

DOG

Document d'orientations
générales et documents
graphiques

Orientations pour la préservation et la valorisation du cadre naturel et agricole du territoire

PARTIE 1

L'application des orientations figurant dans cette première partie restera prioritaire par rapport à l'application des orientations figurant dans la deuxième partie.

3.1.1

Orientations générales applicables sur l'ensemble du périmètre du SCOT

3.1.1.1

Orientations générales non spatialisées pour le maintien de la biodiversité

Les échanges biologiques* devront être préservés pour l'ensemble des espèces végétales et animales.

Le SCOT a prévu des dispositions pour préserver des espaces non urbanisés, naturels ou agricoles, qui permettent d'assurer des continuités biologiques pour les différentes espèces animales ou végétales du territoire. Dans les espaces contraints par l'urbanisation, il prévoit de maintenir des corridors biologiques* d'intérêt régional, notamment des corridors empruntés par la grande faune, en les intégrant dans les « périmètres de protection » mentionnés dans le point 3.1.2 du DOG.

Les PLU devront identifier, parmi les autres corridors biologiques non repérables à l'échelle du SCOT, ceux dont le maintien est indispensable à la qualité et à la pérennité des milieux naturels à préserver. Il s'agira de faire en sorte que ces corridors biologiques puissent continuer à assurer leurs différentes fonctions par tout moyen approprié, notamment la protection d'espaces non bâtis et d'éléments végétaux permettant la circulation de la faune et la diffusion de la flore (à titre d'exemple, certains boisements rivulaires le long des cours d'eau).

Des aménagements de passages à faune (largeur de 5 à 20 m au minimum en fonction des contraintes techniques) devront être systématiquement réalisés lorsque cela s'avère nécessaire pour atteindre cet objectif.

Les espaces agricoles qui constituent des compléments indispensables au maintien, à long terme, de l'intérêt écologique d'espaces naturels devront être strictement protégés de toute urbanisation nouvelle.

3.1.1.2

Orientations générales pour une qualité et une gestion économe de la ressource en eau

Les communes devront optimiser les systèmes d'assainissement existants, afin d'éviter toute pollution chronique des nappes phréatiques.

Les zones urbanisées et à urbaniser doivent être si possible reliées à un réseau d'assainissement collectif existant ou à créer. En l'absence de ce réseau, elles doivent être reliées à des systèmes d'assainissement autonome efficaces et contrôlables.

Les PLU devront organiser leur développement urbain en donnant une priorité aux zones reliées ou pouvant être reliées à un dispositif d'assainissement et d'épuration collectif de capacité suffisante, tant quantitative que qualitative.

Au-delà, les communes devront prendre des mesures permettant de limiter la pollution des eaux superficielles. Par exemple, elles favoriseront la protection de ces eaux, notamment par :

- des bandes de recul le long des cours d'eau (par exemple, bandes boisées ou enherbées d'une dizaine de mètres),
- des périmètres de protection stricte à proximité des sources et captages,
- le contrôle de la localisation d'établissements classés,
- des dispositifs de prétraitement des eaux de ruissellement des aires de circulation et de stationnement,
- etc.

En application de la loi sur l'eau, les nouveaux projets d'aménagement devront comprendre des mesures visant à ne pas modifier de façon importante, sur le plan quantitatif et qualitatif, les milieux naturels récepteurs, en particulier sur les secteurs en pente où les débordements torrentiels sont fréquents (à titre d'exemple, les coteaux des Voirons).

Par ailleurs, les orientations 3.1.1.3 contribueront directement à cet objectif général de limiter la pollution des eaux superficielles.

3.1.1.3**Orientations générales en terme de prévention des risques**

Les communes doivent mettre en œuvre les moyens techniques permettant de réduire de façon satisfaisante les risques naturels et technologiques existants sur leur territoire.

Il s'agira donc de chercher à réduire au mieux l'imperméabilisation des sols lors des nouveaux projets de développement, notamment à travers les Plans locaux d'urbanisme.

Le développement de l'urbanisation en zone à risque faible inscrite au PPR ne doit pas aggraver la situation des territoires avalis vis-à-vis de ce type de risque. En application de la loi sur l'eau, le développement urbain sera conditionné à une prise en charge à la parcelle des eaux pluviales, par toute solution adaptée (par exemple, infiltration à la parcelle, bassin de rétention, etc.).

3.1.1.4**Orientation générale pour une qualité et une gestion économe de la ressource énergétique**

Les communes, au travers de leurs actions dans le domaine économique, financier, et au travers de leurs documents d'urbanisme, doivent encourager une meilleure maîtrise de l'énergie, en développant notamment des énergies alternatives aux combustibles fossiles.

3.1.1.5**Orientation générale pour la gestion des déchets**

Les communes devront prendre toutes dispositions pour faciliter les équipements et aménagements liés au recyclage des déchets, et conduire une politique contrôlant la ressource naturelle en granulats.

3.1.2**Orientations spatialisées pour la protection d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole délimités graphiquement dans le SCOT**

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n°1, intitulé : « périmètres de protection établis en application des points 3.1.2 et 3.3.2.2 du DOG, ainsi qu'aux documents graphiques n°1.1 à 1.11.

Dans les périmètres de protection délimités graphiquement, l'objectif est la protection des milieux naturels et agricoles. Toute intervention humaine dans ces périmètres doit être compatible avec la préservation des milieux naturels et le fonctionnement d'une activité agricole et forestière respectueuse des milieux naturels.

Aussi, toute urbanisation nouvelle et tout aménagement nouveau sont à proscrire.

Cependant, pour tenir compte de l'existant, pour favoriser la découverte et la pérennisation de ces milieux et pour ne pas créer de rupture dans l'aménagement plus global du territoire, pourront notamment être admis, sous réserve d'une localisation adaptée et d'une bonne intégration environnementale et paysagère dans le site :

- les constructions et installations à vocation agricole et forestière, ne pouvant être situées en dehors de ces milieux, pour assurer la mise en valeur et l'exploitation des espaces agricoles et forestiers,
- une gestion de l'habitat isolé préexistant (constructions ou groupes de constructions isolés), par la réhabilitation, la rénovation, la restauration, et l'extension du bâti préexistant.
Cette évolution du bâti pourra s'effectuer en lien notamment avec des pratiques sportives, touristiques et de loisirs adaptées au respect de la protection de ces milieux. Cette évolution du bâti s'effectuera dans un esprit de sauvegarde du patrimoine bâti existant.
- une gestion des hameaux préexistants, en admettant les constructions et installations nouvelles au sein des parties actuellement urbanisées de ces hameaux, dans le respect des milieux environnants et du patrimoine bâti,
- une gestion des activités isolées préexistantes, en admettant leur évolution et leur restructuration,
- une gestion des équipements publics préexistants (dont les voiries préexistantes), en admettant leur évolution et leur restructuration,
- la création de nouveaux équipements publics ou privés, présentant un intérêt général s'inscrivant dans la mise en œuvre des objectifs du SCOT en matière de protection et de gestion des ressources et milieux naturels (notamment de la ressource en eau), de prévention et de réduction des risques, de gestion de l'énergie et de gestion des déchets,
- les aménagements directement liés à la réalisation des grands projets d'infrastructures de transports suivants : projet de réaménagement de la RD 1206 entre Machilly et le carrefour des Chasseurs et aménagements directement liés (échangeurs, rétablissement de connexions...); projet de liaison A 40-Chasseur (uniquement les variantes A et Abis) ; projets de réaménagement du noeud autoroutier d'Étrembières ; projet CEVA et aménagements ferroviaires (doublement des voies ferroviaires, aménagement de haltes, etc.). Se reporter également à ce sujet au point 3.3.5.
- les aménagements liés à la gestion, la découverte et la mise en valeur de ces milieux naturels, agricoles et forestiers, notamment par des pratiques sportives, touristiques et de loisirs adaptées au respect de la protection de ces milieux.

Toutefois, ces occupations et utilisations du sol devront mettre en place toute mesure compensatoire utile pour limiter leur impact sur leur environnement, notamment celui inhérent à la fréquentation induite de leur fait.

3.1.3**Orientations spatialisées pour la protection d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole non délimités graphiquement dans le SCOT**

Les ensembles visés par ce point sont les suivants :

- ensemble « Vallon du Foron depuis Machilly jusqu'à Ville-la-Grand » (en dehors des périmètres de protection délimités graphiquement au point 3.1.2) : ensemble constitué par le vallon naturel du passage du Foron, qui s'étend aujourd'hui entre la frontière suisse, à l'ouest, et :
 - jusqu'en limite du périmètre du SCOT au nord,
 - jusqu'en limite des premières pentes des Voirons au nord-est,
 - jusqu'aux abords de la RD 1206 à l'est,
 - jusqu'en limite du pôle spécifique d'activité* d'Annemasse/Ville-la-Grand et de la ville agglomérée* au Sud.
 Les villages* de Juvigny et de Machilly sont donc inclus dans cet ensemble.
- ensemble « Coteaux des Voirons » sur Saint-Cergues et Machilly : ensemble constitué par les espaces de coteaux situés à l'est de la RD 1206, en limite du Vallon du Foron et en dehors des espaces couverts par un périmètre de protection au titre du point 3.1.2 (secteur des Hauts-Voirons et du vallon de la Chandouze). Le bourg de Saint-Cergues est donc inclus dans cet ensemble.
- ensemble « Coteaux des Voirons » sur Cranves-Sales, Lucinges et Bonne : ensemble constitué par les espaces de coteaux situés à l'Est de la RD 903 et au Nord de la RD907, en dehors des espaces couverts par un périmètre de protection au titre du point 3.1.2 (secteur des Hauts-Voirons et du vallon de la Chandouze). Le bourg de Bonne et le village de Lucinges sont donc inclus dans cet ensemble.

Dans ces ensembles géographiques s'inscrivant dans la « grande trame verte », l'objectif prioritaire est de garantir la vocation naturelle et agricole sur le long terme, notamment par le maintien et le développement d'une activité agricole respectueuse des milieux naturels.

C'est pourquoi un développement urbain maîtrisé et organisé (en priorité dans les bourgs et villages, dans les conditions mentionnées dans la partie 2 du DOG), ne pourra être admis dans ces ensembles que sous réserve de respecter les orientations suivantes :

- Toute urbanisation nouvelle et autre aménagement ne sauraient s'effectuer en consommant des espaces naturels (dont forestiers) et agricoles indispensables au maintien, à long terme, de la qualité des milieux naturels existants dans ces ensembles et au-delà, notamment lorsque ces espaces constituent à l'échelle d'une ou plusieurs communes un ensemble écologique cohérent.
- Seront préservés les espaces agricoles indispensables à la pérennité économique des exploitations, notamment à proximité du siège d'exploitation. Dans le même esprit, aucune urbanisation nouvelle ne pourra constituer une coupure entre un siège d'exploitation et la partie de ses terres accessibles sans coupure bâtie.
- Toute urbanisation nouvelle ne saurait conduire à enclaver un ensemble de terres agricoles au cœur d'espaces urbains ou à urbaniser, sauf à ce que cet ensemble ne présente plus de viabilité économique, en termes agricoles, à court et moyen terme. Elle ne pourra pas davantage fermer les couloirs agricoles* indispensables à la viabilité économique des poches agricoles que ces couloirs relient.
- Les voies des urbanisations nouvelles devront permettre le maintien des circulations agricoles (circulation des engins notamment).

Dans ces ensembles, les espaces naturels (dont forestiers) et agricoles dont le caractère non bâti présente un intérêt majeur sur le plan paysager, devront être repérés à l'échelle du PLU et protégés, notamment lorsque cette protection est indispensable pour maintenir la lisibilité et l'identité des paysages (en cohérence et en complémentarité avec les orientations du point 3.2.4).

Orientations pour l'organisation, la maîtrise et la valorisation du développement urbain

PARTIE 2

3.2.1

Orientations générales en matière de développement urbain

Toute urbanisation nouvelle qui conduirait à accentuer le phénomène de mitage* du territoire et de dispersion des constructions est à proscrire.

Par conséquent, toute urbanisation nouvelle, quelle que soit sa fonction (habitat, économie, équipement...), ne pourra s'effectuer qu'à l'intérieur ou en continuité immédiate d'espaces urbanisés existants.

Ce principe général ne saurait toutefois empêcher, sous réserve de respecter les autres orientations du DOG (notamment celles de la partie 3.1) :

- une gestion de l'habitat, des activités ou des équipements isolés pré-existants,
- les nouvelles constructions isolées s'inscrivant dans la mise en œuvre des objectifs du SCOT en matière d'exploitation agricole et forestière, de mise en valeur et de découverte des milieux naturels, agricoles et forestiers, de protection et de gestion des ressources (notamment de la ressource en eau), de prévention et de réduction des risques, de gestion de l'énergie et de gestion des déchets,
- la réalisation de certains grands projets de développement mentionnés dans la partie 3.3 du DOG (par exemple, le grand projet de développement prévu sur le site des îles à Étrembières), dans les conditions fixées dans cette partie 3.3.

En outre, ce principe général ne saurait empêcher le maintien de coupures non bâties* nécessaires à la préservation de l'identité historique, culturelle et paysagère des hameaux, des bourgs* et des villages*, en les séparant visuellement les uns des autres (en cohérence et en complémentarité avec les orientations du point 3.2.4).

Il conviendra de mieux lier le développement urbain et le développement des transports collectifs*.

Dans cet esprit, les PLU devront spatialiser, organiser et phaser l'urbanisation nouvelle de manière à favoriser au maximum l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement*.

D'une manière générale, le transport collectif devra être conçu comme un levier de développement urbain, de valorisation paysagère et de renforcement de l'attractivité économique.

Pour préserver la sécurité, la santé et la quiétude des habitants et des actifs, il est pertinent de ne pas laisser s'installer de nouvelles activités génératrices de nuisances (sonores, olfactives...) ou potentiellement de risques à proximité immédiate de zones résidentielles ou accueillant du public, en particulier sensible (écoles, hôpitaux...).

Il s'agira de mettre en œuvre, si nécessaire, des aménagements permettant de limiter les nuisances existantes et futures (par exemple, maintenir ou recréer une bande boisée pour isoler un secteur d'habitat d'une zone d'activité...).

3.2.2

Orientations pour le développement et la structuration des pôles d'habitat, et pour un équilibre social dans l'habitat

3.2.2.1

Orientations concernant le développement de l'habitat

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au Document graphique n° 2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain »

Orientations générales

Les urbanisations nouvelles à vocation d'habitat devront s'effectuer de manière préférentielle à l'intérieur ou en continuité immédiate des pôles d'habitat*, à savoir la ville agglomérée*, les bourgs*, et les villages*, sous réserve du respect des orientations spécifiques établies pour chacun de ces types de pôles.

Les centralités urbaines situées à l'intérieur même de ces pôles d'habitat sont identifiées schématiquement dans les documents graphiques du SCOT.

En dehors des pôles d'habitat, des urbanisations nouvelles à vocation d'habitat pourront néanmoins être admises, sous réserve de respecter les autres orientations du DOG (notamment celles de la partie 1 et du point 3.2.1), et uniquement dans les conditions suivantes :

- l'urbanisation de dents creuses* dans des espaces urbanisés existants pourra être admise,

- l'urbanisation nouvelle en continuité immédiate d'espaces urbanisés existants, dans le but d'assurer un développement structuré de hameaux (ou de conforter le caractère déjà structuré de certains hameaux), pourra également être admise, mais sous réserve de répondre cumulativement aux 3 conditions suivantes :
 - que cette urbanisation nouvelle ne conduise pas à accentuer le phénomène d'urbanisation linéaire le long des voies, mais permette de donner une épaisseur au tissu bâti préexistant ;
 - et que cette urbanisation nouvelle permette de maintenir une continuité de l'espace public, notamment par un maillage du réseau de voirie nouvellement créé avec le réseau de voirie préexistant ;
 - et que cette urbanisation nouvelle contribue à structurer le hameau en s'appuyant sur un ou plusieurs espaces ouverts au public, existants ou à créer, autres que la seule voirie (par exemple une placette, un espace vert collectif, etc.).

Dans les deux hypothèses (urbanisation de dents creuses et urbanisation nouvelle en continuité de l'existant), afin de permettre une utilisation plus économe du foncier à bâtir, la réglementation devra favoriser une densification du hameau adaptée à son contexte (par exemple en évitant les minima de superficie, les COS trop réduits, etc.).

Cette densification devra notamment s'effectuer avec une exigence d'intégration paysagère (par exemple en réutilisant des volumes « traditionnels » relativement denses, type granges ou fermes regroupées...se reporter au 3.2.4) et dans le respect des orientations concernant l'assainissement et la préservation de la ressource en eau (cf. 3.1.1.2).

Enfin, pour rester cohérent avec l'objectif général de limiter la multiplication des flux en voiture individuelle et de favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement, les PLU donneront la priorité à court et moyen termes au développement des hameaux les plus proches des bourgs et des villages, et pouvant être le plus facilement reliés à ces derniers par des liaisons douces* sécurisées.

Dans tous les pôles d'habitat, les urbanisations nouvelles devront contribuer à une amélioration générale de la qualité de l'habitat et des espaces collectifs.

Orientations spécifiques pour le développement de l'habitat dans la ville agglomérée*

D'une manière générale, l'accueil de nouveaux logements dans la ville agglomérée devra être assuré de manière préférentielle par un processus de renouvellement urbain* et une utilisation optimisée des dents creuses*, en cohérence avec les orientations ci-dessous. Il s'agira toutefois de préserver des capacités foncières suffisantes pour l'accueil d'équipements ou d'activités, ainsi que l'aménagement et la requalification d'espaces collectifs.

Afin de conserver à long terme une diversité de l'offre résidentielle au sein de la ville agglomérée, les PLU devront identifier précisément les secteurs où ce processus de renouvellement urbain devra être favorisé et les quartiers à préserver en tant que tels, avec un souci de mise en valeur des constructions présentant un intérêt patrimonial sur le plan historique, culturel et/ou paysager.

Seront préservés de manière préférentielle les quartiers présentant un intérêt patrimonial ou un caractère structuré.

D'une manière générale, l'urbanisation nouvelle sous des formes denses et intermédiaires sera privilégiée dans la ville agglomérée, en particulier dans les centralités urbaines*.

L'habitat intermédiaire* pourra être une forme de densification à privilégier pour servir de transition urbaine entre habitat collectif et habitat individuel.

Pour favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement, les PLU feront des centralités urbaines de la ville agglomérée des lieux privilégiés pour un développement de l'habitat.

Au-delà des centralités urbaines, les secteurs suivants de la ville agglomérée seront également considérés dans les PLU comme des lieux privilégiés pour un développement de l'habitat (si nécessaire par densification et/ou renouvellement du tissu bâti existant) :

- tout d'abord, les secteurs situés à proximité des points d'arrêt existants ou programmés du réseau de transports collectifs urbains primaire ainsi que des gares et haltes ferroviaires existantes et futures,
- ensuite, les secteurs situés à proximité des points d'arrêt existants ou potentiels du réseau de transports collectifs urbains secondaire, afin d'optimiser le potentiel d'usagers sur ce réseau.

Concernant les notions de réseau de transports collectifs urbains primaire et secondaire, se reporter au point 3.2.5 du DOG.

Orientations spécifiques pour le développement de l'habitat dans les bourgs* et les villages*

D'une manière générale, l'accueil de nouveaux logements dans les bourgs et villages devra être assuré de manière préférentielle par une utilisation optimisée des dents creuses* situées dans l'enveloppe actuelle de ces bourgs et villages, voire par un processus de renouvellement urbain*, en cohérence avec les orientations ci-dessous. Il s'agira toutefois de préserver des capacités foncières suffisantes pour l'accueil d'équipements ou d'activités, ainsi que l'aménagement et la requalification d'espaces collectifs.

Les PLU devront identifier précisément les secteurs où ce processus de renouvellement urbain devra être favorisé, avec un souci de mise en valeur des constructions présentant un intérêt patrimonial sur le plan historique, culturel et/ou paysager, sachant que le potentiel de renouvellement urbain existant dans les centres des bourgs et les centres des villages devra être exploité au mieux.

Dans les bourgs et villages, une diversification de l'habitat en terme de formes urbaines devra être favorisée, dans le sens d'une densification adaptée au contexte paysager de chaque bourg et village.

Aussi, il conviendra de favoriser le développement d'habitat collectif, mais aussi intermédiaire* (du type « maison de ville »), notamment dans les centres des bourgs et villages. Ces développements seront à privilégier en particulier dans la continuité des espaces publics structurants (de type places centrales et rues principales).

Pour favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement (et notamment les extensions éventuelles du réseau de transports collectifs urbains secondaire sur des secteurs du territoire actuellement non couverts par un tel réseau), le développement de l'habitat s'effectuera prioritairement par une utilisation optimisée du potentiel foncier situé à l'intérieur même ou au plus près des centres des bourgs et des villages, avant d'étendre les bourgs et les villages sur des espaces aujourd'hui naturels ou agricoles.

