



LE SCHEMA D'AGGLOMERATION 1^{ère} GENERATION - DECEMBRE 2007

Le Schéma d'agglomération est la traduction spatiale (le « hard ») des objectifs du Projet d'agglomération. Son statut est celui d'un plan d'orientation, sur lequel s'engagent les autorités politiques des territoires de l'agglomération.

A l'horizon 2030, le Schéma d'agglomération dessine une agglomération compacte, multipolaire et verte :

- Compacte, capable d'accueillir le développement et de répondre aux besoins de mobilité sans gaspiller les ressources environnementales (+ 200'000 habitants et + 100'000 emplois).
- Multipolaire, en rééquilibrant la répartition de l'habitat et des emplois et en valorisant les atouts spécifiques des sites locaux.
- Verte, préservant ses paysages, son agriculture dynamique et ses zones naturelles et en assurant une forte présence de la nature en ville.

1. Conception

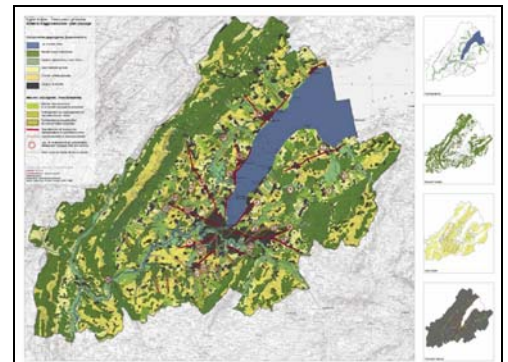
La stratégie du Schéma d'agglomération coordonne étroitement urbanisation, mobilité et environnement. On définit au travers de ces strates les potentiels de développement, la trame paysagère, agricole et environnementale, les tracés et dessertes de principe en matière de mobilité.

1.1. Le paysage et les espaces naturels et agricoles comme socle vert de l'agglomération

Le paysage, les espaces naturels et agricoles constituent le socle vert de l'agglomération, qui lui confère son caractère de « métropole verte ». L'organisation de l'urbanisation et des transports doit permettre de :

- Préserver les terres agricoles.
- Sauvegarder les réseaux verts et bleus et les espaces naturels remarquables et dignes de protection.
- Favoriser le maintien de la biodiversité (faune et flore).
- Favoriser la pénétration de la nature en ville (coulées vertes).

L'incidence sur l'environnement sera d'autant plus limitée que l'urbanisation sera dense (faible consommation de sol notamment) et les déplacements assurés par les transports publics et les mobilités douces (faible consommation de ressources non renouvelables et faibles émissions de nuisances atmosphériques et sonore).

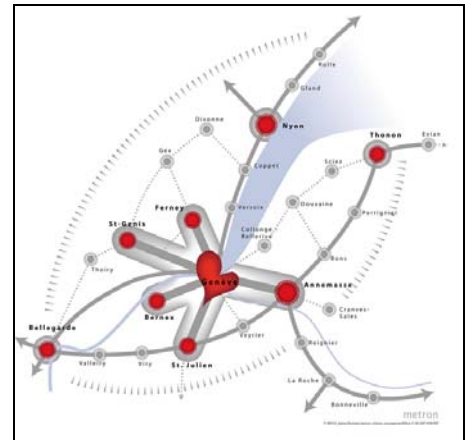




1.2. Centres, nœuds et axes

L'agglomération est structurée, d'une part, par des centres et des nœuds où les transports publics sont très performants et, par conséquent, les transports individuels motorisés maîtrisés (stationnement, contrôle d'accès, etc.) : c'est là qu'il faut localiser les plus grands générateurs de déplacements : pôles d'emploi et quartiers de forte densité, centres commerciaux, équipements d'importance d'agglomération.

L'agglomération est structurée, d'autre part, par des axes où l'urbanisation se développe au plus proche de l'offre de transports publics, mais où les transports individuels motorisés jouent un rôle d'autant plus important qu'on s'éloigne du centre : il faut y développer des urbanisations différenciées, présentant plusieurs types de densité et de mixité selon leur distance au centre.

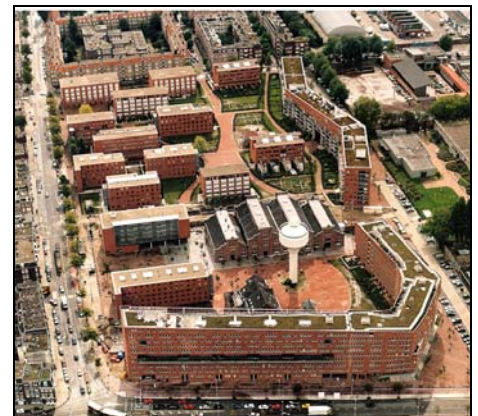


1.3. Densités minimales

La densité de l'urbanisation conditionne le niveau d'offre des transports publics, l'efficacité des mobilités douces et donc la possibilité de réduire la dépendance automobile. Un effort important devra être consenti pour une densification alliant qualité des espaces et mixité fonctionnelle et sociale.

