

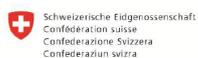
Projet d'agglo

franco-valdo-genevois



Étude de valorisation de l'urbanisation autour des gares de l'agglomération franco- valdo-genevoise

JUIN 2011





.....
Cahier n°14-2
.....

Étude de valorisation de l'urbanisation autour des gares de l'agglomération franco-valdo- genevoise

Auteurs :
Passagers des Villes
CSD Ingénieurs +
Transitec

Avec l'appui de :
L'Équipe du Projet d'Agglomération, le Comité de Projet et les partenaires
Mathieu IGLESIAS et Frédéric BESSAT



Table des matières

1. Introduction 7

- 1.1. Le contenu de la mission 7
- 1.2. Les acteurs 9
- 1.3. Calendrier de travail 11

2. Méthodologie 11

- 2.1. Objectifs 11
- 2.2. Phase 1: diagnostic 12
- 2.3. Phase 2 : analyse des potentiels d'aménagement : principes directeurs 14

3. Préambule : les enjeux du développement durable 15

4. Diagnostic 16

- 4.1. Bellegarde-sur-Valserine (01) 17
- 4.2. Bonneville (74) 19
- 4.3. La Plaine – Dardagny (CH) 22
- 4.4. La-Roche-sur-Foron (74) 24
- 4.5. Marignier (74) 26
- 4.6. Pougny (01) 28
- 4.7. St-Pierre-en-Faucigny (74) 32
- 4.8. Valleiry (74) 34
- 4.9. Viry (74) 36

5. Confortement des diagnostics et partage d'une vision en réseau 38

- 5.1. Réunions de confortement des diagnostics (nov./dec.2010) 38
- 5.2. Atelier de janvier 2011 : confortement des diagnostics 46
- 5.3. Atelier de février 2011 : Mise en place d'outils transversaux 47





5.4. Restitutions et transmission (mai 2011) 49

6. Sigles et abréviations 50

7. Définitions 51

8. Annexes 52



1. Introduction

1.1. Le contenu de la mission

La présente mission, relative à la recherche de solutions d'aménagement et d'urbanisme pour valoriser le potentiel des gares dans les dix communes identifiées, s'inscrit à une double échelle d'analyses et d'enjeux.

- **L'échelle territoriale**, qui est celle du projet d'agglomération : outil d'aménagement et de planification transfrontalière, ce projet définit les objectifs à atteindre pour construire une agglomération 'compacte, verte et multipolaire' dans le respect des enjeux incontournables du développement durable. Parmi ceux-là, le lien urbanisation-mobilité occupe une place centrale car il devient déterminant dans la mise en oeuvre d'un projet qui recherche l'efficacité, tant énergétique qu'économique et sociale. En effet, les 500 000 passages quotidiens à la frontière témoignent bien de la puissance de l'attractivité genevoise et de l'hypermobilité induite, obligeant désormais les politiques publiques à envisager le développement du territoire à travers une double approche : réduire les besoins en mobilité par un ré-équilibre de la répartition géographique des fonctions emploi/habitat et préserver des capacités de mobilités en encourageant les voyageurs à un report modal au profit des transports publics.

Au regard du caractère relativement vaste du territoire du projet d'agglomération (qui recouvre un périmètre de plus de 200 communes), le réseau ferré occupe une place importante dans la structuration potentielle des déplacements, notamment pendulaires, car il répond de façon efficace aux besoins de desservir le coeur d'agglomération depuis des points relativement éloignés du territoire. Le train devient dès lors un des maillons incontournables de la trame ou du réseau de déplacement par les transports en commun.

- A une échelle plus locale, qui est celle de la commune, la gare devient donc une composante urbaine majeure, autour de laquelle s'articulent, ou peuvent s'articuler, l'habitat, l'emploi, le commerce, etc. autour de laquelle la ville se conforte.

L'articulation entre ces deux échelles se focalise autour de points particuliers ou de fonctions qui peuvent se compléter mais aussi apparaître comme 'concurrentes'. Notre expérience sur



l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux et de quartiers gares nous a montré que stationnement et urbanisation sont parfois deux éléments de programmes difficilement compatibles.

Selon l'échelle et le positionnement de la gare, son rôle de rabattement est plus ou moins important. Les modes de rabattement sont plus ou moins diversifiés. Quand le rabattement vers la gare se fait sur un périmètre très large et principalement en voiture individuelle, le nombre de places de parking à trouver à proximité de la gare est conséquent (P+R). Un parking d'une cinquantaine de places consomme environ 1250 m², surface qui n'est dès lors plus disponible pour construire du logement ou une autre activité. Les voitures stationnées occupent l'espace pour la journée entière, sans nécessairement profiter aux commerces et services, qui ne fonctionnent pas systématiquement sur les mêmes amplitudes horaires que les voyageurs. Dans certains cas, ces véhicules nuisent même à l'ambiance du secteur, captant l'offre en stationnement et nuisant au fonctionnement des commerces.

Plusieurs pistes de réflexion sont dès lors possibles : comment favoriser un rabattement efficace mais alternatif à la voiture (transport à la demande, navettes, co-voiturage, etc.) pour réduire les besoins en stationnement autour des gares ? Comment agir sur la forme même du stationnement pour limiter sa consommation foncière (parking en ouvrage aérien ou souterrain) ? Faut-il dans certains cas ménager des haltes ferroviaires sans urbanisation attenante, pour offrir une capacité de stationnement importante ? Ou bien, faut-il raisonner en terme de complémentarité entre les gares : gares urbaines et 'gares-relais' ?

La gare est aussi le lieu de l'intermodalité, entre les différents systèmes de déplacement, du régional au local, du 'lourd' (le train), au transport en commun (bus) ou individuel (voiture individuel, vélo, marche à pied). Les gares figurent l'intensité des échanges et d'inter-dépendance des territoires et revêtent ainsi un caractère de centralité ainsi qu'un rôle majeur dans la vie urbaine. Les espaces situés autour des dix gares retenues pour la présente étude abritent tous des opportunités de développement urbain importantes; elles offrent de vastes contextes pour imaginer, dessiner et mettre en oeuvre la ville 'dense et durable' proposée par le projet d'agglomération franco-valdo-genevoise. Mais leur contexte d'implantation diffère et les potentialités de construction seront à adapter, tant au niveau programmatique, que typologique ou quantitatif.



Si à La-Roche-sur-Foron ou Bellegarde-sur-Valserine, la gare est inscrite dans le tissu urbain, les gares ou haltes ferroviaires de Viry, de Pougny et de Russin apparaissent déconnectées de toute continuité urbaine. Entre les deux, les gares de Bonneville, La Plaine, St-Pierre-en-Faucigny et Valleiry se situent en limite d'urbanisation, à distance des centralités historiques mais connectées aux extensions urbaines qui constituent autant de potentialités de densification.

Dans le même ordre d'idée, les différents sites connaissent des sensibilités environnementales et des enjeux de qualification du paysage distincts : pour certains, l'enjeu réside dans une intégration optimale dans un tissu urbain constitué par des respects de gabarits architecturaux et de morphologie urbaine; pour d'autres, il se fonde sur une valorisation du grand paysage, en définissant des stratégies d'aménagement qui se fondent sur la préservation des continuités agro-naturelles, sur des mises en valeur de points de vue, etc. Invariablement, les espaces des gares constitueront, demain, des lieux d'intensité qui participeront à l'attractivité des villes et villages. Lieux de pratiques quotidiennes, ils deviennent des éléments structurants du cadre d'accueil et devront refléter, à ce titre, le niveau d'ambition des politiques publiques. Cela passera par une optimisation fonctionnelle de l'intermodalité, par une programmation qui complète et valorise les pôles urbains et par un souci constant de la qualité d'aménagement. La quotidienneté des trajets pendulaires génère un effet de répétition qui peut, à terme, conduire à une banalisation des modalités de perception et d'appréciation des paysages. Au même titre que les espaces publics de centralité, l'aménagement des espaces d'accompagnement des principaux axes de découverte du territoire participe de la valeur du paysage. Les espaces du quotidien tels que parkings des P+R, parvis des gares et autres espaces publics attenants contribuent pleinement à la qualification du cadre de vie des habitants.

1.2. Les acteurs

Le pilotage

**Service de la planification directrice cantonale et régionale
Projet d'agglomération**

Les membres de l'équipe du Projet d'agglomération impliqués dans



cette démarche

Frédéric Bessat, Projet Agglo/ARC

Mathieu Iglesias, Projet Agglo/OU

Les mandataires

Mandataires urbanisme :
Passagers des Villes

Mandataire environnement :
CSD Ingénieurs +

Mandataire transports :
Transitec

Le groupe de suivi (ordre alphabétique):

. Communauté de Communes de Faucigny Glières :

Stéphanie Mugnier

. Communauté de Communes du Pays Bellegardien:

Véronique Herbert

. Communauté de Communes du Genevois :

Julie Lucas, Stéphanie Bournhonnet

. Commaunauté de Commune du Pays de Gex :

Pierre Dallery et Evelise Pichery

. Communauté de Communes du Pays Rochois :

Eric Meynet, Philippe Debord, Victoria Hernandez

. Commune de Marignier / Agenda21 : Marion Le Jay

. DDT74 : Georges Chamoux

. DIM/DGM : Grégory Delattre

. Projet Agglo/DIM : Sébastien Beuchat

. Région Rhône-Alpes : Laetitia Zaghouane

. Ville de Bellegarde-sur-Valserine : Catherine Brun



1.3. Calendrier de travail

Durée de l'étude : 10 mois en deux phases

La phase 1 de diagnostic a été réalisée en quatre mois. La phase 2 dédiée aux recommandations a été réalisée en 6 mois. Cette dernière a été ponctuée par une première réunion de présentation en octobre 2010. Puis par deux ateliers en janvier et en février 2011. Enfin, elle s'est clôturée avec une réunion de restitution en mai 2011.

Budget pour les dix gares : 70 090 euros HT

2. Méthodologie

2.1. Objectifs

L'étude s'inscrit dans la logique de planification et d'aménagement territorial du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise dont l'objectif est de construire une agglomération «compacte, verte et multipolaire».

Le lien urbanisation-mobilité y occupe une place centrale. Le réseau ferré devient structurant dans le fonctionnement du territoire et les gares en sont une composante urbaine majeure.

L'objectif de l'étude est ainsi double :

- Donner aux gares une visibilité à l'échelle de l'agglomération.
- Structurer le développement urbain à partir de la desserte ferroviaire.

Les deux objectifs étant intimement liés dans une réflexion qui vise l'amélioration de la qualité de vie des habitants et l'efficacité tant énergétique qu'économique et sociale.

Notre protocole d'étude s'est porté sur trois périmètres de rayonnement de la gare : 1 km (r=500m) correspondant à une grande proximité de l'infrastructure, 2 km (r=1km) correspondant à une proximité certaine de la gare et du réseau ferré et enfin 6 km (r=3km) qui englobe quasiment toute la commune et qui met en valeur la connexion avec d'autres communes et un territoire plus vaste.



Ainsi, une part des cartes schématiques présentées dans ce rapport sont centrées sur les gares. Elles mettent en évidence des proximités en dehors des limites administratives. L'étude aborde un espace vécu et non un espace réglementaire. Les deux objectifs étant intimement liés dans une réflexion qui vise l'amélioration de la qualité de vie des habitants et l'efficacité tant énergétique qu'économique et sociale.

2.2. Phase 1: diagnostic

OBJECTIFS: Prendre connaissances des lieux, hiérarchiser les problématiques.

Les caractéristiques de chaque site ont été définies au travers d'une ou plusieurs visites de site et par le biais des documents mis à disposition par les communes, les communautés de communes et le projet d'agglomération. Le volume de documents étudiés est assez important et l'aire d'étude très large. Par conséquent, nous avons tenté d'être synthétique. Nous sommes parvenues néanmoins un parti-pris notamment dans la formulation de nos préconisations et de nos recommandations. Lors des phases suivantes ces données s'avéreront complétées par nos interlocuteurs locaux

Structure urbaine

Formes urbaines, typologies architecturales, nature et destination du bâti (habitat, activité, commerces, équipements, etc.), patrimoine architectural et naturel... Les données concernant l'habitat sont mises au regard des conclusions de l'analyse sommaire des caractéristiques démographiques de la population. Il en ressort une estimation de l'évolution de la population. Les densités et le type d'occupation des bâtiments sont définis dans l'objectif d'affirmer la densité et la mixité nécessaire dans un secteur urbain bien desservi. Pour cela nous avons estimé un foncier théorique à valoriser qui correspond à une surface identifiée au cours de l'étude dans un rayon de 500 m autour de la gare, sans contraintes réglementaires ou naturelles, paraissant pertinent pour l'agence Passagers Des Villes. Il n'était pas question de considérer toutes les zones ouvertes à l'urbanisation, bien que cela soit également une donnée intéressante à analyser, mais elle ne constitue pas exactement l'objet de cette étude.

Qualités d'ambiance (qualités végétales, vues et paysages...)



Les qualités d'espaces: fédérateurs ou porteurs d'une identité seront également étudiés; ils participent en effet pleinement à la perception et à l'identité des sites et peuvent servir de base aux principes de composition urbaine.

Équipements et activités.

La situation commerciale sera expertisée à travers les typologies et la situation des commerces existants mais aussi à travers leur degré d'accessibilité, leur inscription dans le tissu urbain et leur proximité de polarités génératrices de trafic (gare, équipements...).

Mobilité

Cette question des déplacements tous modes (selon les données existantes et des relevés qualitatifs) a été abordée conjointement à la typologie des espaces publics, à la répartition des lieux de centralité, à la localisation des zones de stationnement (offre et occupation du stationnement sur voirie), à la desserte par les transports en commun afin de définir les besoins de liaison, leur nature en fonction des distances, de la qualité des espaces traversés, des typologies bâties, de la localisation et du type de fréquentation des équipements (écoles, services publics, gare...).

Les différents axes routiers ont été hiérarchisés, les principes d'accessibilité (sens de circulation) et les contraintes ont été déterminées, les charges de trafic journalières (selon les données disponibles) ont été analysées ainsi que les itinéraires et la desserte TC (offre et demande selon les données disponibles), les voies réservées aux modes doux à travers leur capacité à connecter le secteur de la gare au reste de la ville ou aux polarités urbaines voisines.

Pour chaque gare, le niveau de services et équipements complémentaires a été décrit : nombre de places de stationnement, nature et modes de gestion des parkings, parking deux roues, panneaux d'affichages, bornes taxi, etc. Au delà du rôle urbain fondamental qu'occupent les gares, le bâtiment gare est un élément architectural singulier et caractéristique, qui marque l'entrée dans la ville. Dans ce cadre, il s'agira de définir s'il est opportun que le bâtiment connaisse des transformations pour accompagner le développement urbain du secteur.

Les secteurs-gares ont également été analysés à travers leur potentiel de mutation. Il s'agissait d'identifier le statut des tènements libres ou en renouvellement potentiel (occupation



actuelle, propriétaires, etc.) pour déterminer le degré de complexité pour les interventions opérationnelles, les pistes de mesures à mettre en place pour enclencher le processus de renouvellement urbain, les choix et hiérarchisations à opérer (en termes juridiques et financiers) pour assurer valorisation maximum du secteur.

Environnement

Dans les trois rayons concernés, les contraintes qu'elles soient réglementaires, géographiques ou naturelles ont été identifiées. Le diagnostic fait un état des lieux assez détaillé des zones de risques, des périmètres de protection ou de bruit. Ces critères sont ensuite pris en considérations, à la marge, pour déterminer le foncier à valoriser et les espaces à privilégier pour une urbanisation cohérente et bien implantée. De la même manière, tout projet urbain ou d'aménagement doit être conscient des risques et des contraintes que ces sites, proches des gares, comportent.