Dans le même esprit, les PLU feront des secteurs situés à proximité des gares et haltes ferroviaires existantes et futures des lieux privilégiés pour un développement de l'habitat, sauf à ce qu'un tel développement s'avère contradictoire avec les orientations figurant dans la partie 1 du présent DOG, relatives notamment à la préservation de la grande trame verte.

3.2.2.2

Orientations générales concernant le renforcement des centralités urbaines*

- **Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain »**

Dans la ville agglomérée*, la vocation multifonctionnelle des centralités urbaines devra être renforcée.

Les espaces constituant des centralités urbaines au sein de la ville agglomérée sont les suivants :

- le cœur d'agglomération,*
- le secteur de Porte de France/rue de Genève,
- le centre historique de Gaillard et celui de Ville-la-Grand,
- le chef-lieu de Vétraz-Monthoux et le pôle de Bas-Monthoux,
- le centre du quartier Perrier/Livron,
- les autres centres de quartiers existants ou à développer.

Ces centralités urbaines correspondent à des localisations préférentielles pour l'implantation d'activités commerciales et de services (se reporter au 3.2.3).

Elles correspondent également à des localisations préférentielles pour l'implantation d'équipements.

Les nouveaux équipements structurants présentant un rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà, devront être localisés de manière préférentielle dans le cœur d'agglomération, le secteur de Porte de France/rue de Genève, ou sur le site du Brouaz (cf. la partie 3.3 du DOG).

Bien entendu, les centralités doivent rester des lieux de renforcement d'une offre d'habitat mixte.

La vocation multifonctionnelle des centres-bourgs* et des centres-villages* devra être renforcée.

Les centres-bourgs et centres-villages correspondent à des localisations préférentielles pour le développement de formes d'habitat collectif et intermédiaire*, mais aussi pour l'implantation d'activités commerciales et de services (cf. au point 3.2.3).

Ils correspondent également à des localisations préférentielles pour l'implantation d'équipements. L'implantation des équipements devra rester cohérente avec les potentialités en matière de desserte en transports collectifs, avec le poids démographique et avec les caractéristiques propres de chaque bourg et village.

3.2.2.3

Orientations concernant l'équilibre social de l'habitat

Une diversification de l'offre résidentielle devra être mise en œuvre en terme de taille des logements, de forme urbaine, de répartition entre le secteur locatif et le secteur en accession. Chaque commune, à son échelle, devra participer à cette diversité. Les PLH déclineront cette orientation.

Toutes les communes devront contribuer à la production de logements sociaux sur le territoire.

Les PLH traduiront cette volonté en objectifs de production précis, et définiront les modalités d'actions concrètes permettant de répondre à l'exigence d'équilibre social dans l'habitat, sachant :

- que les communes de plus de 3500 habitants chercheront à atteindre et à garantir un taux minimum de 20 % de logements locatifs sociaux au sein du parc de résidences principales,
- et que les autres communes chercheront à atteindre et à garantir un taux minimum de 10 % de logements locatifs sociaux au sein du parc de résidences principales...

Et ce dans des conditions à préciser par les PLH (en terme d'échéances, de répartition, etc.).

De plus, au niveau de chaque commune et de chaque quartier, une diversité dans les types de logements sociaux produits devra être recherchée afin de garantir une vraie mixité de population.

Les Plans locaux d'urbanisme devront justifier qu'ils mettent en œuvre les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs (par exemple en instaurant des servitudes en application de l'article L123-2 du Code de l'urbanisme).

Les nouveaux logements sociaux devront être reliés aux centres de vie. Ils devront ainsi être intégrés au fonctionnement de la cité et participer à son animation.

Une attention toute particulière sera apportée au maintien ou à la création d'une offre en logements sociaux diversifiée dans les secteurs susceptibles de connaître une valorisation du foncier et du bâti importante : par exemple, le long d'axes de transports publics structurants, dans les centralités urbaines, ou dans le cadre des grands projets mentionnés dans la partie 3.3 du DOG.

Afin de favoriser la mise en œuvre des orientations précédentes, la réalisation de projets à vocation d'habitat, à savoir :

- de toute zone d'aménagement différée (ZAD),
- de toute zone d'aménagement concertée (ZAC),
- de tout lotissement, de tout remembrement réalisé par des associations foncières urbaines, et de toute construction soumise à autorisation, lorsque ces opérations ou constructions portent sur une SHON (Surface hors œuvre nette) de plus de 5000 m²,

devra contribuer à la diversité de l'offre en logements. Pour cela, ces projets devront compter au minimum 20 % de logements locatifs sociaux (l'ensemble de ces logements locatifs sociaux ne pouvant représenter moins de 20 % de la SHON programmée).

Cette proportion ne pourra être modulée à la baisse que dans les conditions suivantes (conditions non cumulatives) :

- si la construction ou l'opération projetée est située au sein ou en continuité immédiate d'un îlot comportant déjà une forte proportion de logements locatifs sociaux, supérieure à 30 %. Dans ce cas, un équilibre entre habitat social et habitat non social devra être recherché et adapté au contexte de l'opération ou de la construction,
- ou s'il est prévu, à proximité immédiate de l'opération ou de la construction, la réalisation de logements locatifs sociaux, qui permettrait de parvenir à terme à un équilibre social dans l'habitat à l'échelle de l'îlot ou du quartier,
- ou si, dans les communes de moins de 3 500 habitants, une opération ou construction présente un déséquilibre financier avéré du seul fait de l'intégration de 20 % de logements locatifs sociaux : dans ce cas, ce taux pourra, après accord de la commune et en concertation avec l'EPCI porteur du PLH, être réduit, avec un plancher de 10 %.

3.2.3

Orientations pour le développement économique du territoire

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain ».

3.2.3.1

Orientations générales pour le développement économique

Il s'agira de favoriser de nouveaux développements économiques dans certains secteurs ciblés du territoire, en cohérence avec les objectifs du Projet d'aménagement et de développement durable, selon les modalités définies dans le présent DOG.

Ces secteurs correspondant aux « localisations préférentielles » pour le développement futur des commerces et des autres activités économiques sont :

- les centralités urbaines (au sein des pôles d'habitat), telles qu'identifiées schématiquement à l'échelle du SCOT (centralités urbaines de la ville agglomérée, centres-bourgs, et centres-villages), et à l'échelle du PLU pour les autres centres de quartier existants ou à développer.
- les pôles spécifiques d'activités existants (en dehors des pôles d'habitat).

De plus, certains sites à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire (en particulier le site de l'Étoile-Annemasse-Genève, le site des Bois Enclos, le site de Borly 2, le site des Iles) constituent également des localisations préférentielles pour un développement économique futur, mais sous certaines conditions définies pour chacun de ces sites et grands projets dans la partie 3.3 du présent DOG.

En dehors des « localisations préférentielles » mentionnées dans l'orientation précédente, il s'agira d'éviter de nouveaux développements économiques. Néanmoins, par exception à ce principe général, les PLU pourront identifier précisément des zones et définir des conditions dans lesquelles un développement limité d'activités sera admis, mais uniquement si un tel développement répond à l'un ou à plusieurs des objectifs suivants :

- permettre une gestion des activités préexistantes (en admettant par exemple leur extension ou leur mutation vers des activités de même type ou de type différent),
 - permettre, au sein de certaines zones d'habitat, la structuration de micro-polarités commerciales et de services au dimensionnement limité, répondant à des fonctions de proximité et/ou liées à des flux de passage.
 - permettre la structuration de micro-polarités commerciales et de services au dimensionnement limité en lien direct avec le fonctionnement d'équipements,
 - permettre un développement maîtrisé d'activités artisanales et d'activités tertiaires, à caractère non commercial, ce développement devant rester compatible avec la fonction d'habitat,
 - permettre un développement d'activités contribuant directement à la mise en valeur de certains sites en terme de tourisme ou de loisirs, par une réhabilitation ou une restructuration de constructions existantes effectuée dans un souci de sauvegarde du patrimoine bâti.
- Il s'agira ainsi d'éviter notamment la diffusion non maîtrisée de locaux à vocation d'activité en pieds d'immeubles, ces derniers devant être valorisés pour d'autres usages (par exemple, l'habitat).

Un soin tout particulier sera apporté à l'évaluation préalable des impacts de l'implantation d'activités en terme de déplacements. Lorsque l'implantation d'une activité aurait pour conséquence de générer un trafic supplémentaire important non compatible avec les objectifs du SCOT et du futur Plan de déplacements urbains (PDU) en matière de déplacements, cette implantation pourra être refusée (notamment en application des articles R111-5 et R111-6 du Code de l'urbanisme).

3.2.3.2**Orientations particulières par types de « localisations préférentielles » pour le développement économique futur****LES CENTRALITÉS URBAINES*****Orientations communes à toutes les centralités urbaines**

L'objectif est de favoriser, à l'intérieur de ces centralités urbaines, l'implantation et l'évolution d'activités commerciales et de services, afin de marquer une centralité. Ces implantations devront être localisées en priorité le long ou dans la continuité d'espaces publics structurants (places ou rues principales). Ce développement devra présenter un dimensionnement cohérent avec le poids et le niveau de rayonnement de chaque centralité.

L'implantation d'activités artisanales dans ces centralités urbaines est admise, sous réserve d'être compatible avec la fonction d'habitat.

Orientations spécifiques pour le cœur d'agglomération

- L'objectif général est de renforcer l'attractivité commerciale du cœur d'agglomération.

Pour cela :

- la priorité est donnée à la structuration et la densification d'un linéaire commercial* orienté « sud-nord », autour de plusieurs rues, depuis le secteur Saint-André/Les 3 places jusqu'au secteur de la gare d'Annemasse.
- sur ce linéaire commercial prioritaire, l'objectif est de favoriser l'accueil de nouvelles surfaces commerciales. Le développement d'activités de services sera admis dès lors qu'il contribue au renforcement et à l'animation de ce linéaire commercial prioritaire.
- en dehors de ce linéaire commercial prioritaire, la restructuration de polarités commerciales et/ou de services existantes, ciblées et géographiquement limitées, pourra être admise, à l'intérieur même du cœur d'agglomération et sur ses franges. Ces restructurations ne sauraient porter atteinte à l'attractivité du linéaire commercial prioritaire.
- le commerce non sédentaire (marchés) constitue une fonction économique à renforcer dans le cœur d'agglomération, notamment dans le cadre d'une valorisation du secteur des 3 places.
- Le stationnement public et privé dans ce secteur multifonctionnel devra être organisé, dimensionné et réglementé, de manière à ne pas dissuader l'accès à ce pôle commercial en transports publics, et à favoriser les déplacements en modes doux (piétons, cycles...) à l'intérieur de ce pôle.

Pour cela :

- l'accès au pôle par les voitures individuelles sera donc réorganisé en conséquence, en dissuadant le transit automobile par ce pôle,
- il s'agira de privilégier un stationnement de courte et moyenne durée et une rotation dans les parcs de stationnement plutôt qu'un stationnement à la journée, dans le but de prioriser les stationnements liés à la fréquentation de ce pôle commercial sur les stationnements liés aux déplacements domicile-travail,

- il s'agira de structurer une ou plusieurs zones piétonnes, cohérente(s) avec la densification du linéaire commercial prioritaire,
- l'objectif est également de garantir des cheminements piétons sécurisés reliant les parcs de stationnement publics et privés aux rues commerçantes et centres commerciaux.
- Le Plan de déplacements urbains devra préciser les modalités de mise en œuvre de ces objectifs, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG.

Orientations spécifiques pour le secteur Porte de France/rue de Genève

L'objectif général est de renforcer l'attractivité commerciale du secteur de « Porte de France/rue de Genève », autour de polarités commerciales ciblées et géographiquement limitées, marquant le long de l'axe des séquences à forte présence commerciale séparées par des séquences à dominante d'habitat et de services. Ces polarités commerciales prenant appui sur l'axe rue de Genève pourront être développées sur les rues attenantes, en liaison avec les points d'arrêt des transports collectifs.

La mise en place future de Transports en commun en site propres (TSCP) sur l'axe de la rue de Genève devra contribuer à l'attractivité commerciale de ce secteur. Le Plan de déplacements urbains précisera les modalités de mise en œuvre de cet objectif, en cohérence avec les orientations figurant dans le 3.2.5 du DOG.

LES PÔLES SPÉCIFIQUES D'ACTIVITÉS* « DE PÉRIPHÉRIE » EXISTANTS

Ces pôles spécifiques d'activités « de périphérie » existants sont : le pôle de la Châtelaine, le pôle des Vouards, le pôle du PAE de la Menoge, le pôle de Shopping Étrembières, le pôle d'Annemasse/Ville-la-Grand, le pôle de Borly 1/Les Érables. Ils sont localisés schématiquement au niveau du SCOT.

Orientations communes à tous les pôles spécifiques d'activités « de périphérie » existants

D'une manière générale, le développement commercial futur dans les pôles spécifiques d'activités « périphérie » existants ne devra pas compromettre le maintien d'une fonction commerciale attractive dans les centralités urbaines du territoire.

D'une manière générale, il s'agira de profiter des opportunités de développement des activités dans ces différents pôles économiques pour améliorer qualitativement leur aménagement et leur image, mais aussi les conditions d'accès et de circulation au sein de ces pôles si nécessaire, dans le cadre d'une approche stratégique globale sur l'évolution à long terme de l'ensemble du pôle. En particulier, les projets de nouvelles constructions ou de requalification de bâti existant devront apporter une véritable plus-value sur le plan architectural et paysager, par rapport au préexistant.

Une consommation plus économe du foncier par les bâtiments d'activités et par leurs surfaces de stationnement sera recherchée.

La desserte de ces pôles spécifiques d'activités et le stationnement seront réorganisés progressivement, autour de parcours sécurisés et différenciés selon les modes de déplacements, pour limiter le nombre de déplacements et améliorer le fonctionnement commercial des pôles. Le transit automobile au travers de ces pôles devra être dissuadé à long terme. La desserte en transports collectifs des pôles d'activités devra être renforcée, en relation avec des mesures permettant de faciliter leur usage (à titre d'exemple : Plan de déplacements entreprises, gestion plus restrictive du stationnement, etc.) Les PLU, le futur Plan de déplacements urbains, et les projets d'implantations notamment devront prévoir les dispositions permettant de mettre en œuvre cet objectif, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG.

Orientation spécifique aux pôles d'activités «de périphérie» à vocation dominante commerciale : le pôle de la Châtelaine, le pôle du PAE de la Menoge, le pôle de Shopping Étrembières

L'objectif est de favoriser le maintien et/ou le développement d'une fonction commerciale attractive sur ces pôles.

Pour cela, un développement commercial devra être permis sur une partie ou sur l'ensemble de ces pôles.

Orientations spécifiques au pôle d'activités des Vouards

L'objectif général est de rendre possible le maintien, sur le long terme, de la mixité des fonctions économiques sur ce pôle, et notamment le maintien d'activités de services et artisanales.

Tout développement nouveau dans ce pôle s'effectuera par mutation et densification du bâti existant ainsi que par l'urbanisation du foncier encore non bâti situé à l'intérieur du pôle, en cherchant à améliorer la qualité paysagère des espaces privés et publics du pôle.

Son extension éventuelle devra être maîtrisée de manière à ne pas aggraver la situation en terme de déplacements, et à ne pas porter atteinte à la qualité des milieux naturels et agricoles.

Orientations spécifiques au pôle d'activités de Borly 1/ Les Érables

L'objectif général est de garantir le maintien, sur le long terme, de la dualité des fonctions économiques sur ce pôle (fonction industrielle et artisanale de production/fonction commerciale et de services), en renforçant l'attractivité du pôle pour chacune de ces deux fonctions, et en rendant possible leur développement.

Pour cela, il s'agira de distinguer géographiquement, au sein même de ce pôle, un ou plusieurs sous-secteurs en continuité ou non, pour lesquels une vocation industrielle et artisanale devra être garantie sur le long terme. Dans ces sous-secteurs, le développement commercial et des services pour l'avenir doit être exclu ; seules les activités de ventes ou de services concourant directement à l'affirmation de cette vocation industrielle et artisanale

pourront être admises par exception (à titre d'exemple, les points de vente des entreprises artisanales dans des volumétries limitées, les services aux entreprises industrielles et artisanales, etc.).

La réorganisation de la desserte de ce pôle et du stationnement devra s'avérer cohérente avec cette réorganisation spatiale des fonctions économiques.

Le développement commercial futur devra s'effectuer prioritairement dans la partie actuellement structurée du pôle au sud de la RD 907, afin de renforcer l'attractivité des secteurs commerciaux déjà existants, et en cohérence avec la possibilité d'améliorer les conditions d'accès et de circulation dans cette partie structurée du pôle.

D'une manière plus générale, le développement d'activités sur ce pôle de Borly 1/Les Érables :

- ne devra pas conduire à aggraver la situation en terme de déplacements sur ce secteur, en particulier sur la RD 907 ;
- ne devra pas porter atteinte à la vitalité économique, et notamment commerciale, de la centralité urbaine de Cranves-Sales, au vu de la proximité de cette dernière.

Orientations spécifiques au pôle d'activités d'Annemasse/Ville-la-Grand

L'objectif général est de garantir le maintien, sur le long terme, de la dualité des fonctions économiques sur ce pôle (fonction industrielle et artisanale de production/fonction commerciale et de services), en renforçant l'attractivité du pôle pour chacune de ces deux fonctions, et en rendant possible leur développement.

Pour cela, il s'agira de distinguer géographiquement, au sein même de ce pôle, un ou plusieurs sous-secteurs en continuité ou non, pour lesquels une vocation industrielle et artisanale devra être garantie sur le long terme. Dans ces sous-secteurs, le développement commercial et des services pour l'avenir doit être exclu ; seules les activités de ventes ou de services concourant directement à l'affirmation de cette vocation industrielle et artisanale pourront être admises par exception (à titre d'exemple, les points de vente des entreprises artisanales dans des volumétries limitées, les services aux entreprises industrielles et artisanales, etc.).

La réorganisation de la desserte de ce pôle et de son stationnement devra s'avérer cohérente avec cette réorganisation spatiale des fonctions économiques.

Des extensions limitées de ce pôle seront admises sur ses franges, en compatibilité avec les autres orientations du SCOT, et sous réserve que les nouvelles surfaces ainsi créées soient réservées à l'accueil d'activités non commerciales.

LES SITES DE GRANDS PROJETS AU SEIN DESQUELS UNE COMPOSANTE ECONOMIQUE EST À DÉVELOPPER

→ Se reporter à la partie 3.3 du DOG.

3.2.4**Orientations pour la valorisation des paysages du territoire, des entrées de territoire et des entrées d'agglomération****3.2.4.1****Orientations générales pour la valorisation des paysages**

- **Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 3, intitulé : « traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération – coupures non bâties d'intérêt paysager majeur »**

Les cônes de vues identitaires* depuis l'espace public ou collectif devront être repérés dans les PLU et maintenus lorsqu'ils présentent un intérêt paysager majeur avéré. Une attention particulière sera apportée dans les PLU au maintien et à la mise en valeur de ces cônes de vue identitaires d'intérêt paysager majeur depuis des sites stratégiques pour l'image et la notoriété de l'ensemble du territoire : entrées de territoire, entrées d'agglomération, zones d'accueil touristique, etc.

À titre d'exemple, il peut s'agir de certains cônes de vues identitaires sur le Mont-Blanc, la silhouette caractéristique du Salève, le Môle, ou les coteaux des Voirons, depuis des axes routiers structurants, ou encore de certains cônes de vues identitaires sur le Lac de Genève et son jet d'eau depuis des routes en corniche.

Les ouvertures paysagères* depuis l'espace public ou collectif devront être utilisées et valorisées autant que possible dans le cadre des projets d'urbanisation et d'aménagement.

Le SCOT a identifié dans ses documents graphiques les principales coupures non bâties présentant un intérêt paysager manifeste à l'échelle intercommunale, qui ne devront pas être fermées par des urbanisations nouvelles.

Les PLU devront identifier, parmi les autres coupures non bâties non repérables à l'échelle du SCOT, celles qui présentent un intérêt paysager nécessitant leur protection à ce titre. Il pourra par exemple s'agir de coupures non bâties permettant la lisibilité du paysage ou le maintien d'un paysage ouvert original. Cette orientation complète les orientations figurant aux points 3.1.3 et 3.2.1.1.

Les PLU devront prendre des mesures pour que toute modification du paysage par le biais d'une nouvelle construction de quelque nature que ce soit (habitat, industrie, agriculture...en secteur urbain ou périurbain), d'une voirie ou de tout autre aménagement, soit effectuée avec un objectif d'intégration paysagère* (par exemple conservation de haies bocagères ou de petites zones boisées, interdiction des buttes très visibles dans les zones de pentes, souci de cohérence architecturale dans les ensembles patrimoniaux, notamment en utilisant l'article 11 des PLU, etc.).

