

CAHIER N°14-1

**Définition d'une méthodologie pour la  
valorisation de l'urbanisation autour des gares  
de l'agglomération franco-valdo-genevoise  
le cas prototype de la gare de Reignier**



Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise





# **Cahier 14-1**

## **Définition d'une méthodologie pour la valorisation de l'urbanisation autour des gares de l'agglomération franco-valdo-genevoise**

### **Le cas prototype de la gare de Reignier**

Auteurs :  
**DeLaMa**  
7, rue du Tunnel  
1227 Carouge

Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise





## Table des matières

<b>1. Analyse</b> .....	<b>6</b>
1.1 Structure urbaine.....	7
1.2 Équipements et activités.....	14
1.3 Mobilité.....	18
<b>2. Méthode</b> .....	<b>25</b>
2.1. Mettre en rapport avec le contexte.....	25
2.2. Créer une nouvelle centralité.....	26
2.3. Mettre en place une plateforme multimodale.....	28
2.4. Densifier le quartier.....	30
<b>3. Extension de l'étude</b> .....	<b>36</b>
<b>4. Annexes</b> .....	<b>38</b>





## 1. Préambule

Dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, la question des potentiels de densification et d'urbanisation autour des gares RER est actuellement posée. Cette étude apporte un premier éclairage, d'ordre méthodologique, sur cette problématique.

## 2. Objectifs de l'étude

- Sur la base de l'échantillon choisi, la gare de Reignier et ses abords, proposer une méthode de repérage des potentiels de densification et d'urbanisation dans un rayon de 500 mètres,
- Identifier les typologies de bâti, les accès et espaces publics à mettre en réseau et en valeur, la capacité d'accueil, les affectations et toute autre donnée utile à une optimisation de l'usage des espaces proches des gares,
- Dans la perspective de valoriser les potentiels d'accueil autour des gares du réseau RER de l'agglomération franco-valdo-genevoise, proposer une méthode d'extension sur d'autres gares de l'agglomération : définir les gares sur lesquelles il serait pertinent d'appliquer la méthode, préciser la coordination avec les PACA, le Schéma d'agglomération n°2 (version 2011) ,
- Proposer une extension de l'étude selon les points récents permettant une visibilité des capacités d'accueil d'autres gares RER de même type, appartenant à l'agglomération franco-valdo-genevoise.

## 3. Documents de base

- Schéma de cohérence territoriale, Communauté de communes Arve et Salève (SCOT)
- Cahiers des périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA)
- DeLama, Visages de la densité, 2005 (à compléter)
- Plan local d'urbanisme de la commune de Reignier (PLU)

## 4. Méthode de travail

Le travail a consisté, dans un premier temps, à prendre connaissance de la documentation existante.

La deuxième phase a été consacrée à l'élaboration de l'étude de cas et a porté :

- premièrement, sur l'étude des caractéristiques morphologiques essentielles du territoire de Reignier,
- deuxièmement, sur l'étude de la gare et ses abords, notamment en ce qui concerne les espaces publics, les accessibilités, le degré d'équipement, etc.,
- troisièmement, sur une proposition d'aménagement d'une plateforme multimodale et d'espace public en relation avec la gare et des possibilités de densification dans un rayon de 500 mètres autour de la gare.

Enfin, la dernière phase propose une extension de l'étude à d'autres gares RER du même type.

## 5. Conduite de l'étude

La conduite de l'étude est assurée par :

- Nicole Surchat - Vial et Mathieu Iglesias, DGAT pour le Projet d'Agglomération,
- Frédéric Bessat pour l'ARC,
- le groupe de consultation composé par :
  - les 3 chefs de projets ci-dessus,
  - Nathalie Puvilland et Frédérique Pellier, représentant respectivement la commune de Reignier-Esery et la Communauté de Communes Arve et Salève,
  - la Direction Générale de la Mobilité représentée par Gérard. Widmer
- Validation et information auprès du COPRO le 22 janvier et du COPILO AGGLO le 6 mars 2009.

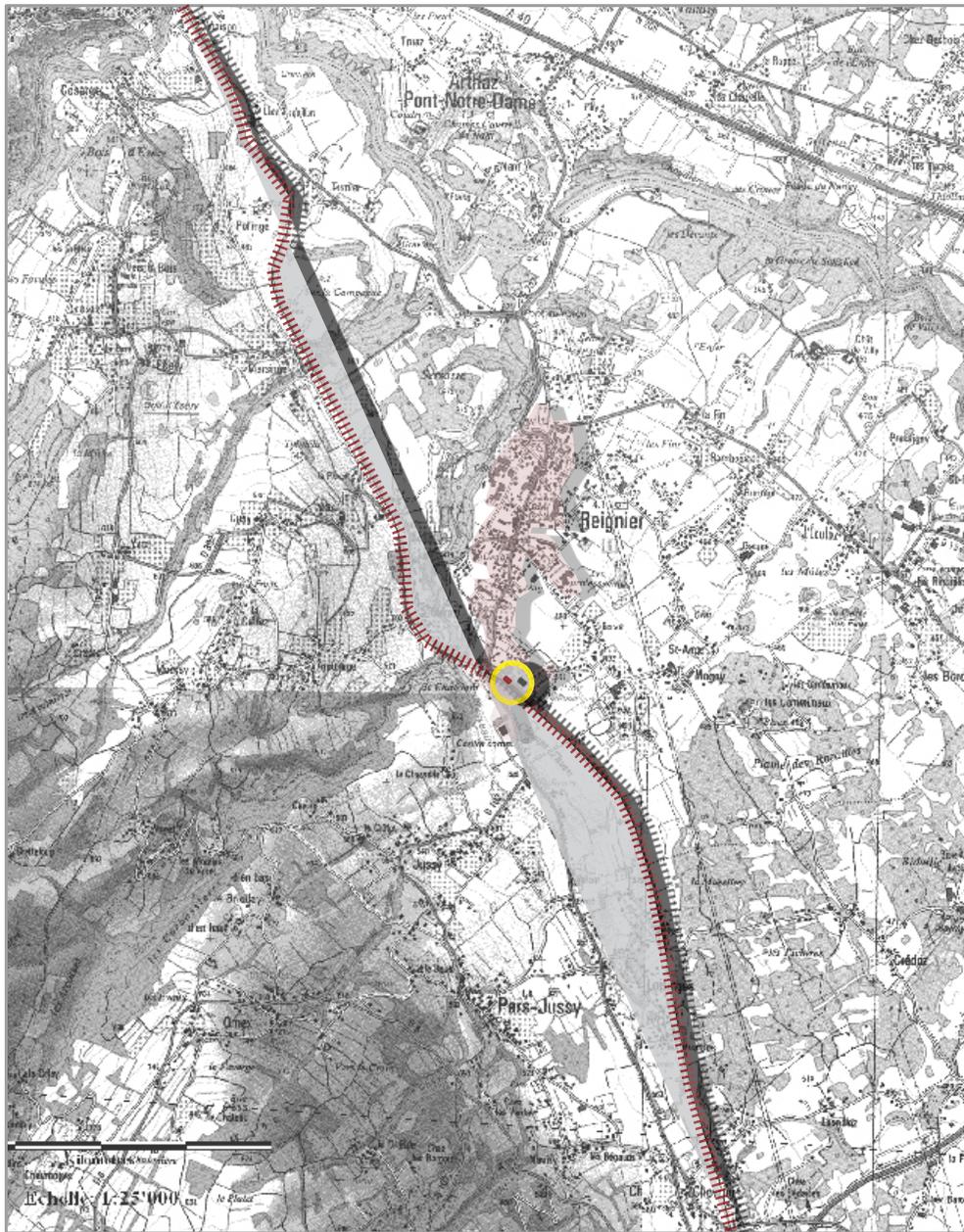




## 1. Analyse

<b>1 - Structure urbaine</b>	<b>p. 7</b>
<b>2 - Equipements et activités</b>	<b>p. 14</b>
<b>3 - Mobilité</b>	<b>p. 18</b>