2.3. Phase 2 : analyse des potentiels d'aménagement : principes directeurs

Pour chaque site, des principes directeurs et des recommandations ont été précisées sur la base des débats ouverts lors des ateliers. La mise en commune des diagnostics effectués avec la connaissance poussée de nos interlocuteurs sur leurs territoires ont permis de partager des visions nouvelles des communes. Les grands enjeux que nous avons identifiés étaient parfois parfaitement cernés par les communes. Mais souvent, notre vision extérieure permettait de interroger quelques certitudes ou des enjeux sous-estimés. L'échange et le partage d'expérience est devenu petit à petit le ciment de ces principes directeurs sur les secteurs gare. Nos échanges devaient traduire une vision stratégique de l'évolution du secteur. Ensemble, nous avons appréhendé les questions selon des approches globales (espace public, programme déplacement) et des applications plus locales. L'enjeu est de proposer une vision à terme de chaque secteur (dans un rayon de 1 à 3 km en fonction de la localisation de la gare par rapport au reste de la commune).

La programmation quantitative et typologique dans les différents produits possibles (logements, commerces, services, bureaux, activités ...).

Trois échelles de préconisations se démarquent à l'issue de l'étude. Les préconisations à l'échelle de toutes les gares correspondent à des expériences et des manières de faire qu'il est intéressant



de mettre en commun. En cela, la boîte à outils aborde des préconisations pour tous les secteurs gare sans les contextualiser. La classification par problématique permet également d'envisager des questions et des expériences à partager à l'échelle des dix gares étudiées ou même de l'agglomération.

D'autre part, nous avons mis en évidence des solutions à mettre en oeuvre à plusieurs. Issu d'un fonctionnement des gares en réseaux, un système de dynamiques imbriquées s'apparentant aux vases communicants prend place autour des gares. En cela, les actions à proposer sont à coordonner avec les différents acteurs du territoire.

Enfin, des préconisations particulières et individuelles sont proposées pour chacune des communes. Directement issues des diagnostics, ces préconisations pour être porteuses de projet doivent être suivies de projets cohérents et parfois ambitieux tant par leurs échelles que dans leur gouvernance.

3. Préambule : les enjeux du développement durable

Penser global, agir local. Penser une métropole verte est un objectif tout à fait louable à condition que nous saisissons parfaitement les enjeux globaux et locaux que cela suscitent. A l'échelle planétaire, la hausse des températures est aujourd'hui avérée, seuls des doutes subsistent quand à la rapidité du phénomène. Les scientifiques s'étonne même de l'extra-ordinaire vélocité du changement. La température moyenne de notre planète se situe depuis 8200 ans à 15°C. En 2030, les prévisions basées sur une moyenne du modèle arpège de Météo France envisage une température moyenne de 16°C ou 17°C. Mais quelles sont les conséquences d'un tel réchauffement? Par exemple, le climat sera durablement modifié. Ces +1°C ou +2°C de réchauffement planétaire moyen, peuvent engendrer des phénomènes météorologiques localisés extrêmes. A l'échelle de l'agglomération genevoise, nous nous situons plutôt dans un climat montagnard ou continental. Demain, c'est surtout un climat aquitain qui sera prédominant. Le réchauffement climatique est désormais une nécessité à aborder systématiquement et à enrayer en agissant sur les facteurs aggravants de l'effet de serre comme l'émission de gaz à effet de serre (CO₂, NH₄, entre autre ...).



1. Une nécessité climatique	2. Une nécessité dans le renouvellement de nos ressources	3. Une nécessité sociale
--	--	---

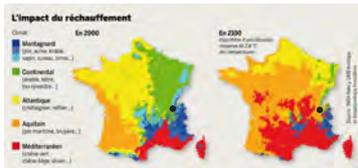
LA HAUSSE DES TEMPÉRATURES	L'ÉPUISEMENT DES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES	LE DÉVELOPPEMENT DES INÉGALITÉS
-----------------------------------	---	--

La température moyenne de la planète sur 8200 ans est de 15°.

En 2030, elle sera de 16 ou 17°.

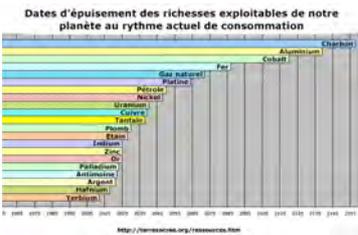
D'après «La France en 2030» de Frédéric Denhez, éditions Armand Colin 2009. Basé sur une moyenne du modèle Arpège de Météo France

les causes : effet de serre, émissions de CO2



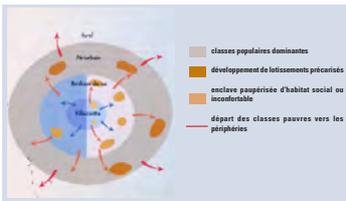
Au rythme actuel de consommation, les réserves sont de :

- 40 ans pour le pétrole
- 63 ans pour le gaz
- 218 ans pour le charbon
- 71 ans d'uranium



La raréfaction des ressources naturelles touche d'abord les plus pauvres

Une absence d'offre de logement diversifiée exclut les jeunes et les personnes âgées



source : atlas des nouvelles fractures sociales en France, Ch. Guilluy-Ch. Noyé. éditions Autrement - Paris 2004

Une seconde nécessité concomitante s'ajoute au réchauffement climatique, il s'agit de l'épuisement des ressources naturelles... Qu'il s'agisse de pétrole, de cuivre ou d'uranium, d'eau de blé ... nous ne disposons pas d'une quantité infinie de ressources. Au rythme actuel de nos consommations, les réserves sont de 40 ans pour le pétrole, 63 ans pour le gaz, 218 ans pour le charbon et de 71 ans pour l'uranium entre autre). C'est pourquoi cette contrainte doit nous permettre d'envisager une métropole économe en énergie.

Enfin, ces deux premières nécessités amènent à réfléchir à la nécessité sociale. En effet, la raréfaction des ressources énergétiques mais également naturelles tendront à augmenter continuellement le prix de celles-ci. Par conséquent, l'augmentation du coût des matières premières touchera d'abord les plus pauvres... à savoir les jeunes et les vieux...

Des réponses peuvent et doivent être apportées très rapidement. Il s'agit seulement de se rappeler que toute initiative est plus efficace et porteuse si elle intervient en amont. «Mieux vaut prévenir que



guérir» pour des raisons évidentes de coût global, de sécurité publique et d'intérêt général... Les trente prochaines années ne seront pas les mêmes que les trente dernières. Cela exige un changement de nos pratiques et de nos modes de gouvernance. Réduire nos consommations énergétiques, adapter nos modes de transport, affirmer la mixité et la compacité de la ville, favoriser la bio-diversité et le respect des éco-systèmes, tendre vers une équité sociale... sont autant de thématiques qu'il faut aujourd'hui systématiquement intégrer à nos réflexions.

DES RÉPONSES A APPORTER : PENSER GLOBAL / AGIR LOCAL

« 60 000 ha de terres agricoles sont artificialisées chaque année en France » source : colloque 'Agir pour protéger le foncier agricole' FNSEA

« 1 m2 consommé chaque seconde en Suisse » source : article de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire 'Nouvelles données sur l'évolution de l'utilisation du sol'

Les 30 prochaines années ne seront pas les mêmes que les 30 dernières.

<ul style="list-style-type: none"> > Une nécessité climatique > Une nécessité sociale > Une nécessité économique > Une nécessité dans le changement de nos pratiques et dans les modes de gouvernance 		<ul style="list-style-type: none"> > réduire les consommations énergétiques, > adapter nos modes de transports, > affirmer la mixité et la compacité de la ville, > favoriser la bio-diversité et le respect des écosystèmes,
---	--	--

Se rappeler que toute **initiative** est plus **efficace** et porteuse si elle intervient **en amont**



4. Diagnostic

Les communes sont traitées par ordre alphabétique sans hiérarchie ou groupement géographique. Chacune des villes est un cas isolé. Nous nous sommes focalisés dans cette phase sur les rayons donnés dans la méthodologie.

Chacun des diagnostics est à retrouver en annexes. Nous réalisons néanmoins une synthèse dans les paragraphes suivants, en évoquant, les potentiels urbains, environnementaux et de mobilité de manière transversale. Les préconisations particulières et générales sont isolées dans les marges extérieures du documents.



4.1. Bellegarde-sur-Valsérine (01)

4.1.1. potentiel mobilité

L'offre ferroviaire à Bellegarde en direction de Genève est déjà importante. Elle s'est déjà développée avec l'ouverture de la nouvelle ligne TGV Paris-Genève et devrait encore s'améliorer avec le RER FVG horizon 2016. Bellegarde a une vocation régionale importante. Sa gare dispose déjà de nombreux stationnements mais qui sont souvent saturés. De même, plusieurs lignes internes ou régionales de transport en commun font leur arrêt au niveau de la gare. De part sa situation (proche du centre-ville) l'accès en véhicule privé ne devrait pas être favorisé.



Bellegarde-sur-Valsérine (01)

Surface de la commune	1 525 ha
Population*	11 708 hab
Part pop. act. W sur la commune*	720 hab.
Part pop. act. W à l'étranger*	15,6%
Population prévue en 2030***	13481 hab.

En résumé:

- o Fréquence de train voyageurs sur la ligne très favorable (72 trains/jour)
- o Gare TGV et arrivée TGV Paris-Genève (3h)
- o Territoire large capté (gare TGV, d'un territoire rural)

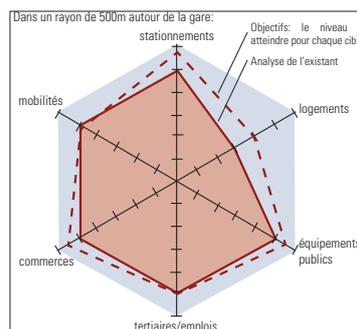
voir diagnostic complet en annexes

4.1.2. potentiel environnemental

D'un point de vue environnemental, le secteur gare se situe à proximité de Znieff de type 1 qui permet d'identifier un certain intérêt à maintenir un corridor écologique longeant les berges de la Valsérine. Le secteur gare est contraint par de multiples risques tels les inondations et le ruissellement sur le versant affectant le secteur nord de la gare. De même des risques liés aux transports de matières dangereuses rendent sensible les proximités avec la voie ferrée, avec la RD1508, et avec la RD1084. De même, le secteur gare peut-être impacté par un risque de pollution des sols. Il est fortement soumis aux nuisances sonores ferroviaires et routières (notamment rue Lafayette) et le niveau de bruit élevé.

4.1.3. potentiel urbain

Depuis la construction de la nouvelle gare TGV, la ville s'organise différemment. Le secteur gare compose une pièce urbaine stratégique par sa situation et sa fonction mais aujourd'hui le secteur est mal connecté au tissu environnant. La gare peut conforter la centralité, mais aussi être support de son extension autour d'aménagements qualitatifs. Elle peut servir de liant entre le centre ville et la partie nord de la ville. Par ailleurs, des parcelles de surface importante appartenant à la SNCF persistent à côté

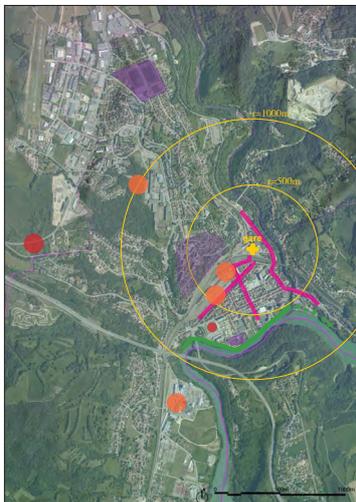




de l'ancienne gare. Il est indispensable de réquestionner le statut et la vocation de ces terrains. La ville peut profiter de la nouvelle implantation de la gare et de la dynamique d'aménagement qui l'a accompagnée pour rénover l'environnement urbain, optimiser le foncier et retisser des liens entre le centre, le secteur gare et le reste de la commune.

En résumé:

- o Centre-ville déconnecté de la gare: traversée des voies ferrées, relief...
- o Ville en déficit d'image

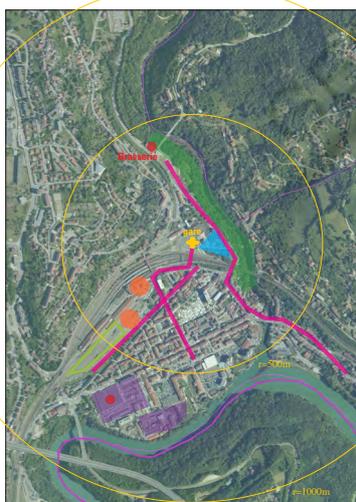


* Potentiels urbanisation du secteur gare : renouvellement urbain et lisibilité de la gare

Beaucoup de projets en cours ou envisagés qui tendent vers une optimisation du potentiel gare.

> Envisager une cohérence des projets les uns avec les autres (phasage, programmation ambitieuse et innovante, architecture et urbanisme innovants pour favoriser la qualité des projets, cohérence dans le niveau d'exigence...) pour concourir à l'amélioration de l'image de la commune.

* Orientations : Les enjeux et les projets sont nombreux à Bellegarde. Il s'agit de profiter de l'impulsion qu'a donné l'ouverture de la nouvelle gare TGV pour combler le déficit d'image au travers d'un projet urbain cohérent (qui englobe toutes les échelles spatiales, temporelles ou de gouvernance).



- opérations d'habitat
 - équipements commerciaux
 - équipements publics
 - aménagements espaces publics / circulation
 - sites naturels à valoriser
 - aménagements paysagers
- Cahier n°14-2 / avril 2011



4.2. Bonneville (74)

4.2.1. potentiel mobilité

Bonneville dispose actuellement d'une offre ferroviaire limitée en direction de Genève mais verra son offre améliorée avec RER FVG. Bonneville se situe à proximité d'axes routiers importants, dont la A40 avec deux jonctions. Les liaisons entre la gare et l'autoroute peuvent éviter le centre de Bonneville. La gare peut toucher un bassin de population assez important.

En résumé:

- o Fréquence des trains en forte augmentation
- o Peu de rabattement... et ces rabattements sont organisés par des TC

4.2.2. potentiel environnement

Le secteur gare est à proximité de plusieurs zones de protection. Il est contraint au sud par le risque inondation, par risque lié au transport de matières dangereuses le long de l'A40, N203 et 205, risque lié aux établissements classés ICPE au sud de l'Arve et de la gare. Il existe un risque de pollution des sols. Le secteur gare est soumis aux nuisances sonores ferroviaires et routières (RD19).

4.2.3. potentiel urbain

Le secteur gare est partagé entre deux communes. Cette situation stratégique le fait profiter de la dynamique économique et urbaine de Bonneville et de la disponibilité foncière de AYZE.

Le secteur dispose malgré tout de peu de foncier disponible il est aussi fortement contraint par la géographie de lieu. Le développement du secteur est ainsi lié à une optimisation des terrains en mutation et une densification du tissu existant.

La gare change de statut: d'infrastructure utilitaire en limite d'urbanisation elle tend à devenir une pièce structurante pour l'urbanité.

Dans l'objectif de la valorisation et le développement du secteur gare il est nécessaire de structurer un projet commun aux deux collectivités: Bonneville et AYZE.