La délimitation des zones constructibles devra éviter l'effet de crête* (par exemple en définissant des zones d'implantations possibles de nouvelles constructions dans les zones sensibles repérées, comme les parties hautes des collines notamment...).

En ce qui concerne plus particulièrement le développement de l'activité agricole, les PLU devront identifier précisément les lieux où pourront être admises les constructions et installations agricoles, et selon quelles modalités, dans un souci de qualité et d'intégration paysagère.

Le mitage* du paysage et sa banalisation par les urbanisations nouvelles devront être évités, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des orientations définies dans les points 3.2.1 et 3.2.2 du DOG.

Dans le cadre des projets d'urbanisation et d'aménagements, les limites tracées* entre les différents types de paysages devront être respectées. Les limites floues* entre les paysages seront traitées, soit de manière à marquer plus nettement une limite, soit de manière à assurer une transition « douce » entre ces paysages.

3.2.4.2**Orientations particulières pour la structuration et la mise en valeur d'un réseau d'espaces collectifs structurants* au sein de la ville agglomérée**

- **Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 4, intitulé : « Réseau d'espaces collectifs structurants »**

Pour constituer et valoriser ce réseau d'espaces collectifs structurants (de type parcs, places, voiries, parkings, espaces de pratique sportive...), de dimension nécessairement intercommunale, et de manière plus générale, pour améliorer la qualité de vie au sein de la ville agglomérée, les PLU ainsi que les projets d'urbanisation et d'aménagement devront s'inscrire dans la mise en œuvre des objectifs suivants :

- garantir de manière générale une qualité d'aménagement des espaces publics et autres espaces collectifs, qu'ils soient à dominante végétale ou minérale.
- maintenir la fonction des parcs existants en tant qu'espaces de respiration avec éléments végétaux.
- préserver l'aspect relativement naturel et verdoyant des grandes « pénétrantes vertes » dans la ville agglomérée, telles qu'identifiées dans les documents graphiques du SCOT. Une continuité des liaisons douces* existantes ou à créer dans la longueur de ces grandes pénétrantes vertes devra être garantie autant que possible, y compris la continuité de ces liaisons avec celles existantes sur les territoires voisins suisses et français. L'objectif est également de favoriser l'installation d'une écologie urbaine en liaison avec ces grandes pénétrantes vertes. En ce qui concerne plus spécifiquement la pénétrante verte de l'Arve, les PLU et les projets d'aménagements garantiront sa continuité dans le secteur Shopping Étrembières/Pont et nœud autoroutier d'Étrembières/Quais d'Arve, en maintenant des espaces verts naturels et/ou aménagés en proportion suffisante sur les deux rives de l'Arve (boisements rivulaires naturels, cordons boisés replantés, parcs et jardins publics, etc.). Cette orientation ne saurait toutefois compromettre la réalisation

des projets de réaménagement du nœud autoroutier d'Étrembières, tels que mentionnés dans le point 3.3.5.

- Marquer la centralité d'agglomération dans les « espaces de représentation majeurs », à travers la restructuration et le développement des espaces publics, la requalification du bâti existant, et les constructions nouvelles. Ces espaces, dont la qualité urbanistique et paysagère devra être améliorée, correspondent au secteur des grandes places (ensemble place du marché couvert, place de la Libération, place Clémenceau, Château Rouge, Hôtel de ville...), ainsi qu'au secteur des projets Chablais Gare et Étoile Annemasse-Genève. Ils sont identifiés schématiquement dans les documents graphiques du SCOT (Se reporter également aux orientations 3.3.3 sur le cœur d'agglomération et 3.3.4.2 sur le grand projet Étoile Annemasse-Genève).
- Mettre en valeur les espaces collectifs existants, voire créer de nouveaux espaces collectifs, dans les « espaces de représentation secondaires ». En effet, ces « espaces de représentation secondaires » doivent, tout comme les « espaces de représentation majeurs », assurer un rôle essentiel pour structurer et donner de l'épaisseur au réseau d'espaces collectifs.
- Traiter qualitativement les secteurs de transition entre les espaces collectifs urbains et les grandes « pénétrantes vertes » ou grands ensembles naturels et agricoles à valoriser.

Cette notion de réseau d'espaces collectifs structurants devra être prise en compte dans la création d'un réseau intercommunal de liaisons douces. Il s'agira notamment de développer des connexions entre les « espaces de représentation majeurs », les « espaces de représentation secondaires », les grandes pénétrantes vertes et les grands ensembles naturels et agricoles à valoriser, à travers l'aménagement de liaisons douces sécurisées. Les connexions entre ce réseau d'espaces collectifs structurants et le réseau d'espaces collectifs sur le territoire genevois devront être également développées. En particulier, l'axe de la rue de Genève, l'axe du futur Boulevard urbain, et l'itinéraire du futur projet ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), du fait de leur potentiel d'évolution (renouvellement urbain ou développement de projets), devront contribuer fortement au développement et au maillage du réseau d'espaces collectifs structurant.

Le PDU notamment devra préciser ces objectifs et contribuer à leur mise en œuvre, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG.

3.2.4.3

Orientations particulières pour la valorisation des entrées de territoire et des entrées d'agglomération

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au Document graphique n° 3, intitulé : « traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération – coupures non bâties d'intérêt paysager majeur »

Orientations communes à toutes les entrées de territoire et entrées d'agglomération

Les entrées de territoire et d'agglomération devront être valorisées et singularisées par le biais d'un traitement en séquences*.

La lisibilité de ces séquences devra se faire en s'appuyant sur les éléments identitaires de chaque entrée (exemple, cônes de vue identitaires et ouvertures paysagères, bois traversés, alignements de bâtis industriels ou d'habitat, etc.) et par un travail sur l'espace public au sens large.

Cette valorisation des entrées de territoires et d'agglomération ne saurait donc se réduire à un aménagement qualitatif des voiries structurantes elles-mêmes, de leurs bas côtés et des carrefours. Il devra également s'appuyer sur le traitement des voiries secondaires partant de ces voiries structurantes, et intégrer les éléments du paysage plus lointain perçu depuis ces dernières.

Cette démarche ne pourra aboutir que par un travail progressif et à long terme. C'est pourquoi il est important de définir des objectifs dès aujourd'hui.

Sur toutes les entrées de territoire et entrées d'agglomération, la lutte contre une implantation anarchique et diffuse de panneaux à usage de publicité doit être considérée comme un objectif majeur.

Orientations spécifiques pour chaque « type » de séquences paysagères

Les séquences ont été définies de façon large en fonction des grandes ambiances ressenties. Il en découle pour chaque séquence une orientation principale visant à préserver, restaurer ou structurer ces ambiances.

- Séquence naturelle boisée : le caractère boisé et/ou naturel devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement.
- Séquence naturelle aménagée : le paysage déjà en partie aménagé et transformé devra garder un aspect relativement naturel et verdoyant.
- Séquence agro-naturelle : le paysage devra rester lisible et ne pas être davantage fragmenté, ce qui sous-entend entre autres le maintien de l'agriculture et une forte maîtrise des développements urbains, en limitant au maximum le développement linéaire le long des voies. Les échappées visuelles sur les grands espaces agro-naturels environnants depuis les voiries structurantes devront être maintenues, notamment en préservant les grandes coupures non bâties, et en évitant la fermeture de ces échappées visuelles par la végétation.
- Séquence mixte habitat/activités : l'espace devra être organisé plus clairement (par exemple par des alignements bâtis, par la requalification des voiries, de leur bas côtés et des carrefours...mais devra toutefois faire l'objet d'un traitement différencié des séquences urbaines ou d'activités proprement dites (par exemple par le choix des revêtements de sols, de ligne d'éclairage, de type

de plantations et l'organisation de l'affichage et de la signalétique, etc.).

- Séquence d'activités : l'espace devra être restructuré, notamment par les alignements bâtis, le contrôle des espaces de vitrines (par exemple en évitant les zones de stockages sur le devant des bâtiments), ainsi que par le traitement plus qualitatif des espaces de stationnement et des espaces publics.
- Séquence d'activités à fort caractère boisé : en plus du respect des orientations applicables aux séquences d'activités, le caractère boisé devra être préservé et/ou restitué quels que soient les aménagements (par exemple par l'intégration de haies existantes sur les parcelles au projet ou la plantation de véritables zones boisées).
- Séquence urbaine : l'ambiance bâtie doit être affirmée et les espaces publics plus nombreux et mieux aménagés. Les aménagements tendront à mettre en évidence chaque micro-séquence possible par un traitement varié s'appuyant sur les éléments urbains (alignements de façades, alignements commerciaux, etc.), les ouvertures paysagères à valoriser, les éléments végétaux existants, etc.
- Micro-séquence urbaine : le long de l'axe de la rue de Genève, une succession d'ambiances différentes existe déjà et devra être exploitée pour mieux qualifier l'espace. La mise en place d'éventuels aménagements destinés à favoriser le développement des transports collectifs urbains devra être conçue comme un levier essentiel de valorisation de cette entrée de territoire et d'agglomération. Pour le reste, les orientations définies pour les séquences urbaines en général s'appliquent.
- Séquence à construire : il s'agit de secteurs dont l'évolution sur le plan paysager est directement liée à la réalisation de grands projets de développement et/ou d'infrastructures, qui pourra déboucher sur leur structuration en plusieurs séquences ou micro-séquences. Les caractéristiques futures de ces séquences ou micro-séquences ne peuvent donc être déterminées pour l'instant, mais elles devront dans tous les cas présenter une très grande qualité d'aménagement. Les grands projets de développement et/ou d'infrastructures concernés devront intégrer une réflexion paysagère d'ensemble portant sur l'évolution de la totalité du secteur qualifié de « séquence à construire ».

Ces orientations sont applicables sous réserve du respect des orientations figurant dans la partie 3.3 du présent DOG.

Orientation spécifique pour le traitement de la transition entre les différentes séquences

Les espaces de transition et d'échange entre les séquences pourront marquer une continuité ou une rupture d'ambiance, mais dans tous les cas devront :

- utiliser dans leur aménagement les éléments identitaires du site de façon à constituer des repères pour l'usager,
- participer au maintien et à la valorisation des cônes de vue identitaires* et des ouvertures paysagères*,
- dans le cas d'un carrefour, faire l'objet d'un projet global d'aménagement cohérent concernant aussi bien la partie centrale que les embranchements, talus et bas côtés.

3.2.5

Orientations en matière de politique des déplacements

3.2.5.1

Orientations relatives aux transports collectifs*

Orientation générale préalable

Les transports collectifs présents sur la région d'Annemasse se structurent en trois grands types de réseaux :

- le réseau ferroviaire, dont la fonction de grand transit sur le plan national et international est à renforcer, mais dont les fonctions interurbaines sur le plan régional, ainsi que les fonctions plus urbaines sont également à développer davantage. La réalisation du projet CEVA en particulier doit constituer une opportunité majeure pour répondre à ce double enjeu. Le renforcement du rôle central de la gare d'Annemasse s'avère fondamental dans le cadre de cette optimisation du réseau ferroviaire (se reporter au point 3.3.5).
- le réseau des lignes de cars départementaux ou régionaux.
- le réseau de transports collectifs dits « urbains », hiérarchisé entre un réseau « primaire » et « secondaire », et complété par des Transports à la demande (TAD). Les complémentarités et les connexions entre ces trois grands types de réseau seront favorisées autant que possible.

Orientations relatives au réseau de transports collectifs urbains

Rôle et fonctions du réseau de transports collectifs urbains primaire

Le réseau primaire constitue l'armature de l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains. Il vise à proposer une offre de transports collectifs attractive (fréquente et rapide) plus compétitive vis-à-vis des déplacements automobiles.

Il est prioritaire dans l'espace public : il disposera ainsi d'aménagements dédiés (couloir bus, site propre*, couloir d'approche aux feux...), lui permettant d'être prioritaire sur la circulation automobile.

Son tracé s'inscrit sur le long terme, afin de permettre la mise en place progressive des aménagements nécessaires à son efficacité.

Le réseau primaire permettra de relier :

- le cœur d'agglomération,*
- les 3 centralités urbaines* de la ville agglomérée suivantes : le secteur de Porte de France, le centre du Perrier, le centre historique de Ville-la-Grand (élargi au quartier de Prés des Plans), ainsi que le quartier de Gaillard-Fossard,
- les pôles d'échange de transports collectifs (à ce jour, le pôle multimodal de la gare d'Annemasse et le pôle d'échanges de Porte de France).

Le réseau primaire devra être connecté avec les points d'arrêt du train à l'intérieur de la ville agglomérée (par exemple si des haltes ferroviaires étaient créées).

Le réseau primaire cherchera à s'intégrer le plus fortement possible au réseau genevois, en limitant au maximum les ruptures de charge* liées à la frontière et devra

notamment permettre de relier le centre de Genève le plus directement possible. Dans ce cadre, le prolongement du tramway genevois depuis le secteur de Porte de France jusqu'à l'hypercentre de l'agglomération d'Annemasse est un projet prioritaire (cf. 3.3.5.3).

Les principaux parkings de rabattement sur les TC (parkings relais) devront autant que possible être connectés au réseau primaire (cf. 3.2.5.4).

Rôle et fonctions du réseau de transports collectifs urbains secondaire

Le réseau secondaire complète le réseau primaire en assurant une desserte plus fine et plus complète du territoire, sur la ville agglomérée, mais également en direction des pôles d'urbanisation extérieurs à la ville agglomérée.

Le tracé du réseau secondaire vise à relier, en les reconnectant avec le réseau primaire :

- les centralités urbaines de la ville agglomérée non desservies par le réseau primaire, les principaux quartiers d'habitat social ainsi que les principaux pôles d'habitat extérieurs à la ville agglomérée,
- les principaux pôles spécifiques d'activités,
- les équipements publics structurants (notamment les établissements sanitaires et sociaux, les collèges et les lycées) et les principaux équipements touristiques du territoire.

Il devra chercher à atteindre un potentiel d'usagers maximum au niveau des points de passage, tout en s'inscrivant dans une logique de solidarité.

Le partage modal de la voirie visera à donner une priorité de circulation aux transports collectifs urbains secondaires sur les modes de déplacements automobiles (par exemple priorités aux carrefours...), sauf vis-à-vis du réseau routier primaire (cf. 3.2.5.3).

Le réseau de transports collectifs urbains régulier pourra être complété par un service de type Transport à la demande (TAD) pour les secteurs difficiles à desservir par une desserte régulière (potentiel de clientèle trop faible...), ou pour proposer des services spécifiques (par exemple service dédié aux personnes à mobilité réduite, transport pour un évènement culturel...).

Pour le réseau secondaire, comme pour le réseau primaire, une attention particulière sera portée à la qualité d'accueil des personnes en situation de handicap, afin de s'inscrire dans les objectifs de la loi du 11 février 2005.

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU déterminera : le tracé du réseau de transports collectifs urbains primaire et les priorités de mise en œuvre; les points de passage obligés du réseau de transports collectifs urbains secondaire et les liaisons à assurer; le type d'offre de service par secteur, selon le potentiel de clientèle et les fonctions desservies.

Sur la base des éléments déterminés par le PDU, les PLU devront ainsi :

- Organiser le partage de l'espace public urbain : en facilitant la mise en œuvre d'aménagements favorables aux transports collectifs (voies, arrêts, trottoirs), et en contribuant à lui donner la priorité dans la circulation telle que définie pour chaque type de réseau ; en rendant possible

la mise en œuvre d'un Transport en commun en site propre (TCSP) sur toute la longueur du tracé du réseau de transports collectifs urbains primaire, à terme (par exemple : par le maintien des emprises nécessaires...).

- Prévoir l'aménagement d'itinéraires piétons sécurisés pour accéder aux points d'arrêts du réseau de transports collectifs urbains, et de parkings vélos à proximité.
- Favoriser le développement urbain sur les secteurs desservis ou potentiellement desservables par le réseau de transports collectifs urbains, afin d'augmenter le potentiel de clientèle à venir, ou de favoriser la mise en place d'une desserte à terme (cf. 3.2.1 et 3.2.2).
- Organiser à proximité des points d'arrêts du réseau primaire une politique de stationnement dissuasive pour les stationnements à la journée et de plus longue durée (notamment stationnements liés aux déplacements domicile-travail), pour donner une priorité aux stationnements liés à la fréquentation des commerces et des équipements (stationnements de courte durée) et aux stationnements résidents (cf. 3.2.5.4).
- Utiliser le développement des transports collectifs urbains comme outil d'amélioration de la qualité urbaine (renouvellement du tissu urbain, développement d'espaces publics ou structuration de micro-polarités commerciales autour des points d'arrêt, etc.).

Orientations pour l'extension du réseau de transports collectifs urbains en dehors de la ville agglomérée

Principes et priorités

L'extension du réseau régulier de transports collectifs urbains sera privilégiée vers les pôles offrant le meilleur potentiel de clientèle (notamment par leur densité en terme d'habitants, d'équipements et d'activités).

La desserte régulière du pôle du Pas-de-l'Échelle devra être mise en œuvre dès que le potentiel de clientèle sera suffisant pour rendre le déficit supportable par l'AOTU* (autorité organisatrice de transports urbains).

Dans le cas de l'extension du périmètre de transports urbains hors de ses limites actuelles, le prolongement des lignes régulières sera privilégié d'une part en direction du bourg de Cranves-Sales (ainsi que, si possible, des pôles environnants, notamment les zones d'activités de Borly), d'autre part en direction de la zone d'activités des Bois Enclos.

À plus long terme, la desserte régulière des bourgs de Bonne et Saint-Cergues est un objectif.

La mise en place de transports à la demande sur des secteurs non immédiatement desservables pourra précéder ou accompagner cette extension.

Il est précisé que l'extension du réseau de transport urbain ne pourra être effectuée par l'AOTU (Autorité organisatrice de transports urbains) qu'au regard de ses possibilités financières et des modalités politiques et juridiques qui se présenteront et en étroite concertation avec le Conseil général, Autorité organisatrice des transports interurbains.

Orientations pour le PDU

Le PDU étudiera les modalités techniques, juridiques et financières possibles de l'extension du réseau de transports collectifs urbains, ainsi que les conditions de mise en œuvre en concertation avec l'AOTU. En complément, il étudiera en concertation avec le Conseil général, comment valoriser au maximum les lignes interurbaines (cars départementaux, lignes ferroviaires) pour compléter le réseau de transports collectifs urbains sur les secteurs non couverts.

Principes généraux visant à favoriser le lien urbanisation/mobilité

Le SCOT vise à améliorer le lien urbanisation – déplacements, favoriser le développement de l'urbanisation sur les secteurs desservis ou potentiellement desservables par les transports collectifs, conditionner la réalisation de grands projets générateurs de déplacements à la mise en place de dessertes en transports collectifs.

Des orientations spécifiques déclinant ces principes généraux sont inscrites dans les points 3.2.1 et 3.2.2 du DOG, ainsi que dans la partie 3.3 du DOG.

Principes généraux visant à favoriser l'intermodalité

Le SCOT vise à :

- la mise en place de pôles multimodaux, sur les points nodaux du réseau de transports collectifs, afin de faciliter les échanges entre réseaux urbains et interurbains (cf. orientations spécifiques liées au pôle multimodal de la gare, dans le point 3.3.5.1),
- la connexion maximale entre les transports collectifs genevois et annemassiens,
- la valorisation maximale des lignes de transports collectifs interurbains départementaux, notamment sur les secteurs non desservis par le réseau urbain, par l'ouverture de nouveaux points d'arrêt (qui relève de la compétence du Conseil général),
- la valorisation maximale des lignes ferroviaires, en étroite articulation avec le réseau de transports collectifs urbains de l'agglomération. Dans ce cadre, l'ouverture de nouveaux points d'arrêt ferroviaires à moyen et long terme est souhaitée (cf. 3.3.5.2),
- l'utilisation des modes doux en complément des transports collectifs (cf. 3.2.5.2),
- la mise en place de parkings de rabattement* des voitures sur les transports en commun (cf. 3.2.5.4).

3.2.5.2

Orientations relatives aux modes de déplacements doux*

Orientations relatives au développement des modes de déplacements doux dans les espaces urbanisés

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU et les PLU devront chercher à favoriser l'usage des modes doux pour les courts trajets, par le développement d'itinéraires et de parcours adaptés.

Aussi, les PLU chercheront à :

- sécuriser les parcours et les traversées de voies routières, par exemple au droit des établissements scolaires, des

principaux équipements recevant du public, des linéaires commerciaux principaux, etc.

- mieux équilibrer le partage modal de la voirie en faveur des modes doux ; développer les équipements et aménagements dédiés aux cyclistes et piétons dans l'espace public et sur les voies,
- faciliter, par des aménagements et mesures adaptés, les déplacements des personnes en situation de handicap, en particulier les personnes à mobilité réduite.