# 1.1. SITUATION



CRITERE	SOUS-CRITERE		REMARQUES
TYPE D'HABITAT	Centre village	oui	
	Rural	oui	Peu de tissu traditionnel conservé
	Villa	oui	
	Contigu	oui	Sur l'axe routier principal en coeur de village
	En rangée	oui	
	Petit locatif	oui	Grande mixité typologique
	Grand locatif	oui	Petits gabarits : 15m maximum dans le centre urbain
AUTRES OCCUPATIONS DU SOL	Artisanat	oui	
	Industrie	oui	Décolletage
	Bureaux	oui	Professions libérales
	Commerces détail	oui	En coeur de village
	Commerces gros	oui	
	Espace naturel	oui	
	Agriculture	oui	
COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL	Zone collectifs	0.80	Ua : zone Chef-lieu
	Zone villas	0.15	
	Zone d'extension du centre	0.5	Ub : zone de confortement du centre
	Zone périphérique	0.3	Uc : zone de transition entre urbain et pavillonnaire
POTENTIALITES DE DENSIFICATION	Réaffectation de ruraux	non	
	Réaffectation autres	oui	Secteur de la gare (voir p.30 et PLU en annexes)
	Mixité fonctionnelle	oui	
ACCESSIBILITE TIM	Park and ride (P+R)	oui	Extension possible sur la friche attenante à la gare
	Stationnement	oui	
ACCESSIBILITE VELOS	Stationnement	oui	Boxes
	Cheminement 2R	oui	En cours de développement, mais sans liaison avec la gare
ACCESSIBILITE PIETONS	Cheminement	non	Pas d'aménagement spécifique aux piétons
TRANSPORT PUBLIC	TER		
	Cars régionaux		Lignes Annecy - Genève et St Gervais - Genève
GARE	Bâtiment	oui	Renové et confortable (salle d'attente chauffée, toilettes)
	Quais	oui	Accès direct par portique ou par l'intérieur du bâtiment



## 1.1. STRUCTURE URBAINE



**A**  
Secteur A : noyau urbain - Développement et épaissement de l'urbanisation le long de l'axe routier principal - Grande mixité des typologies : individuel et semi individuel cotoyant un parc locatif intéressant mais de moyenne qualité architecturale



**B**  
Secteur B : zone de transition entre A et C, constituée de vergers et de parcs privés arborés



**C**  
Secteur C : poche urbaine autour de la gare - Prédominance de l'habitat individuel  
Relative mixité programmatique (artisanat et commerces) mais faible qualité des espaces

## 1.1. FORMES URBAINES : SECTEUR A



A Reignier quelques ensembles ruraux sans grande valeur architecturale témoignent d'une activité agricole, pour certains encore en fonction.

En ce qui concerne le logement collectif, nous pouvons distinguer deux formes urbaines principales, hétérogènes et implantées selon des rapports d'échelle marqués :

- des immeubles locatifs avec un gabarit moyen de trois à quatre étages, sans intérêt architectural particulier ; ils sont souvent entourés de surfaces minérales importantes destinées au stationnement des résidents,
- de petits ensembles d'habitat mitoyen ou groupé, avec un gabarit courant de un ou deux étages, d'une qualité

Relevé de quelques entités bâties :

-  Locatif / collectif
-  Semi-individuel / mitoyen
-  Rural



## 1.1. FORMES URBAINES : SECTEUR A



Grands locatifs - gabarit moyen R+2 - R+3

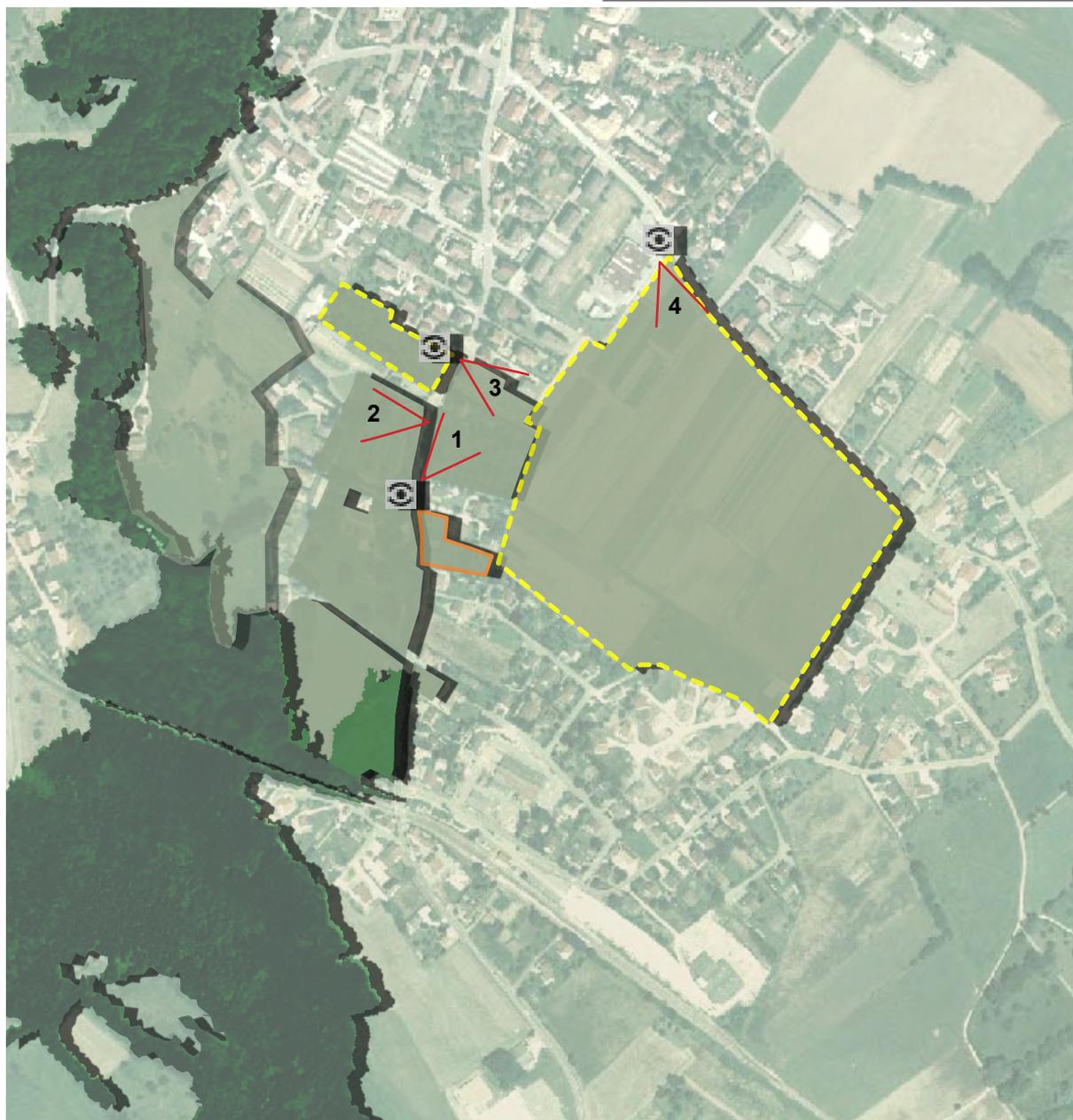


Quelques occurrences de tissu historique ou rural



Grande mixité typologique - Hétérogénéité et rapports d'échelle marqués - Nombreux parcs de semi-individuel ou de petit gabarit

## 1.1. FORMES URBAINES : SECTEUR B



Le secteur B est une surface de transition entre le centre et la gare, constituée actuellement d'espaces verts, de masses boisées et de vergers d'une grande valeur naturelle.