- Des quartiers à densité élevée d'habitants et d'emplois se prêtent à une desserte de haute qualité par un fin réseau de transports publics.
- Une densité de 0,6 (rapport entre surface de plancher et surface du terrain) ou de 60 logements à l'hectare est un minimum pour qu'un quartier puisse être desservi par des transports publics performants, offrant une alternative valable à la voiture sans coûts disproportionnés. La densité minimale de 0,6 devrait prévaloir tout au long des axes de transports publics à fréquence urbaine.

Il faut un seuil de population minimal pour qu'existent des services de proximité aux ménages (commerces, banques, santé, etc.), aisément accessibles par les mobilités douces (marche à pied, vélo) et contribuant ainsi à l'animation des espaces publics.





1.4. Mixité fonctionnelle et sociale

L'urbanisation doit encore présenter une mixité suffisante :

- Mixité entre habitat et emplois, pour garantir une animation suffisante : les nouveaux quartiers comprendront au moins 10 à 20% d'emplois.
- Mixité sociale, pour lutter contre la tendance à la ségrégation : chaque quartier doit présenter une offre variée de services, de types et de formes d'habitat, dont une partie sera subventionnée.



1.5. Valorisation du patrimoine et qualité urbaine

Dans l'agglomération, chaque site de développement a un profil, une histoire et un caractère particuliers. Ces atouts locaux seront valorisés, en renforçant la spécificité et l'identité de chaque lieu.

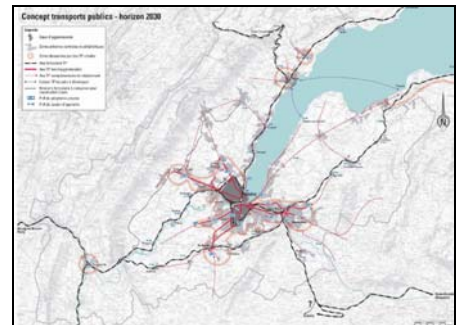
La qualité des espaces publics, leur intégration au maillage vert, la qualité architecturale et urbaine s'inscrivent au cœur des futurs processus d'urbanisation.



2. Mesures

Les investissements futurs dans les infrastructures de mobilité sont conçus en étroite coordination avec les mesures d'urbanisation et d'environnement. Tous ne sollicitent pas le Fonds d'infrastructure de la Confédération. Trois niveaux sont à distinguer :

- Les infrastructures de niveau supérieur à l'agglomération, pour lesquelles le Fonds d'infrastructure n'est pas sollicité.
- Les infrastructures de niveau d'agglomération, pour lesquelles un soutien fédéral au titre du Fonds d'infrastructure est demandé.
- Des infrastructures complémentaires, assumées sans solliciter d'aide fédérale : ces infrastructures ne sont pas détaillées dans le Projet d'agglomération.



Documents complémentaires :

- Cahier annexe n°3 : Le Schéma d'agglomération et ses mesures
- Cahier annexe n°4 : Exigences de base et critères d'efficacité selon le canevas Confédération



2.1. Les infrastructures de niveau supérieur à l'agglomération

Plusieurs projets importants sont engagés, porteurs d'enjeux supérieurs pour les liaisons de l'agglomération franco-valdo-genevoise aux autres agglomérations françaises et suisses :

- Réseau TGV : revitalisation de la ligne du Haut-Bugey (dite « des Carpates »).
- Améliorations de la capacité de la ligne Lausanne-Genève.
- Réseaux d'autoroutes et de routes express (A41 Nord, désenclavement du Chablais, connexion du Pays de Gex au réseau autoroutier, compléments et modifications de jonctions autoroutières, suppression de goulets d'étranglement sur l'autoroute A1, traversée du lac).



Document complémentaire :

- Les infrastructures de niveau supra-agglomération

2.2. Les infrastructures de niveau d'agglomération

Les mesures visant au renforcement des infrastructures de mobilité au niveau de l'agglomération et pour lesquelles un cofinancement est sollicité dans le cadre du Fonds d'infrastructure sont hiérarchisées selon leur degré de priorité et leur délai de réalisation :

- Mesures A dites « assurées » : réalisables pendant la période 2011-2014.
- Mesures B dites « planifiées » : réalisables pendant la période 2015-2018.
- Mesures C dites « en attente » : tenues en réserve (après 2019).



