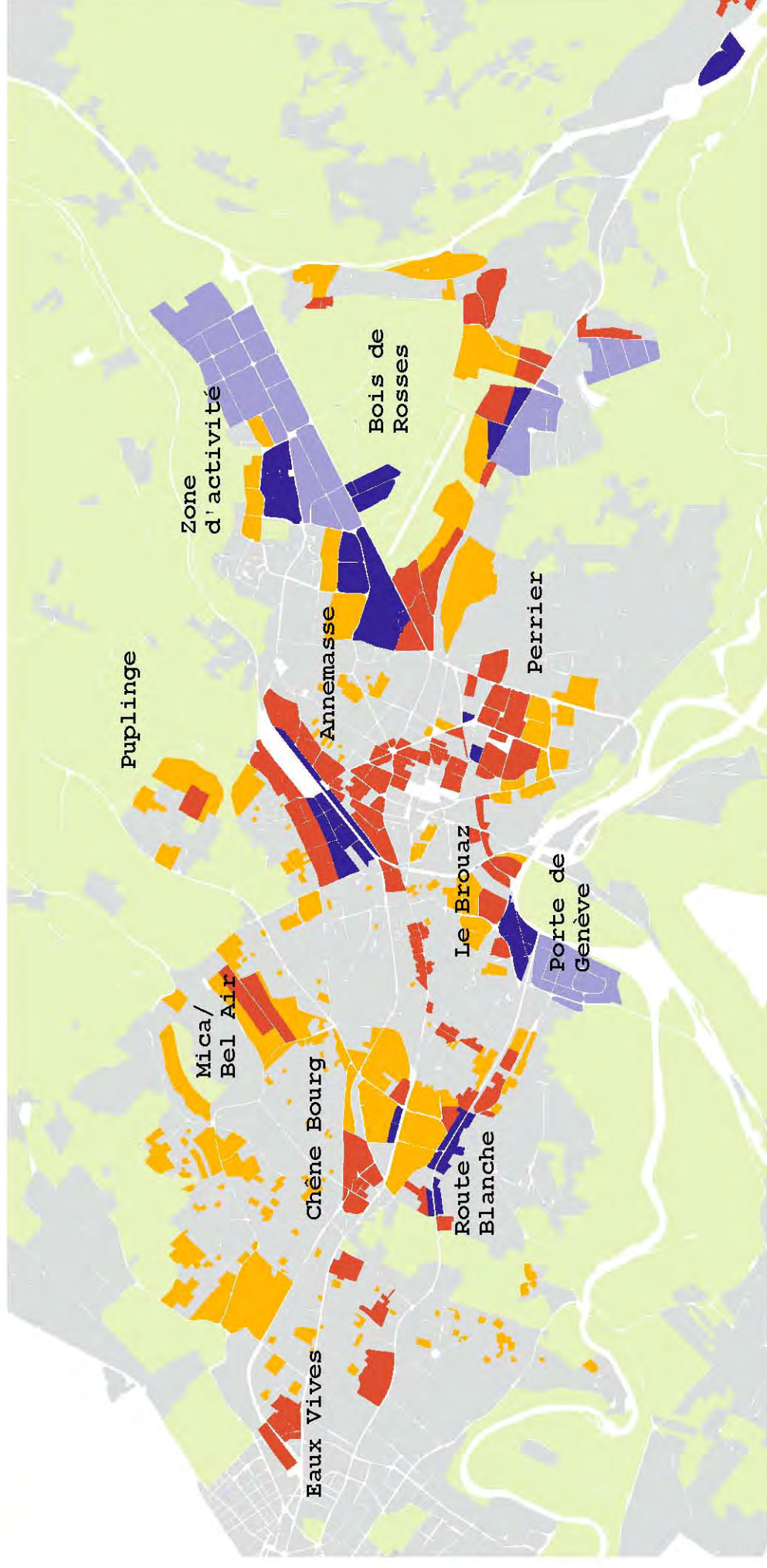
Bois de Rosses - programmation



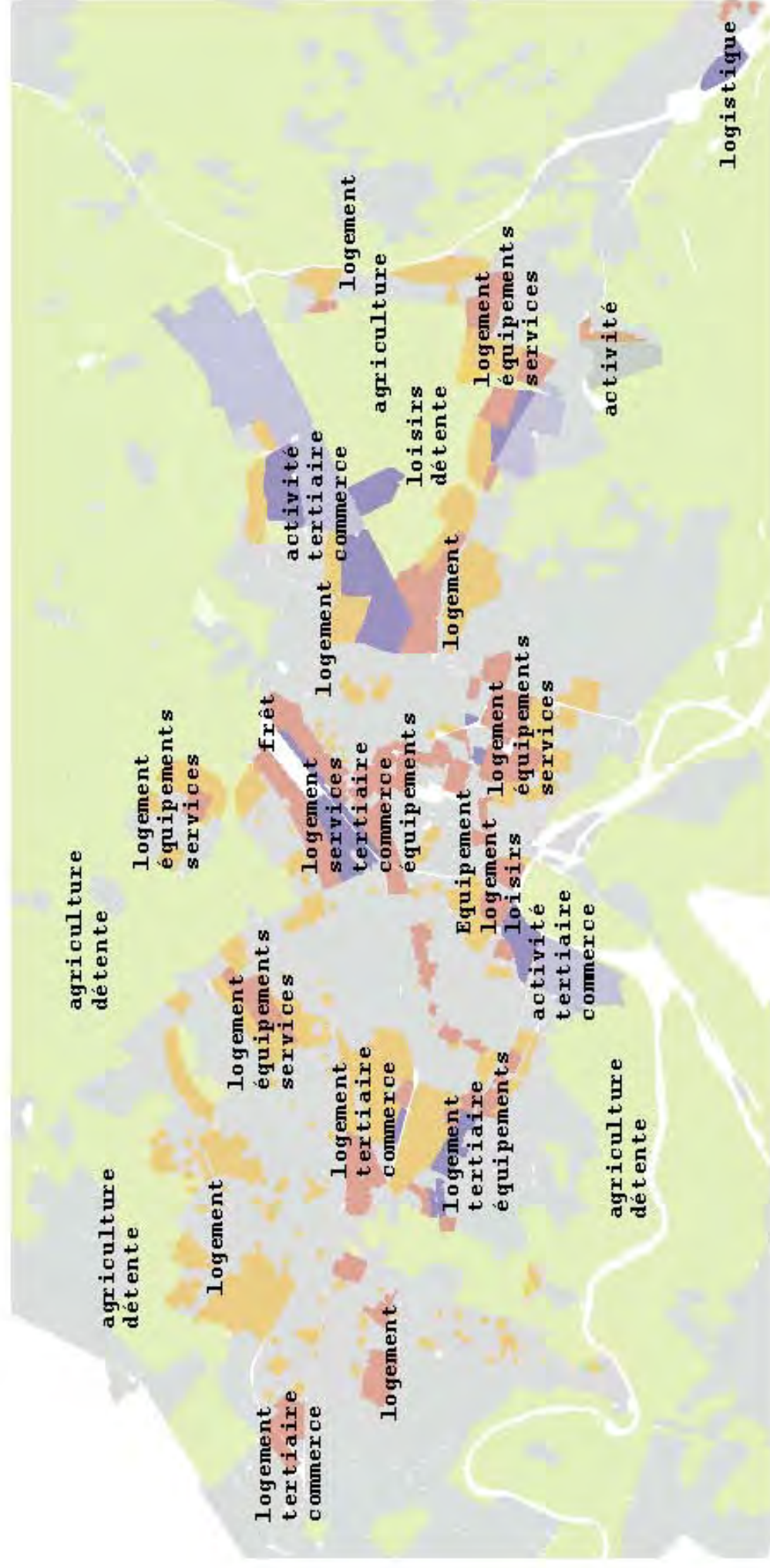
RECAPITULATIF PROGRAMMATION

Programmes et mixité

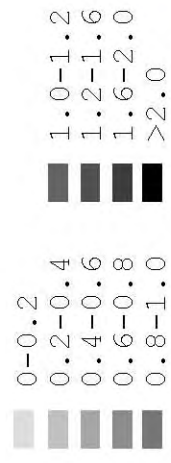
- Zone résidentielle densité modérée
- Quartier urbain mixte et dense (Logement, équipements, services, commerce)
- Quartier urbain mixte dominante économique (Production, bureaux, services, logement)
- Zone d'activités et production



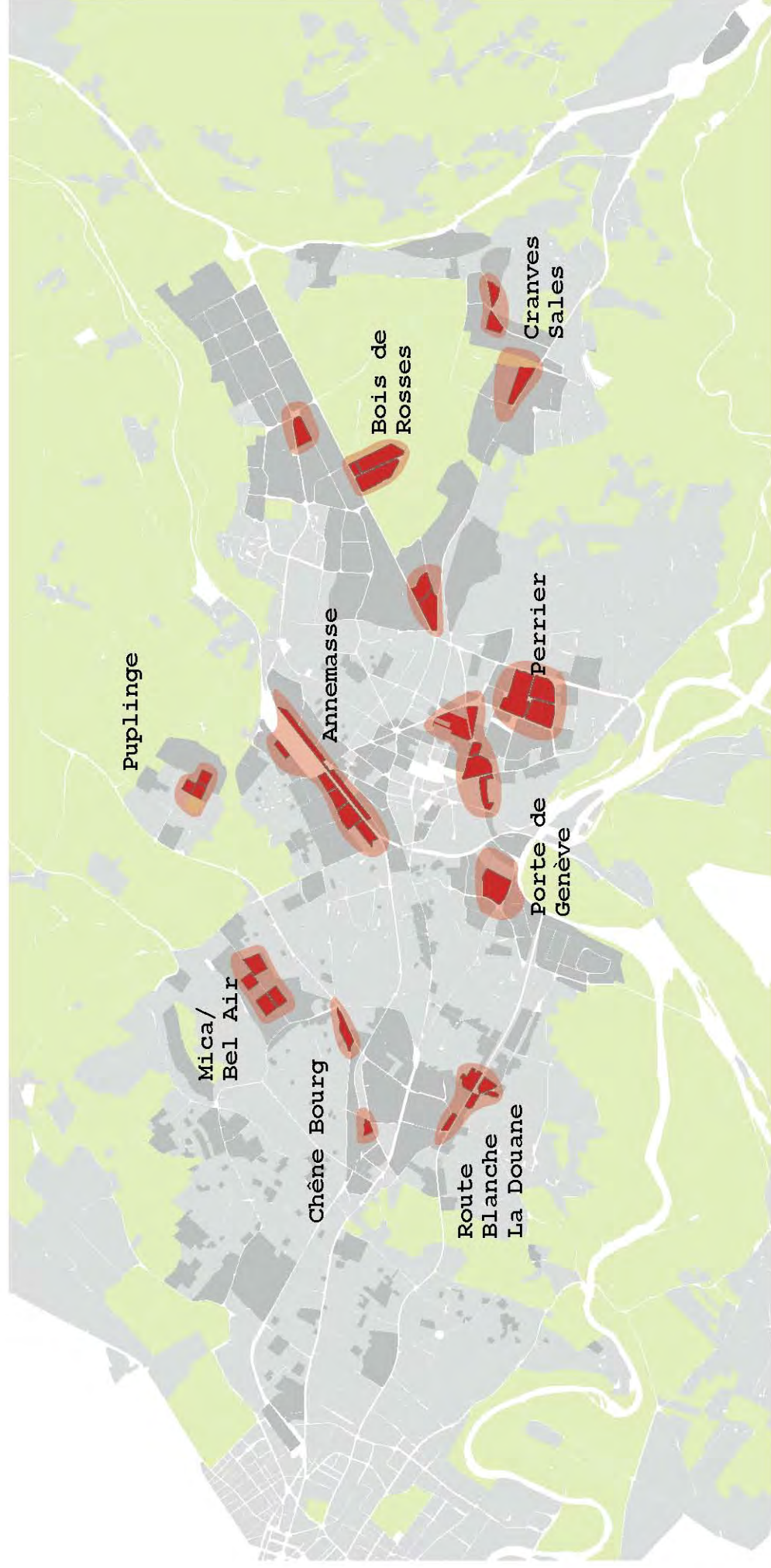
Programmes et mixité



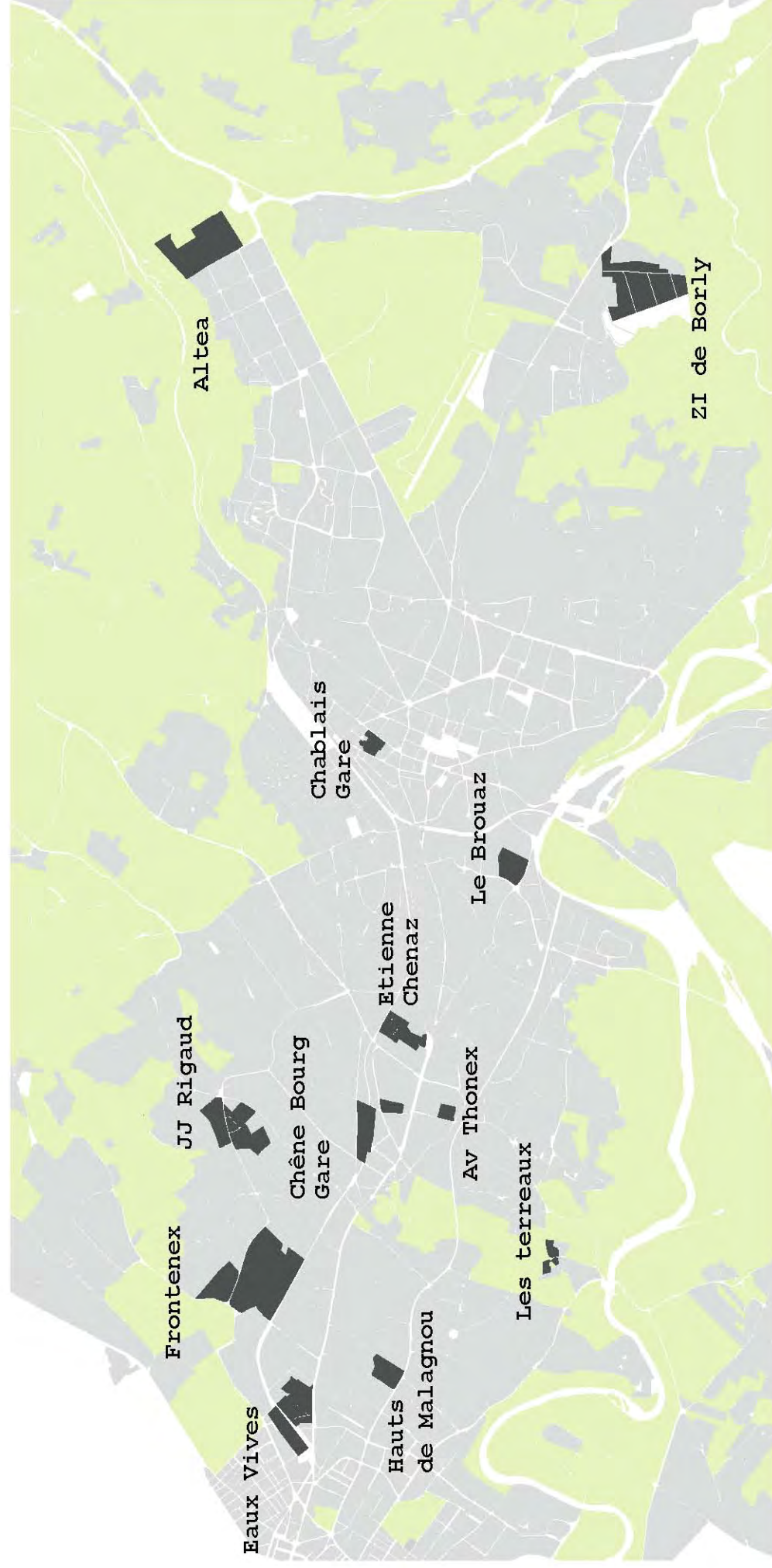
Densité



Pôles Equipements publics



Programmes connus



Type d'intervention

- Extension sur zone agricole
- Extension sur zone à bâtir
- Renouvellement urbain
- Densification tissu déjà dense
- Densification zone villa avec déclassement
- Densification zone villa sans déclassement
- Densification zone activités existantes

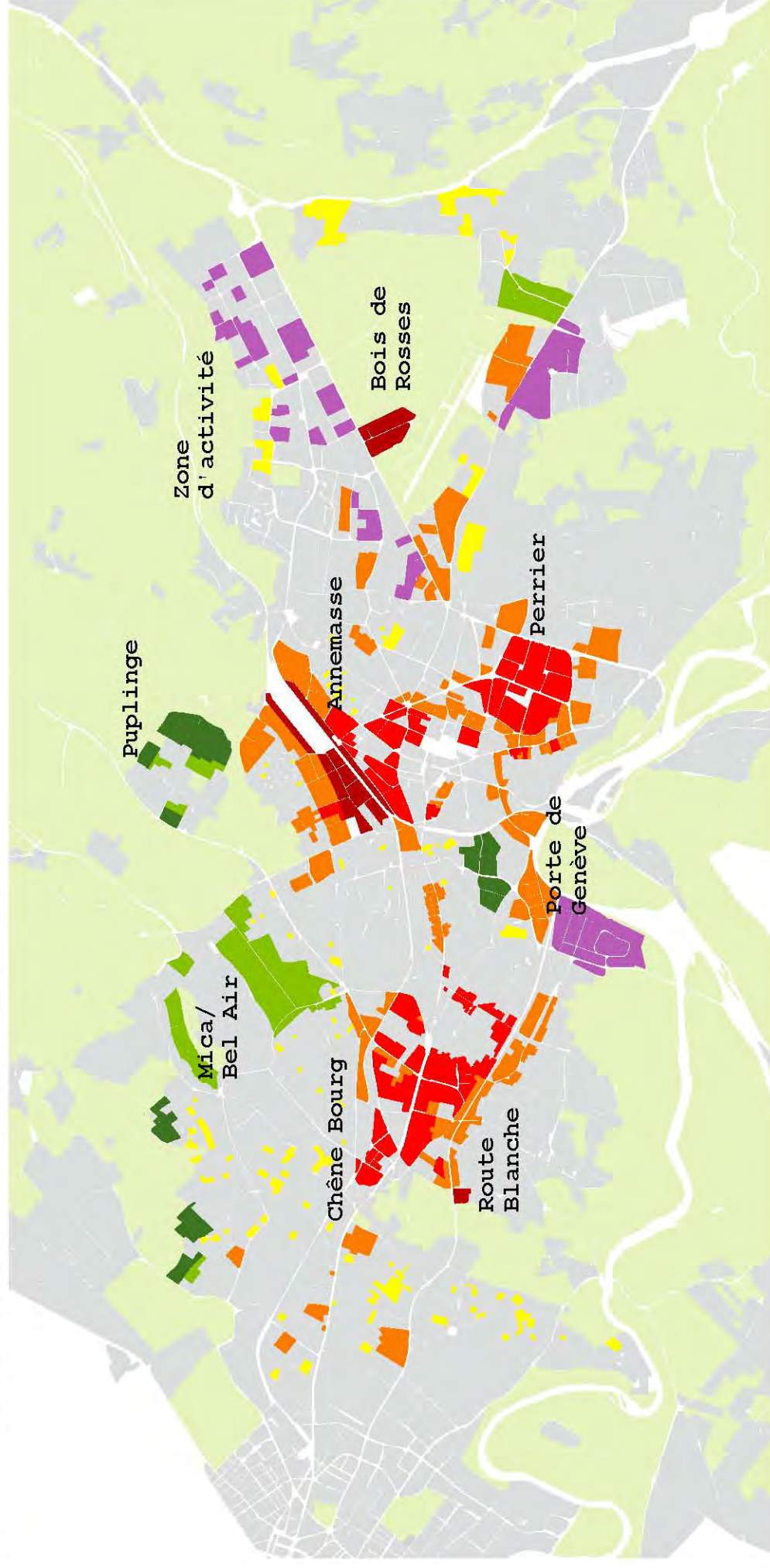
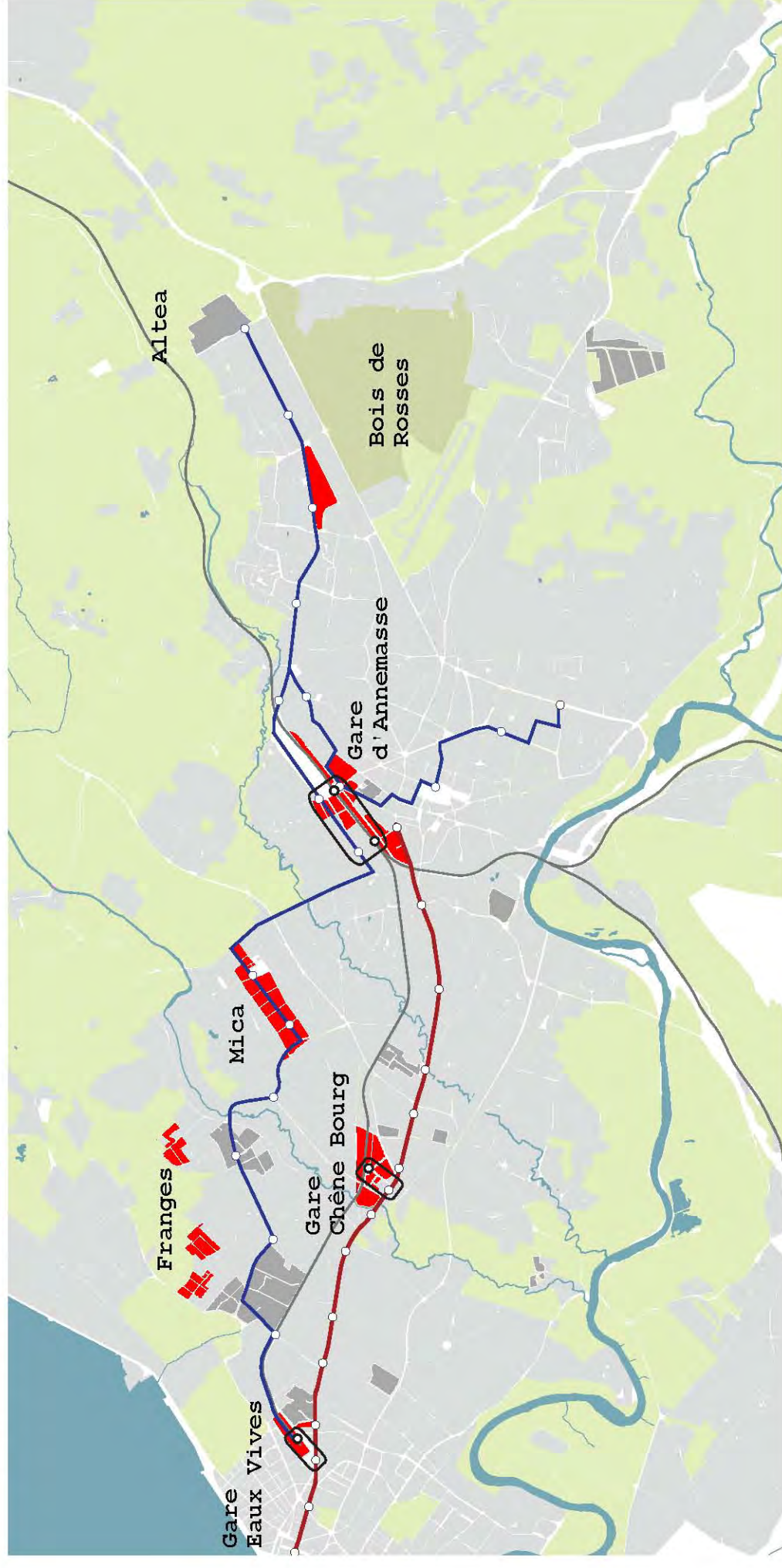


Tableau de programmation

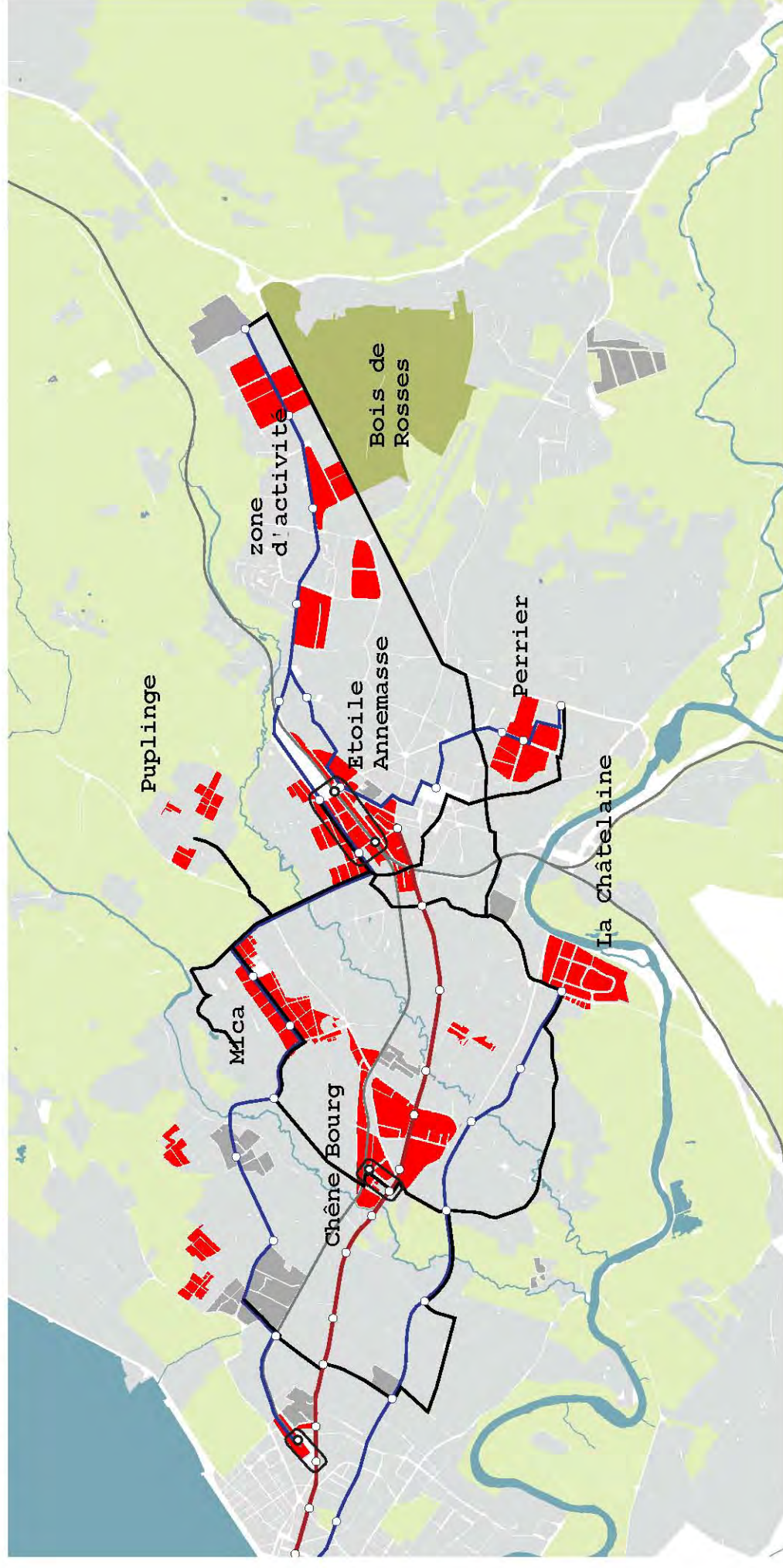
Localisation	Type de potentiel	Nouveaux habitants		Nouveaux emplois		Surface ha
		2020	2030	2020	2030	
France	par extension de la zone à bâtir		2'850	450	3'500	23
	par densification	5'700	7'800	5'600	4'400	280
	par modification d'affectation	1'650	900	3'300	170	26
Suisse	par extension de la zone à bâtir	5'750	3'050	900		77
	par densification	7'500	2'900	2'300	600	101
	par modification d'affectation		200		400	1
TOTAUX		<u>20'600</u>	<u>17'700</u>	<u>12'550</u>	<u>9'070</u>	<u>508</u>
TOTAUX (toutes les phases)		<u>38'300</u>		<u>21'620</u>		<u>508</u>

LE PLASAGE

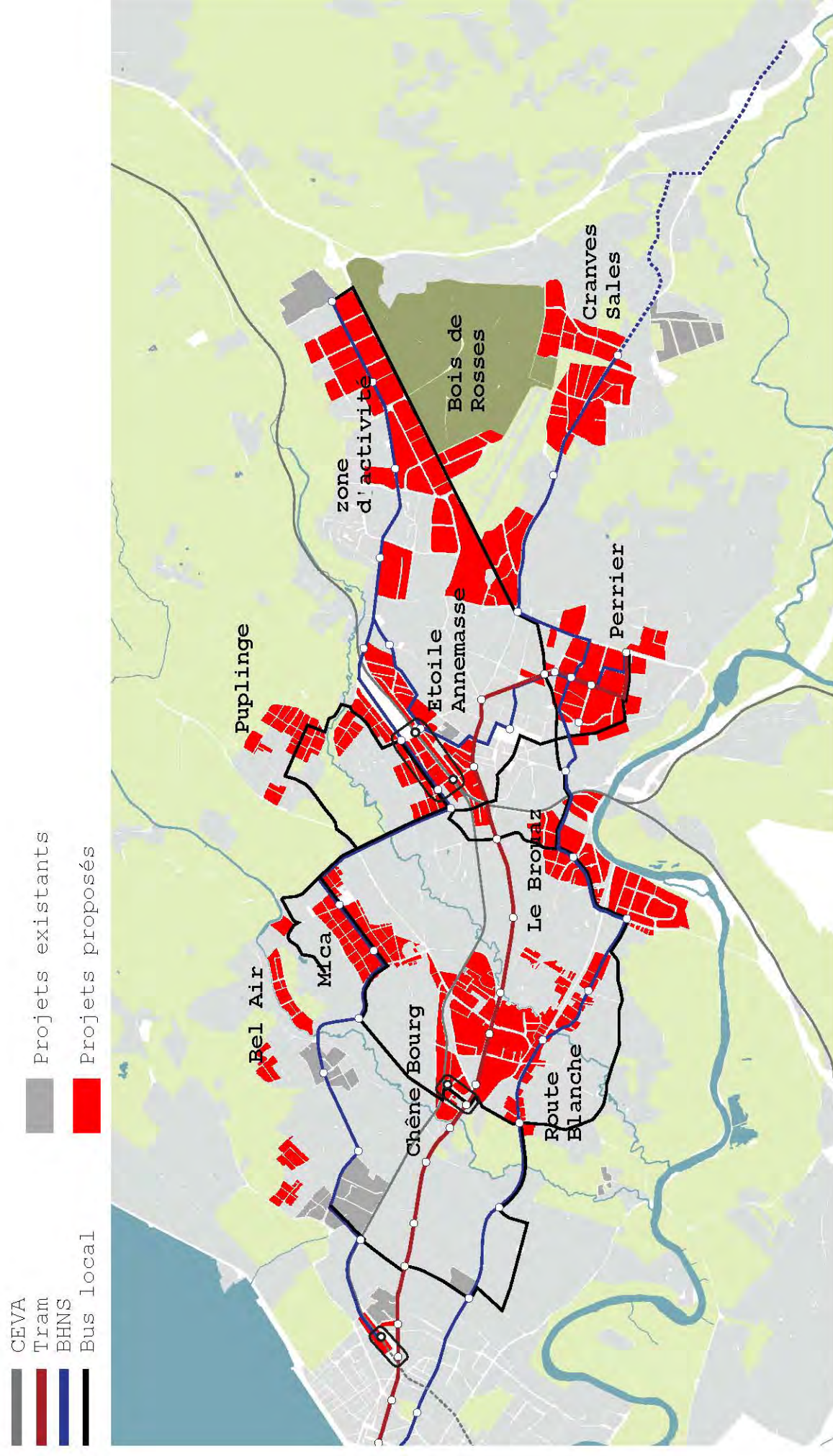
Potentialités initiales



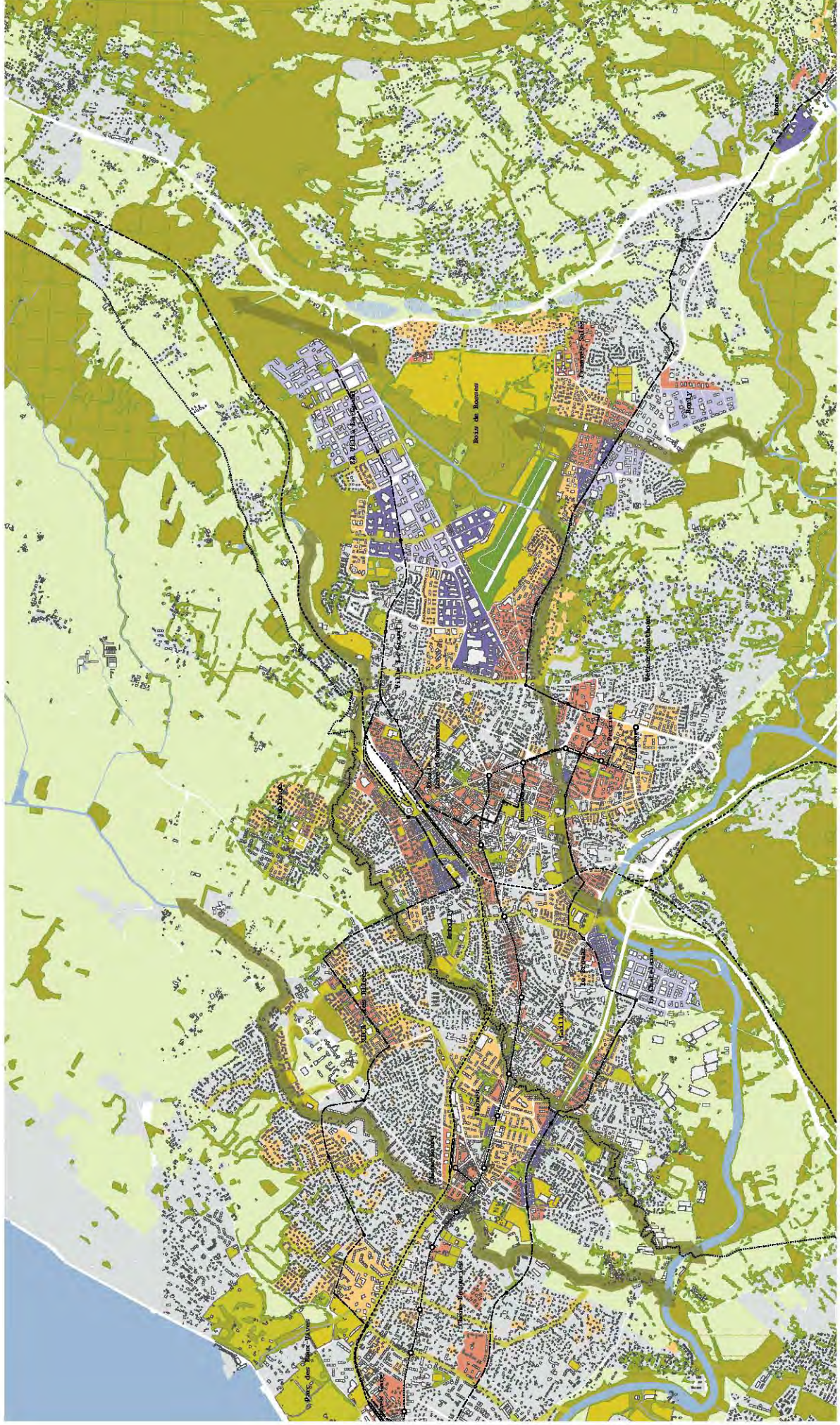
Potentialités à moyen terme (2020)



Potentialités à long terme (2030+)



Masterplan



Stratégie globale

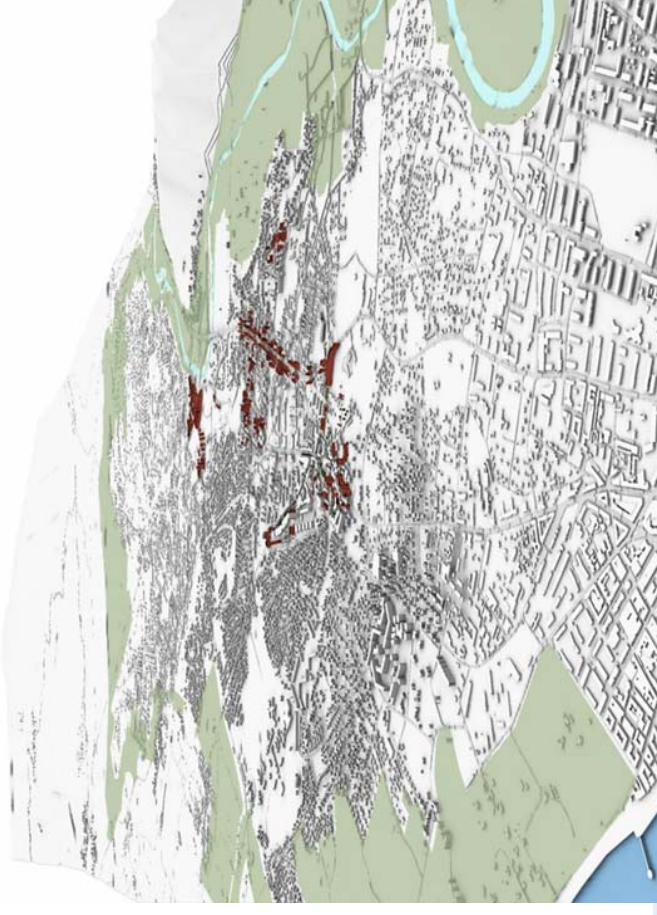


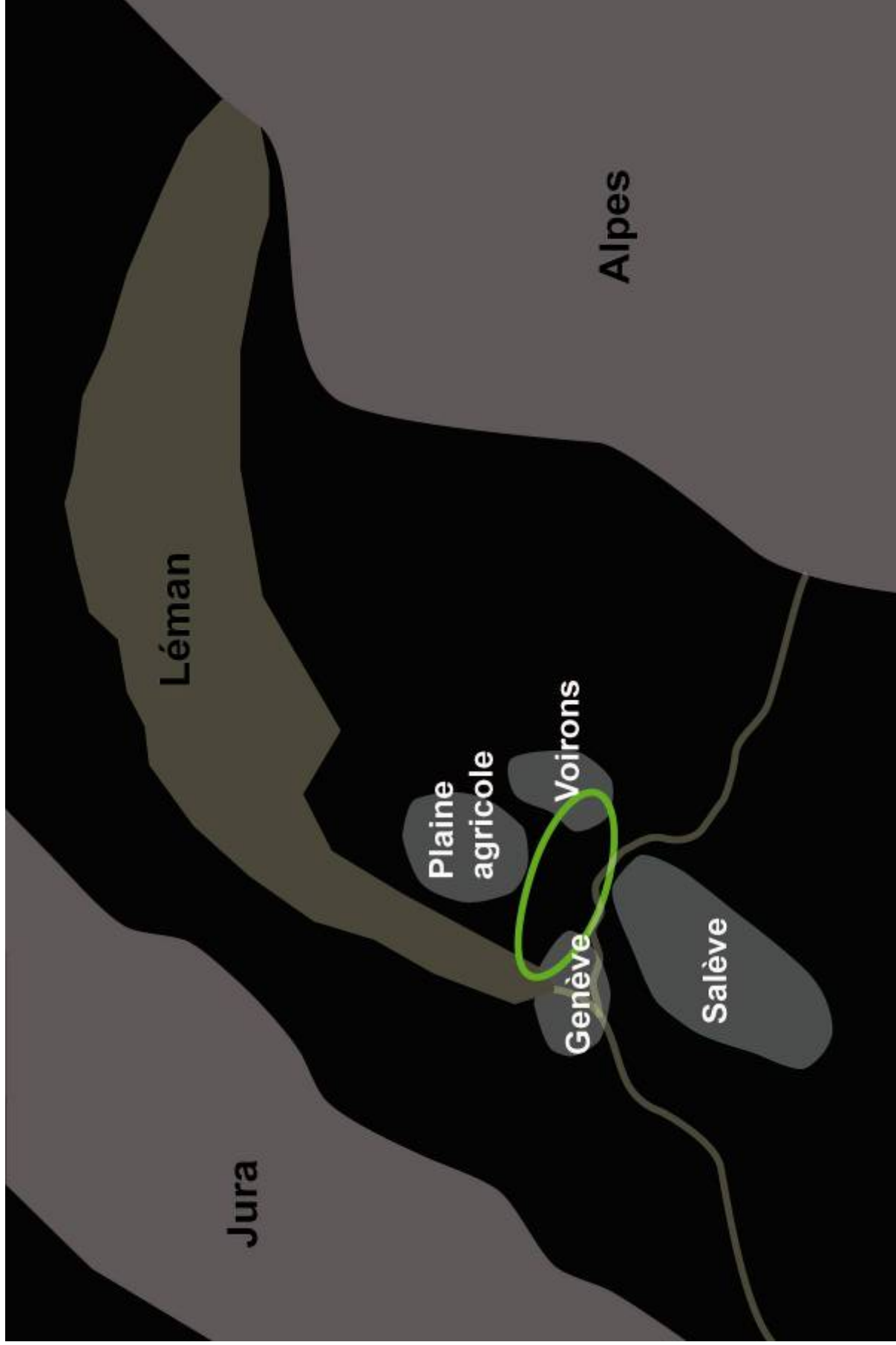


Equipe Rolinet et associés

PACA Genève Eaux-Vives - Annemasse

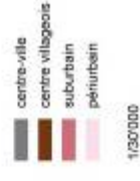
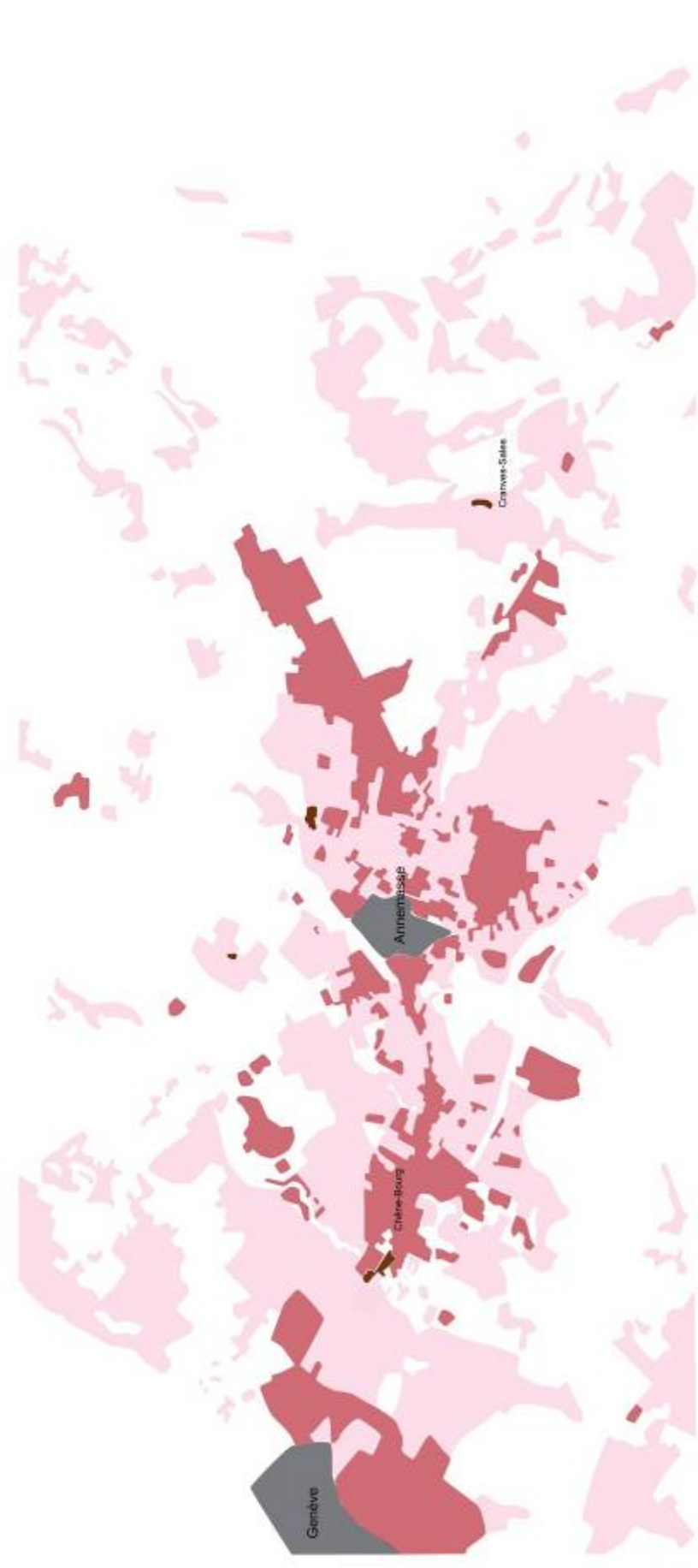
Étude test à 2 degrés – 2^{èmes} tables rondes