Cette transition verte est extrêmement intéressante car non seulement elle met en valeur des échappées vers le paysage mais elle crée aussi une sorte de coupure entre le centre et le secteur de la gare, renforçant la lisibilité de leurs formes urbaines respectives.

PLU actuel (voir annexes p. 39)

-  Zones d'urbanisation future
-  Zone UC



## 1.1. FORMES URBAINES : SECTEUR B



## 1.1. FORMES URBAINES : SECTEUR C



Le secteur C, situé dans un rayon de 300 mètres autour de la gare, est constitué d'un tissu très hétéroclite et précurseur d'une certaine mixité fonctionnelle : les ensembles pavillonnaires y côtoient quelques bâtiments artisanaux et commerciaux.

La densité et les gabarits y sont moins importants qu'au centre-ville, ce qui confère au secteur une impression de manque d'urbanité et de cohésion des espaces, typique des zones périphériques des villes.



## 1.1. FORMES URBAINES : SECTEUR C



Poches de villas, tissu très distendu - Implantations aléatoire et alignée



Zone artisanale et commerciale



## 1.2. ÉQUIPEMENTS ET ACTIVITÉS



La carte fait ressortir une concentration des équipements religieux, administratifs et politiques autour du centre historique ; un groupement scolaire est aussi à proximité, situé le long du grand cordon boisé, le lycée professionnel étant plutôt excentré, à l'Est. Les terrains de sport sont situés au nord de Reignier.

Mis à part un bâtiment des services techniques, il n'y a aucun équipement implanté dans un rayon de 300 mètres autour de la gare. Cette situation pose, avec acuité, la relation entre le futur centre multimodal et l'ensemble des équipements : dans cette perspective, les accessibilités doivent être améliorées, notamment par la création de cheminements pour la mobilité douce et par l'aménagement des « chemins d'écoliers ».

- 1 Terrains de sport
- 2 Eglise
- 3 Police municipale et Poste
- 4 Ecoles
- 5 Mairie
- 6 Maison de retraite
- 7 Lycée professionnel
- 8 Gendarmerie
- 9 Communauté de Communes  
Syndicat de Bellecombe
- 10 Trésor public
- 11 Services techniques
- 12 **Gare**



## 1.2. ÉQUIPEMENTS ET ACTIVITÉS



Maison de retraite (7)



Aire de jeux



Mairie (6)



Ecole (4)

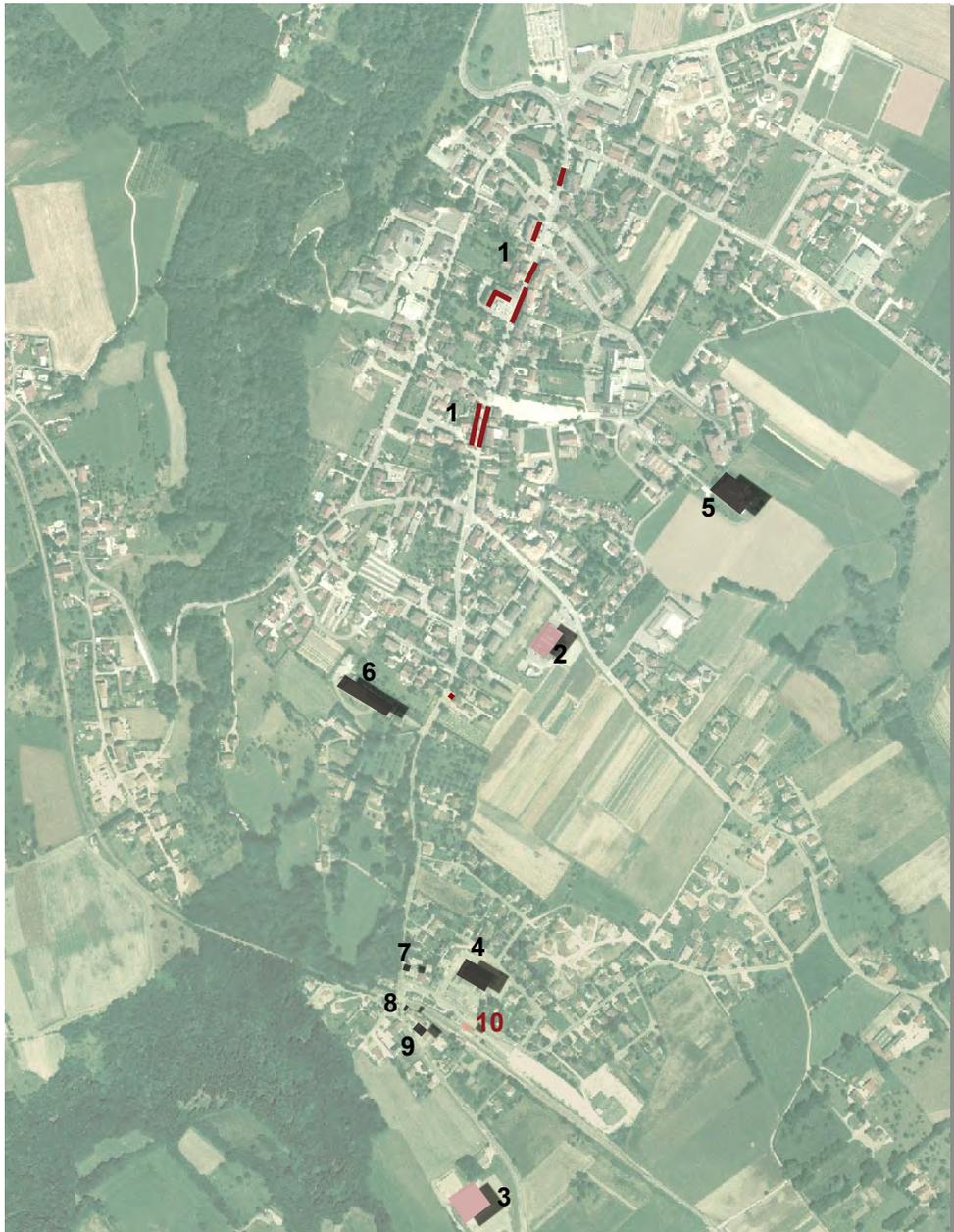


Collège (4)



Lycée professionnel agricole (7)

## 1.2. EQUIPEMENTS ET ACTIVITÉS



Etant une commune à dominante résidentielle, Reignier ne comporte que peu d'activités tertiaires, industrielles et artisanales. Les commerces, plus nombreux, sont de deux types : les petits commerces de détail, qui longent les rues du centre-ville, créant ainsi de l'animation aux rez-de-chaussée des immeubles ; les centres commerciaux, d'une taille moyenne et à destination locale (plutôt que régionale), dont l'un est situé à proximité de la gare.

Comme on peut le constater, il y a un réel déséquilibre entre logements et places de travail. La création d'une centralité à la gare est certainement l'occasion d'améliorer ce ratio, notamment par la création de surfaces d'activités.