Enfin, pour favoriser l'intermodalité entre modes doux et transports collectifs, le PDU et les PLU prévoient :

- de mettre en place des aménagements et des équipements cyclables à proximité des lignes, des parkings de rabattement et des pôles d'échange de transports collectifs (pour faciliter l'usage combiné des modes doux et des transports collectifs – par exemple point d'attache vélo ou prêt de vélos, de type vélostation par exemple...),
- d'améliorer l'accès par les modes doux, en particulier la marche à pied, aux points d'arrêt de transports collectifs (cf. 3.2.5.1).

Orientations relatives à la mise en œuvre d'un réseau intercommunal de liaisons douces*

Rôle et fonctions du réseau intercommunal de liaisons douces

Un réseau intercommunal de liaisons douces devra être mis en place par le PDU. Il sera destiné à connecter les différents pôles urbains, mais également support d'une offre de tourisme et de loisirs.

Ce réseau intercommunal est chargé de relier prioritairement :

- les centralités urbaines avec le cœur d'agglomération,
- Les différents espaces de représentation majeurs et secondaires de la ville agglomérée (cf. 3.2.4.2),
- les pôles d'échanges et points d'arrêt principaux du réseau de transports collectifs,
- les équipements structurants, notamment équipements scolaires, sanitaires et sociaux, les équipements et espaces touristiques et de loisirs, et à plus long terme les principaux pôles d'activités.

Par ailleurs, ce réseau intercommunal devra être pensé dans une double vocation : utilitaire et pour les sports et loisirs. Il devra s'inscrire dans une logique de valorisation douce d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole (cf. le point 3.3.2).

Il devra être connecté avec les itinéraires de moyenne et longue distance supra-territoriaux traversant le territoire : véloroutes et voies vertes recensées au schéma départemental, itinéraires cyclo-touristiques départementaux, sentiers de randonnée inscrits au Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR), itinéraires retenus dans le cadre de projets intercommunaux (par exemple les contrats de rivière) ou transfrontaliers.

3.2.5.3

Orientations relatives au réseau de voiries

Orientations visant à structurer le réseau de voirie sur la base d'une hiérarchie fonctionnelle*Objectifs et principes de la hiérarchisation**

La hiérarchisation du réseau de voirie cherche à donner un ordre de priorité aux voies les unes par rapport aux autres.

Cette hiérarchisation est déterminée par les fonctions attribuées aux voies : transit à travers le territoire, échange avec les territoires extérieurs, circulation interne au territoire pour des liaisons inter-quartiers, accès et desserte de quartier.

Le SCOT vise à organiser à moyen terme le réseau de voirie en donnant un ordre de priorité clair entre :

- un réseau routier primaire, destiné à collecter et à canaliser le plus grand nombre de flux routiers, en particulier pour les déplacements de moyenne et de longue distance.
 - Le réseau routier primaire est le réseau privilégié pour capter les flux de moyenne et longue distance (flux d'échange avec les territoires voisins, pour conduire jusqu'au cœur d'agglomération, flux d'échange entre communes du territoire...).
 - Le réseau routier primaire devra être prioritaire sur le reste du réseau routier. Il devra ainsi être aménagé et géré afin de permettre une certaine fluidité (notamment par une rationalisation du nombre de points de connexion avec les réseaux secondaire et de quartier, par une gestion du trafic et des points d'échange donnant une priorité nette sur les autres réseaux de voirie ;
- un réseau routier secondaire complémentaire permettant, à partir du réseau primaire, de collecter, de distribuer et d'organiser les flux de courte distance internes au territoire (desserte de secteurs, relations inter quartiers...) et qui repose sur les principes suivants :
 - le réseau secondaire cherchera à être moins attractif pour le transit que le réseau primaire. Il devra être plus dissuasif vis-à-vis des déplacements de moyenne et longue distance, qui seront renvoyés sur le réseau primaire. Il cherchera, par exemple, pour une même destination, à ne pas offrir de solutions alternatives attractives et concurrentes au réseau primaire;
 - le réseau secondaire devra être prioritaire sur le réseau de quartier.
- Un réseau de quartier destiné exclusivement à la desserte fine des différents quartiers, bourgs, villages ou hameaux du territoire et aux déplacements internes à ces quartiers bourgs, villages ou hameaux.
 - Le réseau de quartier devra être exclusivement tourné vers la desserte fine du territoire. Il devra donc être fortement dissuasif pour tout transit et pour les déplacements entre les quartiers. Dans les espaces urbains, le traitement des voies et l'organisation de la circulation chercheront à s'adapter au mieux au contexte urbain, en donnant une priorité aux modes alternatifs à la voiture (modes doux, par exemple par la mise en œuvre de zones 30...), en limitant la vitesse, etc.

Cette hiérarchisation devra prendre en compte les orientations relatives au réseau de transports collectifs, en donnant notamment la priorité au réseau de transports collectifs urbains primaire sur le réseau routier.

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU organisera la hiérarchisation du réseau de voirie sur la base de ces principes. Les PLU seront chargés de la mise en œuvre de ces orientations, pour ce qui les concerne.

Orientations relatives à la gestion et au dimensionnement du réseau routier*Orientations générales visant à optimiser l'offre de voirie existante*

Dans une double logique visant à limiter la consommation foncière et les coûts d'investissements publics, le principe suivant est fixé : le développement de projets favorables aux déplacements alternatifs à la voiture sera privilégié sur les projets à destination unique des automobiles.

Aussi, la priorité doit être donnée à l'optimisation du réseau existant (réaménagement, exploitation plus performante du réseau de voirie...) pour corriger d'éventuels dysfonctionnements du réseau routier.

La création de nouvelles voiries doit se limiter au strict nécessaire, lorsque l'aménagement de l'existant n'est pas possible, et lorsqu'elles répondent à une fonction non remplie ou à un dysfonctionnement avéré du réseau existant (exemple : problème de connexion du réseau, desserte d'un nouveau secteur urbain ou d'un nouvel équipement).

Le PDU précisera ce principe général et déclinera les modalités de son application.

Orientations spécifiques visant à dissuader le transit à travers la ville agglomérée pour le reporter sur des itinéraires adaptés ou sur les transports collectifs

Les mesures suivantes visent à dissuader la traversée de la ville agglomérée par des flux de transit et à les reporter vers les transports collectifs ou vers des itinéraires de contournement.

Ces mesures contribueront également, en complément des orientations des points précédents et suivants, à limiter les nuisances des déplacements automobiles dans l'espace aggloméré.

- Mettre en place un itinéraire de contournement de la ville agglomérée.
- Le SCOT préconise la mise en œuvre de mesures de contournement routier de l'espace aggloméré annemassien : ces orientations sont détaillées dans le point 3.3.5.5.
- Limiter les capacités routières en entrée de la ville agglomérée.

Les capacités routières aux entrées de la ville agglomérée (c'est-à-dire dans le sens de l'extérieur vers la ville agglomérée) ne devront pas être augmentées, y compris dans le cas du réaménagement du réseau existant, afin de contenir et de limiter les flux automobiles entrants dans l'agglomération.

Ces orientations cherchent à dissuader les véhicules ayant le choix entre plusieurs itinéraires de transiter à travers la ville agglomérée, pour les renvoyer vers d'autres itinéraires plus adaptés ou pour les reporter sur les transports collectifs.

Cette mesure permet indirectement de limiter les engorgements à l'intérieur du périmètre de la ville agglomérée.

Le PDU sera chargé de préciser ce principe général, et d'étudier les modalités de mise en place en entrée de la ville agglomérée de « contrôle d'accès » permettant de limiter et de réguler la circulation automobile et éviter indirectement la congestion totale du réseau dans la ville agglomérée.

Dans l'attente des précisions du PDU, le réaménagement du carrefour d'Étrembières envisagé dans le point 3.3.5.5 n'est pas tenu d'appliquer ce principe général.

Orientations visant à adapter le réseau routier au contexte urbain et à réduire les nuisances induites par la circulation automobile

L'objectif est de réduire les nuisances liées à l'automobile (pollution, bruit, insécurité...) sur l'ensemble des infrastructures routières de notre territoire.

Ce principe général, qui sera décliné plus finement par le PDU, est précisé par les 3 orientations ci-dessous :

Adapter le réseau de voirie aux configurations urbaines des secteurs traversés

Afin d'améliorer la sécurité, de limiter les effets de coupures urbaines, de faciliter le partage modal de la voirie et de favoriser le report vers les déplacements alternatifs à la voiture individuelle, le réseau de voirie devra s'adapter progressivement au contexte urbain de notre territoire par :

- des aménagements des voies et des accotements cohérents avec les espaces traversés (exemples : calibrage des voies plus réduit en centre urbain plutôt qu'en section extra-urbaine, trottoirs aménagés...),
- une organisation de la circulation favorisant la réduction des vitesses pratiquées, afin d'améliorer la sécurité (des voitures, des deux-roues, etc.) y compris sur les secteurs les moins urbanisés.

Cette orientation ne s'applique pas aux infrastructures rapides du réseau aménagées en conséquences (autoroutes, voies rapides aménagées), puisqu'elles sont interdites aux déplacements de véhicules lents et aux piétons.

En application de ce principe, les pénétrantes dans la ville agglomérée devront assurer une transition progressive entre les routes des espaces périurbains et les voiries de l'espace urbain par des aménagements permettant :

- de sécuriser les entrées dans la ville agglomérée, en ralentissant progressivement la vitesse de circulation,
- de marquer l'entrée dans l'espace urbain avec des aménagements adaptés à son contexte (notamment aménagements spécifiques dédiés aux autres modes de déplacements : passages piétons ou arrêts de bus sécurisés, pistes cyclables...),

- de mieux réguler la circulation, en limitant les points de saturation, par une « fluidité lente »* plutôt que par une augmentation ponctuelle du calibrage sur certaines sections, qui risquerait au contraire d'engendrer des points de saturation supplémentaires (ceci en compatibilité avec l'objectif de limiter les capacités routières en entrée de la ville agglomérée).

Ces pénétrantes sont notamment la Route de Thonon, la Route de Taninges, la Route de Bonneville, la RD 1206 en provenance de Saint-Julien, la RD 2 en provenance de Reignier.

Protéger le cœur d'agglomération et les centres urbains**

Une dissuasion forte de la circulation automobile sera recherchée dans le cœur d'agglomération, les autres centralités urbaines et les espaces urbanisés les plus sensibles (par exemple : quartiers d'habitat social, secteurs d'équipements sensibles, type équipements sanitaires et sociaux ou scolaires...) par une forte limitation des capacités de circulation automobile (limitation nette des capacités et de la vitesse) et par la mise en place d'un ensemble d'aménagements donnant la priorité aux modes alternatifs à la voiture (par exemple mise en place de « zones 30 » ou de zones piétonnes).

Ces mesures s'appliquent à l'ensemble des centralités urbaines et des quartiers d'habitations sensibles au trafic du territoire du SCOT, dont le PDU dressera une liste précise, hormis les espaces urbanisés traversés par un réseau de voirie primaire, traités dans le paragraphe ci-dessous.

En complément, pour les centralités urbaines du territoire subissant d'importants flux de transit, le PDU déterminera, dans le cadre de la hiérarchisation des voiries, des itinéraires (par exemple des « boucliers de protection ») destinés à protéger ces centralités urbaines en collectant et en canalisant ces flux de transit.

L'organisation de la circulation à l'intérieur des centralités urbaines concernées cherchera : à dissuader le transit en renvoyant un maximum de flux sur les itinéraires de protection et de contournement ; à répondre de manière privilégiée aux besoins de desserte des espaces urbains.

Orientations relatives à la traversée de certains secteurs urbains par le réseau routier primaire

Lorsque le réseau routier primaire traverse les espaces urbanisés sensibles que sont : le bourg de Bonne, le chef-lieu d'Étrembières, le Pas de l'Échelle, et le quartier Perrier/Livron, les dispositions relatives à la fluidité* du réseau primaire (cf. 3.2.5.3) devront être adaptées à ce contexte urbain spécifique.

Afin de sécuriser ces espaces et de limiter les nuisances pour les secteurs urbains traversés, des aménagements et des mesures spécifiques devront ainsi contribuer à ralentir la circulation, à adapter la voirie au contexte urbain, à limiter les effets de coupure urbaine, et à maintenir des accès avec le réseau non primaire. Une attention particulière devra être portée au maintien ou au rétablissement de liaisons douces sécurisées.

3.2.5.4

Orientations relatives au stationnement**Orientations concernant le stationnement dans la ville agglomérée* et dans les centralités urbaines****Principes de la politique de stationnement*

La politique de stationnement dans la ville agglomérée et dans les centralités urbaines cherchera à assurer une répartition équilibrée de l'offre et une réponse adaptée aux différents besoins.

Sur les espaces de la ville agglomérée desservis par le réseau de transports collectifs urbains primaire, les stationnements devront répondre de manière prioritaire aux besoins liés aux clients et usagers des commerces, services, et équipements publics ainsi qu'aux résidents. Il s'agira ainsi de privilégier le stationnement de courte durée et une rotation dans les parcs de stationnement plutôt qu'un stationnement à la journée, dans le but de dissuader les stationnements liés aux déplacements domicile-travail et de faciliter le report modal (par exemple par des zones bleues ou du stationnement payant). Ce principe devra être appliqué de façon renforcée sur les secteurs les plus attractifs (notamment à proximité des pôles d'échange ou dans les centralités urbaines présentant une forte densité commerciale).

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU devra mettre en place une politique globale de stationnement, déclinée finement sur la ville agglomérée, organisant de façon cohérente entre les différentes communes l'offre et les politiques de stationnement.

Dans le respect de ces principes, qui seront affinés par le PDU, les communes définiront une politique de stationnement pour l'accès à leurs centralités urbaines et à leurs différents quartiers qui :

- soit lisible pour les usagers, et cohérente avec les modalités d'accès routier au pôle (exemple : parkings à proximité des points d'accès, dans le but de limiter les déplacements liés à la recherche de places de stationnement, limitation des stationnements sur les voiries primaires pour réduire les points de perturbation et améliorer la sécurité, etc.) et les modalités relatives aux modes doux (par exemple : parcs de stationnement reliés aux activités et commerces par des connexions douces).
- ait une capacité de stationnement qui soit correctement dimensionnée au regard des besoins du pôle et de ses possibilités de desserte en transports collectifs.

Ainsi, sous réserve d'un complément d'étude dans le cadre du PDU, le maintien des capacités actuelles de stationnement public dans les différents pôles est préconisé, sauf augmentation justifiée par de nouveaux besoins (notamment ceux liés à de nouveaux secteurs d'habitat, d'activités ou d'équipements). Dans ce cas, des mesures chercheront à optimiser l'utilisation des capacités de stationnement existantes, en particulier par l'amélioration de la rotation des véhicules, avant de créer de nouvelles capacités.

Par ailleurs, le PDU devra étudier les modalités permettant progressivement de diminuer le nombre de places de stationnements par habitant, dans le cadre d'une politique globale étroitement liée au développement des transports collectifs.

Orientation visant à la mise en place de parcs de rabattement sur les transports en commun (dits « Parkings relais* » ou « P+R »)*Principes de la politique de parcs de rabattement*

Le SCOT vise à développer une politique de parcs de rabattement permettant de proposer une offre combinant transport collectif performant et stationnement.

Les parkings relais (P+R) principaux seront :

- situés en amont ou en limite de la ville agglomérée (afin d'éviter la traversée préalable d'espaces urbains denses par les flux automobiles à destination de ces P+R),
- facilement accessibles depuis le réseau routier primaire,
- connectés à des réseaux de transports collectifs permettant un accès rapide vers la destination, à savoir principalement le centre de Genève, mais également dans une moindre mesure le cœur d'agglomération annemassien. Pour cela, une desserte directe de ces P+R par le réseau ferroviaire et/ou par le réseau de transports collectifs urbains primaire (tramway, bus disposant de sites propres...) sera privilégiée, en cherchant à limiter strictement le nombre de ruptures de charge.

En complément, des parkings de plus petite taille, destinés prioritairement aux clientèles des secteurs de faible densité, peu desservis par les transports collectifs urbains, pourront être développés à proximité de certains points d'arrêts.

Dans tous les cas, la création de parkings-relais ne devra pas avoir d'effets dissuasifs sur l'utilisation des transports collectifs, lorsqu'elle est possible dès le lieu de départ.

En parallèle, cette politique cherchera à promouvoir la création de parkings dédiés au covoiturage (voiture partagée). La localisation des parkings dédiés au covoiturage sera déterminée en privilégiant les emplacements situés à proximité des principaux carrefours et échangeurs routiers et autoroutiers, et en dehors ou en limite de la ville agglomérée.

Orientations pour le PDU et les PLU

Il est demandé au PDU d'analyser les sites potentiels et de préciser le dimensionnement pertinent des parkings (P+R, parkings de co-voiturage), ainsi que leurs modalités de mise en œuvre (quel niveau de service ?...), dans le cadre d'une politique globale de parcs de rabattement, menée en concertation avec les autorités compétentes et les partenaires genevois. Dans l'attente, les PLU ne devront pas compromettre cette éventuelle création de P+R sur les sites en cours d'étude par tout moyen approprié, comme emplacements réservés, etc.

Orientations pour les sites et les grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire

PARTIE 3

3.3.1

Orientations communes à tous les sites et grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire

Les «grands projets» mentionnés dans cette troisième partie du DOG devront présenter des vocations et des positionnements différenciés, afin d'éviter qu'ils ne se concurrencent et ne se fragilisent mutuellement. Une complémentarité entre ces «grands projets» sera donc recherchée.

C'est pourquoi les impacts de ces «grands projets», à la fois sur d'autres «grands projets» prévus sur le territoire et sur le tissu d'activités et d'équipements préexistant, devront être systématiquement étudiés.

En particulier, le développement d'activités commerciales dans le cadre de certains de ces «grands projets» ne devra pas compromettre le maintien d'une fonction commerciale attractive dans les centralités urbaines du territoire, ni le développement et l'attractivité d'autres «grands projets» en cours de mise en œuvre.

3.3.2

Orientations générales et spatialisées pour la valorisation en termes de loisirs et de tourisme des ensembles à dominante naturelle et/ou agricole du territoire

Les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole dont il est fait référence ici correspondent approximativement à ceux identifiés dans la partie 3.1 du DOG, et notamment les secteurs des massifs des Voirons et du Salève, ainsi que du vallon du Foron, ainsi que dans une moindre mesure, des bords de la Menoge et du plateau de Loëx.

3.3.2.1

Orientations générales à tous les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole du territoire

En compatibilité avec les orientations du DOG figurant dans la partie 1, visant à garantir la protection des milieux naturels et agricoles, l'objectif est d'exploiter au mieux le potentiel touristique existant dans ces ensembles à dominante naturelle et/ou agricole, en lien avec le développement des bourgs, villages et hameaux inclus dans ces ensembles ou situés à leur frange (à titre d'exemple, les bourg de Saint-Cergues et le village de Lucinges...).

Il s'agira donc de rendre possible dans ces ensembles la réalisation d'aménagements s'inscrivant dans cet objectif global, et notamment des aménagements destinés à :

- favoriser la découverte de la qualité des milieux naturels, de l'activité agricole, et des paysages,
- favoriser la pratique d'activités sportives et de loisirs doux* (par exemple, la randonnée ou certaines pratiques de vélo),
- favoriser une diversification de l'offre en hébergement du territoire,
- favoriser la mise en œuvre d'événementiels rayonnants.

Pour cela, les PLU :

- devront identifier les bâtiments et monuments patrimoniaux pouvant être concernés par de tels aménagements,
- devront permettre la réhabilitation et l'entretien des sentiers, chemins ruraux et autres liaisons douces existant sur ces ensembles, en veillant en particulier :
 - à rechercher un équilibre entre la satisfaction des besoins liés à la fréquentation du public, à l'activité agricole, à l'exploitation forestière, à la pratique de la pêche et de la chasse, de manière à limiter au maximum les conflits d'usage.
 - à favoriser la mise en réseau de ces sentiers, chemins ruraux et autres liaisons douces, et à maintenir ou développer les connexions avec les réseaux existants sur les territoires voisins (Suisse, Vallée Verte, etc...), ainsi qu'avec les itinéraires de moyenne et longue distance supra-territoriaux traversant le territoire. Cette orientation s'inscrit dans l'objectif plus large de développement d'un réseau intercommunal de liaisons douces (cf. 3.2.5.2).

Le PDU devra coordonner les différents PLU dans la mise en œuvre de ces orientations.

3.3.2.2**Orientations particulières pour le site du grand projet de valorisation de l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses »**

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 1, intitulé : « périmètres de protection établis en application des orientations 3.1.2 et 3.3.2.2, du DOG, ainsi qu'au document graphique n° 1.4.

Il s'agira de définir un projet global de valorisation de tout l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses », ayant nécessairement une dimension intercommunale, et devant répondre aux objectifs et conditions suivants :

- cet ensemble devra conserver son caractère agro-naturel et l'ambiance paysagère qui y est associée. C'est pourquoi le projet global de valorisation retenu devra rester compatible avec la préservation des milieux naturels et le fonctionnement d'une activité agricole et forestière respectueuse des milieux naturels.
- le projet global de valorisation de cet ensemble devra contribuer à l'affirmation des fonctions du territoire en terme de loisirs, voire éventuellement de tourisme de proximité.