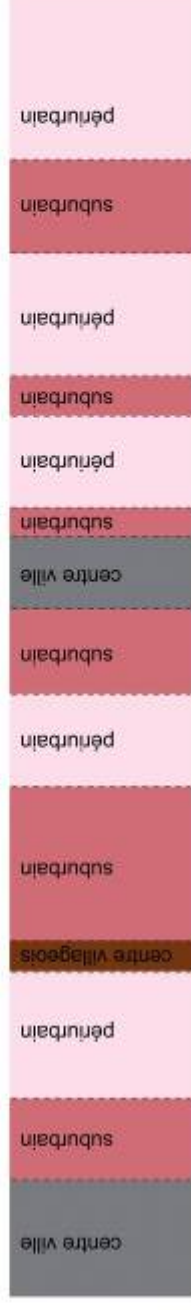
ANALYSE

Un tissu urbain hétérogène



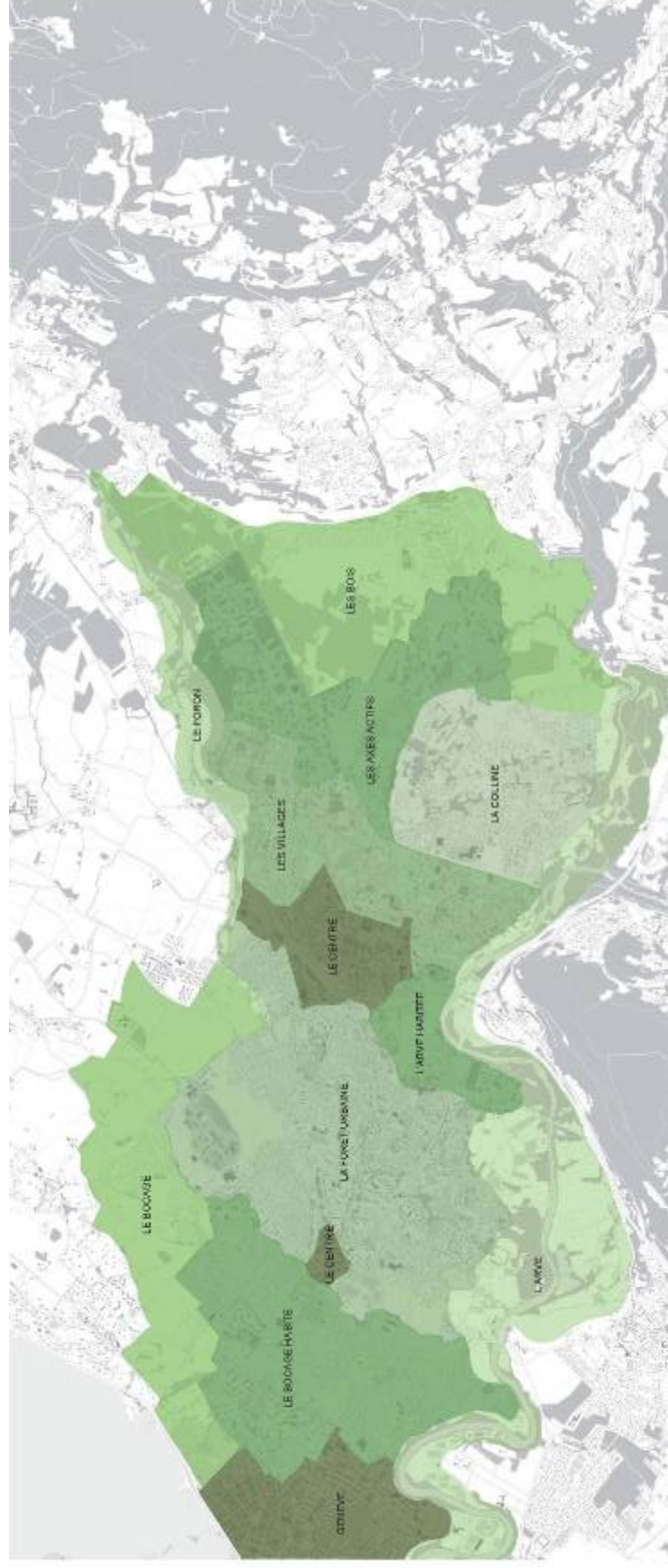
ANALYSE

Un axe urbain composé des séquences de typologies urbaines différentes



LES SEQUENCES PAYSAGERES

UN territoire, DES paysages



Genève



Le bocage habité



La forêt urbaine



Le centre



L'Arve habitée



Les villages



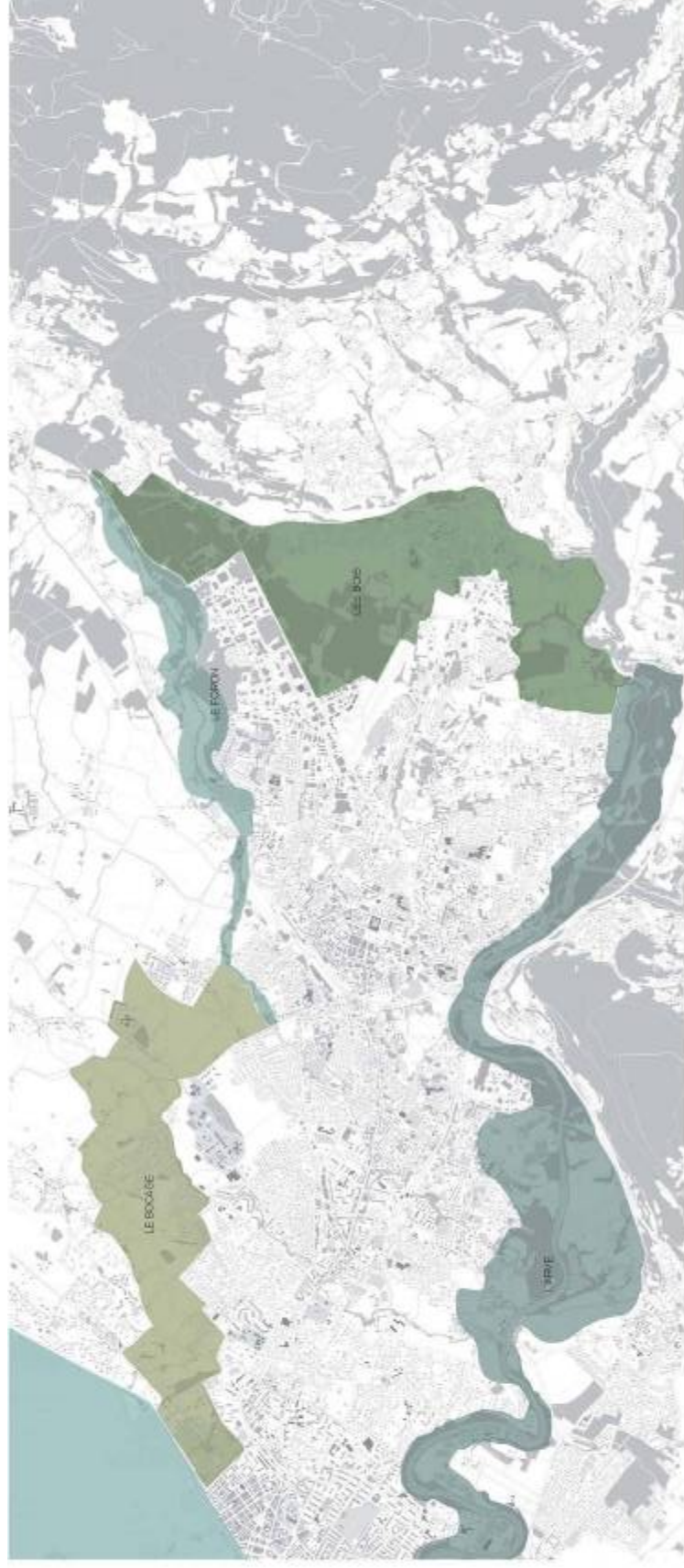
La colline



Les axes actifs

LA LISIERE

Contenir la densification dans un périmètre précis



Le bocage



Le Foron



Les bois



L'Arve

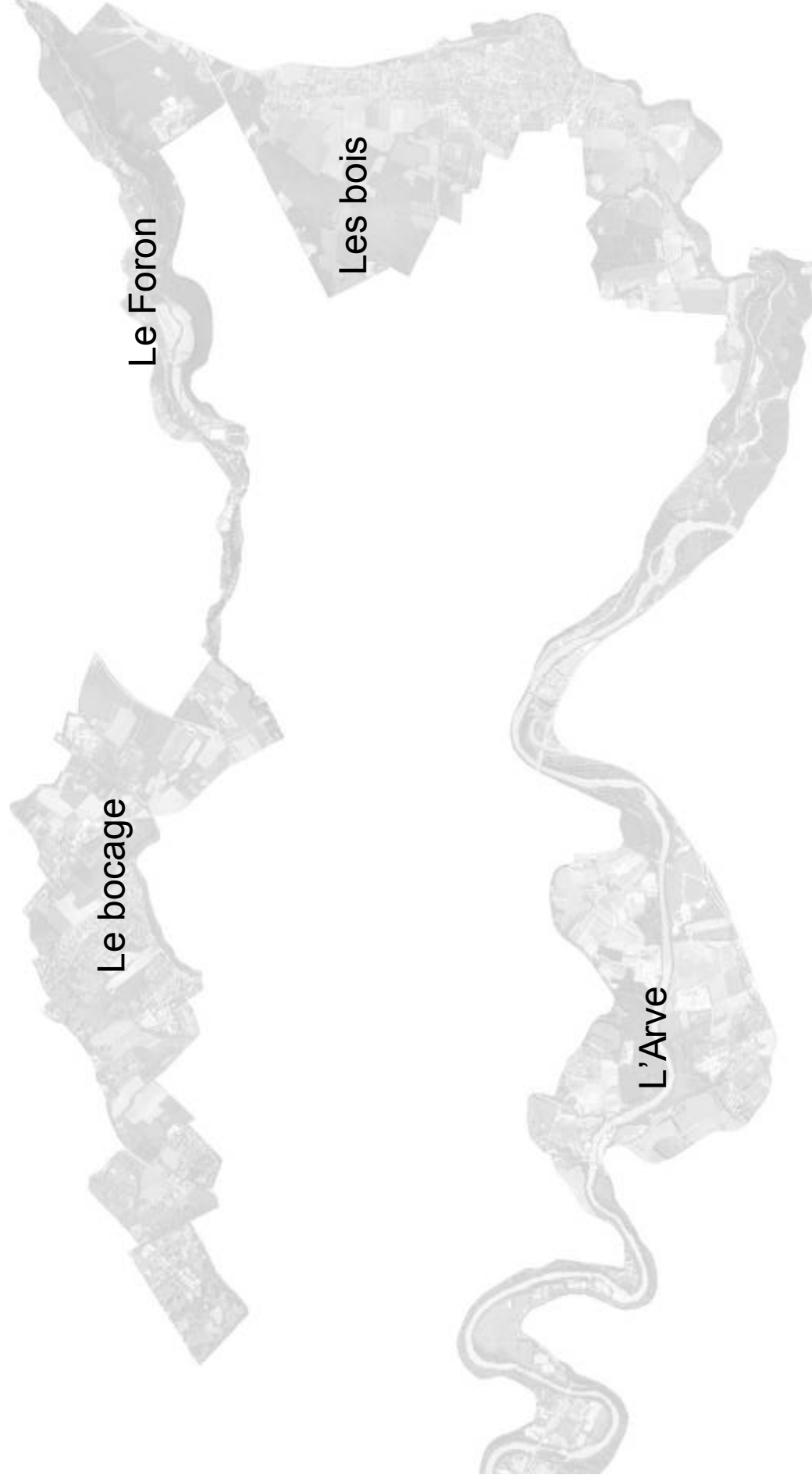
LA LISIERE

Une lisière paysagère continue



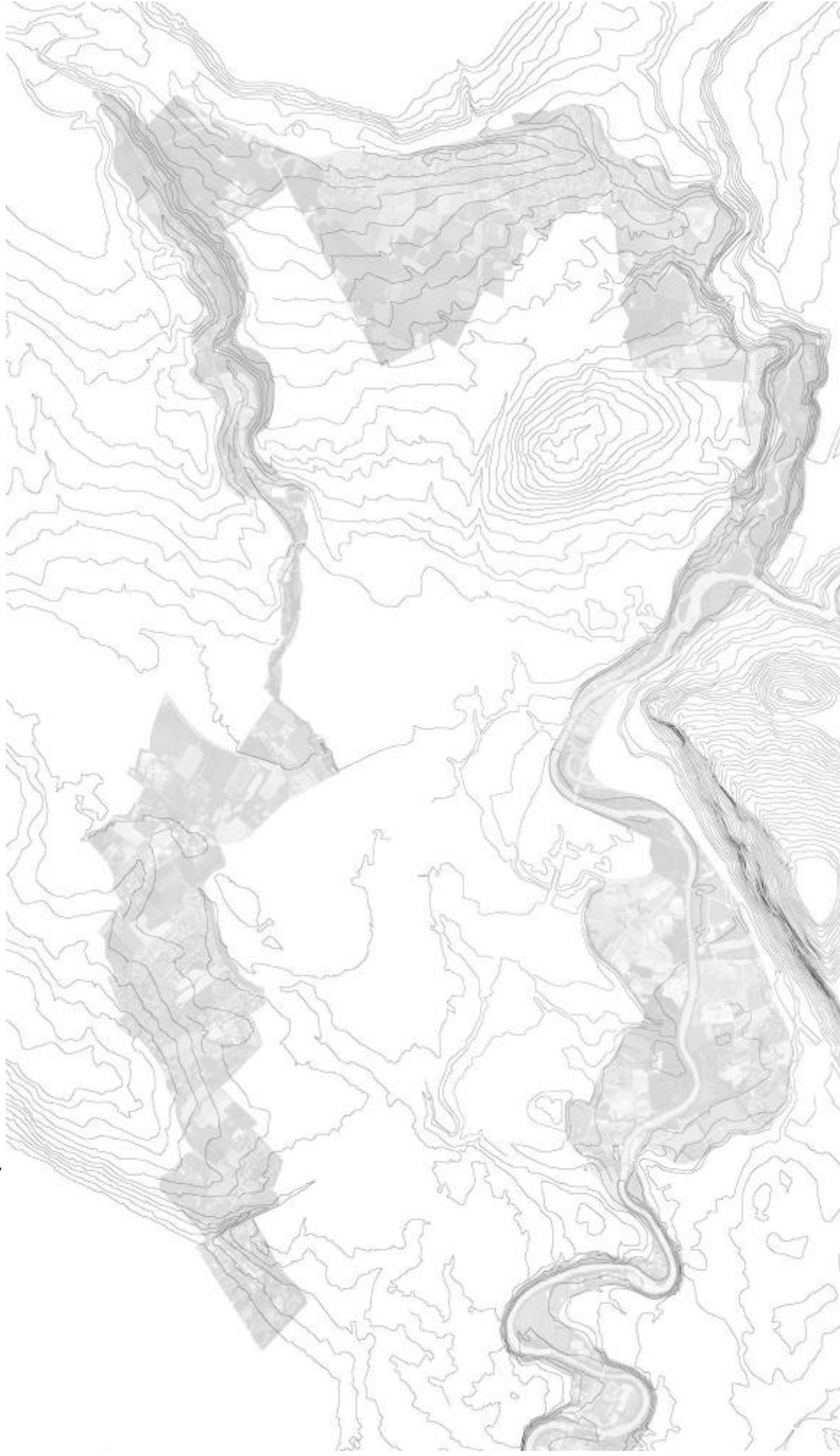
LA LISIERE

Quatre séquences successives



LA LISIERE

Définir les limites par le relief



LA LISIERE

Identifier les espaces ouverts



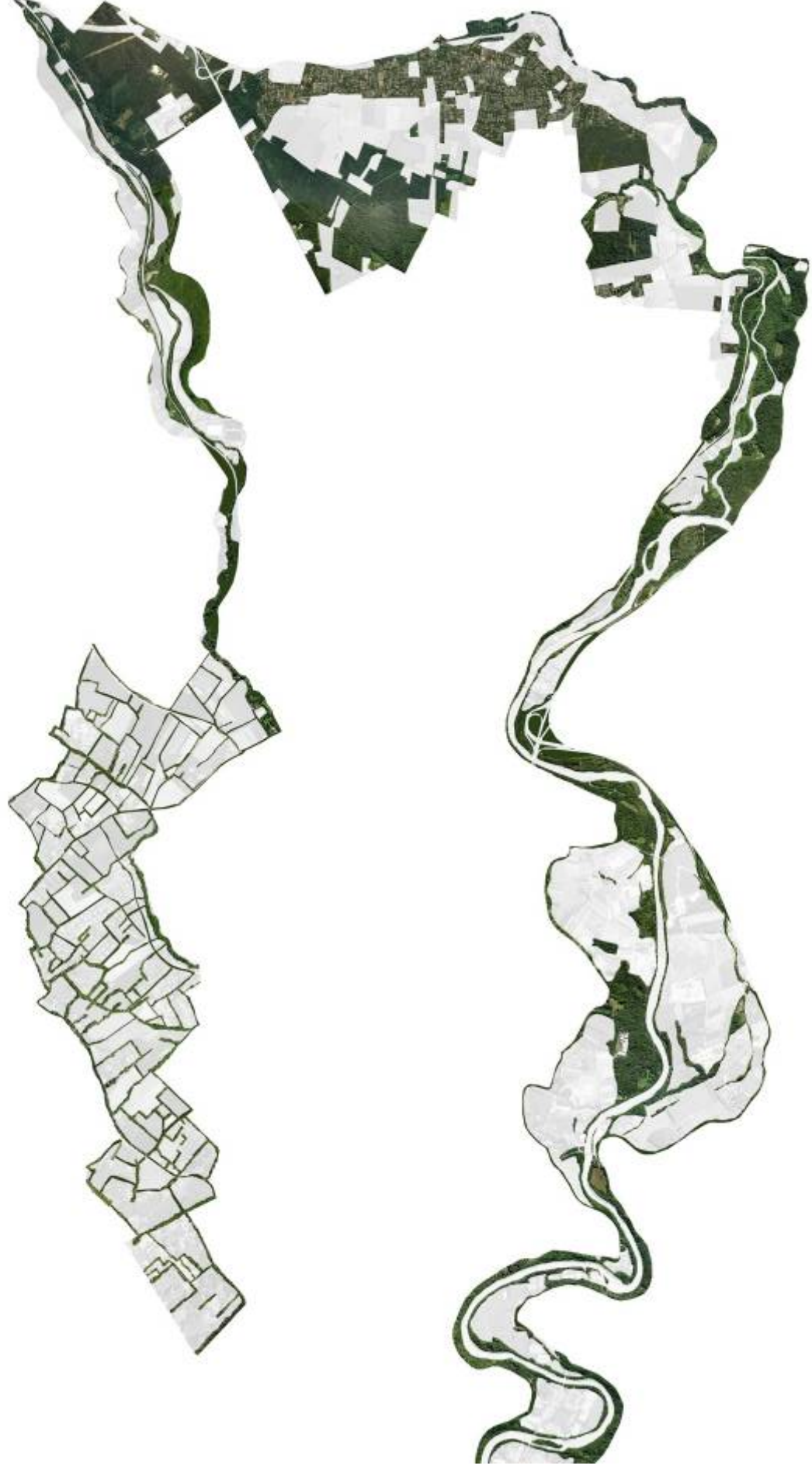
LA LISIERE

Caractériser les structures végétales



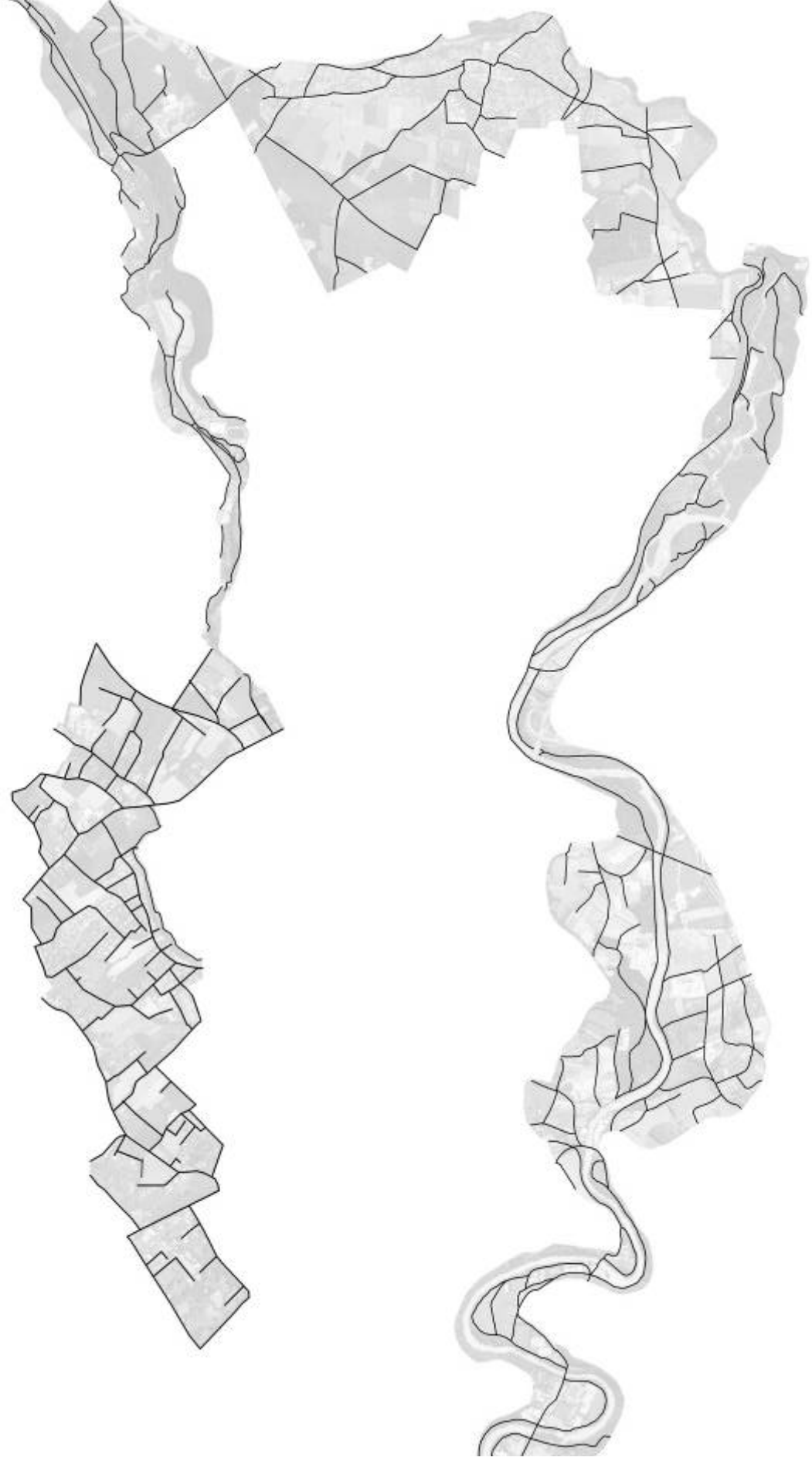
LA LISIERE

Renforcer les structures végétales



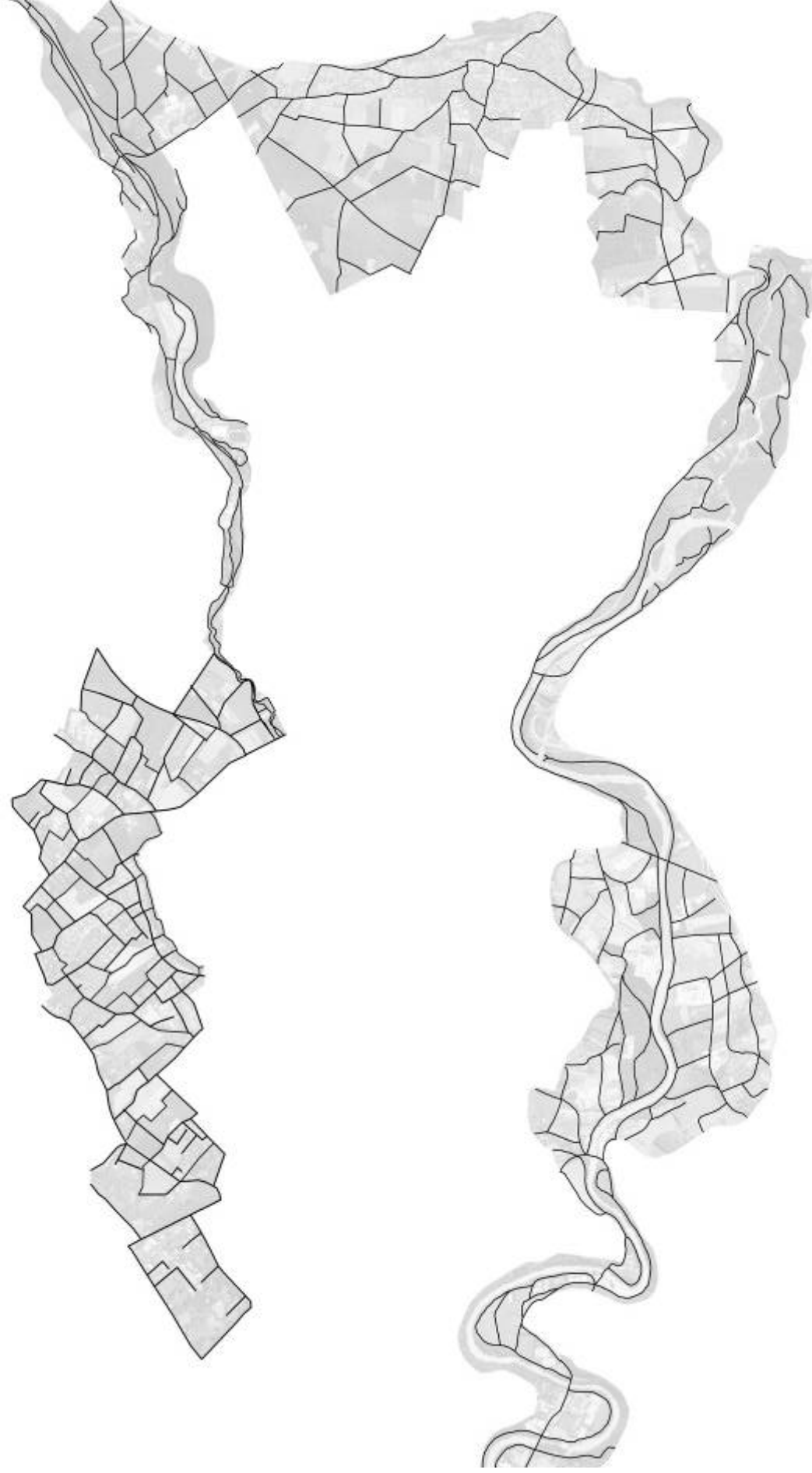
LA LISIERE

Identifier les cheminements



LA LISIERE

Renforcer les cheminements



LE BOCAGE DEMAIN

Des champs et des prés enclos par des haies de chênes



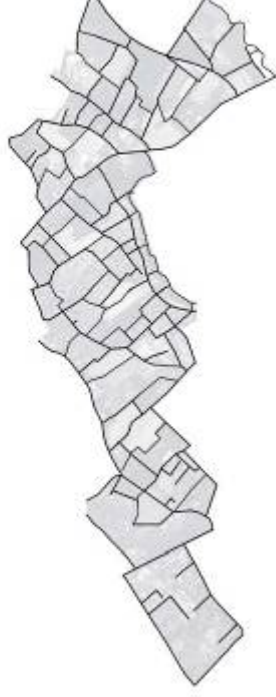
le relief



les haies de demain: un réseau continu



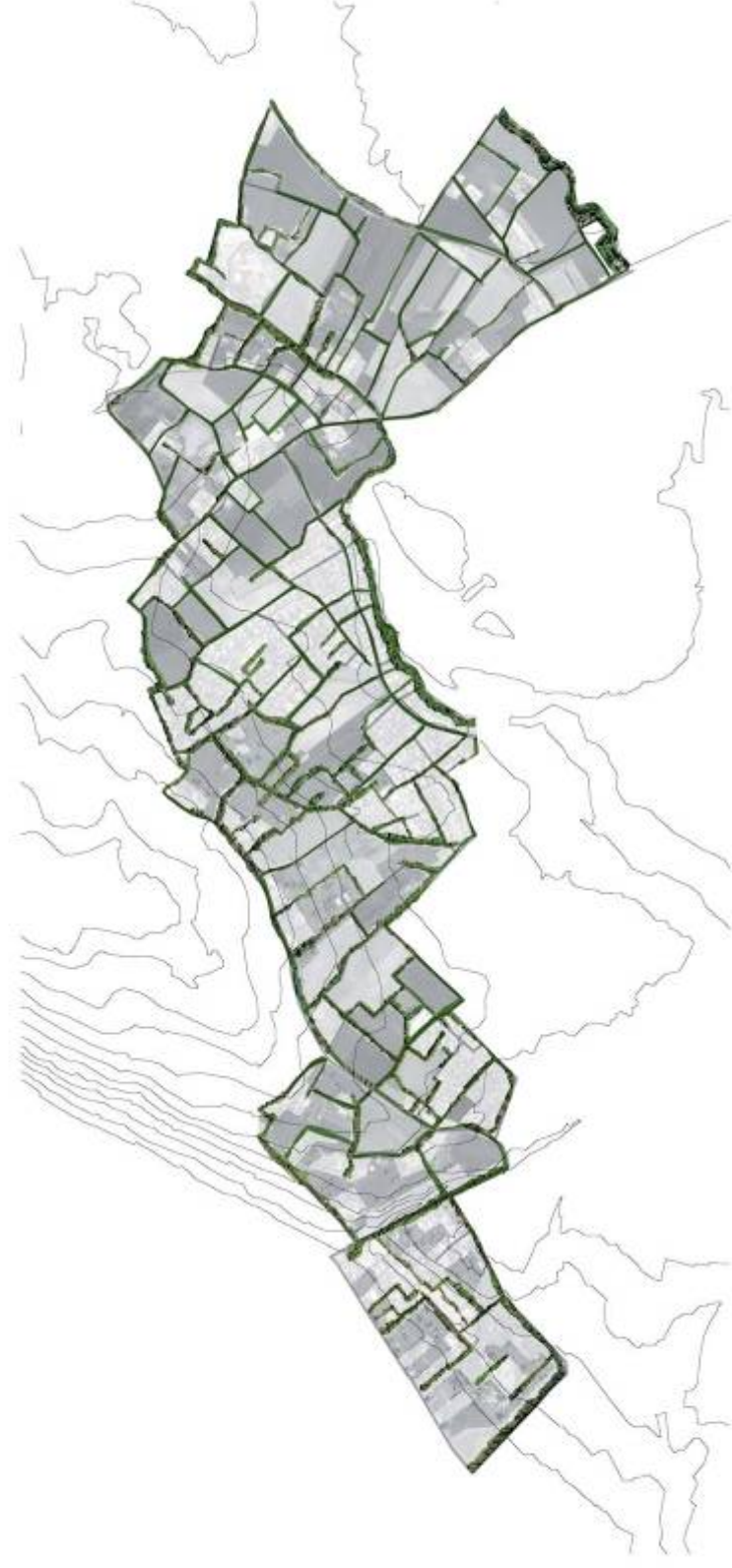
les champs



les chemins de demain : un réseau densifié

LE BOCAGE DEMAIN

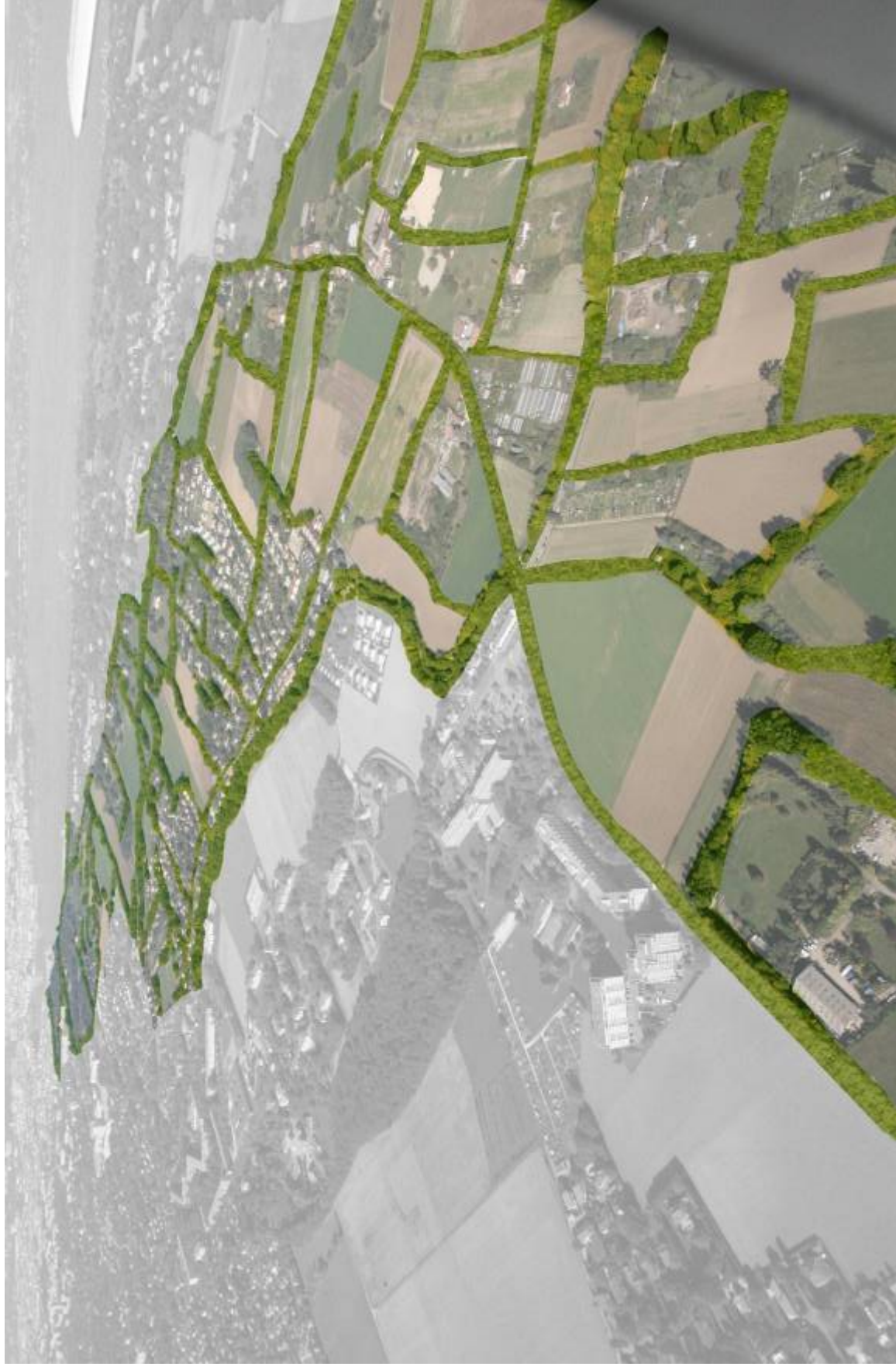
Des champs et des prés enclos par des haies de chênes



LE BOCAGE AUJOURD'HUI



LE BOCAGE DEMAIN





«On est tout près de la ville mais l'impression d'être en campagne.»
 Roger, Vandoeuvres, été 2009

LE FORON AUJOURD'HUI

Les méandres de la rivière



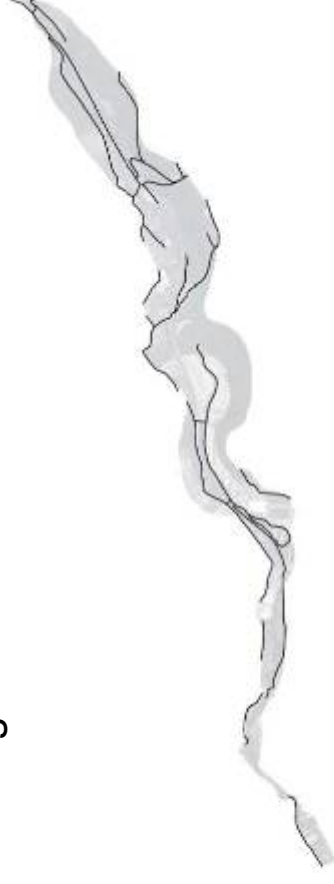
le relief : les lignes de crête comme limite



les champs, les vignes, les espaces de loisirs



les cordons boisés aujourd'hui : discontinuité et fragilité



les chemins aujourd'hui : discontinuité

LE FORON DEMAIN

Les méandres de la rivière



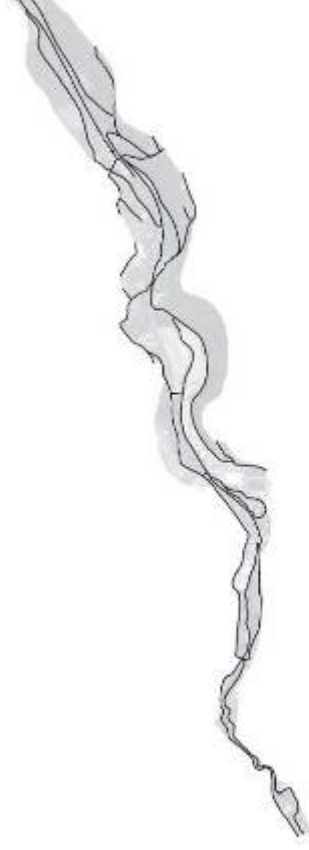
le relief : les lignes de crête comme limite



les cordons boisés demain : compléter et renforcer le long des rives



les champs, les vignes, les espaces de loisirs : maintenir la diversité des espaces ouverts



les chemins demain : un tissage continu



LE FORON DE MAIN

Les méandres de la rivière

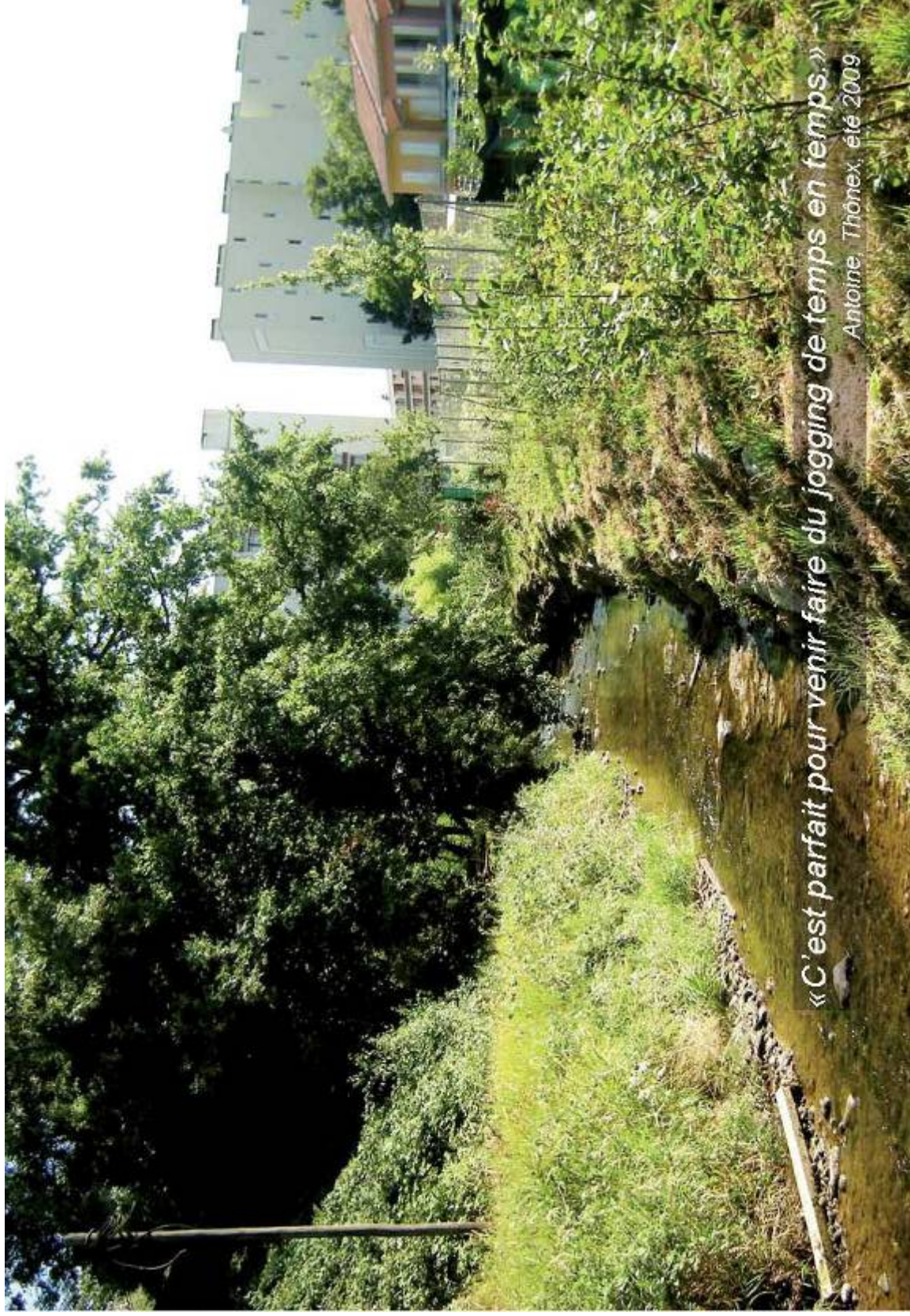


LE FORON AUJOURD'HUI



LE FORON DEMAIN





LES BOIS AUJOURD'HUI

Des parcelles boisées et des clairières



le relief



les parcelles boisées
aujourd'hui : le bois
des Rosses



les champs et les
zones humides



les chemins
aujourd'hui :
des coupures



LES BOIS DEMAIN

Des parcelles boisées et des clairières



le relief



les parcelles boisées
demain : le
bois des Rosses et
la forêt habitée



les champs et les
zones humides



les chemins
demain : des
parcours



LES BOIS DEMAIN

Des parcelles boisées et des clairières

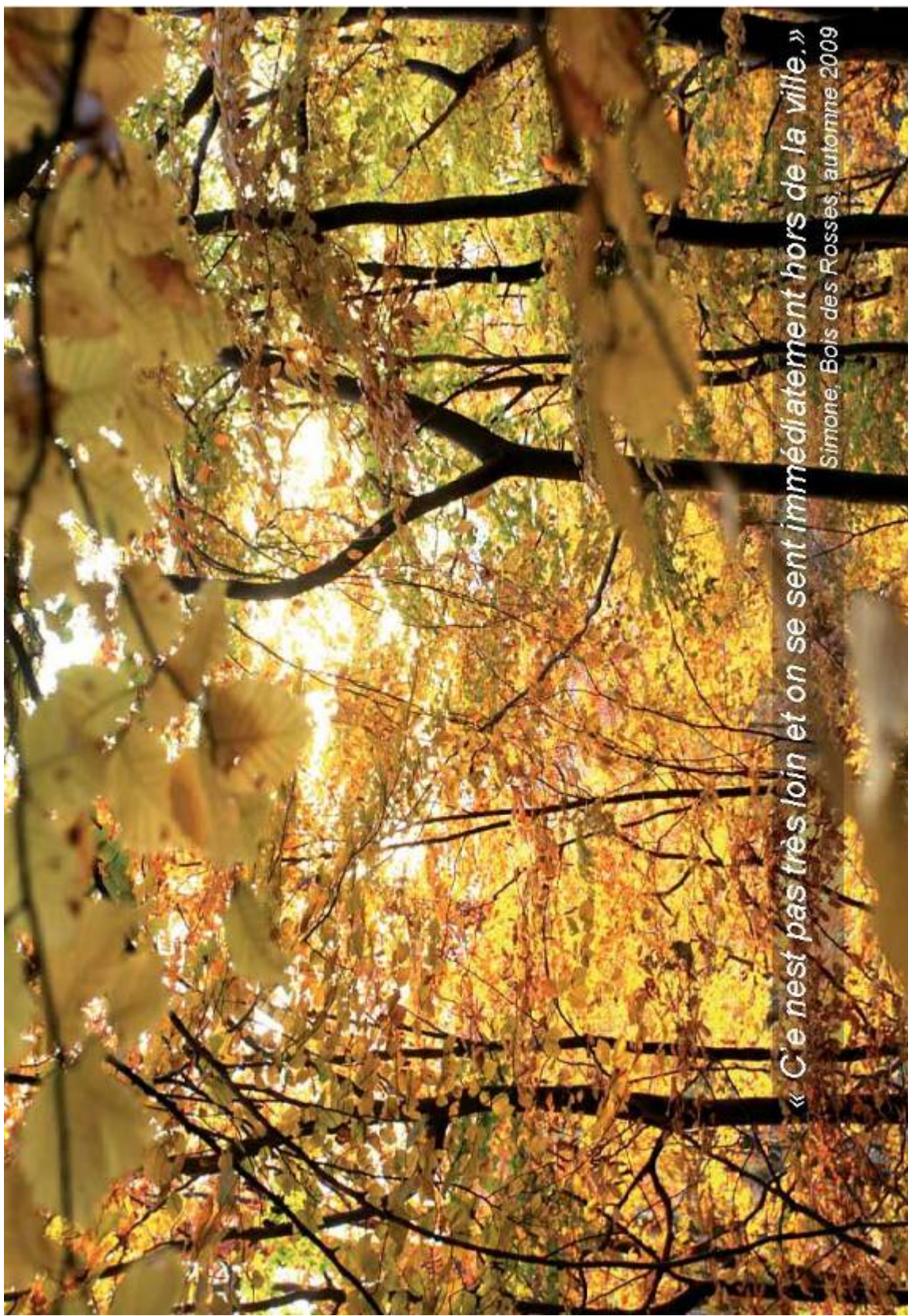


LES BOIS AUJOURD'HUI



LES BOIS DEMAIN





L'ARVE AUJOURD'HUI

La rivière sauvage et cultivée



le relief : les lignes de crête comme limite



la ripisylve aujourd'hui : discontinuité et fragilité



les plages, les prairies humides, les cultures
maraîchères



les chemins aujourd'hui : des parcours
interrompus

L'ARVE DEMAIN

La rivière sauvage et cultivée



le relief : les lignes de crête comme limite



la ripisylve demain : compléter en bordure



les plages, les prairies humides, les cultures
maraîchères à préserver



les chemins demain : un réseau de déplacements
fluides

L'ARVE DEMAIN

La rivière sauvage et cultivée

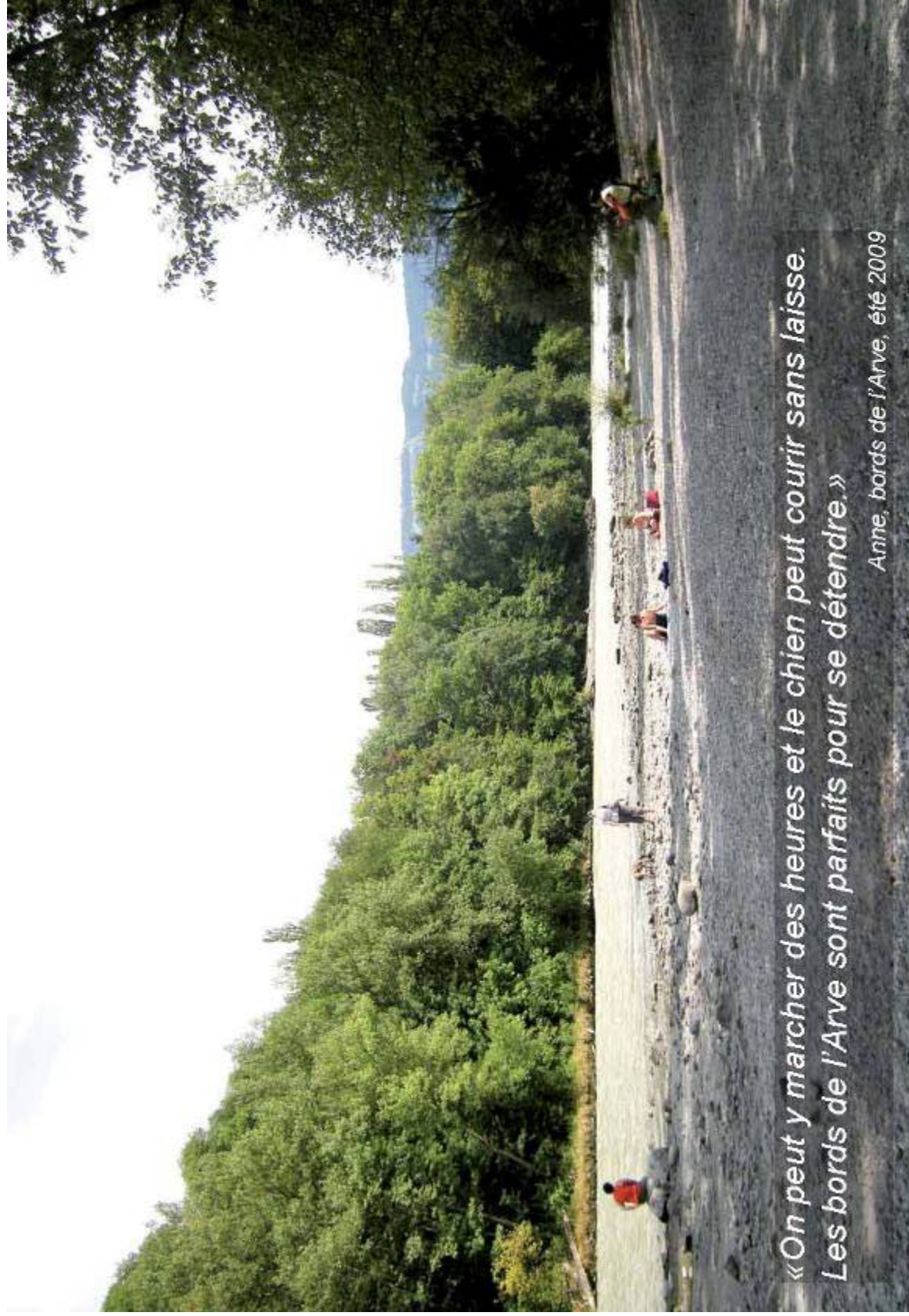


L'ARVE AUJOURD'HUI



L'ARVE DEMAIN

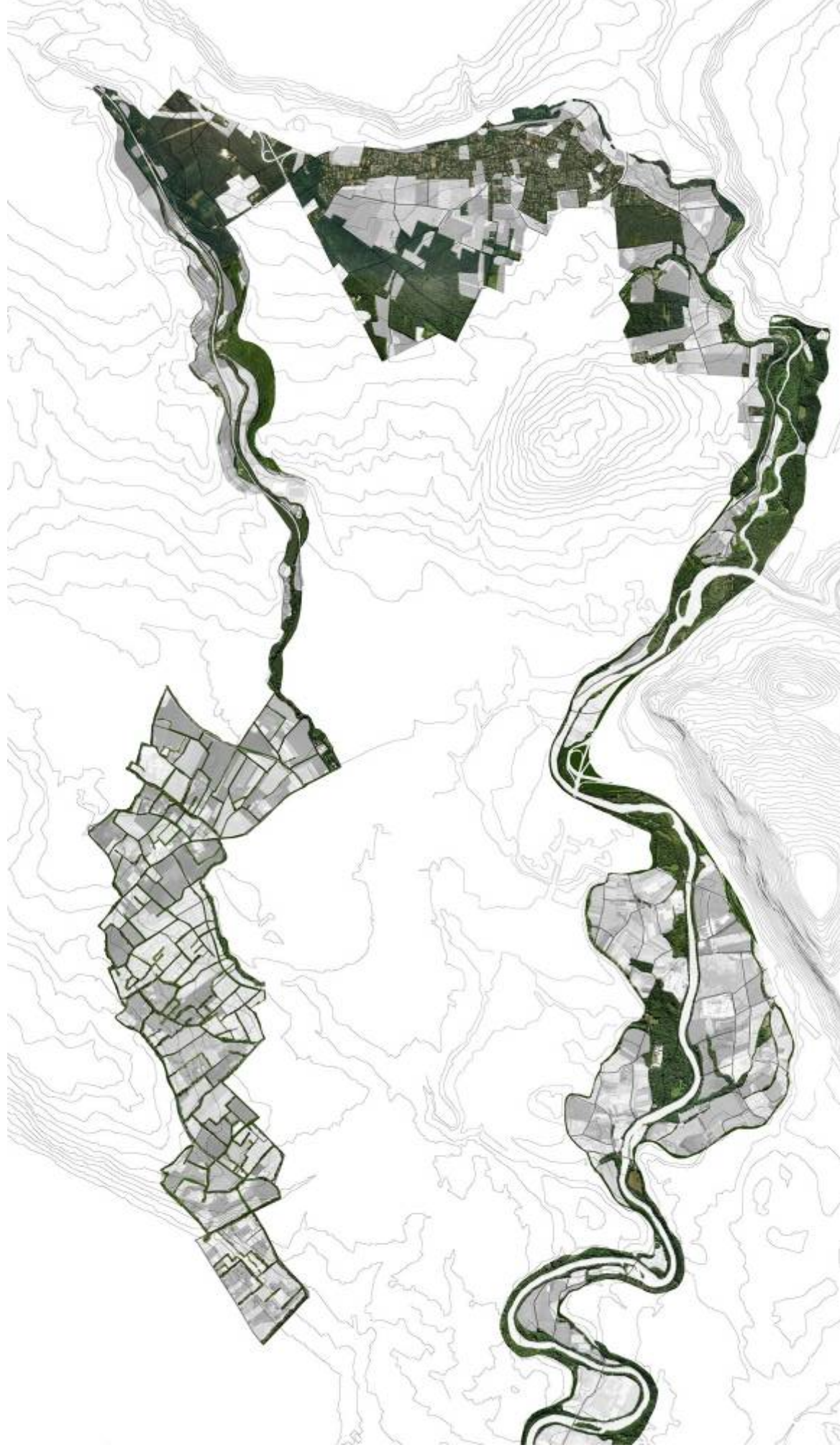




«On peut y marcher des heures et le chien peut courir sans laisse.
Les bords de l'Arve sont parfaits pour se détendre.»

Anne, bords de l'Arve, été 2009

LA LISIERE DEMAIN

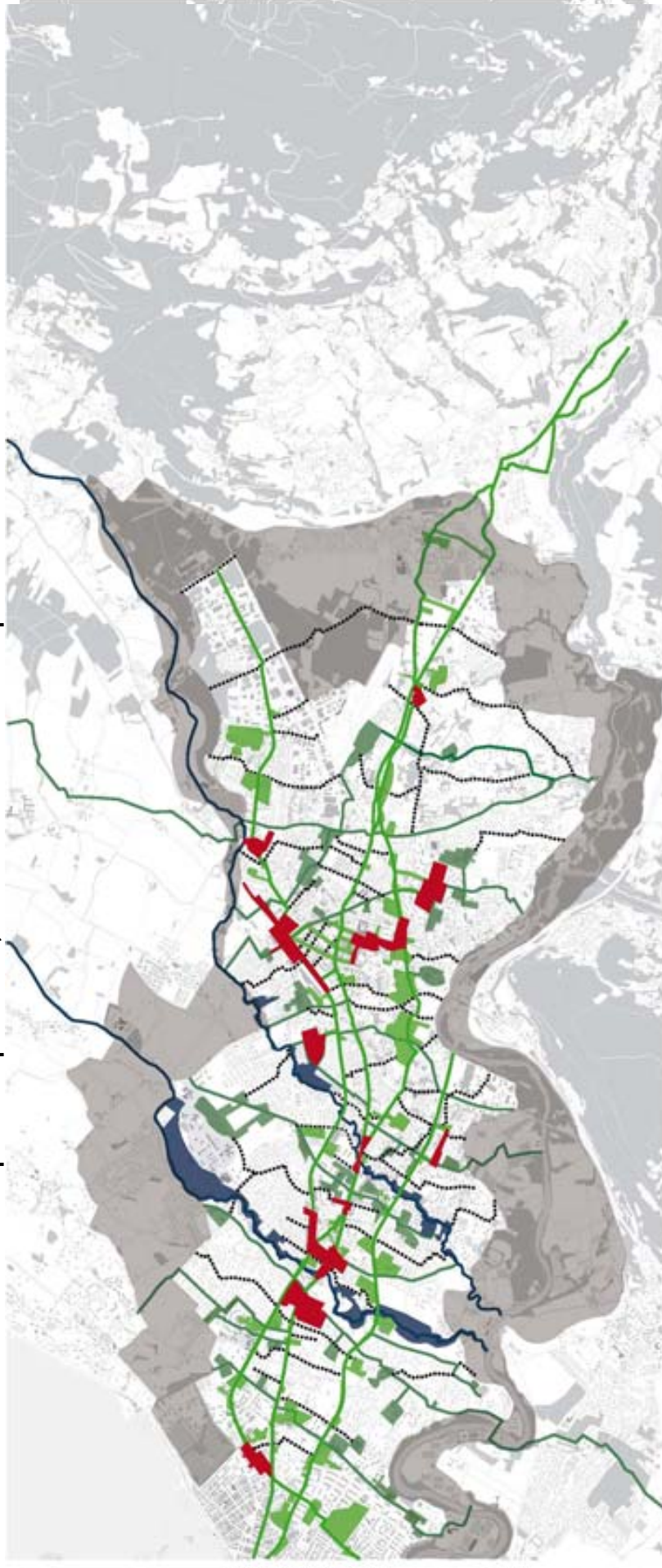


LE RESEAU BIOLOGIQUE



LE MAILLAGE

Un réseau réaliste d'espaces publics, de chemins et de promenades



Axes longitudinaux: voie verte et axes majeurs de transport TP

Espaces publics associés

Axes transversaux primaires: promenades le long du Foron et de la Seymaz

Espaces publics associés

Axes transversaux secondaires: liens entre espaces publics

Espaces publics associés

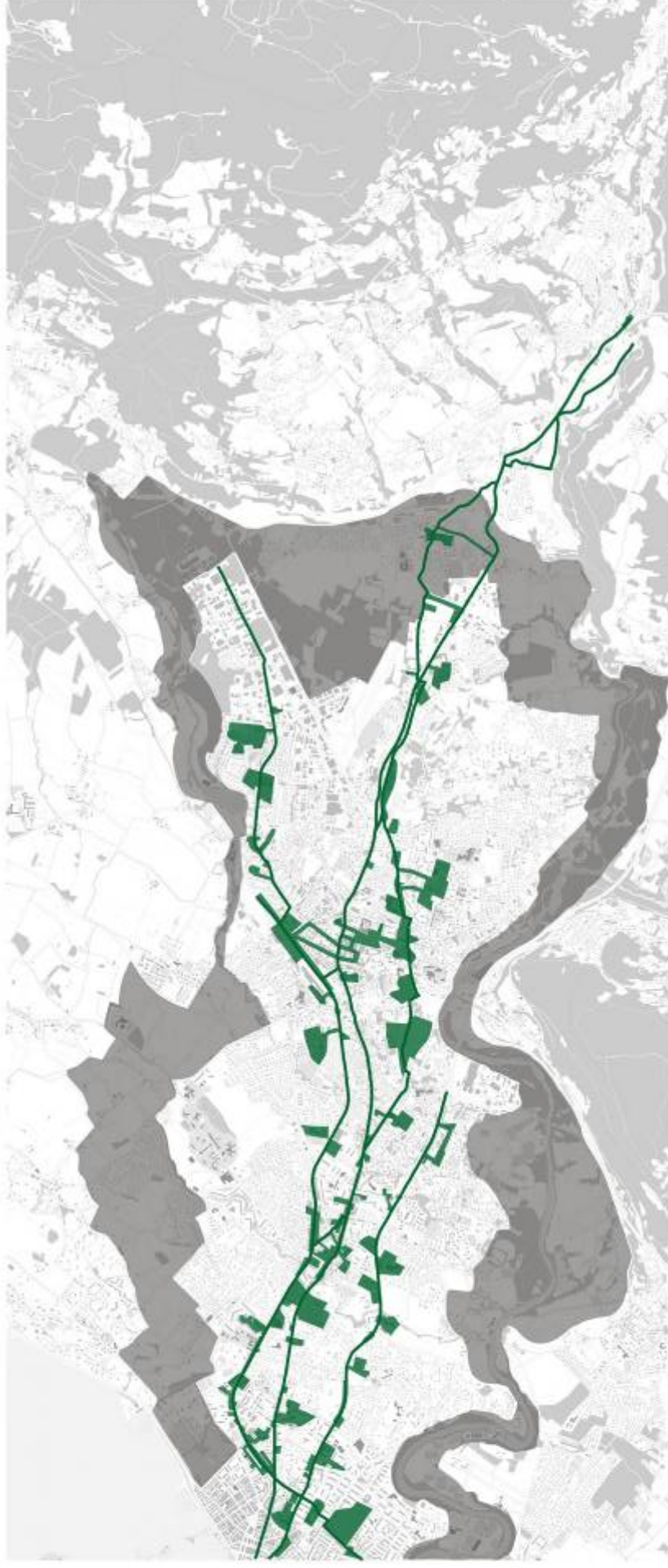
Axes transversaux tertiaires: rabattements

Centralités

Lisière

LE MAILLAGE

Les longitudinales



Les grands chemins
Espaces publics associés

LE MAILLAGE

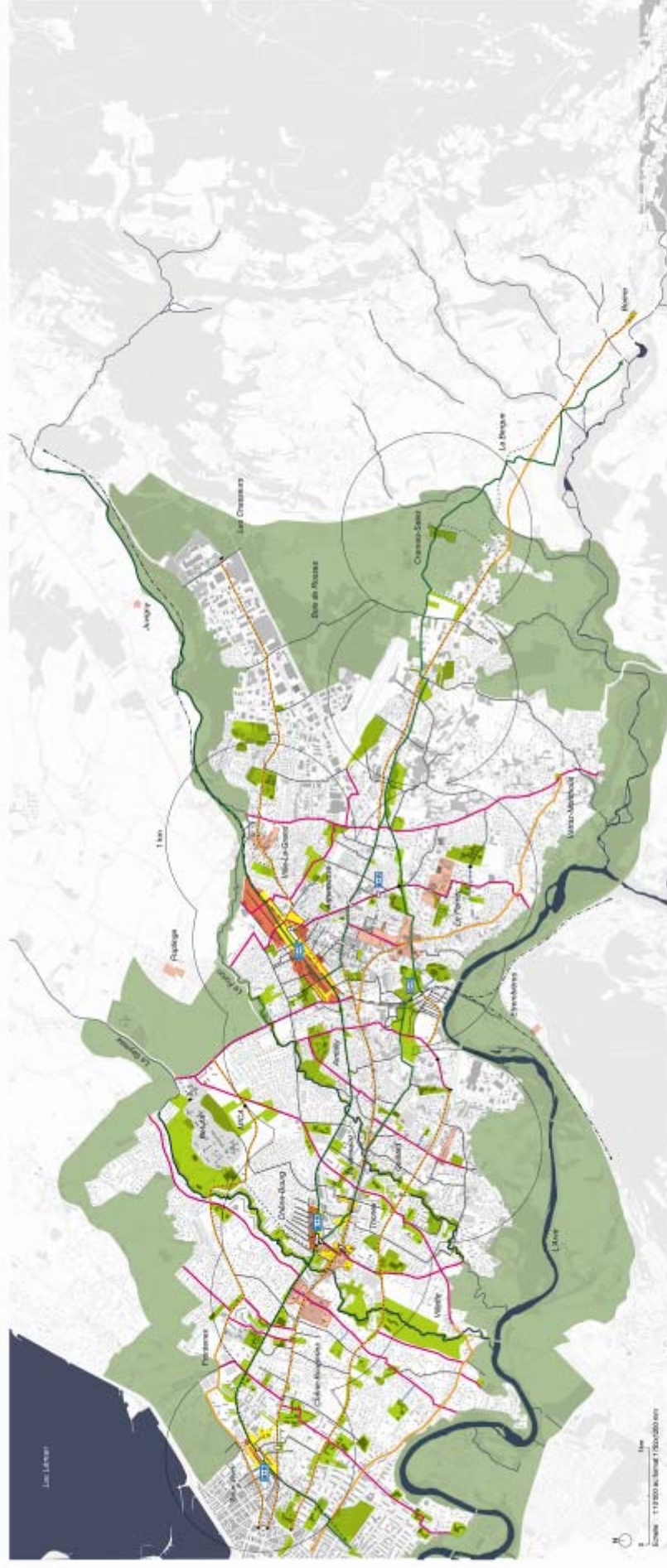
Les transversales



- Les itinéraires de loisirs: le Foron et la Seymaz
- Espaces publics associés
- Les liens
- Espaces publics associés
- Les chemins de quartier

MOBILITE DOUCE

Réseau mobilité douce fonctionnel



Légende

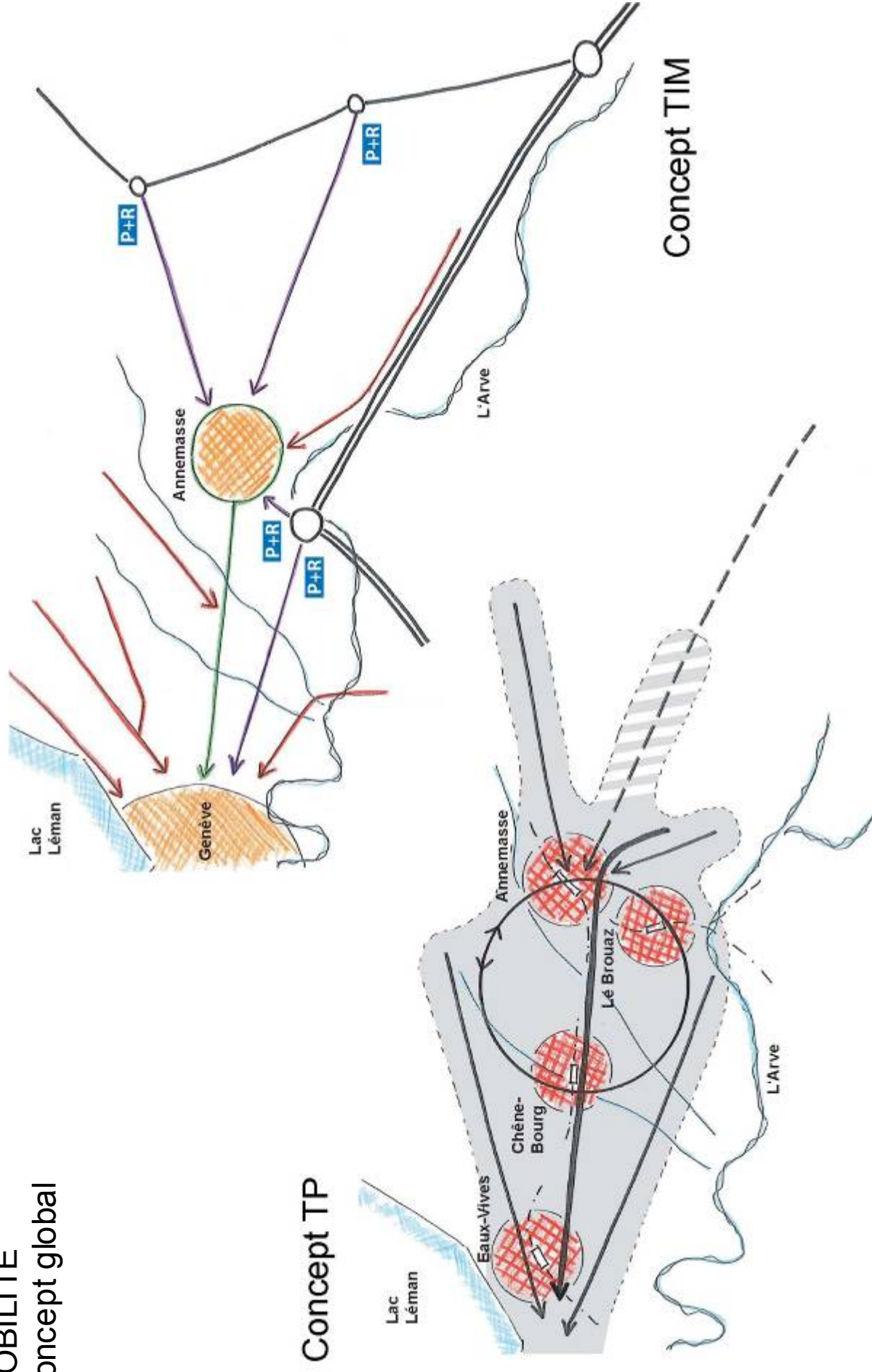
- Voie verte (élément principal du réseau structurant longitudinal)
- Liaison structurante longitudinale d'agglomération
- Liaison structurante transversale d'agglomération
- Liaison principale transversale de loisirs
- Liaison de rabattement vers les TP / Petite liaison qui irrigue et rabat
- Liaison de rabattement vers les équipements et espaces publics

- Centralité principale
- Centralité villageoise
- Espace public (place)
- Espace public (parc)
- Lisière
- Lac / Cours d'eau

- Aire autour des centralités à l'échelle du piéton (1km)
- Ligne de chemin de fer avec gare / halte
- Ligne de tram / bus avec arrêt
- Bike & Ride avec station vélo
- Bike & Ride

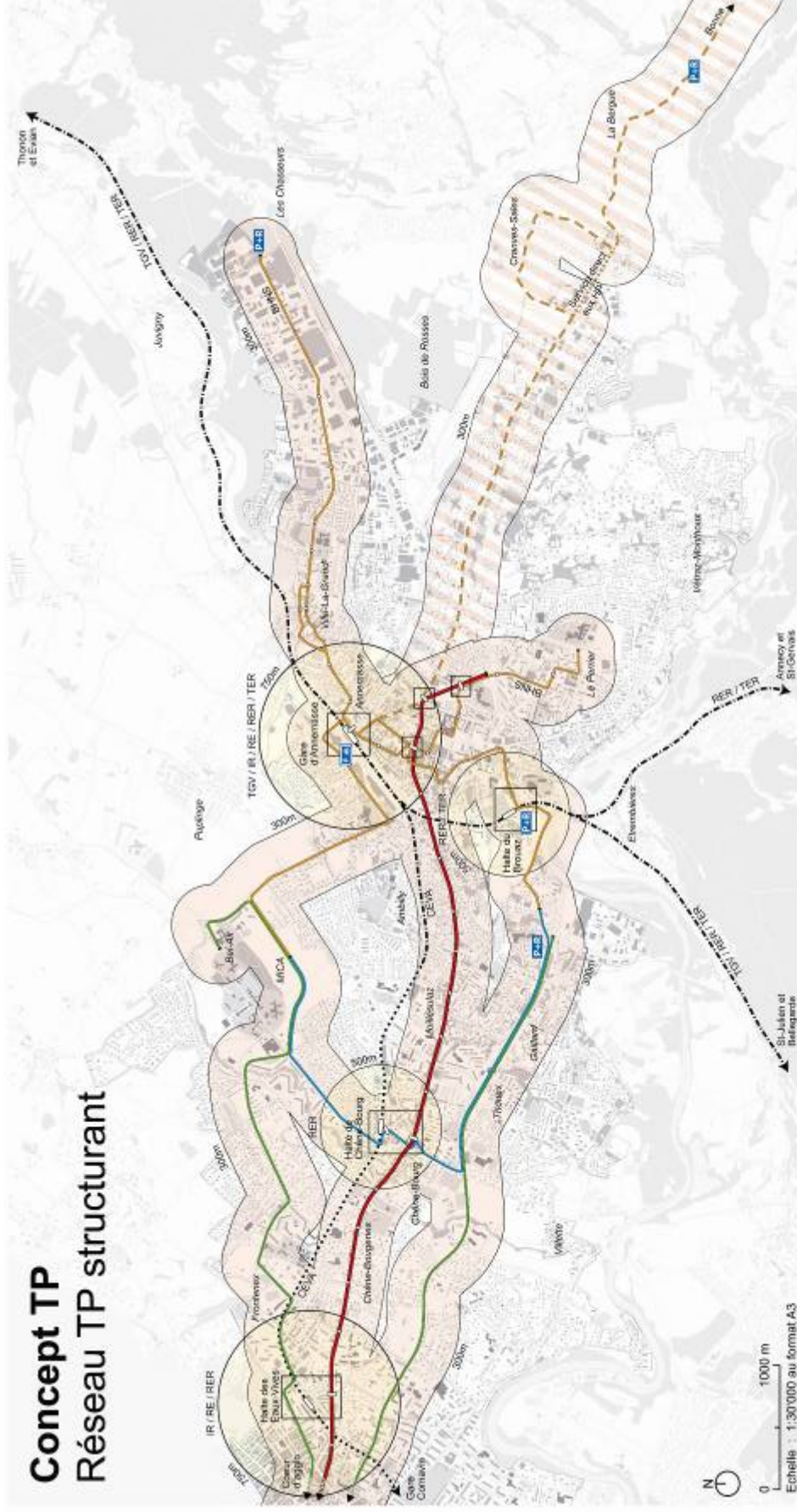
MOBILITE

Concept global



MOBILITE - TRANSPORT PUBLIC

Concept TP Réseau TP structurant



Légende

- Ligne de tram vers coeur d'agglomération (T = min. 7')
- Ligne de bus vers coeur d'agglomération (T = min. 10')
- Ligne de bus vers centre régional (T = min. 10')
- Ligne de bus vers centre régional (T = min. 30')
- Ligne de bus vers pôle régional (T = min. 10')
- Zone d'influence des gares/haltes ferroviaires (500 à 750m)
- Corridor d'influence du réseau TP urbain (300m)

- Ligne de chemin de fer
- Ligne de chemin de fer souterraine
- Gare / Halte ferroviaire
- Interface principale
- Indication des arrêts d'interface train-tram-bus
- Indication des arrêts de tramibus
- Indication de l'extrémité de la fonction

Parc & Rde

- P+Rail (utilisateurs occasionnels)

Remarque

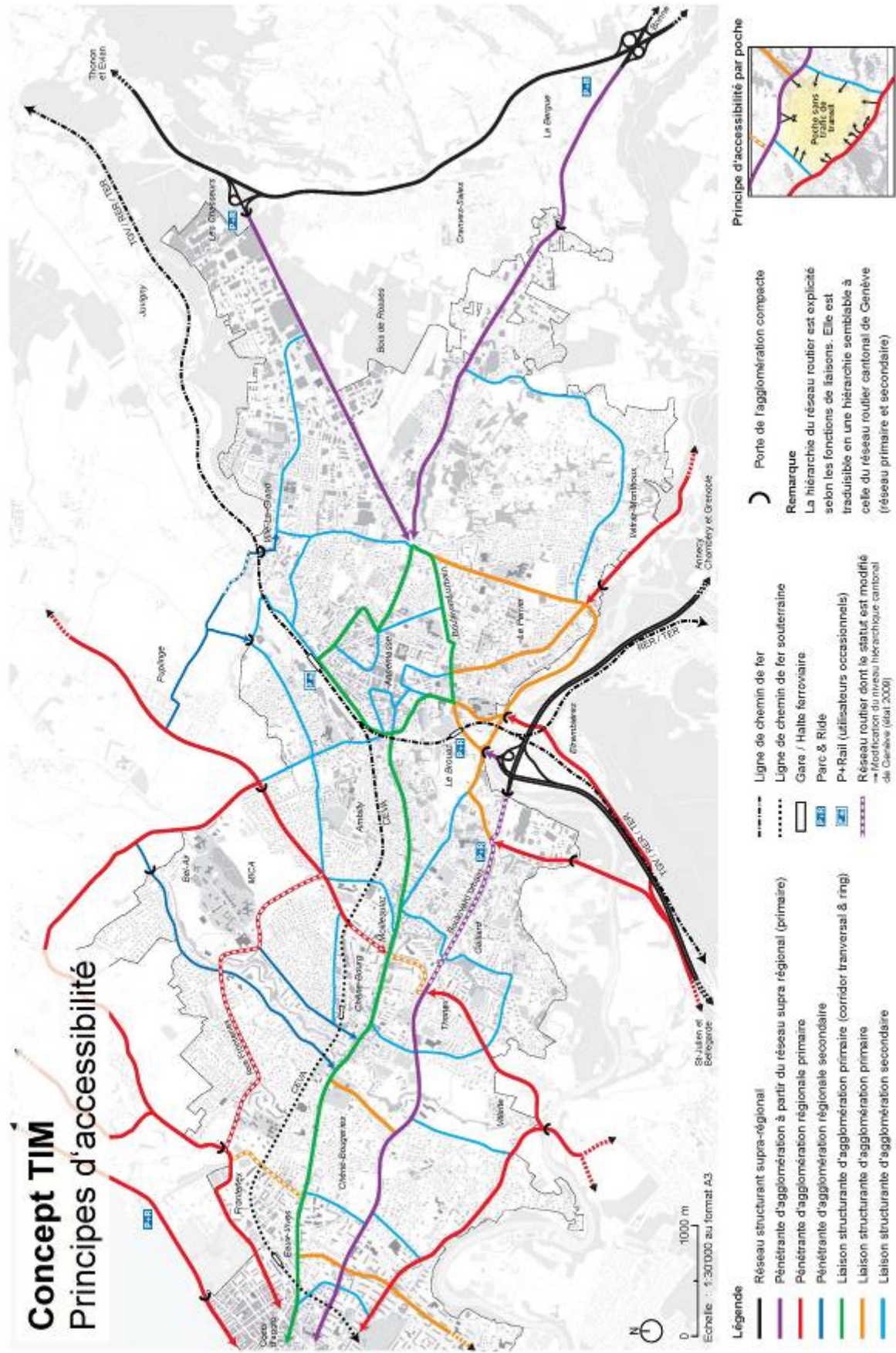
La couleur des lignes TP indique la fonction dans le réseau. Dans l'exploitation une ligne de bus peu parcourir des itinéraires de plusieurs couleurs