- |   |  |
|---|--|
|  | <b>Commerces</b>                                   |
| 1   | Commerces du centre ville                          |
| 2   | Centre commercial                                  |
| 3   | Centre commercial (zone d'activités de Pers-Jussy) |
|  | <b>Activités</b>                                   |
| 4   | Commerces matériaux                                |
| 5   | Cars Desbiolles                                    |
| 6   | Décolletage  |
| 7   | Hôtel  |
| 8   | Salon de beauté                                    |
| 9   | Artisanat  |
| 10  | <b>Gare</b>  |



## 1.2. EQUIPEMENTS ET ACTIVITÉS



Décolletage (3)



Commerce de matériaux (4)



Zone d'activités Pers-Jussy

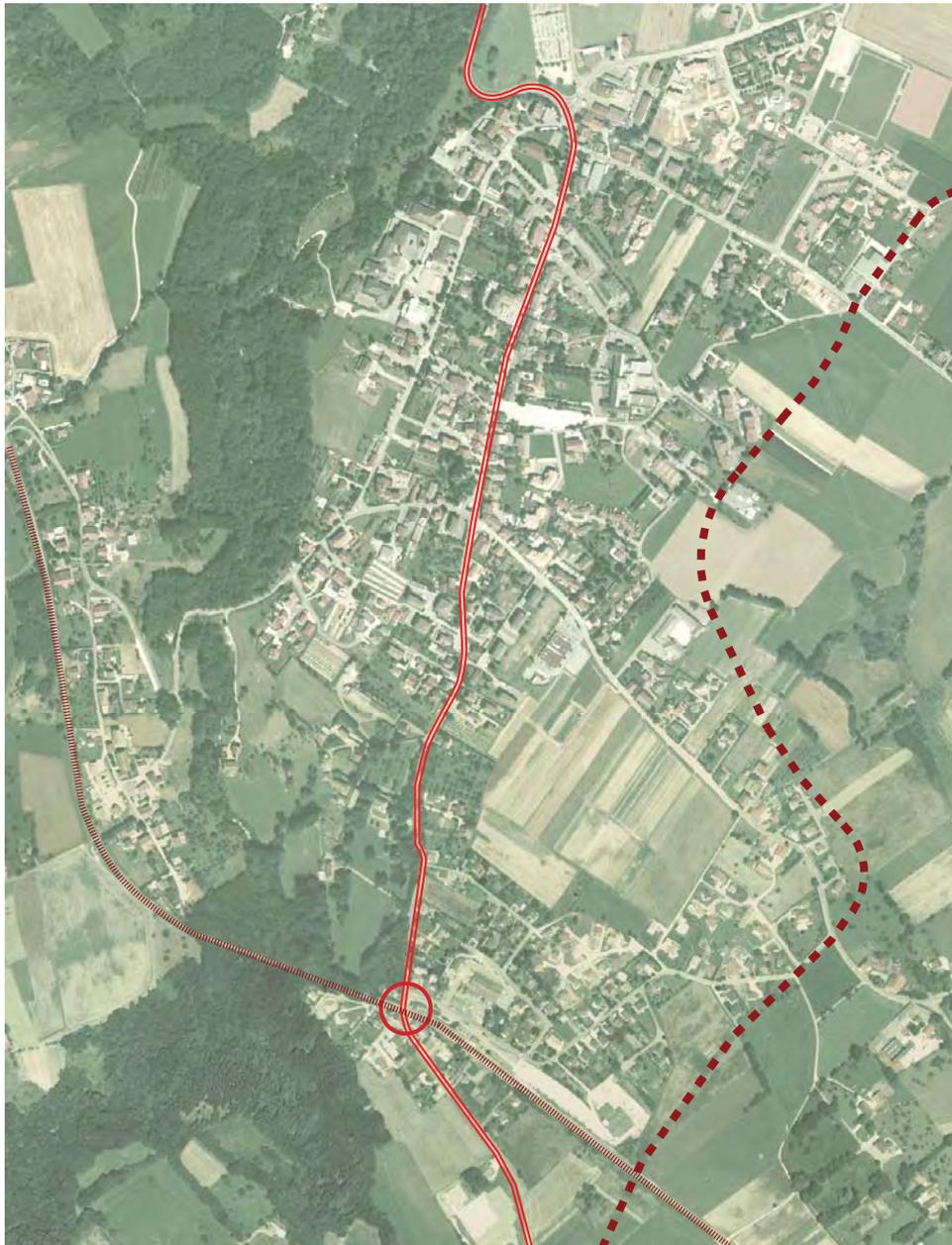


Commerces du centre-ville



Centre commercial (2)

## AXE ROUTIER



La relation entre le centre de Reignier et la gare se fait par une route linéaire qui traverse ainsi pratiquement toute la localité. Cette route, bordée par des paysages construits et naturels très contrastés, accueille un trafic automobile relativement important. Pour les piétons qui la parcourent, le trajet devient rapidement inconfortable, notamment à cause des nuisances sonores, et peu sûr, ceci d'autant plus que le croisement avec le chemin de fer se fait par un passage à niveau.

L'amélioration de ces conditions serait garantie par la concrétisation du projet de route de contournement ; en attendant, des mesures de modération devraient être prises. De même, la densification du périmètre de la gare devrait se faire de pair avec la création d'un passage sous voie.



-  RD 2
-  Projet de route de contournement
-  Voie ferrée



Le projet de piste cyclable proposé par le PLU (voir en annexe) se déploie de la route principale vers la campagne ; s'il a le mérite de relier et d'articuler les équipements scolaires, administratifs et autres du centre ville, il n'établit aucune relation particulière avec le secteur de la gare.

Dans l'ensemble il faudrait créer un réseau dense de mobilité douce qui relie les centres principaux, tout en essayant d'atténuer les nombreuses limites qui rendent difficiles les parcours piétons (et autres).



Rue des Ecoles



Privatisation de l'espace

- Projet de piste cyclable (PLU)
- Route du Parc avec piste cyclable

**GARE : QUAIS**





### 1.3. GARE : AMÉNAGEMENTS



La perception de la gare de Reignier est paradoxale : d'un côté, on ressent encore la présence, même très atténuée, d'un paysage ferroviaire lié au stockage et au transport de marchandises ; d'un autre côté, on perçoit un effort visible pour améliorer les conditions d'accueil et de services pour les usagers, notamment dans l'aménagement des espaces publics, dans la création d'équipements pour la mobilité douce (comme le garage à vélos) ou encore dans la rénovation récente du bâtiment de gare.

A première vue, le secteur recèle un très bon potentiel de développement dans le sens d'un renforcement des échanges de mobilité, de l'implantation d'équipements et d'infrastructures et de l'aménagement d'espaces publics de qualité.

Portique d'accès aux quais



Stationnement



Parcage vélos

Salle d'attente

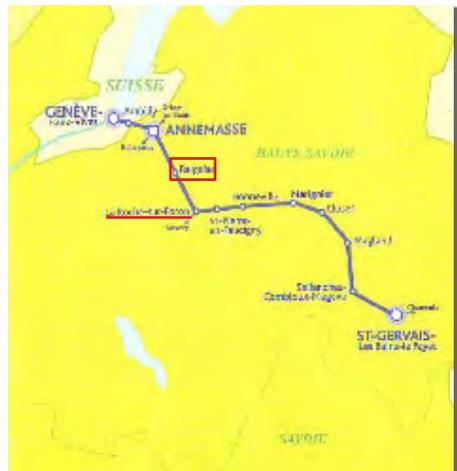


Espaces publics





1.3. LIGNES



Ligne	Annemasse		St-Gervais		Annecy		Thoiry		Meyrin		Meyrieux											
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	
GENÈVE - ANNEMASSE	6,22	7,00	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	
ANNEMASSE - ST-GERVAIS	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	
ANNEMASSE - ANNÉCY	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	

Ligne Saint-Gervais - Genève

Ligne	Annemasse		St-Gervais		Annecy		Thoiry		Meyrin		Meyrieux											
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	
ST-GERVAIS - GENÈVE	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	6,22	
ANNEMASSE - ST-GERVAIS	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	
ANNEMASSE - ANNÉCY	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	



Ligne Annecy - Genève

Ligne	Annemasse		St-Gervais		Annecy		Thoiry		Meyrin		Meyrieux											
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	
GENÈVE - ANNEMASSE	6,22	7,00	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	8,12	
ANNEMASSE - ST-GERVAIS	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	6,12	
ANNEMASSE - ANNÉCY	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	6,38	