En résumé:

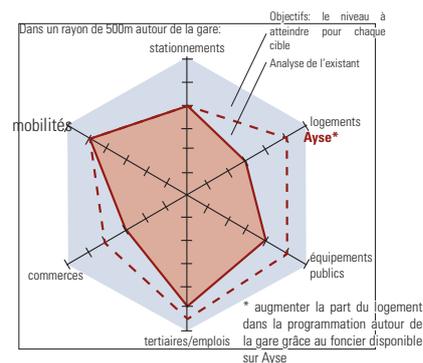


Bonneville (74)

Surface de la commune	2 715 ha
Population*	11 716 hab.
Part pop. act. W sur la commune*	754 hab.
Part pop. act. W à l'étranger*	14%

relations avec AYZE (74); St-Pierre-en-Faucigny (74)...

voir diagnostic complet en annexes





- o Pôle gare renforcé (services, pôle multimodal, équipements).
- o Gare proche du centre ville - travail sur le cheminement gare-centre pour rendre l'un et l'autre plus attractif dans une certaine unité.
- o Gare utilisée pour les transports domicile/travail en A/R sur les deux destinations Bonneville et Genève.
- o Peu de foncier disponible, renouvellement urbain (les Allobroges, par exemple)
- o Territoire de Ayse peu urbanisé, qui peut conforter le noyau autour de la 'gare'.

* Potentiels urbanisation du secteur gare : sur Bonneville, en renouvellement urbain et à Ayse potentiel urbanisation fort

*** Orientations : Les enjeux autour de la gare de Bonneville sont globalement déjà cernés. Des aménagements doivent être mis en oeuvre pour donner plus de lisibilité à la gare. Quant à l'urbanisation, le potentiel existe en renouvellement urbain uniquement. Par contre, la commune voisine d'Ayse dispose d'un grand potentiel à proximité de la gare.**



4.3. La Plaine – Dardagny (CH)

4.3.1. Potentiel mobilité

La Plaine dispose actuellement d'une bonne offre ferroviaire en direction de Genève durant toute la journée. Le RER FVG ne va pas sensiblement augmenter l'offre. La Plaine se situe hors des axes principaux de transit et se situe au milieu du village. Une ligne de TC locale dessert la gare et pourraient éventuellement évoluer pour mieux desservir les zones environnantes. La Plaine ne dispose pas d'aménagements pour la mobilité douce mais dispose de nombreuses places de stationnements.



La Plaine (CH) - Dardagny

Surface de la commune	859 ha
Population*	1 294 hab.
Population prévue en 2030**	1 422 hab.

relations avec Challex (01); Dardagny (CH); Avully (CH); Cartagny (CH); St-Jean-de-Gonville...

En résumé:

- o Fréquence de train voyageurs sur la ligne très favorable (36 trains/jour)
- o Rabattement excessif (P+R saturé)
- o Mise en place d'une ligne TPG Challex - La Plaine afin de libérer La Plaine d'une pression automobile

voir diagnostic complet en annexes

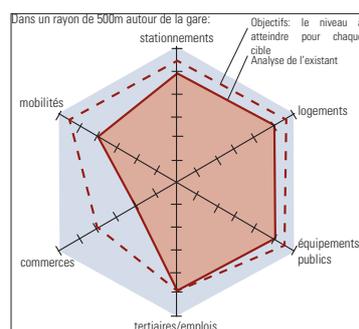
4.3.2. Potentiel environnemental

La prédominance du caractère viticole au nord de la gare n'apparaît pas propice à l'émergence d'une poche d'urbanisation au-delà de la voie ferrée.

L'urbanisation au sud de la voie ferrée nécessite cependant certaines précautions en raison d'une situation topographique de « La Plaine » quasiment au même niveau que le Rhône (risque inondation).

Le projet d'agglomération identifie ce secteur sud de la gare, comme un secteur de « réaffectation de zones à vocation industrielle ». Il existe donc des risques potentiels de pollution des sols sur ce secteur.

La Plaine est soumise au bruit aérien des nombreux avions de l'aéroport de Genève (comprise dans la zone de bruit de l'aéroport). Le secteur de la Plaine est concerné par le zonage émanant de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit 5OPB du 1 décembre 1986.





rabattements possibles.
 Il s'agit d'une appréciation. Afin d'estimer de manière juste ces rabattements, une étude complémentaire est nécessaire.

4.3.3. Potentiel urbain

La Plaine constitue le secteur gare de Dardagny. Cette zone urbaine a parfaitement saisie les enjeux liés à la gare et à la frontière toute proche.

Un grand projet dans le cadre du PDQ est élaboré afin de renforcer le caractère et le potentiel urbain de La Plaine. L'émergence de nouvelles activités, des nouvelles structures publics et privés, permettra de constituer une centralité autonome autour de la gare.

En résumé:

- o Quartier disposant de peu de qualités, forte présence de l'industrie 'Firmenich'.

* Potentiels urbanisation du secteur gare : déjà prévue au PDQ

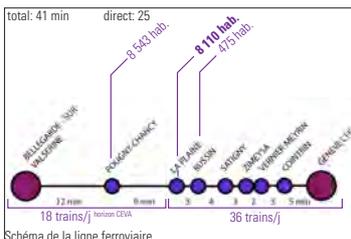
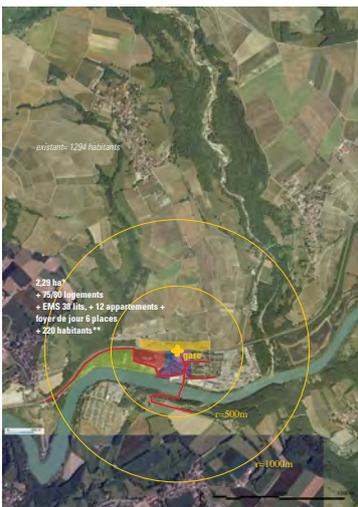


Schéma de la ligne ferroviaire
 * Projet d'agglomération, simulation population/emplois, horizon 2030

* Orientations : L'enjeu sur la gare de La Plaine se situe dans la capacité à gérer les stationnements et donc à offrir des transports alternatifs à la voiture y compris aux voyageurs «français». L'enjeu principal n'est pas de renforcer l'urbanisation mais plutôt d'apporter des qualités d'«habiter», cadre de vie avec des commerces, activités, services au noyau urbain que constitue La Plaine.



Plan Directeur de Quartier

- voies en projet
- espace de la gare CFF, P+R et commerces
- espaces viticoles: à préserver! enjeux contradictoires
- aire de travail sur les espaces publics
- surface dédiée aux équipements publics
- surface destinée à de l'habitat
- renaturation du site



4.4. La-Roche-sur-Foron (74)

4.4.1. potentiel mobilité

La Roche-sur-Foron dispose actuellement d'une bonne desserte ferroviaire mais verra son offre améliorée avec RER FVG.

La Roche-sur-Foron se situe aussi à proximité d'axes routiers importants, dont la A410. Les liaisons entre la gare et l'autoroute évitent le centre de La-Roche-sur-Foron. La gare peut toucher un bassin de population assez grand. La Roche-sur-Foron dispose déjà de quelques aménagements pour la mobilité douce.

En résumé:

- o Noeud ferroviaire: trois directions (Chamonix, Annecy, Genève par Annemasse) - fréquences importantes.
- o enjeux gare de destination (parc des expos et ZA)
- o proximité ferrée St-Pierre et Bonneville.
- o Accessibilité peu aisée quelques soient les moyens de transport (à pied, à vélo, en voiture, en bus...) dus à un fort dénivelé, gabarits de rue réduits, etc...



La Roche sur Foron (74)

Surface de la commune	1 794 ha
Population*	9 763 hab.
Part pop. act. W sur la commune*	872 hab.
Part pop. act. W à l'étranger*	17,9%

voir diagnostic complet en annexes

4.4.2. potentiel environnemental

Les principaux enjeux écologiques du secteur gare sont liés à la proximité des cours d'eau et à la persistance de dents creuses agricoles sur les coteaux sud de la gare.

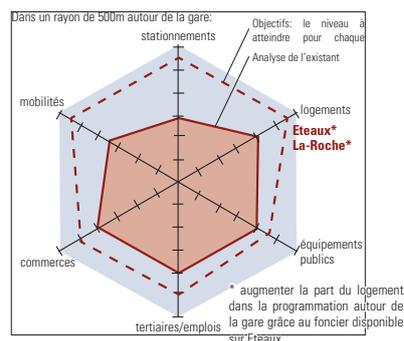
La secteur gare est contraint par les risques naturels inondation et mouvement de terrain, par le risque lié au transport de matières dangereuses le long de la N203 et RD2a (avenue Jean Jaurès au nord de la gare), par la présence d'établissements classés ICPE.

Le secteur gare est soumis aux nuisances sonores ferroviaires et nuisances sonores routiers.

4.4.3. potentiel urbain

Le secteur gare ne dispose pas d'une réserve foncière importante. Aucun tènement important ne pourra servir de moteur.

Le secteur est situé en périphérie de la ville compacte, son extension est aussi restreint géographiquement par les coteaux et par le Foron.





Par sa situation géographique spécifique (en promontoire sur la ville-centre, au nord/Ouest du Foron) et le manque d'aménagements appropriés, le secteur gare est aujourd'hui mal connecté au centre et aux quartiers résidentiels de la commune.

Le grand atout du secteur gare est le cadre paysager remarquable. Le grand paysage, les massifs proches et le relief propre à la ville créent l'atmosphère et la qualité du site.

La gare de La-Roche-sur-Foron est destinée à évoluer en pôle multi-modal d'attractivité inter-communale.

Disposant de très peu de foncier, la valorisation du secteur est liée exclusivement à l'aménagement des espaces urbains et à la structuration des liaisons entre la gare et le reste de la ville.

En résumé:

- o Gare proche du centre ville
- o peu de densification ou renouvellement urbain possible
- o projet d'écoquartier
- o potentiel urbain sur la commune d'Eteaux

* Potentiels urbanisation du secteur gare: temps 1: faible - temps 2: très fort

*** Orientations : Temps 1 - Le potentiel d'urbanisation de La-Roche est faible dans la mesure où peu de terrains sont disponibles rapidement. Un des premiers enjeux pour la ville est de rendre accessible sa gare à ses habitants et ses visiteurs... Temps 2 - Avec le projet d'éco-quartier, le secteur-gare peut connaître une forte urbanisation. (> horizon 2020/2025)**



4.5. Marignier (74)

4.5.1. potentiel mobilité

Du fait que l'offre du RER FVG n'augmente pas à l'avenir, du fait que cette gare ne se situe pas à proximité de grands axes routiers, hormis la D19, et que deux autres gares de plus grande importance soient relativement proches. La gare devra garder sa vocation locale.

En résumé:

- o Fréquence des trains en faible augmentation
- o Desserte/rabatement vallée du Giffre
- o Projet routier, évitement du centre et raccordement aux infrastructures auto.



Marignier (74)

Surface de la commune	1 997 ha
Population*	6247 hab.
Part pop. act. W à l'étranger*	222 hab.
	7%
Foncier théorique à valoriser	13,3 ha.

voir diagnostic complet en annexes

4.5.2. potentiel environnemental

Le secteur Gare est en proximité immédiate de plusieurs zones à fort enjeu écologique.

Le secteur gare de Marignier est peu contraint par les risques naturels et technologiques.

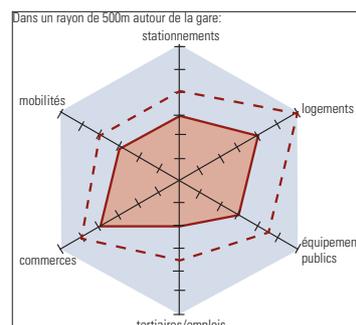
Le secteur gare est soumis aux nuisances sonores de la voie ferrée puis des routes départementales (principalement la RD19).

4.5.3. potentiel urbain

Le secteur gare tend à devenir progressivement le centre géographique de la commune. Pièce charnière entre différents sites et modes d'urbanisation (centre ancien le long de Giffre, coteaux et ville de plaine) il pourra à terme articuler l'armature urbaine. Le POS actuel pour autant ne favorise pas une telle logique.

Le secteur gare dispose d'une capacité foncière relativement importante. Le potentiel de secteur doit être saisi afin d'édifier une stratégie de consolidation d'un tissu urbain intense, structuré par les deux centralités complémentaires (centre historique et gare).

L'enjeu urbain majeur est de reconforter le rôle du secteur gare en tant que pôle de centralité à part entière à rayonnement communal - pièce urbaine structurante du tissu, articulation entre ville historique, ville de plaine et coteaux.





En résumé:

- o Potentiel urbanisation très important (PLU peu restrictif dans l'attente de modification, inconstructibilité levée) + RU sur le centre historique
- o Forte croissance de population prévue (inconstructibilité levée)

* Potentiels urbanisation du secteur gare : très fort

*** Orientations : être capable de programmer du logement en densification, Renouvellement Urbain... avec services, équipements associés... de manière cohérente avec l'offre de transport.**



4.6. Pougny (01)

4.6.1. potentiel mobilité

Pougny dispose actuellement d'une bonne offre ferroviaire direction de Genève aux heures de pointe, mais verra son offre améliorée toute la journée avec le RER FVG. Pougny se situe le long d'un axe de transit relativement faible, mais pourrait intéresser une population légèrement plus importante. Deux lignes de TC locales passent à proximité de la gare et pourraient évoluer pour mieux desservir les zones environnantes. Pougny ne dispose en outre pas d'aménagements pour la mobilité douce.



Pougny (01)

Surface de la commune	777 ha
Population*	731 hab
Part pop. act. W sur la commune*	222 hab.
Part pop. act. W à l'étranger*	64,6%
population prévue en 2030***	1 054 hab.

relations avec Pougny-gare; Pougny-village; Chancy (CH); Collonges(01); Valleiry (74)...

En résumé:

- o Fréquence de train voyageurs sur la ligne en hausse (relativement faible par rapport aux fréquences sur les autres gares de la ligne).

voir diagnostic complet en annexes

4.6.2. potentiel environnemental

Le secteur Gare est à proximité immédiate de plusieurs zones à fort enjeu écologique.

Le secteur de Pougny-gare est très contraint par les risques de mouvement de terrain et d'inondation.

Un risque transport de matières dangereuses (TMD) existe, il est dû à la présence de la voie ferrée SNCF Lyon/Genève.

Le secteur gare est soumis à des nuisances sonores ferroviaires, aériennes, ponctuellement routières.

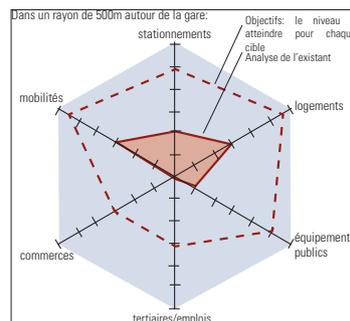
En résumé:

- o Pougny-mairie et Pougny-gare sont fortement contraintes par le Parc Régional du Haut-Jura, ZNIEFF, ZICO, risques autour du Rhône....

4.6.3. potentiel urbain

Le secteur gare a un potentiel de développement grâce à sa situation géographique centrale dans la tripolarité, à ses terrains constructibles au sein du tissu existant ainsi qu'en périphérie (terrain communal sud-est de la gare).

La stratégie urbaine de développement doit viser à le reconforter





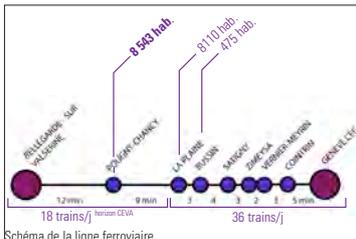
● ● ● rabattements possibles.
Il s'agit d'une appréciation. Afin d'estimer de manière juste ces rabattements, une étude complémentaire est nécessaire (PACA).

et le valoriser dans son statut de polarité à part entière. Du fait de sa situation géographique privilégiée et de la présence de l'équipement clé - la gare, une stratégie de rayonnement et d'articulation de la tripolarité existante pourra être envisagée.

L'enjeu urbain consiste à réconforter le rôle du secteur gare en tant que pôle d'urbanité à part entière à rayonnement intercommunal, à fabriquer une pièce structurante à l'échelle du territoire.