Principe de fonctionnement du rabattement en boucle

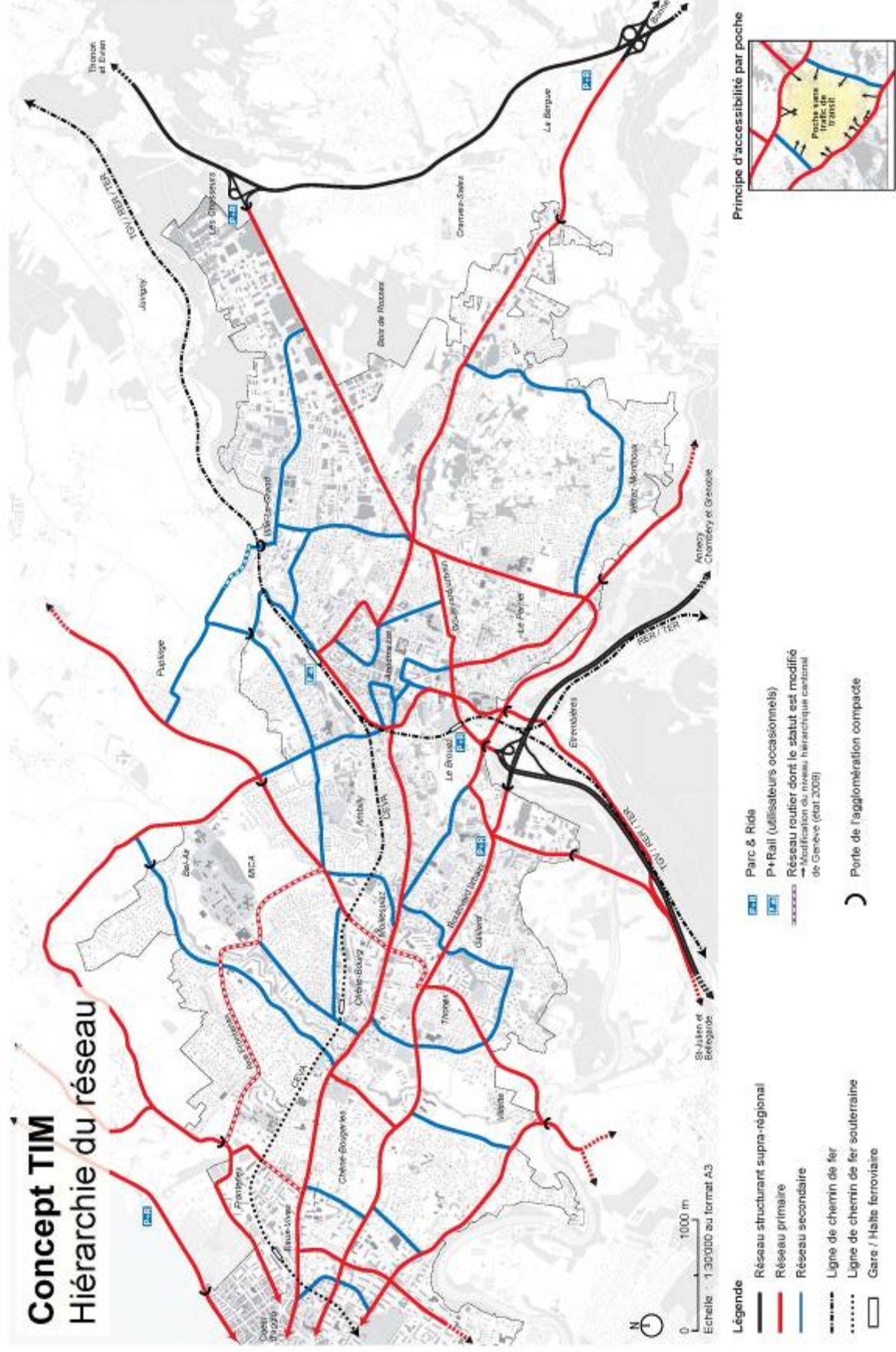
Boucle parcourue à double sens (sans rupture de charge)



MOBILITE - TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISE

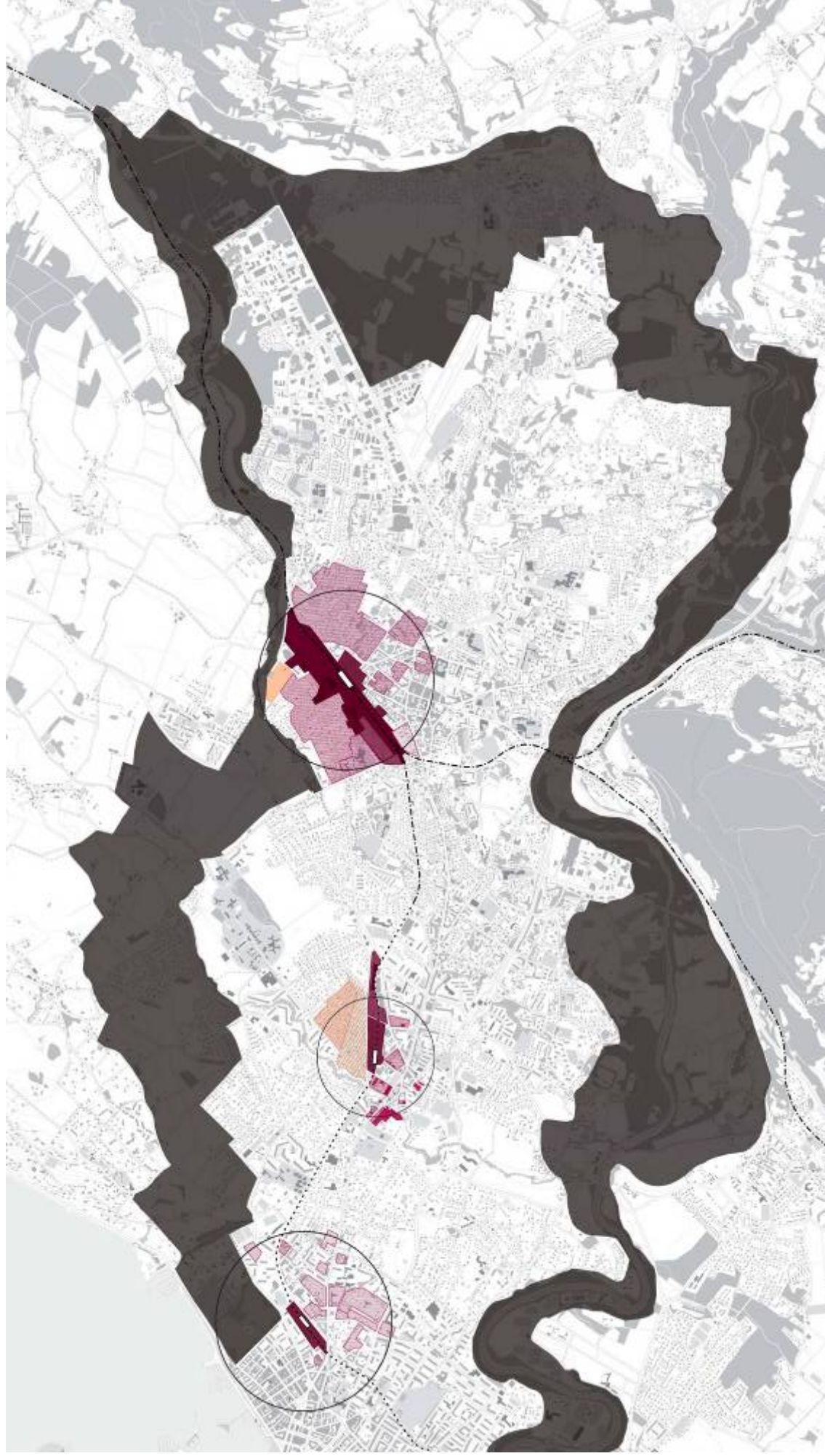


MOBILITE - TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISE



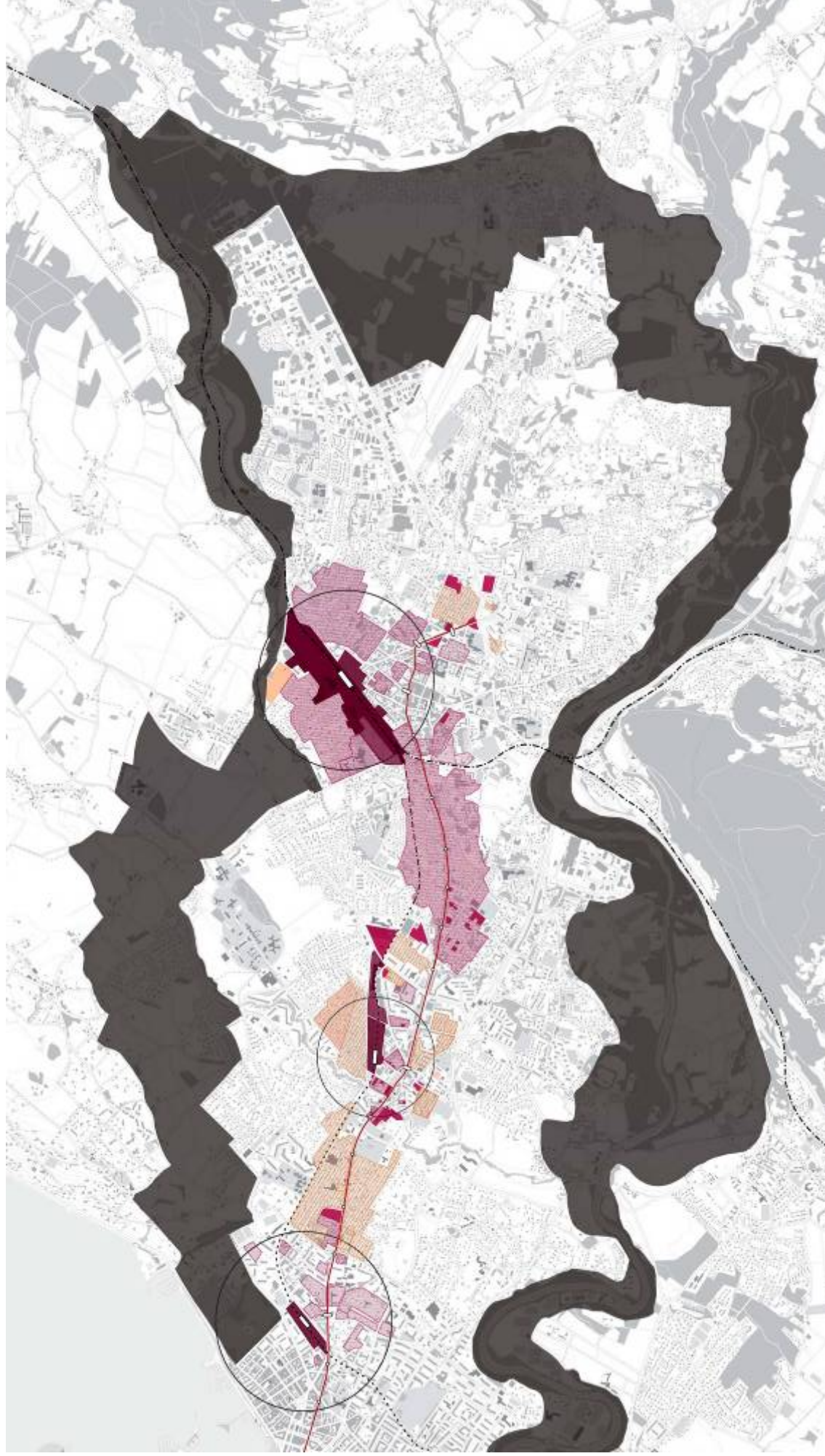
PRIORITES D'URBANISATION

1. Les centres des Eaux-Vives, de Chêne-Bourg et d'Annemasse (gares CEVA)



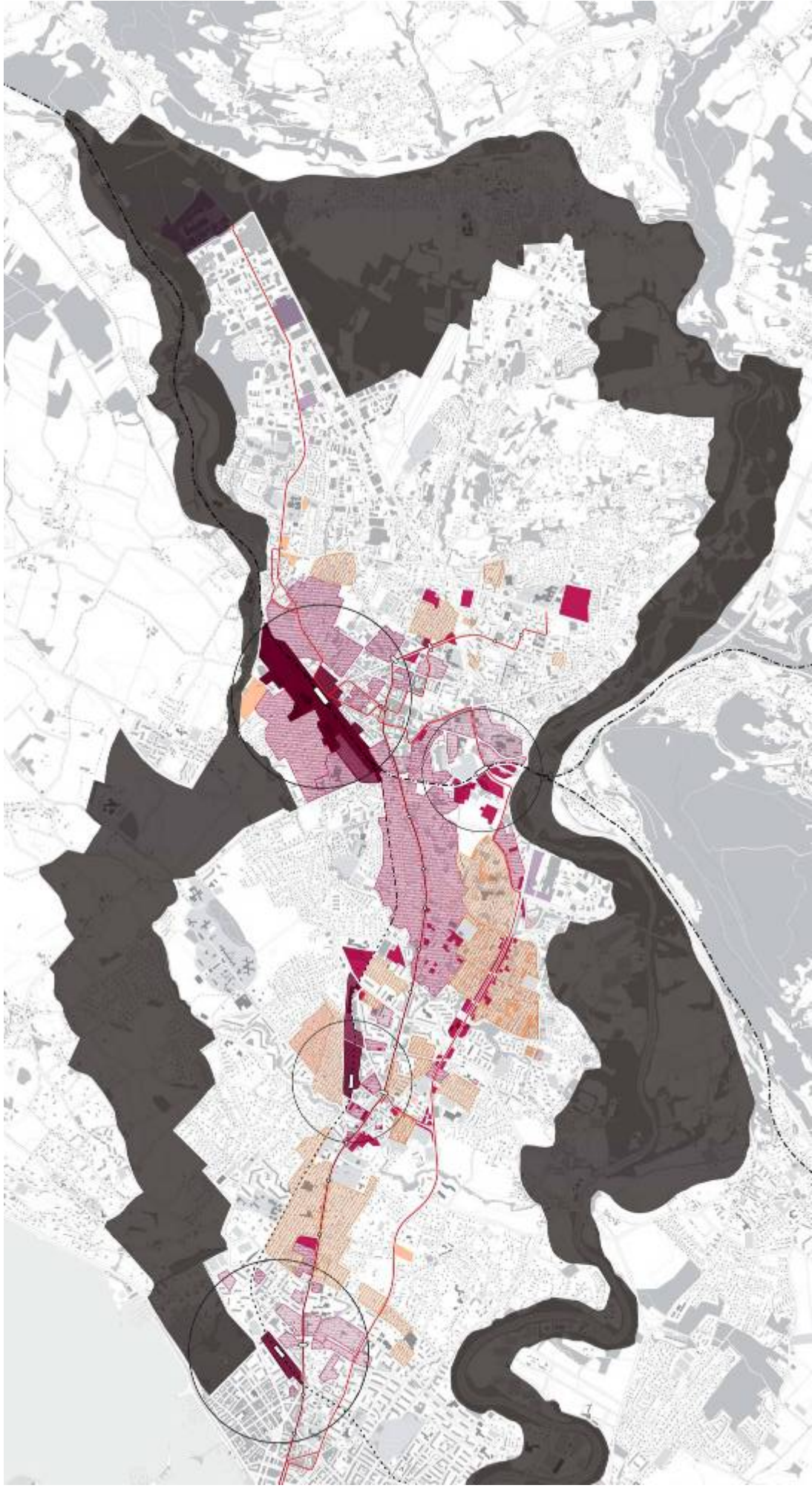
PRIORITES D'URBANISATION

2. Le corridor le long du tram Genève - Eaux-Vives - Annemasse



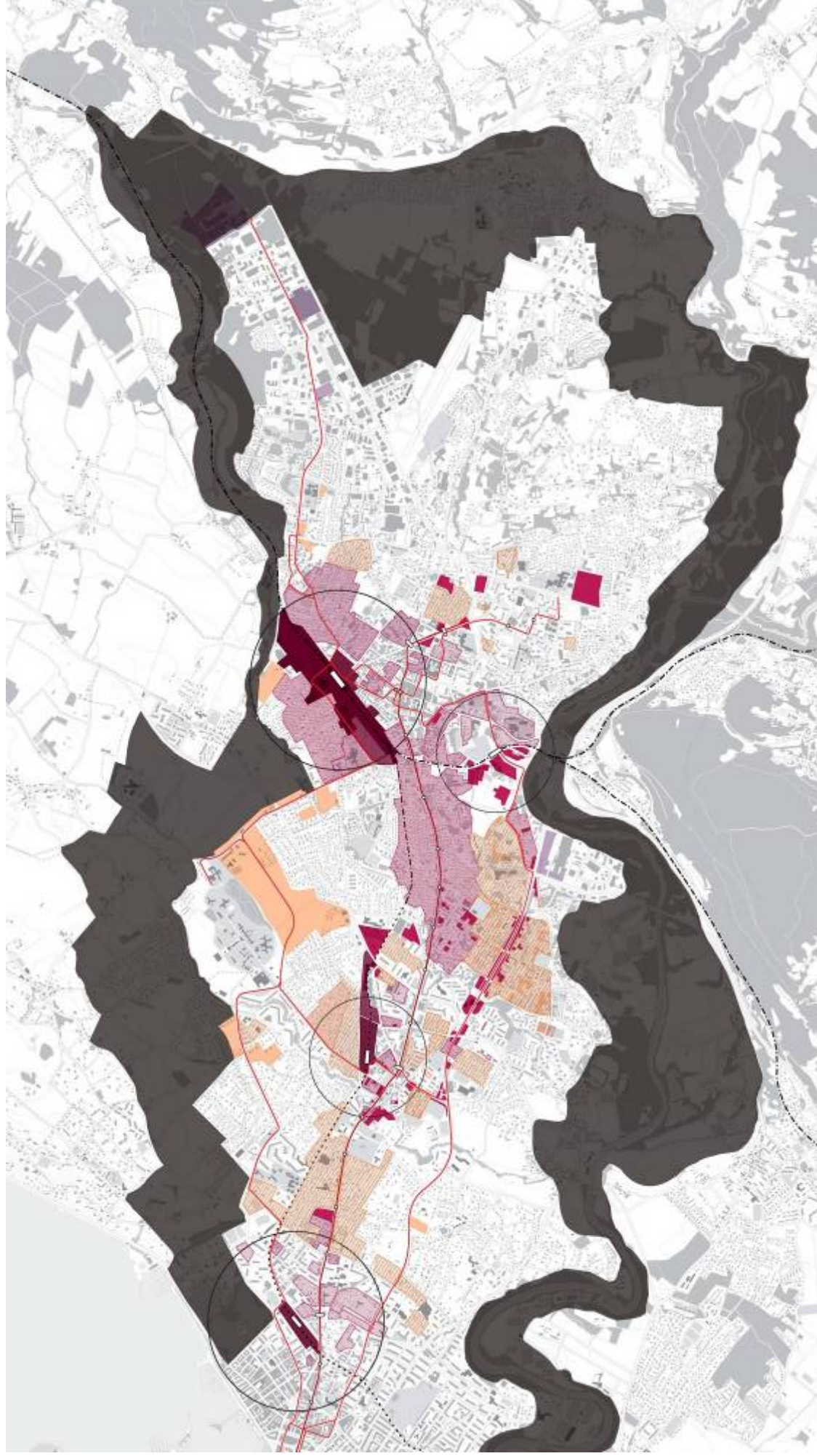
PRIORITES D'URBANISATION

3. Les corridors des axes TP fort Genève – Gaillard – Annemasse et Perrier – Annemasse – Ville-la-Grand



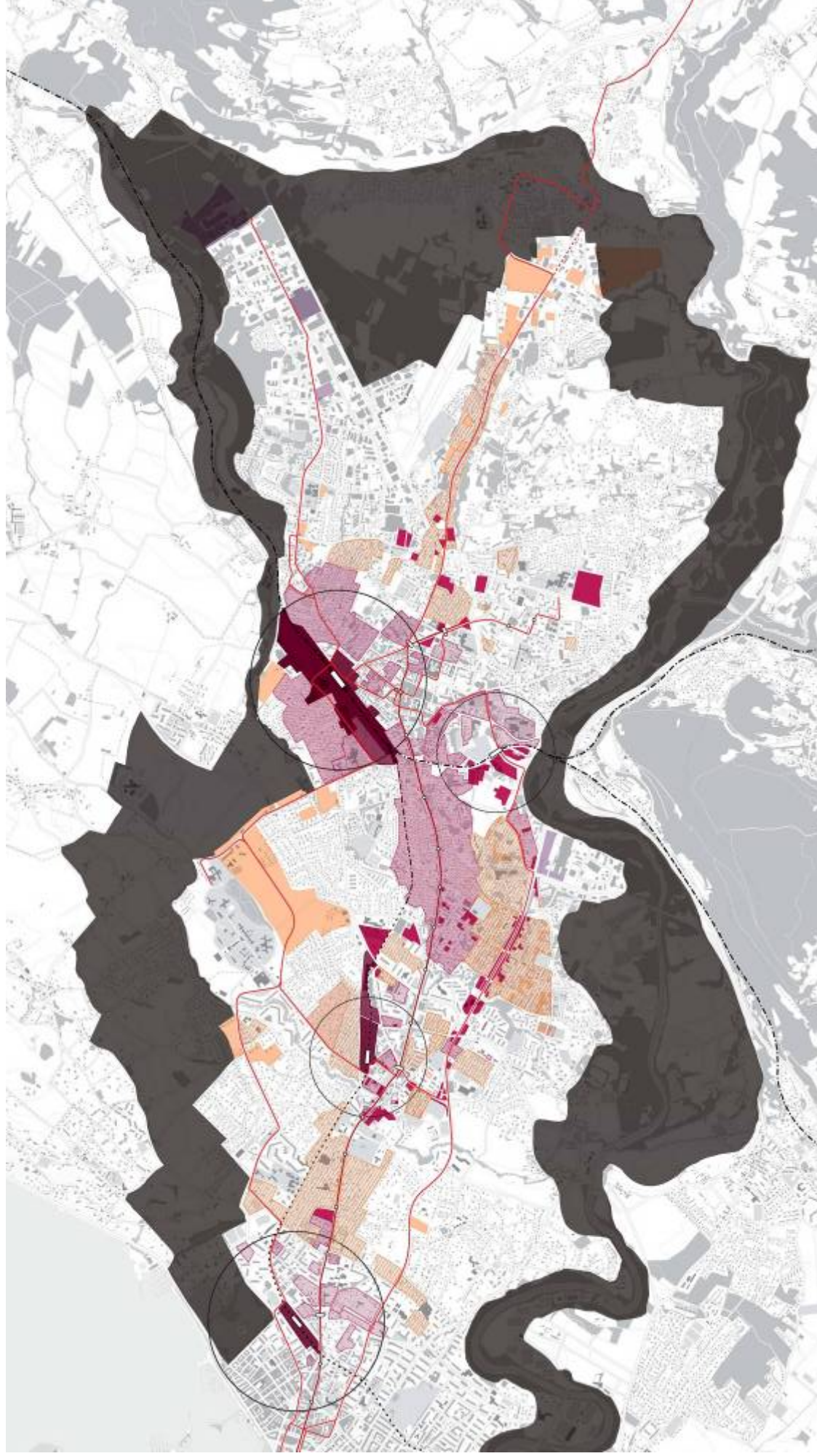
PRIORITES D'URBANISATION

4. Le corridor de l'axe TP fort Frontenex - MICA - Annemasse

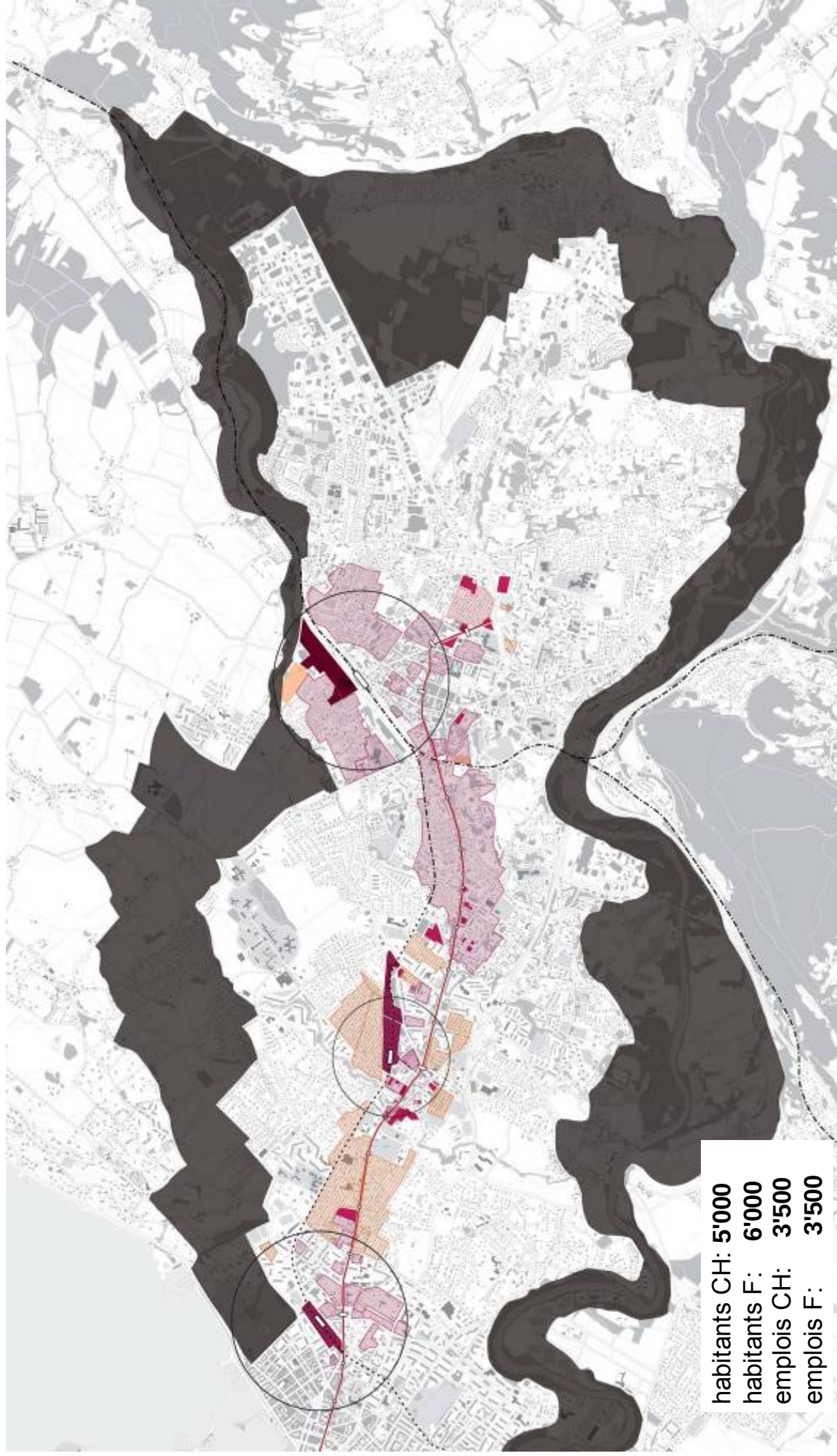


PRIORITES D'URBANISATION

5. Le corridor de l'axe TP Annemasse – Cranves-Sales

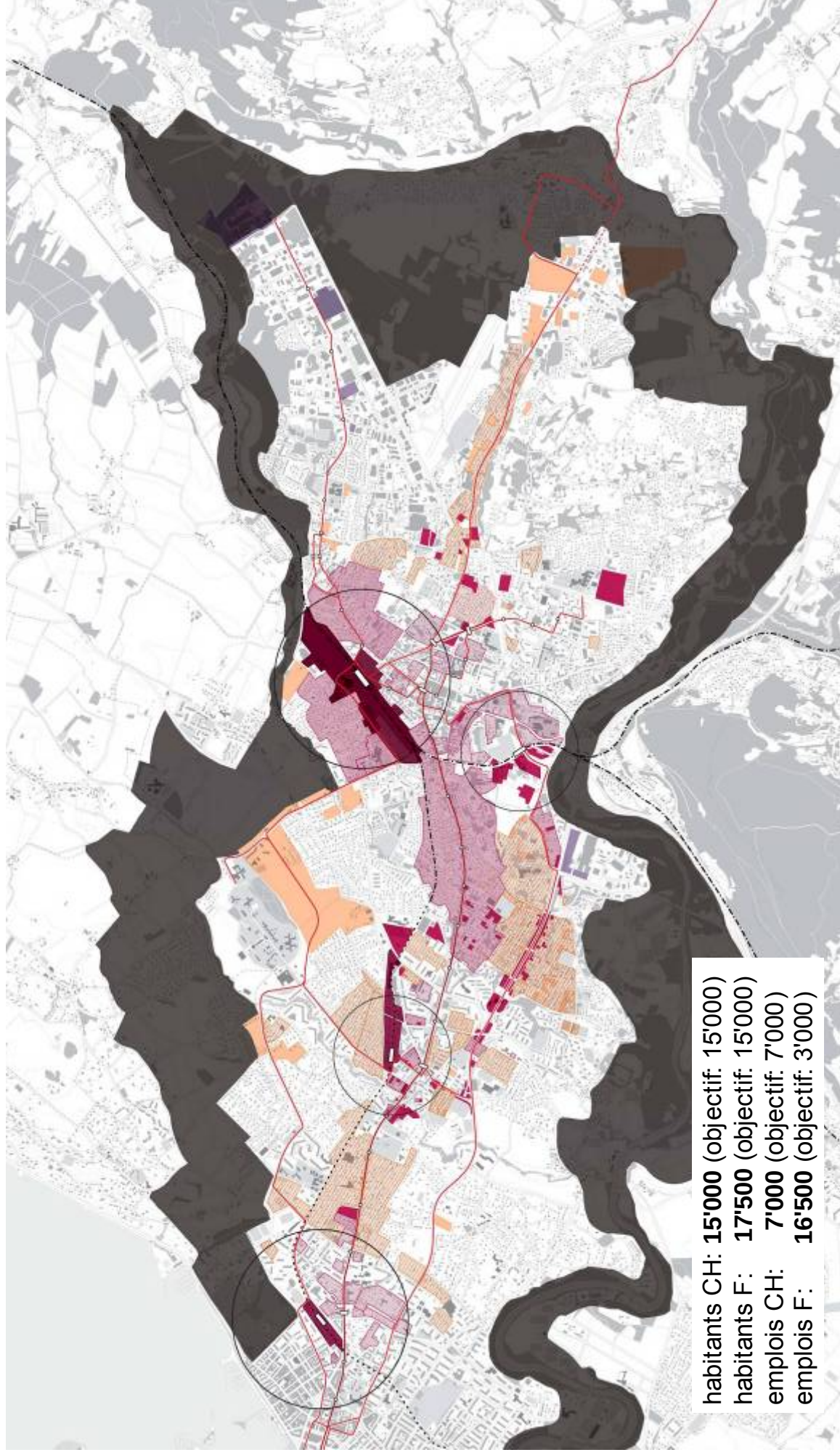


POTENTIELS D'URBANISATION HORIZON 2020



habitants CH: 5'000
habitants F: 6'000
emplois CH: 3'500
emplois F: 3'500

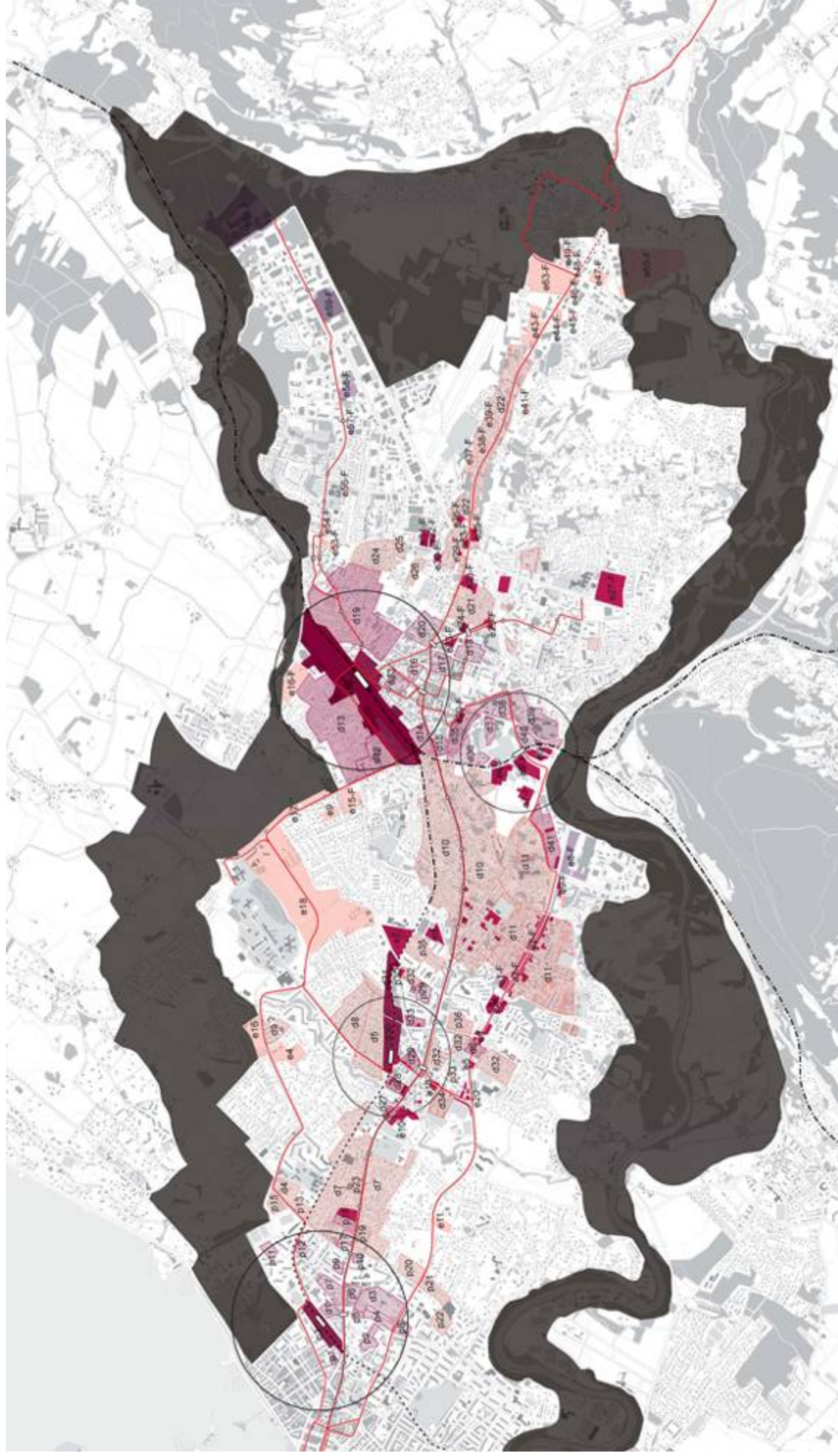
POTENTIELS D'URBANISATION HORIZON 2030



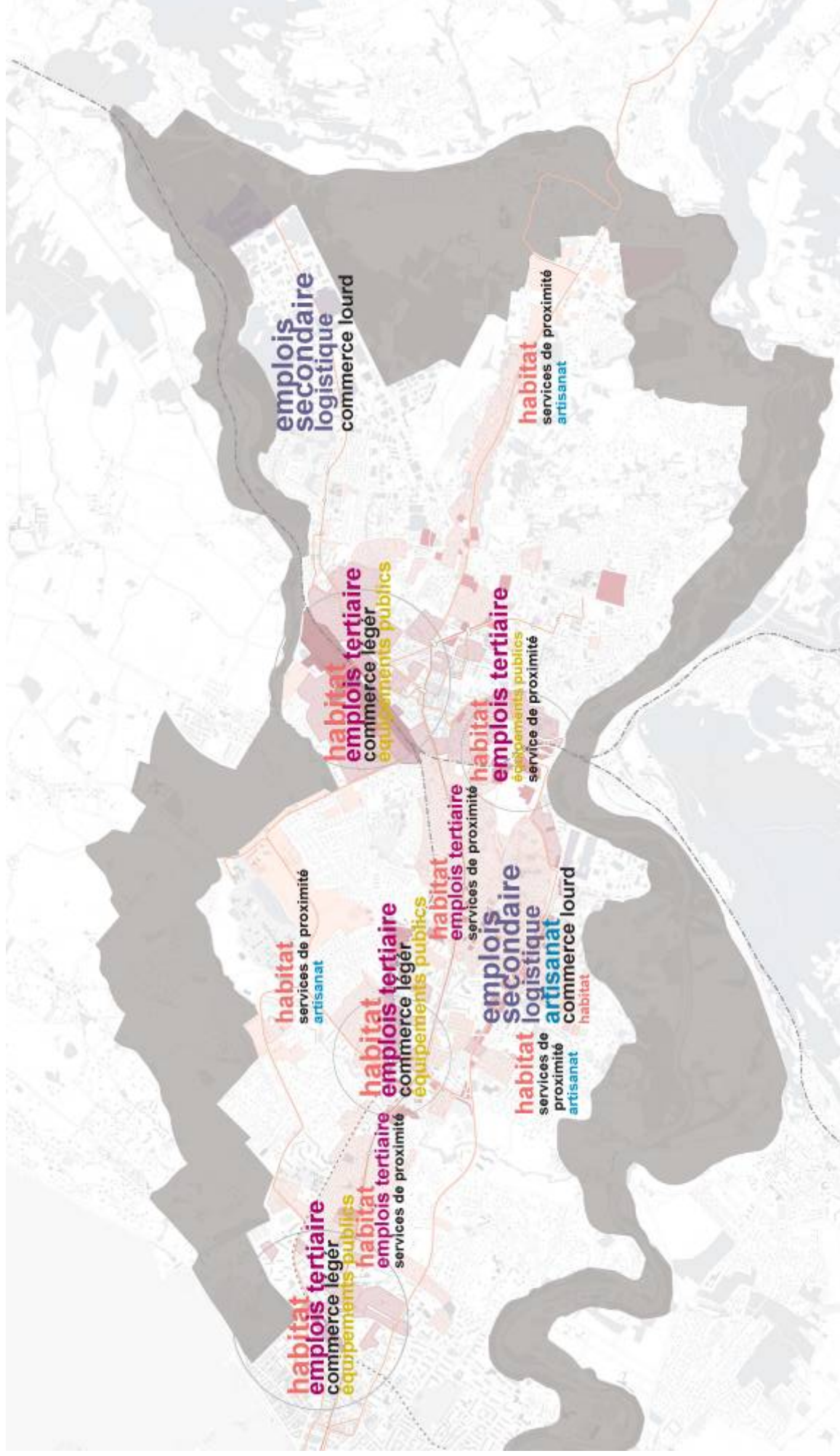
habitants CH: 15'000 (objectif: 15'000)
habitants F: 17'500 (objectif: 15'000)
emplois CH: 7'000 (objectif: 7'000)
emplois F: 16'500 (objectif: 3'000)