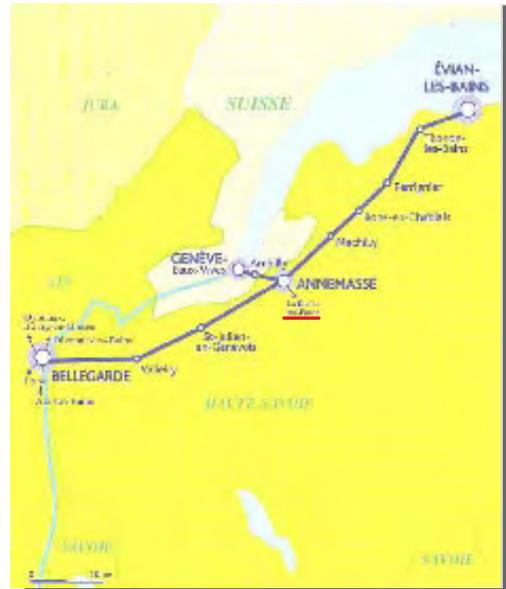
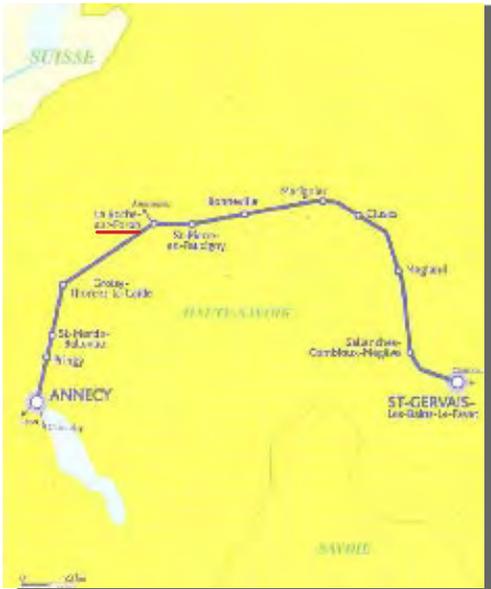


### 1.3. LIGNES

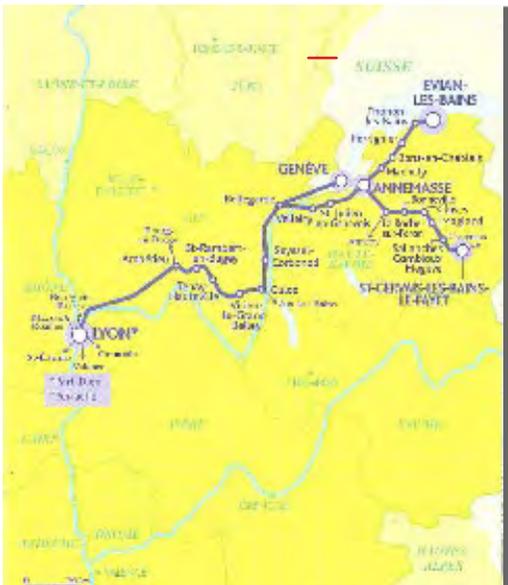
Reignier est situé sur un axe ferroviaire important à destination de Genève, et une part significative de sa population se déplace quotidiennement vers la Suisse.

Le renforcement d'une mobilité "durable" étant l'un des objectifs majeurs des projets coordonnés d'agglomération, et de manière générale un enjeu actuel de politique territoriale, nous pouvons nous attendre à une augmentation prochaine des cadences sur les lignes Anney / Genève et Saint-Gervais / Genève. Le développement d'un "pôle-gare" sur la commune prend ainsi tout son sens.

Reignier permet aussi le rabattement sur La Roche-sur-Foron, gare



Correspondances à la Roche-sur-Foron





## 2. MÉTHODE

### 1 - Mettre en rapport avec le contexte

2 - Créer une nouvelle centralité p. 26  
*Connexions*

3 - Mettre en place une plateforme multimodale p. 28  
*Echanges et porosité*

4 - Densifier le quartier p. 30  
*Mixité*



L'étude de cas de Reignier nous permet de mettre en valeur quatre points fondamentaux qui seraient à la base d'une méthode de projet transposable, par extension, à d'autres gares de l'agglomération :

- **Tenir compte du contexte** : d'une façon générale, on peut postuler que le potentiel d'urbanisation et de densification autour d'une gare doit tenir compte du contexte et de *critères qualitatifs* comme la valeur patrimoniale, les différents types de formes urbaines, la morphologie construite et paysagère des lieux, les impacts environnementaux, etc.
- **Créer une nouvelle centralité** : le secteur autour de la gare doit être renforcé dans sa lisibilité comme un pôle fort, dont le contenu et la teneur doivent être *complémentaires* aux centralités existantes, souvent de nature historique. Dans ce sens, il s'agit d'améliorer les relations et les *connexions* entre les deux centralités, en soutenant en particulier les réseaux de la mobilité douce.
- **Mettre en place une plateforme multimodale** : cette assise doit être *représentative* et *emblématique* du rôle urbain de la gare. On recherchera la *qualité* des aménagements et des espaces publics (matériaux, végétations, éclairage), mais aussi *la fonctionnalité*, notamment par la fluidité des liaisons entre les différents transports et la disposition judicieuse des places de stationnement (voitures et vélos).
- **Densifier le secteur autour de la gare** : cette densification doit être associée à différentes formes de *mixité* - fonctionnelle, sociale et générationnelle - qui peuvent contribuer à renforcer les pratiques sociales différenciées et l'animation souhaitée des espaces publics. La diversité des commerces, des services, des équipements et des transports publics situés à proximité contribue aussi certainement à une perception positive de la densité.