En résumé:

- o Trois noyaux d'urbanisation dont deux déconnectés de la gare, à une distance supérieure à 500m, avec un fort dénivelé, ou traversée du Rhône.
- o Forte augmentation de population prévue sur le secteur géographique



● ● ● Schéma de la ligne ferroviaire
* Projet d'agglomération, simulation population/emplois, horizon 2030

* Potentiels urbanisation du secteur gare: important

ENJEUX:

- > organiser les rabattements: TC, modes doux, auto (P+R+S), services/commerces
- > un élan dynamique pour Pougny: services et commerces qui profitent aux habitants et aux frontaliers
- > maîtriser le développement urbain sur chacune des communes concernées, en particulier sur Pougny elle-même.



● ● ● * foncier théorique à valoriser= 4,2ha
dans un rayon de 500m autour de la gare sans contraintes réglementaires ou naturelles
** par extrapolation, densité moyenne de 60 logements/ha et 2,2 habitants par logement.
*** prévue au PDCoM et PDQ de Chancy (validé en 2010)
Projet d'agglomération, simulation population/emplois, horizon 2030:
Pougny= 1054 hab. Chancy= 1097 hab.

* Orientations : La commune de Pougny en elle-même est 'relativement' peu intéressante en terme d'urbanisation possible. Par contre, la gare prise dans son contexte territorial peut drainer une grande part du Sud du Pays de Gex. La gare est un maillon de poids dans ce réseau à condition que l'offre soit à la hauteur et soit accompagnée en terme de stationnements, services, TC et MD (rabattements et train lui-même)



4.6.4. Russin (CH)

4.6.5. potentiel mobilité

Russin dispose actuellement d'une bonne offre ferroviaire en direction de Genève durant toute la journée. Le RER FVG ne va pas sensiblement augmenter l'offre. La gare de Russin se situe hors de la commune mais n'est pas très éloignée de la route du Mandement qui est un axe de transit. Aucune ligne TC ne dessert directement la gare et le village est très peu desservi par celui-ci. Aucun stationnement n'est offert à proximité de la gare, de même qu'aucun aménagement pour la mobilité douce n'est mis en place. Dans le cas du développement du secteur gare,

En résumé:

- o Fréquence de train voyageurs sur la ligne très favorable



Russin (CH)	
Surface de la commune	495 ha
Population*	402 hab.
Population prévue en 2030***	475 hab.

voir diagnostic complet en annexes

4.6.6. potentiel environnemental

La prédominance du caractère agricole et viticole autour de la gare n'apparaît pas propice à l'émergence d'une poche d'urbanisation autour de la gare.

Russin est contrainte par de nombreux risques potentiels. La commune de Russin est notamment concernée par le zonage émanant de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (5OPB) du 1(décembre 1986).

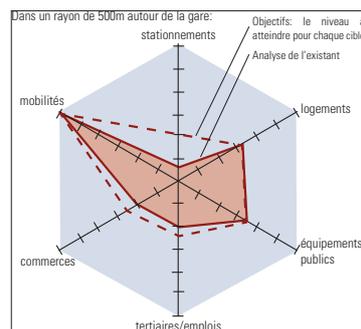
En résumé:

- o Fortes contraintes environnementales, agricoles, et risques.
- o Forts atouts agricoles, paysagers et naturels
- o Potentiel (à vérifier) sur le tourisme vert

4.6.7. potentiel urbain

Le secteur gare de Russin est situé en dehors de toute urbanisation. Son caractère rural et paysager est tout à fait exceptionnel. Le village est d'une population très réduite qui n'est pas amené à beaucoup augmenté.

L'enjeu urbain à Russin est relativement faible. L'enjeu autour de cette gare est plutôt paysager et environnemental. Cette gare doit constituer une porte d'entrée vers des espaces préservés de grande qualité environnementale.





- rabattements possibles. Il s'agit d'une appréciation. Afin d'estimer de manière juste ces rabattements, une étude complémentaire est nécessaire.

En résumé:

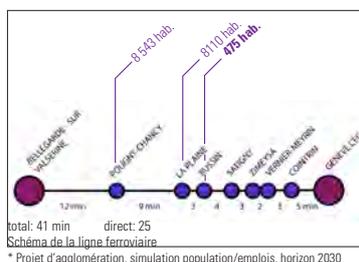
- o Ville déconnectée de la gare, à une distance supérieure à 500m, avec un fort dénivelé.

* Potentiels urbanisation du secteur gare : nul à court terme et moyen terme

* **Orientations** : L'enjeu sur la gare de Russin se situe dans la capacité à créer des itinéraires verts, valoriser l'agriculture et les espaces naturels à l'échelle de l'agglomération entière... accès à un parc régional, accès vers des parcs environnementaux. > boucler avec Pougny-Chancy, Satigny... (VTT, vélo de route, grande randonnée, balades découvertes, baignade...)



- voies vertes à projeter
- sites naturels à valoriser





4.7. Saint-Pierre-en-Faucigny (74)

4.7.1. potentiel mobilité

Cette gare dispose de nombreux atouts. Pourtant nous nous questionnons sur la pertinence d'une offre de transport si faible en comparaison des gares de La-Roche et de Bonneville qui disposeront à l'avenir de fréquences très intéressantes. La gare de Saint-Pierre-en-Faucigny se situe à proximité de plusieurs noyaux urbains faibles, eux-mêmes éloignés des grands axes routiers. Seule la D12 qui capte les frontaliers (environ 1000) du plateau des Glières, passe tout proche. L'opportunité de capter ces frontaliers existe si une fréquence intéressante est proposée pour le train. Par ailleurs, la commune va petit à petit renforcer son quartier de gare avec des commerces et des aménagements qui devraient permettre de rendre plus agréable, plus visible et plus dense cette centralité future.



St-Pierre-en-Faucigny (74)

Surface de la commune	1 586 ha
Population*	5 727 hab.
Part pop. act. W à l'étranger*	484 hab. 17,2%
Foncier théorique à valoriser	22 ha.

voir diagnostic complet en annexes

En résumé:

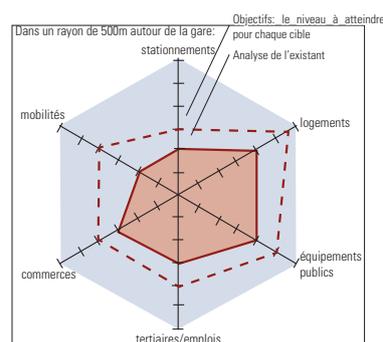
- o Fréquence de train voyageurs en hausse faible par rapport aux gares voisines
- o Forts rabattements possibles, en particulier de la vallée du Borne
- o Gare proche d'axes de circulation secondaires mais très fréquentés.
- o ENJEU: capter les automobilistes
- o situation idéale entre La-Roche et Bonneville, chemin de fer possiblement compétitif à la voiture sur des trajets courts.

4.7.2. potentiel environnemental

Le secteur gare n'est pas impacté par les zones de protection

La principale contrainte identifiée est la présence de périmètres de protection éloignés de captages d'eau potable. Il existe un risque transport de matières dangereuses (TMD) et un risque technologique en raison de la présence de plusieurs établissements classés ICPE.

Zone de bruit identifiée de part et d'autre de la voie ferrée, impactant les terrains urbanisables.





4.7.3. potentiel urbain

La commune du Saint-Pierre-en-Faucigny est une commune multi-polaire d'urbanisation très éparse. L'enjeu majeur de développement futur de la commune est la consolidation et la structuration de son tissu tout en préservant les atouts écologiques et le caractère agricole du territoire.

Les polarités actuelles, y compris la polarité autour de la gare, disposent d'une capacité foncière très importante, de nombreuses qualités paysagères, d'un outil réglementaire PLU réconfortant leur rôle structurant.

Il est ici préconisé de penser le futur développement de la commune à partir de l'urbanisation exclusive autour des polarités existantes.

* Potentiels urbanisation du secteur gare : très fort sous condition de l'amélioration de l'offre TC

* **Orientations : La commune peut miser sur 2 orientations importantes: le captage d'un bassin de population pour du rabattement et une capacité d'accueil importante sur la commune à proximité de la gare. Par ailleurs, dans un temps plus restreint les projets déjà lancés doivent anticiper une attractivité grandissante du secteur gare surtout si l'offre de transport augmente au profit d'un réseau local ou de la métropole genevoise.**



4.8. Valleiry (74)

4.8.1. potentiel mobilité

Valleiry est situé sur le corridor Bellegarde – Annemasse et ne disposera pas d'une offre conséquente au niveau ferroviaire (un train par heure et par sens). Aucune liaison directe avec Genève n'est offerte, même si des correspondances existent. Le potentiel d'utilisation du RER semble donc assez limité et reste local. Par contre, de part le positionnement de cette gare le long d'une voie ferroviaire fortement utilisée par les convois et avec la proximité de l'autoroute et de Genève, le frêt pourrait être développé.



Valleiry (74)

Surface de la commune	695 ha
Population*	3 003 hab.
Part pop. act. W à l'étranger*	934 hab. 55,6%
Foncier théorique à valoriser	15 ha.

En résumé:

- o Fréquence de train voyageurs sur la ligne sans augmentation suffisante pour concurrencer l'automobile
- o Rabattement faible sur la gare de Valleiry
- o Une petite gare mais qui participe à la perméabilité du territoire.

voir diagnostic complet en annexes

4.8.2. potentiel environnemental

Le secteur gare est en proximité immédiate de plusieurs zones à fort enjeu écologique

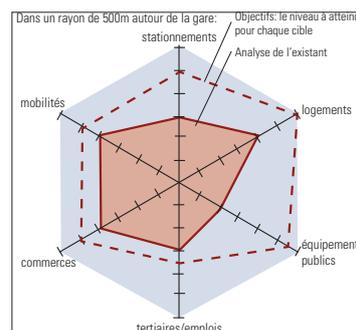
Un risque technologique, et risque pollution des sols sont identifiés.

Une zone de bruit est identifiée de part et d'autre de la voie ferrée, impactant les terrains urbanisables au nord de la gare.

4.8.3. potentiel urbain

Les grands atouts de développement du secteur gare sont: sa situation géographique centrale dans la commune et la grande disponibilité foncière. Par ailleurs, la politique urbaine engagée dans le PLU reflète pleinement la conscience de la commune du potentiel du secteur.

Au-delà de la densification du tissu et l'aménagement d'une extension du centre existant il s'agit de formaliser une vraie pièce urbaine qui servira de liant entre le village d'origine au sud du rail où se concentre l'intensité urbaine et les zones d'habitat «sans accroche» de côté nord.





Le grand enjeu urbain est ici de rééquilibrer le territoire communal en profitant de potentiel et de futur rayonnement du secteur gare.

En résumé:

- o Grande surface de foncier disponible
- o Forte augmentation de la population prévue

* Potentiels urbanisation du secteur gare: fort, sous condition de l'amélioration de l'offre TC (rabattement vers Pougny ou amélioration des fréquences en gare de Valleiry)



* **Orientations : La grande capacité d'accueil de la commune incite à questionner les moyens de déplacements des habitants notamment pour rejoindre Genève, pour éviter le tout auto auxquels ils sont aujourd'hui contraints. Or l'offre de transport train n'est pas compétitive face à la voiture!!! Proposer de nouveaux itinéraires TC paraît être un enjeu important pour la commune.**

■ * foncier théorique à valoriser= 15 ha dans un rayon de 500m autour de la gare sans contraintes réglementaires ou naturelles
 ** par extrapolation, densité moyenne de 60 logements/ha et 2,2 habitants par logement.



4.9. Viry (74)

4.9.1. potentiel mobilité

Dans l'hypothèse d'ouverture de la gare de Viry:

Viry est situé sur le corridor Bellegarde – Annemasse et ne disposera pas d'une offre conséquente au niveau ferroviaire (un train par heure et par sens). Aucune liaison directe avec Genève n'est offerte, même si des correspondances existent. Le potentiel d'utilisation du RER semble donc assez limité et reste local. Par contre, de part le positionnement de cette gare le long d'une voie ferroviaire fortement utilisée par les convois et avec la proximité de l'autoroute et de Genève, le fret pourrait être développé.

En résumé:

- o Gare fermée
- o Fréquence de train voyageurs sur la ligne sans augmentation conséquente (c.f. Valleiry)

4.9.2. potentiel environnemental

Le secteur gare est en proximité immédiate de plusieurs zones à fort enjeu écologique. Il est donc recommandé de bien définir les limites de l'urbanisation le concernant en privilégiant une valorisation des terrains déjà urbanisés dans le périmètre de la zone d'activité.

Le secteur gare est soumis aux risques: inondation, mouvement de terrain, risque technologique, pollution des sols.

Le secteur gare est soumis aux fortes nuisances sonores ferroviaires et routières.

En résumé:

- o Zone contrainte (r=500m; r1km) par une ZNIEFF importante.

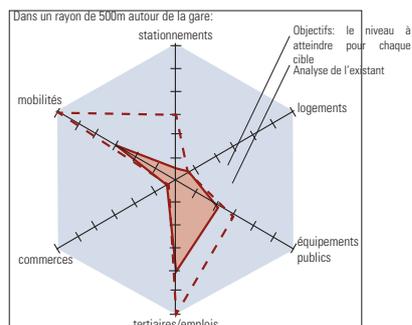
4.9.3. potentiel urbain

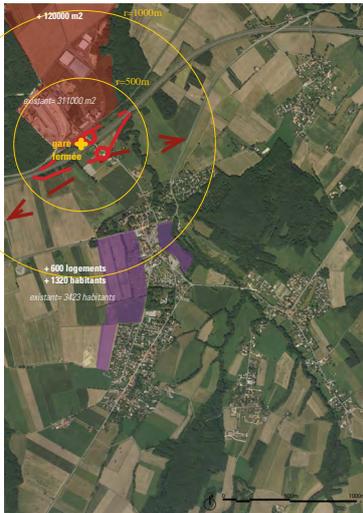
La commune du Viry est une commune multi-polaire composée par une constellation des petits hameaux. Le secteur gare est géographiquement séparée des 12 hameaux de la commune de Viry. Il est en proximité immédiate des infrastructures lourdes (qui coupent le territoire de la commune en deux: partie nord et partie



Viry (74)	
Surface de la commune	2616 ha
Population*	3423 hab.
Part pop. act. W sur la commune*	982 hab.
Part pop. act. W à l'étranger*	55,5%
Population prévue en 2030***	5660 hab.

voir diagnostic complet en annexes





sud) et d'un environnement industrielle qui conditionnent fortement la nature de son développement.

Un certain potentiel foncier existe pour le développement du secteur à l'intérieur de la zone urbanisée.

Le secteur gare doit être réconforté dans son statut de polarité à part entière à fonction exclusivement économique. L'ouverture de la gare pourra contribuer à son attractivité.

Par sa spécificité propre et sa complémentarité fonctionnelle avec le chef-lieu, le secteur gare pourra devenir une pièce urbaine structurante.

L'ouverture de la gare changera le statut du secteur, de zone à vocation uniquement utilitaire il sera destiné à évoluer vers un espace d'usage public.

En résumé:

- o Ville déconnectée de la gare, à une distance supérieure à 500m, avec un fort dénivelé.