POTENTIELS D'URBANISATION

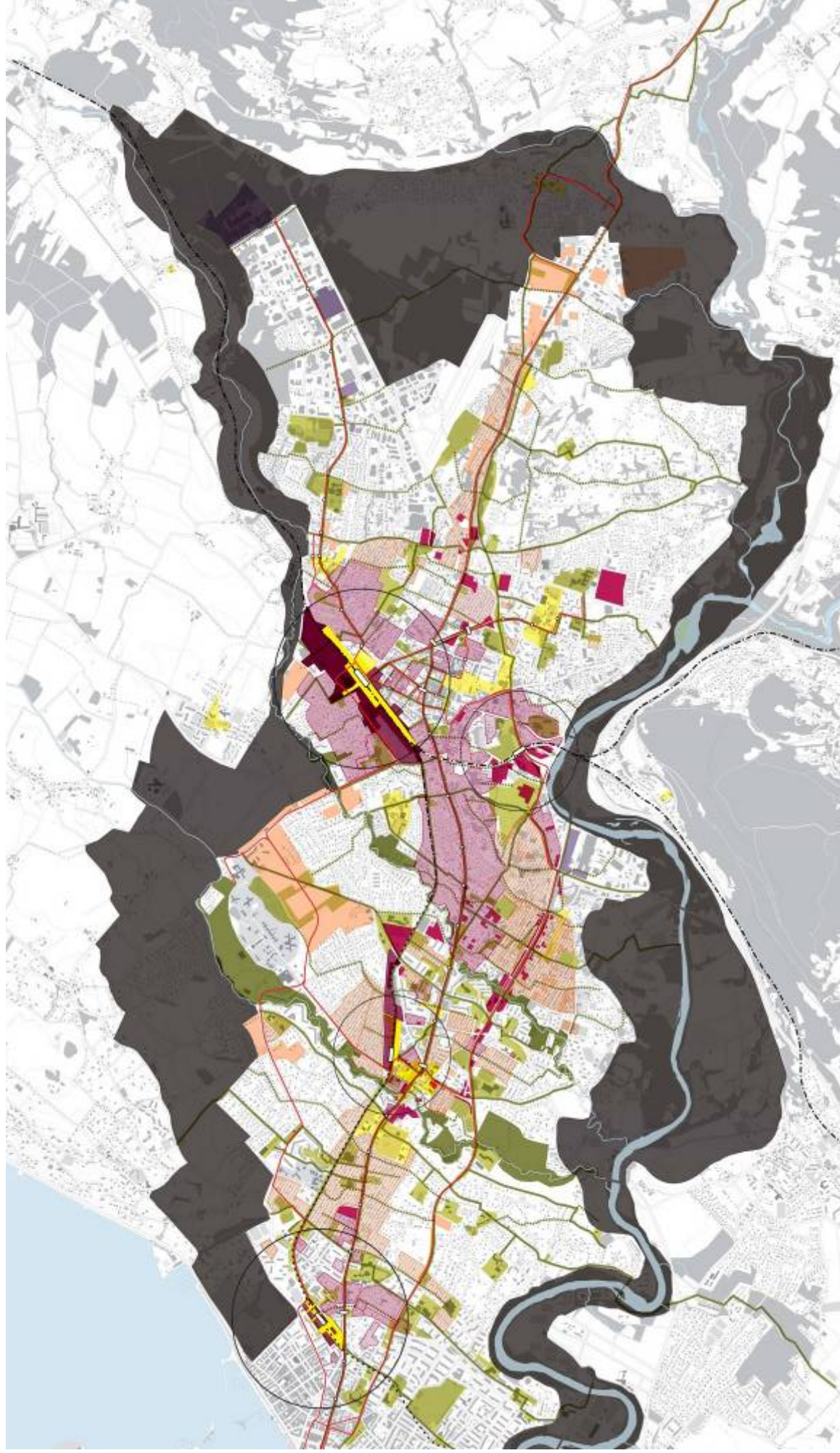
Repérage des potentiels



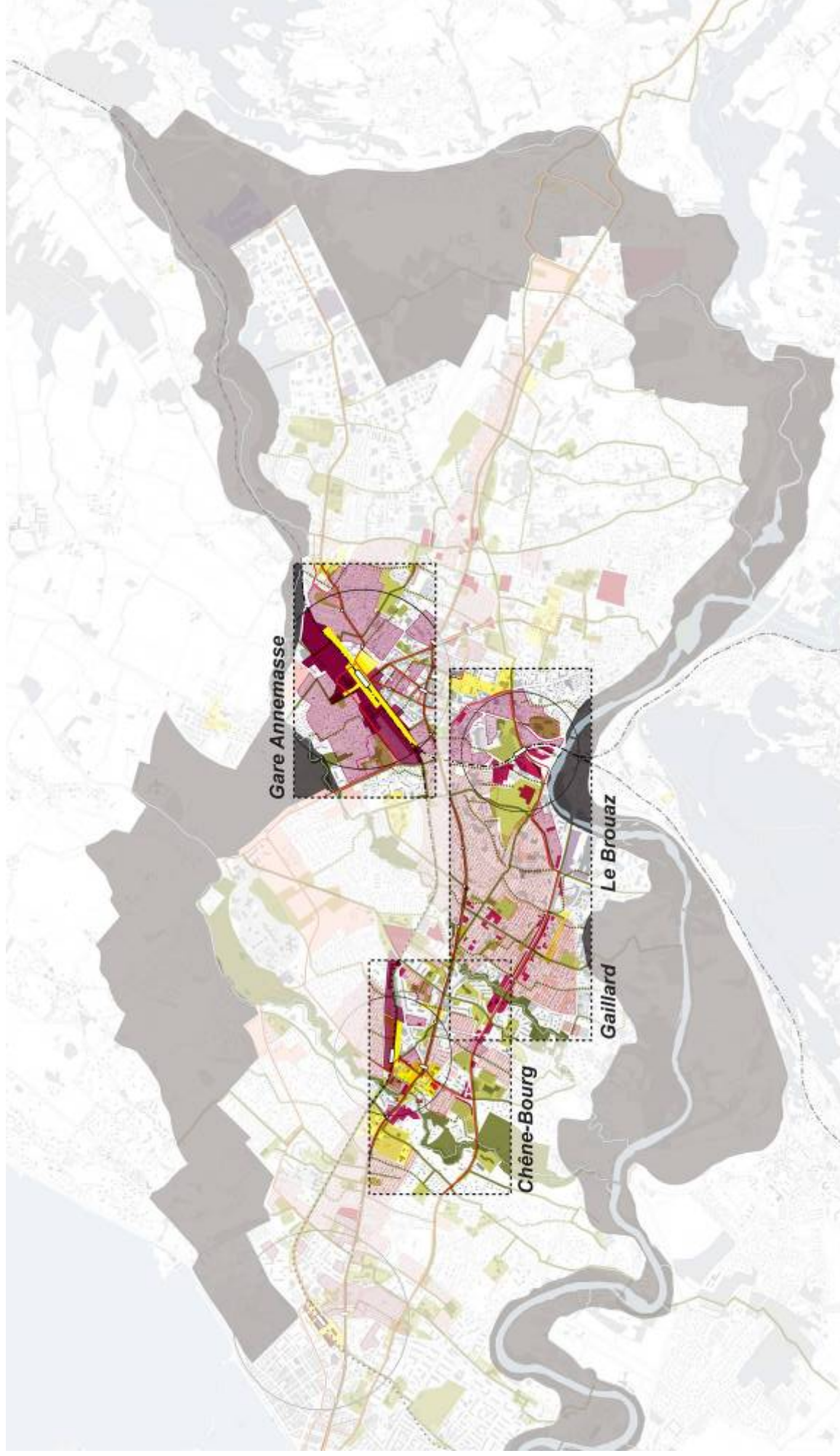
VOCATIONS



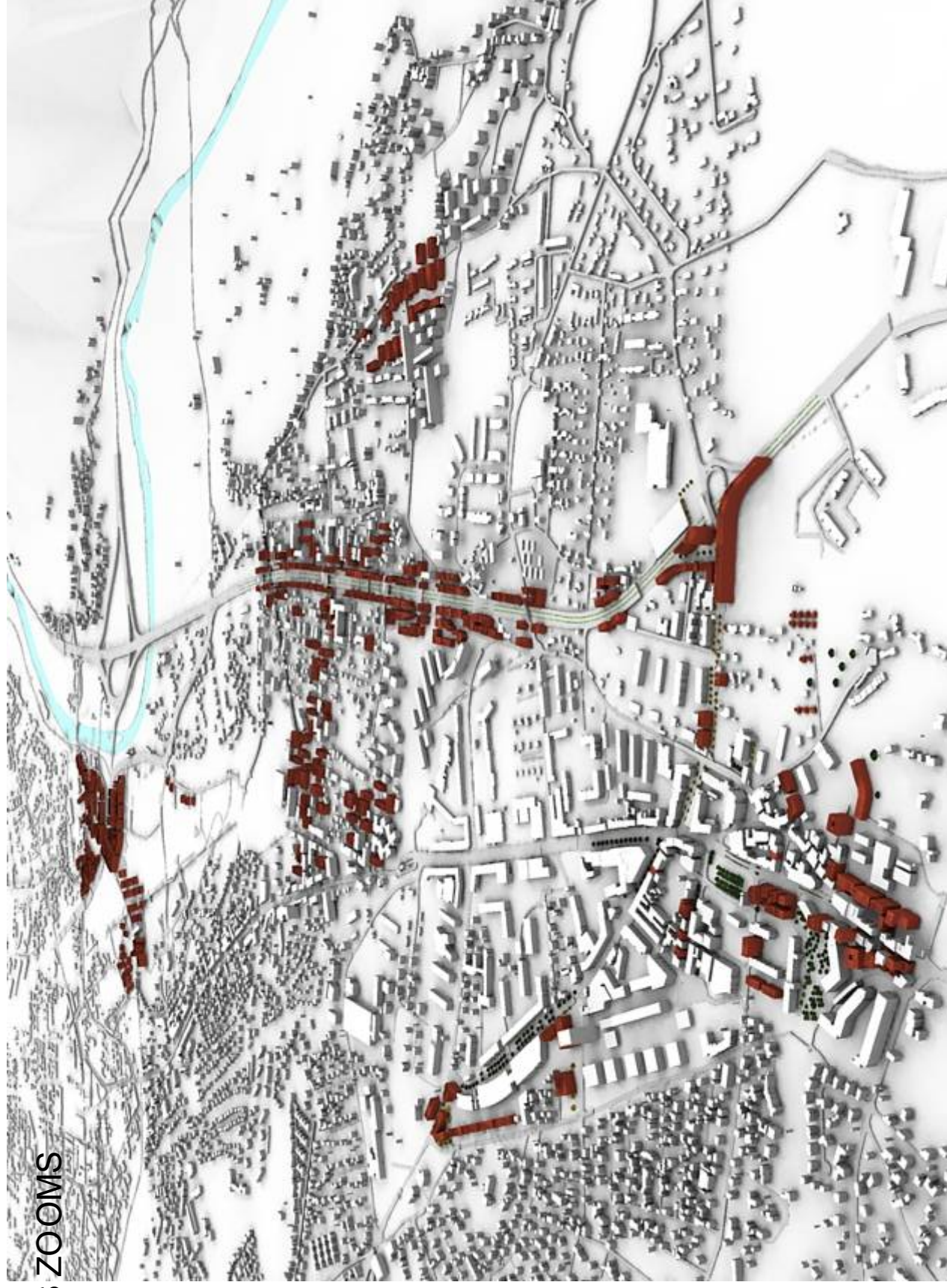
PLAN DE SYNTHÈSE



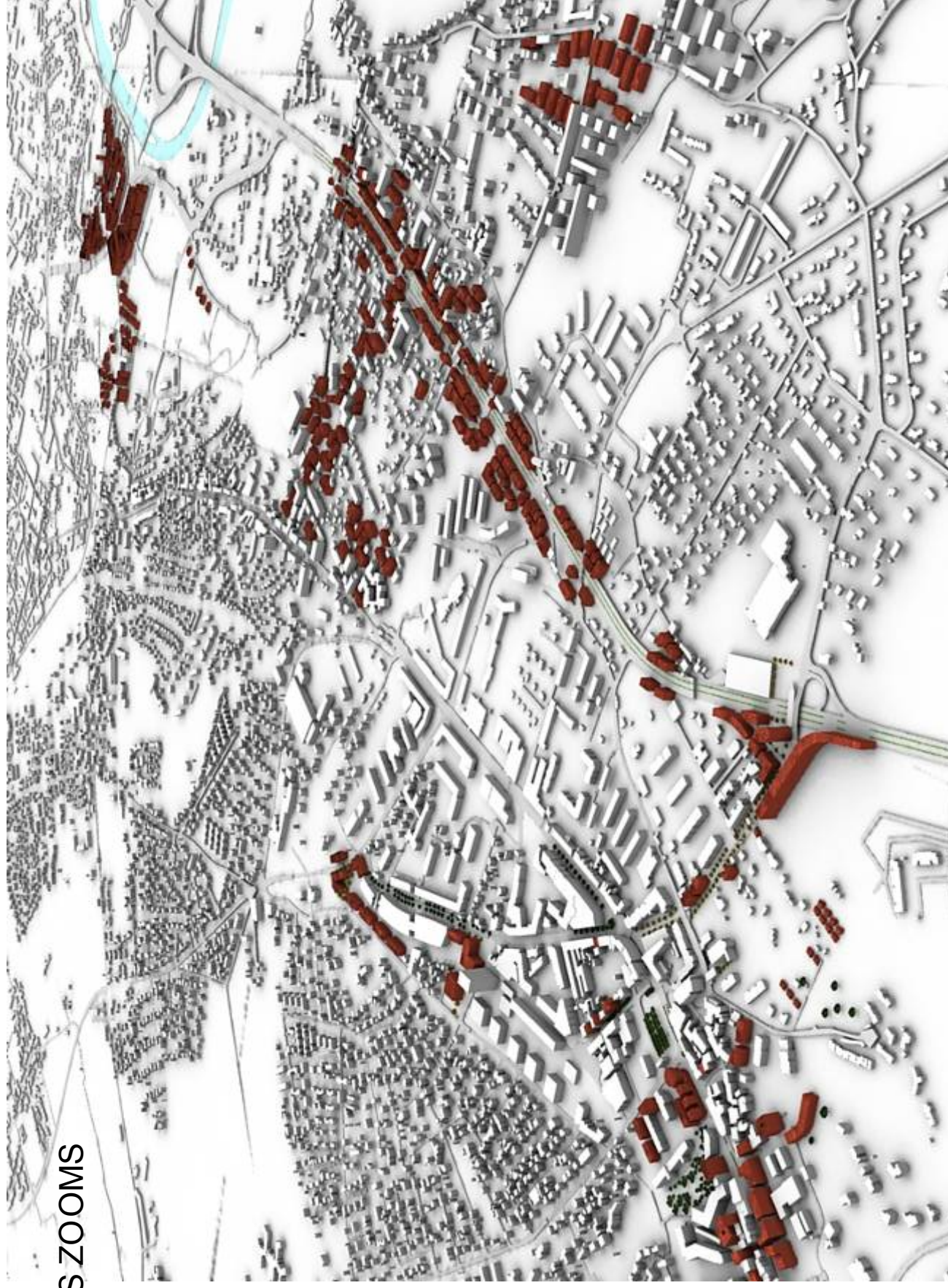
LES ZOOMS



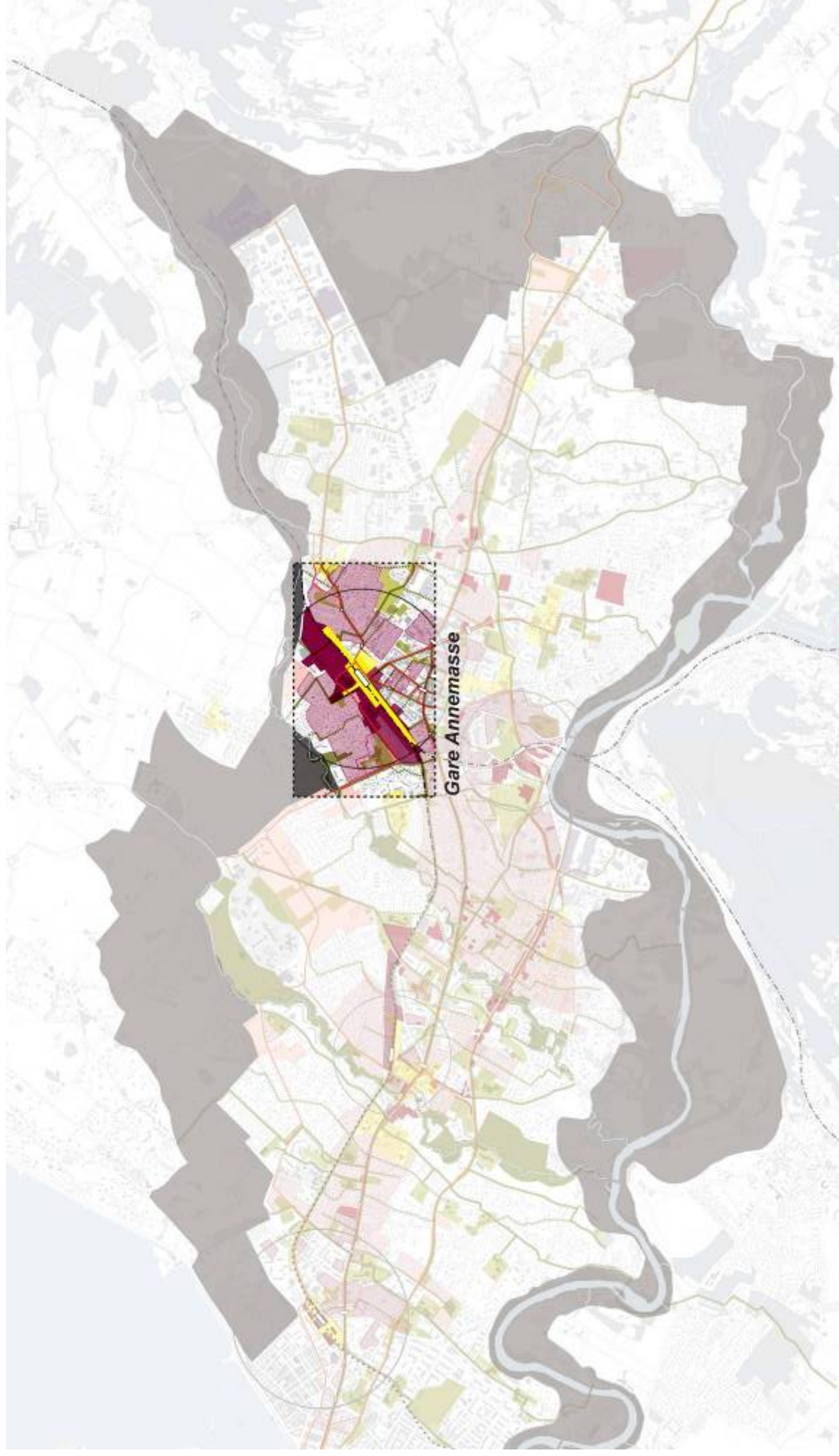
LES ZOOMS



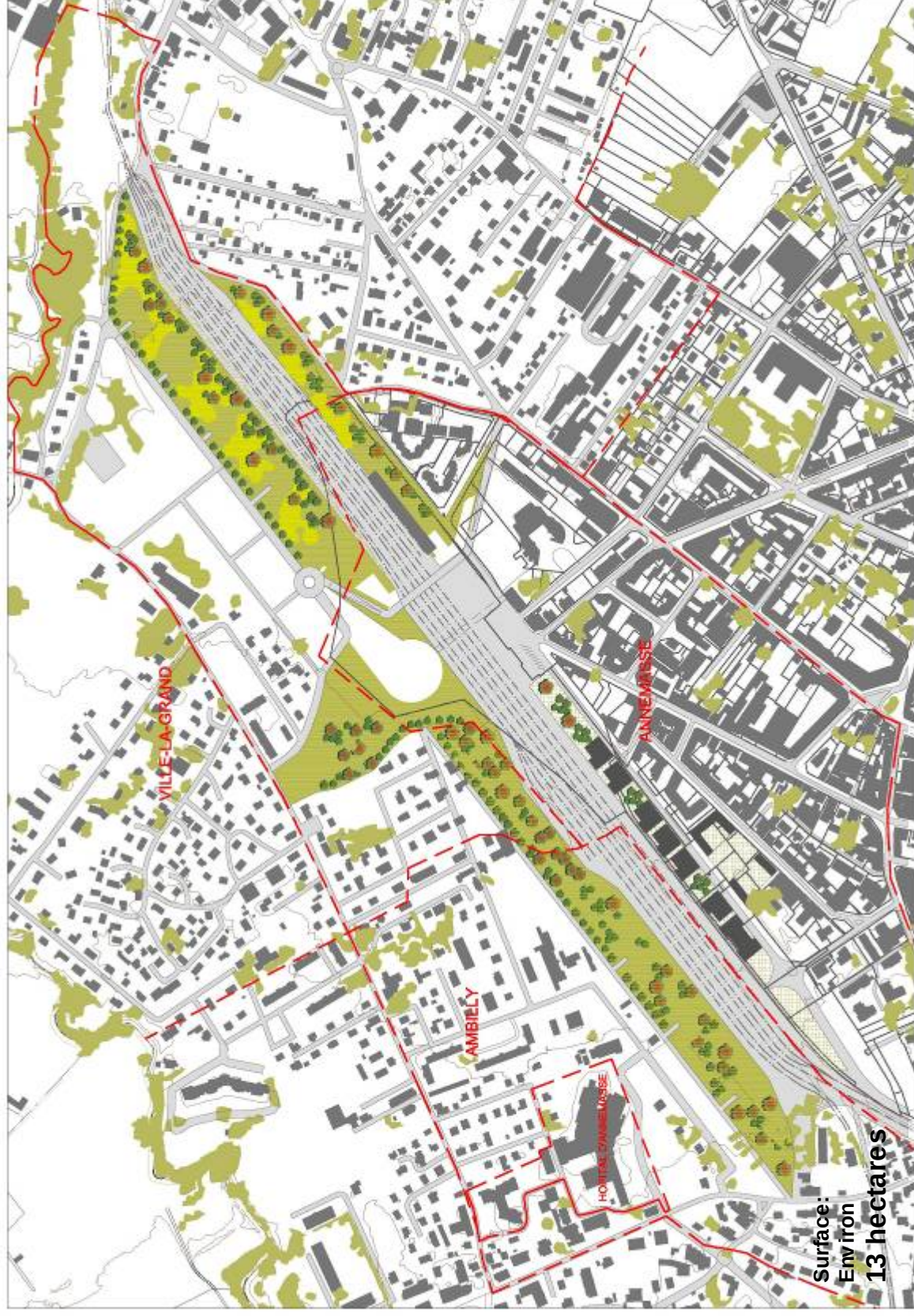
LES ZOOMS



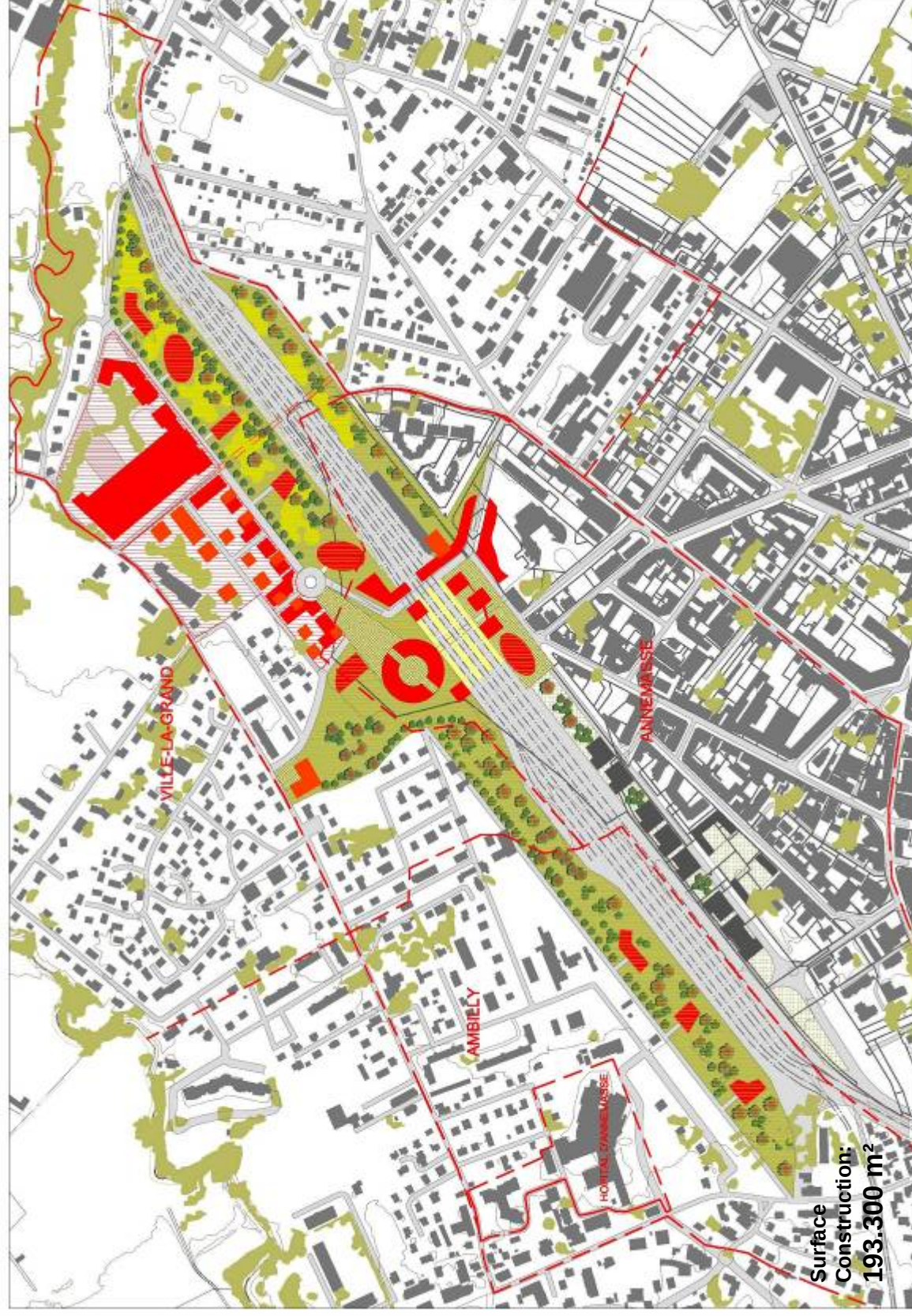
GARE D'ANNEMASSE



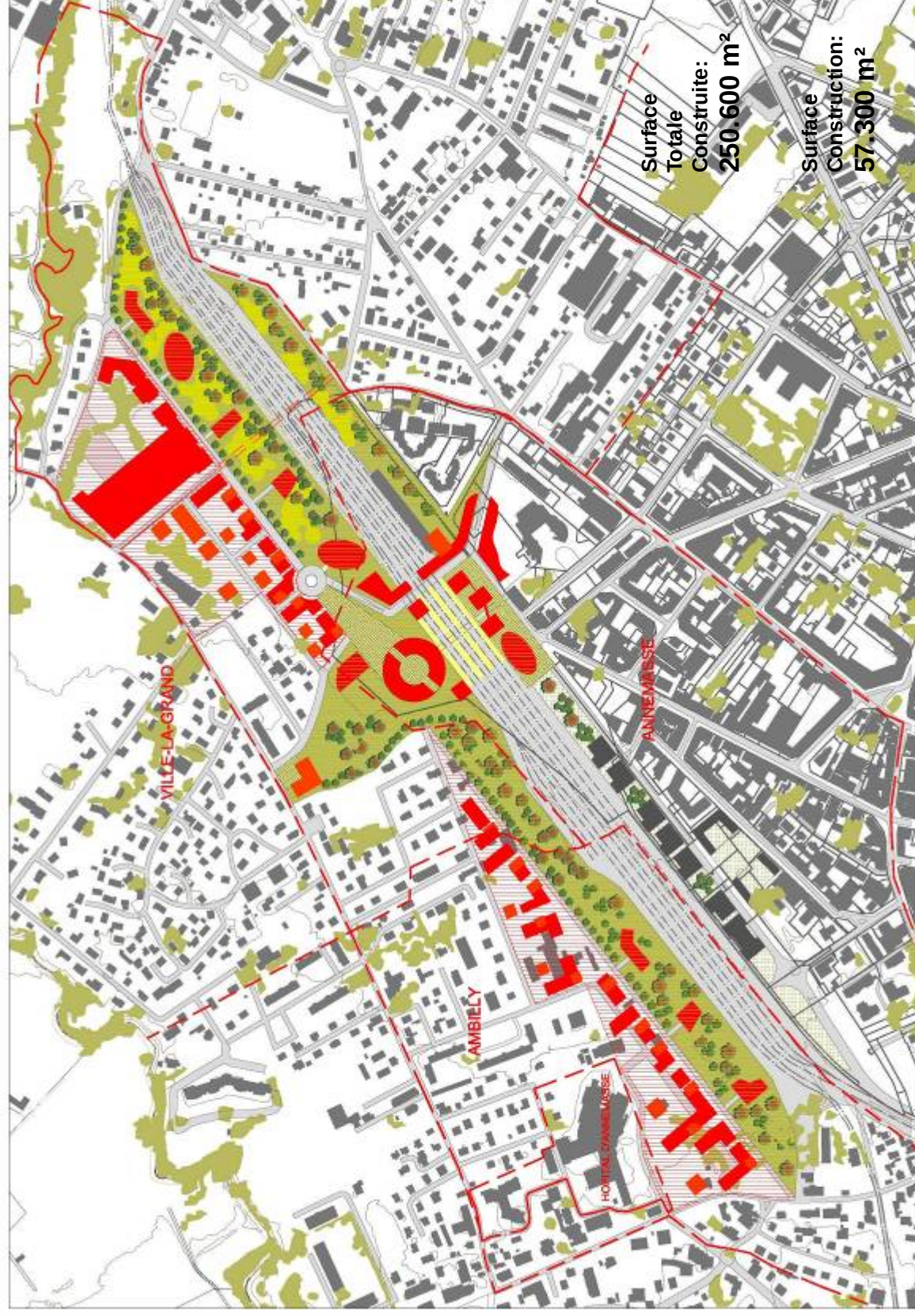
GARE D'ANNEMASSE- PARCS



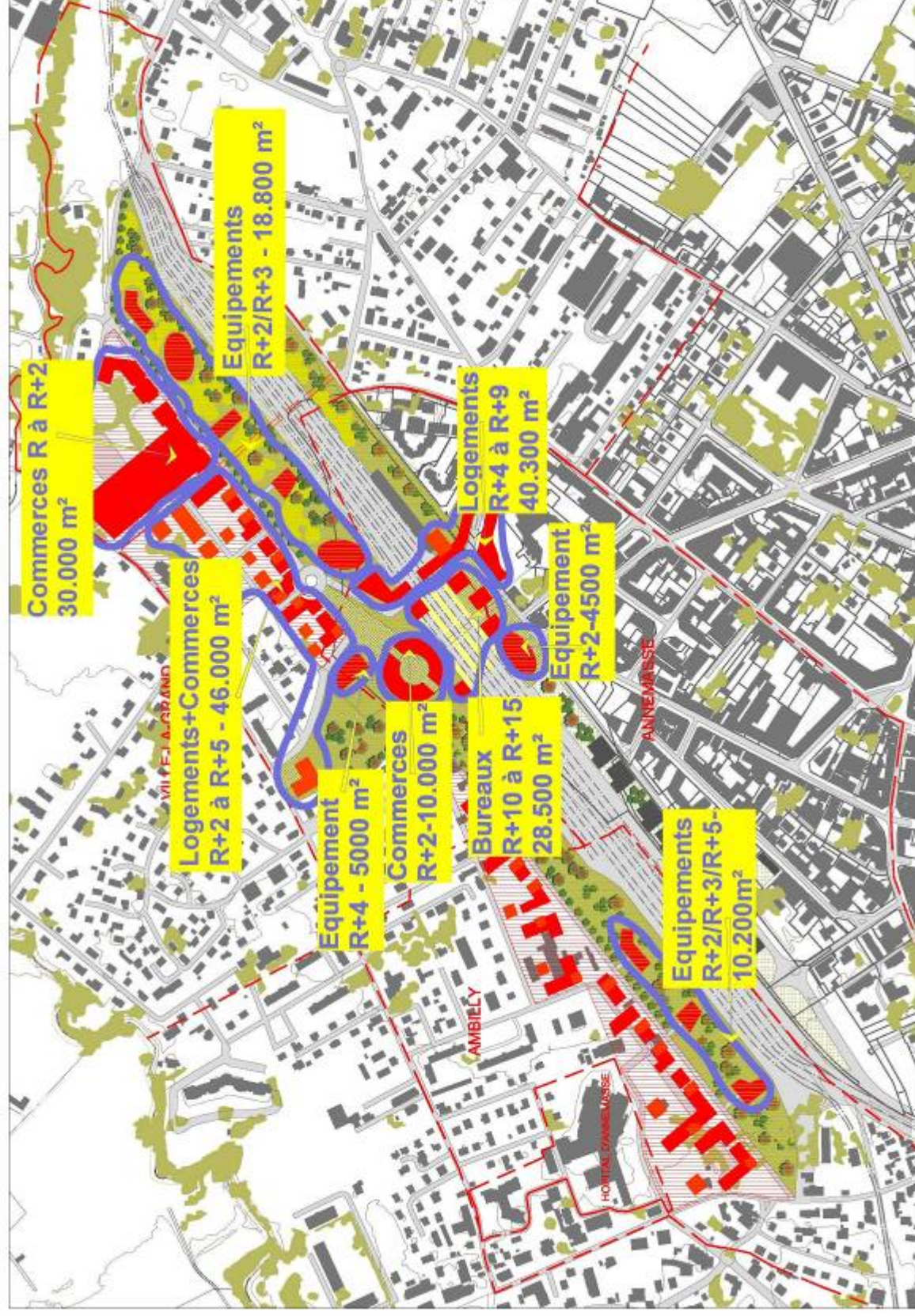
GARE D'ANNEMASSE- PROJET 2020



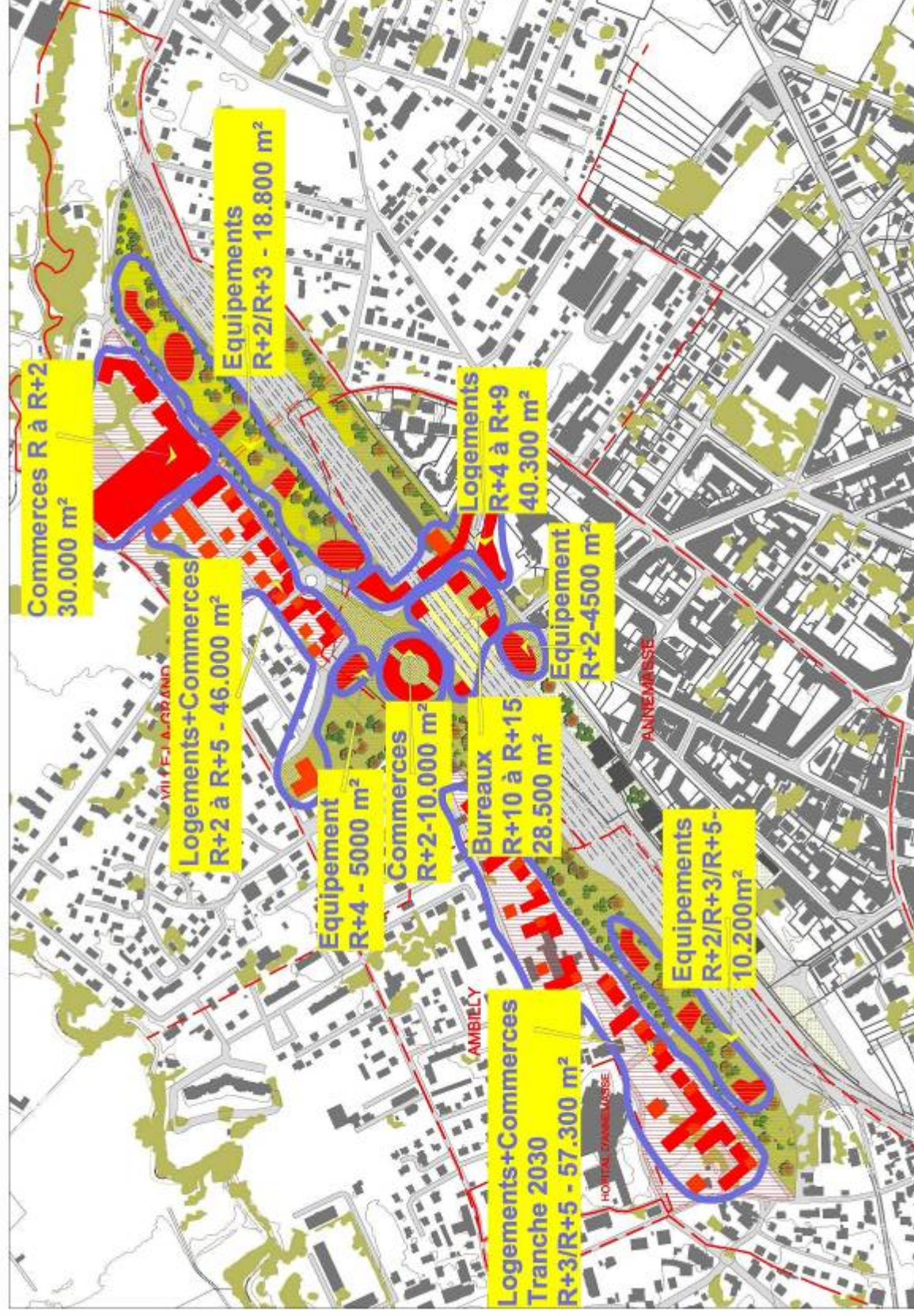
GARE D'ANNEMASSE- PROJET 2030



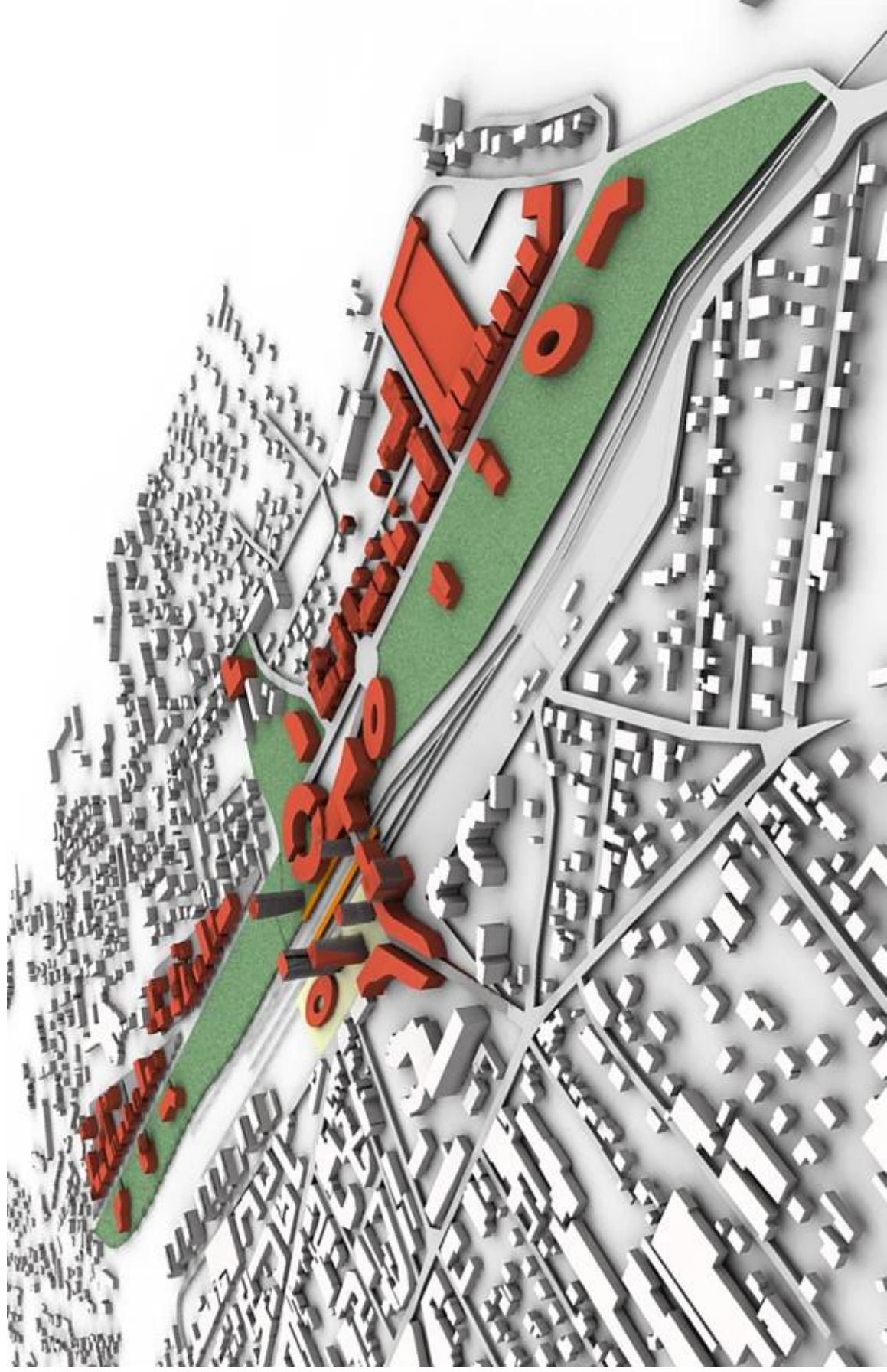
GARE D'ANNEMASSE- POTENTIEL 2020



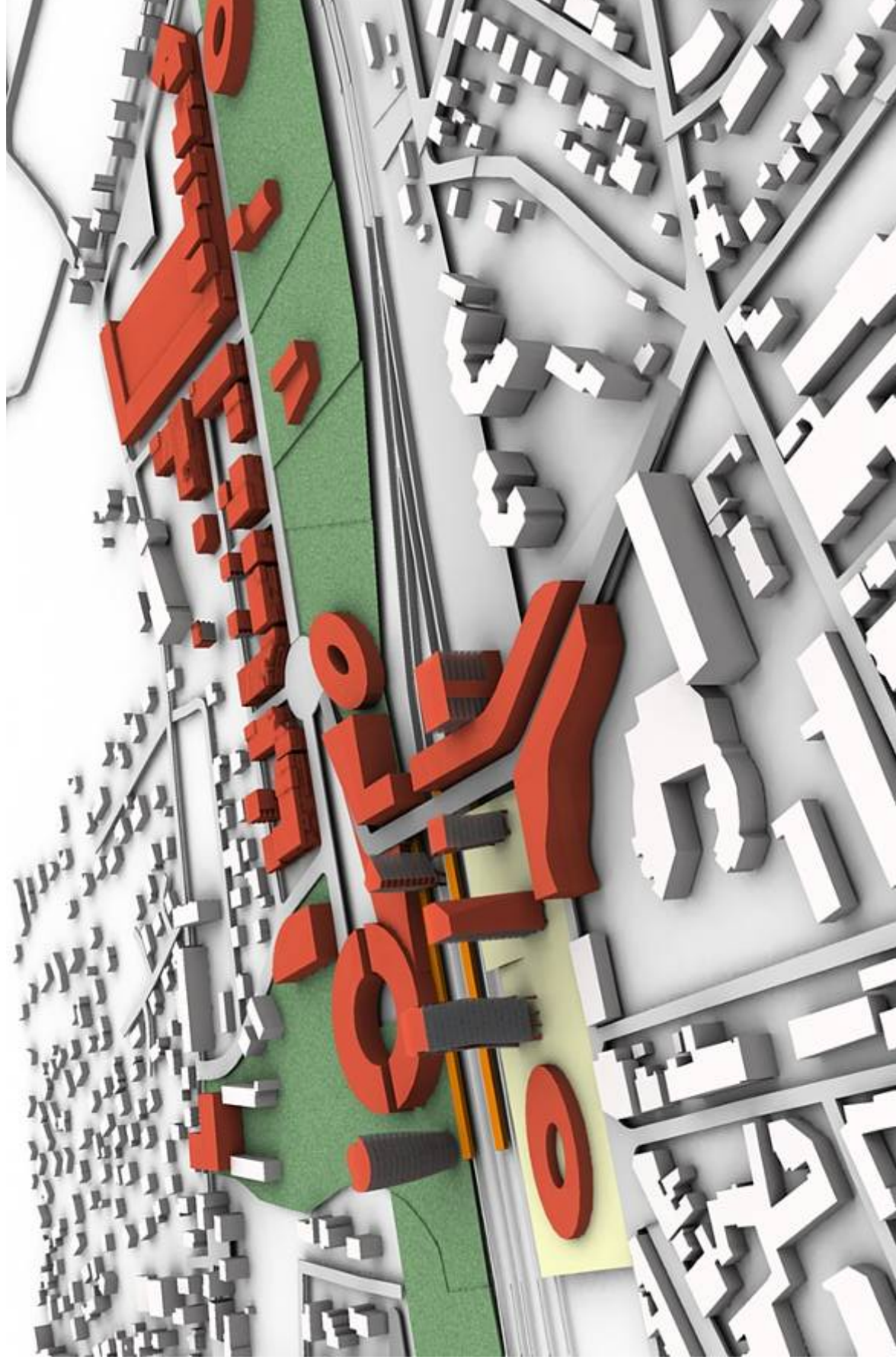
GARE D'ANNEMASSE- POTENTIEL 2030



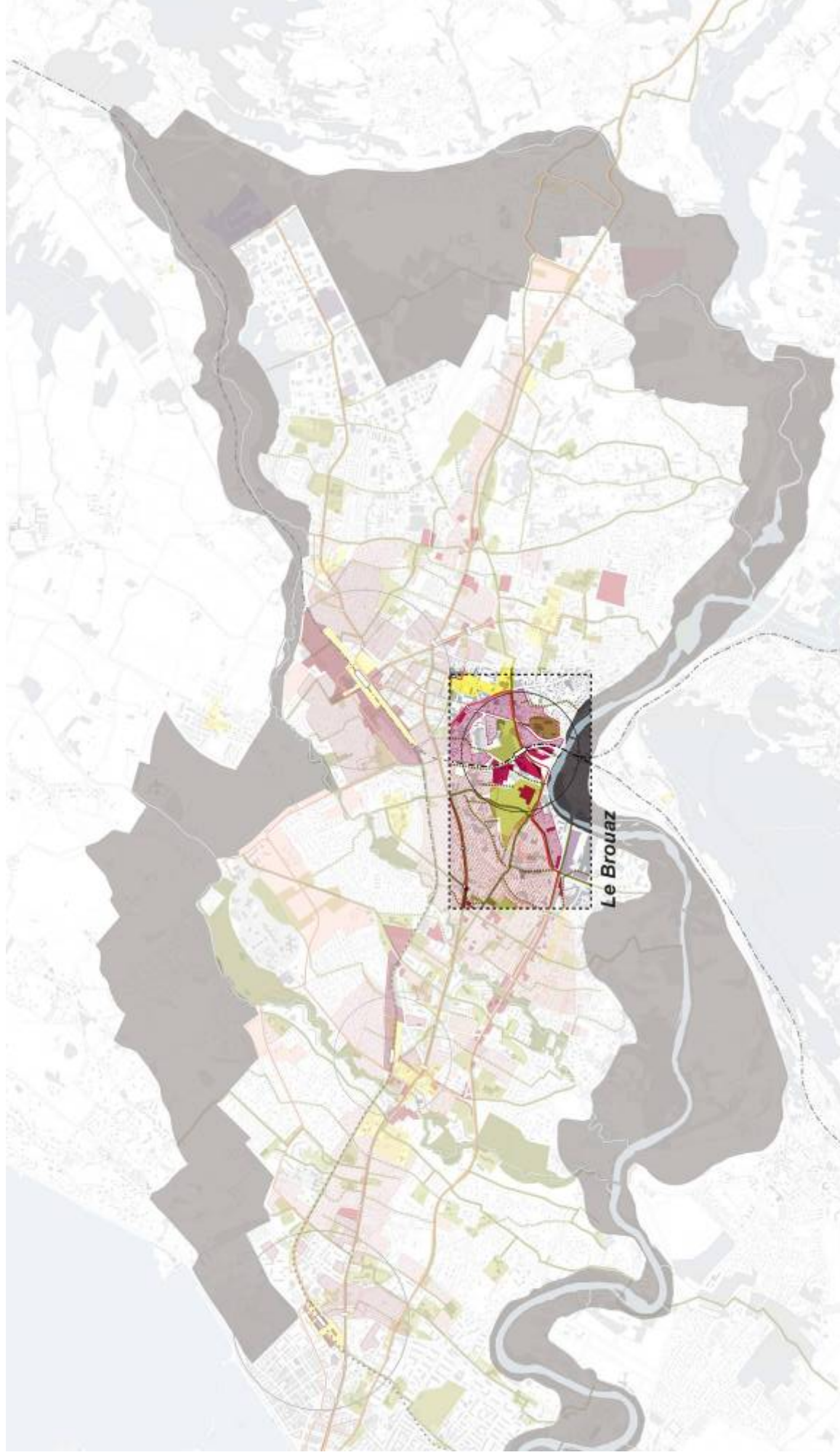
GARE D'ANNEMASSE 2030



GARE D'ANNEMASSE 2030

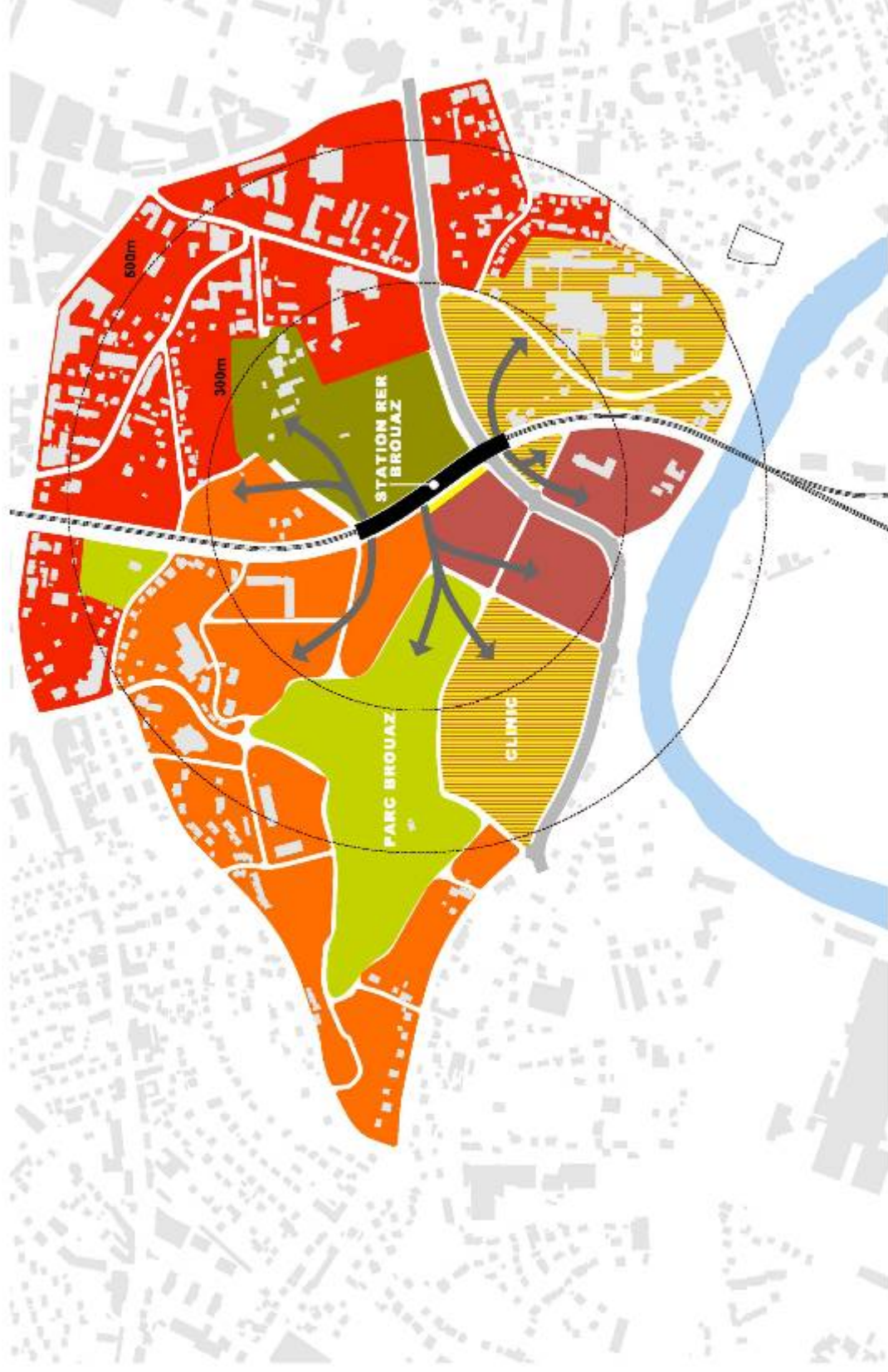


LE BROUAZ

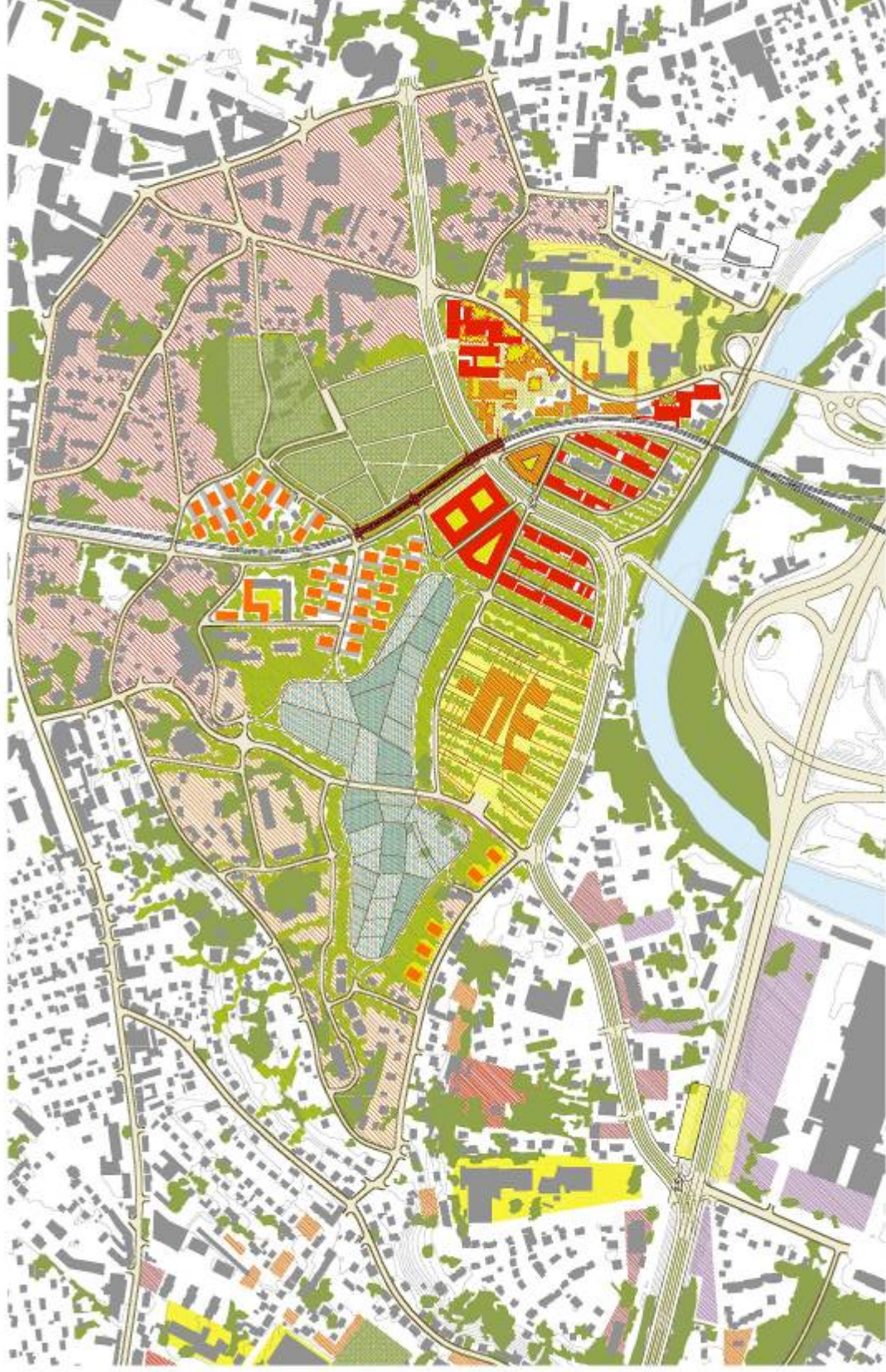


LE BROUAZ

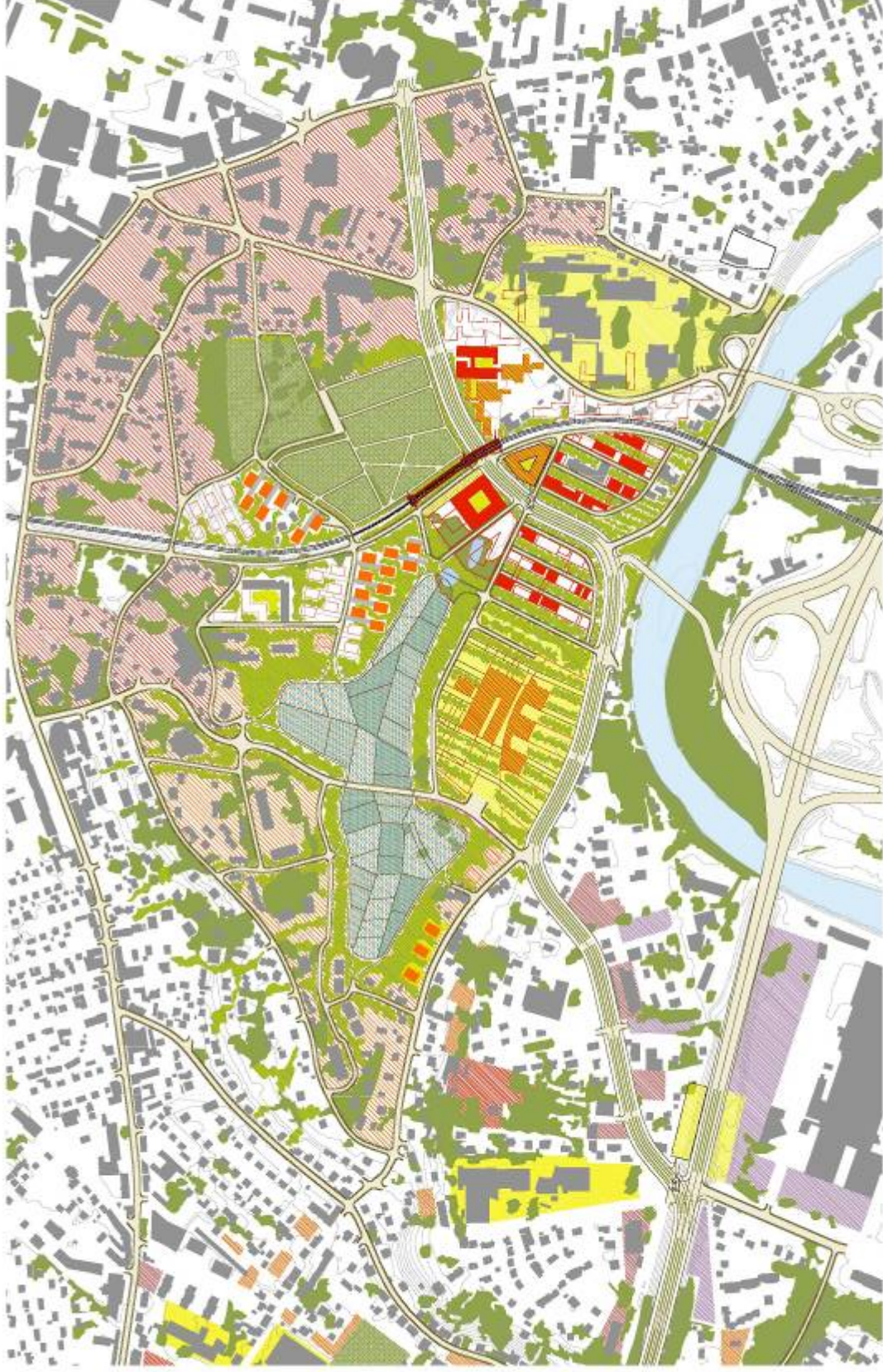
Entités urbaines autour de la halte RER



LE BROUAZ – PROJET 2030



LE BROUAZ – PROJET 2020

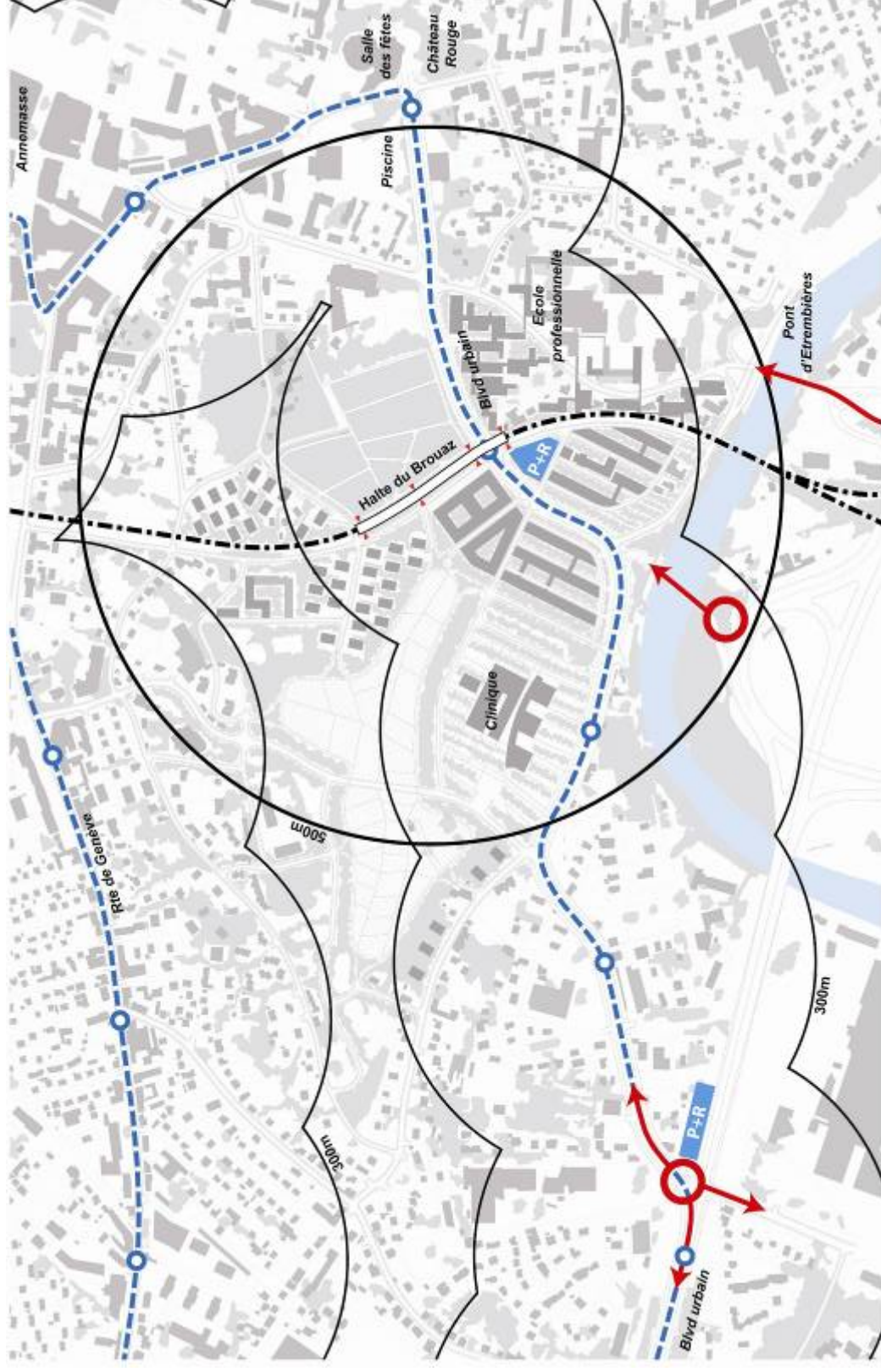


Potentiel d'implantation d'une halte RER



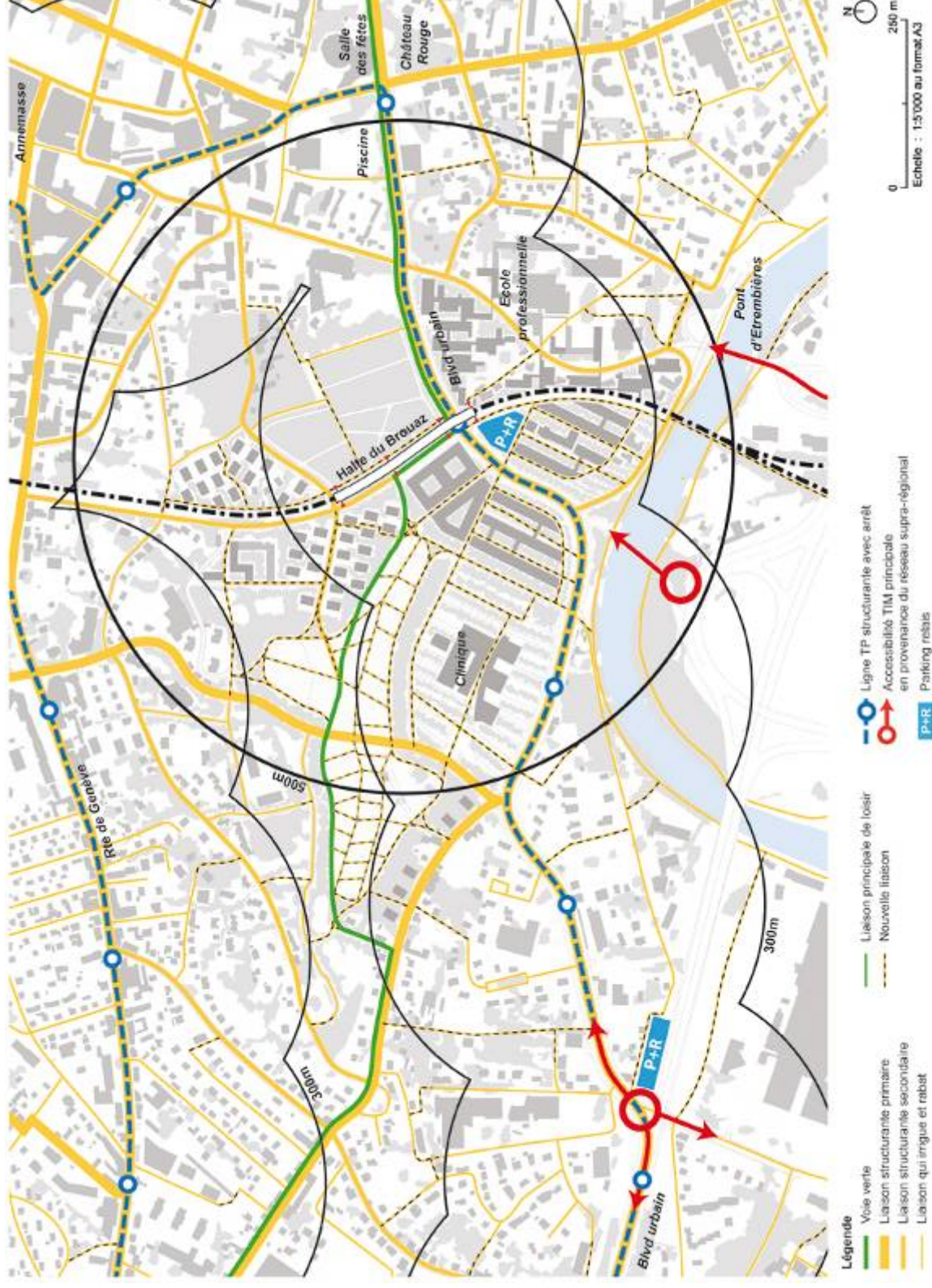
LE BROUAZ

Concept de mobilité



LE BROUAZ

Concept de mobilité



LE BROUAZ Maillage



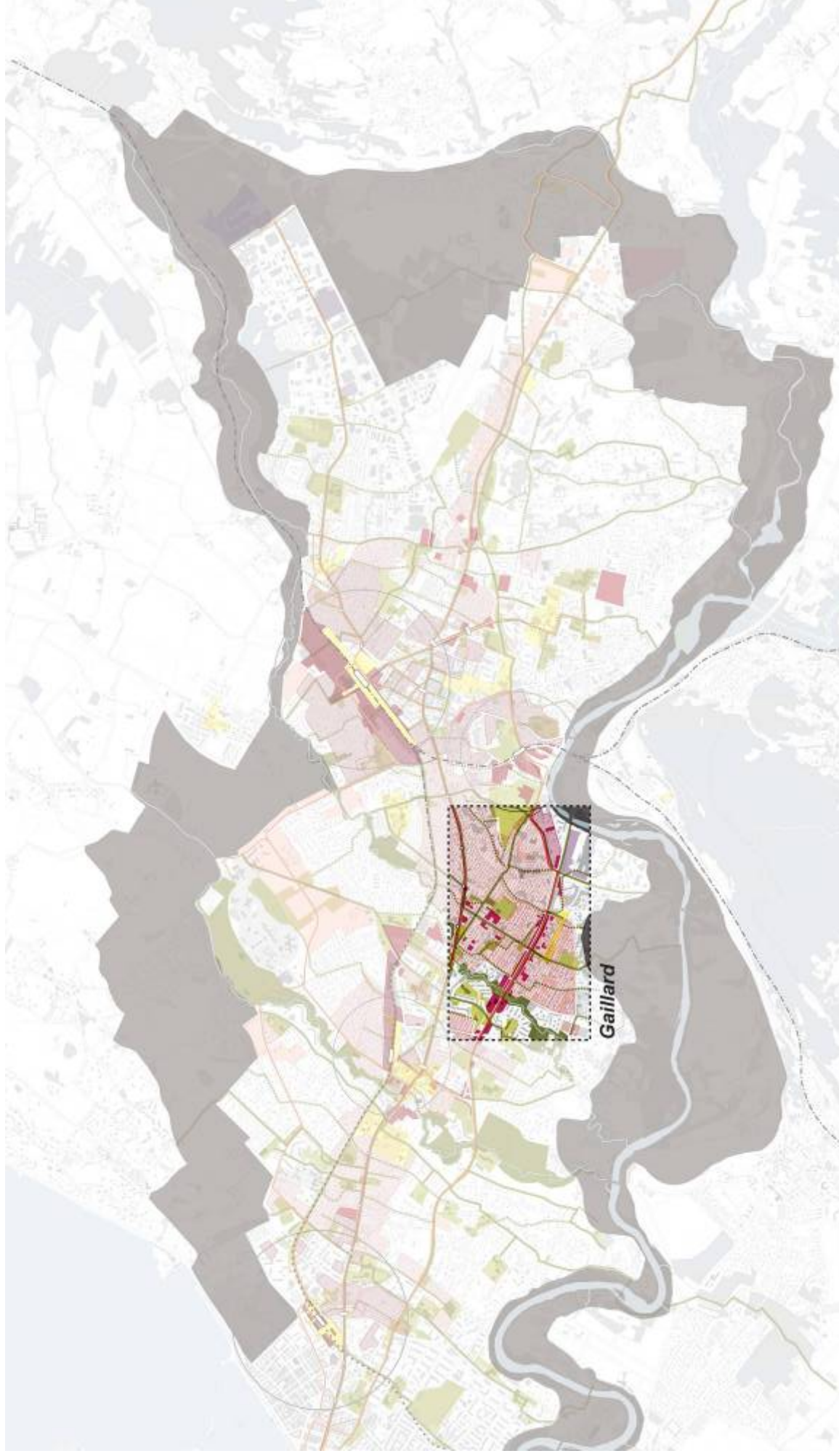


«Les champs et les cultures, c'est pas un espace vide.»

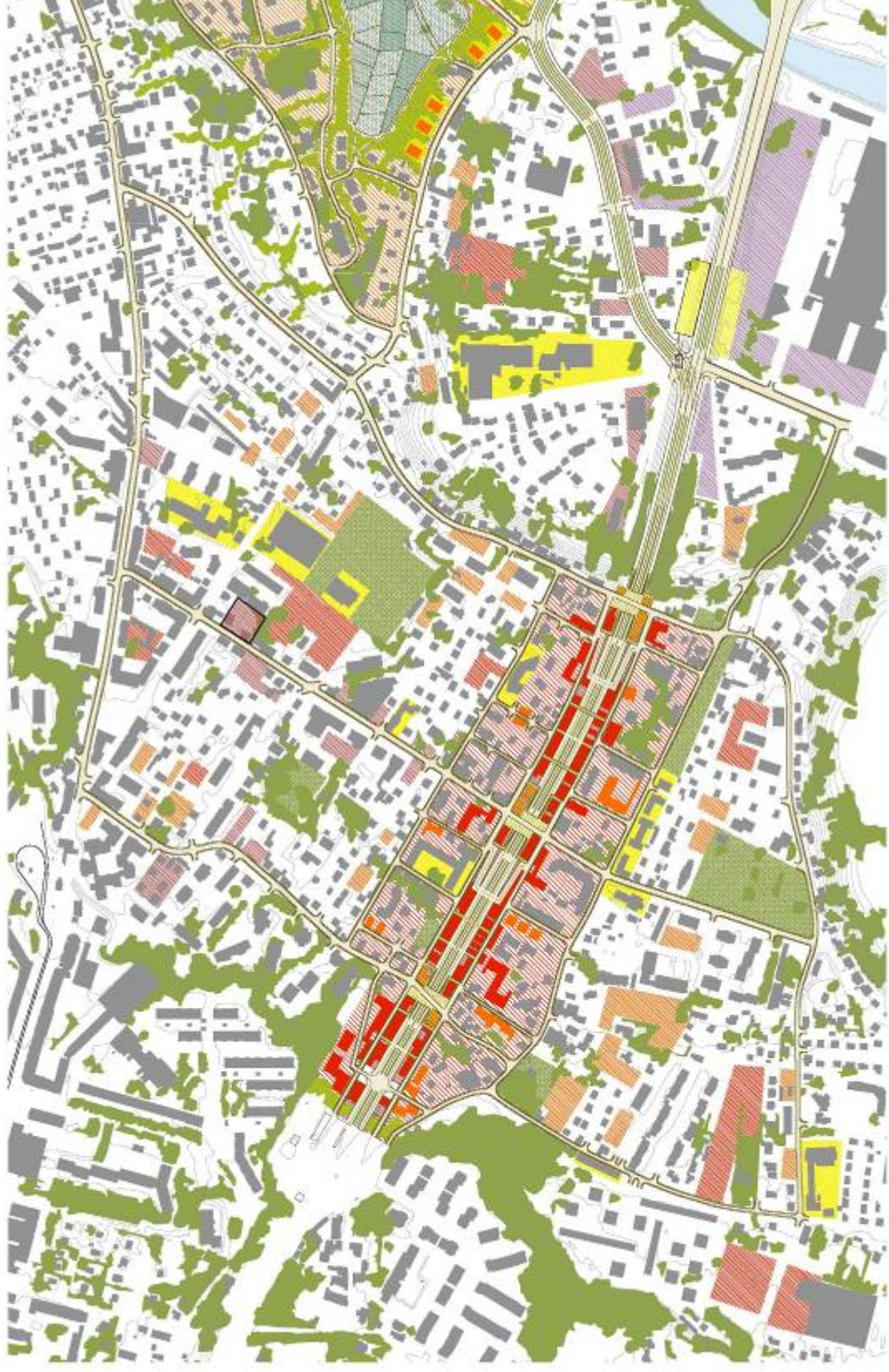
Marc Thônex juillet 2009

Parc à Issoudun, Indre, France

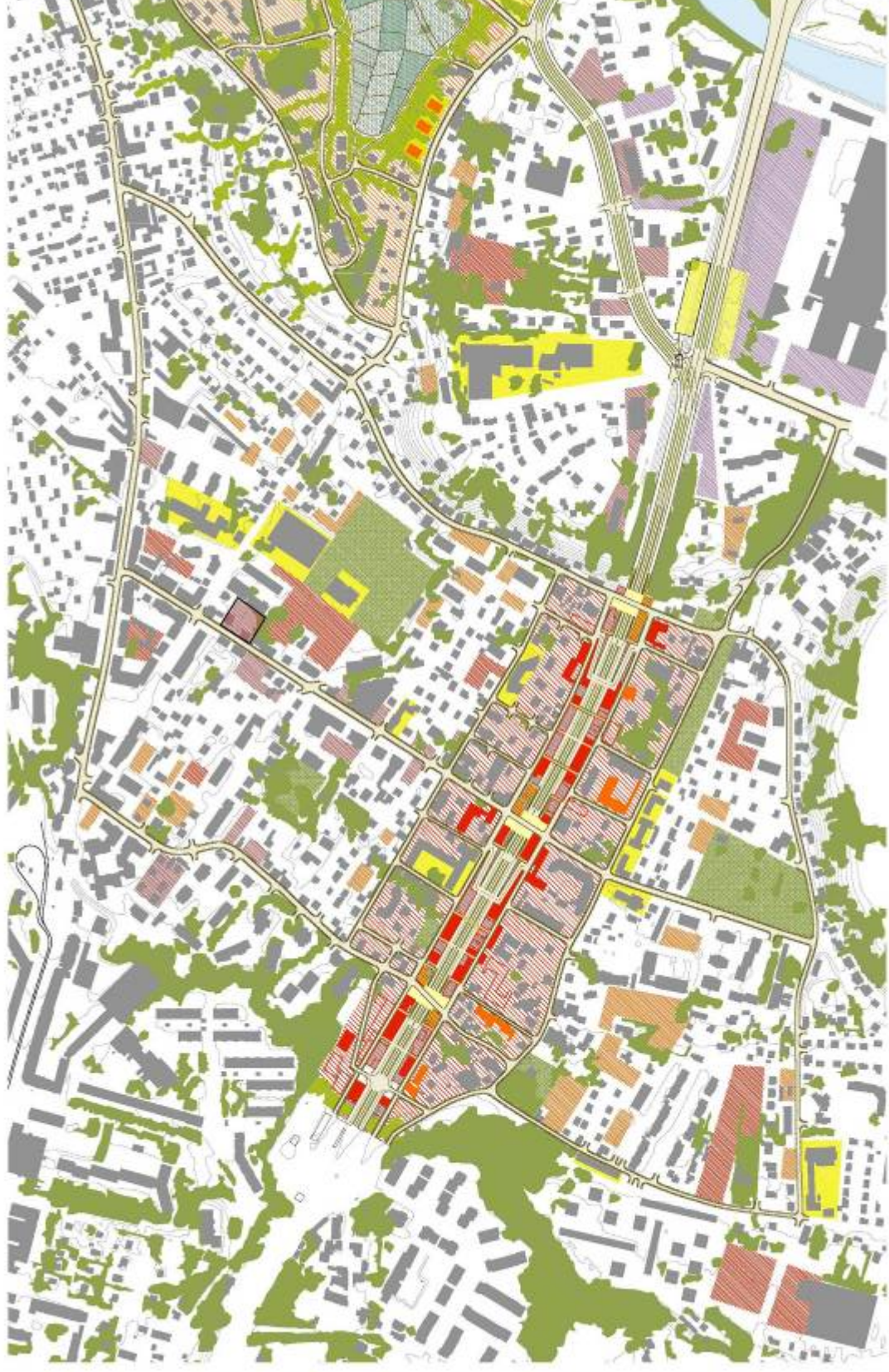
GAILLARD



GAILLARD- PROJET 2030



GAILLARD- PROJET 2020



GAILLARD



GAILLARD-BROUAZ

Le boulevard urbain comme espace de vie

Les immeubles et des passerelles comme éléments de connexion entre les deux niveaux

Principe des voiries :

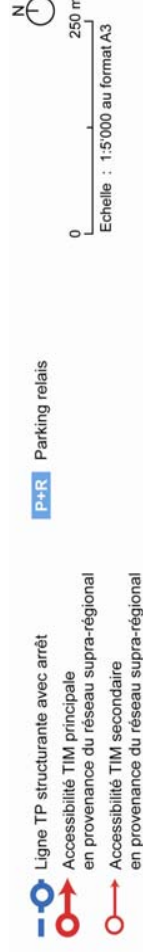
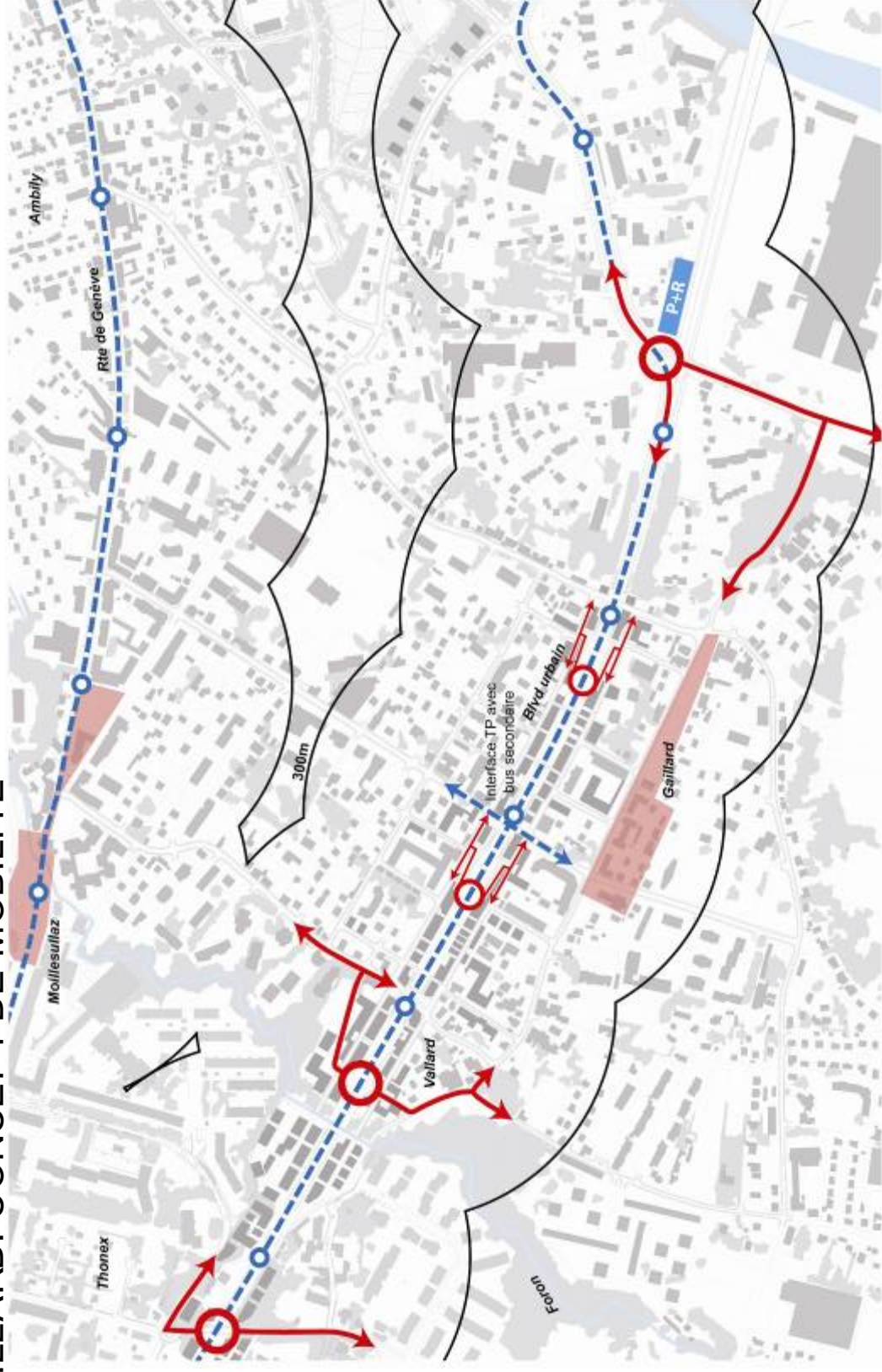
- Deux voies rapides (une dans chaque direction)
- Deux voies pour les transports publics et la desserte locale
- Deux voies pour la mobilité douce
- Trottoirs