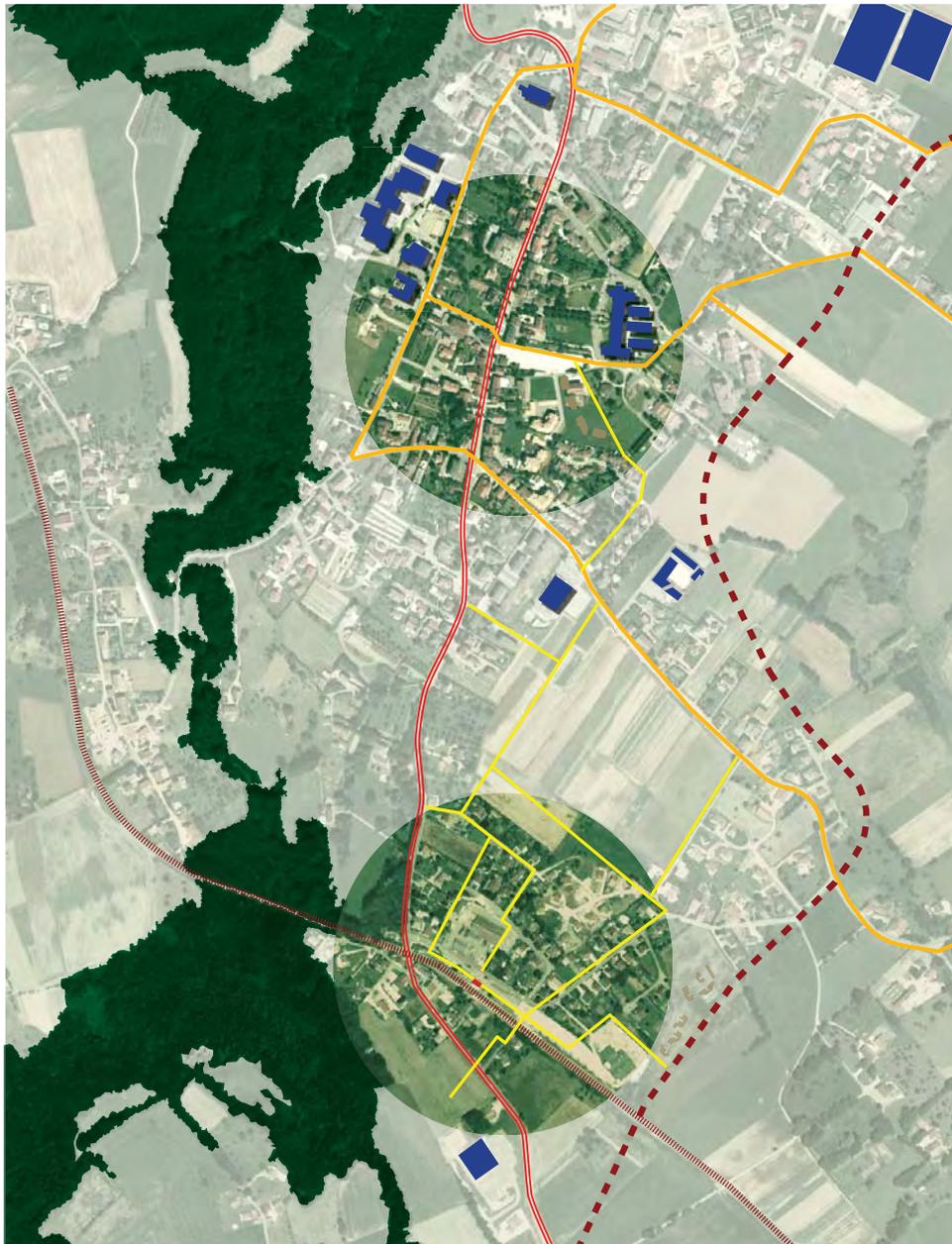
-  Polarités
-  RD 2
-  Voie ferrée



## CONNEXIONS

Il s'agit de renforcer le réseau de cheminements piétonniers et de mobilité douce menant, depuis la gare, vers le centre historique et les équipements, notamment scolaires. Ces cheminements traverseraient des secteurs calmes, agréables et protégés et bénéficieraient notamment des qualités paysagères du secteur B.

La modération de la route que relie la gare au centre en ferait aussi un axe important de mobilité douce. Tout ce réseau à constituer viendrait en complément des axes de pistes cyclables projetés par la Commune et illustrés dans le PLU (voir en annexes p.38)



- Mobilité douce projetée par la commune
- Réseau complémentaire de connexion avec la gare
- Equipements
- = RD 2
- - - Voie ferrée
- - - Projet de route de contournement

# PLATEFORME MULTIMODALE



-  Mobilité douce
-  Traversée des voies
-  Stationnement
-  Dépose des cars
-  Gare et services
-  Voie ferrée
-  RD 2
-  Route de contournement



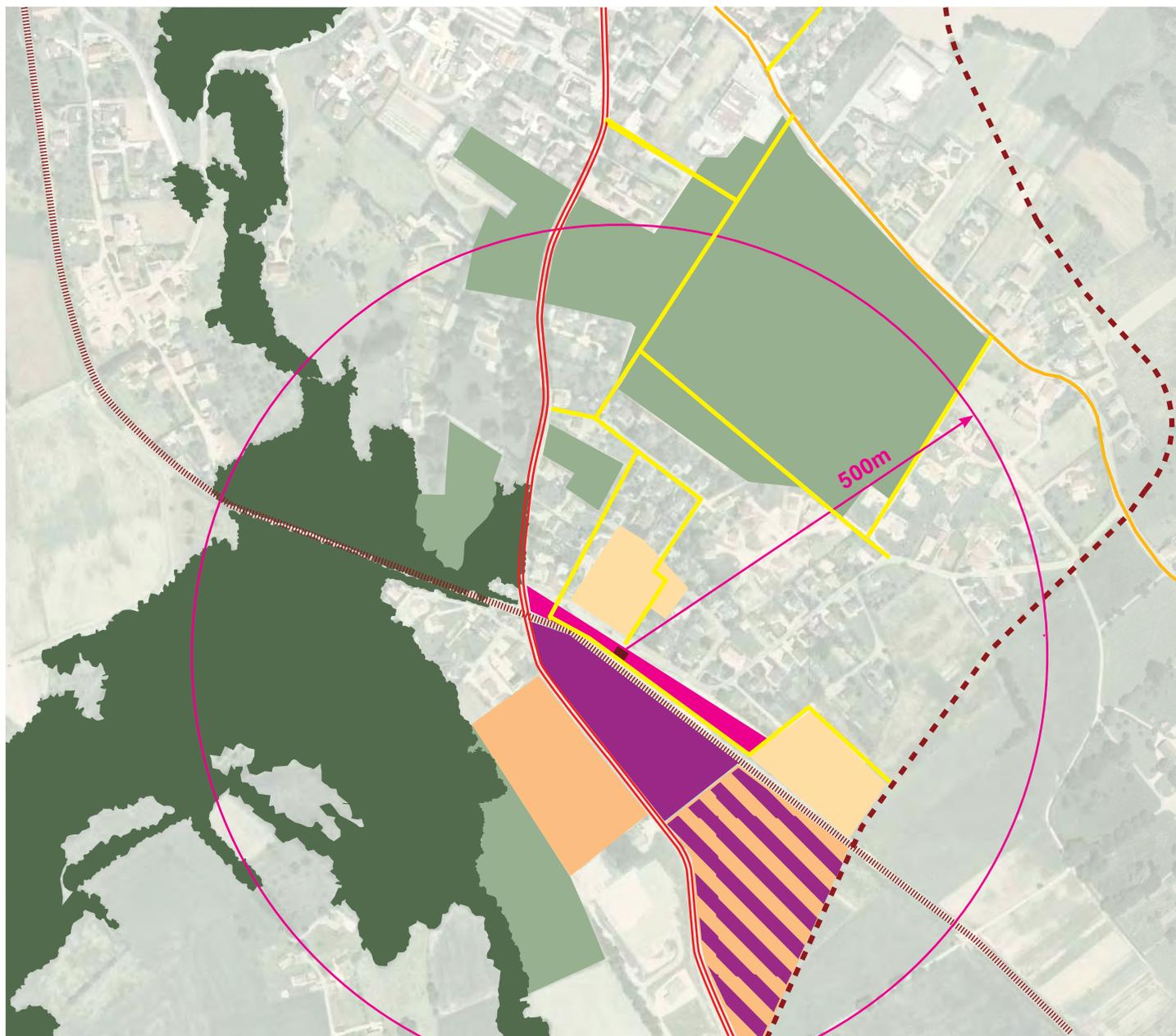
## 2.3. ESPACES PUBLICS

La future plateforme serait constituée d'un espace majeur voué à la gare et ses abords où seraient situés des équipements nécessaires à son bon fonctionnement. Un mail d'arbres linéaire serait implanté devant la gare de façon à renforcer la représentativité de cet espace public et à protéger l'intimité des villas existantes à proximité ; des places de dépôt pour les cars et bus seraient aménagées en extension du parking existant ; enfin, deux passages piétons souterrains permettraient la traversée des voies l'un en contiguïté avec le passage pour voitures et l'autre, situé à l'Est, desservi par des ascenseurs.

La qualité de cette plateforme multimodale sera conditionnée par sa fonctionnalité, la fluidité intermodale, le confort des lieux d'attente, le niveau d'équipements, mais aussi par l'ambiance qui se dégage, de jour et de nuit, des matériaux, des plantations et de l'éclairage.