Pour répondre à ces objectifs généraux, un périmètre est établi par les documents graphiques du SCOT permettant d'identifier l'espace directement concerné par ce projet global de valorisation. Ce périmètre comporte un sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales ».

- Dans ce périmètre et en dehors du sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales », toute urbanisation nouvelle et tout aménagement nouveau sont à proscrire.

Cependant, pour tenir compte de l'existant, ainsi que pour permettre la mise en œuvre de ce projet global de valorisation et d'autres objectifs du SCOT, pourront notamment être admis, sous réserve d'une localisation adaptée et d'une bonne intégration environnementale et paysagère dans le site :

- une gestion de l'habitat préexistant (constructions ou groupes de constructions), par la réhabilitation, la rénovation, la restauration et l'extension du bâti préexistant,
- une gestion des activités isolées préexistantes, en admettant leur évolution et leur restructuration,
- une gestion des équipements publics préexistants (dont les voiries préexistantes), en admettant leur évolution et leur restructuration, et notamment une gestion de l'aérodrome dans son périmètre actuel,
- la création de nouveaux équipements publics ou privés, présentant un intérêt général s'inscrivant dans la mise en œuvre des objectifs du SCOT en matière de protection et de gestion des ressources et milieux naturels (notamment de la ressource en eau), de prévention et de réduction des risques, de gestion de l'énergie et de gestion des déchets,
- les aménagements s'inscrivant dans le projet global de valorisation ayant nécessairement une dimension intercommunale (voir ci-dessus), et liés à la découverte et la mise en valeur des milieux naturels, agricoles et forestiers, notamment par des prati-

ques sportives, touristiques et de loisirs adaptées au respect de la protection de ces milieux (à titre d'exemple : aménagements destinés à favoriser la pratique du vélo, les activités culturelles et pédagogiques de découverte des milieux naturels et de l'agriculture, l'entretien, la gestion, voire la renaturation des milieux naturels, ou encore à permettre l'organisation d'événementiels de plein air).

Enfin, il est à noter que sur les communes d'Annemasse et de Vétraz-Monthoux, un projet d'aménagement d'une liaison transport collectif et/ou mode doux en site propre et de parkings-relais, actuellement à l'étude, pourra éventuellement être admis dans ce périmètre, sous réserve d'une confirmation par le PDU.

Toutefois, ces occupations et utilisations du sol devront mettre en place toute mesure compensatoire utile pour limiter leur impact sur leur environnement, notamment celui inhérent à la fréquentation induite de leur fait.

- Le sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales » doit constituer à la fois :
 - une « porte d'entrée » sur l'ensemble agro-naturel « Plaine et Bois de Rosses », ce qui en fait une des composantes essentielles du projet global de valorisation de cet ensemble,
 - un espace contribuant à structurer et à requalifier paysagèrement une des principales « entrées d'agglomération »,
 - une « porte d'entrée » sur le bourg de Cranves-Sales,
 - un espace d'accueil d'équipements publics et privés d'intérêt intercommunal, du fait de son positionnement géographique stratégique, et de la proximité immédiate d'équipements structurants préexistants (collège, équipements sportifs et de loisirs).

C'est pourquoi le PLU de la commune devra :

- maintenir une « pénétrante verte » sur les Bois de Rosses, par une continuité d'espaces verts non bâtis depuis la RD 907 jusqu'à la limite nord du sous-secteur : elle doit à la fois permettre d'annoncer, depuis la RD 907, l'existence d'un grand espace naturel proche, et de marquer une rupture d'urbanisation entre la ville agglomérée et le bourg de Cranves-Sales,
- maintenir le cône de vue identitaire sur les Voirons depuis la RD 907,
- prévoir l'aménagement de liaisons douces sécurisées pour connecter la RD 907 avec les Bois de Rosses et le bourg de Cranves-Sales,
- prévoir l'aménagement, dans la partie nord de ce sous-secteur, d'un espace de loisirs, servant de transition qualitative entre l'espace agro-naturel des Bois de Rosses proprement dit et les zones bâties (par exemple, avec un parc public et/ou un équipement sportif public). Il s'agira également de garantir la possibilité à plus long terme de développer un pôle d'équipement et de loisirs plus important, en maintenant des réserves foncières.

Ne seront admises dans ce sous-secteur que les urbanisations nouvelles à vocation d'habitat (avec des formes d'habitat denses et intermédiaires), d'équipements publics ou privés (à titre d'exemple : EPAD, équipement public sportif), et d'activités de services (à titre d'exemple, hôtellerie).

Toute urbanisation et tout aménagement dans ce sous-secteur devra s'effectuer avec une volonté de qualité et d'intégration paysagère.

- La desserte de cet ensemble par les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle devra être progressivement améliorée.
En particulier, il conviendra de faire de ce site un espace clef du réseau structurant de liaisons douces sur le territoire (cf. 3.2.5.2), notamment un espace de connexion entre la ville agglomérée*, le Vallon du Foron et le Massif des Voirons par des liaisons douces sécurisées.
Le Plan de déplacements urbains précisera cette orientation et ses modalités de mise en œuvre, en cohérence avec les orientations figurant dans les points 3.2.5.2 et 3.3.2.1 du DOG.

3.3.3

Orientations générales pour le renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération*

Les grands espaces publics existants ou à créer dans le cœur d'agglomération devront être valorisés, en particulier par un traitement urbain et paysager de qualité, de manière :

- à permettre, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG, le développement des déplacements par les modes alternatifs à la voiture individuelle (marche à pied, vélos, transports collectifs urbains, etc.), en sécurisant ces déplacements. Dans cette optique, la part de ces grands espaces publics occupée par le stationnement automobile en surface devra être progressivement réduite sur le long terme. Un développement des zones piétonnes devra se réaliser progressivement.
- à contribuer à la constitution d'un réseau intercommunal d'espaces collectifs structurants* dans la ville agglomérée, et à constituer des espaces de représentation majeurs faisant référence pour l'agglomération vis-à-vis de l'extérieur (se reporter au point 3.2.4.2 du DOG).
- à favoriser des activités de détente et de loisirs urbains, et le développement d'animations.

Le cœur d'agglomération constitue l'une des localisations préférentielles pour l'accueil d'équipements structurants présentant un rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà, si l'insertion de ces équipements en milieu urbanisé est possible et pertinente.

Les équipements structurants dans le cœur d'agglomération devront contribuer à renforcer des fonctions urbaines majeures : à titre d'exemple, la fonction culturelle ou la fonction administrative.

En ce qui concerne plus particulièrement la fonction des loisirs sportifs, son renforcement éventuel dans le cœur d'agglomération devra s'effectuer en complémentarité avec le grand projet de développement du secteur des Îles et les pôles déjà existants sur d'autres secteurs du territoire, en privilégiant les équipements et activités de loisirs sportifs pour lesquels une implantation en milieu urbanisé est avantageuse. Il pourra s'appuyer notamment sur la restructuration d'équipements structurants existants (à titre d'exemple, le centre nautique d'Annemasse).

D'une manière générale, le développement urbain du cœur d'agglomération devra s'inscrire dans une logique de qualité et de cohérence lui permettant de jouer, en matière de représentation et de paysages urbains, son rôle de centralité majeure du territoire.

Pour cela, il s'agira de « marquer » la centralité du territoire par des éléments symboliques (qualité d'aménagement des « espaces de représentation majeurs », telle qu'évoquée dans le point 3.2.4.2), des architectures remarquables, etc.

Par ailleurs, l'amélioration de la lisibilité de la structure urbaine du cœur d'agglomération doit être un objectif à préciser dans les PLU.

Les orientations prévues par le DOG en matière de développement économique s'inscrivent dans cet objectif général de renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération (cf. 3.2.3).

Les orientations spatialisées prévues par le DOG en ce qui concerne le site du grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève s'inscrivent également dans cet objectif général de renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération (cf. 3.3.4.2).

3.3.4

Orientations pour les sites de grands projets de développement

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au Document graphique n°2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain »

3.3.4.1

Orientations communes à tous les sites de grands projets de développement

Au vu des forts enjeux que présentent ces sites pour l'attractivité de tout le territoire, le traitement urbanistique, architectural et paysager des constructions et aménagements envisagés sur ceux-ci seront particulièrement soignés, d'une manière générale. De même, une desserte par une technologie numérique de haute qualité devra être assurée.

Pour assurer le respect des orientations prévues par le SCOT sur ces sites, il sera choisi de préférence de les urbaniser par l'intermédiaire de tout outil d'initiative publique (ZAC par exemple).

3.3.4.2**Orientations spécifiques pour le site du grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève**

Le grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève correspond au développement d'un pôle d'excellence au sens du SCOT, permettant de renforcer l'attractivité du territoire dans son ensemble.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble (dont la mise en œuvre pourra néanmoins s'effectuer en différentes phases), répondant aux quatre objectifs suivants :

- constituer un pôle multimodal de déplacements de dimension transfrontalière, point d'accroche majeur du réseau de transports collectifs urbains « primaire » et de son articulation avec le réseau de transports collectifs interurbains et le réseau ferroviaire, et qui doit permettre à la gare d'Annemasse de devenir à terme la deuxième gare de la métropole franco-valdo-genevoise (se reporter aux orientations concernant ce pôle multimodal dans le point 3.3.5.1). Dans ce cadre, un franchissement aisé des voies pour les piétons et les vélos est nécessaire afin de constituer une gare « bi-face », accessible depuis Ambilly et Ville-la-Grand, et permettant d'assurer une « couture urbaine » entre quartiers.
- renforcer les fonctions urbaines majeures sur le territoire (par exemple la fonction culturelle, la fonction administrative, la fonction de formation, la fonction de loisirs urbains...), mais aussi la fonction économique (notamment commerciale et de services) et la fonction touristique.

Ce grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève ne saurait être conçu comme le développement d'un deuxième cœur d'agglomération, mais bien comme un moyen d'étendre le cœur d'agglomération actuel vers le nord, confirmant ainsi son dynamisme et son dimensionnement intercommunal. C'est pourquoi il conviendra d'éviter que les nouveaux développements sur ce site, que ce soit en terme d'activités ou d'équipements, ne fragilisent en particulier l'attractivité de l'actuel centre-ville d'Annemasse. Les synergies avec ce dernier seront au contraire favorisées autant que possible.

- contribuer à répondre aux besoins en logements sur le territoire, par une densification et une restructuration des quartiers d'habitat situés actuellement aux franges du site, avec l'exigence de garantir un équilibre social dans l'habitat.
- contribuer à améliorer la perception du territoire : le grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève doit constituer une opportunité majeure pour valoriser qualitativement une « porte d'entrée » principale sur le territoire du SCOT, et plus largement sur la métropole franco-valdo-genevoise, notamment par des aménagements très qualitatifs sur le plan architectural et paysager. Une attention particulière sera portée sur les espaces perceptibles depuis la voie ferrée, à savoir la qualité des façades « arrières », le traitement des zones de stockage des activités et le traitement des voiries.

En déclinaison des objectifs généraux rappelés précédemment, l'accueil sur ce site d'activités et d'équipements de différents types (équipements publics et privés, activités tertiaires, commerciales, voire artisanales...), mais organisés autour d'un même thème ou de

plusieurs thématiques complémentaires (par exemple, la solidarité internationale, le tourisme d'affaires...), sera recherché sur une partie du site. Ceci afin de conférer à ce pôle d'excellence un rayonnement au minimum à l'échelle régionale et transfrontalière.

Dans cette logique, ce site constitue :

- la localisation préférentielle sur le territoire pour l'accueil d'activités et d'équipements liés à l'international (du type ONG), mais aussi d'activités de services (notamment « bureaux » et services aux entreprises) liées à la spécificité frontalière franco-suisse, afin de constituer un « quartier d'affaires ».
- la localisation préférentielle sur le territoire pour un nouveau pôle hôtelier et l'accueil d'équipements destinés à favoriser un développement du tourisme d'affaires (à titre d'exemple, une structure d'accueil de congrès, salons et séminaires).

En outre, le site pourra accueillir des équipements (notamment des équipements structurants de rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà), ainsi que des activités de différents types (commerciales, de services, voire artisanales...) :

- en lien avec l'affirmation de la fonction de pôle d'échanges multimodal de dimension transfrontalière (développement de services et commerces liés aux flux de fréquentation de passage par exemple),
- en lien avec l'affirmation de fonctions urbaines majeures, comme par exemple la fonction culturelle, la fonction administrative ou la fonction de formation,
- en lien avec l'objectif de favoriser l'animation du site, et plus largement du « cœur d'agglomération » (notamment équipements et activités de loisirs urbains, articulés avec l'aménagement d'espaces publics attractifs),
- en lien avec l'objectif de structurer et dynamiser un linéaire commercial prioritaire « sud-nord » identifié pour le cœur d'agglomération dans le point 3.2.3 du DOG.

Au regard de ces exigences, le développement commercial pourra donc constituer une composante importante du projet plus global de développement défini sur le site. Cependant, ce développement commercial ne devra en aucun cas fragiliser le centre-ville commerçant d'Annemasse actuel, ni les autres centralités urbaines.

Les développements mentionnés ci-dessus s'appuieront principalement sur le renforcement de l'accessibilité au site par les transports collectifs et par les modes de déplacements doux.

Ils devront rester compatibles avec l'organisation des flux automobiles et du stationnement à l'échelle de tout le territoire et au-delà, telle qu'elle résultera de l'application des orientations déclinées dans le point 3.2.5 du DOG, précisées par le Plan de déplacements urbains.

Les éléments concernant le pôle multimodal sont détaillés dans le point 3.3.5.1.

Ce grand projet devra contribuer à marquer symboliquement la centralité du cœur d'agglomération (par exemple, à travers un espace public ou un bâtiment particulier - se reporter aux points 3.2.4 et 3.3.2).

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du site de l'Étoile-Annemasse-Genève et le grand projet du secteur dit « de la ZAC Bois d'Arve ».

3.3.4.3**Orientations spécifiques pour le site des Îles**

Remarque préalable : le site des Îles dans son ensemble désigne l'espace situé entre la frontière avec la Suisse à l'Ouest, la RD 1206 au Sud, l'Arve au Nord et l'A 40 à l'Est.

Ce site est divisé ici en 3 sous-secteurs :

- un premier sous-secteur correspondant à l'espace inclus dans le périmètre de protection établi par le SCOT pour l'ensemble « maraîchages de Vernaz-Bords d'Arve-Étangs des Îles », est exclu par nature des espaces potentiellement urbanisables (cf. 3.1.1),
- un deuxième sous-secteur correspond au périmètre de la « ZAC Bois d'Arve »,
- un troisième sous-secteur couvre le reste du site des Îles, sur lequel cohabitent aujourd'hui des espaces en friche, des espaces déjà bâtis, et des espaces exploités par des activités agricoles. Sur une partie de ce troisième sous-secteur, doit pouvoir se développer un nouveau quartier d'habitat structuré à long terme.

Orientation générale commune aux deuxième et troisième sous-secteurs

D'une manière générale, les développements envisagés sur les deuxième et troisième sous-secteurs tels que mentionnés dans les paragraphes suivants devront permettre la structuration et la requalification paysagère de l'entrée d'agglomération sud-ouest principale.

Pour cela, il s'agira notamment : de marquer une succession d'ambiances paysagères différentes (traitement en séquences*); de mettre en scène les cônes de vue identitaires* et les ouvertures paysagères*; d'enrichir et de caractériser le paysage par le bâti nouveau; de traiter qualitativement aussi bien la voirie structurante (RD 1206), que les voiries pénétrantes sur ce site des îles; de requalifier l'espace public en général; de garantir, au sein même des espaces urbanisés, une proportion d'espaces verts plantés d'arbres et d'arbustes suffisante, en cohérence avec le réseau existant d'espaces naturels le long des berges de l'Arve.

Orientations spécifiques pour l'aménagement du deuxième sous-secteur, dit de la « ZAC Bois d'Arve »

L'aménagement de ce sous-secteur de la « ZAC Bois d'Arve » correspond au développement d'un pôle d'excellence au sens du SCOT, conçu pour avoir un rayonnement au minimum à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble (dont la mise en œuvre pourra néanmoins s'effectuer en différentes phases), intégrant trois composantes (économique, équipements et espaces naturels) et répondant aux deux grands objectifs suivants :

- renforcer et diversifier l'offre du territoire en terme de loisirs (notamment en terme de loisirs « sportifs ») : cette nouvelle offre créée en terme de loisirs devra permettre d'attirer des populations extérieures, contribuant ainsi à l'affirmation de la fonction touristique du territoire. Elle pourra s'appuyer notamment sur l'accueil d'équipements privés et/ou publics structurants sur le site, liés à cette fonction de loisirs.
- créer un nouveau pôle d'activités économiques (activités commerciales, de services, voire artisanales), ce pôle étant nécessairement thématique et à fort rayonnement,

et de préférence en lien avec cette fonction de loisirs (et notamment de loisirs « sportifs »). Ce pôle thématique devra apporter une plus-value réelle par rapport à l'offre commerciale déjà existante sur le territoire et contribuer ainsi au rayonnement recherché pour le pôle d'excellence dans son ensemble.

L'aménagement de ce pôle d'excellence est conditionné à l'amélioration concomitante de ses accès routiers actuels, visant à assurer une accessibilité satisfaisante et sécurisée à ce pôle depuis l'autoroute A 40 et la RD 1206. Cet aménagement ne saurait conduire à induire des difficultés importantes de déplacements sur la RD 1206, voirie structurante d'agglomération (par exemple, il s'agira d'éviter de multiplier les accès directs sur la RD 1206.

L'aménagement de ce pôle d'excellence est conditionné à la mise en place concomitante d'une desserte de ce pôle par une ligne de transports collectifs urbains régulière, visant notamment à le connecter au cœur d'agglomération*.

L'aménagement de ce pôle d'excellence est conditionné à la mise en place concomitante d'une ou plusieurs liaisons douces* sécurisées avec la ville agglomérée* et le bourg* du Pas de l'Échelle. La continuité des liaisons douces existantes ou projetées en bordure de l'Arve devra être maintenue quel que soit l'aménagement.

Tout stationnement sur le site devra être traité de manière à être perçu le moins possible depuis les grands axes de circulation que sont l'A 40 et la RD 1206. En bordure de l'Arve, le caractère boisé et/ou naturel du site devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement.

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du secteur dit « de la ZAC Bois d'Arve » et le grand projet du site de l'Étoile Annemasse-Genève.

Orientations pour l'aménagement du troisième sous-secteur, comportant notamment le projet de nouveau quartier d'habitat

Tout aménagement et développement dans ce sous-secteur, en général, devra s'effectuer avec un souci d'utilisation économe et optimisée du foncier, dans le temps et dans l'espace, afin de permettre le maintien d'une activité agricole sur ce sous-secteur à moyen terme, avant la mise en œuvre du projet. Le PLU sera chargé de décliner précisément cette orientation.

Tout stationnement dans ce sous-secteur devra être traité de manière à être perçu le moins possible depuis la RD 1206. En bordure de l'Arve, le caractère boisé et/ou naturel du site devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement. La transition entre le projet de nouveau quartier d'habitat et le sous-secteur de la « ZAC Bois d'Arve » devra être traitée de manière qualitative sur le plan paysager.

Le projet de nouveau quartier d'habitat envisagé à long terme sur ce sous-secteur devra contribuer à répondre aux besoins en logements sur le territoire, grâce à un développement sous des formes urbaines denses et intermédiaires, en garantissant un équilibre social dans l'habitat à l'échelle de ce quartier. Il devra comprendre en

son sein une centralité urbaine, permettant de répondre à des fonctions de proximité pour le quartier, voire au-delà, en complémentarité avec la centralité urbaine du Pas de l'Échelle toute proche.

Il s'agira de garantir des liaisons douces* sécurisées reliant ce nouveau quartier d'habitat au bourg* du Pas de l'Échelle et au sous-secteur de la « ZAC Bois d'Arve ». La continuité des liaisons douces* existantes ou projetées en bordure de l'Arve devra être maintenue quel que soit l'aménagement.

L'aménagement de ce nouveau quartier d'habitat est conditionné à l'amélioration concomitante de ses accès routiers actuels, visant à assurer une accessibilité satisfaisante et sécurisée à ce nouveau quartier depuis la RD 1206. Cet aménagement ne saurait induire des difficultés importantes de déplacements sur la RD 1206, voire structurante d'agglomération (par exemple, il s'agira d'éviter de multiplier les accès directs sur la RD 1206).

L'aménagement de ce nouveau quartier d'habitat est conditionné à la mise en place concomitante d'une desserte de ce quartier par une ligne de transports collectifs urbains régulière, visant notamment à le connecter au cœur d'agglomération*.