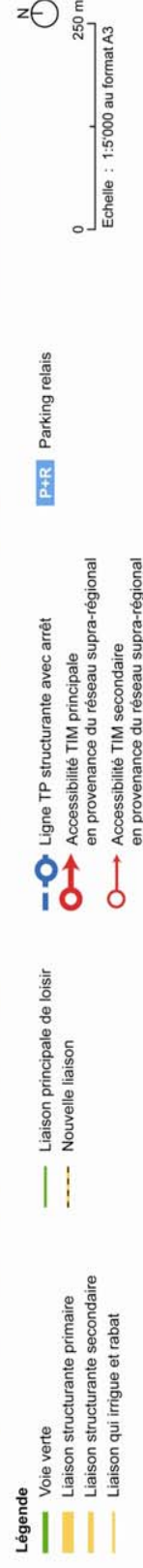
GAILLARD



GAILLARD: CONCEPT DE MOBILITE

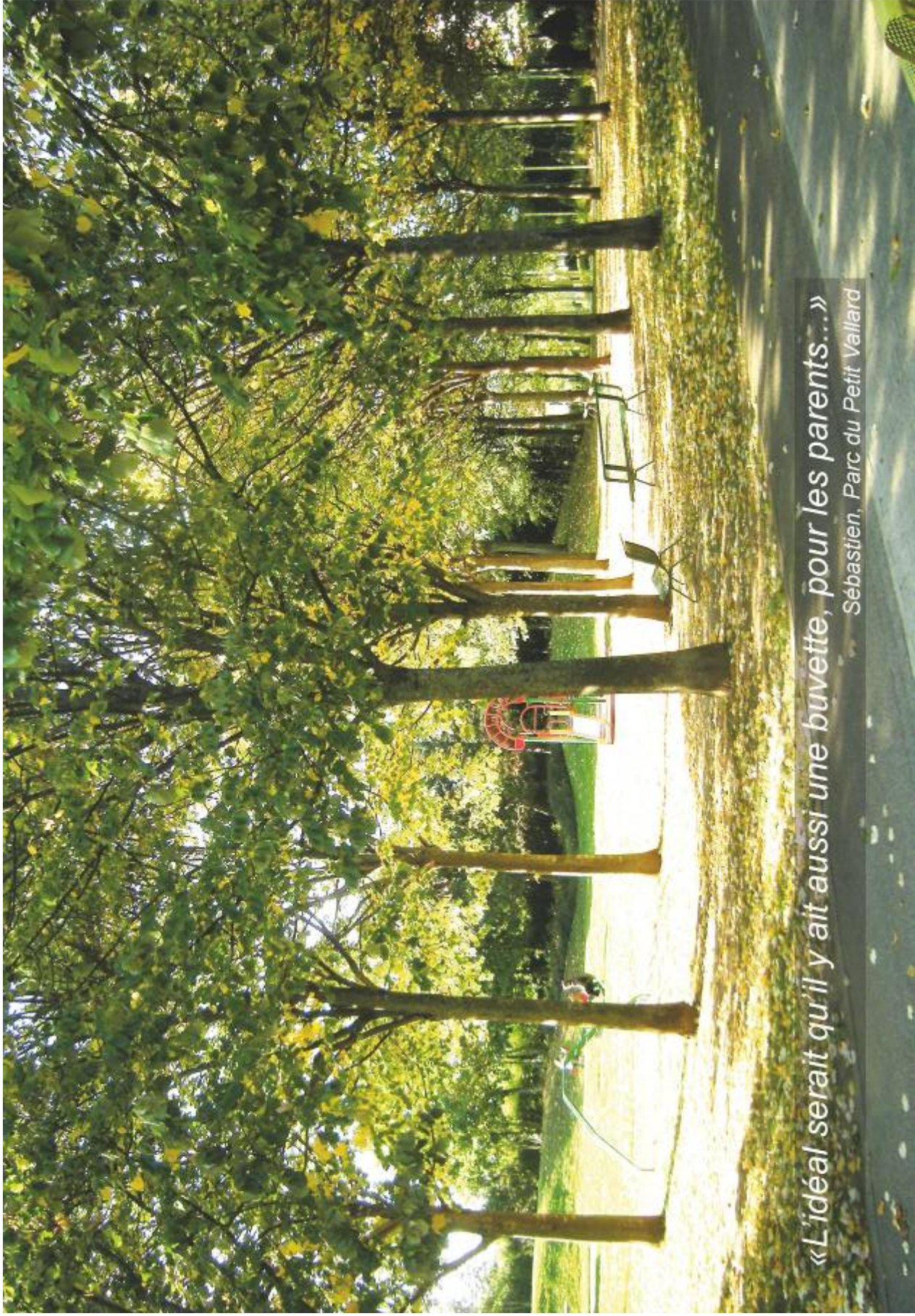


GAILLARD: CONCEPT DE MOBILITE



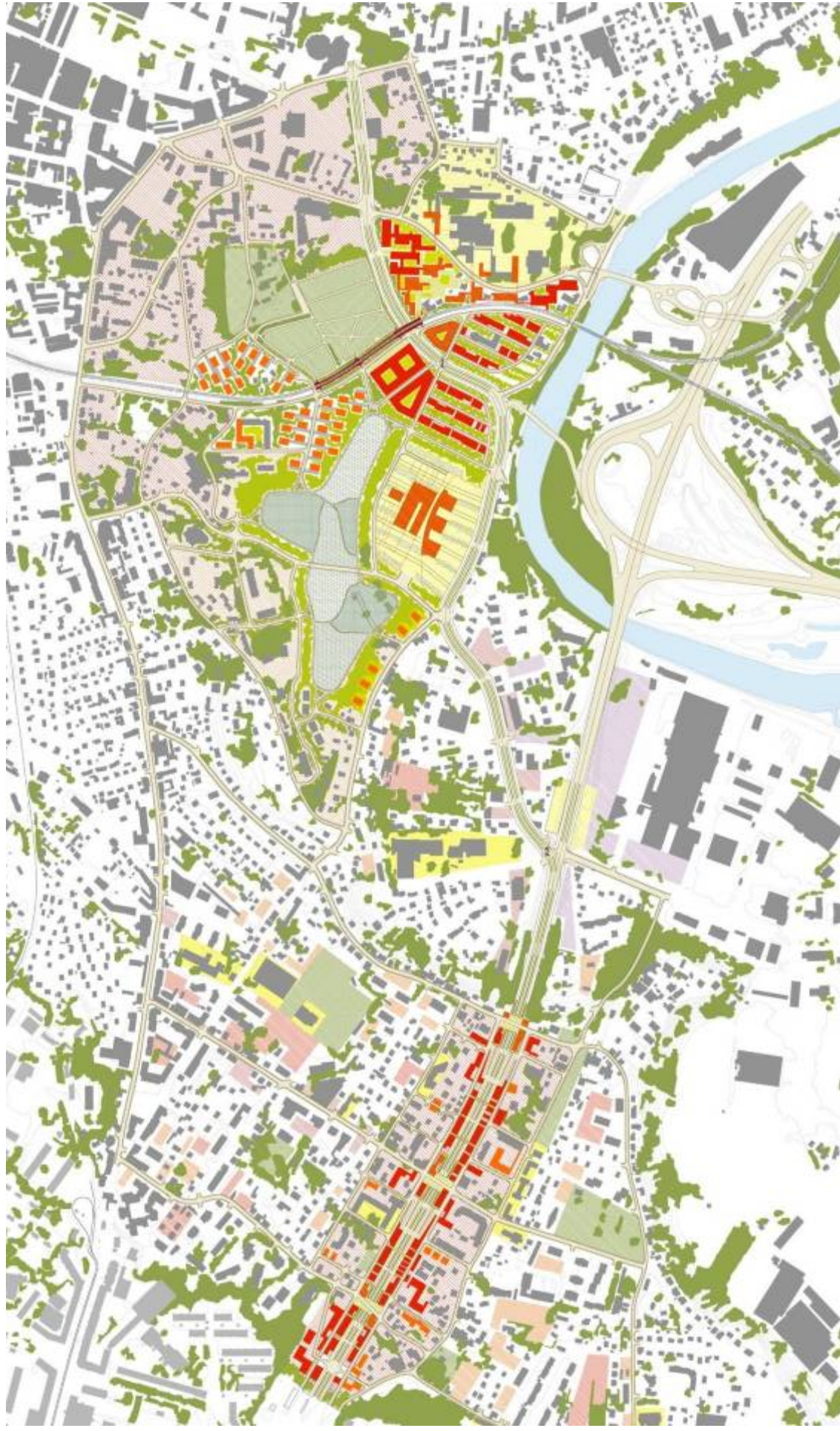
GAILLARD Maillage



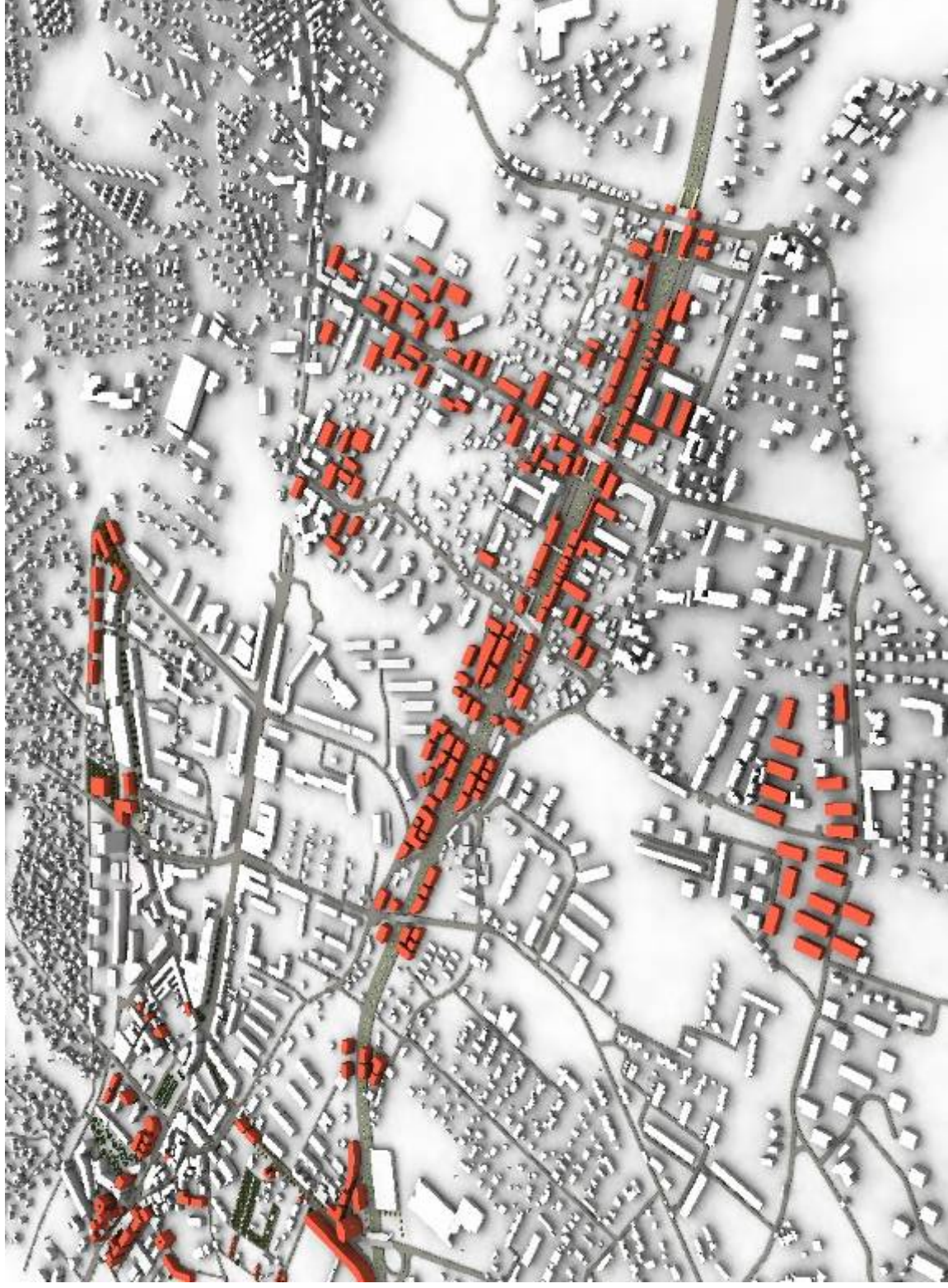


«L'idéal serait qu'il y ait aussi une buvette, pour les parents...»
Sébastien, Parc du Petit Vallard

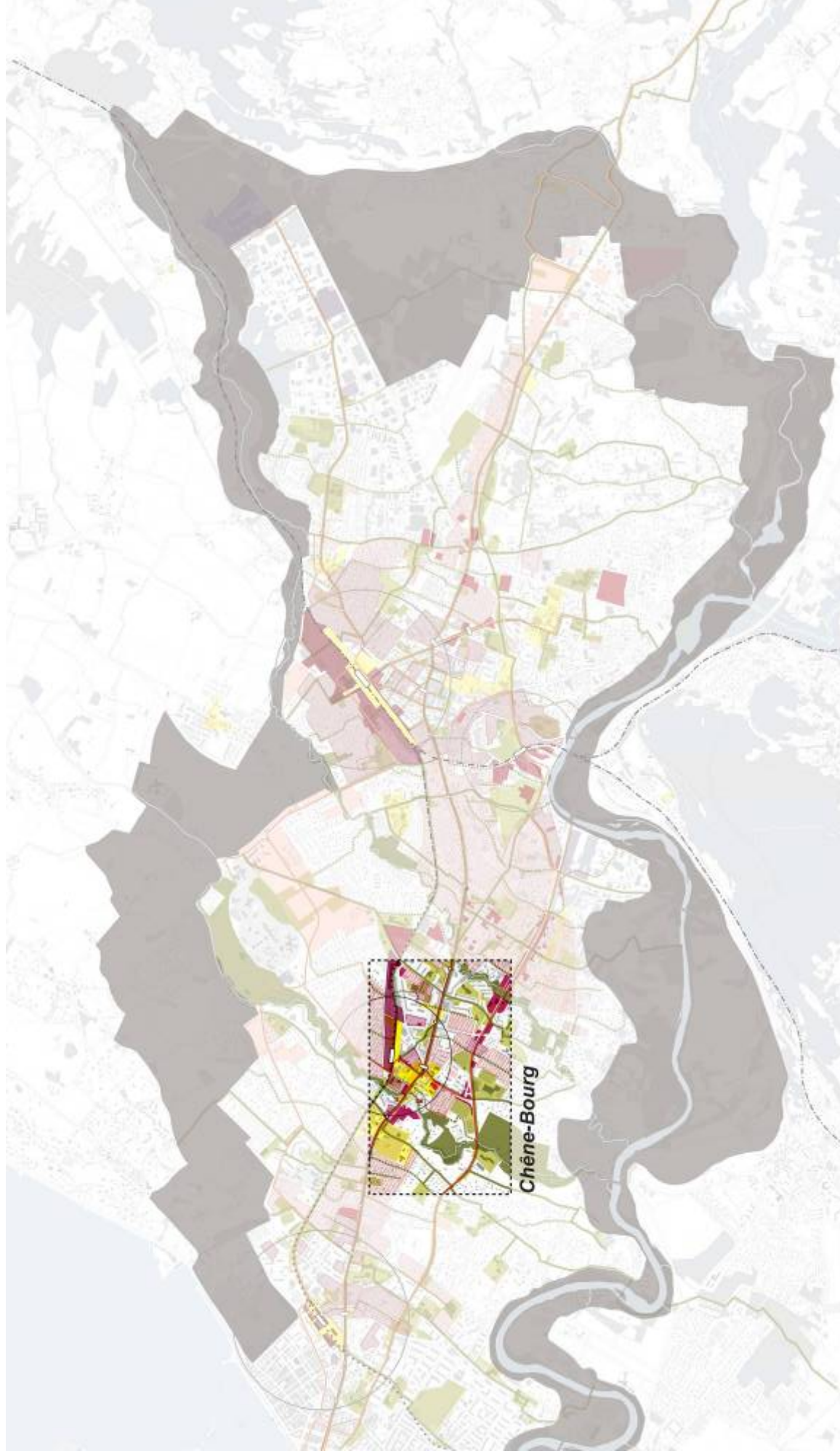
GAILLARD - LE BROUAZ



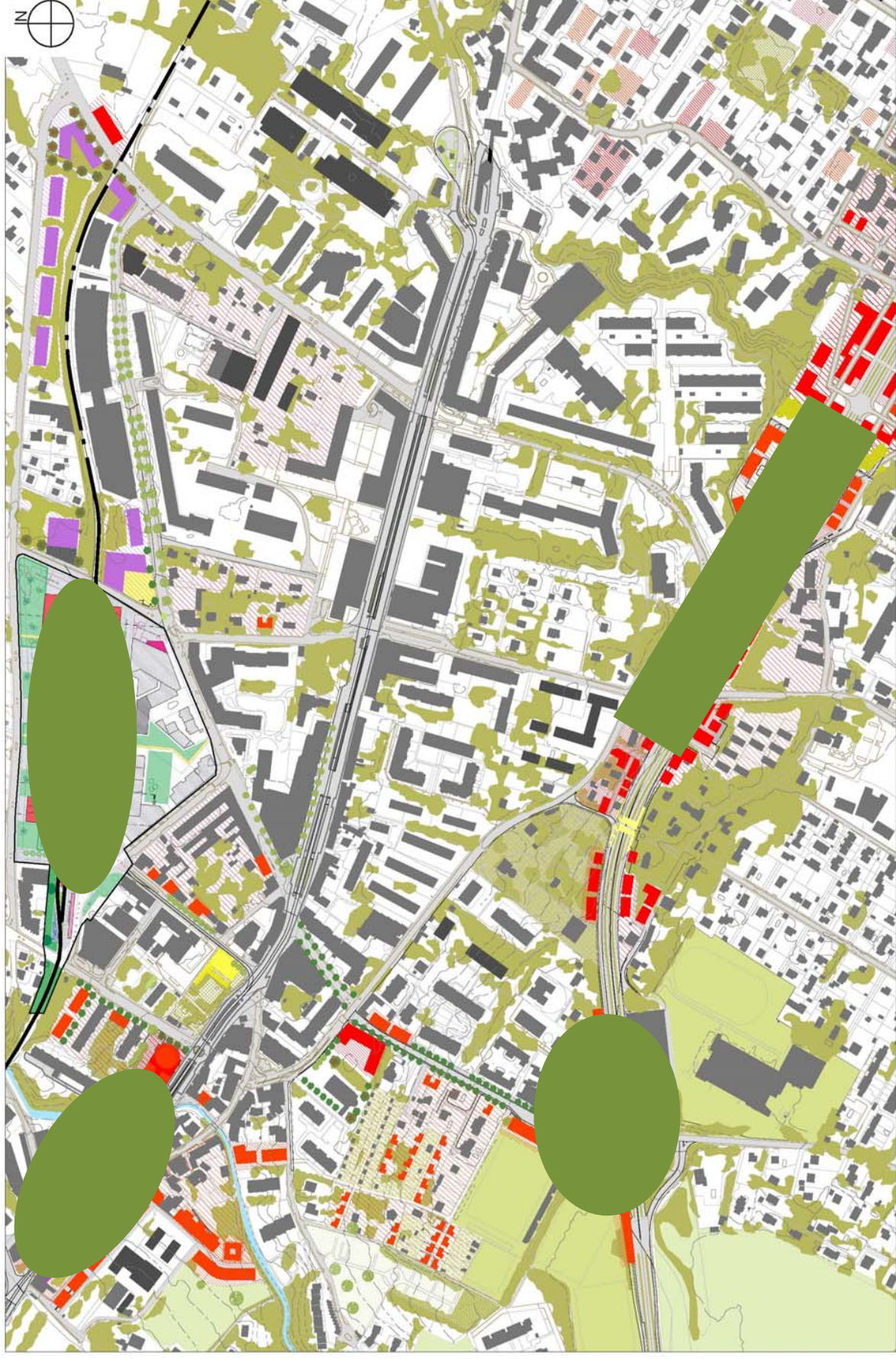
GAILLARD - LE BROUAZ



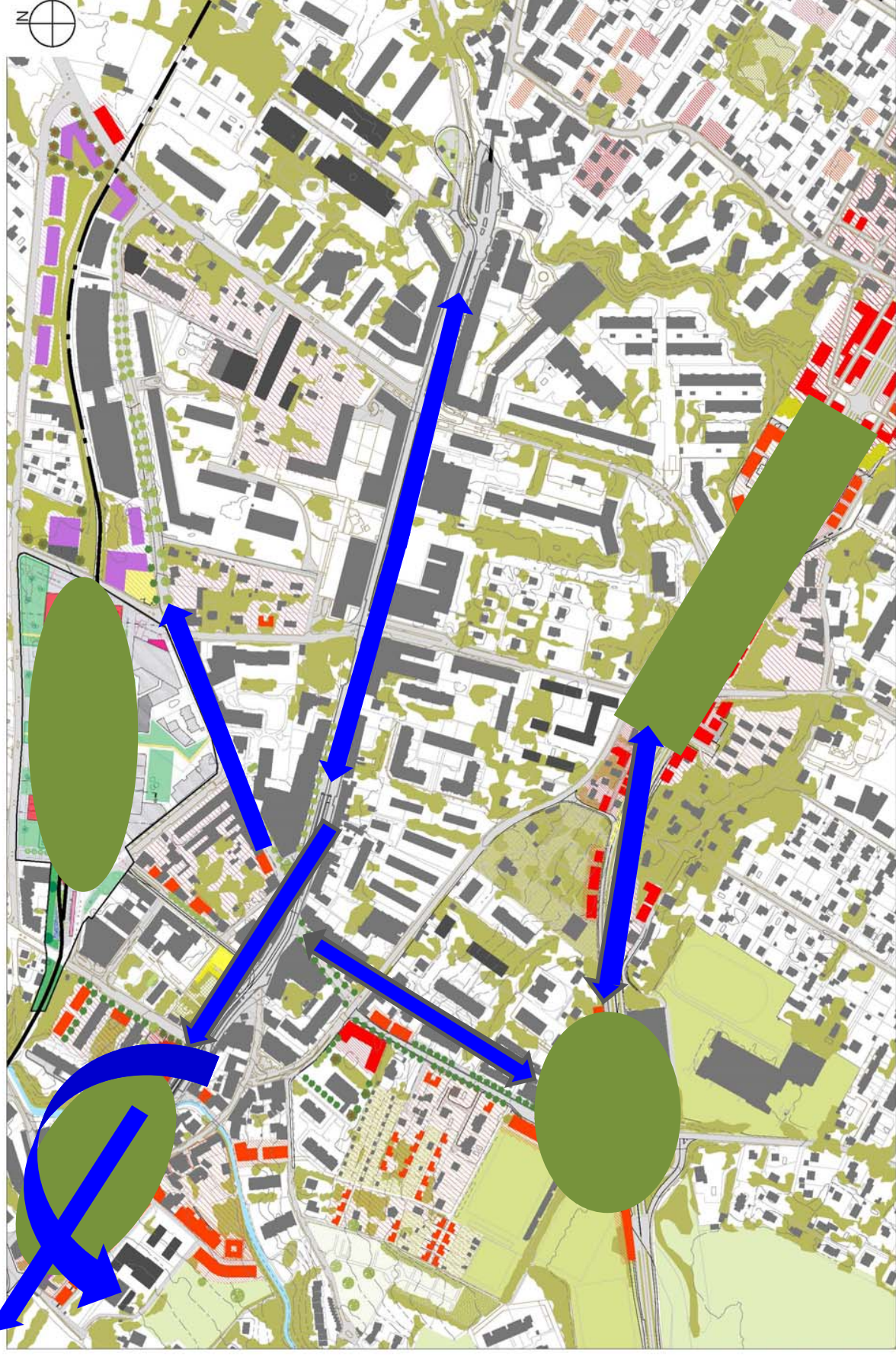
TROIS-CHENE



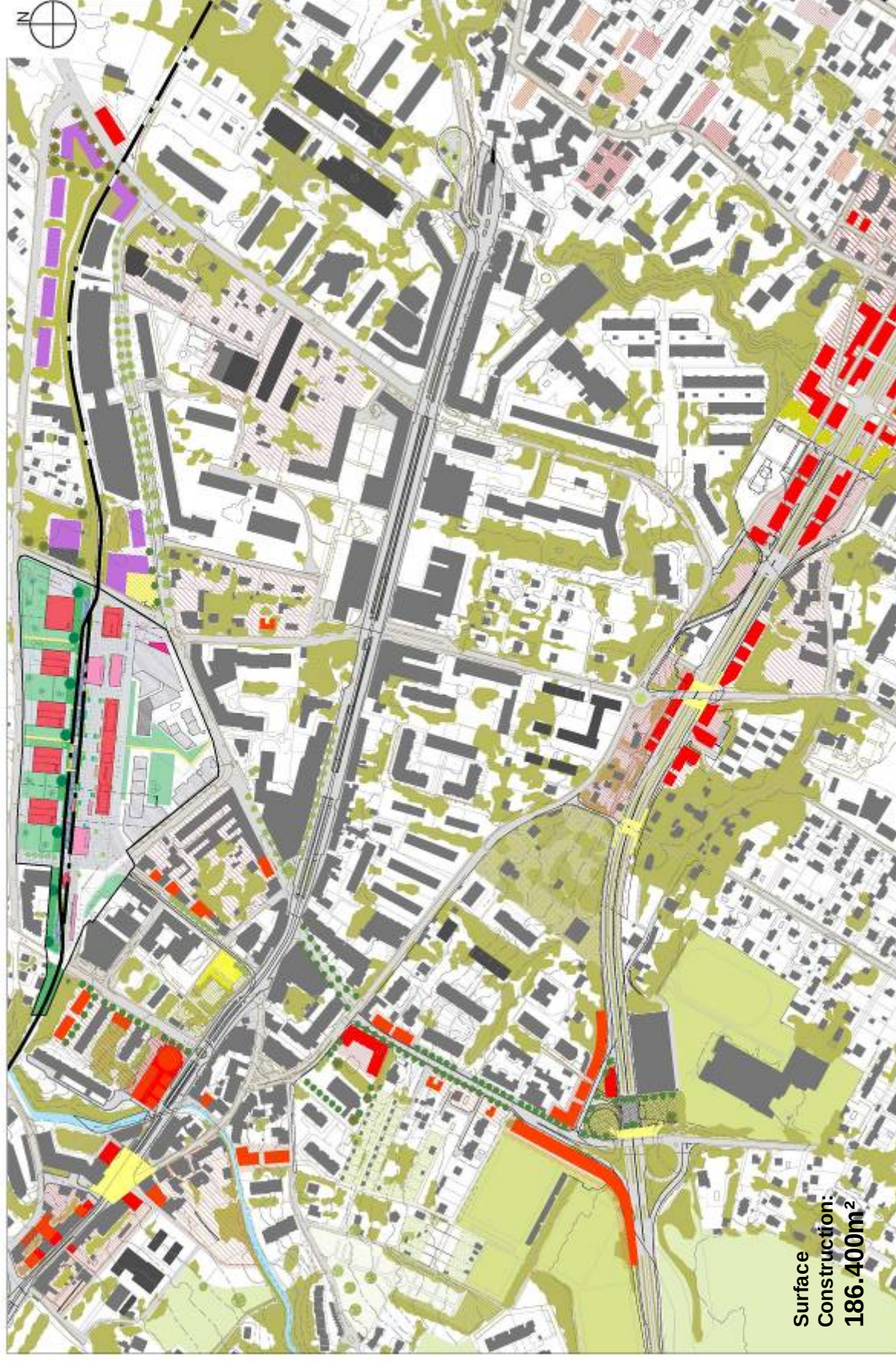
TROIS-CHENE – LE CONCEPT



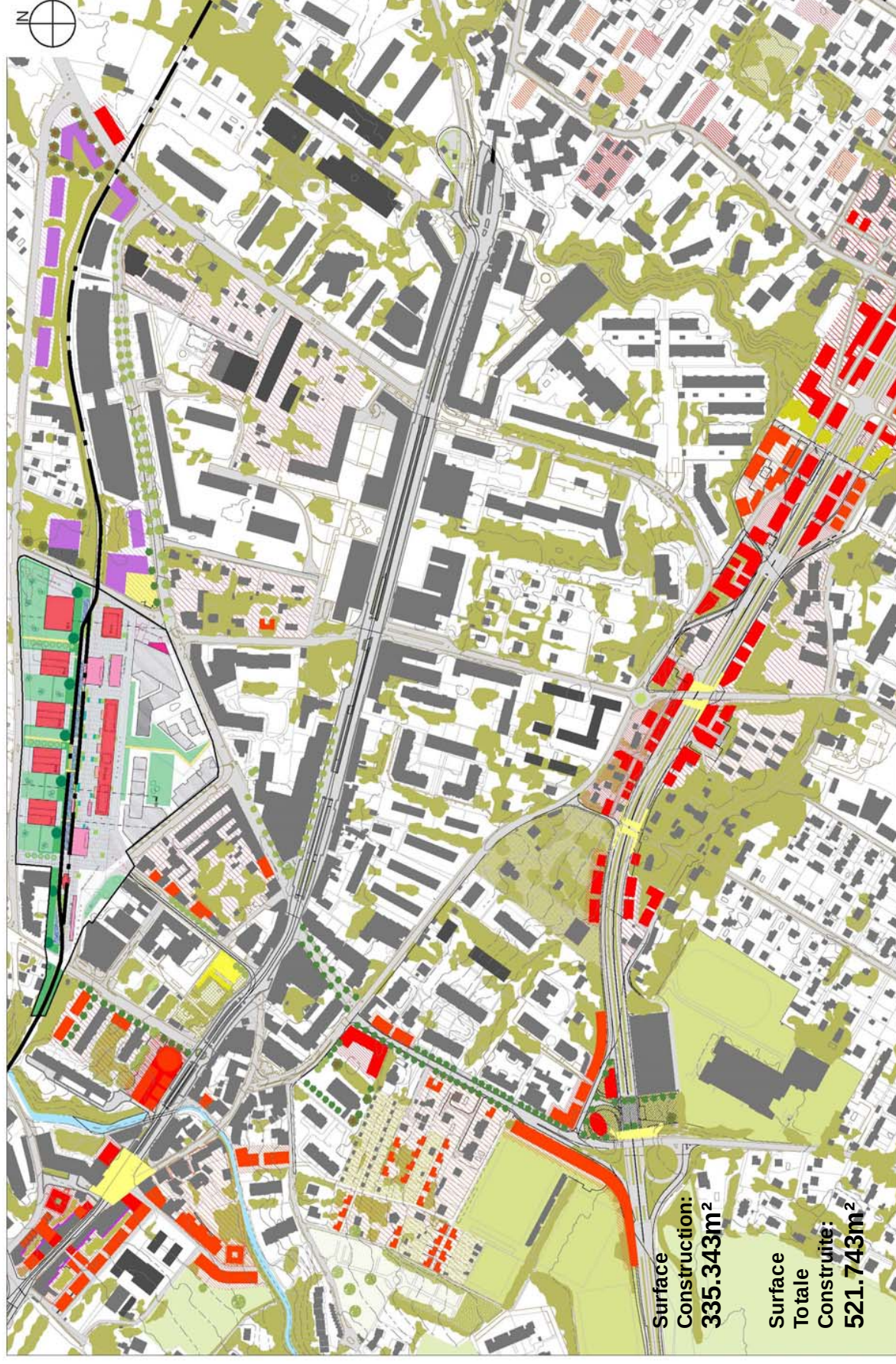
TROIS-CHENE – LE CONCEPT



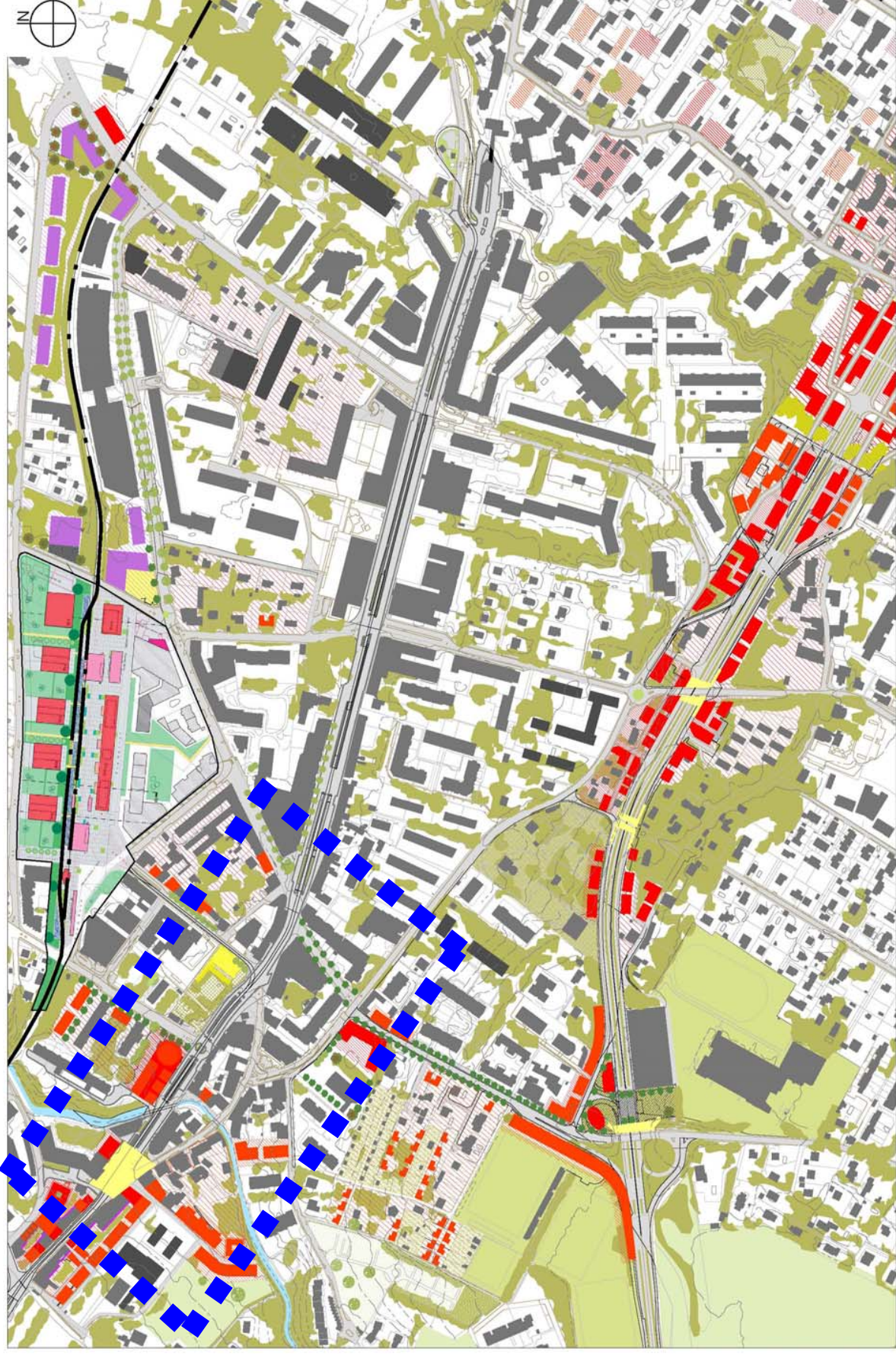
TROIS-CHENE – DENSIFICATION - 2020



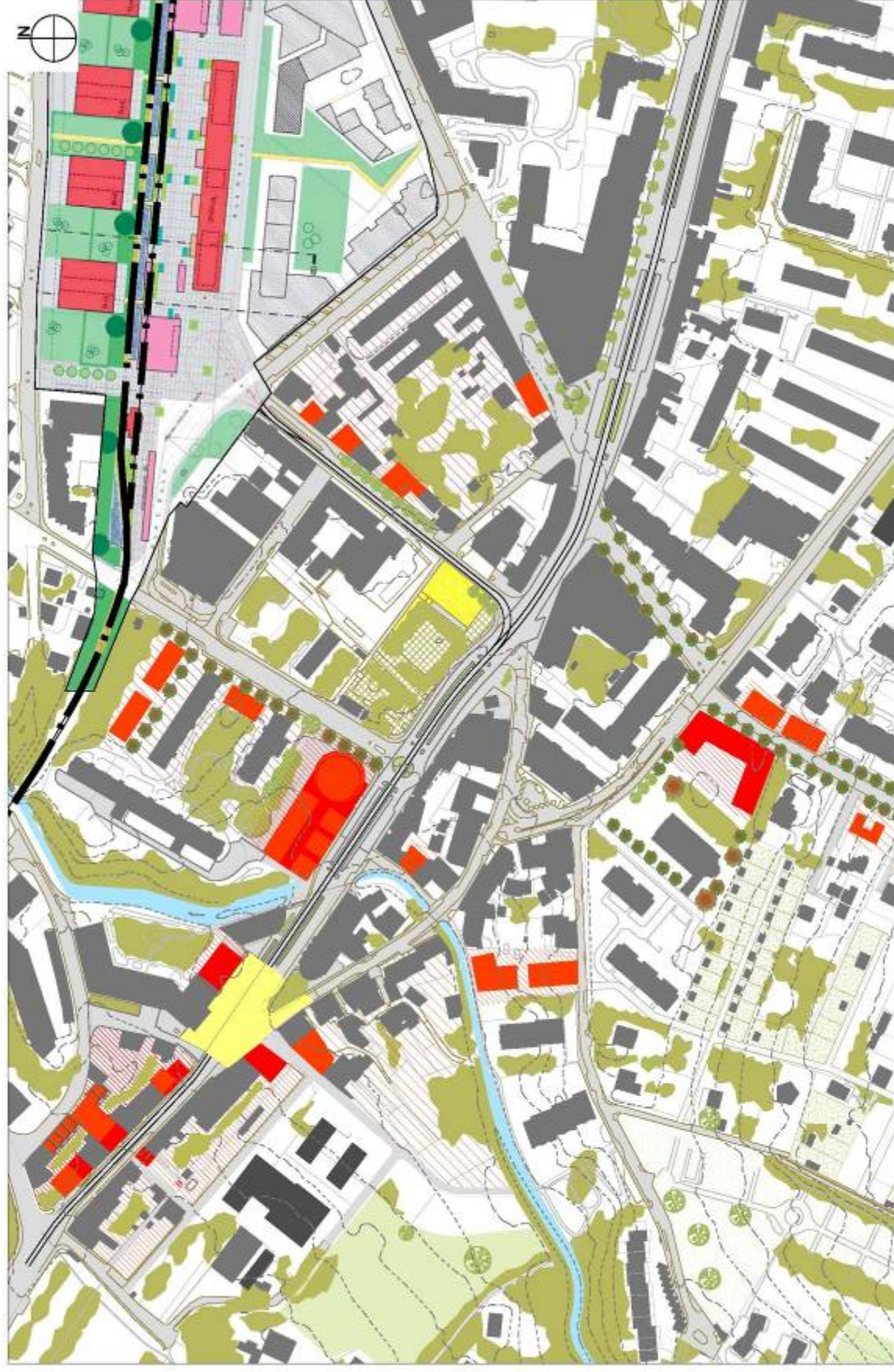
TROIS-CHENE – DENSIFICATION – 2030



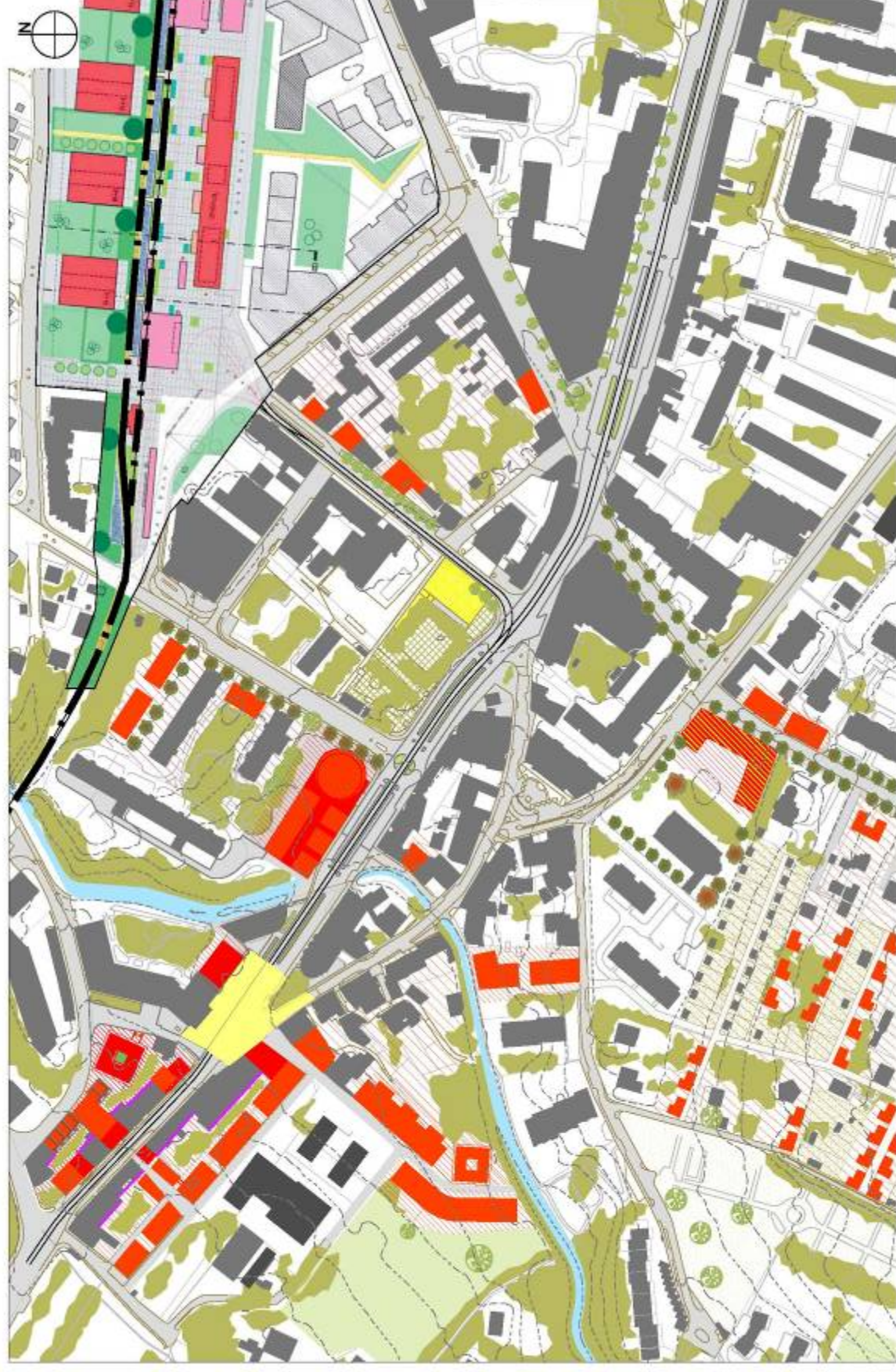
TROIS-CHENE - ZOOM



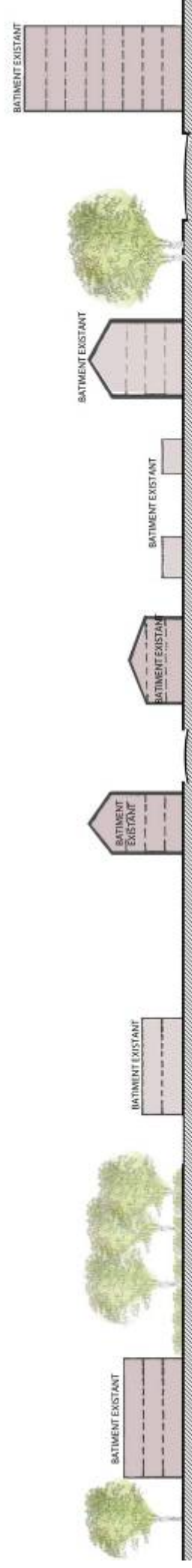
TROIS-CHENE - ZOOM PROJET 2020



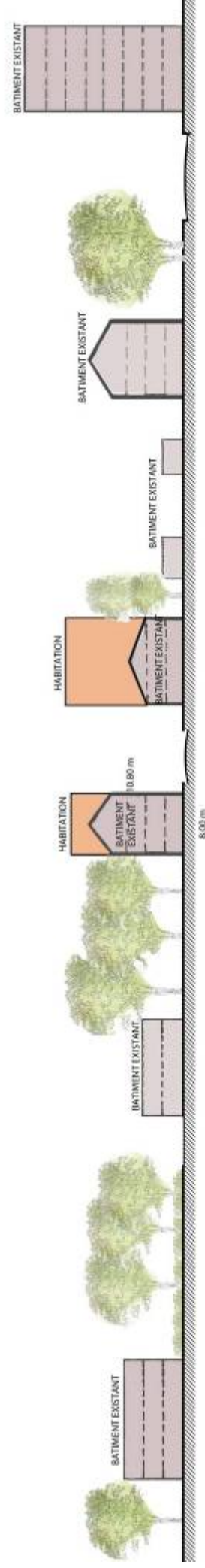
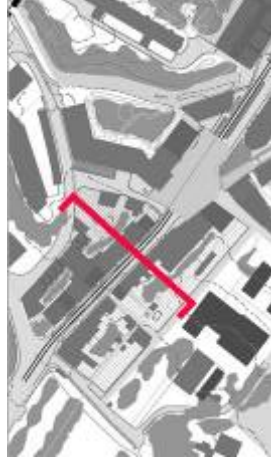
TROIS-CHENE - ZOOM PROJET 2030



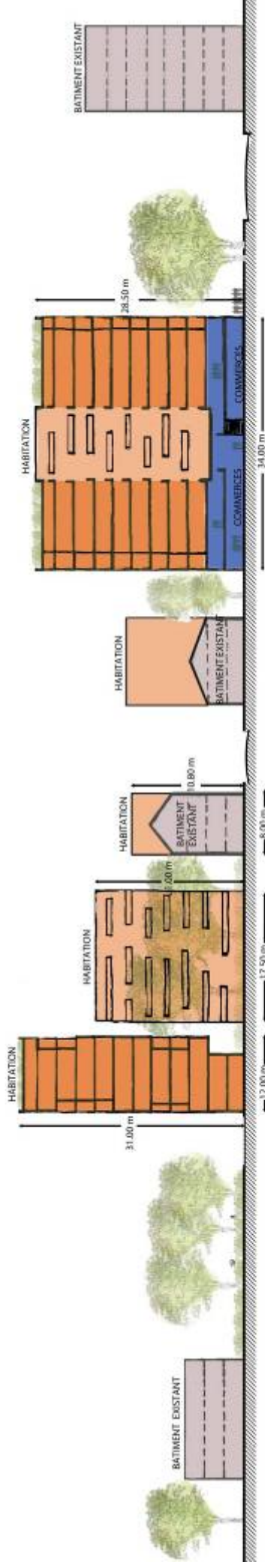
TROIS-CHENE- EXISTANT



TROIS-CHENE- 2020



TROIS-CHENE- 2030

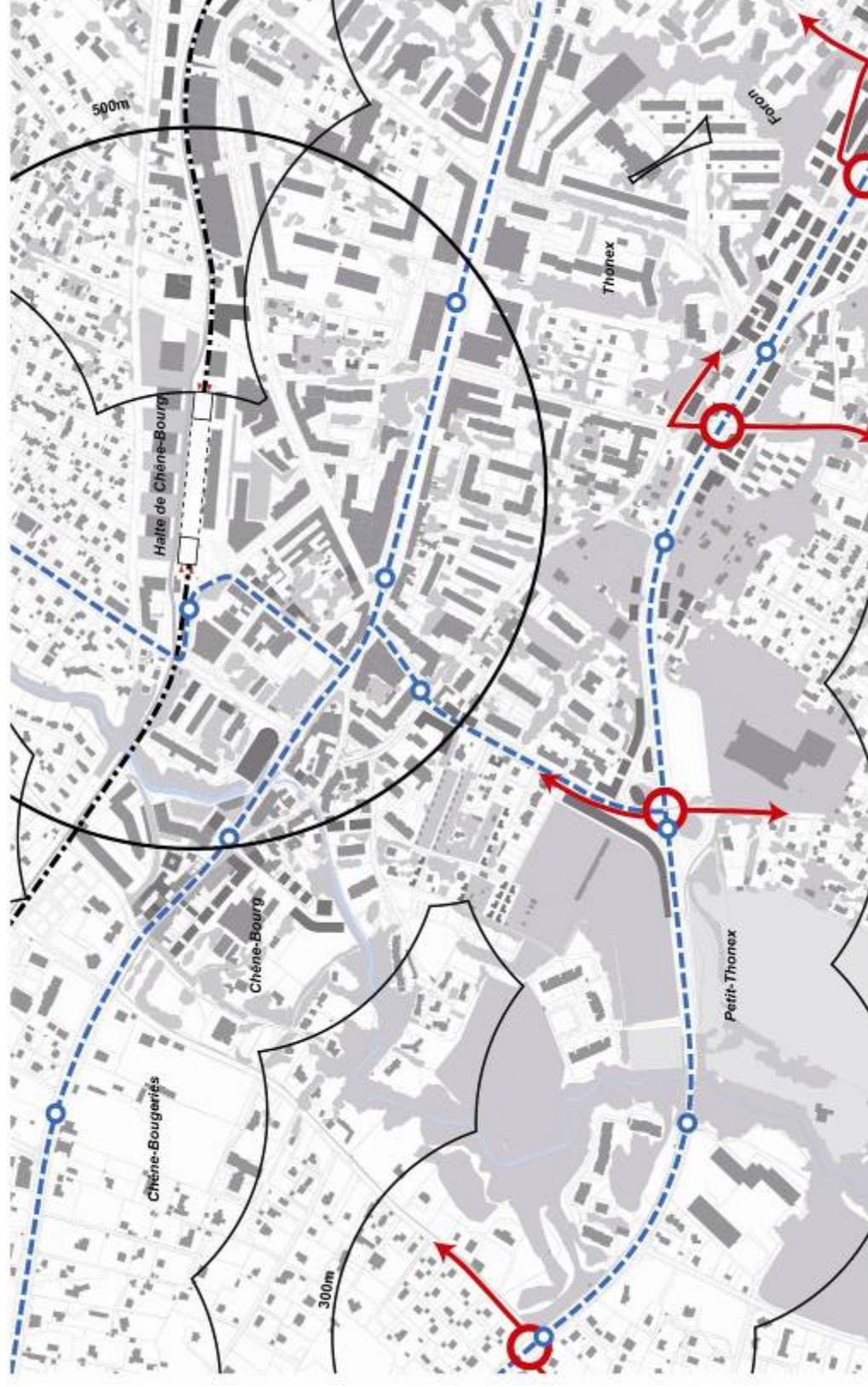








TROIS-CHENE - CONCEPT DE MOBILITE

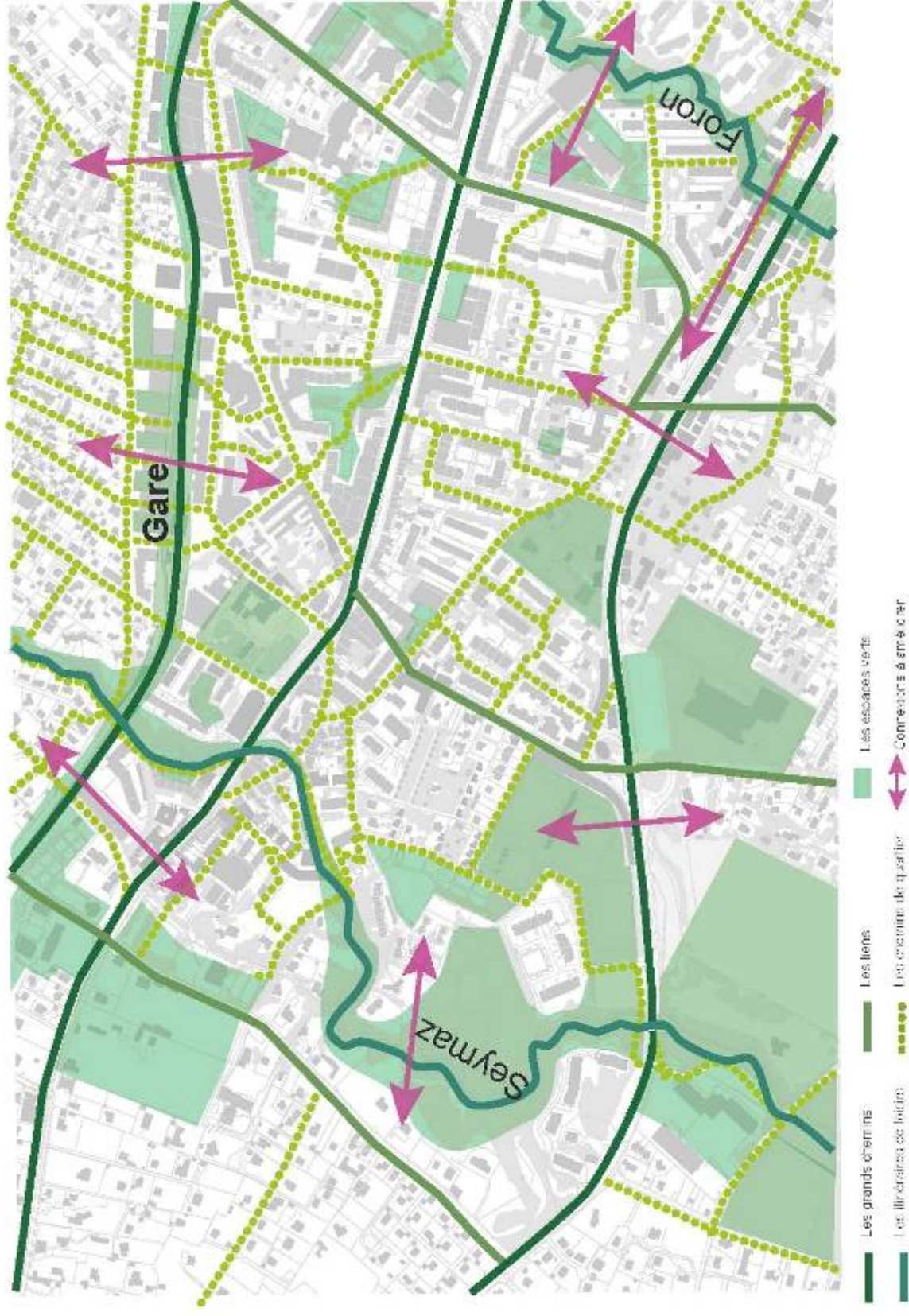


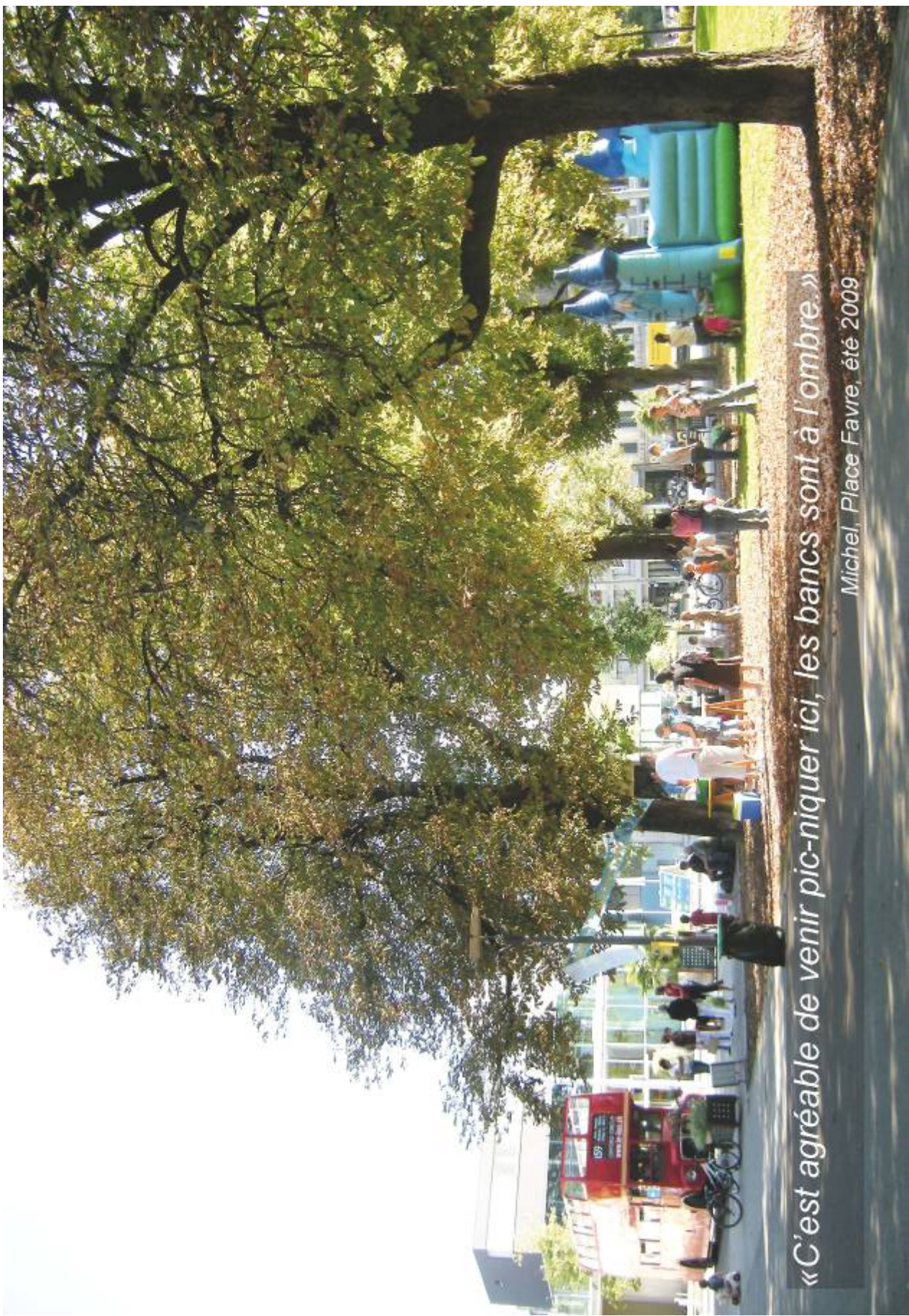
- Ligne TP structurante avec arrêt
- Accessibilité TIM principale en provenance du réseau supra-régional
- P+R Parking relais

TROIS-CHENE - CONCEPT DE MOBILITE



TROIS-CHENE - MAILLAGE





«C'est agréable de venir pic-niquer ici, les bancs sont à l'ombre.»