# DENSIFICATION

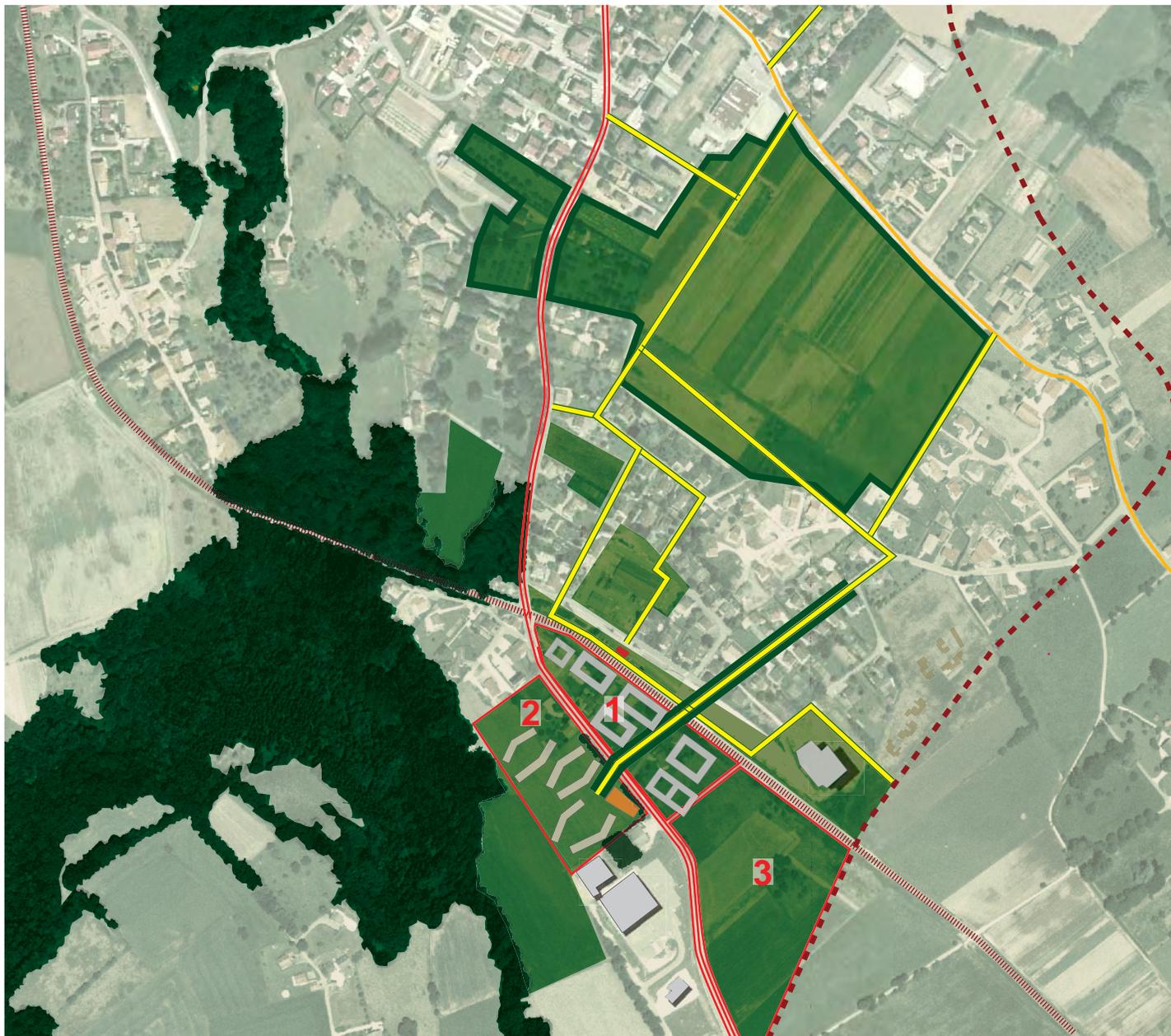


 Secteur mixte 1 <b>Activités, logements, services</b>	21'000
 Secteur mixte 2 <b>Habitations, activités</b>	23'400
 Secteur mixte 3 <b>Activités, artisanat</b>	37'800
 Réaffectations	21'800

**Total m2** **104'000**



## DENSIFICATION



La densification se fait essentiellement du côté Sud du chemin de fer. En effet, ces terrains sont en grande partie libres de construction, alors que l'autre côté est occupé par un pavillonnaire qu'il faut, dans un premier temps, laisser en état (on connaît la résistance des propriétaires de villas à toute forme de densification).

La densification se fait par l'établissement de secteurs mixtes : le secteur 1, attenant à la gare, est constitué principalement de bâtiments de deux à trois étages, occupés pour la plupart par des activités, avec un faible pourcentage de logements ; le secteur 2, se compose de bâtiments de logements de bas gabarit avec quelques prolongements "extra-résidentiels" – crèches, buanderies, etc. – au niveau du rez-de-chaussée ; en n, le secteur 3 voué à des bâtiments mixtes, d'activités et d'artisanat.

Ces trois secteurs sont entrecoupés par une bande verte qui permet, d'une part, la liaison du secteur de la gare avec le cordon boisé et les sentiers de promenade et, d'autre part, l'implantation d'un petit équipement social et culturel (maison de jeunes, salles de réunion pour les associations, etc.) qui encadre et crée un contrepoint au centre commercial déjà existant.

-  Equipement social/culturel
-  Mobilité douce
-  Gare
-  Voie ferrée
-  RD 2
-  Route de contournement

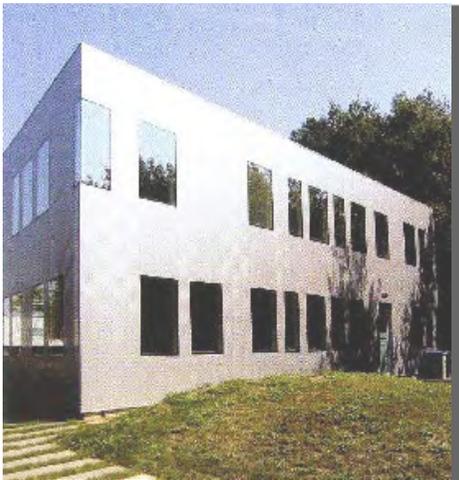


- Mobilité douce
- Stationnement
- Gare
- Voie ferrée
- RD 2
- Route de contournement
- Idéalement : réaffectation en zone mixte



## 2.4. TYPOLOGIES D'ACTIVITÉS

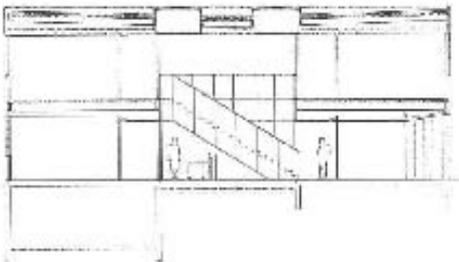
Dans le secteur 1, des bâtiments à cour sur un à deux étages, plutôt introvertis, créent des espaces centraux bien protégés des nuisances du rail. Ces bâtiments peuvent accueillir des logements de type loft, du côté Sud.



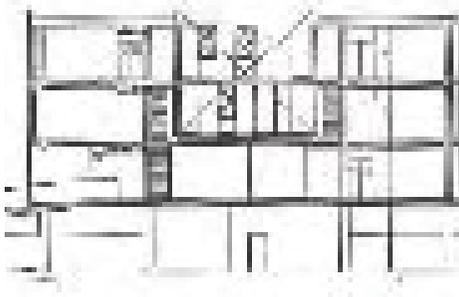
Block architectes - siège social, Nantes



Denis Debaig & Agence Canet-Vaise - Centre de formation d'apprentis, Pau



Marin Pollosson - Direction Régionale de la Gendarmerie, Rennes



	SOL	R+1	R+2
	548	1096	1644
	2214	4428	6642
Secteur 1	1235	2470	3705
	1216	2432	3648
	1233	2466	3699

**Total m2**                      **6446**                      **12892**                      **19338**

### Type d'activités selon nomenclature du Schéma d'agglomération :

Services de distribution et services à la personne (« Commerce »)

Commerce de détail

Réparation (entre autres garages)

Services de transports et voyages

Communication

Services immobiliers et de location

Divertissement, culture et sport

Soins personnels, coiffure etc.

Services aux entreprises (« productifs »)

Banques, assurances, services financiers

(y-c. légaux)

Conseil et planification, promotion, laboratoires

(services aux entreprises)

Commerce de gros, trading

Organisations associatives

Commerce de gros



-  Equipement social/culturel
-  Mobilité douce
-  Stationnement
-  Gare
-  Voie ferrée
-  RD 2
-  Route de contournement
-  Idéalement : réaffectation en zone d'habitation



## 2.4. TYPOLOGIES DE LOGEMENTS

Dans le secteur 2 nous avons envisagé des logements en ordre contigu, inspirés des quartiers semi individuels déjà implantés à Reignier, avec une bonne intégration dans les espaces verts et des prolongements extérieurs de qualité.