* Potentiels urbanisation du secteur gare : nul à court terme et à moyen terme

*** Orientations : Le secteur gare de Viry n'est pas voué à être urbanisé à court et à moyen termes. L'enjeu du site se situe sur un axe plus économique lié à la plateforme logistique et à la dérivation autoroutière. Cependant, le potentiel gare doit être conservé.**

- - - déviation et sortie autoroutière en projet
- zone industrielle existante et en projet
- écoquartier de Viry (en projet)



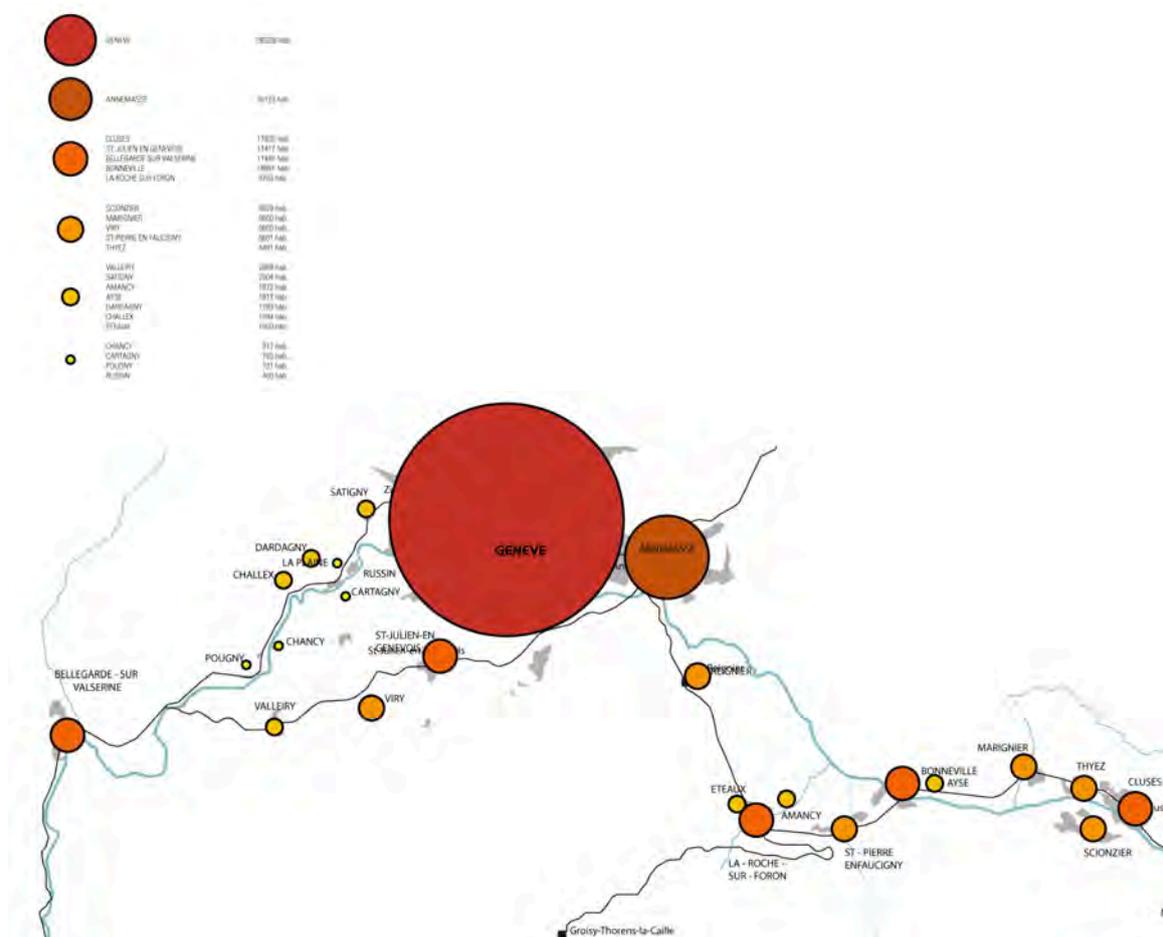
5. Confortement des diagnostics et partage d'une vision en réseau

5.1. Réunions de confortement des diagnostics (nov./dec.2010)

> objectifs:

Au regard de diagnostic sur chacune des villes nous avons proposé une hiérarchisation et une classification par enjeux.

Le but de cette phase, après une approche exhaustive était de reglobaliser la problématique afin de rentrer dans le cadre de l'étude.



carte des gares de l'agglomération genevoise



> propositions:

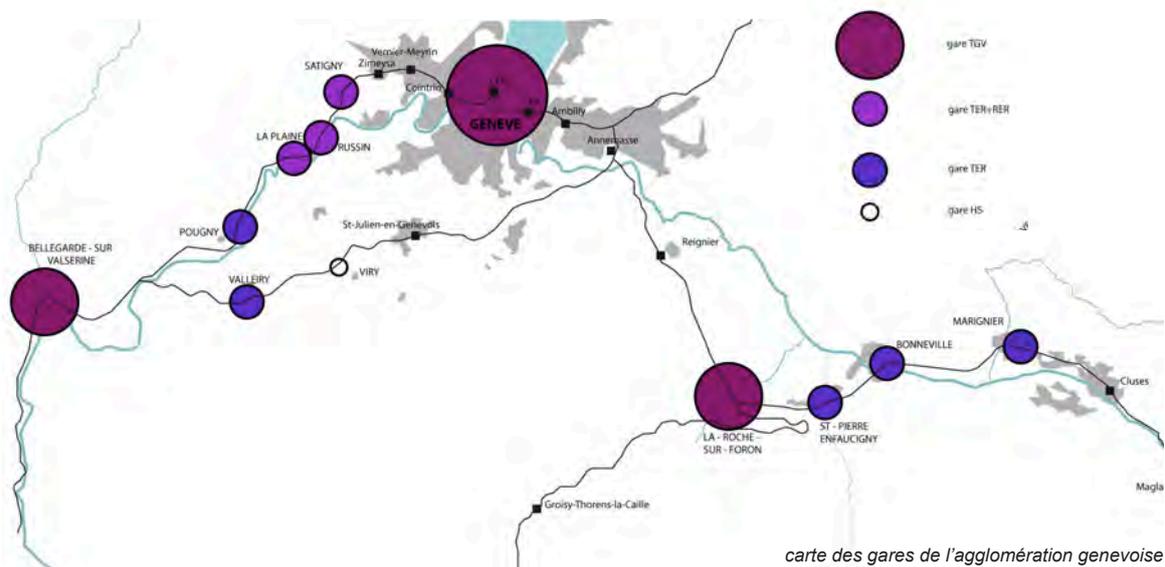
Nous avons proposé une hiérarchisation en deux problématiques qui pour chacune se subdivisent en deux sous-problématiques.

Il était important pour l'équipe de revenir au cadre de l'étude. Il s'agissait d'une étude sur dix gares et non dix études pour dix communes sur leurs secteurs gare.

Le contexte est vaste et les points communs entre chacune des gares sont peu nombreux.

Le diagnostic a mis en valeur des communes de taille très différentes, de 300 habitants pour Russin à près de 13 000 habitants pour Bonneville sur deux départements français et deux pays. Géographiquement, on compte deux vallées de deux massifs différents, autour de deux fleuves bien distincts. Les communes font partie de cinq communautés de communes qui ne travaillent pas toujours ensemble. Les gares, point de focal de notre étude s'avèrent être très différentes: gare TGV sur un axe Paris-Genève, gare RER ou gare TER voire même gare fermées. On distingue trois lignes ferroviaires différentes qui par ailleurs ne subissent pas les mêmes trafics ou les mêmes pressions dans l'utilisation. Enfin, les connexions de ces secteurs au réseau routier sont également très diverses.

Au regard d'autant de différences, nous avons souhaité mettre en avant les points communs pour l'aménagement et la valorisation des secteurs gares. En cela, ni la taille de la commune ni celle de la gare, n'influencent sur la problématization des enjeux.

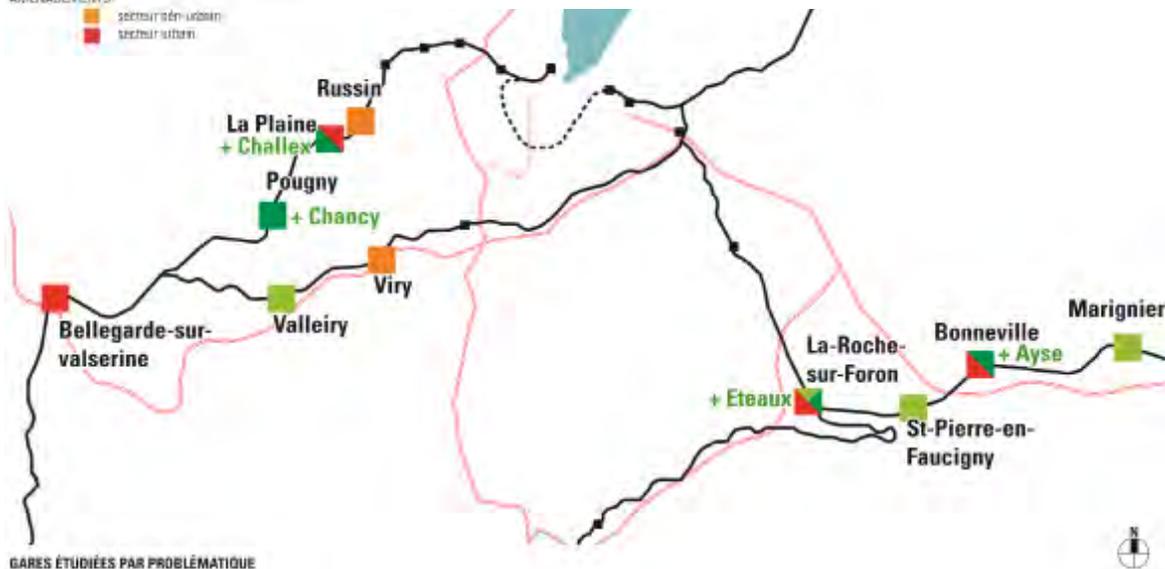


carte des gares de l'agglomération genevoise



légende

- PROJET URBAIN**
- à l'échelle de la commune
 - à l'échelle de plusieurs communes
- AMÉNAGEMENTS**
- secteur d'aménagement
 - secteur urbain



5.1.1. problématique liée à l'aménagement

Nous avons d'abord décelé une problématique liée à l'aménagement. Il s'agit des villes où les grands enjeux sont la visibilité et la connexion de la gare au reste de la ville ainsi que le renforcement de l'équipement gare dans son rayonnement local. Dans ces cas, une étude de maîtrise d'oeuvre pour des espaces publics pourra faire suite à cette étude (sauf Viry).

La valorisation du secteur-gare est une occasion pour ces communes de (ré)-intégrer la gare dans la ville voire même dans son centre-ville. Les actions et les préconisations pour ces secteurs-gare sont:

- * aménager et structurer des liaisons entre la gare et le reste de la ville, le territoire qu'elle 'capte' grâce à l'ergonomie, les qualités d'usage et d'organisation
- * améliorer une offre de mobilité urbaine ou inter-urbaine qui converge vers la gare : accessibilité, modes doux, TC...
- * valoriser et/ou protéger des espaces naturels ou agricoles à fort potentiels

Problématique d'aménagement en secteur urbain

Les villes concernées par ces problématiques sont Bellegarde-sur-



Valserine (01), La-Roche-sur-Foron (74), Bonneville (74).

Cette problématique correspond à une attractivité forte et rayonnante de la gare. Les gares concernées sont des gares d'envergure régionale. L'offre de transport y est très intéressante, dans un lien de cause à effets, les rabattements peuvent être conséquents. Enfin, la gare est destinée à évoluer ou à être confortée en pôle d'échange d'attractivité inter-communal ou régional.

Le contexte urbain est déjà très construit, c'est à dire que très peu de foncier y est disponible. Néanmoins, le secteur gare est situé à l'extérieur de la centralité principale de ces communes.

Enfin, l'environnement autour de ces gares est très contraint de part leurs situations urbaines et géographiques (contraintes diverses : bruit, risques,...). Le secteur est par conséquent non propice au développement d'une polarité urbaine.

Ces communes ont un potentiel urbanisation (au sens mentionné dans le cahier des charges) faible.

* Les aménagements entre centralité et secteur-gare doivent porter le fort potentiel des gares afin d'étendre l'aire d'influence de la gare.

- o **Bellegarde-sur-Valserine** dispose d'une nouvelle gare fraîchement inaugurée. Cette gare est une ponctuation sur la ligne Paris-Genève. L'intégration urbaine et la forme architecturale qui en découle sont discutables. Anciennement, la gare s'installait du côté du centre-ville. Désormais c'est au croisement des deux voies ferrées qu'elle se trouve. D'où qu'on vienne il faut franchir les voies. L'aménagement à Bellegarde consistera à travailler les accès en lien avec la centralité. Le travail des espaces publics est en ce sens fondamental. L'enjeu pour Bellegarde est de profiter de l'arrivée récente de cette nouvelle gare pour donner une impulsion et freiner le déficit d'image du site. Retravailler, valoriser les espaces publics du centre-ville en lien avec le nouveau bâtiment paraît un objectif important dans ce sens.
- o **La-Roche-sur-Foron** dispose d'une problématique d'aménagement assez semblable à Bellegarde. Néanmoins, elle bénéficie d'une image plus positive grâce à son centre historique. La gare de La-Roche est situé en amont du



centre historique. Elle est peu visible, les aménagements piétons et cycles sont très peu présents et les voiries sont très étroites.

- o **Bonneville** dispose d'une problématique d'aménagement semblable à La-Roche-sur-Foron. Son secteur-gare doit être relié au centre dynamique et attractif. Pour cela une stratégie notamment sur les commerces a été mise en place sur l'axe qui relie ces deux pôles urbains. Cela permet également de relier le quartier du Bouchet au centre-ville, afin d'éviter l'enclavement.

Problématique d'aménagement en secteur péri-urbain

Les villes concernées par ces problématiques sont Russin (CH), et Viry (74).

Cette problématique correspond à une offre de mobilité non déterminante.

Par ailleurs, le potentiel d'urbanisation est nul ou infime sur ces secteurs. Géographiquement ces secteurs-gare sont situés en dehors du tissu urbain. Le foncier disponible y est déjà prédestiné à une activité spécifique. Ce contexte est très fort et marque indubitablement les potentialités d'évolution de ces sites. Les contraintes et les potentiels sont forts et typent de manière évidente la destination des terrains. Le potentiel de ces gares ne se situe pas dans une possible urbanisation, mais dans l'affirmation et l'exploitation du potentiel offert par leurs fonctions actuelles ou à venir.

Une des questions qui s'offrent à ces secteurs est l'opportunité d'être un point attractif dans un réseau urbain plus large. Ces gares peuvent-elles devenir aussi des gares de destination? pour du travail, des promenades...

- o **Russin** est une petite commune de Suisse située à une vingtaine de minutes à peine de Cornavin. La gare est située entre des vignes et des espaces agricoles et naturels. L'accès à cette gare n'est pas évident et malgré une offre ferroviaire de 36 trains par jour, la vocation du secteur se tournerait plus vers l'aménagement paysagers et touristique que la valorisation d'un foncier pour la construction de logement.
- o **La gare de Viry** est une gare fermée qui de plus ne dispose pas d'un potentiel d'urbanisation important. (notamment pour



du logement) dans son rayon immédiat . Le secteur gare de Viry doit assumer la programmation et l'aménagement du pôle logistique déjà programmé. A ce titre, l'ouverture de la gare pour des passagers ne pourra être pertinente que si la gare offre des stationnements et des liens avec les hameaux de Viry, dont l'éco-quartier en projet. Par ailleurs, l'ouverture doit pouvoir générer des flux passagers de desserte du pôle logistique.

5.1.2. Problématique liée au projet urbain

Il s'agit des villes où l'enjeu est de structurer autour de la gare une pièce urbaine forte, une centralité à part entière, ou un espace d'articulation entre plusieurs communes. Dans ces cas, un plan de composition urbaine pourra faire suite à cette étude.