Michel, Place Favre, été 2009

TROIS-CHENE - AUJOURD'HUI



TROIS-CHENE - DEMAIN



TROIS-CHENE - AUJOURD'HUI



TROIS-CHENE - DEMAIN



TROIS-CHENE - AUJOURD'HUI



SARAH MARCHAND

TROIS-CHENE - DEMAIN



SARAH MUXIDINE

TROIS-CHENE - AUJOURD'HUI



TROIS-CHENE - DEMAIN



TROIS-CHENE - AUJOURD'HUI



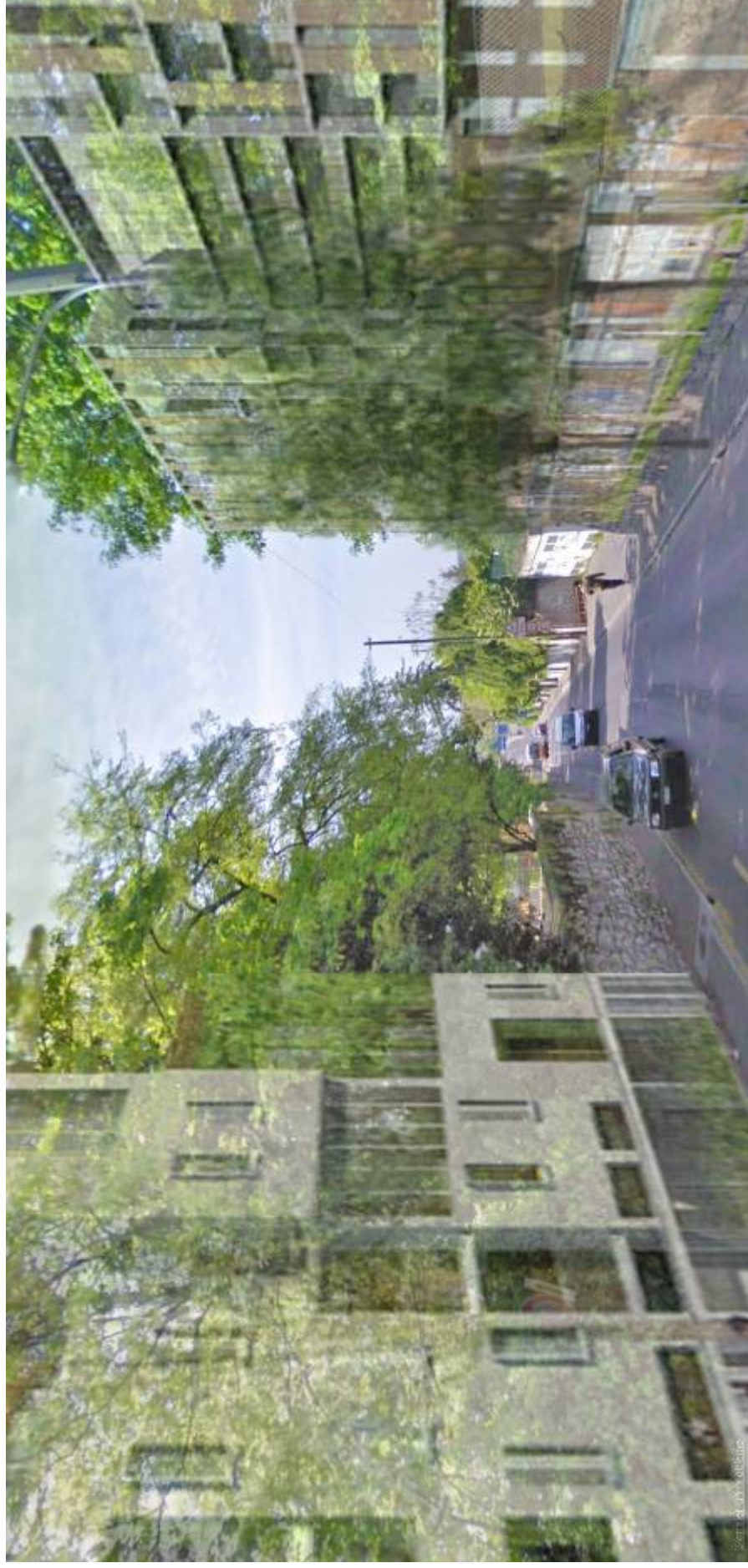
TROIS-CHENE - DEMAIN



TROIS-CHENE - AUJOURD'HUI



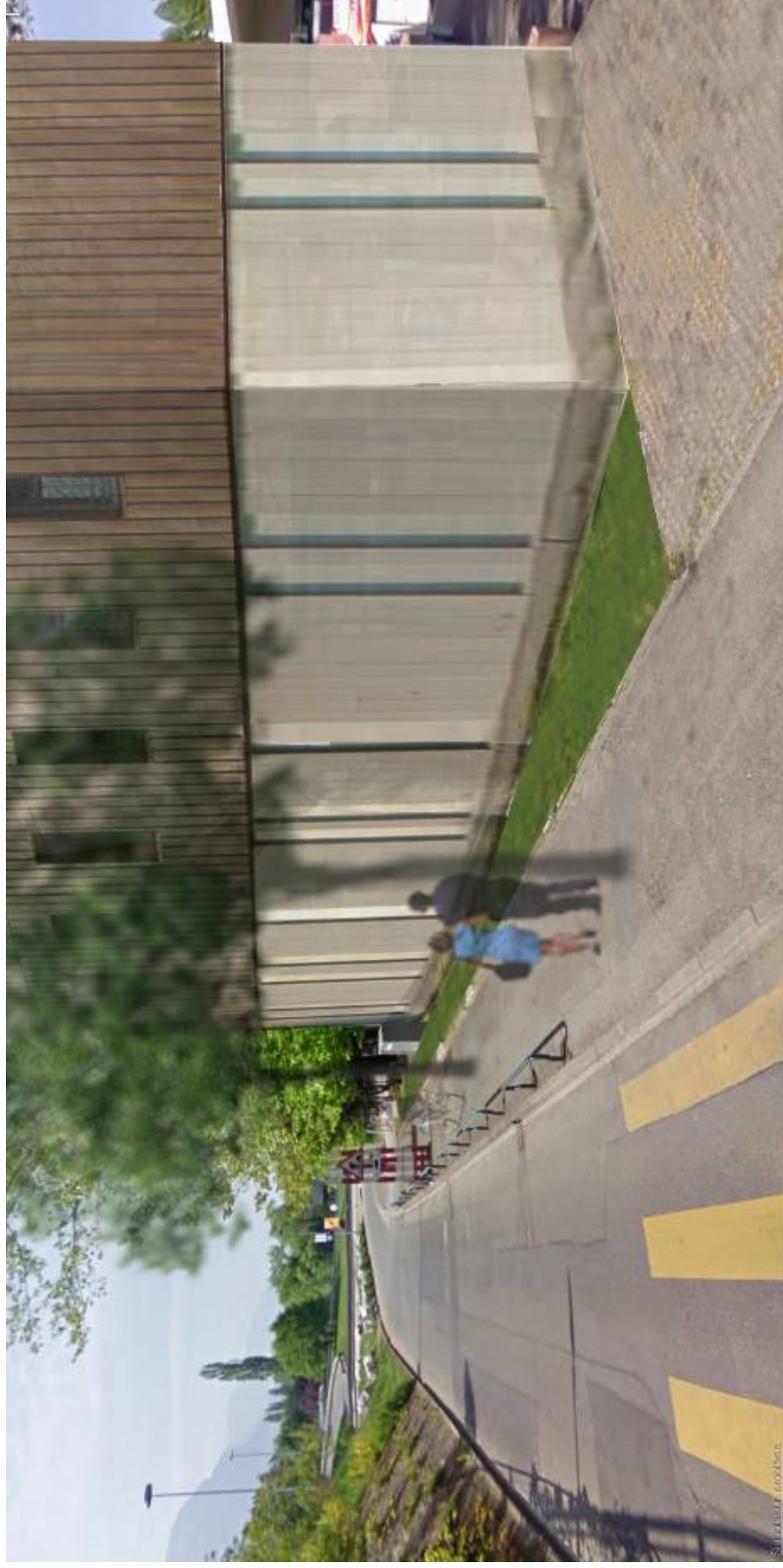
TROIS-CHENE - DEMAIN



TROIS-CHENE - AUJOURD'HUI



TROIS-CHENE - DEMAIN



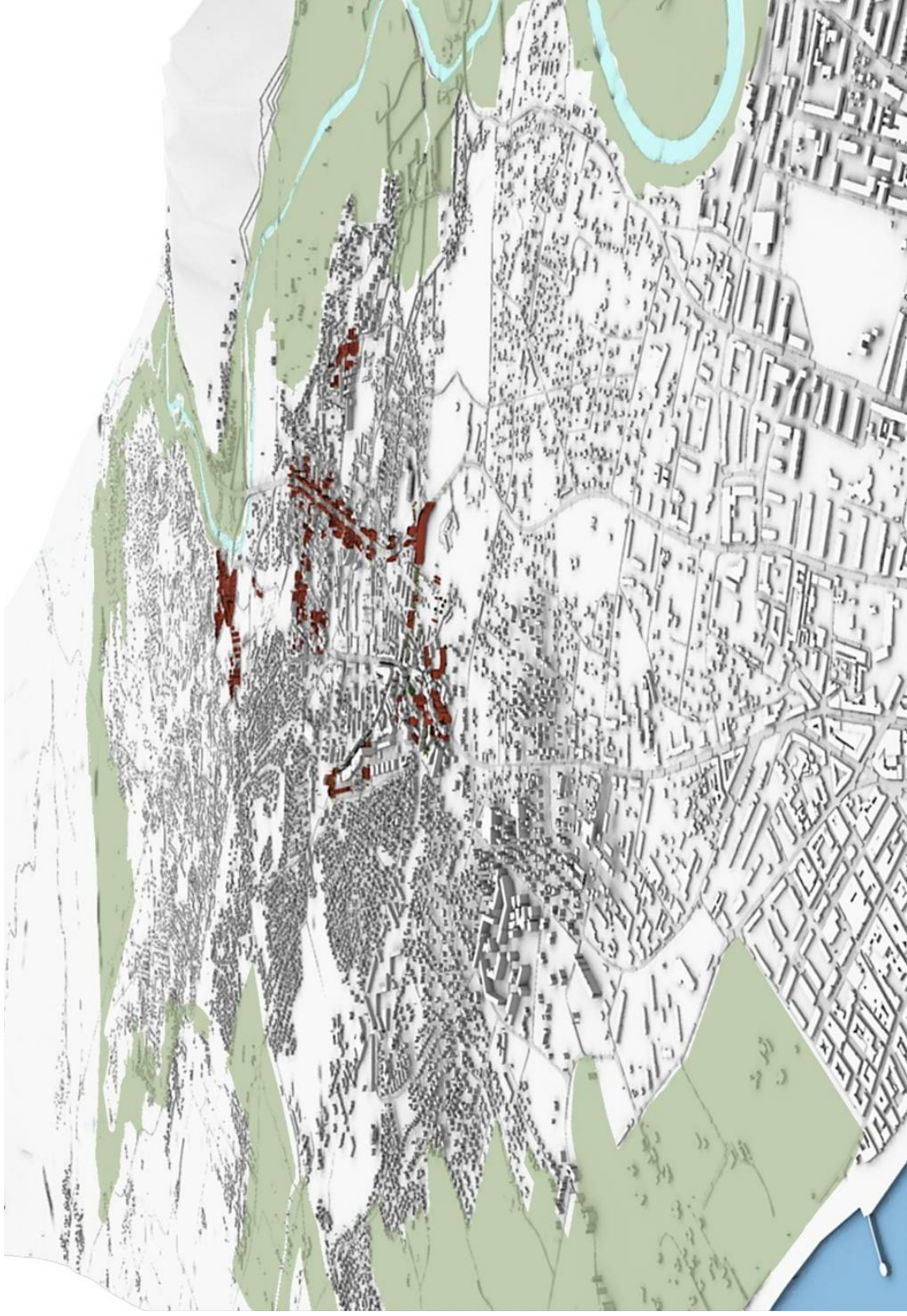
TROIS-CHENE - AUJOURD'HUI



TROIS-CHENE - DEMAIN



Densification et structuration sans extension urbaine





Equipe Talagrand et associés

PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse



Atelier Marion Talagrand - paysage et urbanisme - mandataire
rethink - office for the built environment
Item - études et conseil

Novembre 2009

1. CONCEPT

2. TERRITOIRE ET QUARTIERS

3. CENTRES ET RIVES

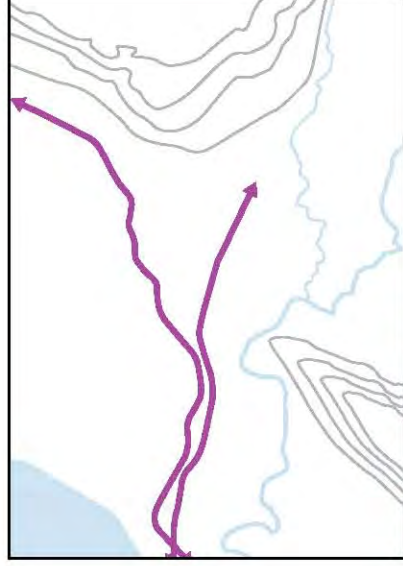
4. SYNTHÈSE

1. CONCEPT

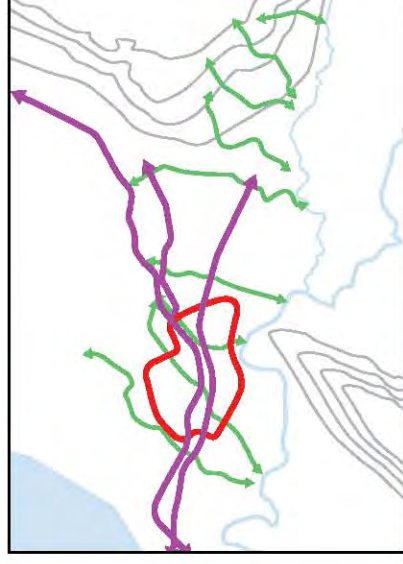
2. TERRITOIRE ET QUARTIERS

3. CENTRES ET RIVES

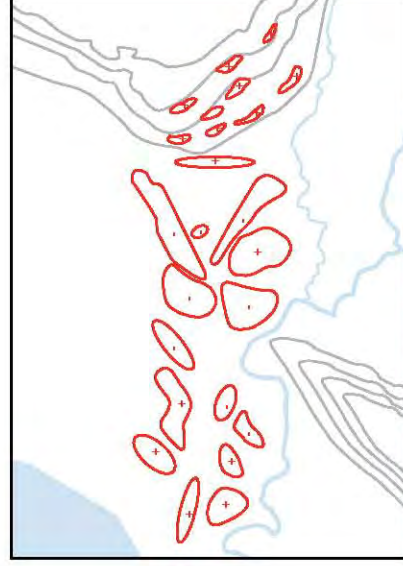
4. SYNTHÈSE



Un territoire traversé...



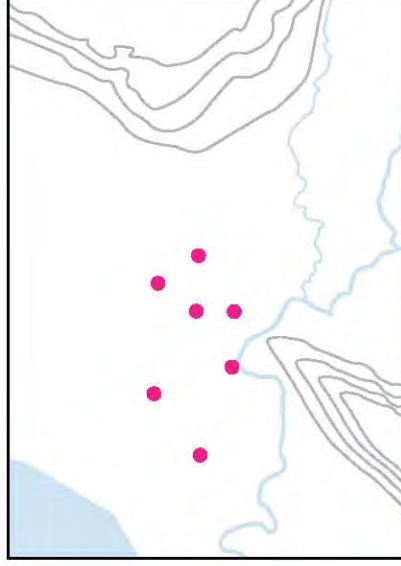
Un territoire irrigué



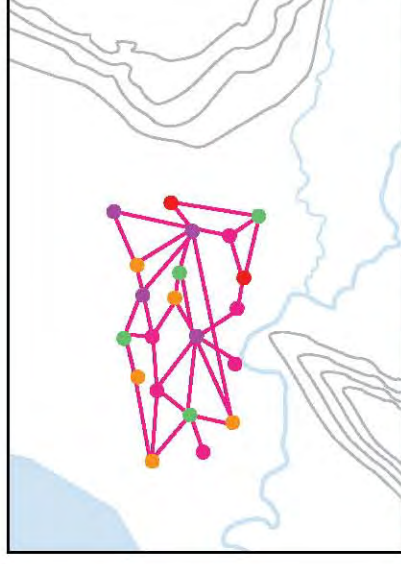
Des quartiers en opposition...



Des quartiers aux identités valorisées



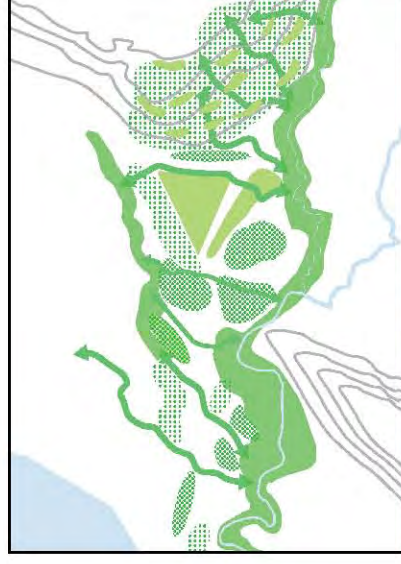
Des centres faibles et isolés...



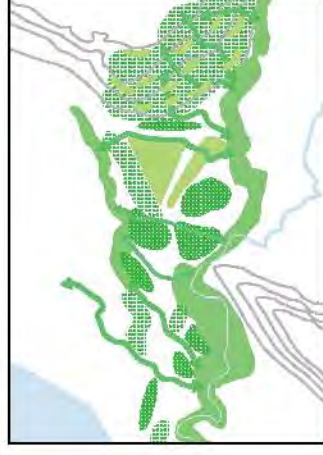
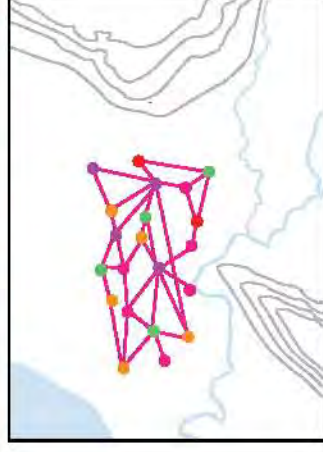
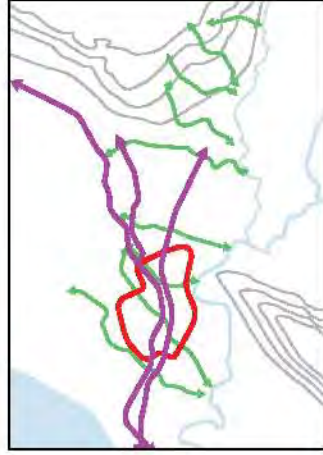
Des centres identifiés et en réseau



Une nature à distance...



Une nature en dialogue avec la ville



1. CONCEPT

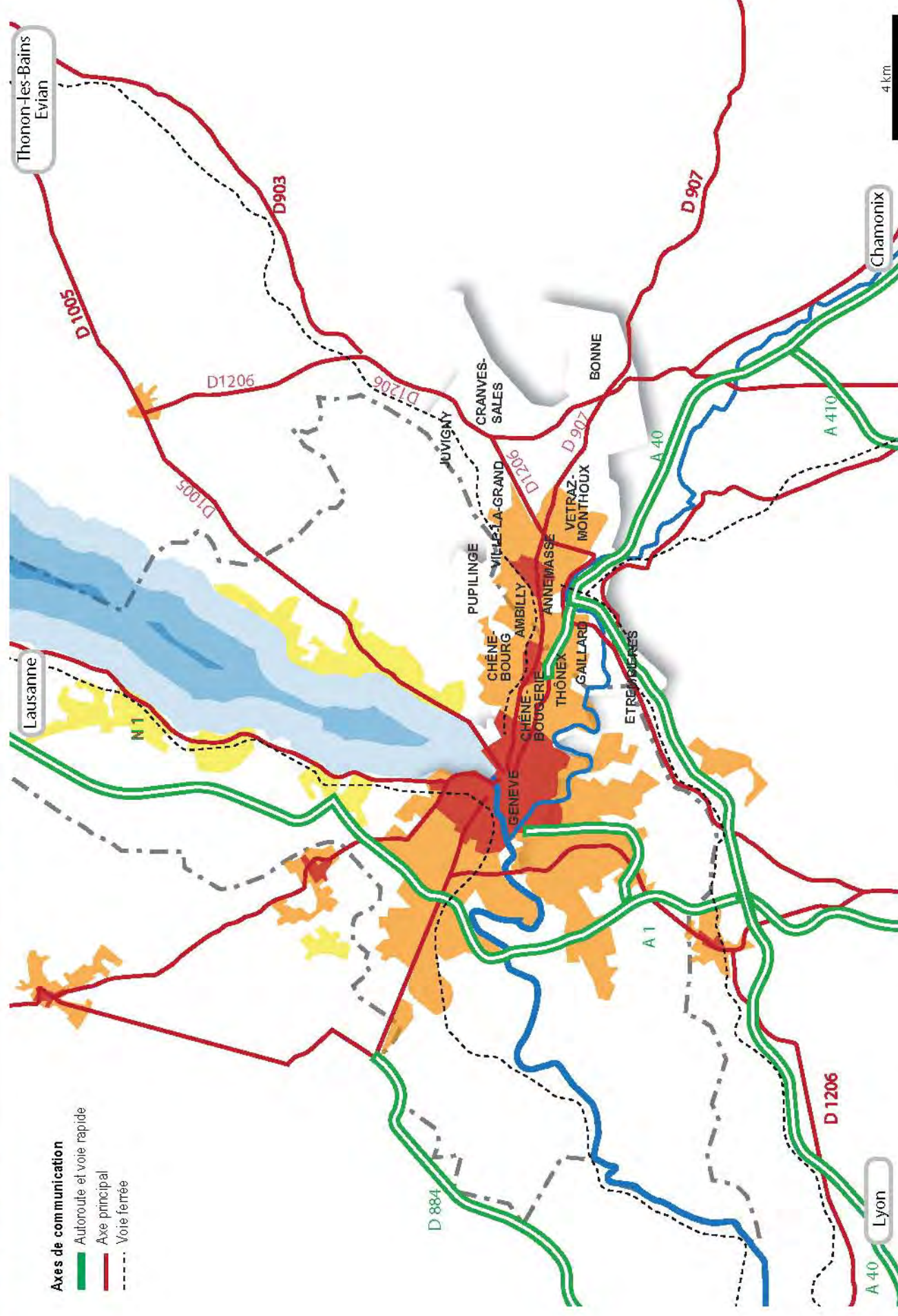
2. TERRITOIRE ET QUARTIERS

3. CENTRES ET RIVES

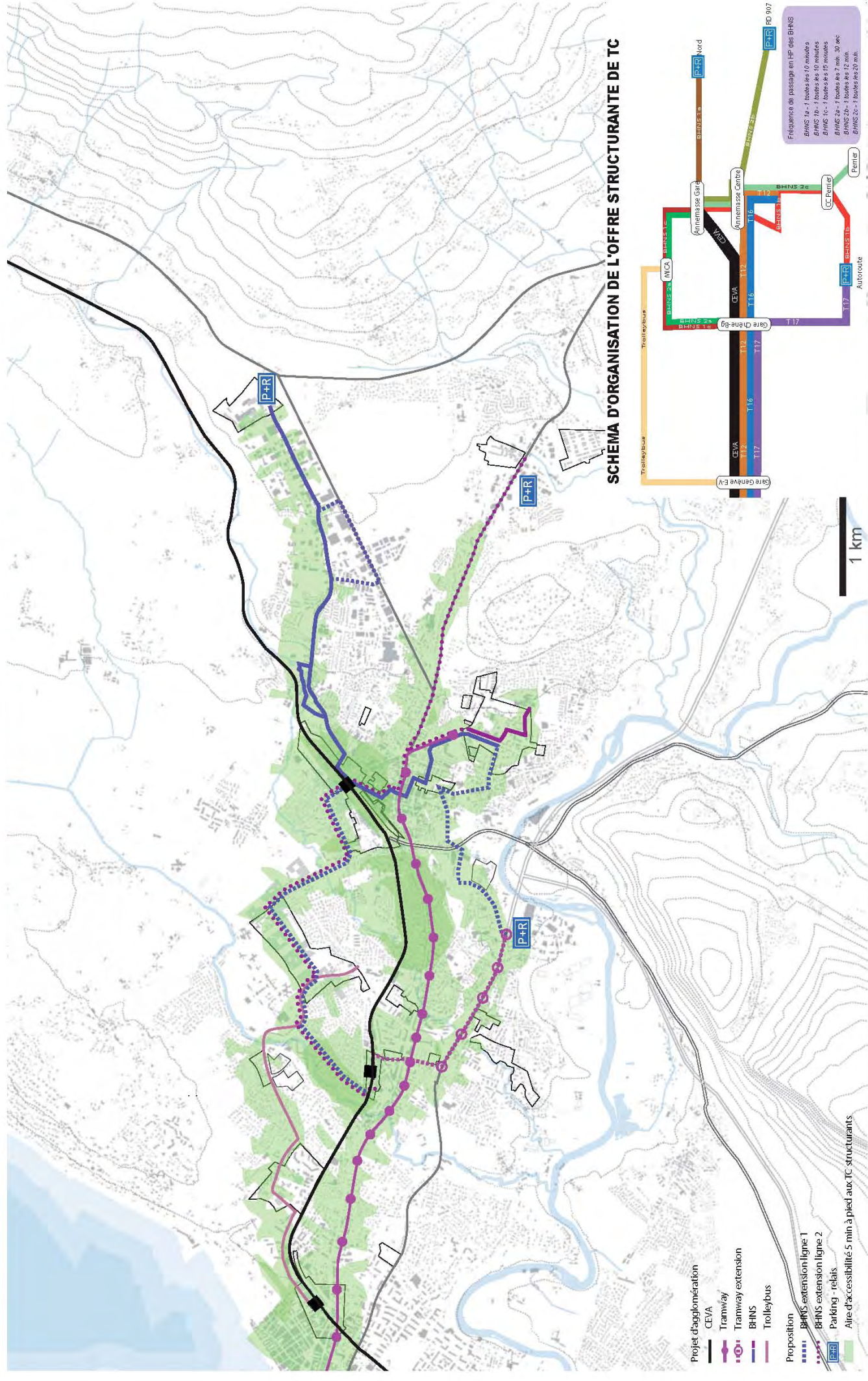
4. SYNTHÈSE

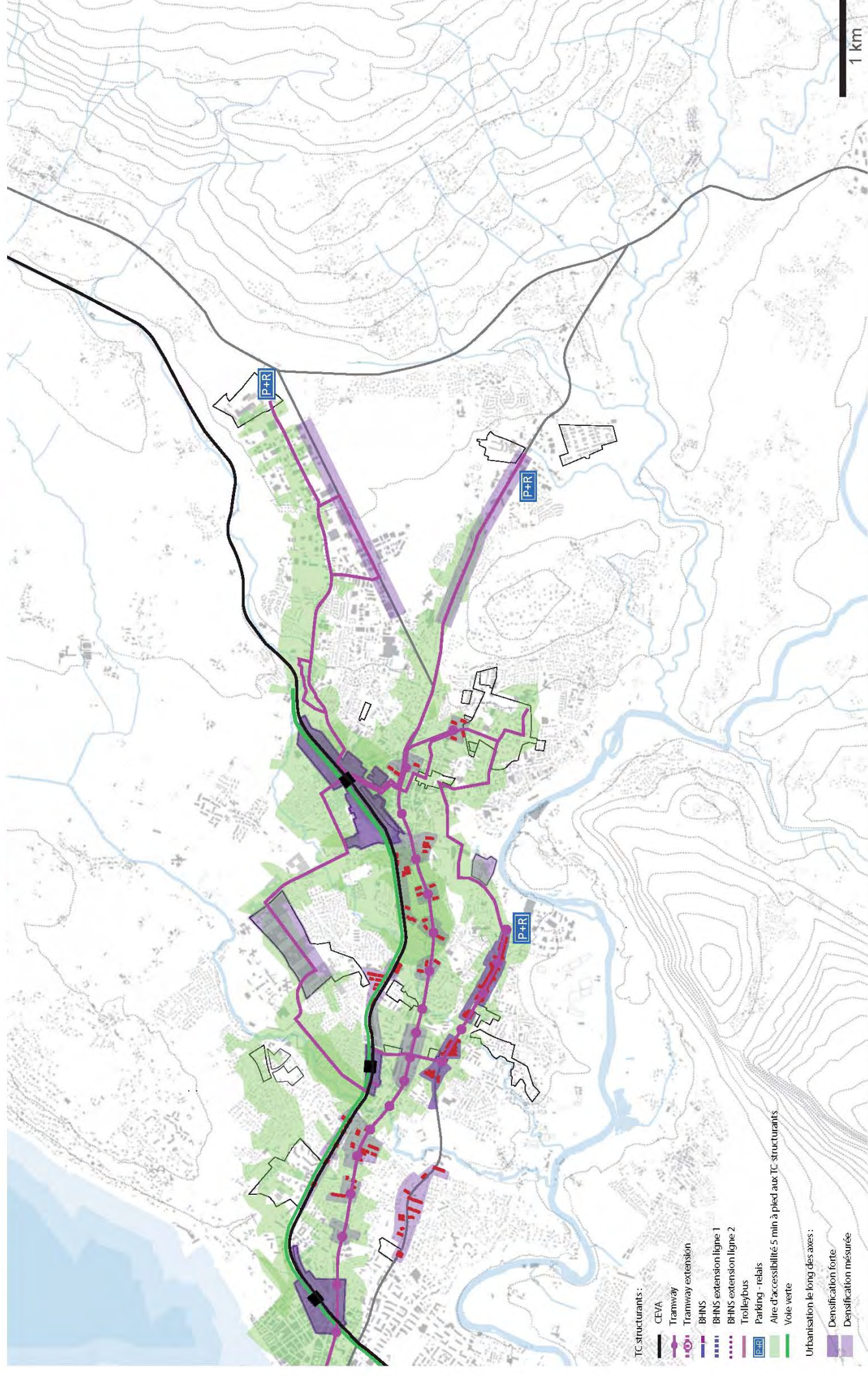
Vers un territoire irrigué...





4 km

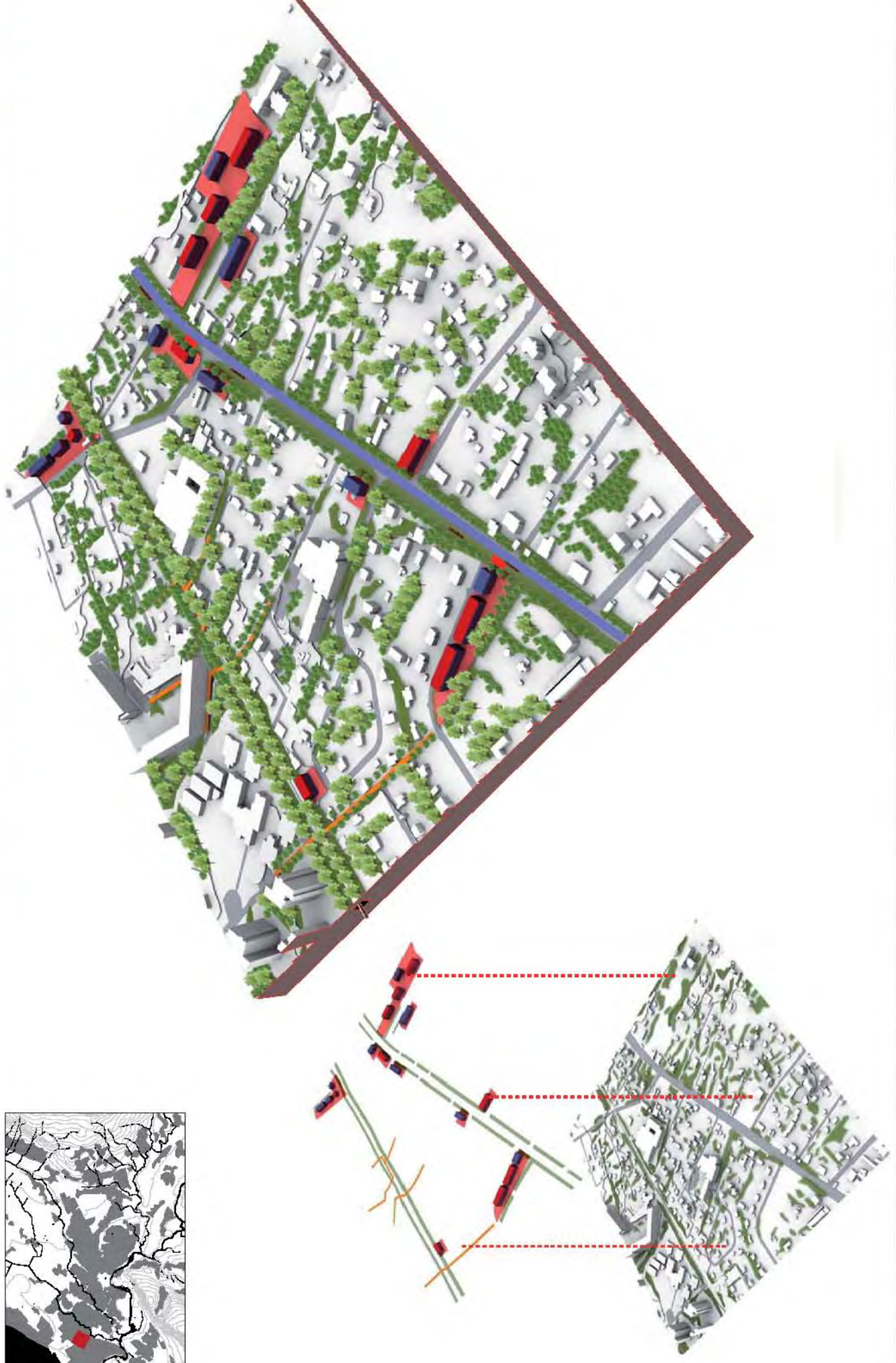
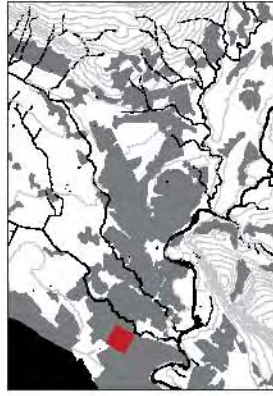




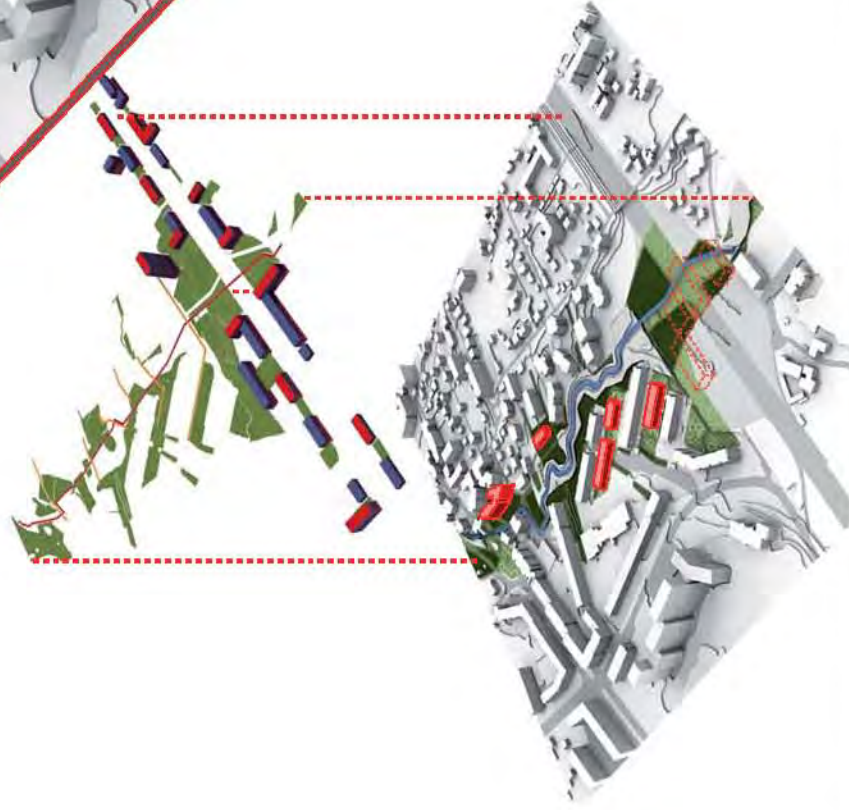
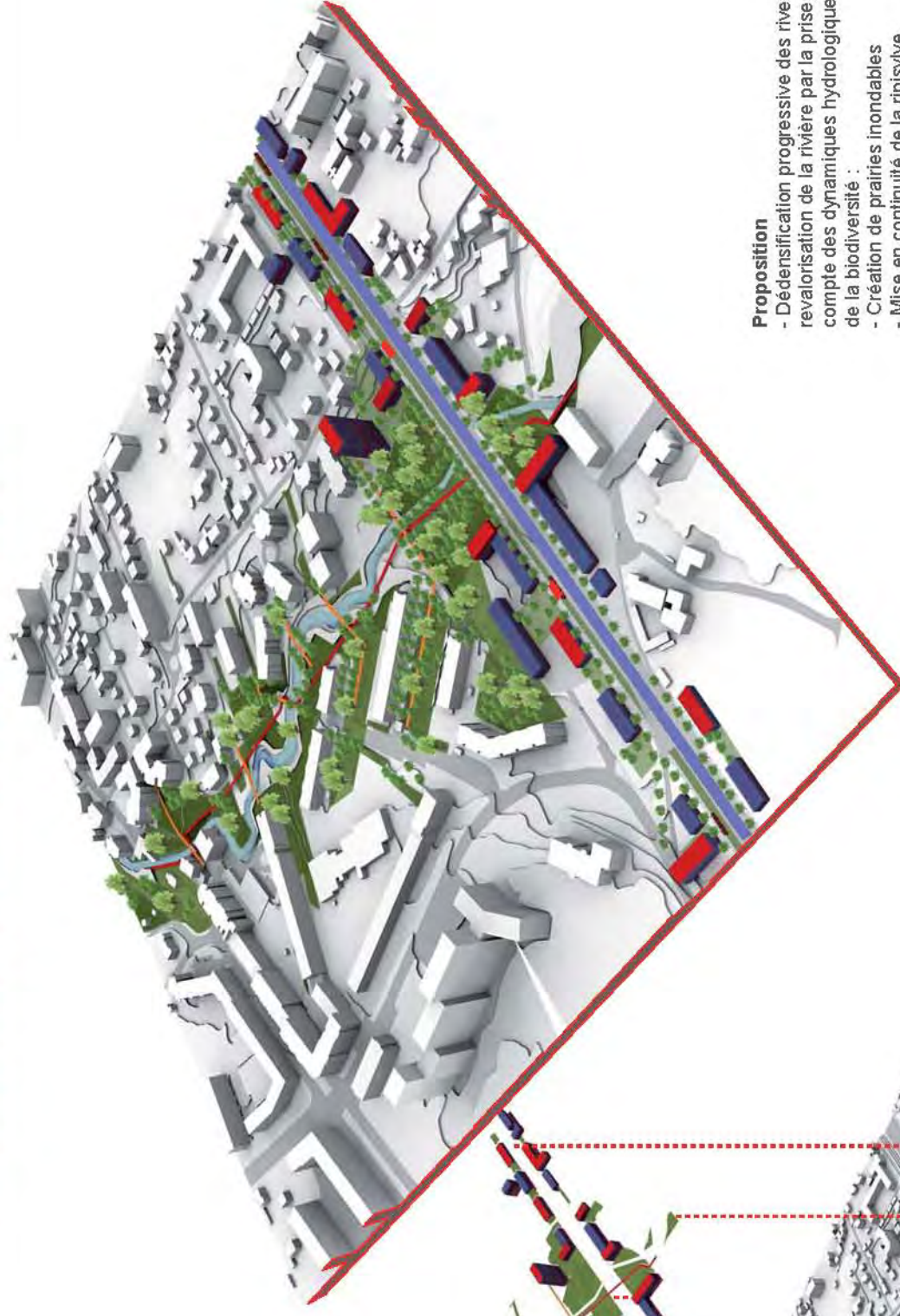
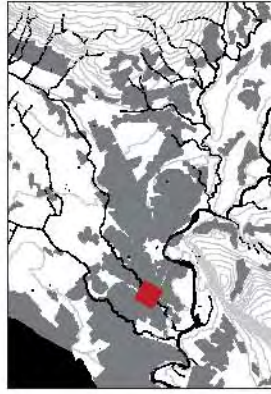
CREER UN MAILLAGE TRANSVERSAL



LA REQUALIFICATION DE LA ROUTE DE GENEVE



LA RENATURATION DU FORON



Proposition

- Densification progressive des rives et revalorisation de la rivière par la prise en compte des dynamiques hydrologiques et de la biodiversité :
- Création de prairies inondables
- Mise en continuité de la ripisylve.
- Aménagement de continuités douces longitudinales et transversales, d'espaces publics et d'activités de loisir et de sport
- Actions évenementielles culturelles et pédagogiques... au fil de l'eau

Modalités

- Mesures préparatoires d'incitation
- Emplacements réservés pour aménagements urbains futurs

LA REQUALIFICATION DE LA ROUTE BLANCHE



Square

Commerces

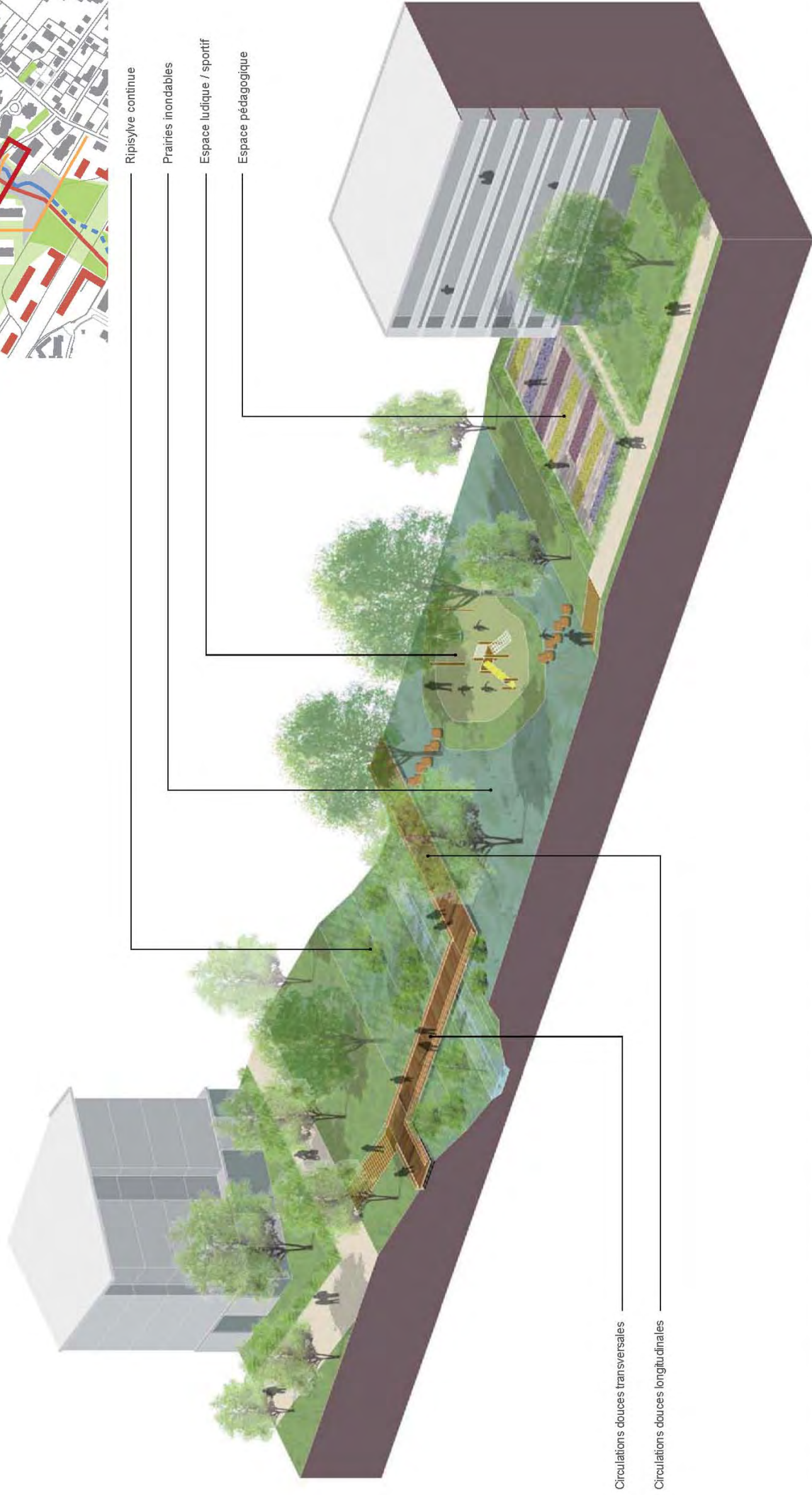
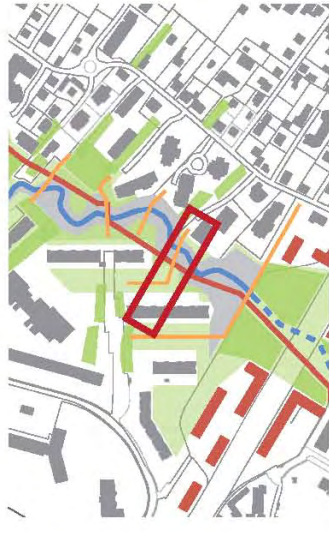
Parking souterrain

Reconnexions Nord-Sud

Ligne de tramway

2x2 voies carrossables

LA RENATURATION DU FORON



Ripisylve continue

Prairies inondables

Espace ludique / sportif

Espace pédagogique

Circulations douces transversales

Circulations douces longitudinales

Année :
Etude, 2003

Programme :
Réhabiliter les barres de grans ensembles
Intégrer un équipement ..

Grandes idées:

La Bièvre est le seul affluent parisien de la Seine. Sa vallée, bien marquée sur la plus grande partie de son cours, part de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines au cœur de Paris. La Région d'Île-de-France agit pour faire revivre cette rivière, en collaboration avec les collectivités locales traversées, les différents gestionnaires de l'eau et de l'aménagement : la Ville de Paris, 4 départements, 49 communes.

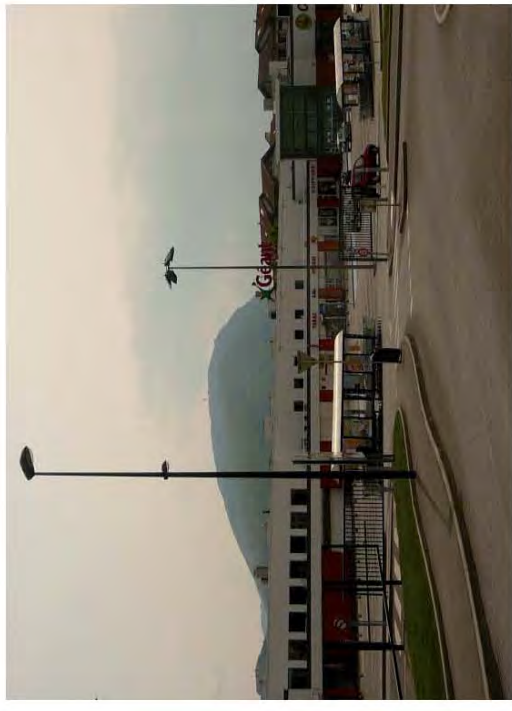
Avec ces partenaires, elle a fondé en juin 2000 l'association Bièvre rivière d'Île-de-France.

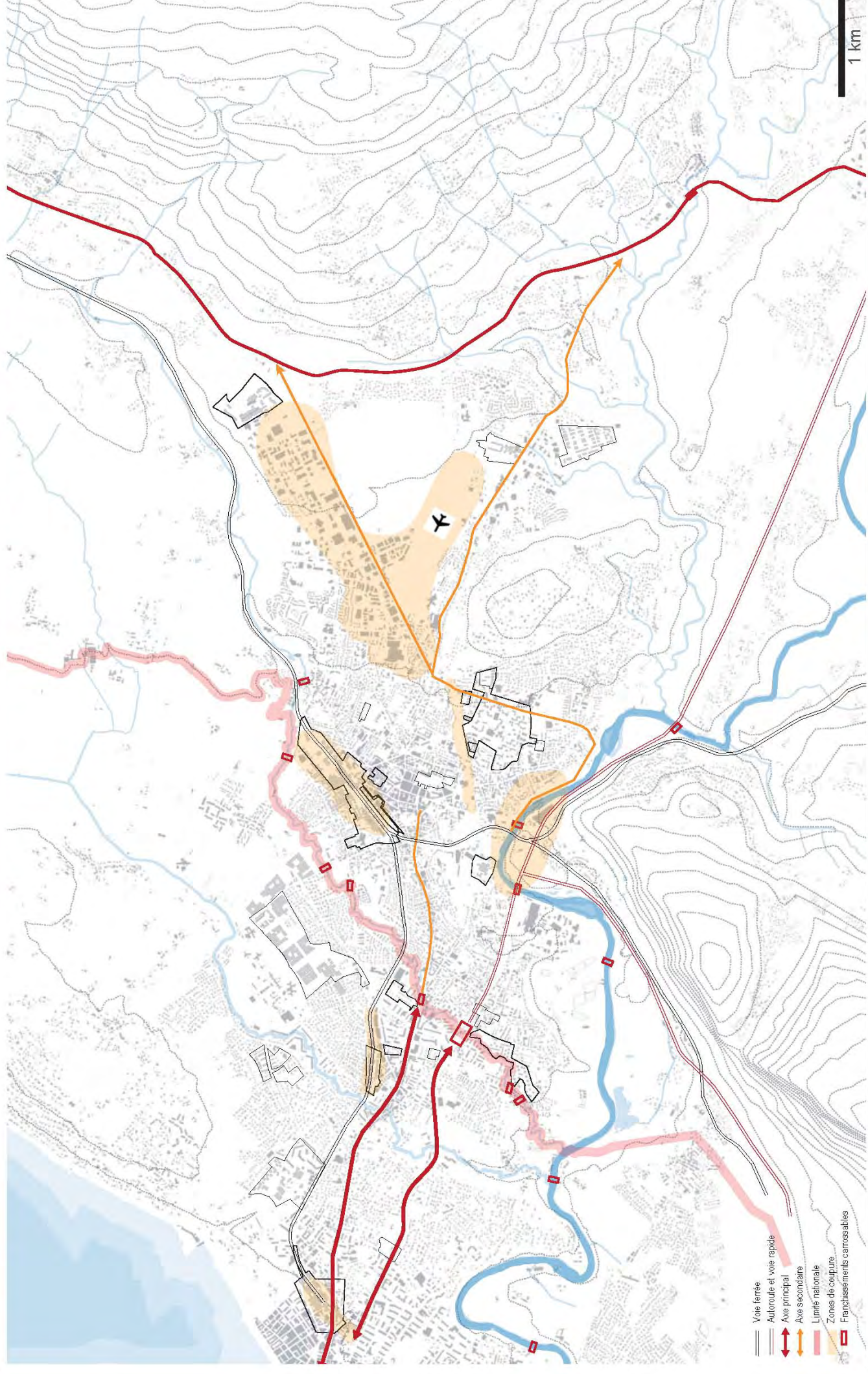
Mais si la partie amont a conservé son caractère rural, aujourd'hui protégé par un classement de site, la Bièvre a disparu de la partie urbanisée : l'égout à ciel ouvert qu'elle était devenue au XIXe siècle a été transformé en égout véritable. En banlieue, elle coule sous des dalles de béton, installées au cours de la première moitié du XXe siècle. À Paris, son lit lui-même a disparu presque partout entre la fin du XIXe et le début du XXe.

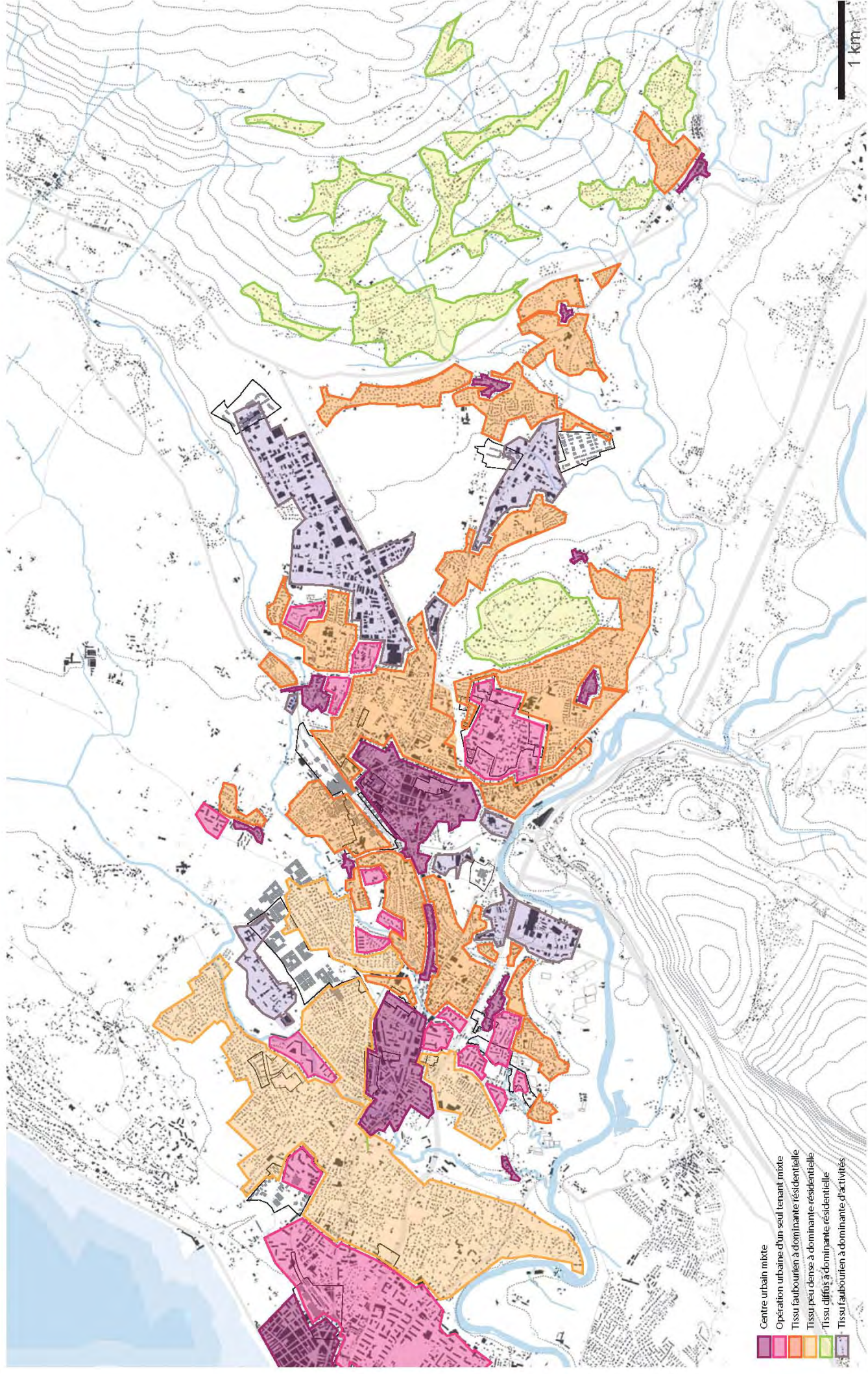
Les aménagements locaux comprennent la réouverture de la rivière ou la possibilité de suivre son cours, son insertion dans le tissu urbain et la valorisation des espaces de circulation ou verts, publics ou privés, à ses abords.



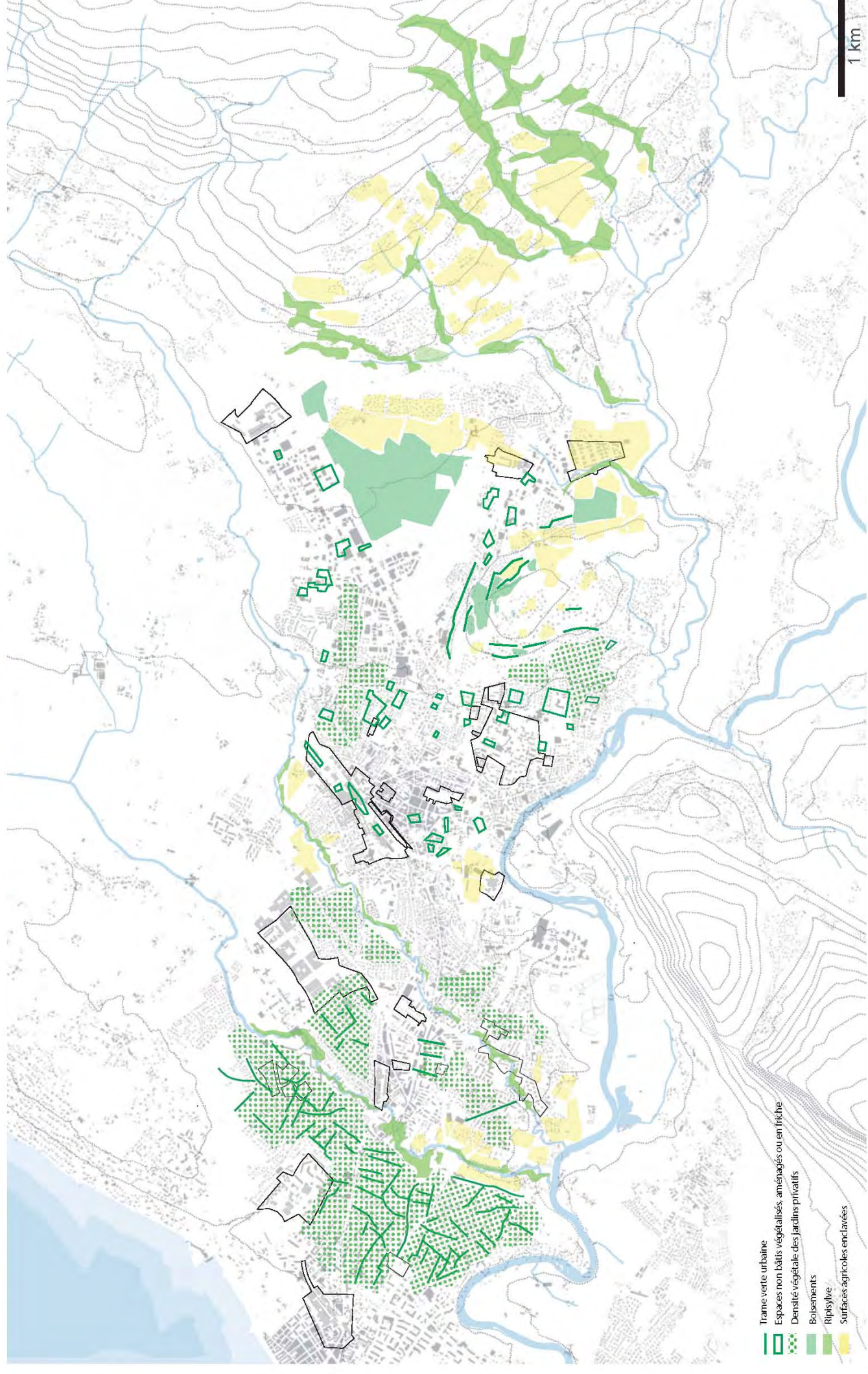
Vers des quartiers valorisés...