3.3.4.4

Orientations spécifiques pour le site des Bois Enclos

L'aménagement du site des Bois Enclos correspond au développement d'un pôle d'excellence au sens du SCOT, à vocation industrielle, et conçu pour avoir un rayonnement au-delà de la seule échelle du périmètre du SCOT.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble permettant de faire du site une « vitrine » qualitative pour le développement économique du territoire en général, et pour son développement industriel en particulier.

Ce projet d'ensemble devra donc favoriser l'accueil d'activités de production. Il pourra également prévoir l'implantation d'activités de services, à condition toutefois qu'elles s'inscrivent en cohérence avec la vocation industrielle globale du pôle (par exemple services de Recherche-développement, services d'ingénierie, certains services aux entreprises...) et/ou qu'elles soient nécessaires au bon fonctionnement du pôle (par exemple, restauration d'entreprise, gardiennage...).

Toutes ces activités devront nécessairement répondre à des critères d'implantation pré-définis, et pourront éventuellement s'organiser autour d'un même thème ou de plusieurs thématiques complémentaires.

Par conséquent, le développement d'activités ne répondant pas aux conditions énoncées ci-dessus, et notamment le développement d'activités commerciales, d'activités de services aux particuliers, ou d'activités de BTP - construction, ne saurait être rendu possible sur ce site.

Ce pôle devra être desservi à terme par les transports collectifs, dans le cadre d'une éventuelle extension du réseau de transports collectifs urbains.

Le caractère boisé du site à ses franges devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement, l'ambiance paysagère naturelle fortement ressentie sur ce site devra être conservée. Un écran boisé entre le site, la RD 1206 et le carrefour des Chasseurs devra être préservé, quel que soit l'aménagement.

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du site des Bois Enclos et le grand projet du site de Borly 2.

3.3.4.5**Orientations spécifiques pour le site de Borly 2**

L'aménagement du site de Borly 2 correspond au développement d'un pôle économique réservé à l'accueil d'activités industrielles et d'activités artisanales de production, mais aussi d'activités de construction.

Par exception, l'implantation d'activités de services et les points de ventes pourront être admis, à condition toutefois qu'ils s'inscrivent en cohérence avec la vocation industrielle/artisanat de production/construction du pôle (à titre d'exemple, points de vente d'entreprises artisanales dans des volumétries limitées, certains services aux entreprises, etc.) et/ou qu'ils soient nécessaires au bon fonctionnement du pôle (par exemple, restauration d'entreprise, gardiennage...).

Par conséquent, le développement d'activités ne répondant pas aux conditions énoncées ci-dessus, et notamment le développement d'activités commerciales ou d'activités de services aux particuliers, ne saurait être rendu possible sur ce site.

L'aménagement du pôle est conditionné à l'amélioration préalable ou concomitante de ses accès routiers actuels, visant à assurer une accessibilité satisfaisante et sécurisée à ce pôle depuis la RD 907.

Ce pôle devra être desservi à terme par les transports collectifs, dans le cadre d'une éventuelle extension du réseau de transports collectifs urbains.

Aucune urbanisation ne devra être prévue en bordure directe du ruisseau de la Noue, afin de conserver le caractère naturel du secteur et le corridor biologique lié à la rivière.

De manière générale, la transition avec les secteurs d'habitat, naturels et agricoles environnants devra être traitée de manière qualitative sur le plan paysager et afin de limiter les nuisances pour les secteurs riverains.

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du site de Borly 2 et le grand projet du site des Bois Enclos.

3.3.4.6**Orientations spécifiques pour le site du Brouaz**

L'aménagement du site du Brouaz devra répondre à un double objectif :

- permettre l'accueil d'un ou plusieurs équipements structurants de rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà (à titre d'exemple, un équipement structurant dans le domaine de la santé), et éventuellement d'activités directement liées à ces équipements structurants. Une desserte directe de cet (ou ces) équipement(s) par une ligne de transports collectifs urbains régulière devra notamment être assurée de manière concomitante à leur implantation.
- constituer un « espace de représentation secondaire » dans le réseau d'espaces collectifs structurants de la ville agglomérée (cf. 3.2.4), par la création d'un ou plusieurs espaces collectifs de qualité et de dimension intercommunale, mais aussi par le maintien ou le développement de liaisons douces* sécurisées reliant notamment les Bords d'Arve au cœur d'agglomération.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble intégrant ces deux objectifs, et qui pourra éventuellement prévoir un développement d'habitat limité sur les franges du site.

Le caractère « ouvert » du site devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement, notamment par la préservation des cônes de vue identitaires et la valorisation des ouvertures paysagères.

Il s'agira également : de traiter qualitativement sur le plan paysager la transition avec les secteurs d'habitat environnants et avec les Bords d'Arve ; de maintenir une composante végétale importante à l'échelle de l'ensemble du site, quel que soit l'aménagement ; d'enrichir et de caractériser le paysage par le bâti nouveau ; de traiter qualitativement les voiries pénétrantes sur le site ; de requalifier l'espace public en général.

3.3.5**Orientations pour les grands projets d'infrastructures de transports****3.3.5.1****Le projet de pôle multimodal de la gare d'Annemasse**

Le pôle multimodal de la gare d'Annemasse concentrera plusieurs fonctions en matière de déplacements (gare ferroviaire majeure de l'agglomération franco-valdo-genevoise, gare routière – cars départementaux, cars privés, taxis... – point d'arrêt majeur du réseau de transports collectifs urbains primaire, point nodal du réseau intercommunal de liaisons douces...).

Afin de garantir la vocation de pôle multimodal, au cœur des réseaux de transports collectifs, la gare d'Annemasse devra être accessible par tous les modes de déplacements (véhicules particuliers, modes doux, transports collectifs) et pour tous les publics, notamment les personnes à mobilité réduite.

Des aménagements sécurisés adaptés devront permettre le transbordement facile d'un mode de transport à un autre.

Des capacités de stationnement devront être réservées pour les usages liés spécifiquement au pôle multimodal (notamment taxis, stationnement de plusieurs jours liés aux trains grandes lignes ou à l'accès à l'aéroport).

La gare devra constituer un nœud majeur du réseau de mobilité douce de l'agglomération, et à ce titre bénéficier d'infrastructures spécifiques (notamment vélostation). Dans ce cadre, une liaison douce sécurisée avec le nouveau quartier des Communaux d'Ambilly, en territoire genevois (projet dit « MICA »), devra être aménagée.

3.3.5.2**Le projet ferroviaire CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse)**

Dans ce cadre, l'ensemble des autorités publiques de la région d'Annemasse encouragent la réalisation d'une infrastructure ferroviaire à 2 voies entre la gare d'Annemasse et la frontière suisse, sur le tracé de la voie unique existante, en souterrain, assurant ainsi la cohérence avec l'infrastructure (voie double) prévue côté suisse et rendant possible l'aménagement d'une liaison douce en site propre (voie verte) sur cet itinéraire.

Le développement à terme de l'offre ferroviaire devrait nécessiter le réaménagement des voies uniques existantes entre la gare d'Annemasse et les autres gares françaises. Il est donc demandé aux PLU de ne pas compromettre l'élargissement éventuel à terme des voies ferrées. Par ailleurs, le SCOT demande aux autorités compétentes l'engagement d'une réflexion sur l'éventuelle ouverture de nouveaux points d'arrêt ferroviaire.

En lien avec les autorités compétentes, le PDU précisera les moyens d'optimiser le potentiel induit par ce réseau ferroviaire, pour répondre aux besoins de mobilité du territoire.

- Le PDU intégrera les points d'arrêt ferroviaires comme éléments structurants du réseau de transports collectifs, permettant notamment un échange entre le réseau ferroviaire et le réseau de transports collectifs urbains.
- Les PLU devront préserver les possibilités d'utiliser les gares actuellement désaffectées.

3.3.5.3**Le projet de prolongement du tramway entre Porte de France et le cœur d'agglomération**

L'objectif du projet est double :

- connecter plus efficacement les réseaux français et suisses, afin de faciliter le report vers les transports collectifs en supprimant la rupture de charge en direction de Genève. Cette infrastructure permettra parallèlement de renforcer fortement l'attractivité des transports collectifs de l'agglomération en servant de « colonne vertébrale » au réseau de transports collectifs urbains.
- renforcer l'attractivité (notamment attractivité commerciale) et la qualité urbaine des secteurs traversés, et améliorer l'image du territoire (accessibilité renforcée, mise en place d'un mode de transport performant et innovant).

Le prolongement du tramway genevois devra s'effectuer en reliant le secteur de Porte de France à l'hypercentre d'Annemasse en passant par la rue de Genève. Une étape préliminaire intermédiaire pourrait consister à la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre, si possible continu sur le même itinéraire.

Le tramway ou le transport en commun en site propre devra être systématiquement prioritaire sur les autres modes de transport, notamment au niveau des intersections avec le réseau routier.

Le PDU devra déterminer l'itinéraire exact, les arrêts à assurer, les modalités de mise en œuvre, en concertation avec l'AOTU* (Autorité organisatrice des transports urbains), les communes concernées et le Canton de Genève. L'aménagement d'un tramway ayant pour conséquence de restreindre les capacités du réseau routier, le PDU déterminera les modalités de réorganisation du réseau de voirie, en cohérence avec la politique globale de déplacements.

Les PLU devront favoriser la réalisation de cette infrastructure (par exemple par des aménagements spécifiques, des règles d'implantations du bâti adaptées, par la mise en place d'emplacements réservés, etc..).

L'axe du tramway, situé sur un itinéraire majeur pour le réseau d'espaces collectifs structurants (cf. 3.2.4.2), devra être fortement dédié aux modes doux.

3.3.5.4**Le projet de boulevard urbain**

Le boulevard urbain a pour vocation de favoriser la « couture urbaine » entre le cœur d'agglomération et les quartiers périphériques (notamment quartier du Perrier), dans une logique de renouvellement urbain permettant la restructuration des quartiers existants et la réhabilitation de l'habitat et de l'espace public.

Il devra ainsi permettre de renforcer les connexions par les transports collectifs et les modes doux (itinéraires dédiés, traversées sécurisées, etc.) et s'intégrer dans le réseau d'espaces collectifs structurants, tel qu'il est défini au point 3.2.4.2).

Une attention particulière devra être donnée aux carrefours entre le boulevard urbain et les voies sécantes. Les accès depuis les quartiers traversés et les voies coupant le boulevard devront être maintenus. Les carrefours devront également permettre de prioriser le passage des transports en commun, en particulier sur l'itinéraire retenu pour le réseau de transports collectifs urbains primaire.

3.3.5.5**La mise en place d'aménagements permettant de faciliter le « contournement » de la ville agglomérée**

La politique de déplacements mise en place vise à dissuader fortement le transit par la ville agglomérée, pour le reporter vers les transports collectifs ou vers des itinéraires de contournement.

La valorisation des itinéraires existants permettant de capter et de canaliser le transit, ainsi que les déplacements structurants à l'échelle du territoire, est donc une orientation importante du SCOT. Aussi, ce dernier se prononce-t-il en faveur d'un ensemble d'aménagements permettant d'assurer un « contournement » efficace de l'agglomération :

- Le SCOT souhaite vivement la mise en place d'une gratuité d'accès à l'A 40 (ou à minima de mesures financières fortement incitatives) pour les pendulaires, depuis les secteurs Arve et Vallée-Verte - Vallée du Giffre en direction de Genève. En effet, pour ces secteurs d'où proviennent les flux de déplacements les plus nombreux, il n'y a pas la possibilité de prévoir un itinéraire de contournement hors autoroute, extérieur à l'espace urbanisé : seule l'A 40 permet de canaliser les flux qui aujourd'hui transitent à travers l'agglomération annemassienne. Parallèlement, le maintien à long terme de la gratuité de la section Annemasse - Saint-Julien en Genevois est essentiel pour limiter les reports de flux sur les secteurs agglomérés du territoire. Il est demandé aux autorités compétentes l'engagement d'une réflexion globale, à l'échelle franco-genevoise, sur cette question de la gratuité des autoroutes, fondamentale pour le territoire.
- Le SCOT souhaite vivement la réalisation d'un contournement routier de la ville agglomérée entre le carrefour des Chasseurs et l'autoroute A 40, qui permettra d'achever

le contournement de l'agglomération genevoise. Cette infrastructure permettra d'accueillir une part des flux qui transitent par l'agglomération annemassienne, mais également tout un ensemble d'autres déplacements (échanges avec l'extérieur, liaisons intercommunales internes au territoire).

Afin de pouvoir bénéficier réellement de cette infrastructure, le SCOT se prononce fortement pour : un système de contournement gratuit, permettant de recevoir une part importante de flux de pendulaires; la mise en place de points d'échange avec le réseau routier du SEGH régulièrement répartis sur le territoire, afin de maximiser l'intérêt de cette infrastructure pour le territoire.

Il est rappelé dans ce cadre la position prise nettement défavorable à la variante B du projet, contraire aux orientations de la partie 3.1 du DOG.

- Le SCOT se prononce favorablement à la réalisation de la section « Chasseurs - Machilly » du désenclavement du Chablais, qui permettra notamment de sécuriser un secteur dangereux, sous réserve des orientations précisées ci-dessous (notamment préservation des connexions, mise en place de passages à faune, etc.).
- Le SCOT se prononce favorablement à la réalisation de cette liaison « Machilly - Veigy » qui vise à raccorder la RD 1005 (ex RN 5) avec la RD 1205. En effet, cette liaison est indispensable pour l'efficacité du projet de « désenclavement du Chablais ». Elle permettra notamment de mieux connecter la région d'Annemasse avec le Bas-Chablais et d'améliorer l'accès au centre de Genève depuis le Chablais par l'itinéraire genevois passant par le bord du lac Léman.
- Enfin, le SCOT préconise un réaménagement du nœud d'Étrembières pour permettre de mieux organiser les flux routiers entre l'espace aggloméré annemassien et les autoroutes A 40 et A 411, de connecter efficacement les réseaux routiers « primaires » suisses et français et de valoriser ainsi l'autoroute A 411 en tant que principal accès routier au Canton de Genève depuis l'agglomération d'Annemasse. Cette nouvelle connexion est d'autant plus nécessaire que l'aménagement de la rue de Genève pour les transports collectifs devrait rendre plus difficile la connexion routière urbaine avec le Canton.

L'ensemble des projets évoqués ci-dessus devra respecter les orientations suivantes :

- ces projets devront permettre de conserver les connexions routières (desserte locale, circulations agricoles...) et les traversées par modes doux sur les axes sécants. Le cas échéant, des mesures alternatives destinées à maintenir la continuité des itinéraires devront être mises en œuvre.
- ces projets devront prévoir des mesures de réduction ou de compensation des incidences en matière de bruit, permettant de limiter l'impact des aménagements (par exemple, murs anti-bruit).
- ces projets devront permettre de maintenir les corridors à grande faune préservés dans le cadre du SCOT. D'une manière plus générale, il s'agira de limiter au mieux leurs impacts sur les milieux naturels et agricoles d'intérêt, et de mettre en œuvre des mesures compensatoires le cas échéant, dans les conditions fixées par le point 3.1.2.
- Les PLU des communes devront tenir compte des emprises nécessaires à la réalisation de ces infrastructures.

Documents graphiques

Document graphique n° 1 :
« Périmètres de protection établis en application des orientations 3.1.2 et 3.3.2.2
du Document d'orientations générales », suivi des documents graphiques n° 1.1 à 1.11

Document graphique n° 2 :
« Organisation et valorisation du développement urbain »

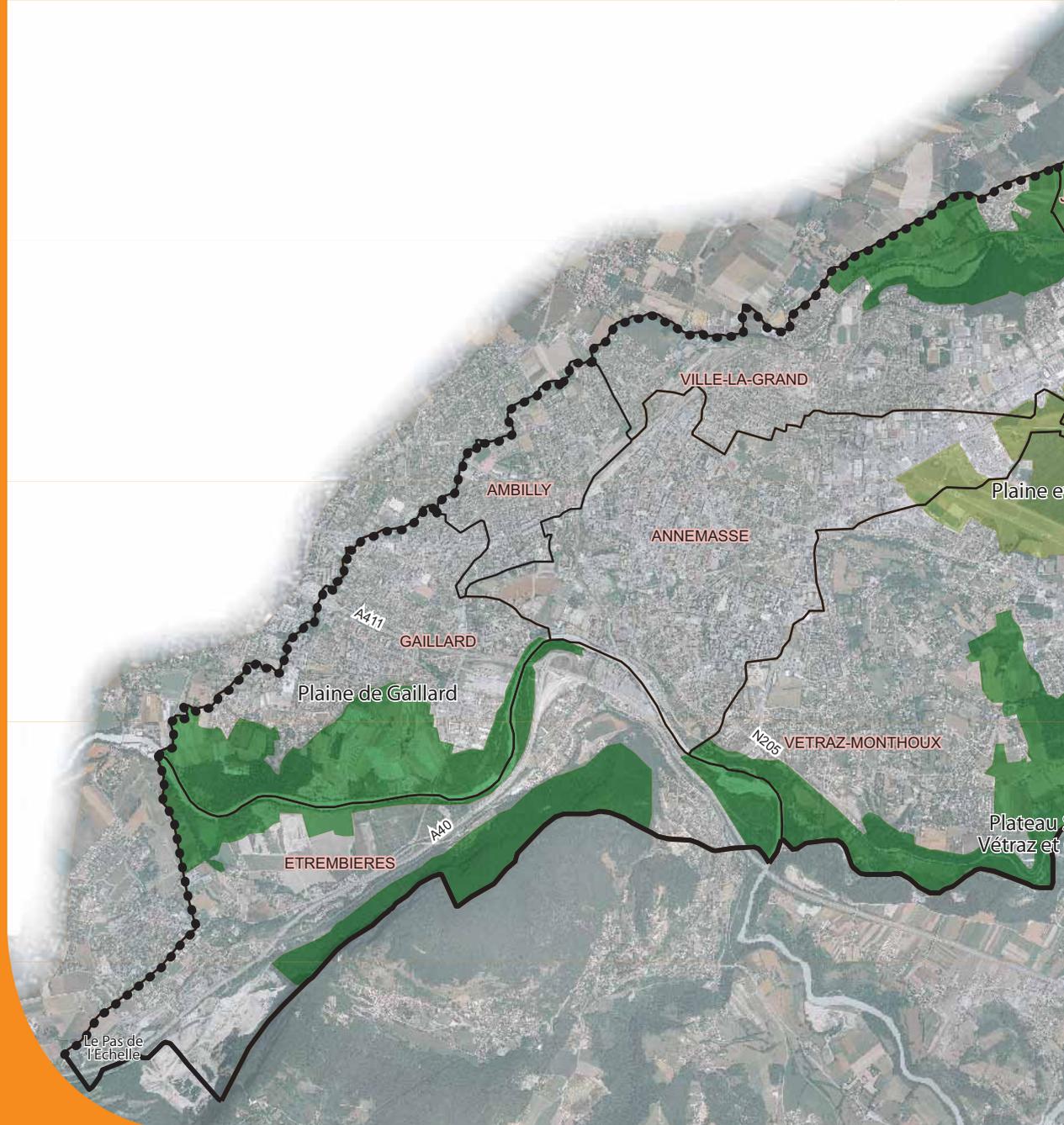
Document graphique n° 3 :
« Traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération,
coupures non bâties d'intérêt paysager majeur »