Barré & Lambot - résidence Norkiouse, Rezé



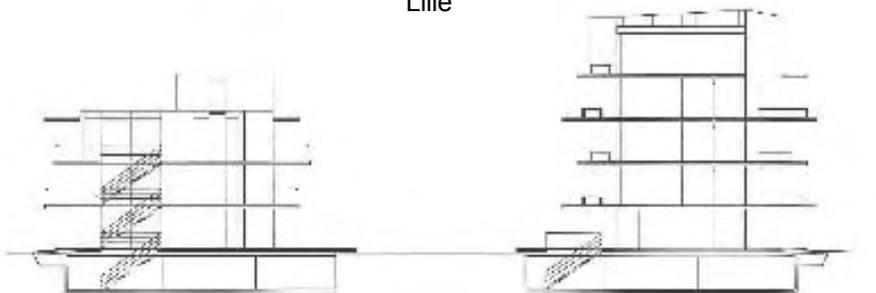
Philippe Dubuisson - logements HLM, Perpignan

	SOL	R+1	R+2
	478	956	1434
	629	1258	1887
■ Secteur 2	622	1244	1866
	627	1254	1881
	535	1070	1605
	672	1344	2016

**Total m2                    3563                    7126                    10689**



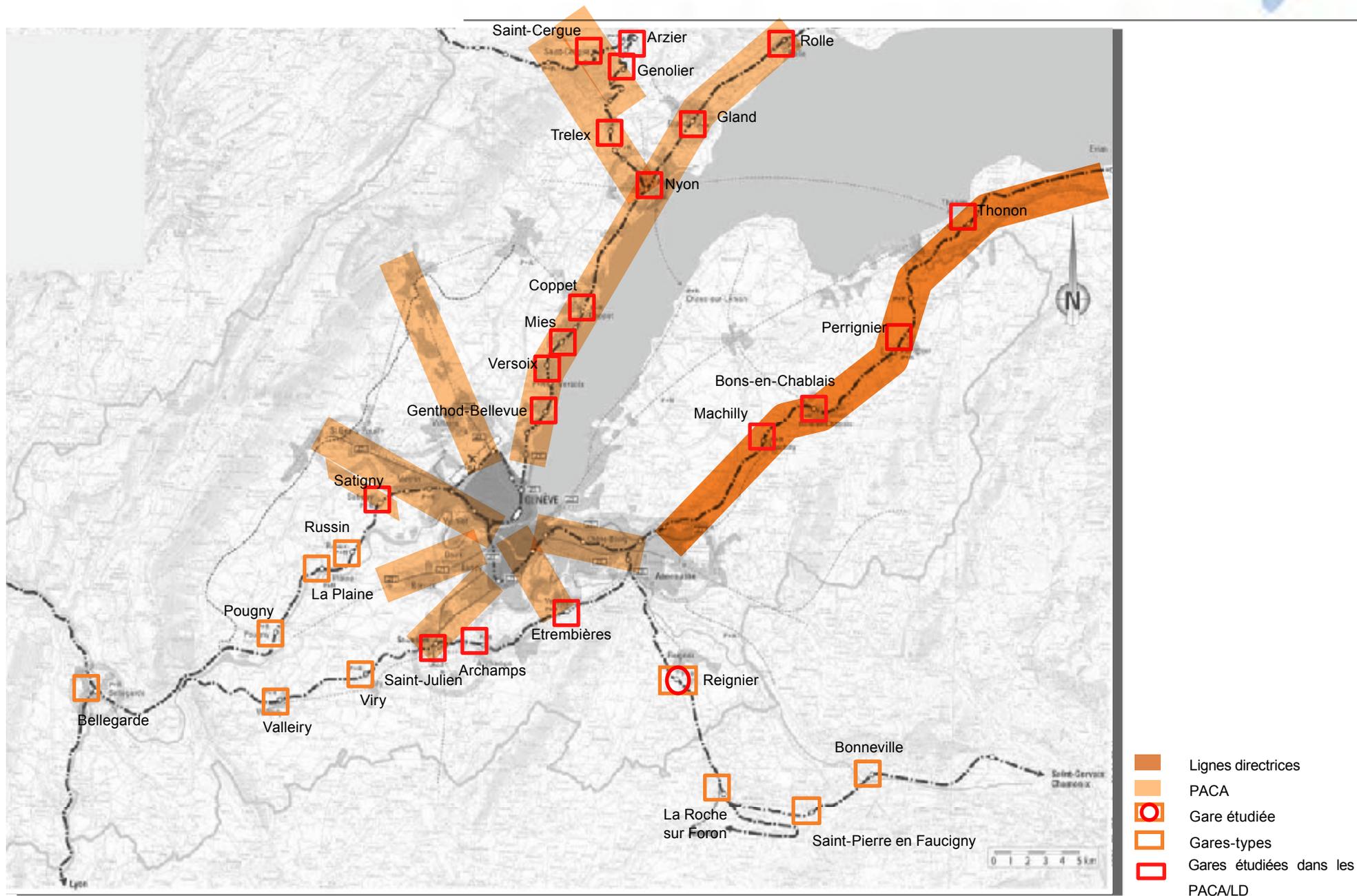
Philippe Dubus - quartier du Bois Habité, Lille



Exemples de semi-individuel à Reignier



### 3. EXTENSION DE L'ÉTUDE





### 3. EXTENSION DE L'ETUDE

La méthode que nous avons esquissée pour la gare de Reignier doit être maintenant testée à une plus grande échelle. En effet, dans la perspective de valoriser les potentiels d'accueil autour des gares du réseau RER de l'agglomération franco-valdo-genevoise, il faudrait envisager de l'appliquer aussi à d'autres gares de l'agglomération.

Quelles seraient donc les autres gares de l'agglomération qui devraient faire l'objet d'une même méthode ?

Dans un premier temps **il faudrait identifier les gares d'un même type**, qui desservent des communes d'une taille à peu près identique et jouant un rôle régional similaire à celle de Reignier.

Dès lors il faudrait mesurer :

- **le niveau de planification et d'aménagement qui concerne le périmètre global des lignes ferroviaires auquel appartiennent ces gares, de façon notamment à déterminer leur degré de complémentarité,**
- **le niveau de planification déjà existant pour chaque gare.**

Ceci nous permettrait de décider quelles autres gares seraient concernées par la méthode appliquée à Reignier.

#### **Lignes ferroviaires : état de planification et hypothèses**

- La ligne ferroviaire Cornavin - Nyon – Rolle sera étudiée par une future étude-test qui pourra déterminer le rôle de chaque gare et

leur complémentarité.

a première vue les gares d'un type semblable à Reignier ont déjà fait l'objet d'études avancées : Versoix, Coppet, Gland, et Rolle.

- La ligne du Chablais sera étudiée par l'établissement de futures lignes directrices.

Certaines gares, dont il faut contrôler leur similitude avec celle de Reignier et leur complémentarité, pourraient dès lors être testées par notre méthode :

- Machilly
- Bons-en-Chablais
- Perrignier

- D'autres lignes n'ont pas encore fait l'objet d'études particulières.

Certaines gares, situées le long de ces lignes, pourraient aussi être testées par notre méthode, dans la mesure où l'on estime qu'elles sont d'un type semblable à Reignier :

- Russin
- La Plaine
- Pougny
- Valleiry
- Viry
- St-Pierre en Faucigny
- La Roche sur Foron
- Bonneville
- Bellegarde



## ANNEXES

Extrait du PLU Reignier p. 39

Extrait du PLU de Pers-Jussy p. 40