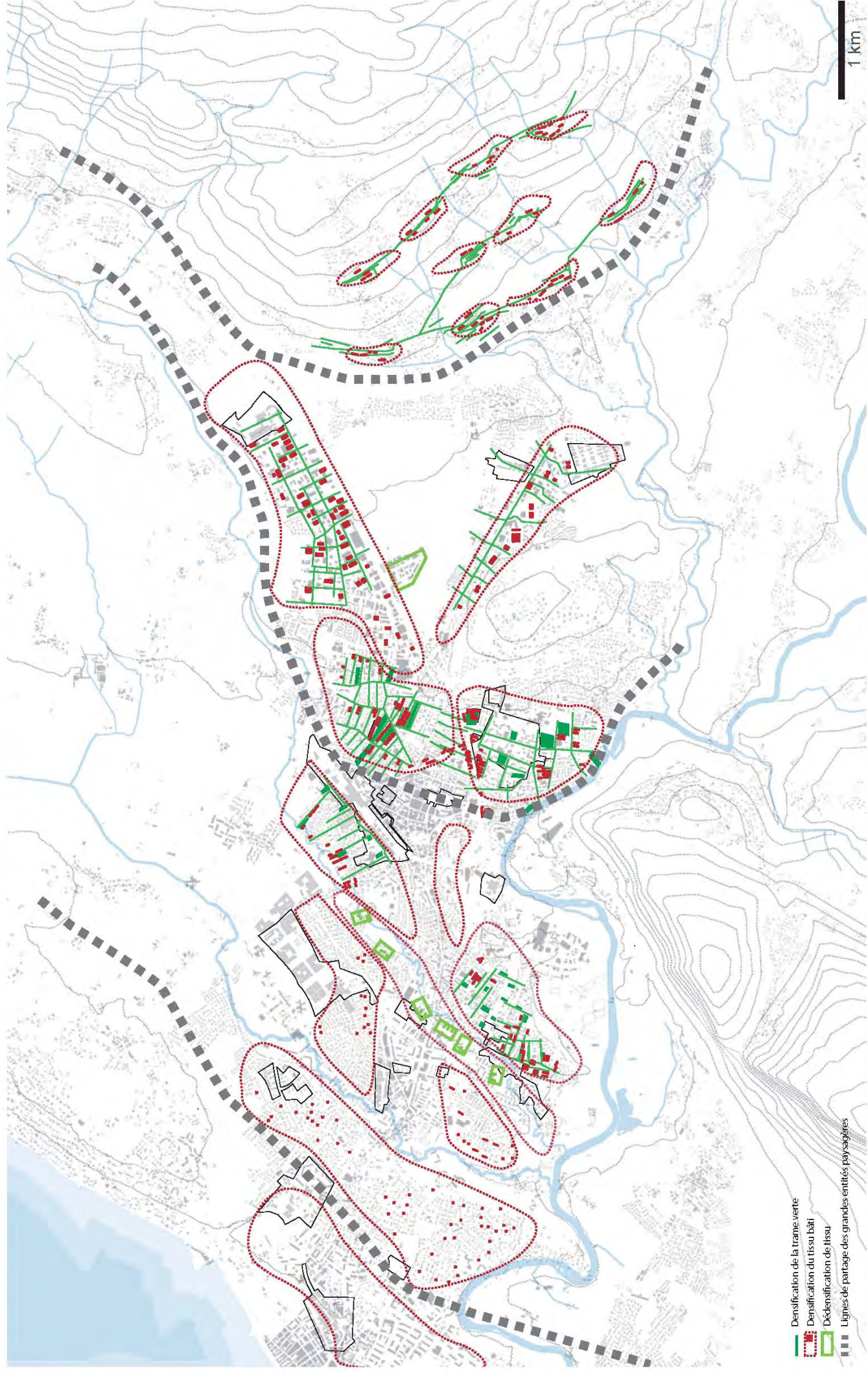


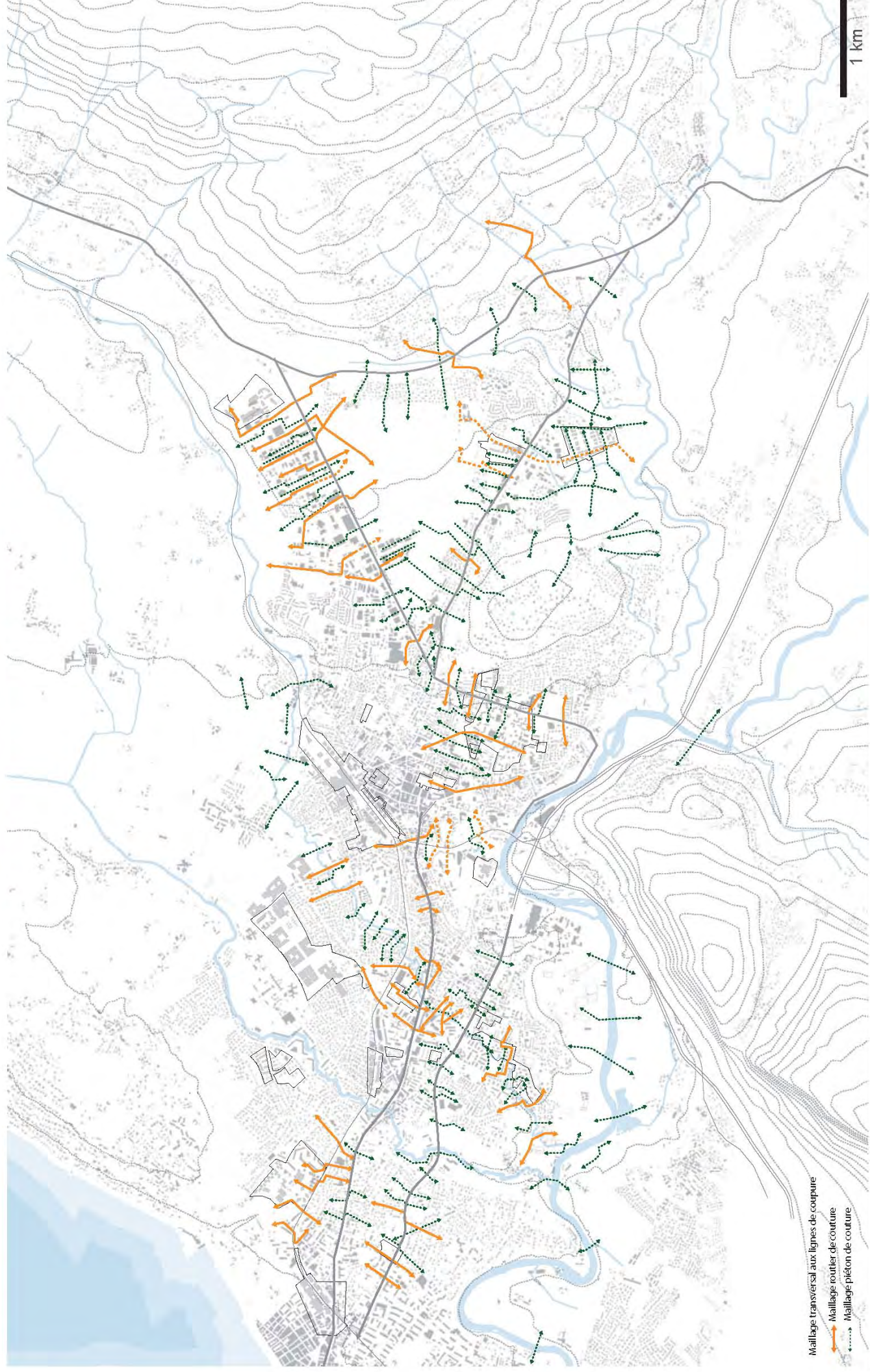




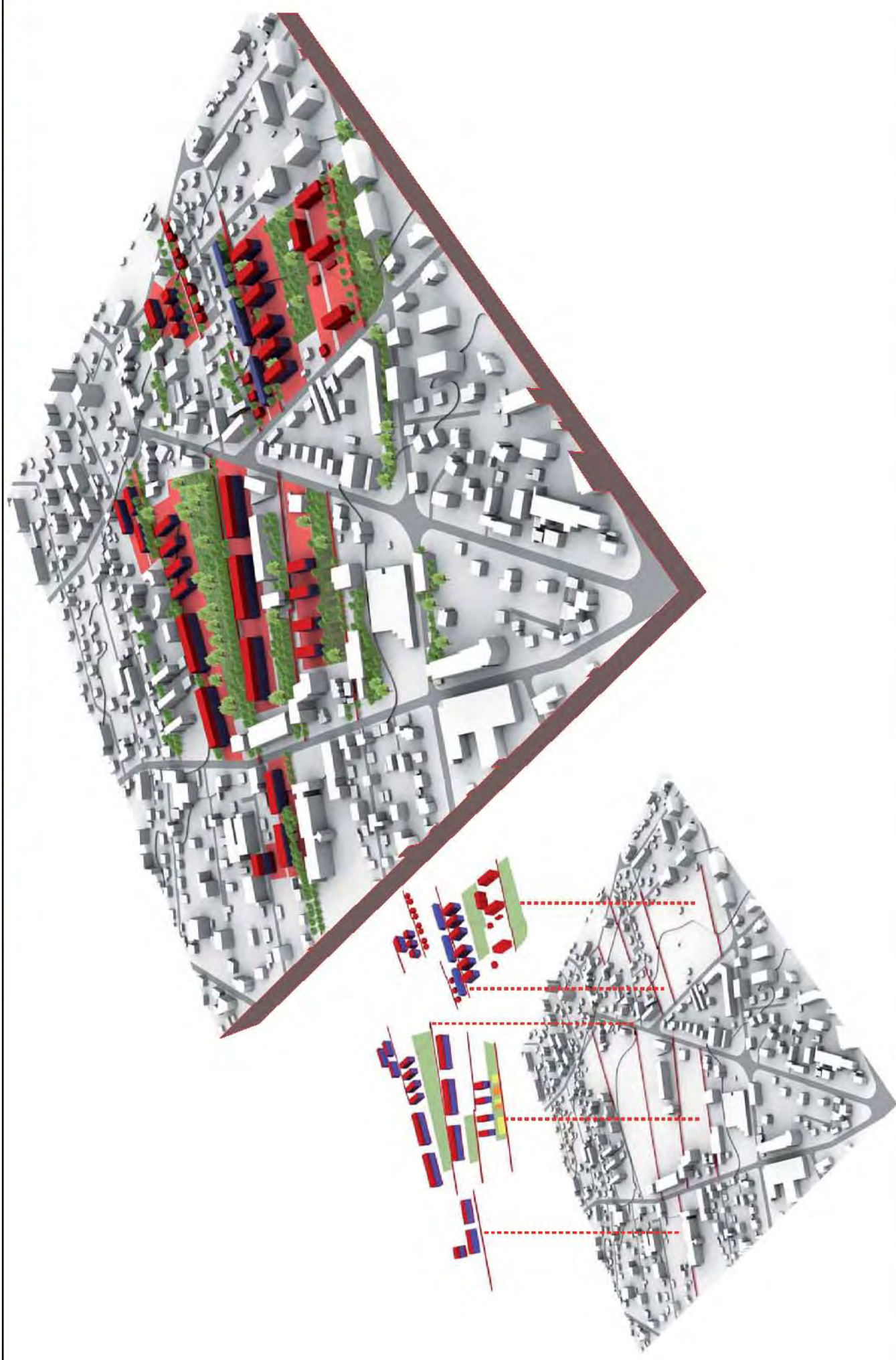
- Centre urbain mixte
- Opération urbaine d'un seul tenant mixte
- Tissu faubourien à dominante résidentielle
- Tissu peu dense à dominante résidentielle
- Tissu diffus à dominante résidentielle
- Tissu faubourien à dominante d'activités







L'INTENSIFICATION DES FAUBOURGS D'ANNEMASSE



L'INTENSIFICATION DU FAUBOURG COMMERCIAL



Année :
2005-2006

Programme :

Habitat individuel dense en accession, qui valorise le foncier et facilite son intégration au tissu social et urbain

Grandes idées :

- Quartiers industriels en friche, à l'intérieur du tissu constitué
- Réinterprétation de typologies d'Europe du Nord
- Densité supérieure à 30 logements par hectare
- Montage intéressant : partenariat entre Lille Métropole, les bailleurs sociaux, la SCI, et la maîtrise d'oeuvre



Dubus



Colomer-Dumont



Année :
1995

Programme :
Réhabiliter les barres de grans ensembles
Intégrer un équipement...

Grandes idées :

- Travail à l'échelle urbaine : réinsertion des barres dans le tissu urbain, par deux nouveaux bâtiments créant un front bâti sur rue
- Travail à l'échelle architecturale : création de balcons, transformation des entrées, grands halls d'accueil depuis la rue



1. CONCEPT

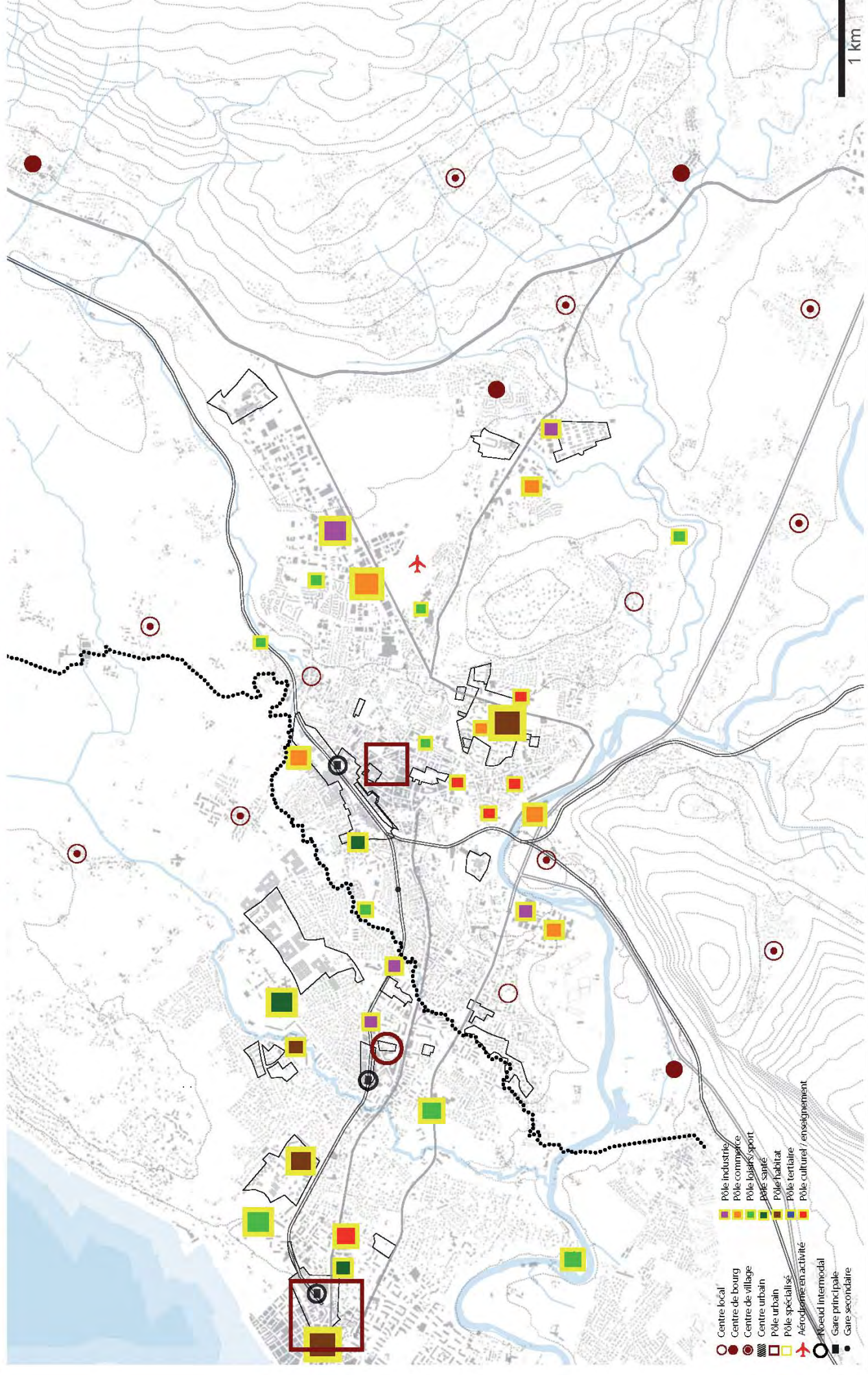
2. TERRITOIRE ET QUARTIERS

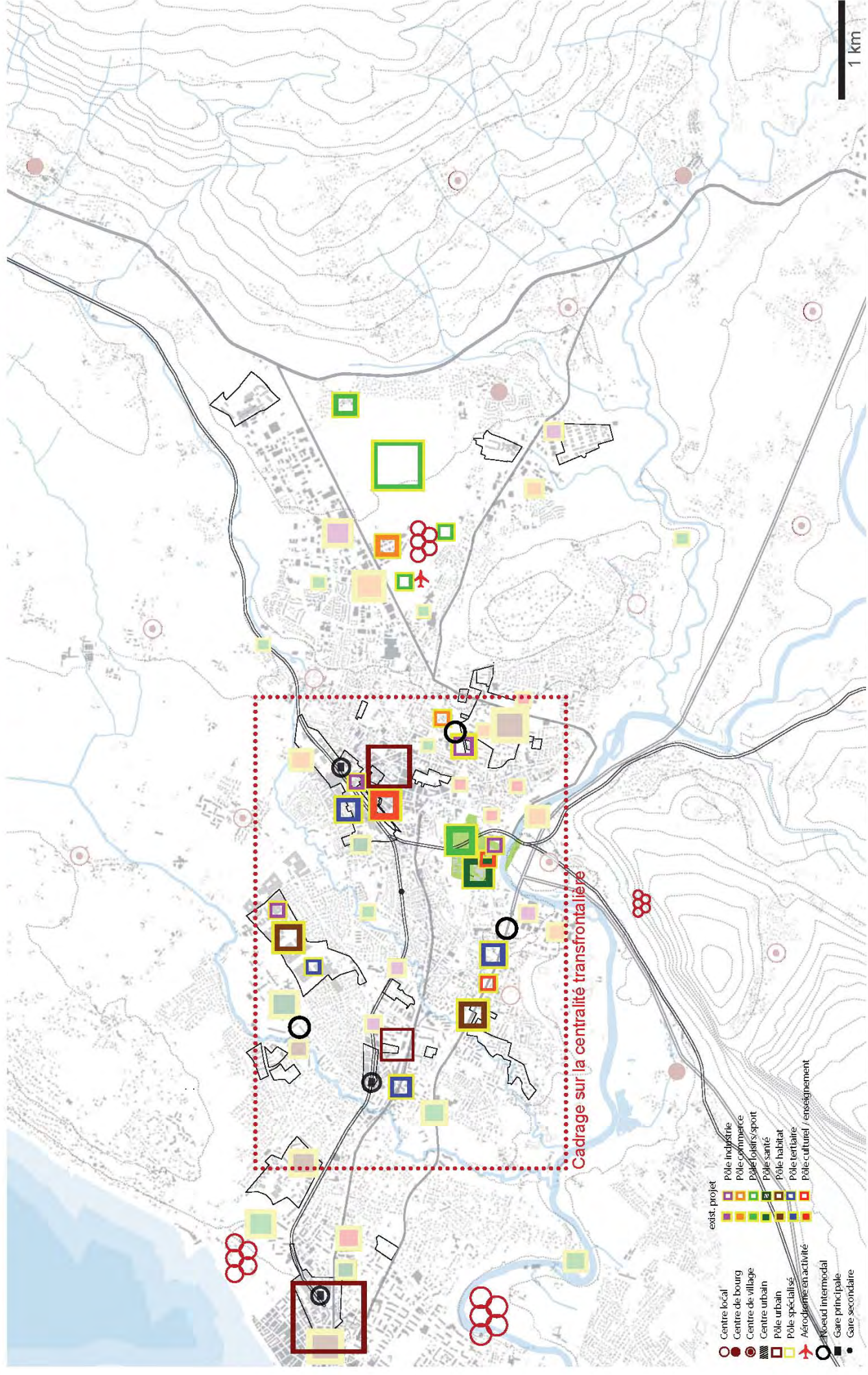
3. CENTRES ET RIVES

4. SYNTHÈSE

Vers une centralité transfrontalière...



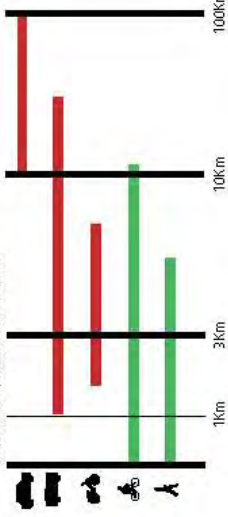






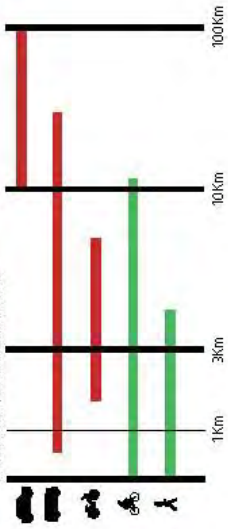
3.5 km

Situation en Tissus Urbain Intense



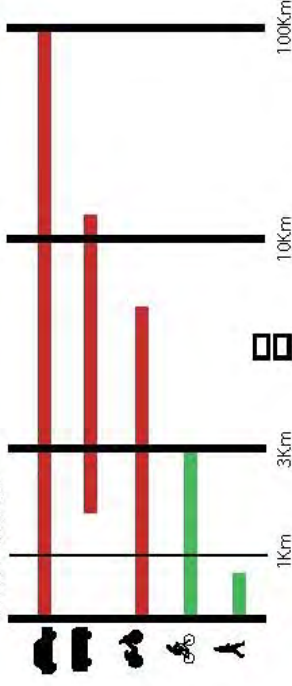
3.5 km

Situation en Tissus Urbain Intense

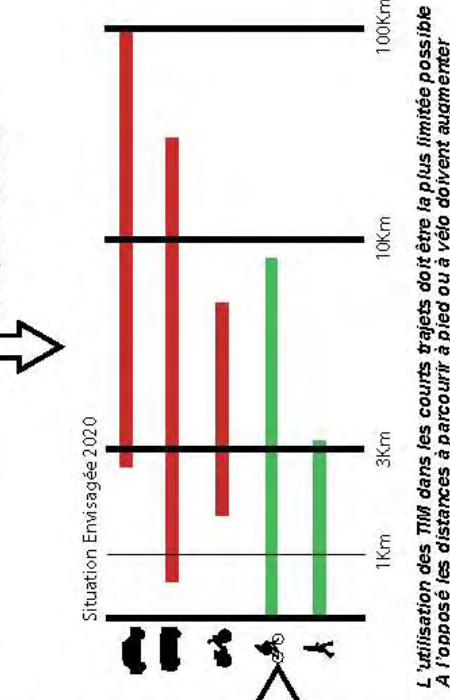
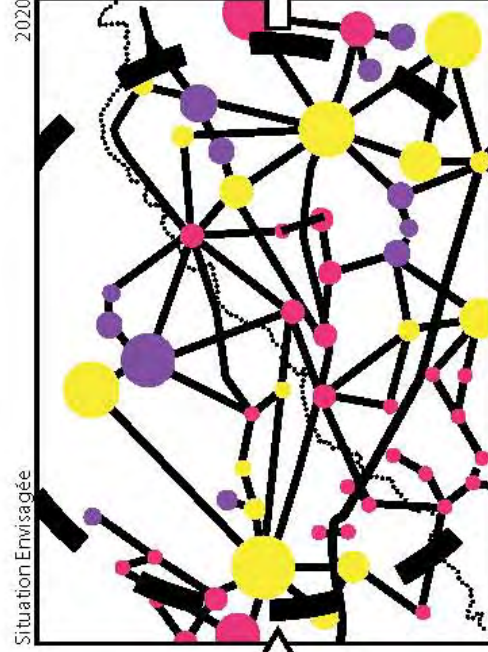
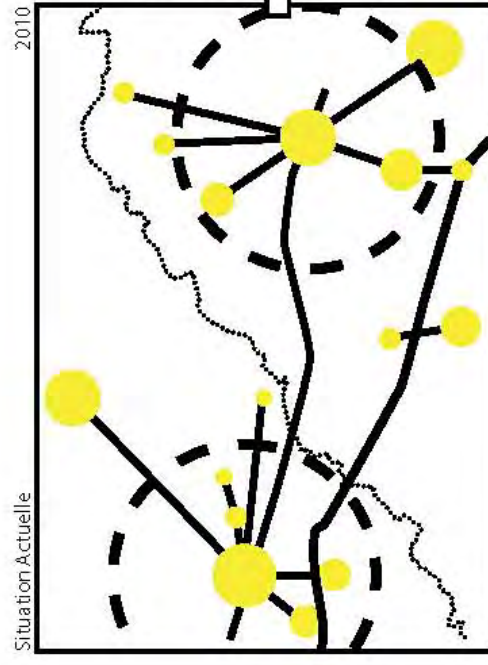


3.5 km

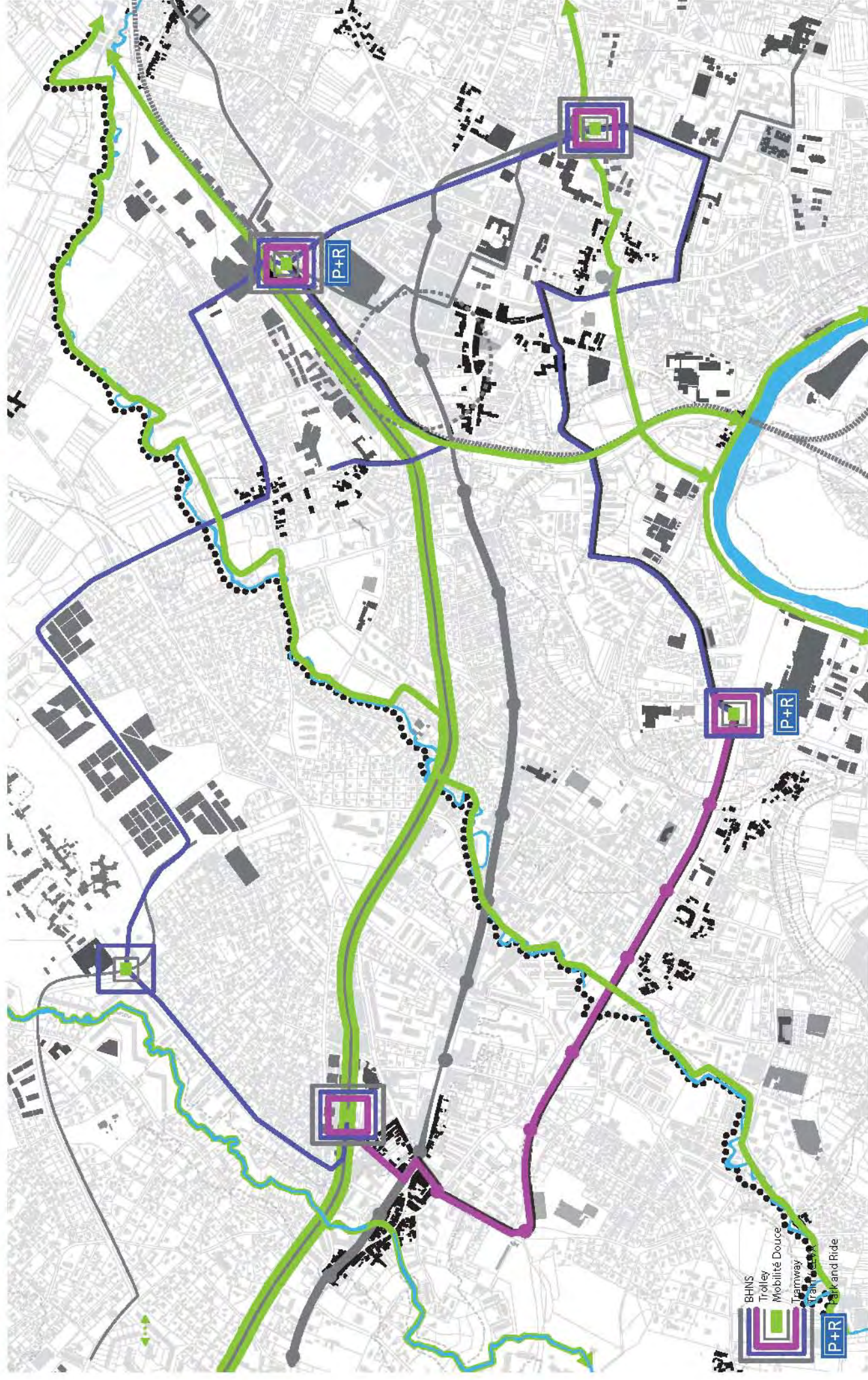
Situation Actuelle

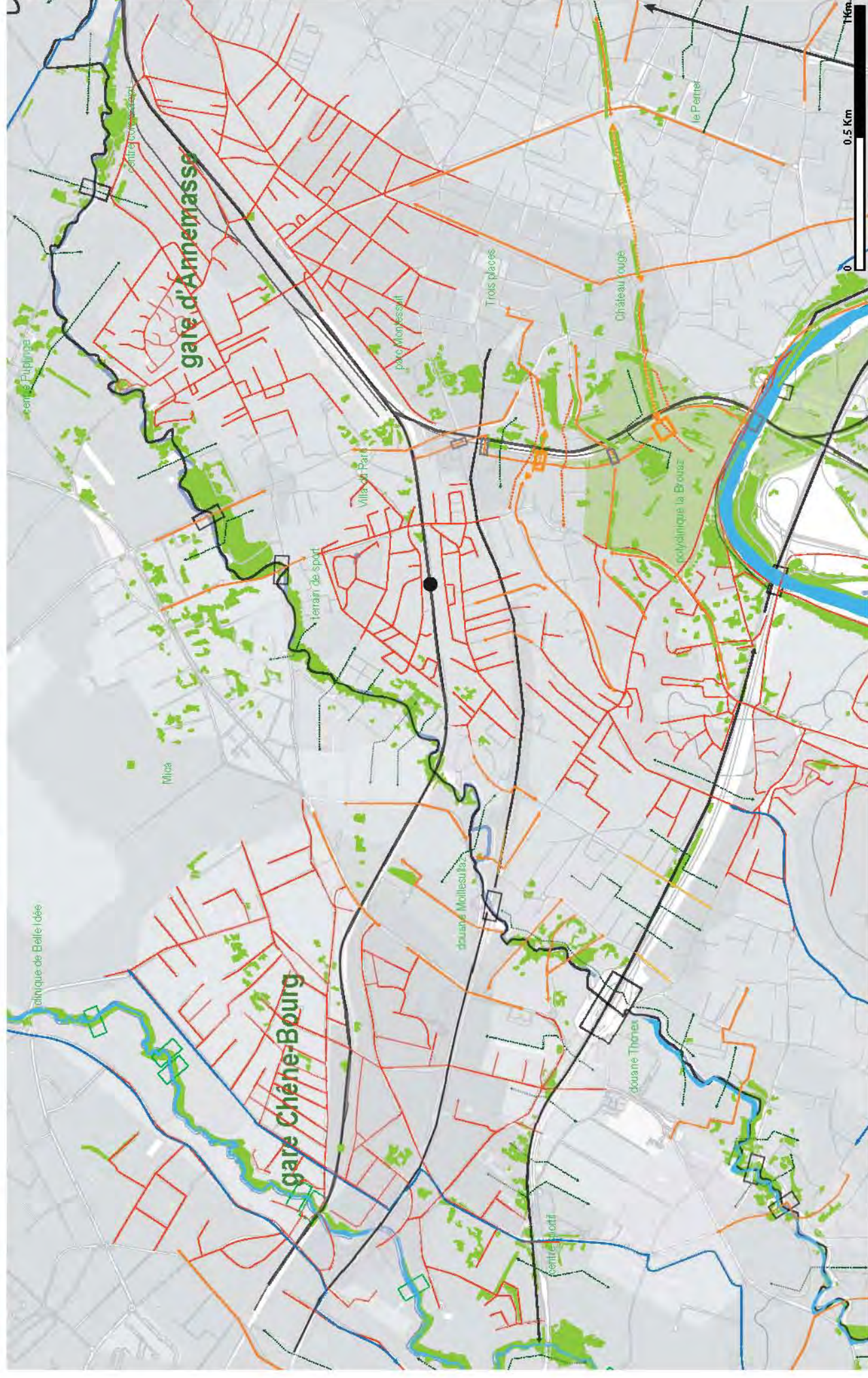


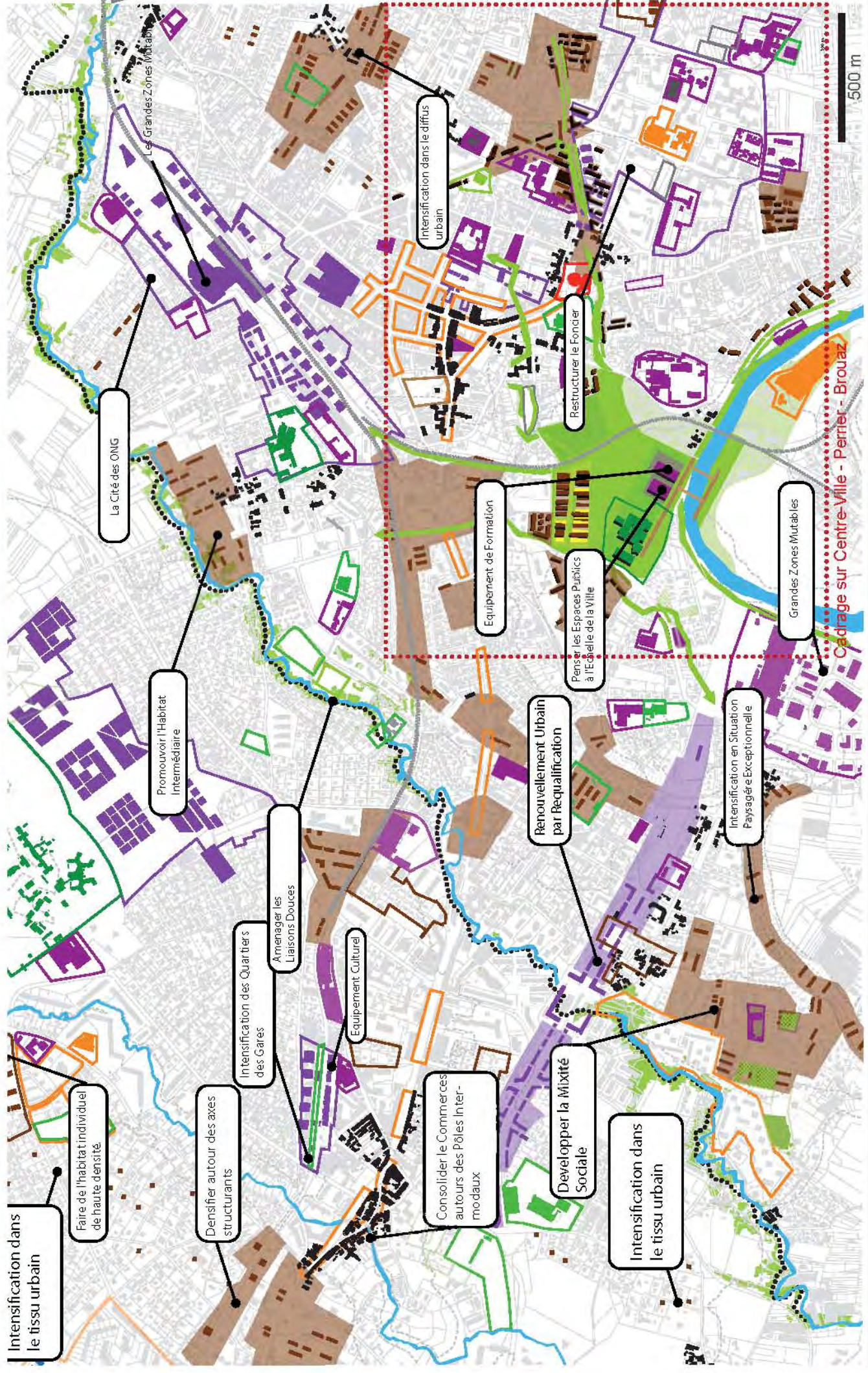
Vers un changement des
Pratiques de Mobilité



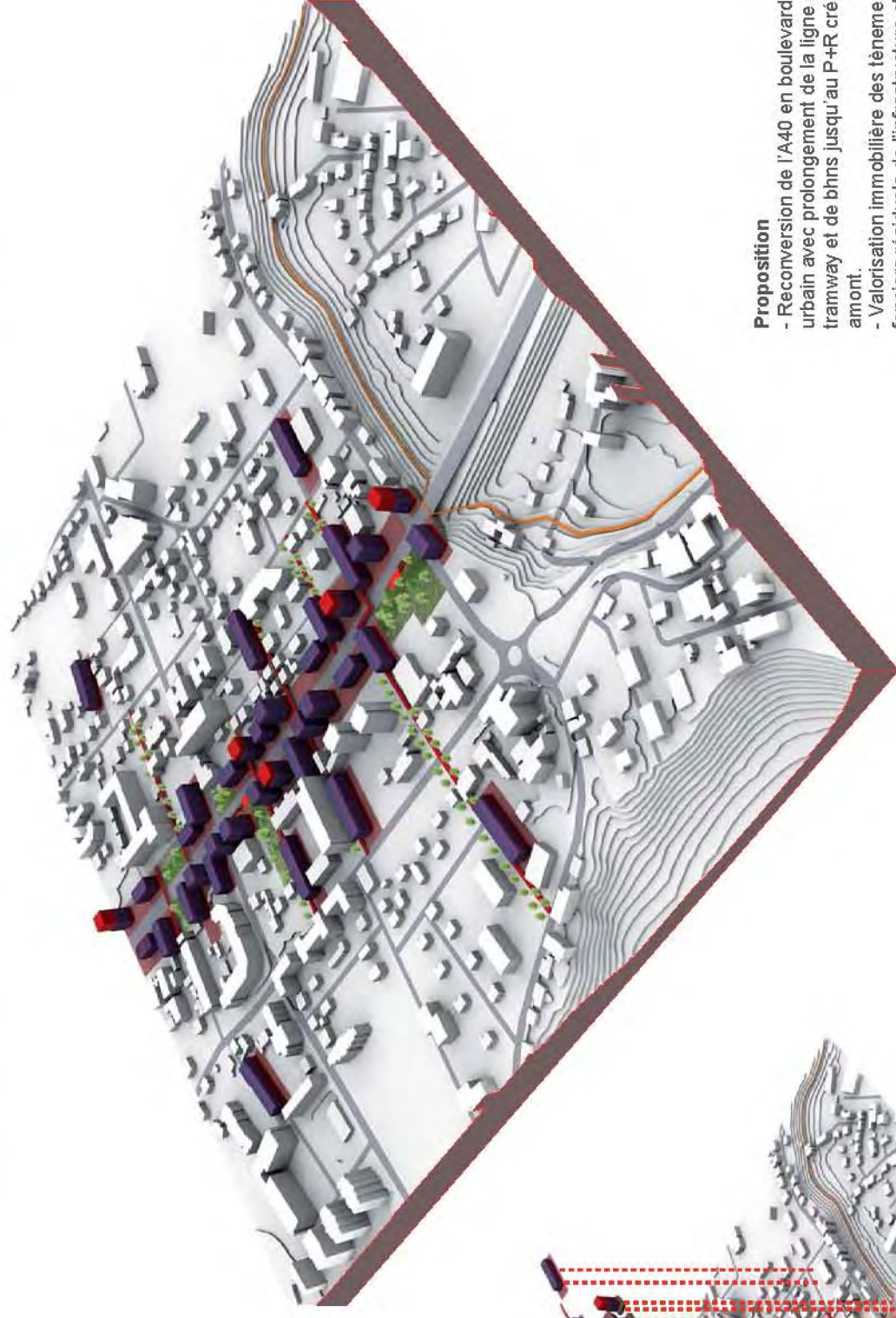
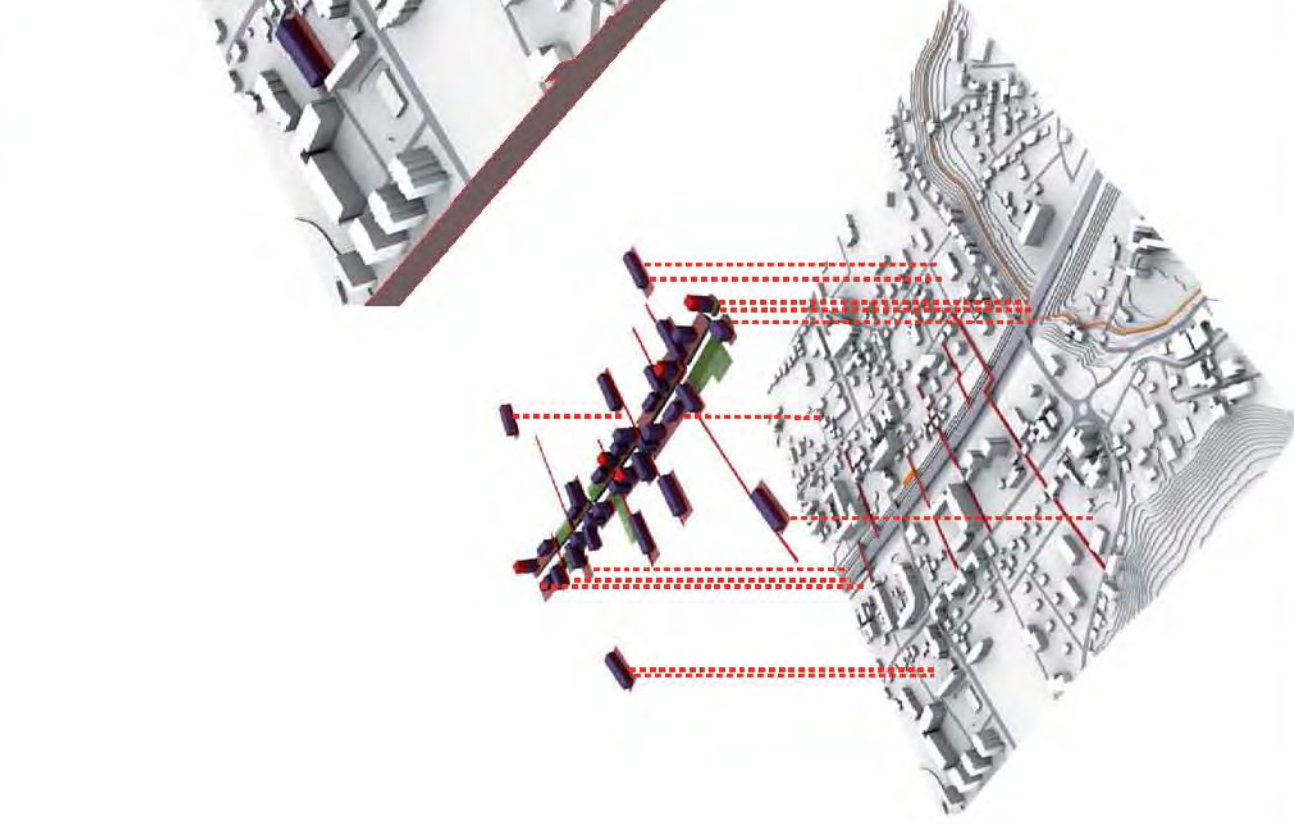
L'utilisation des TIM dans les courts trajets doit être la plus limitée possible
A l'opposé les distances à parcourir à pied ou à vélo doivent augmenter







LA REQUALIFICATION DE LA ROUTE BLANCHE

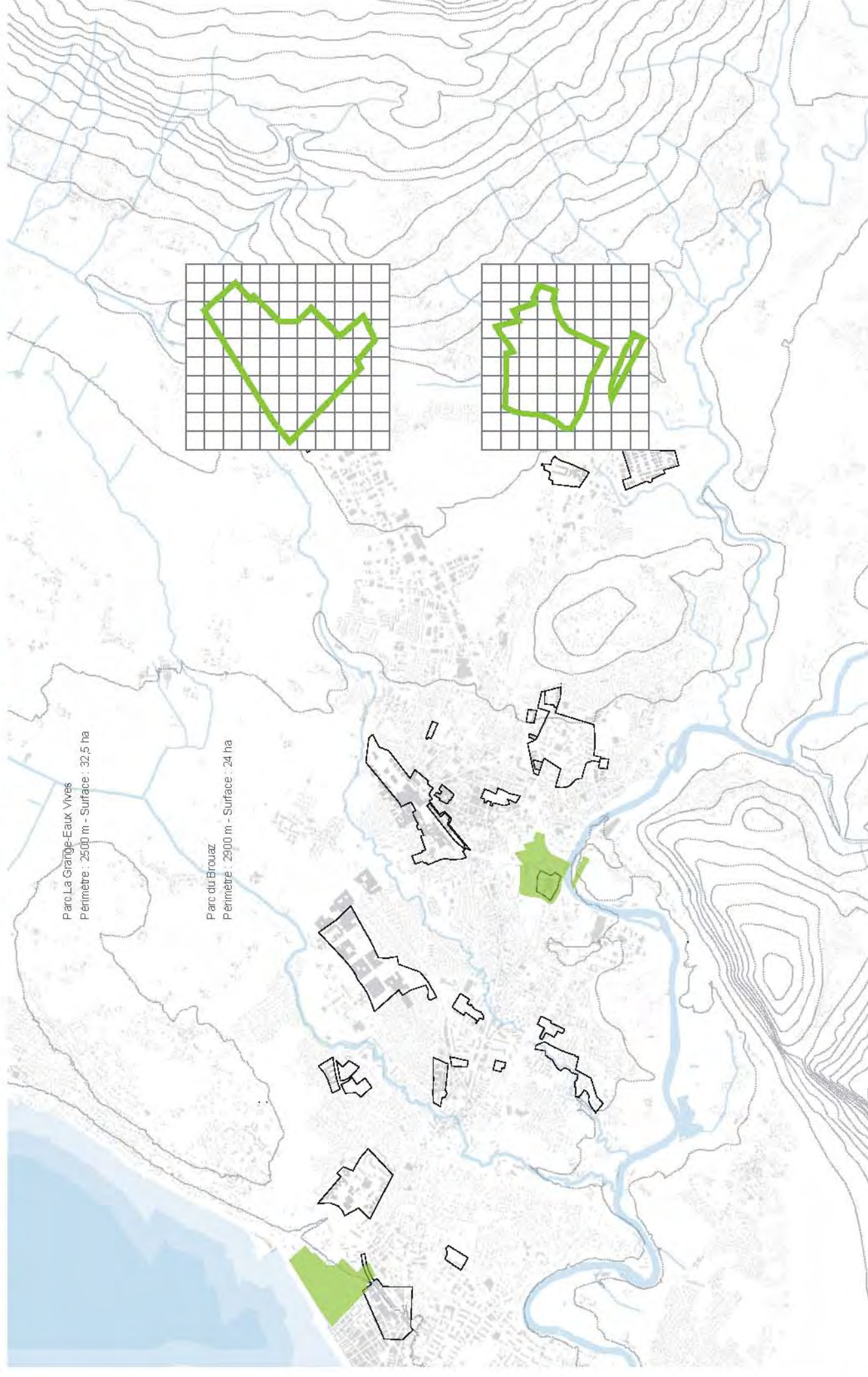


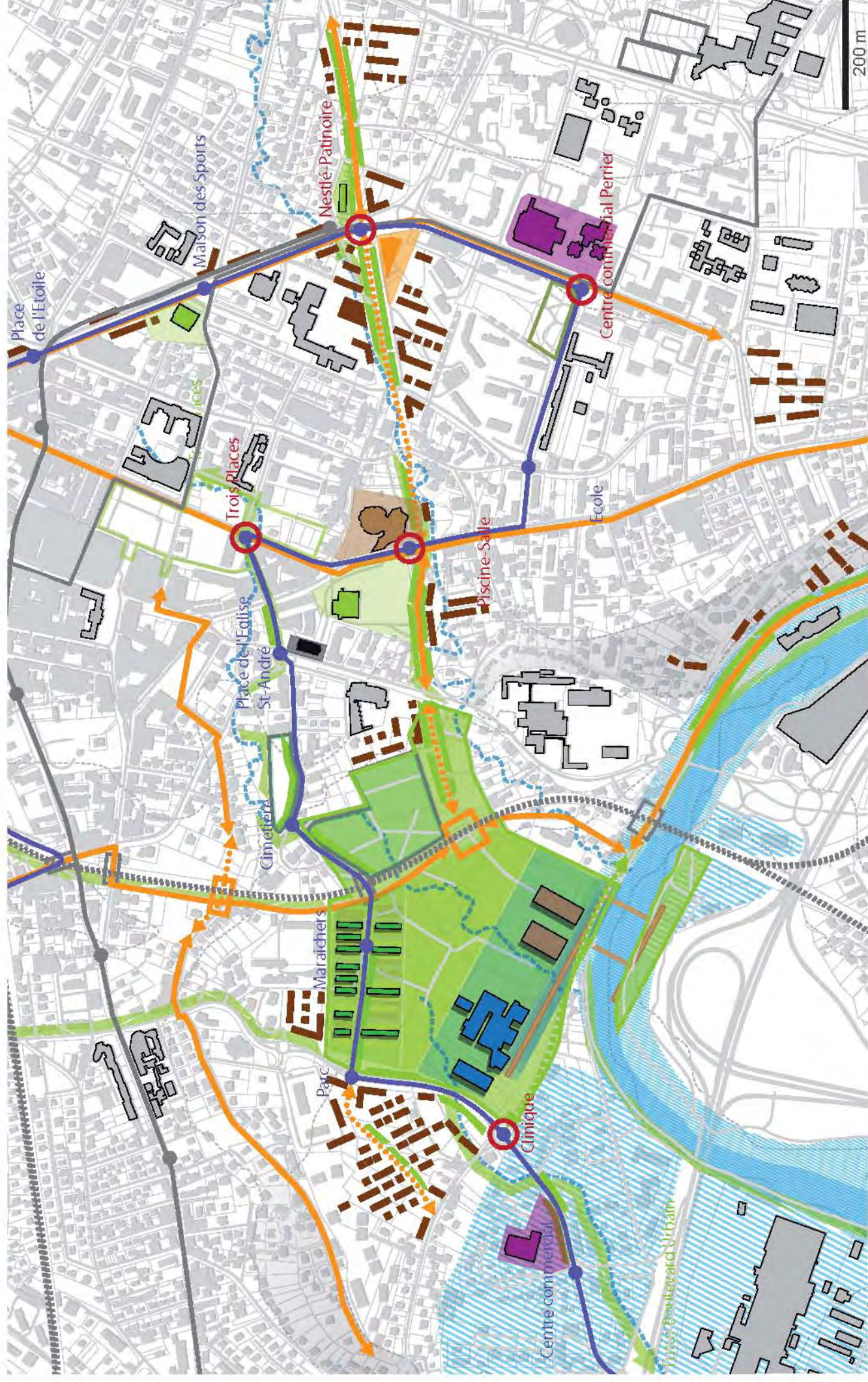
Proposition

- Reconversion de l'A40 en boulevard urbain avec prolongement de la ligne de tramway et de bñns jusqu'au P+R créé en amont.
- Valorisation immobilière des tènements fonciers résiduels de l'infrastructure et « retournement urbain »

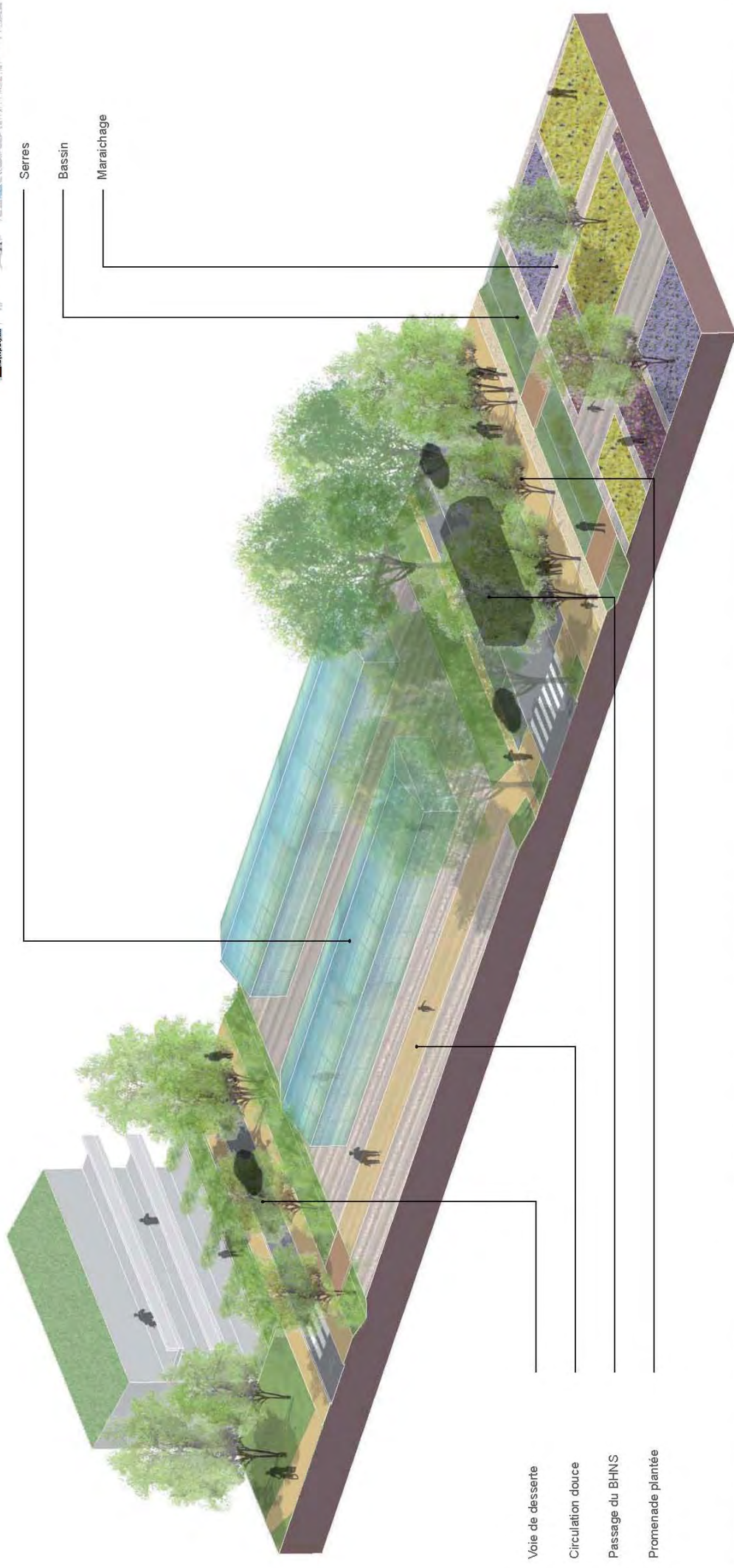
Modalités

« Grand projet urbain »

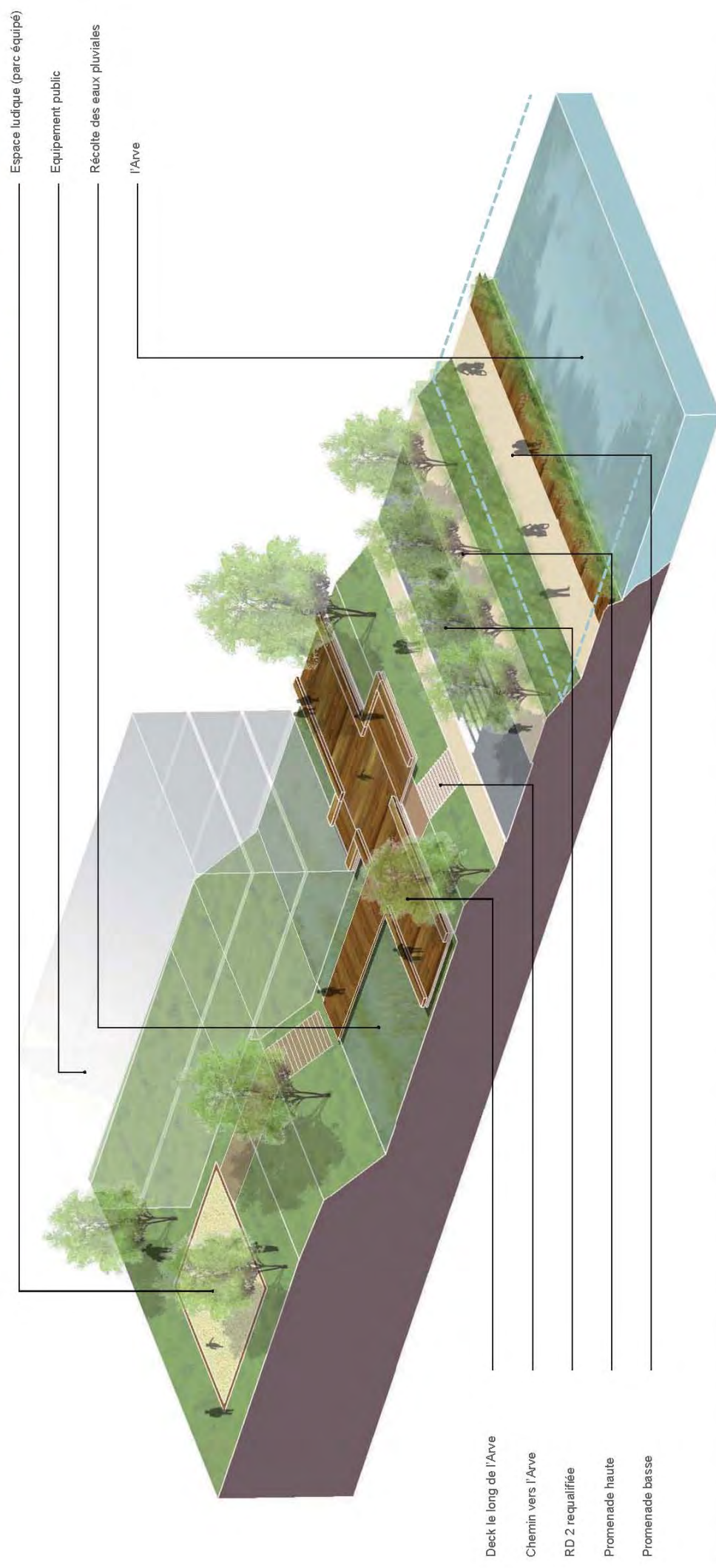
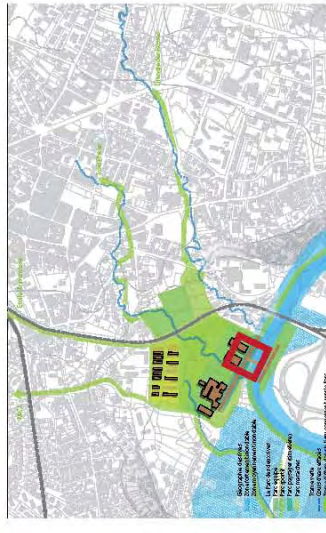




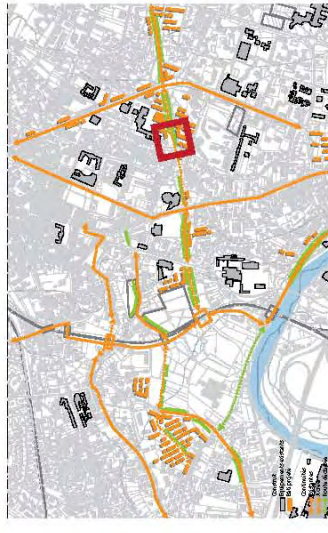
CENTRE-VILLE - PERRIER - BROUAZ



CENTRE-VILLE - PERRIER - BROUZA



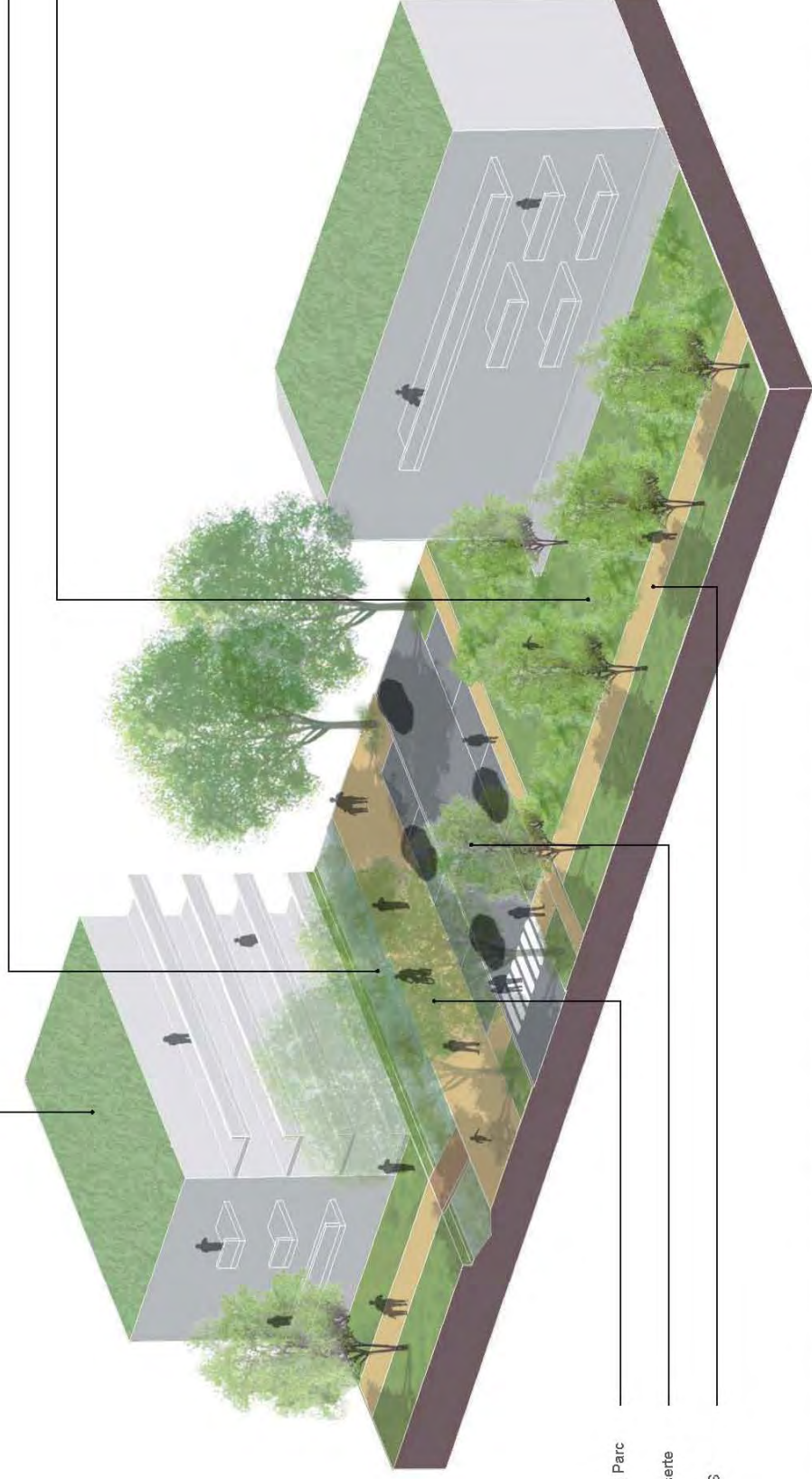
CENTRE-VILLE - PERRIER - BROUAZ



«Urbanisation de couture»

Ancien ruisseau révélé

Espace public...



Promenade menant au Parc

Nouvelle route de desserte

Chemin de couture N-S

Année :

1998 (en cours)

Programme :

Parc de 30 hectares aujourd'hui, à terme 100 hectares

Grandes idées :

- « Mise en paysage » du lieu, cadre champêtre évolutif au cours des saisons
- Événement-jardin chaque année
- Présence d'horticulteurs professionnels dans l'enceinte du parc
- Collection exceptionnelle de 800 variétés de lilas, grands champs dédiés aux cultures de céréales, verger de pommiers à cidre, enclos réservés aux animaux d'une association, petites serres servent de modules d'accueil et d'abris, nombreux jardins familiaux situés au sud-est du parc



Année :

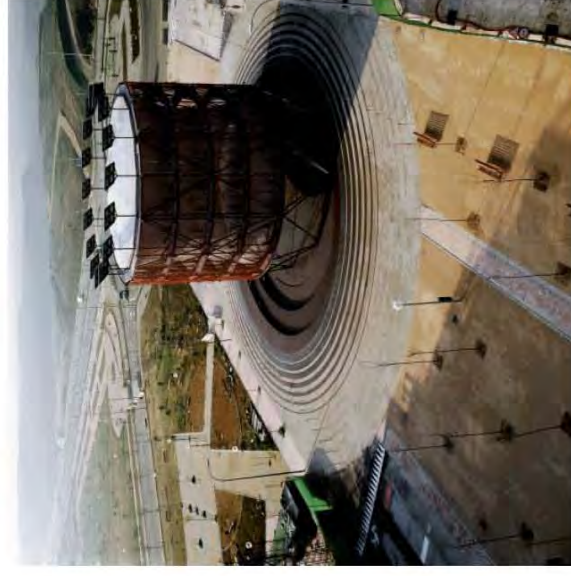
Phase 1 2004-2005, Phase 2 2006-2007

Programme :

Parc de 30 hectares aujourd'hui, à terme 100 hectares

Grandes idées :

- Eco-boulevard : recyclage urbain consistant en ces différentes actions
- Insertion de plusieurs «arbres artificiels» provocateurs de dynamique sociale, densification des alignements d'arbres existants et un arrangement asymétrique du trafic automobile
- Installation de plantes sur une structure métallique
- Une identité propre à chaque arbre : l'Air Tree avec ses bidons géants et ses plantes chargé de recycler l'air , le Media Tree comme salle de spectacles, le Play Tree comme aire de jeux



Année :

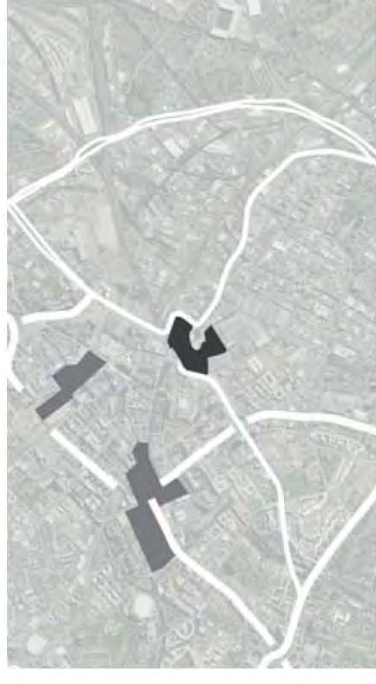
....