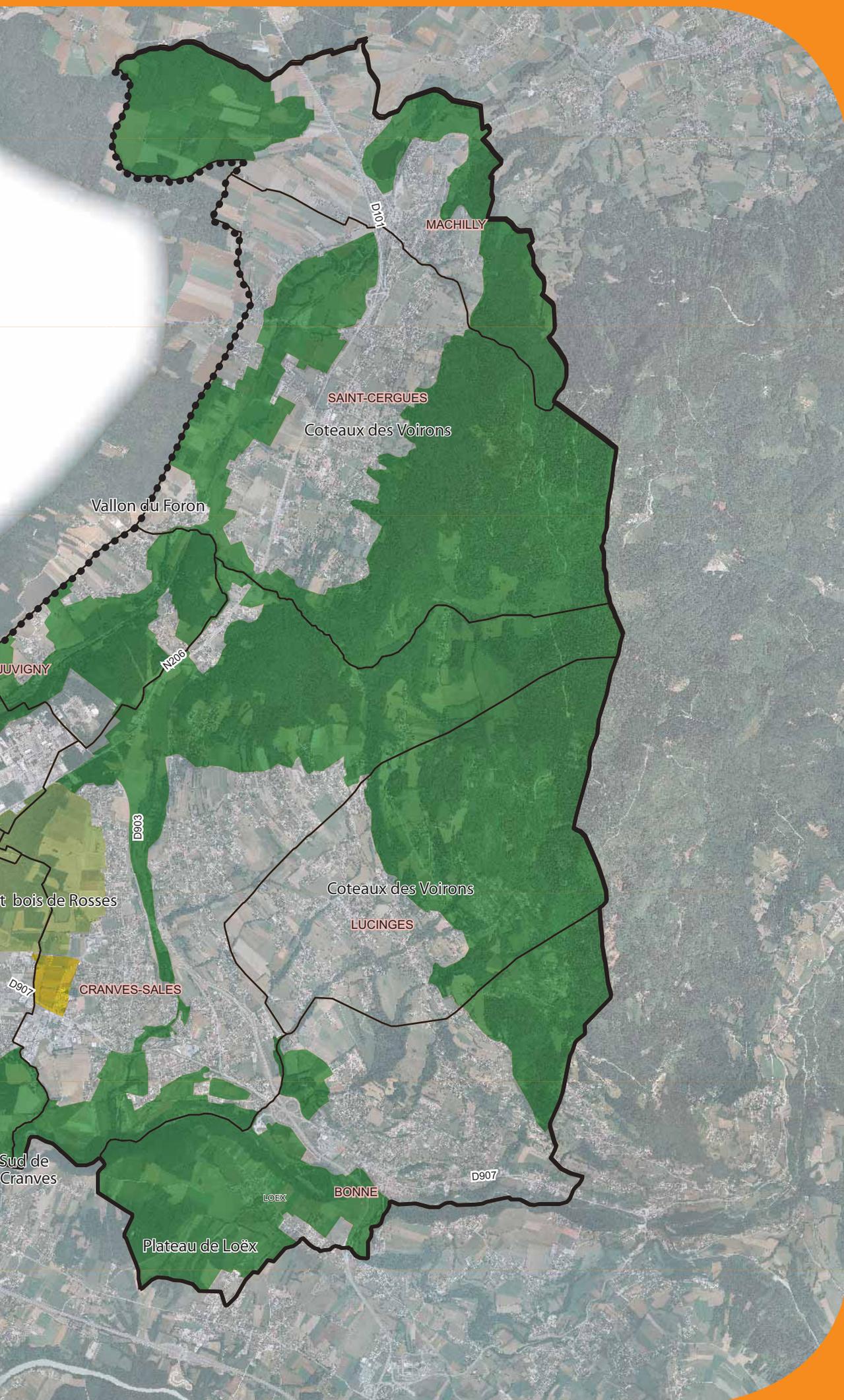
Document graphique n° 4 :
« Réseau d'espaces collectifs structurants »

Document graphique n° 1

Périmètres de protection établis en application des points 3.1.2 et 3.3.2.2 du DOG

-  Périmètres de protection d'ensemble à dominante naturelle et/ou agricole
-  Périmètre spécifique du projet de valorisation « Plaine et Bois de Rosses »
-  Sous-secteur spécifique « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales »



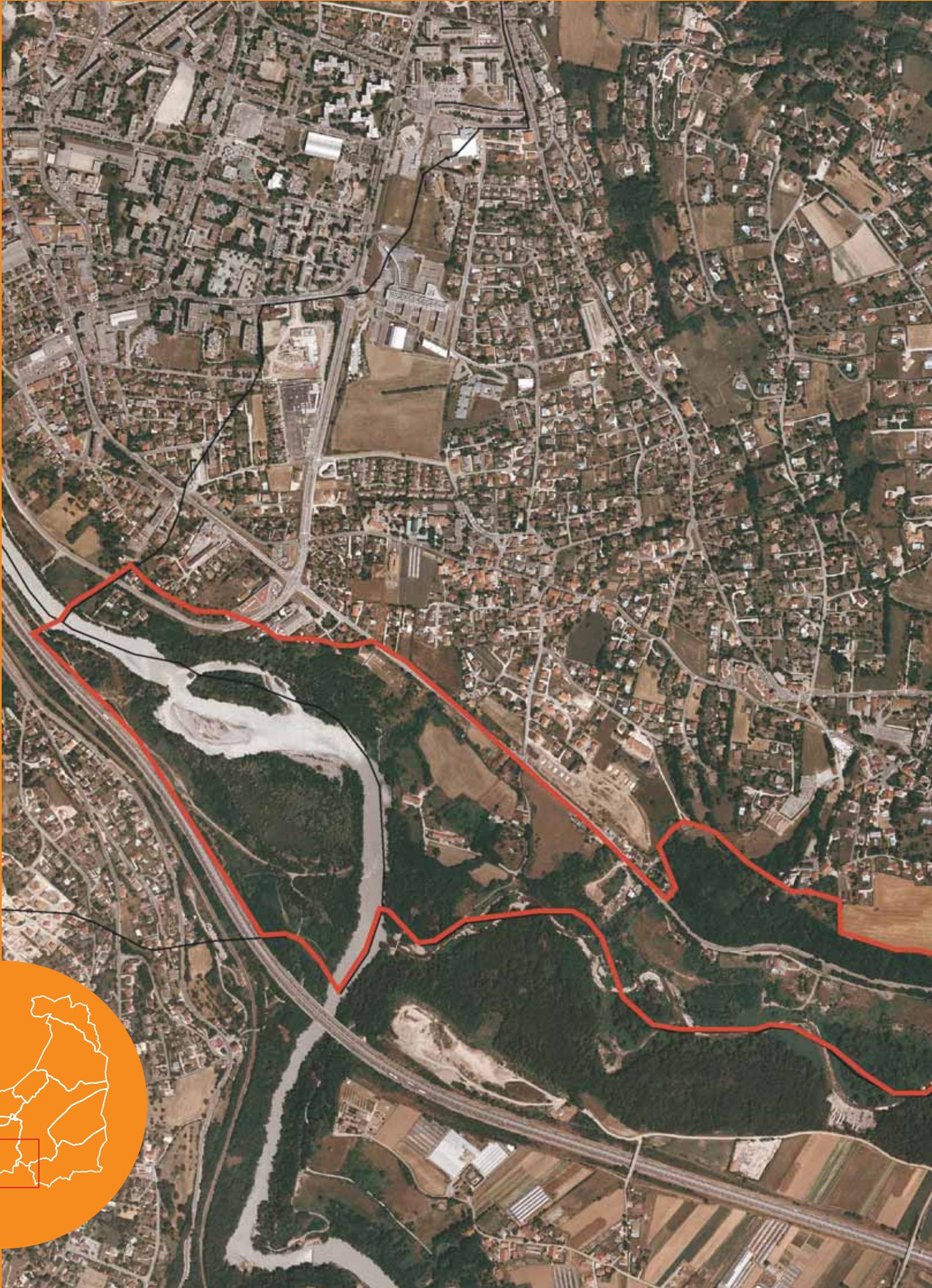






orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







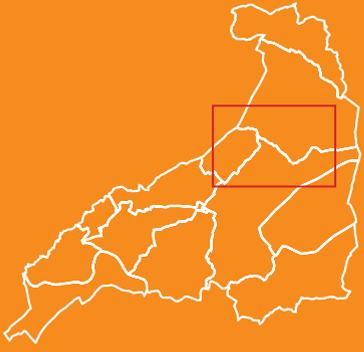
orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite





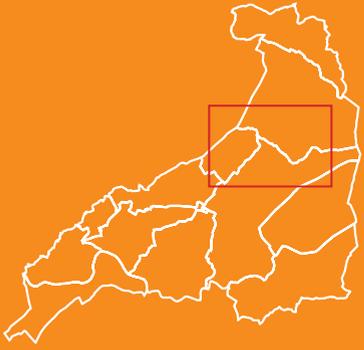


orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite





orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite





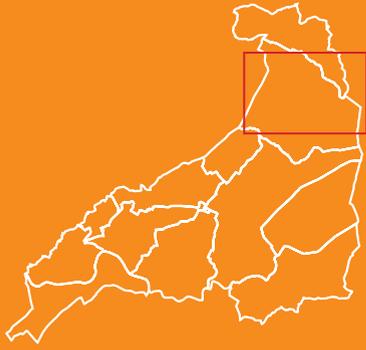
orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite

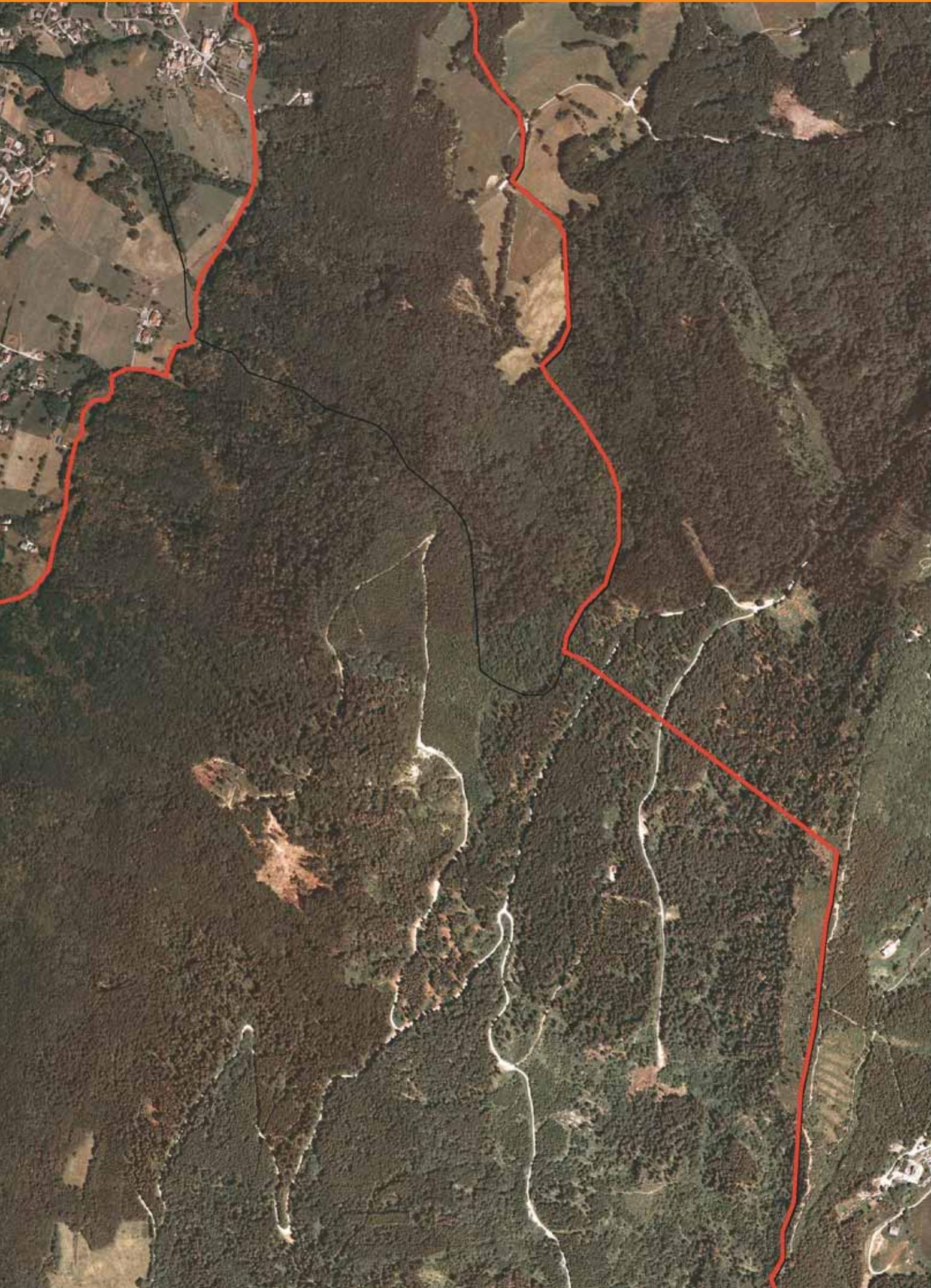




orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite



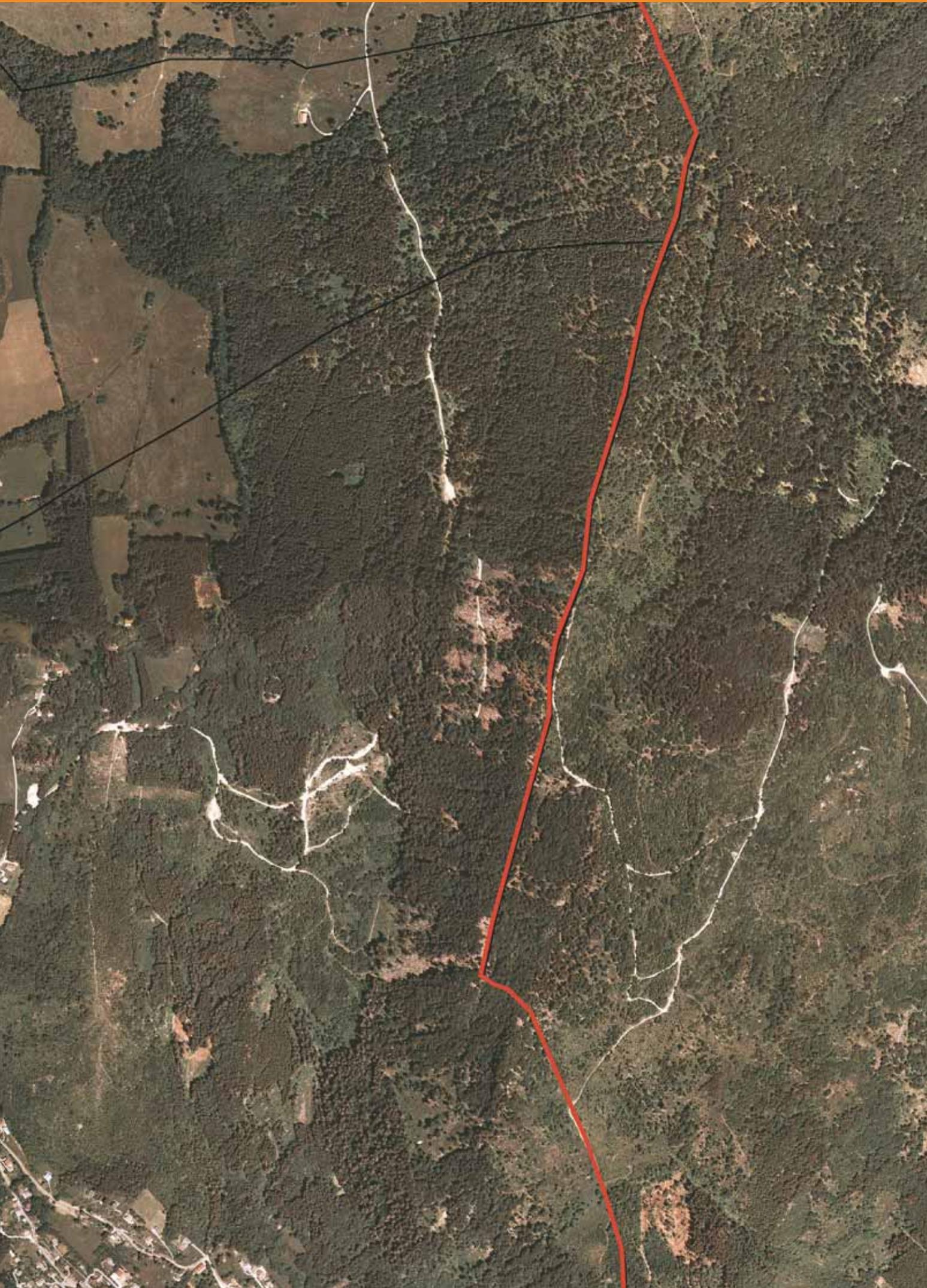




orthophotosplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







orthophotosplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite



Document graphique n°2 Organisation et valorisation du développement urbain

Localisation schématique des centralités urbaines incluses
dans les pôles d'habitat

C1 Principales centralités urbaines de la ville agglomérée

- C1 - Cœur d'agglomération
- C2 - Porte de France / rue de Genève
- C3 - Centre historique de Ville-la-Grand
- C4 - Centre historique de Gaillard
- C5 - Centre du quartier Perrier / Livron
- C6 - Chef-lieu de Vétraz-Monthoux
- C7 - Bas Monthoux

B Centre-bourg

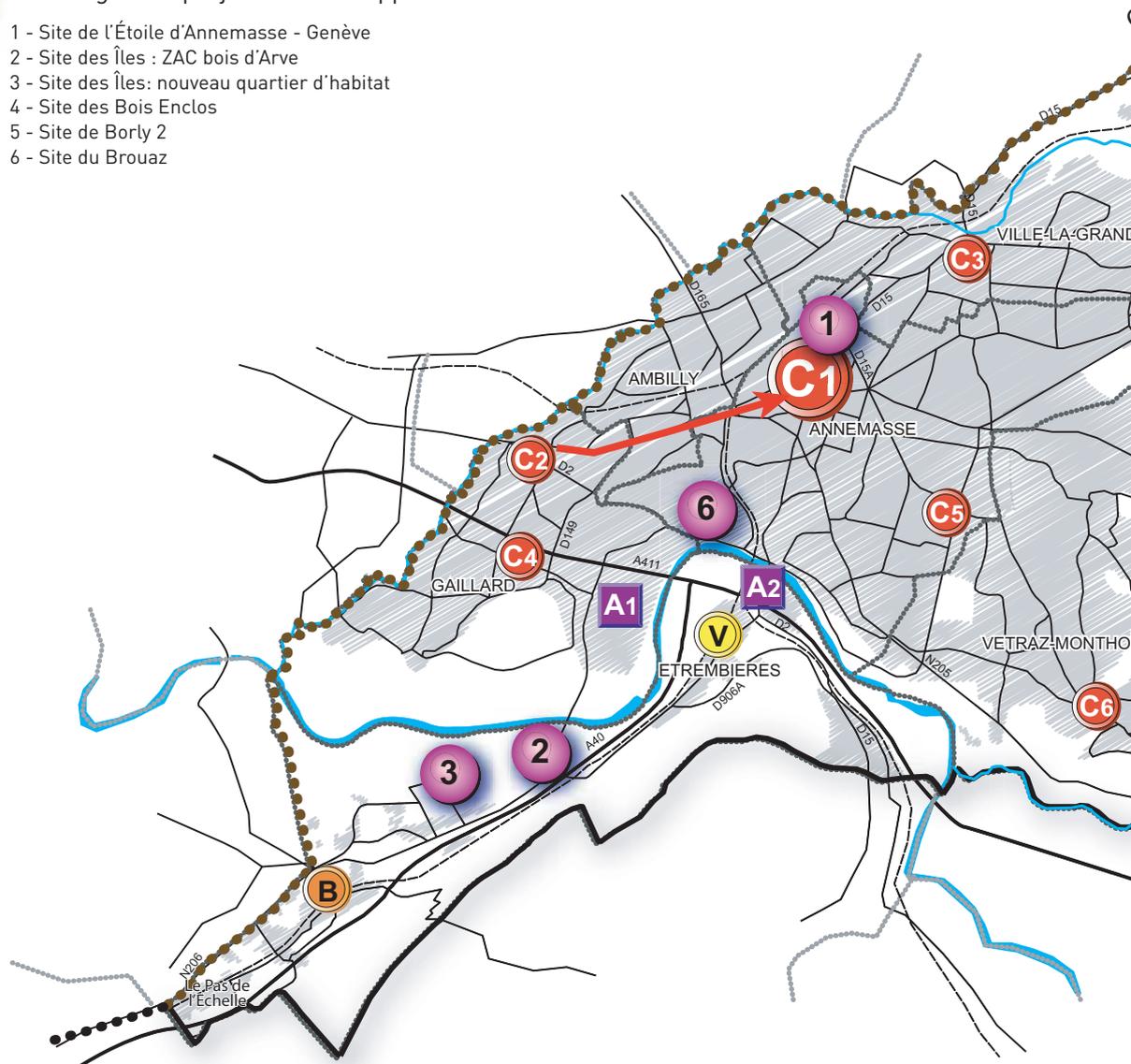
V Centre-village

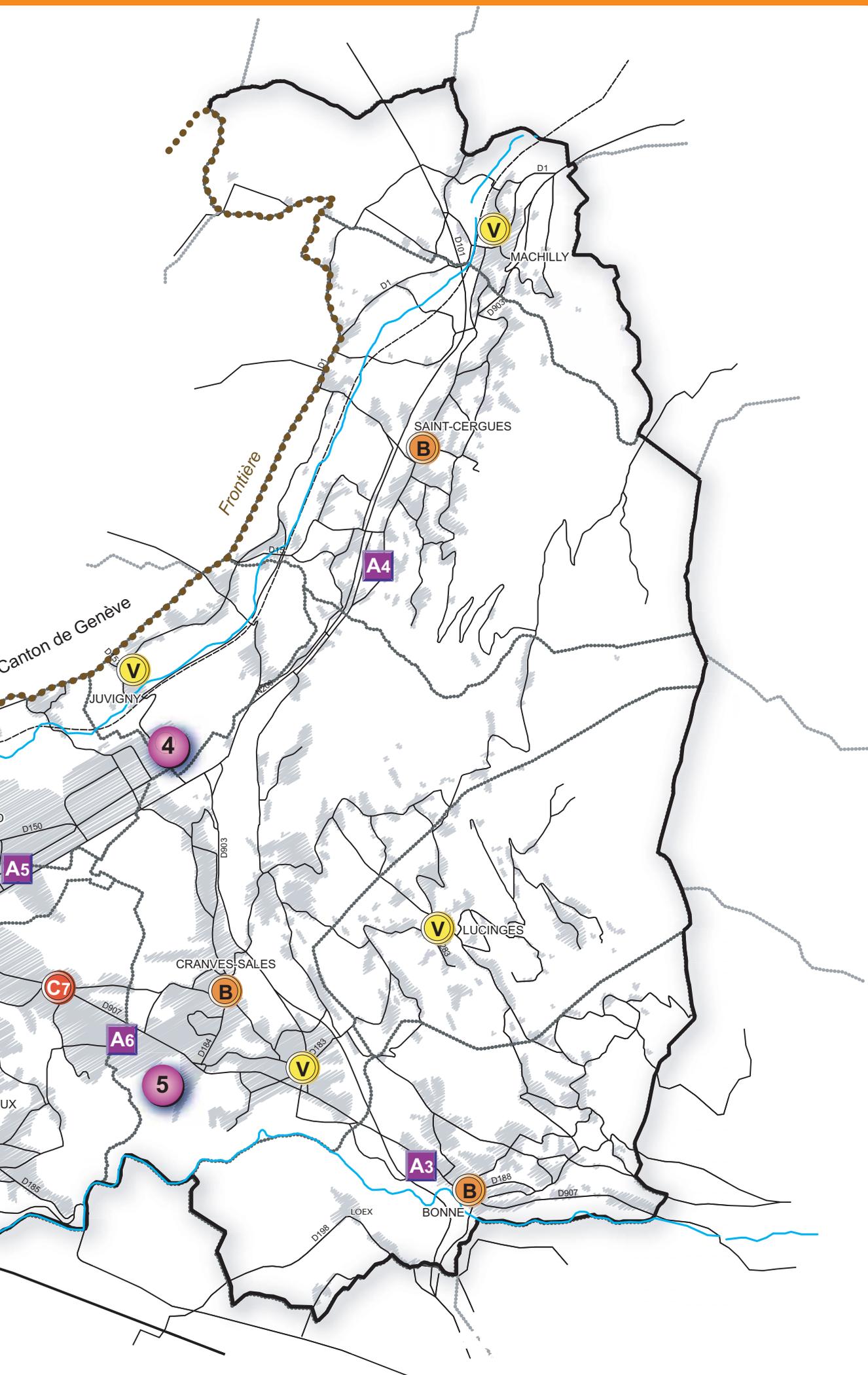
A1 Localisation schématique des pôles spécifiques d'activités