La structuration du secteur-gare est, dans ce cas, une opportunité pour rééquilibrer le territoire à l'échelle d'une commune ou de plusieurs communes :

- * privilégier une urbanisation autour des polarités existantes ou émergentes.
- * réfléchir à de nouvelles offres de transport (amélioration des fréquences de train, transports en commun performants...).
- * valoriser et/ou protéger des espaces naturels ou agricoles d'une forte valeur en terme de paysage...

Problématique liée au projet urbain à l'échelle de plusieurs communes

Les villes concernées par ces problématiques sont Bonneville avec Ayse (74); Pougny village et gare (01) avec Chancy (CH); La Plaine et Dardagny (CH) avec Challex (01)

Cette problématique correspond à une attractivité forte et rayonnante due notamment à une situation entre deux (ou plusieurs) territoires, le rayonnement possible pour plusieurs communes (mobilité + autres services)

D'une part, l'offre de mobilité intéressante. Actuellement, les gares ont une vocation locale. Mais les rabattements sont importants et concernent une population dans un rayon assez proche de la gare. Avec le RER FVG, des offres de transport seront améliorées



et accentuerons sans doute l'attractivité de ces gares et donc les rabattements. Cet enjeu et cette évolution doivent être pris en compte dès aujourd'hui. Comment le secteur-gare s'adapte-t-il et s'adaptera-t-il aux contraintes du contexte?

D'autre part, il existe du foncier 'disponible' sur les communes adjacentes, Le foncier disponible et les secteurs-gare sont contraints d'un point de vue des limites administratives, des éléments de paysage, du bruit, des risques...

- o **Bonneville et Ayse.** Le secteur gare de Bonneville est situé en limite communal de Bonneville. Bonneville dispose d'un foncier théorique en renouvellement urbain qu'il est assez difficile à évaluer. Sur la limite communale ouest, Ayse peut proposer des terrains à urbaniser, qu'il faut intergerer (et c'est déjà le cas pour les commune de Ayse et de Bonneville) dans une démarche globale d'aménagement.
- o **Pougny gare, Pougny village et Chancy.** La gare de Pougny-Chancy ainsi que le noyau urbain qui s'est constitué autour, est située à équidistance entre Pougny le village et Chancy. La gare de Pougny fonctionne en tri-polarité. L'enjeu est d'organiser des rabattements et de proposer des proximités, pratiques à l'usage. Le dénivelé entre Pougny village et Pougny gare est assez fort. Entre Pougny gare et Chancy, il faut franchir la frontière et le Rhône par un pont et une route qui ne laissent aucune place aux modes doux. Il faut donc prévoir des aménagements qui favorisent les modes doux et les transports en communs qui soient mis en lien avec des zones d'urbanisation mixtes, denses et respectueuses du cadre paysager.
- o **La Plaine, Dardagny et Challex.** La Plaine fait partie de la commune de Dardagny pourtant l'une et l'autre disposent de qualités urbaines très différentes. La Plaine est la dernière gare du réseau genevois. La fréquence des trains, un toutes les demi-heure, est très intéressante et inégalée sur la suite de la ligne en direction de Bellegarde. Cette offre de transport suscite donc l'intérêt des frontaliers qui viennent chercher le train à cette gare. Le P+R est déjà important. Le potentiel urbanisation est déjà évalué dans le PDQ. Désormais, c'est sur Dardagny et Challex que l'urbanisation doit se porter à condition de la maîtriser et d'associer des relais en TC et en MD pour accéder à la gare qui se situe à plusieurs kilomètres des ces deux villages. La Plaine doit déjà subir un fort afflué d'automobiles, il est fondamental



de pouvoir accueillir des P+R mais il est aussi essentiel de trouver une alternative afin que La Plaine ne subisse pas un trafic (et des stationnements ventouses) trop important

Problématique liée au projet urbain à l'échelle de la communes

Les villes concernées par ces problématiques sont Valleiry (74), St-Pierre-en-Faucigny (74) et Marignier (74).

Cette problématique correspond à une situation stratégique dans le tissu et dans la commune du secteur gare. Un grand potentiel de développement (foncier disponible théorique à valoriser) est situé à proximité. Ces éléments doivent concourir à fortifier une centralité forte.

Le cadre exceptionnel offre des sites proches de paysages d'une certaine valeur. Le foncier 'disponible' est assez peu contraint. Hormis cette volonté (forte) de conserver des couloirs écologiques.

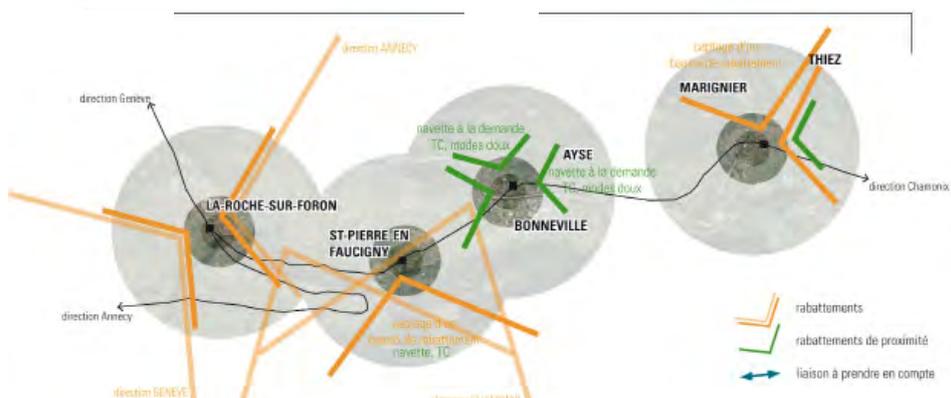
Enfin, actuellement ces gares ont une vocation locale. Le rabattement est faible (actuellement du moins, fort potentiel pour St-Pierre-en-Faucigny). Aujourd'hui, l'offre est assez peu intéressante. Au vue des possibilités d'évolution de ces secteurs, l'enjeu est de pouvoir proposer une offre de mobilité à la hauteur du contexte et des potentiels d'urbanisation disponible.

- o **Valleiry** dispose d'une grande surface enclavée entre l'urbanisation centre et la voie ferrée et l'urbanisation au nord de la voie ferrée. Ces terrains sont situés de manière stratégique tant d'un point de vue urbain que de l'accessibilité au train et aux équipements. Il est fondamental que ce potentiel urbanisation soit maîtrisé avec notamment un plan guide qui permettrait d'assurer une certaine densité pour une valorisation maximum de ces terrains mais également une certaine mixité.
- o **Marignier** dispose de grand terrains vierges . La commune a déjà pris en main son développement. D'autant qu'une augmentation très importante est prévu sur ce secteur.
- o **Saint-Pierre-en-Faucigny** réfléchit actuellement à une modification de son PLU. A ce titre, elle a également identifié des secteurs stratégiques autour de la gare afin de conforter une polarité.

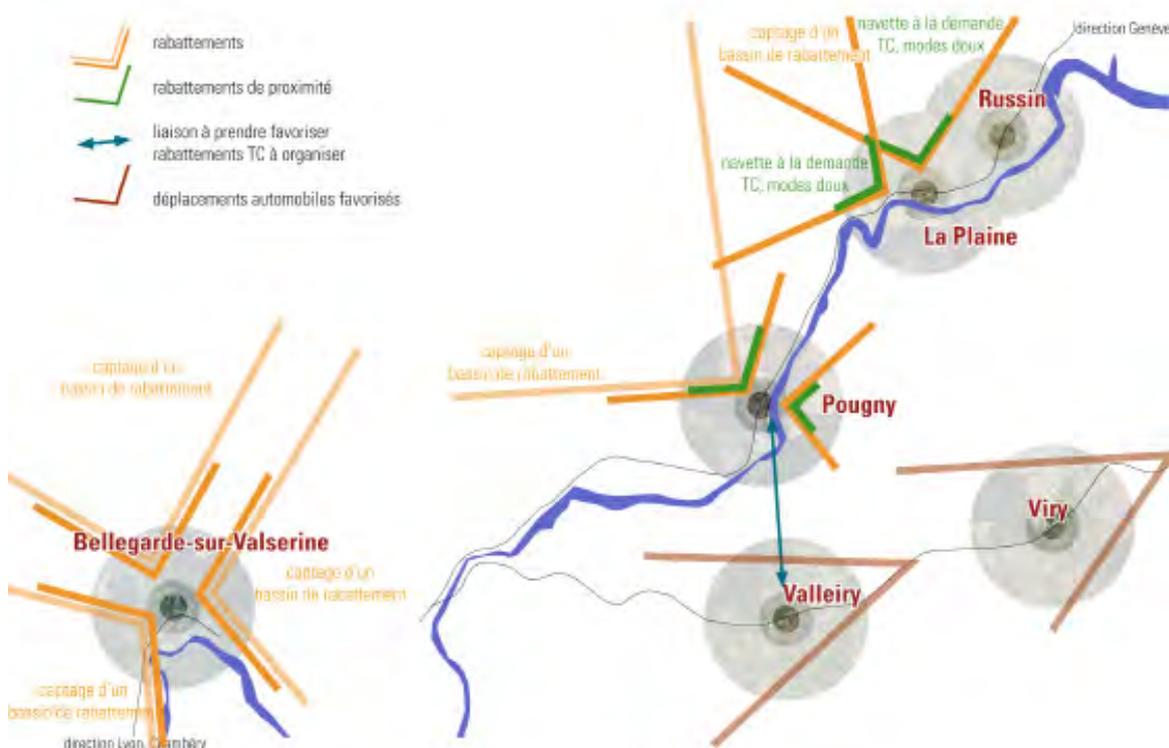


5.2. Atelier de janvier 2011 : confortement des diagnostics

- > objectifs: Mise en évidence d'un système en réseau, partage d'une culture commune du territoire, partage des connaissances et d'expériences entre les acteurs des communes étudiées.
- > propositions: Deux territoires sont identifiés pour une mise en réseau des problématiques à savoir les gares autour de l'Arve et les gares autour du Rhône.
 - o L'Arve
 - o Le Rhône



carte des gares étudiées autour de l'Arve : actions et potentialités d'une gare influée sur les autres. Une vision globale



carte des gares étudiées autour du Rhône : actions et potentialités d'une gare influée sur les autres. Une vision globale
Cahier n°14-2 / avril 2011

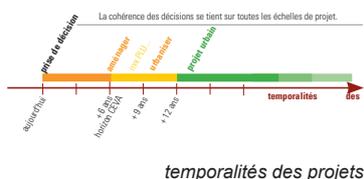


5.3. Atelier de février 2011 : Mise en place d'outils transversaux

> objectifs: Mise en place d'outils de représentations, d'évaluation et de prise de conscience des enjeux dans le secteur gare.

> propositions:

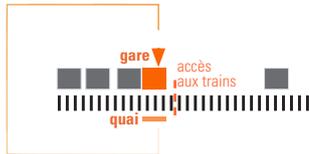
- o **La Boîte à Outils** est un outil pédagogique sur des thématiques d'urbanisme. Les thèmes abordés sont décontextualisés afin d'envisager, sans figer, les enjeux. Elle aide la prise en compte des problématiques sur les secteurs-gare en particulier et dans la commune en général. Cette boîte à outils vise également à proposer des formes nouvelles et pas forcément complexes d'habiter ou d'envisager villes, habitat et transports.
- o **La Feuille de Route** vise simplement à lister les opérations en cours à toutes les échelles et en prenant compte de ce qui se fait sur les territoires limitrophes. Cet outil doit permettre de prendre conscience des imbrications d'échelles mais également des imbrications décisionnaires entre toutes les études voire même les décisions politiques.
- o **La Grille d'Analyse** a été mise en place afin de pouvoir faire état de manière systématique et peut-être un peu plus rigoureuse des potentialités et des implications dans les 3 rayons d'études mis en relief par les niveaux décisionnaires correspondant. L'outil n'est pas figé, il est mis à disposition. Hiérarchisation et priorisation ou échelles d'interventions sont autant de sujets qu'il appartient aux élus de déterminer.
- o **L'Étoile programmatique** est une représentation des différents programmes autour du secteur gare. Elle comporte un état actuel et une tendance à conforter ou à renforcer. Ainsi, graphiquement, chacune des communes pourra envisager les points sur lesquels elle doit travailler. Là encore, il s'agit d'un outil de travail et un mode de représentation. Il appartient aux communes d'affiner cette perception et de s'approprier les tendances que nous avons pressenties.





PRÉVOIR UNE GARE BI-FACE

TEMPS 1

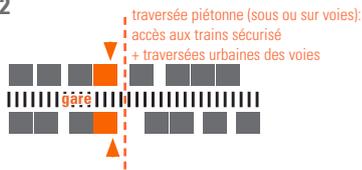


Un accès unique sur **un seul côté** de la voie ferrée

Enjeu d'**ANTICIPATION** et de **VEILLE**

FONCIÈRE pour permettre une gare bi-face.

TEMPS 2



Deux ou plusieurs accès aux voies dans toutes les directions, en entrée/sortie...
FLUIDITÉ, SIMPLICITÉ

> aménagements d'espaces publics, accès, sécurisation, signalisation



exemples -

> Gare de Satigny, multiples accès: accès parvis de gare, accès lotissements, traversée sous voies ouverte au public...

Gare de St-Marcellin

Boîte à outils

TRAVERSÉE DE VOIES FERRÉES

TEMPS 1



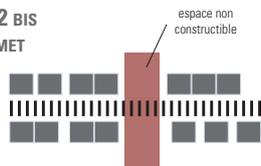
Urbanisation d'**un seul côté** de la voie ferrée

TEMPS 2
ON BLOQUE



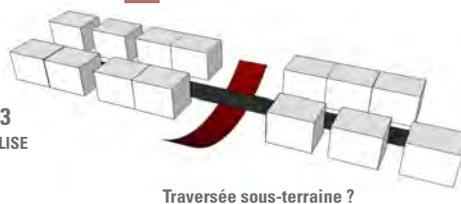
Urbanisation continue de chaque côté de la voie ferrée
= **traversée impossible**

TEMPS 2 BIS
ON PERMET

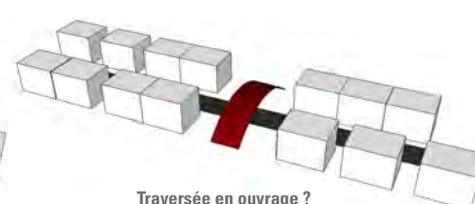


Enjeu d'**ANTICIPATION** et de **VEILLE FONCIÈRE** pour permettre une **traversée ultérieure**.

TEMPS 3
ON RÉALISE



Traversée sous-terrainne ?

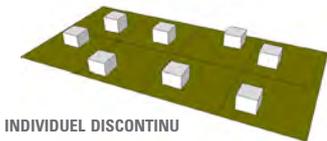


Traversée en ouvrage ?