Programme :

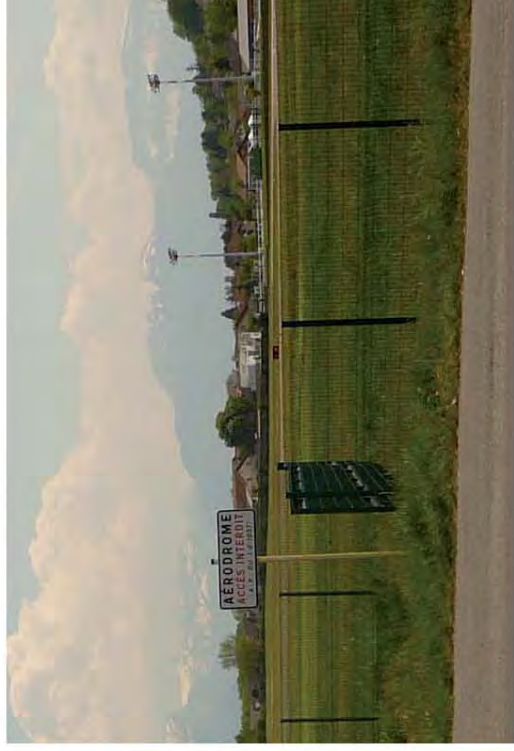
Transformation d'une infrastructure
Programme commercial, culturel, congrès, scientifique,....

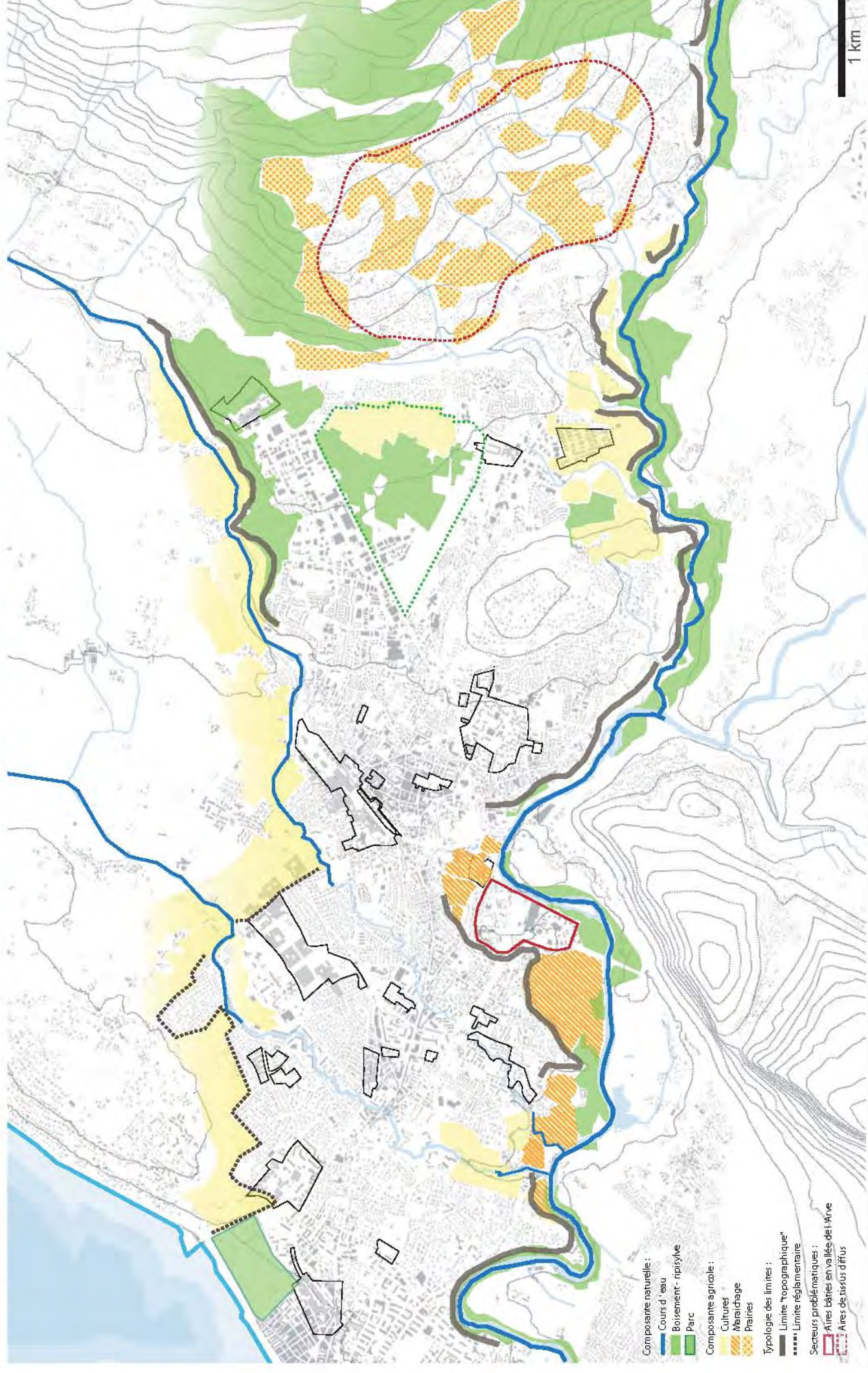
Grandes idées :

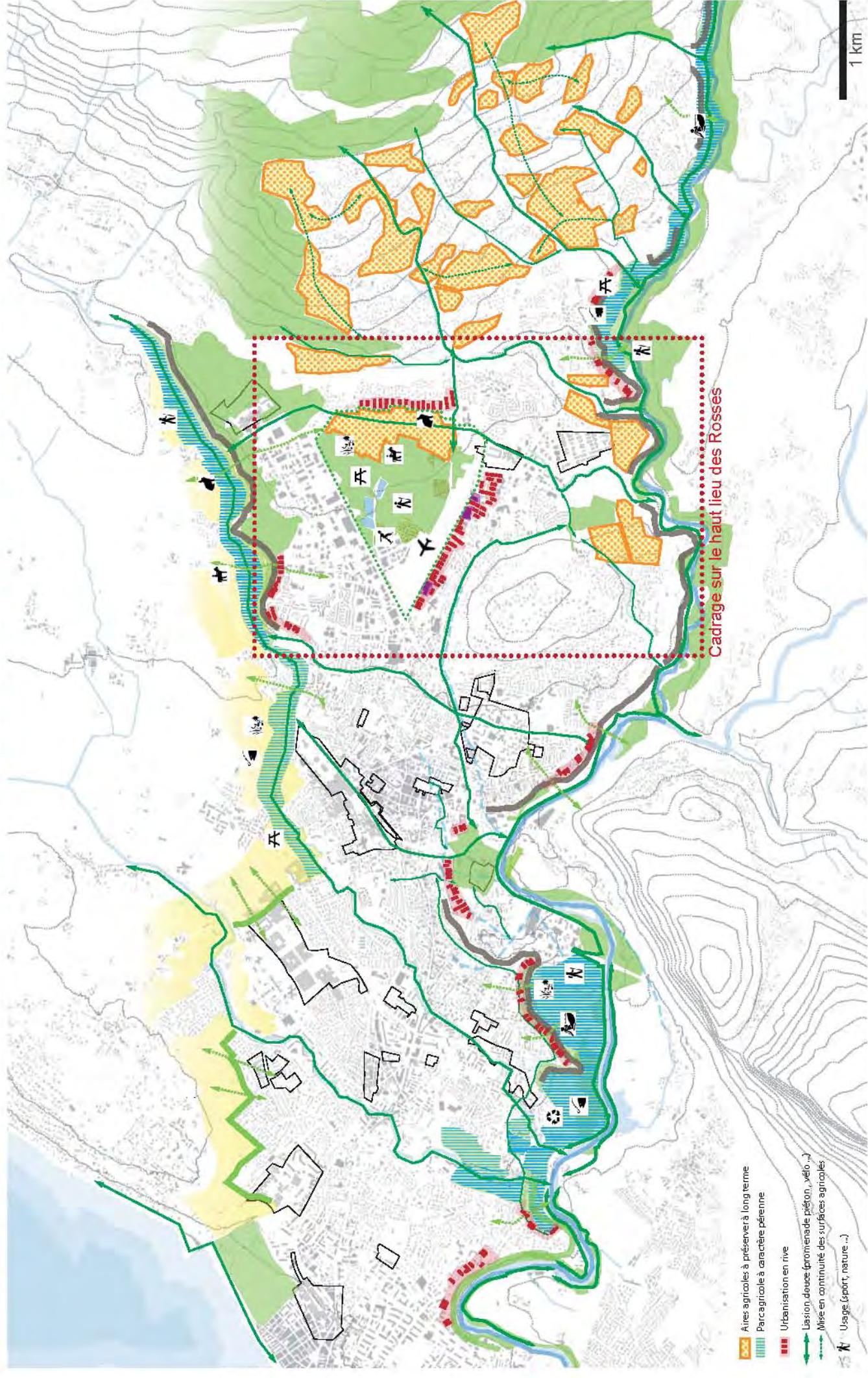
- Transformation de l'autoroute urbaine
- Grands programmes qui recréent une centralité plurielle

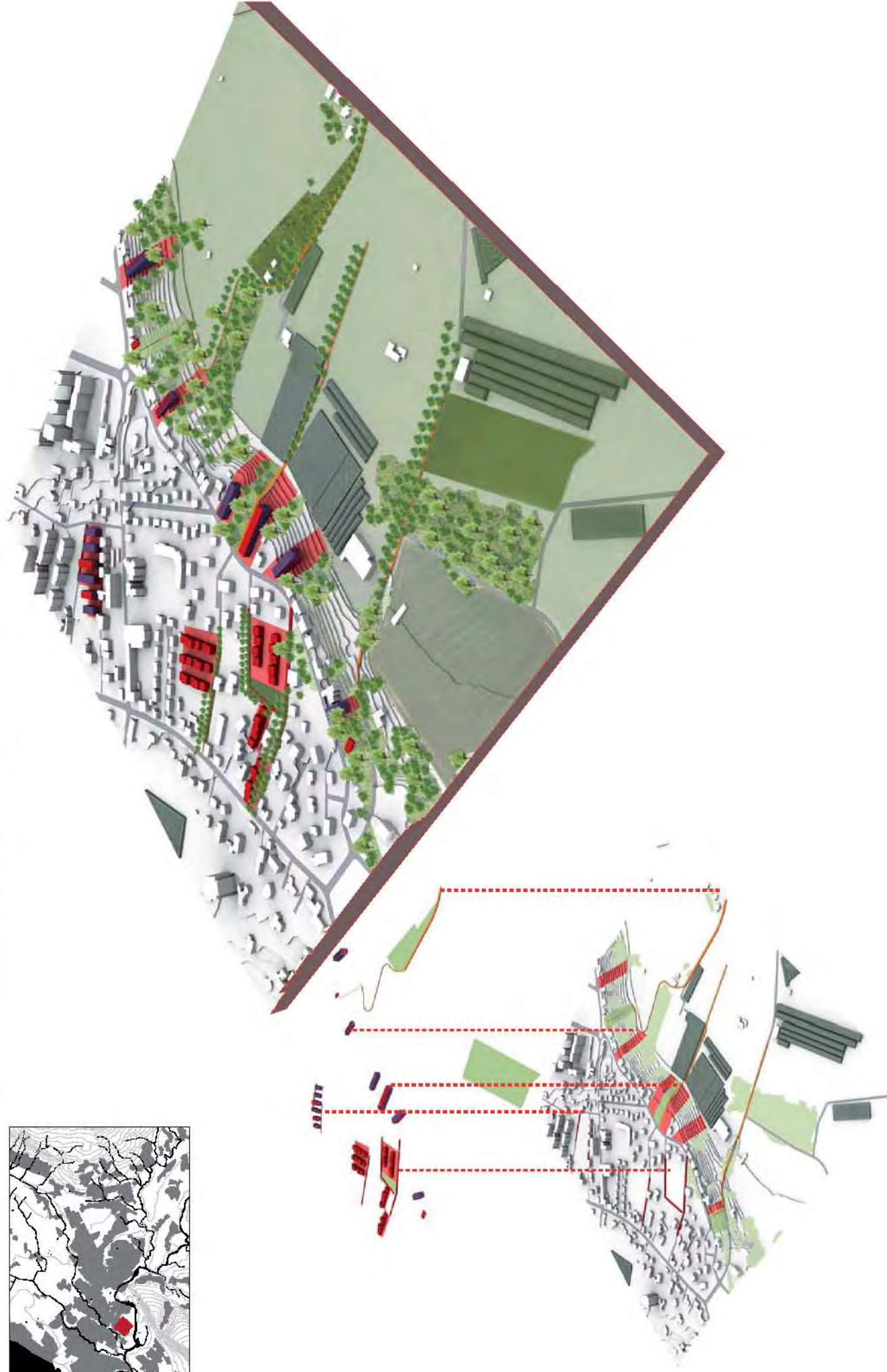
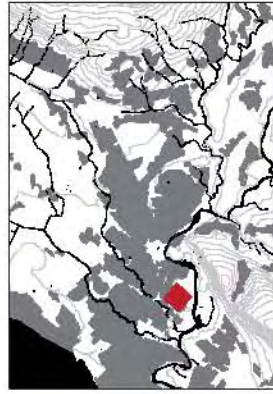


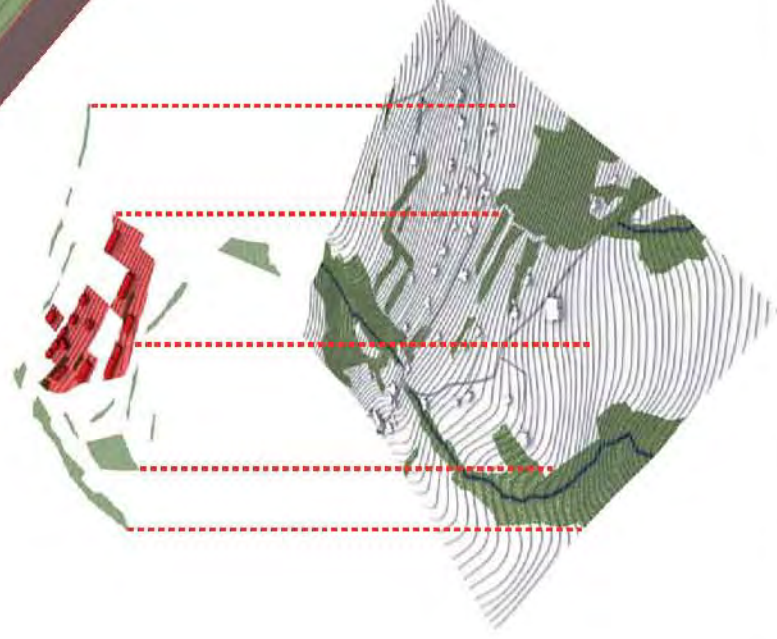
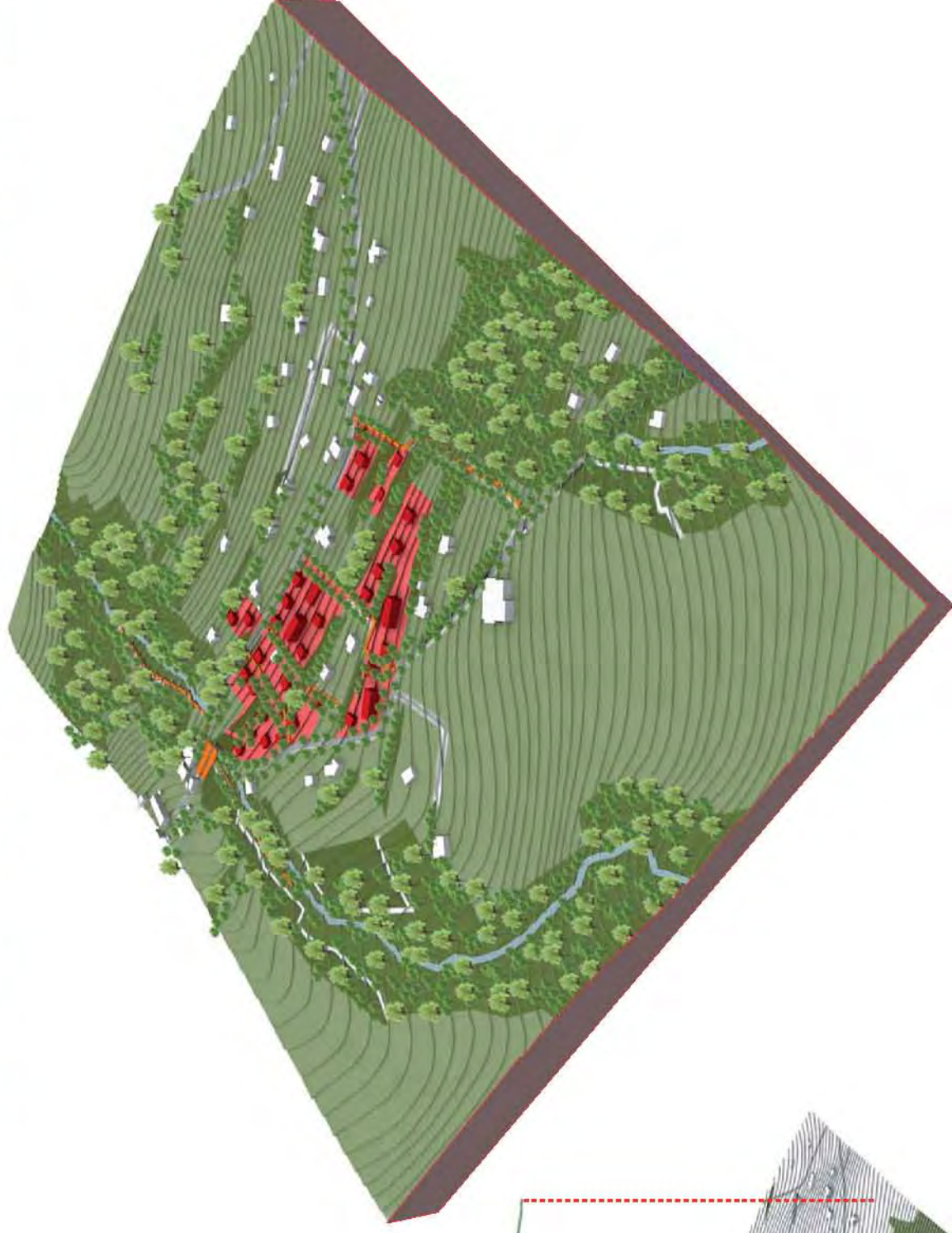
Vers des rives en dialogue...

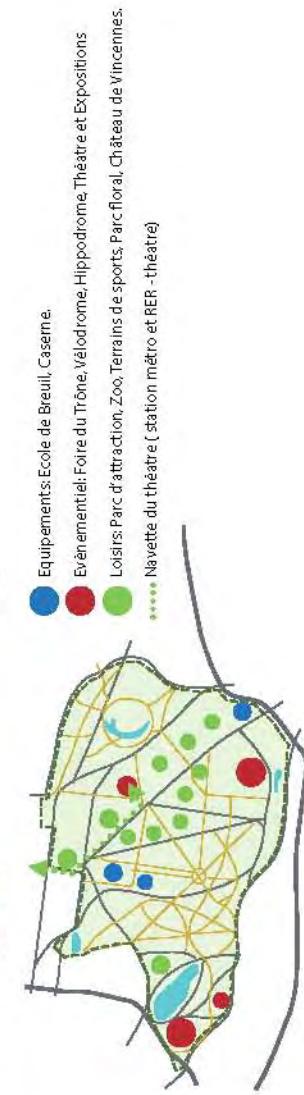
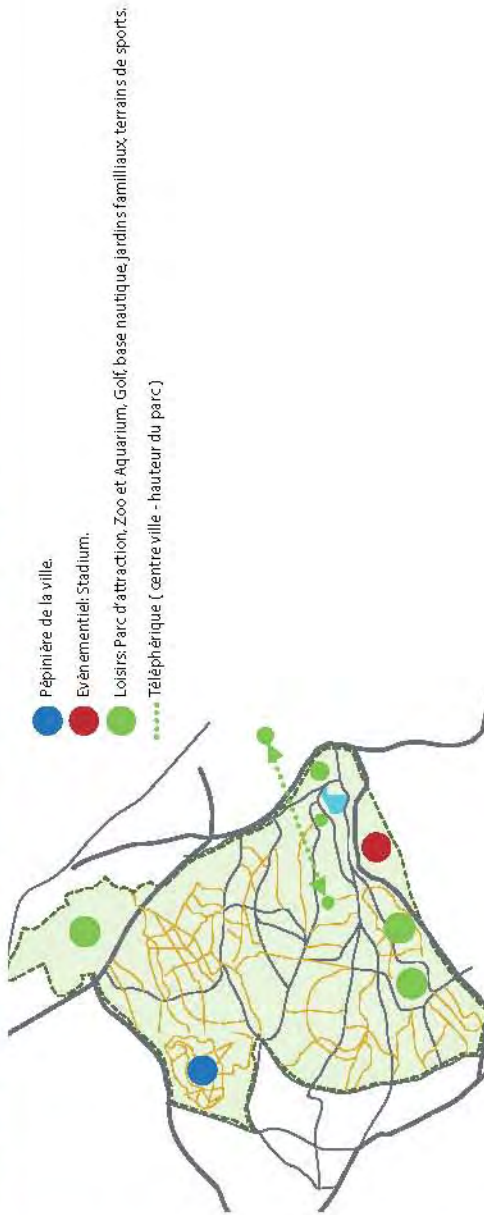












Existant

Projet Parc des Rosses

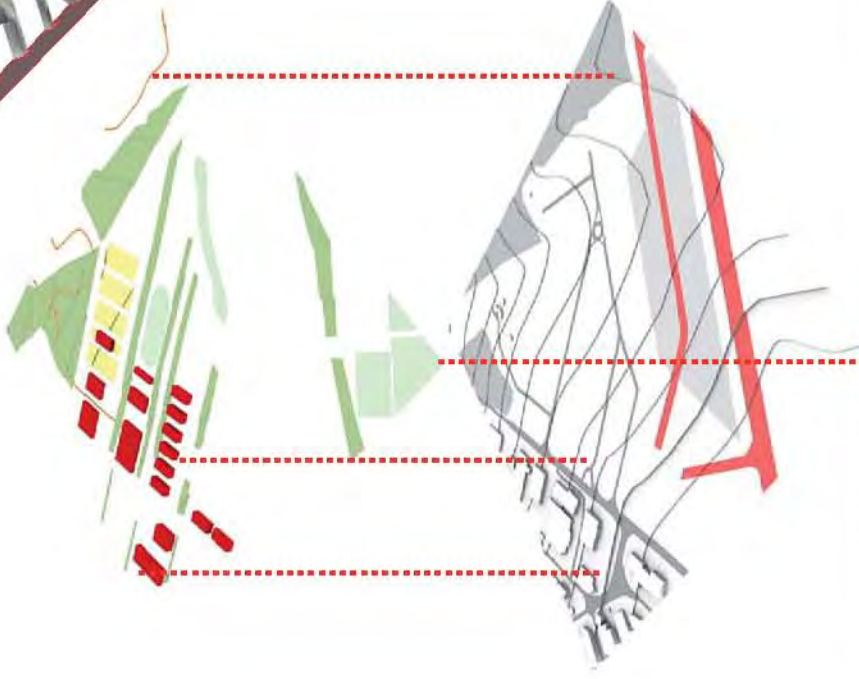
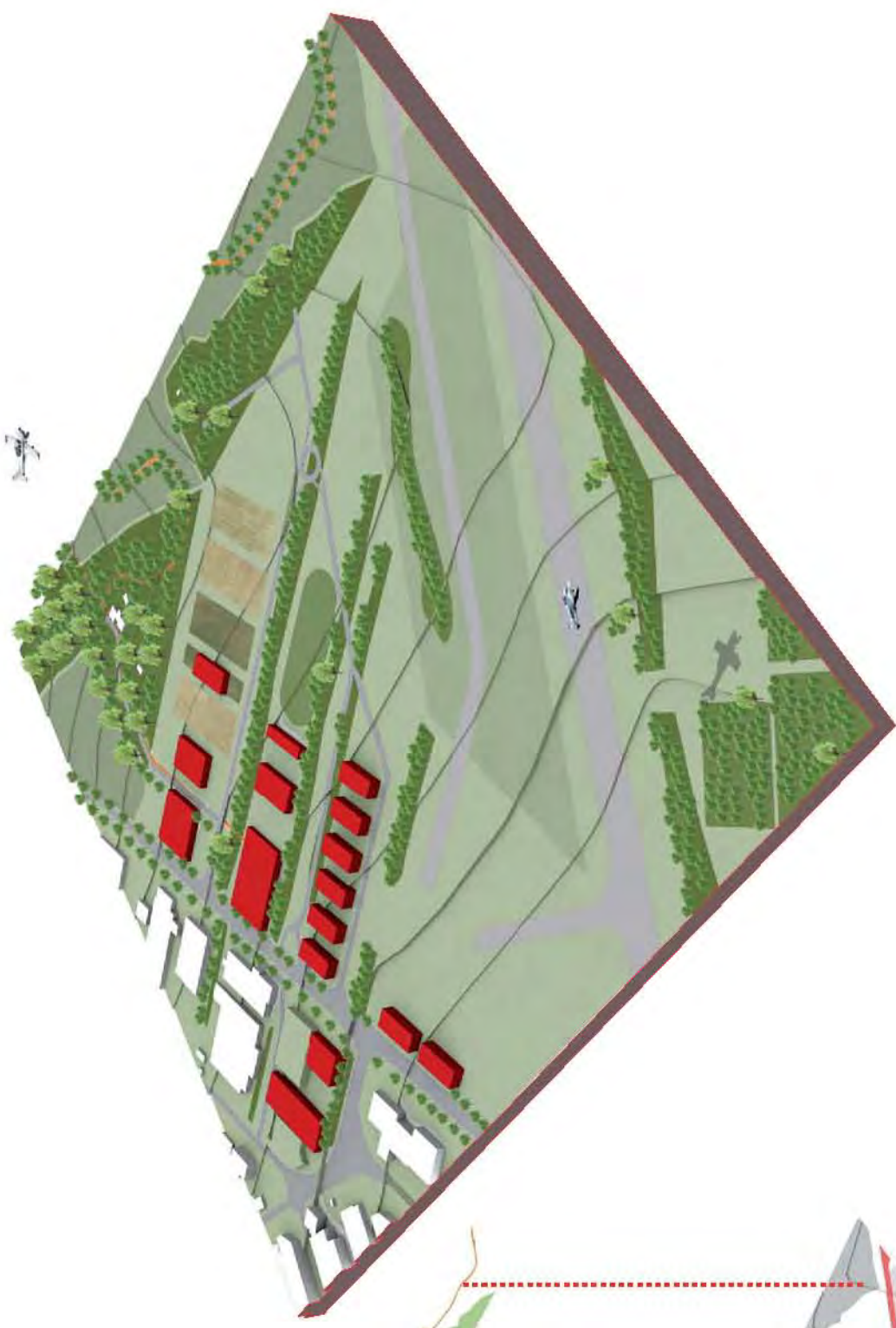


LE HAUT LIEU DES ROSSÉS





LE RENOUVELLEMENT DE LA ZA DE L'AERODROME



Année :

1998 (en cours)

Programme :

Parc de 30 hectares aujourd'hui, à terme 100 hectares

Grandes idées :

- «Mise en paysage» du lieu, cadre champêtre évolutif au cours des saisons
- Événement-jardin chaque année
- Présence d'horticulteurs professionnels dans l'enceinte du parc
- Collection exceptionnelle de 800 variétés de lilas, grands champs dédiés aux cultures de céréales, verger de pommiers à cidre, endos réservés aux animaux d'une association, petites serres servent de modules d'accueil et d'abris, nombreux jardins familiaux situés au sud-est du parc



1. CONCEPT

2. TERRITOIRE ET QUARTIERS

3. CENTRES ET RIVES

4. SYNTHÈSE

Horizon 2030 – objectif cahier des charges : 30 000 hab. – 10 000 emplois

Sans changement des habitudes: + de 120 000 trajets supplémentaire/jour dans ce PACA
 = 78 000 déplacements en TIM/jour sur les routes entre Annemasse Agglo et Genève
 = 2,5 fois le trafic moyen constaté sur l'A40 à hauteur de Bonne

- Des choix à prendre :
- 1) Construire des infrastructures routières
 - 2) Changer les pratiques de mobilité sur le territoire.

Trois scénarios envisageables

1 Fil de l'eau

Développement des flux automobile
 * saturation des espaces viaires
 * besoins importants en matière d'infrastructure routière.

2 Flux TIM maintenu

Maintien des flux de trafic de 2009
 * limiter le besoin en nouvelle infrastructure routière
 * développement attendu de l'offre de TC et des aménagements cyclables et piétonniers.
 * afin de contenir l'augmentation des flux automobiles des contraintes doivent voir le jour.

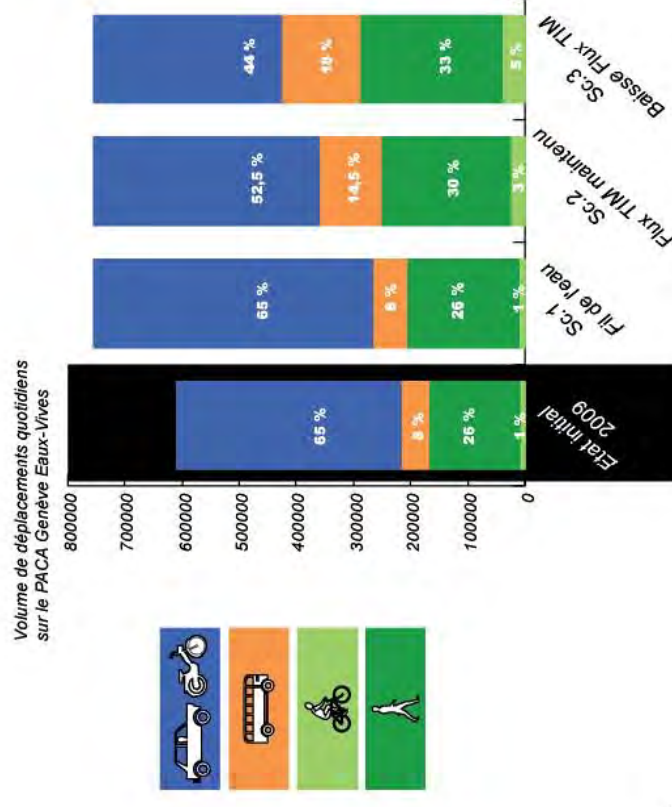
3 Baisse des flux TIM

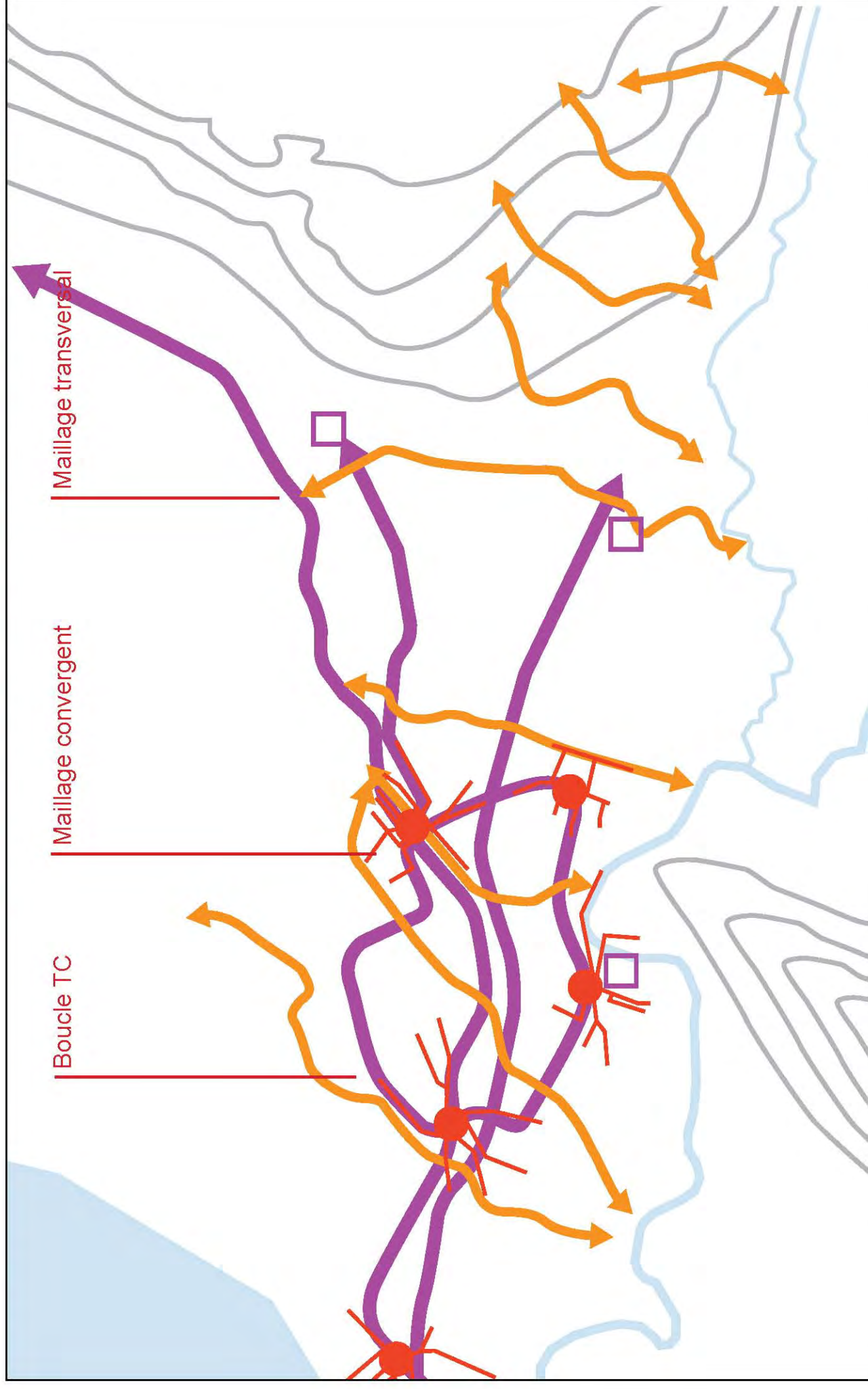
65 000 TIM en moins sur les routes du PACA
 * avec un concept global de mobilité basé sur une utilisation rationnelle de l'automobile
 * la place d'un jeu de offre et de contrainte importantes
 * une place prépondérante aux modes alternatifs au moyen de requalification des voiries existantes

Le schéma global de mobilité proposé doit répondre pour nous à ce 3ème scénario afin de respecter les objectifs affichés.

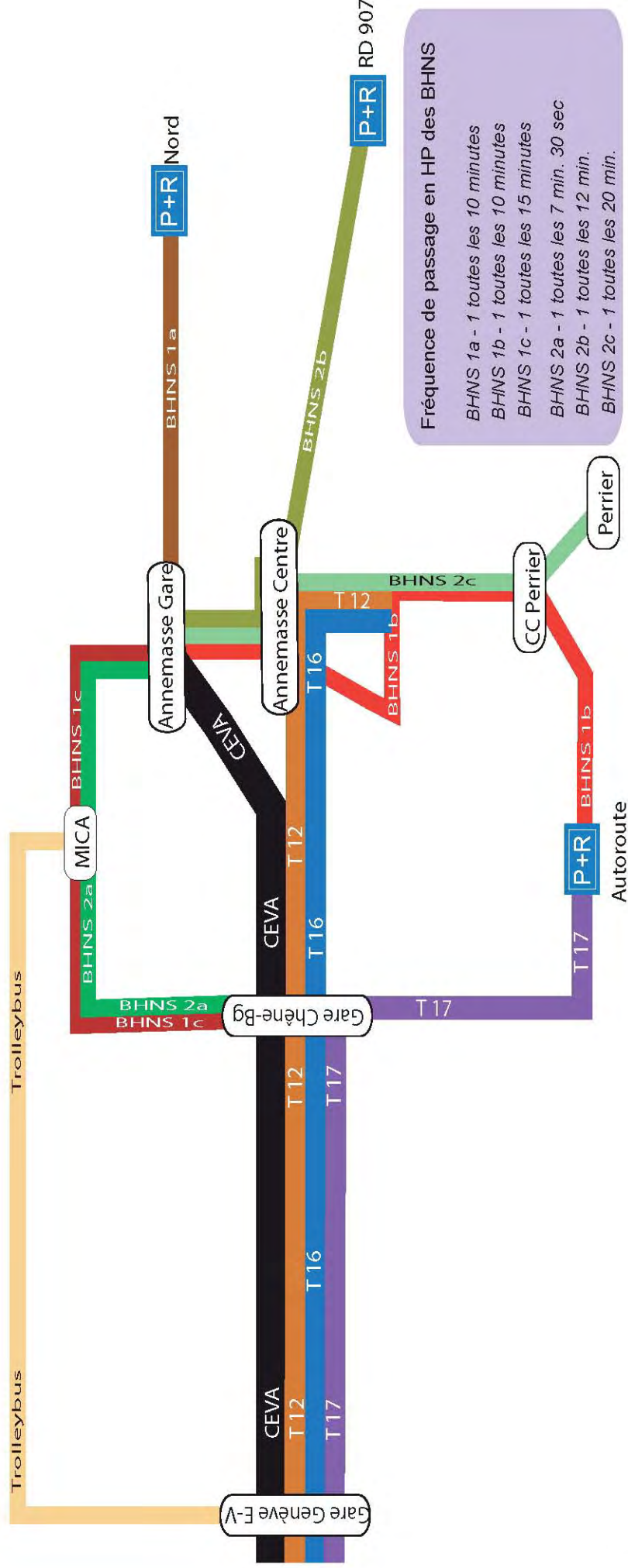
Pour baisser la part modale des TIM de 19 % en 20 ans il convient de :

- * développer les TC
- * penser à la marche comme un mode de déplacement à part entière
- * favoriser l'émergence d'une pratique cyclable
- * orienter le choix modal par un jeu d'offre et de contrainte adapté

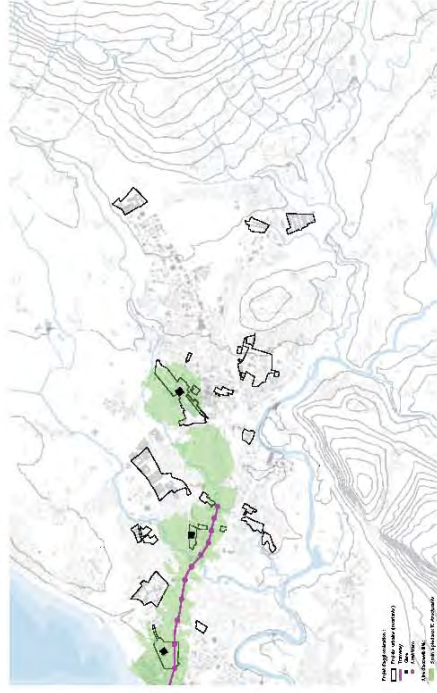




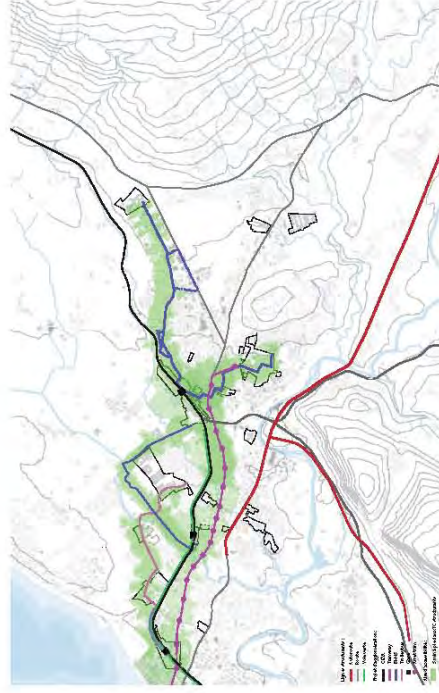
SCHEMA D'ORGANISATION DE L'OFFRE STRUCTURANTE DE TC



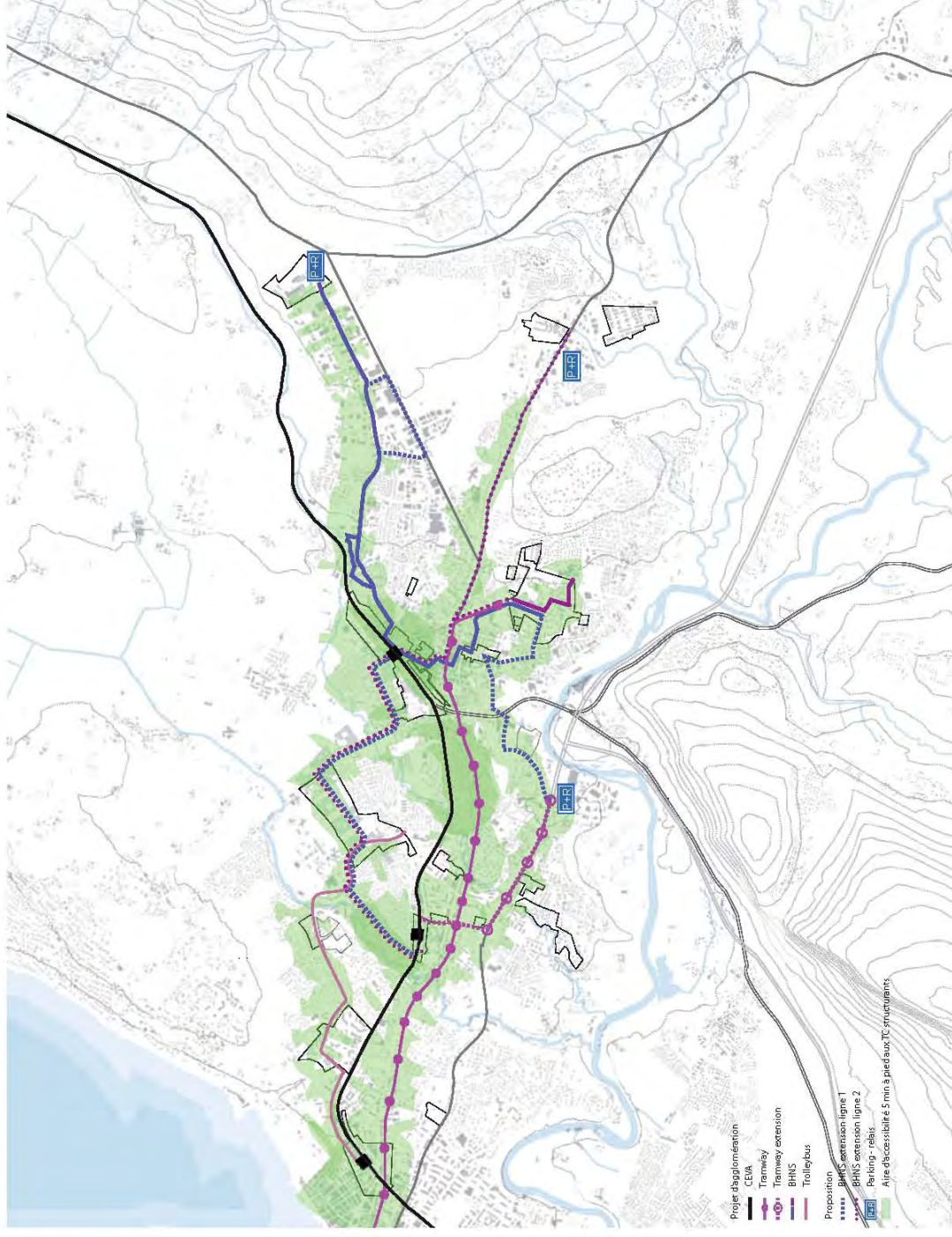
Le réseau de TC structurant en 2009



Le réseau de TC structurant prévu
(projet d'agglomération)

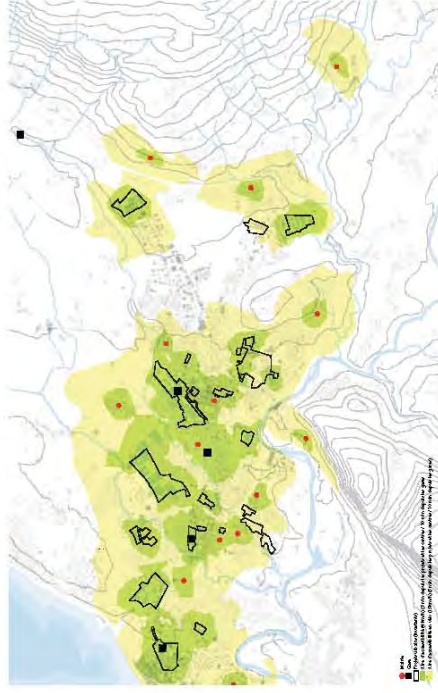


Le réseau de TC structurant « idéal »

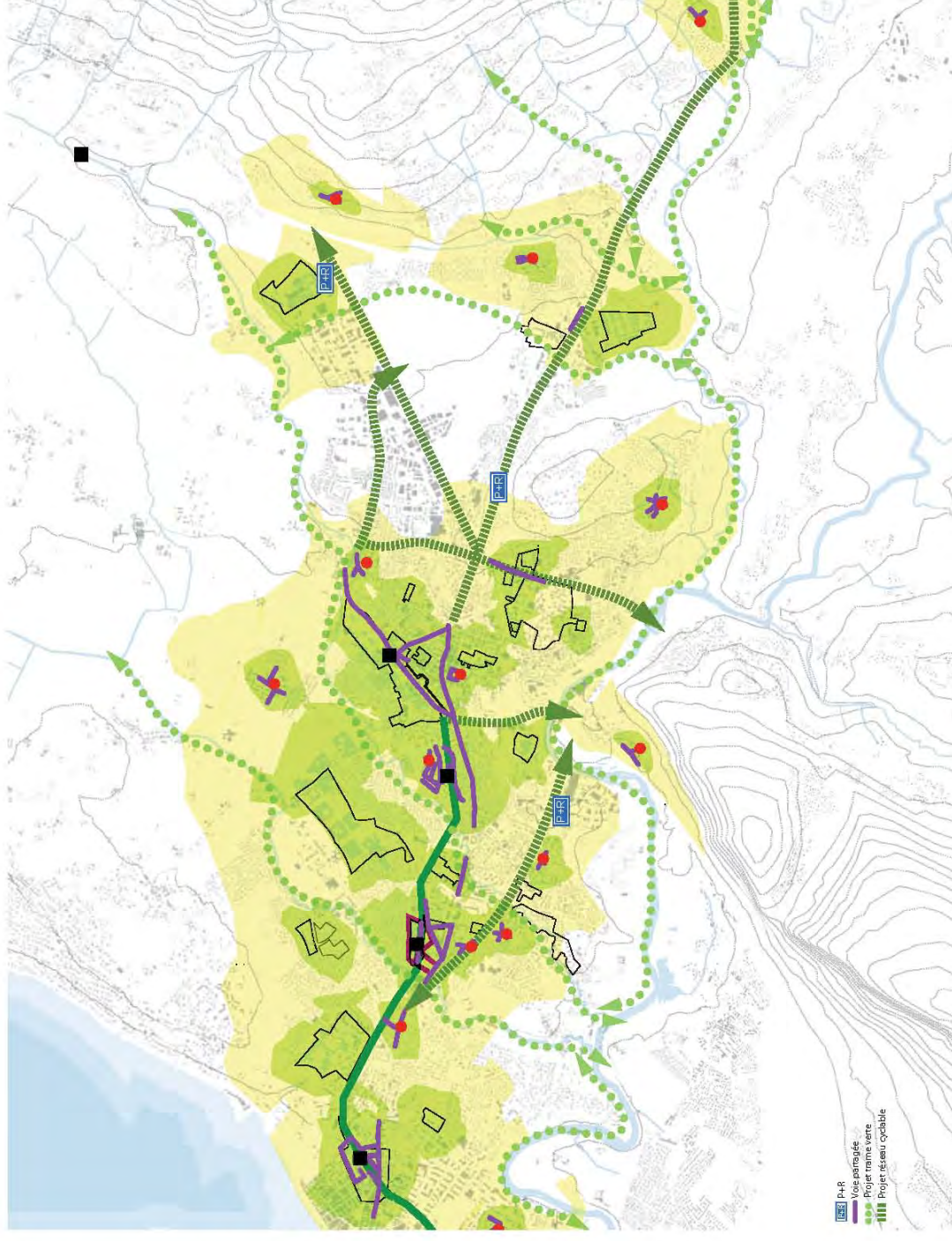
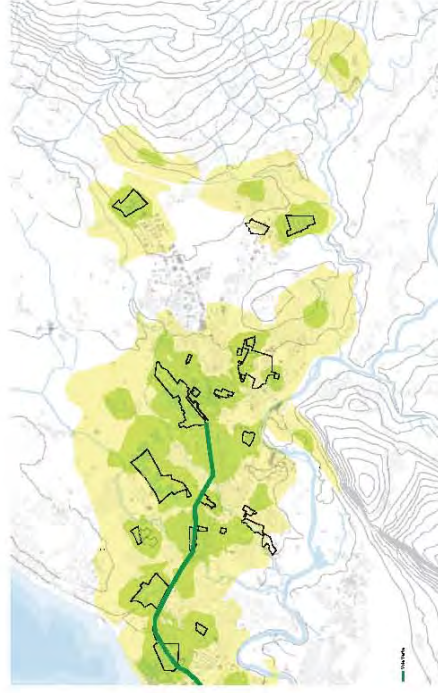


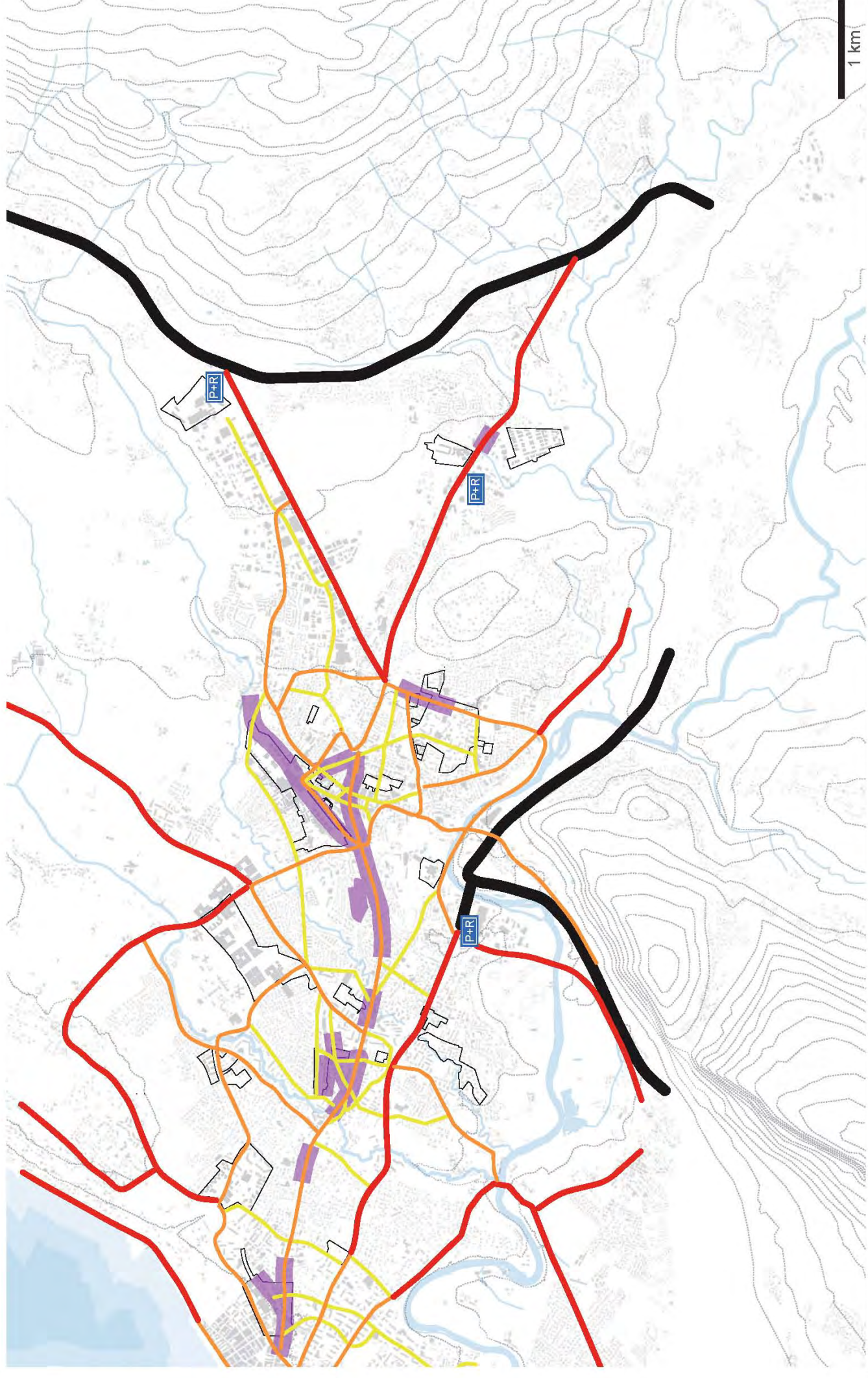
Les secteurs en attente de développement des MD

La place du piéton et le réseau cyclable « idéals »



Le projet d'agglomération





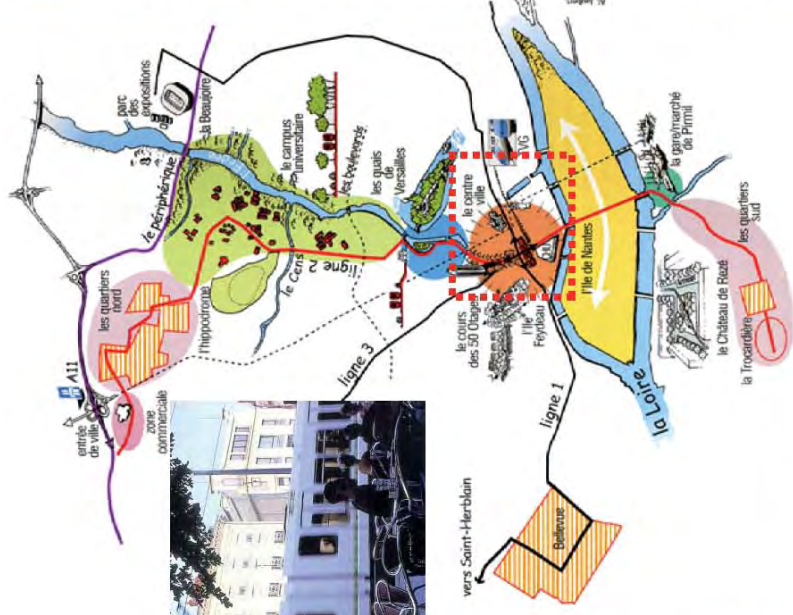
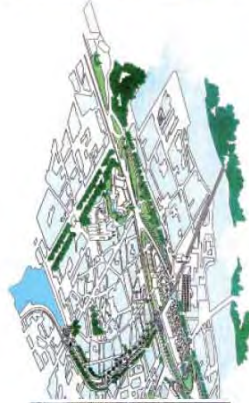
Année :
1997

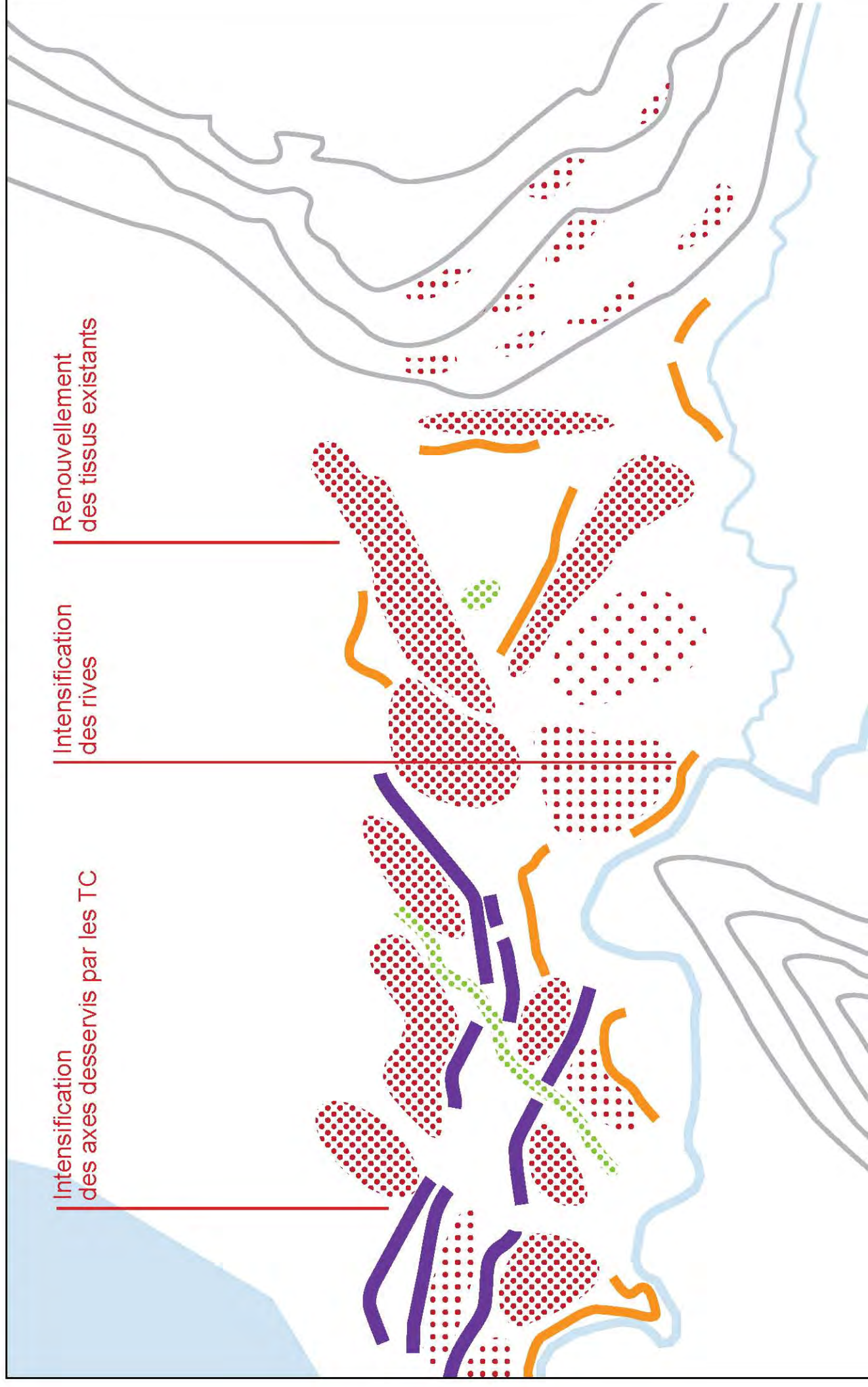
Grandes idées :

- TCSP sur une ancienne autoroute urbaine
- Associer l'embellissement de l'espace public avec la nostalgie de la rivière comblée
- Tramway comme levier de la transformation urbaine, irrigant les quartiers d'habitat social, désenclavant le campus, permettant la reconquête des quais et affirmant une nouvelle centralité au coeur de Nantes.



1 km





URBANISATION

POTENTIELS D'URBANISATION

Localisation	Type de potentiel	Nouveaux habitants	Nouveaux emplois	Surface ha
France	par extension de la zone à bâtir	435 (projets invar) + 1588 (Tala/Horn)		
	par densification	448 (projets invar) + 4756 (Tala/Horn)	4886 (projets invar) + 10745 (Tala/Horn)	
	par modification d'affectation	435 (projets invar) + 2792 (Tala/Horn)		
Suisse	par extension de la zone à bâtir	4293 (projets invar) + 312 (Tala/Horn)		
	par densification	0 (projets invar) + 2240 (Tala/Horn)	7064 (projets invar) + 2736 (Tala/Horn)	
	par modification d'affectation	2675 (projets invar) + 1076 (Tala/Horn)		
TOTAL France		10456	15631	
TOTAL Suisse		10596	10901	
TOTAUX		+ 21051	+ 26532	
Objectif AFVG		+ 30000	+ 10000	