- A1 - La Châtelaine
- A2 - Shopping Étrembières
- A3 - PAE de la Ménoge
- A4 - Les Vouards
- A5 - Pôle d'Annemasse / Ville-la-Grand
- A6 - Pôle de Borly 1 / les Érables

1 Site de grands projets de développement

- 1 - Site de l'Étoile d'Annemasse - Genève
- 2 - Site des Îles : ZAC bois d'Arve
- 3 - Site des Îles: nouveau quartier d'habitat
- 4 - Site des Bois Enclos
- 5 - Site de Borly 2
- 6 - Site du Brouaz

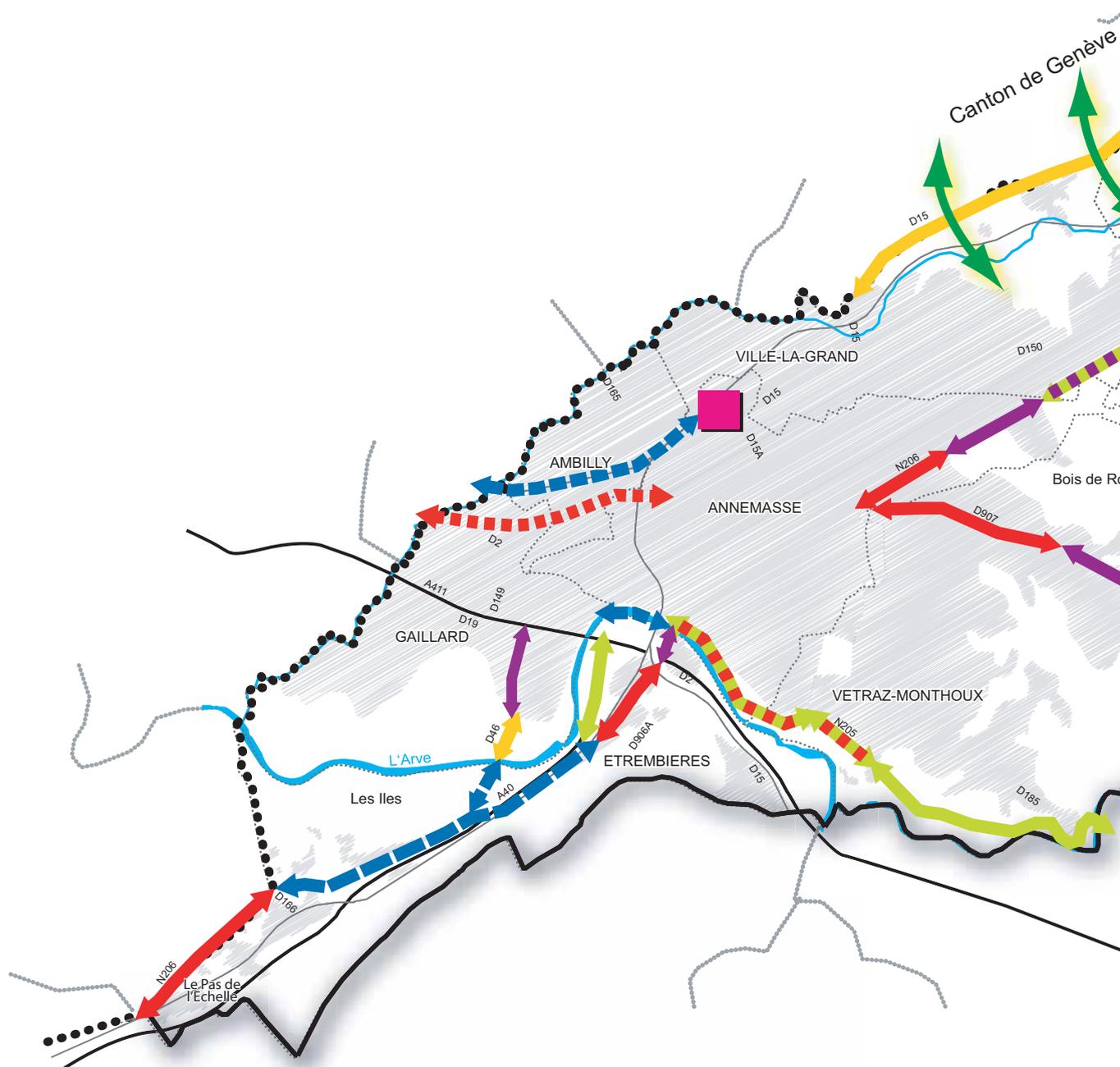


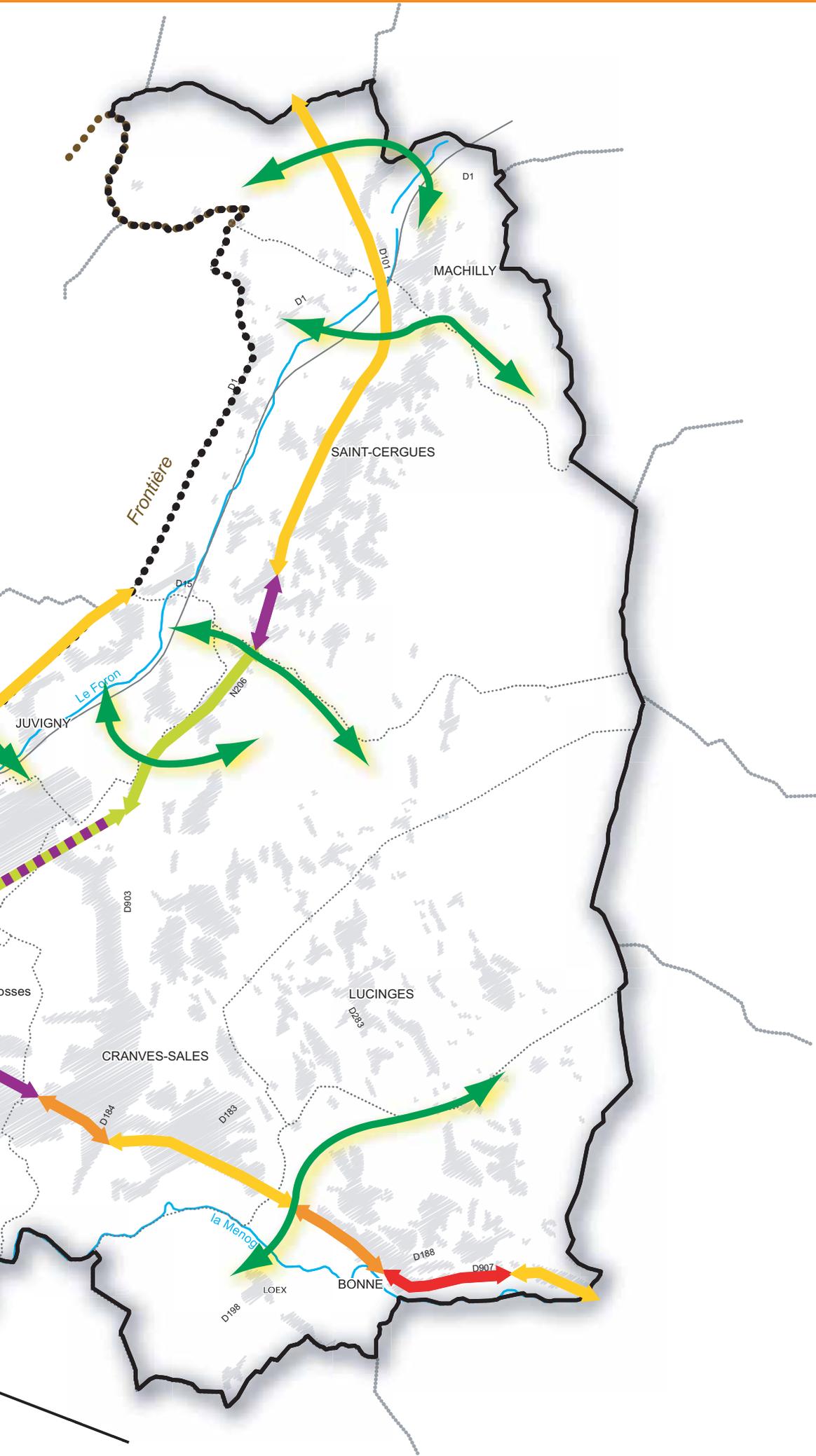


Document graphique n° 3
Traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération, coupures non-bâties d'intérêt paysager majeur

-  Séquence naturelle boisée
-  Séquence naturelle aménagée
-  Séquence agro-naturelle
-  Séquence mixte habitat / activités
-  Séquence d'activités
-  Séquence d'activités à fort caractère boisé
-  Séquence urbaine
-  Micro-séquence urbaine
-  Séquence à construire
-  Entrée de territoire et d'agglomération par la gare

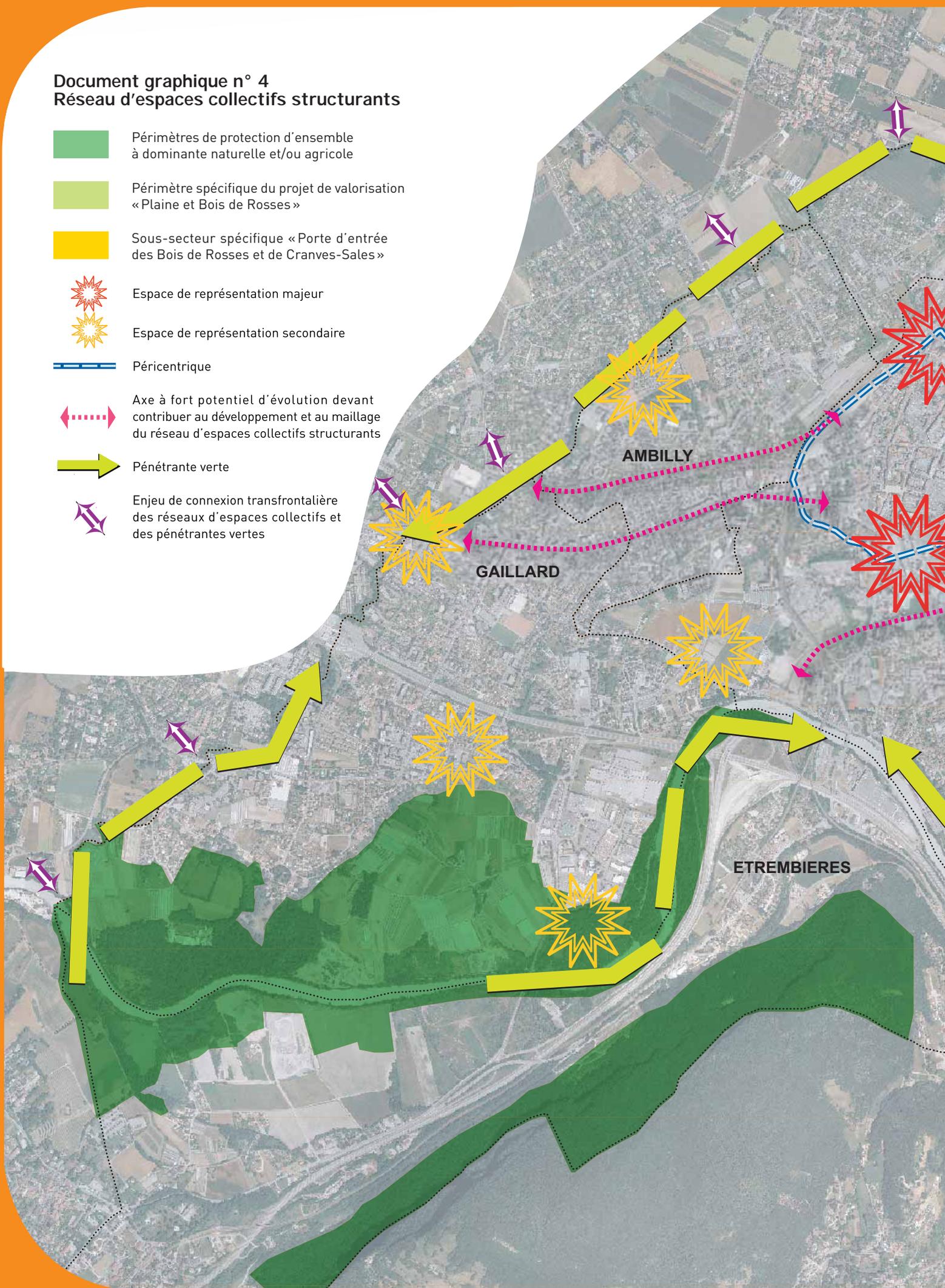
 Principales coupures non bâties d'intérêt paysager majeur

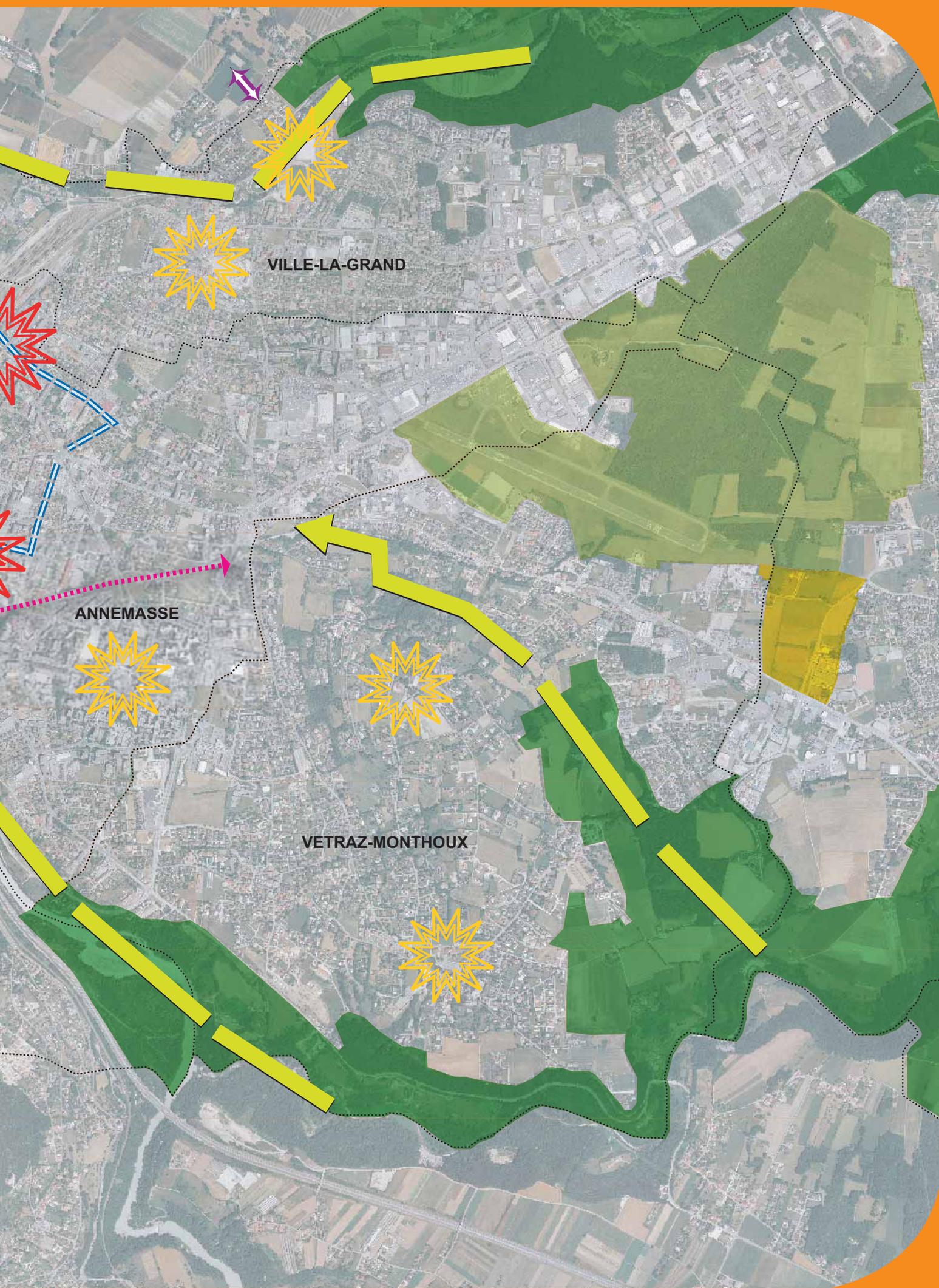




Document graphique n° 4 Réseau d'espaces collectifs structurants

-  Périmètres de protection d'ensemble à dominante naturelle et/ou agricole
-  Périmètre spécifique du projet de valorisation « Plaine et Bois de Rosses »
-  Sous-secteur spécifique « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales »
-  Espace de représentation majeur
-  Espace de représentation secondaire
-  Péricentrique
-  Axe à fort potentiel d'évolution devant contribuer au développement et au maillage du réseau d'espaces collectifs structurants
-  Pénétrante verte
-  Enjeu de connexion transfrontalière des réseaux d'espaces collectifs et des pénétrantes vertes







Syndicat d'Études du Genevois Haut-Savoyard

Directeur de la publication : Jean-Pierre Bordet, Président du SEGH

Le document SCOT a été élaboré en interne par le SEGH, avec la contribution des sociétés et organismes suivants :

Assistance-conseil pour la rédaction du SCOT : SCP Coppi-Grillon-Brocard-Gire, Inddigo, Latitude UEP,

AID Observatoire, GTC Guy Taïeb Conseil, Gaudriot

Diagnostic synthétique du territoire : Gaudriot

État initial de l'environnement : Gaudriot, Inddigo

Évaluation environnementale : Inddigo

Volet paysager : Vivace, Jeanne Bouët paysagiste DPLG, Latitude UEP

Études préalables à l'élaboration du diagnostic du SCOT : voir liste en introduction du diagnostic synthétique du SCOT

Crédits photos : Asters, Bernard Balsat, Commune de Lucinges, Céline Barrère, Mathieu Bilavarn, CCV/ Anne-Laure Millet, Latitude uep, Phoebe Meyer, Laurent Pernel, Bruno Pilia, SEGH, Vivace/Jeanne Bouët.

Crédits cartographiques : Asters, Canton de Genève, Latitude uep, Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, SEGH

Conception et réalisation graphiques : Jean-Michel Maldera et Jean-Noël Moreira

Fabrication : Imprimerie des Deux-Ponts

Novembre 2007