Boîte à outils



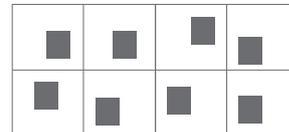
DENSITÉ DES FORMES BÂTIES -1



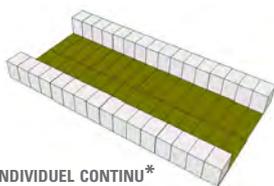
INDIVIDUEL DISCONTINU

- Densité de logements : **10 à 20 logts /ha**
- Densité de population : de **20 à 40 hab./ha**
- Niveaux : **R+1**

Tissu pavillonnaire



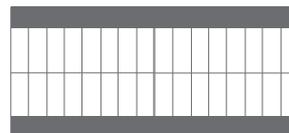
besoin de 1 500 ha pour 45 000 hbts



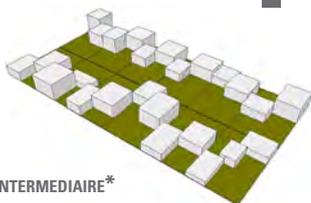
INDIVIDUEL CONTINU*

- Densité de logements : **30 à 50 logts/ha**
- Densité de population : **60 à 110 hab./ha**
- Niveaux : **R+1**

Maisons accolées



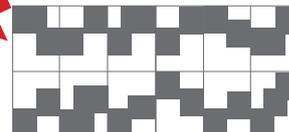
besoin de 530 ha pour 45 000 hbts



INTERMEDIAIRE*

- Densité de logements : **50 à 70 logts/ha**
- Densité de population : **110 à 160 hab./ha**
- Niveaux : **R+2**

Petits collectifs avec entrées privées

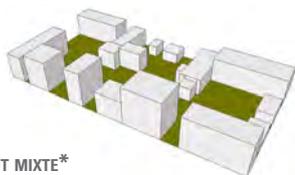


besoin de 335 ha pour 45 000 hbts

*part logement social et adapté à intégrer

Boite à outils

DENSITÉ DES FORMES BÂTIES -2



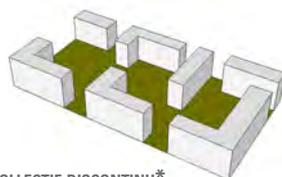
ILOT MIXTE*

- Densité de logements : **90 à 120 logts /ha**
- Densité de population : **200 à 260 hab./ha**
- Niveaux : **R+1 à R+5**

Collectif et individuel



besoin de 195 ha pour 45 000 hbts



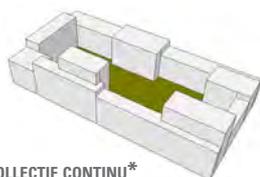
COLLECTIF DISCONTINU*

- Densité de logements : **120 à 200 logts /ha**
- Densité de population : **260 à 440 hab./ha**
- Niveaux : **R+3 à R+4**

Collectifs moyens



besoin de 130 ha pour 45 000 hbts



COLLECTIF CONTINU*

- Densité de logements : **200 à 300 logts /ha**
- Densité de population : **440 à 660 hab./ha**
- Niveaux : **R+4 à R+9**

Tissu urbain dense



besoin de 85 ha pour 45 000 hbts

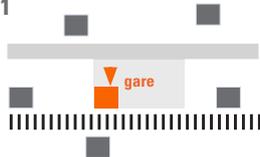
*part logement social et adapté à intégrer

Boite à outils



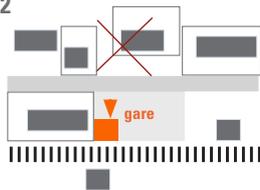
NE PAS AMPUTER LES POTENTIALITÉS URBAINES À VENIR

TEMPS 1



secteur gare peu habité

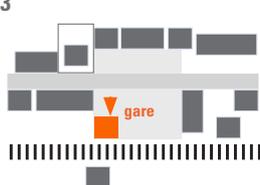
TEMPS 2



~~retraits haies et murets densité faible faible hauteur de bâtiment~~

Certains éléments de projet amputent les possibilités de densification à un temps plus lointain.

TEMPS 3



permettre une **DENSIFICATION**, une **MUTATION** de l'existant ou de ce qui est créer... **évaluer les potentialités**

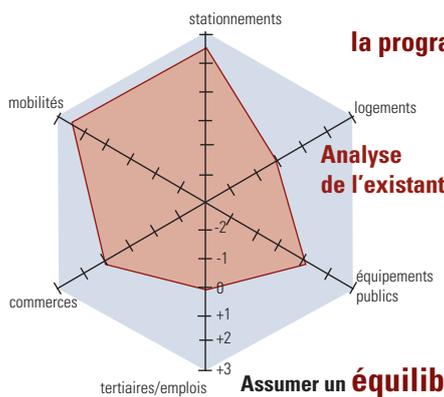
> Nécessaire vision générale, globale et anticipatrice des secteurs

> Maîtrise des Permis de Construire grâce au PLU et à des préconisations des architectes-conseil

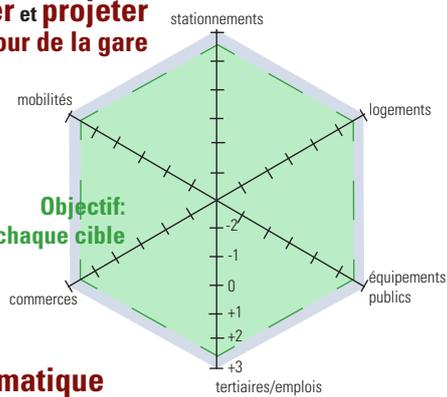
Boite à outils PROGRAMME URBAIN EABD

GARE, UN SECTEUR STRATÉGIQUE : MIXITÉ PROGRAMMATIQUE

Évaluer et projeter la programmation autour de la gare



Objectif: maximum sur chaque cible



Assumer un **équilibre programmatique** au niveau du secteur gare (r= 500m, r=1km)

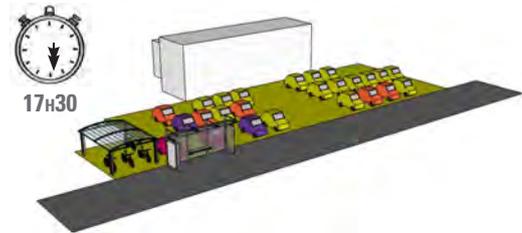
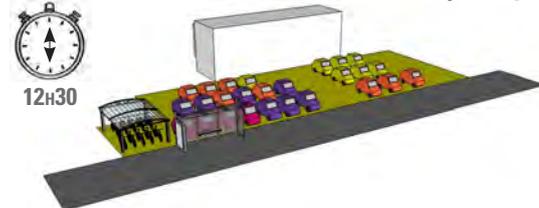
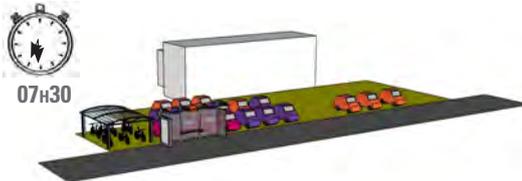


P+R de Satigny; Pôle multimodal de Bellegarde; Centre commercial et bureau à La Part Dieu, Lyon; L'escalier à Laroche-Migennes; Logements à Nantes (Tétrac)

Boite à outils PROGRAMME URBAIN EABD



P+R+S - PARKING RELAIS SERVICES - MUTUALISATION DES BESOINS EN STATIONNEMENT



Des **besoins** en stationnement,
des **services** aux **usagers**
et des **utilisateurs différenciés**

Un parking **utilisé tout au long de la journée**



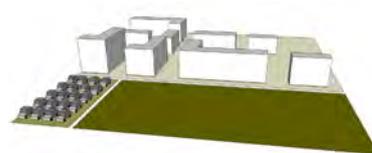
- TIM
- Co-voiturage
- PMR
- Clients commerce



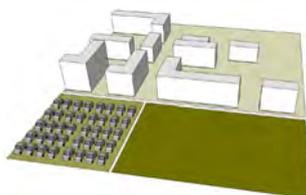
Parc relais de la Poterie à Cognin - Chambéry

Boite à outils

P+R - PARKING RELAIS - EVOLUTIVITÉ DES PROGRAMMES



UN PEU ...



BEAUCOUP ...



PAS PLUS ...



Un parking **végétalisé**

Un espace **préverti évolutif** selon les besoins



Boite à outils



NÉGOCIER UN TERRAIN PROCHE D'UNE GARE

COMMUNE	NB D'HABITANTS	SURFACE	INTERLOCUTEURS		ARGUMENTS	PRIX	CONTRAINTES	TEMPS NEGOCIATION
			SNCF	RFF				
Bonneville	11 716 hab.			par ADIAL	prix de la dépollution, projet			8 ans (finalisée)
Bellegarde-sur-Valserine	11 708 hab.			X	gare TGV			6 ans (finalisée)
La-Roche-sur-Foron	9 763 hab.							prévue
Marignier	6 247 hab.							prévue
Valleiry	3003 hab.					22€/m2		6 ans (en cours)
Pougny + Chancy	731 hab. + 917 hab.							prévue
La Plaine - Dardagny (CH)	1294 hab.							
Cluses	17 972 hab.			par ADIAL				
Thonons								
Perrignier								
Bon en Chablais								
Machilly								

Boite à outils

TABLEAU COMPARATIF DES ÉCHÉANCES, DES ÉCHELLES ET DES OBJECTIFS

exemple de Pougny

POTENTIELS	ÉCHELLES			IMPACTS	PRÉCONISATIONS RECOMMANDATIONS	PRIORITÉ	PORTEURS DE PROJET PERTINENTS			
	R=0,5KM	R=1KM	R=3KM				COMMUNE	INTER-CO	AGGLO	À DÉFINIR
HABITANTS ***	4,2ha* + 252 lgt** + 554 hab.**	existant=	existant=	> trafic piéton	> veille foncière		X			
		1648 habitants	7225 habitants	> trafic routier	> veille foncière		X			
				> proposer des alternatives à la voiture	> défendre l'offre de train		X	X	X	
				> défendre l'offre de train	> défendre l'offre de train		X	X	X	
		+ 371 hab.	+ 4422 hab.	> trafic TC	> veille foncière		X			
ÉCONOMIQUES / EMPLOIS	+ pôle multi-services			> rabattements	> bus D, Proeven, Tram St-Julien		X	X	X	X
				> organiser les rabattements en TC	> ne pas saturer Pougny-gare de voiture...	X	X	X	X	
EQUIPEMENTS STRATÉGIQUES				> qui est AOT?	> PLU		X			X
				> urbanisation (services/commerces/équipements)	> SCDT - schémas de secteurs	X	X			
TRANSPORTS IND. MOTORISÉS	RD 984b			> emplois de proximité			X			X
TRANSPORTS COLLECTIFS	Lignes X et K des TPG			> trafic routier favorisé				X		X
INFRASTRUCTURES		pont/ frontière - douane		> trafic routier favorisé, augmentation	> proposer des alternatives à la voiture					X
					> défendre l'offre de train, les TC					

Sources :

TIM = Transports individuels motorisés.

AOT = Autorité Organisatrice des Transports

TC = Transports en commun.

Légende de couleur :



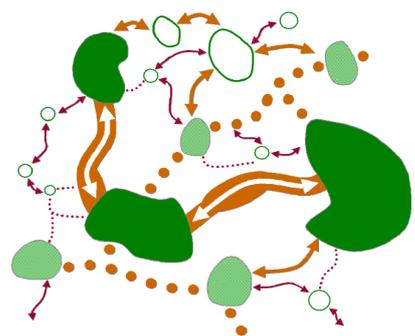
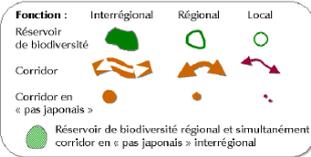
Boite à outils



GESTION DES ESPACES AGRICOLES PÉRI-URBAINS



Entre 1994 et 2004, les **espaces artificialisés** ont progressé de **15 %**, soit l'équivalent d'un **département français** et ce au détriment des espaces agricoles et naturels...



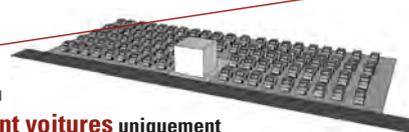
... d'où la nécessité aujourd'hui de **maîtriser** la **consommation** du foncier pour **préserver l'économie agricole** et la **continuité des grands équilibres naturels**...



...entre autre par le **maintien d'une SAU* suffisante (71 ha en moyenne)** et **cohérente (forme, taille...)** par exploitation

*SAU : Surface Agricole Utile

PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL



Gare + stationnement voitures uniquement

- VOITURE & Co-VOITURAGE
- BUS
- TRANSPORT À LA DEMANDE
- PIETONS
- VÉLO
- ANNEXE BIBLIOTHÈQUE
- PRISES VÉHICULES ÉLECTRIQUES
- CORDONNIER
- CLES MINUTES
- PRESSE
- RECEPTION COLIS
- BOITE AUX LETTRES
- DEPOT DE PAIN

Mobilités

Services



Gare + services + mobilités*

* données à adapter selon le contexte de la gare



Espace très bien desservi
Divers usages possibles



5.4. Restitutions et transmission (mai 2011)

Du global au local:

Au cours de l'étude, des préconisations particulières et des points d'attention situés ont été formulés notamment à l'issue des diagnostics. Les dix communes individuellement (cf. diagnostics en annexes et colonnes extérieures de diagnostic du présent documents) disposent de remarques particulières et générales qui devraient leur permettre d'alimenter des diagnostics plus précis ou directement d'acquérir une vision globale des problématiques qui se jouent autour de leur secteur gare.

Nous avons proposer des solutions à mettre en oeuvre à plusieurs qui sont mis en forme dans une boîte à outils. Densité, savoir anticiper, gérer les espaces agricoles... sont autant de thèmes abordés. Nous avons tenter de révéler et de permettre des actions à coordonner à l'échelle du réseaux. Un jeu de dynamiques imbriquées et de vases communicants est mis en valeur par notre étude. Géographiquement, des actions sont à coordonner entre les communes et ceux au-delà des limites administratives. Cette vision du territoire permet de réfléchir au cadre que des communes peuvent construire ensemble, en partageant les contraintes et les atouts du territoire. Nous avons identifié deux réseaux à savoir les gares étudiées de la vallée de l'Arve et les gares étudiées autour du Rhône. Les deux PACA (celui de Bellegarde et celui de l'Arve) à venir reprennent cette identification. Ils constituent deux nouvelles opportunités d'envisager et de coordonner des propositions à l'échelle du territoire et plus globalement de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Néanmoins, deux divergences fondamentales séparent ces deux territoires. A notre sens, la problématique autour de l'Arve se joue dans la problématique de 'réseau de villes': les villes, les unes avec les autres, doivent être relier et mutualiser une vision de l'évolution de leur territoire. Alors que le PACA Bellegarde constitue un territoire rural entre deux polarités : Genève d'une part et Bellegarde qui doit envisager son avenir dans ce contexte.



6. Sigles et abréviations

01	Département (français) de l'Ain
74	Département (français) de la Haute-Savoie
ADE	Agence de développement économique du Pays de Gex – Bassin bellegardien
ARC	Association régionale de coopération du Genevois (France)
B+R	Station vélos à une gare RER ou TER (Bike + Ride)
CCFG	Communauté de communes Faucigny Glières (74)
CCG	Communauté de communes du Genevois (74)
CCPB	Communauté de communes du Pays Bellegardien (01)
CCPG	Communauté de communes du Pays de Gex (01)
CCPR	Communauté de communes du Pays Rochois (74)
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse
CH	Confédération helvétique
COPIL	Comité de pilotage
MD	Modes doux
PDCom	Plan Directeur Communal (CH)
PDQ	Plan Directeur de Quartier (CH)
P+R	Station vélos à une gare RER ou TER (Park + Ride)
TER	Transports express régionaux en France
TIM	Tranports individuels motorisés
TPG	Transports publics genevois
RER	Train en Suisse



7. Définitions

Foncier théorique à valoriser identifié au cours de l'étude dans un rayon de 500 m autour de la gare sans contraintes réglementaires ou naturelles, paraissant pertinent pour l'agence PDV. (il n'était pas question de considérer toutes les zones ouvertes à l'urbanisation, bien que cela soit aussi une donnée intéressante à analyser mais elle ne constitue pas l'objet de l'étude).

Population existante correspond aux données disponibles sur les sites de l'INSEE (<http://www.insee.fr/fr/default.asp>) ou aux données transmises par le projet d'agglomération pour les villes suisses et pour certaines villes de France.

Augmentation de la population (horizon 2030) est une extrapolation, à partir de ce foncier théorique. La densité moyenne de 60 logements/ha est appliquée. Puis un nombre de personnes par logement (2,2 habitants par logement). Il s'agit d'une extrapolation théorique pour une évaluation et une pondération du potentiel urbanisation. Bien entendu, ces secteurs stratégiques ne doivent pas être monofonctionnels, il faut donc les conforter avec des équipements, des commerces... selon les préconisations qui ont été élaborées au cours de cette étude (cf. étoile programmation).

Pour la Suisse et certaines communes de France, les augmentations de population sont issues des données transmises par le projet d'agglomération.





8. Annexes



Préconisations

Bellegarde-sur-Valserine

- * améliorer l'accessibilité et la visibilité du secteur gare:
- * valoriser la liaison entre le centre et la gare
- * aménager des itinéraires modes doux qui relient la gare au reste de la commune
- * valoriser l'environnement immédiat
- * aménager les espaces publics en proximité de la gare
- * proposer une offre de service à l'échelle de la gare
- * établir une stratégie foncière
- * revoir le statut des parcelles SNCF à côté de l'ancienne gare
- * améliorer l'interface entre le quartier nord et le centre
- * éviter d'augmenter les surfaces imperméabilisées
- * réfléchir à l'urbanisation des pentes en fonction du risque inondation et ruissellement sur versant
- * intégrer la gestion des eaux pluviales au sein des aménagements : alternative et adaptée aux capacités d'infiltration des sols
- * éviter d'implanter des Etablissements Recevant du Public, voir des habitations, à proximité immédiate du rail
- * vérifier l'existence de pollution des sols avant tout aménagement et nécessité de dépollution
- * ménager des zones tampons entre les sources de bruit et les constructions
- * proposer une orientation réfléchie et un éloignement des bâtiments vis-à-vis des sources de bruit
- * assurer une isolation phonique performante des futurs bâtiments
- * miser sur un développement de l'offre régionale en TC;
- * diriger les véhicules privés en dehors des zones du centre-ville. Les stationnements doivent se situer à proximité des axes principaux (D1804);
- * développer les itinéraires de mobilités à destination de la gare



Préconisations

Bonneville

- * valoriser l'environnement immédiat :
- * opter pour la mixité fonctionnelle tout en privilégiant des équipements communaux et intercommunaux, des services, des commerces de proximité, etc.
- * aménager qualitativement les espaces urbains accompagnant le secteur
- * améliorer l'accessibilité et la visibilité du secteur :
- * améliorer les liaisons entre la gare et le reste de la commune en travaillant sur la qualité des parcours, les aménagements modes doux, le développement des modes de transport alternatifs.
- * améliorer la liaison modes doux avec Ayze
- * maintenir les corridors écologiques accompagnant les cours d'eaux de l'Arve et celui au nord de la gare, et les corridors entre milieux naturels de la plaine et des coteaux
- * respecter le périmètre de protection du Château des Tours.
- * éviter de construire dans les zones bleues inondables,
- * limiter l'augmentation des surfaces imperméabilisées et éviter d'urbaniser les pentes en amont de la gare,
- * prévoir des aménagements intégrant la gestion alternative et quantitative des eaux pluviales.
- * vérifier et anticiper l'existence de pollution des sols lors des futurs aménagement
- * ne pas implanter de constructions à proximité des établissements identifiés à risque ou ICPE, ni le long des axes à risque lié au transport de matières dangereuses,
- * ménager des zones tampons entre les constructions et les sources de bruit
- * proposer une orientation réfléchie ou un éloignement des bâtiments vis-à-vis des sources de bruit
- * assurer une isolation phonique performante des futurs bâtiments
- * développer la gare en pôle multi-modal, les accès devraient pouvoir supporter une augmentation de trafic (la D19 et la D1205). L'accès par l'est devrait alors être encouragé, quitte à mettre en place des mesures limitant le transit dans Bonneville;
- * réaliser un P+R;
- * compléter et améliorer les itinéraires mobilité douce communales et intercommunales (notamment avec AYZE)



Préconisations

La Plaine - Dardagny

- * prévoir des aménagements évolutifs. L'amélioration de l'offre sur les destinations en France, pourrait désengorger ce petit secteur qui draine aujourd'hui une population importante pour sa taille.
- * proposer des liaisons en modes doux à l'échelle intercommunale, en valorisant également la qualité des sites autour du Rhône et au pied du Jura.
- * Ménager des zones tampons entre les constructions et la voie ferrée,
- * Proposer une orientation réfléchie ou un éloignement des bâtiments vis-à-vis de la voie ferrée,
- * Assurer une isolation acoustique performante des bâtiments et respecter les préconisations de l'OPB,
- * Assurer une isolation acoustique performante des bâtiments.
- * Éviter d'urbaniser à proximité des activités industrielles,
- * Veiller aux risques de pollution des sols au sud de la gare,
- * Éviter d'urbaniser sur les abords du Rhône en raison du risque inondation..
- * développer les itinéraires mobilité douce entre la gare, le centre-ville et les différents pôles urbains (Dardagny, Challex)



Préconisations

La-Roche-sur-Foron

- * valoriser l'environnement immédiat par des aménagements paysagers appropriés., par le développement d'une meilleur offre de service autour de la gare
- * améliorer l'accessibilité et la visibilité du secteur :
- * simplifier le schéma de circulation en révisant les sens uniques multiples pour une liaison plus claire centre/gare
- * améliorer la signalétique
- * aménager des parcours piétons et cyclistes confortables.
- * relier le quartier résidentiel sud à la gare par un cheminement directe
- * faire une gare à double orientation Est/Ouest avec des aménagements équilibrés et valorisants de part et d'autre de celle-ci.
- * maintenir les corridors écologiques associés aux cours d'eau, aux espaces naturels et agricoles ceinturant la commune.
- * éviter toute urbanisation à proximité du cours d'eau du Foron,
- * éviter d'urbaniser sur le versant sud en amont de la gare afin de limiter l'augmentation des ruissellements vers la gare.
- * ne pas implanter de constructions à proximité des établissements identifiés à risque ou ICPE, ni le long des axes à risque lié au transport de matières dangereuses,
- * vérifier et anticiper l'existence de pollution des sols lors des futurs aménagement et la nécessité d'une dépollution
- * ménager des zones tampons entre les constructions et la voie ferrée
- * proposer une orientation réfléchie ou un éloignement des bâtiments vis-à-vis de la voie ferrée
- * assurer une isolation phonique des futurs bâtiments
- * développer la gare en pôle multi-modal, les accès devraient pouvoir supporter une augmentation de trafic (la D2 par exemple)
- * compléter les itinéraires mobilité douce entre la gare et le centre-ville



Préconisations

Marignier

- * préparer les outils réglementaires
- * revoir les (POS) afin d'établir une stratégie de densification et de mixité fonctionnelle du secteur.
- * établir une stratégie foncière : aménager en priorité les parcelles en dent creuse dans le tissu environnant ainsi que la parcelle SNCF
- * étendre la zone d'influence de la gare : faire une gare à double orientation nord/sud avec des aménagements équilibrés et valorisants de part et d'autre de celle-ci.
- * améliorer l'accessibilité et la visibilité du secteur :
- * valoriser la liaison entre les deux centralités en travaillant sur la morphologie et les fonctions de la D19 qui les relie
- * améliorer l'accessibilité en modes doux du secteur pour l'ensemble de la commune en travaillant les itinéraires avec un vocabulaire d'aménagement moins routier.
- * développer les itinéraires de mobilités douces entre les différentes parties du village et la gare qui se situe déjà à proximité de l'environnement bâti
- * maintenir les corridors écologiques accompagnant les cours d'eau, les coteaux boisés et les îlots agricoles.
- * rester vigilant sur les modalités d'urbanisation sur le secteur nord-ouest de la gare, en raison de terrains anciennement classés en zone inondable,
- * limiter l'augmentation des surfaces imperméabilisées en amont de la gare, sur les coteaux nord, afin de ne pas augmenter les ruissellements vers la plaine,
- * respecter les prescriptions réglementaires édictées par le règlement des périmètres de protection des captages, ou ICPE,
- * ménager des zones tampons entre les constructions et la voie ferrée
- * proposer une orientation réfléchie ou un éloignement des bâtiments vis-à-vis de la voie ferrée
- * assurer une isolation phonique performante des futurs bâtiments



Préconisations

Pougny

- * établir une stratégie d'urbanisation:
- * densifier les zones constructibles inscrites dans le périmètre déjà urbanisé.
- * répartir les nouveaux programmes de logement de manière équilibré sur le territoire de Pougny Gare afin d'éviter la sectorisation.
- * développer des formes bâties compactes qui mettent en valeur le caractère rural et le potentiel paysager du site.
- * créer une offre de services attractive:
- * développer une programmation mixte autour de la gare: habitats, commerces, services, équipements à l'échelle de la polarité voir de la tripolarité.
- * améliorer l'accessibilité et la visibilité du secteur :
- * améliorer les liaisons modes doux avec Chancy et Pougny village.
- * aménager et valoriser l'environnement immédiat de la gare.
- * offrir quelques places de P+R en nombre limité;
- * développer les itinéraires mobilité douce entre la gare et le centre-ville.
- * maintenir les corridors écologiques le long des cours d'eaux et les espaces agricoles en privilégiant une urbanisation des dents creuses au sein du tissu déjà constitué.
- * éviter de construire dans les zones bleues inondables, ou soumise à un mouvement de terrain,
- * limiter l'augmentation des surfaces imperméabilisées et éviter d'urbaniser les pentes,
- * favoriser des aménagements intégrant la gestion alternative et quantitative des eaux pluviales.
- * éviter d'implanter des Établissements Recevant du Public, voir des habitations, à proximité immédiate de la voie ferrée.
- * vérifier l'existence de pollution des sols avant tout aménagement et nécessité éventuelle de dépollution
- * ménager des zones tampons et assurer une orientation réfléchiée et une distance des bâtiments vis-à-vis des sources de bruit,



Préconisations

Russin

- * préserver les coteaux et le secteur gare d'une possible urbanisation, au profit de la compacité et de la qualité de vie en coeur de village.
- * aménager des axes de mobilités douces pour les habitants ainsi que quelques stationnements cycles.
- * aménager et valoriser, à l'échelle de l'agglomération, les abords de la gare en proposant des itinéraires verts autour du Rhône et des corridors écologiques, telles les Teppes du Verbois.
- * offrir des places de P+R en nombre limité;
- * limiter les nuisances le long de la route entre le centre du village et la gare que pourrait engendrer un afflux de trafic;
- * développer les itinéraires mobilité douce entre la gare et le centre du village.
- * ne pas urbaniser les espaces viticoles protégés,
- * éviter d'urbaniser la plaine agricole et la réserve naturelle au sud de la gare,
- * éviter d'urbaniser sur les abords du Rhône,
- * ne pas urbaniser sur le site de l'ancienne gravière,
- * éviter d'urbaniser à l'est de la gare, à proximité des activités hydroélectriques et d'incinération des déchets,
- * ne pas urbaniser sous ou à proximité de la Ligne Haute Tension.
- * éviter d'urbaniser le long de la voie ferrée,
- * respecter les préconisations de l'OPB,



Préconisations

Saint-Pierre-en-Faucigny

- * intégrer durablement la gare à la centralité existante de château de Cohendier
- * faire une gare à double orientation Nord/Sud avec des aménagements équilibrés et valorisants de part et d'autre de celle-ci afin de l'intégrer au centre de gravité de la centralité existante
- * élaborer un vocabulaire et un niveau de prestation similaire pour les aménagement des espaces publics majeurs de la centralité (aujourd'hui seul le parvis de la gare est réellement aménagé)
- * développer une programmation mixte autour de la gare: habitat, commerce, services, équipements qui favorise l'émergence de la ville intense.
- * développer des formes bâties compactes qui mettent en valeur le caractère rural et le potentiel paysager du site.
- * améliorer l'accessibilité du secteur
- * travailler sur la qualité des parcours, les aménagements modes doux, le développement des mode de transport alternatifs interne à la commune.
- * respecter les prescriptions réglementaires édictées par le règlement des périmètres de protection des captages,
- * ne pas implanter de constructions le long des axes à risque lié au transport de matières dangereuses,
- * éviter d'urbaniser le long des cours d'eau situés à proximité de la gare (cours d'eau nord-est et ruisseau de la Borne).
- * ne pas implanter de constructions à proximité des établissements identifiés à risque ou ICPE,
- * aménager des zones tampons entre les constructions et la voie ferrée
- * proposer une orientation réfléchie ou un éloignement des bâtiments vis-à-vis de la voie ferrée
- * assurer une isolation phonique des futurs bâtiments
- * développer les itinéraires de mobilités douces entre les différentes parties du village et la gare



Préconisations

Valleiry

- * offrir des itinéraires mobilités douces attrayant entre le village et la gare;
- * limiter les nuisances que pourraient engendrer le développement du fret à la gare, et donc le trafic de camions dans le village.
- * maintenir les corridors écologiques: est-ouest portés par les espaces naturels majeurs et les corridors le long des cours d'eau
- * ne pas implanter de constructions à proximité des établissements identifiés à risque ou ICPE,
- * éviter d'urbaniser le long des cours d'eau, même si aucun risque inondation n'a été identifié.
- * vérifier le risque éventuel de pollution des sols le long de la Vosognette et de la voie ferrée
- * ménager des zones tampons entre les constructions et la voie ferrée
- * proposer une orientation réfléchie ou un éloignement des bâtiments vis-à-vis de la voie ferrée
- * assurer une isolation phonique performante des futurs bâtiments
- * structurer une pièce urbaine fédératrice entre le centre-bourg et le quartier résidentiel Nord
- * faire une gare à double orientation nord/sud avec des aménagements équilibrés et valorisants de part et d'autre de celle-ci.
- * sortir du «vocabulaire péri-urbain» de la partie nord:
- * en travaillant sur les typologies d'habitat,
- * en intégrant des aménagements plus urbains de la voirie,
- * en structurant des espaces publics fédérateurs et adaptés
- * développer une programmation mixte autour de la gare: habitat, commerce, services, équipements qui favorisent l'émergence de la ville intense.
- * - établir des morphologies du bâti conformes aux objectifs de densité et urbanité.
- * - améliorer l'accessibilité du secteur
- * - améliorer les liaisons entre les deux côtés du rail : porosité, continuités pédestres et cyclables.



Préconisations

Viry

- * offrir des itinéraires mobilités douces attractant entre le village et la gare;
- * offrir quelques places de stationnement à proximité de la gare,
- * limiter les nuisances que pourraient engendrer le développement du fret à la gare, et donc le trafic de camions dans le village.
- * maintenir les corridors écologiques portés par les espaces agricoles de la commune, par les cours d'eau et par les espaces boisés.
- * ne pas construire à proximité du ruisseau des Foges à l'ouest de la gare en raison des risques inondation et mouvement de terrain,
- * éviter d'urbaniser la plaine agricole sud concernée par le risque inondation – zone humide,
- * de ne pas implanter de constructions à proximité des établissements identifiés à risque ou ICPE,
- * de ne pas implanter de constructions le long des axes à risque lié au transport de matières dangereuses, des ICPE ayant été recensées à proximité de la gare, il s'agira de rester vigilant vis-à-vis des risques de pollution des sols.
- * éviter l'implantation des habitations et d'établissements recevant du public
- * améliorer l'accessibilité du secteur
- * structurant les liaisons entre la gare et les hameaux: aménager des parcours adaptés, développer des modes de transport alternatifs interne à la zone d'attractivité de la gare.
- * aménager le secteur de manière qualitative en intégrant un vocabulaire adapté
- * inverser la configuration de la gare en mettant l'accueil passagers du côté nord où il y a plus de place pour développer les aménagements nécessaires pour son fonctionnement.