Document complémentaire :

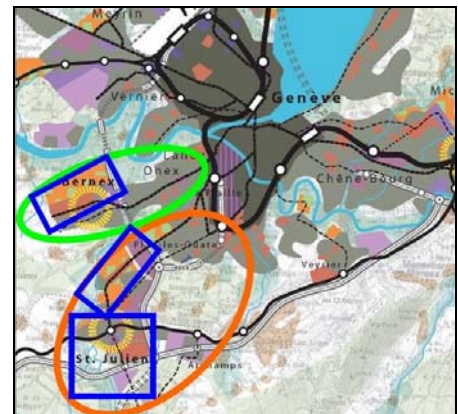
- Les infrastructures de niveau d'agglomération (mesures A, B et C)

3. Mise en œuvre

La mise en œuvre du Schéma d'agglomération et des stratégies des politiques à incidences spatiales nécessitent des études complémentaires. Ces approfondissements sont conduits au travers de cinq axes de travail et une méthode :

3.1. Approfondissement du Schéma d'agglomération

Il s'effectue par une approche itérative entre échelle globale d'agglomération et échelle locale à travers des zooms.





3.2. Les zooms

Ils portent sur des études de projets urbains par axes sur :

- les Périmètres d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA),
- les Projets stratégiques de développement (PSD),
- les études mixtes espaces publics - infrastructures de transports (ESPU),
- des études d'aménagements urbains ponctuels (AUPON),
- des études sur la mobilité douce (MD),
- des études purement transport (TRANS).

3.3. Les instruments d'aménagement

Le Projet d'agglomération constitue une référence commune qui a des répercussions et des implications à mettre en œuvre dans les instruments réglementaires des différents territoires.

3.4. Les données de base et le monitoring

Les données statistiques et géographiques nécessaires au Projet sont rassemblées et mises à disposition. Des indicateurs et un suivi sont mis en place pour vérifier l'implémentation des mesures.

3.5. Les actions de sensibilisation

Une démarche de participation, de sensibilisation et d'information accompagne le Projet.

3.6. La méthode

La mise en œuvre est conçue dans un esprit de partage des maîtrises d'ouvrage des planifications à l'échelle locale. La mise en cohérence et la vérification d'une échelle à l'autre doit être garantie dans tous les cas. Les études sont, selon l'échelle, soit conduites, soit coordonnées en cas de maîtrise d'ouvrage locale, par le Comité de pilotage du Projet d'agglomération. Le Schéma d'agglomération a pour rôle d'assurer la cohérence d'ensemble et de préciser le cadrage des études locales.

i **Infos pratiques** : qu'est que les PACA, PSD, ESPU, AUPON, MD et TRANS ?

Les études urbaines (PACA/PSD)

A cette échelle, on y précise au travers des mêmes strates (urbanisation, mobilité, environnement) les questions de formes urbaines, de densité, de programme, de mixité, de centralité, de qualification des espaces publics, de connexions physiques et visuelles, (entre quartiers, entres espaces urbains, entre espaces ruraux et espaces urbains), de préservation et de valorisation du patrimoine de patrimoine, de trame paysagère et environnementale, de tracés ou d'alternatives de tracés des transports publics, de positionnement des haltes, de localisation des dessertes, des mesures détaillées de mobilité douce (emplacement, connexion. L'accent est mis sur la définition de la mise en réseau et de la qualification des espaces publics et, plus généralement des espaces ouverts structurants. La mise en œuvre spatiale de l'urbanisation, des mesures relatives au logement, à la PPDE, à «Paysage, Nature, Agriculture et Environnement» est développée par ces



zooms (PACA+PSD). Les Projets stratégiques de développement (PSD), à l'intérieur des PACA, préciseront les programmes.

Les études mixtes espaces publics - infrastructures de transports (ESPU)

Ces études abordent la qualification des espaces publics du point de vue de la qualité de l'espace urbain et paysager, du lien avec l'urbanisation bordant ces espaces et de leur mise en réseau. Les études d'ingénierie de transports seront précédées ou accompagnées par ce type de démarche.

Les études d'aménagements urbains ponctuels (AUPON)

Ces études porteront sur la construction de l'ouvrage en tant que tel (passerelle, cheminement piéton, vélo station), tout comme sur son insertion urbaine et sa connexion au réseau d'espaces publics.

Les études mobilité (MD)

Ces études porteront sur les tracés des réseaux cyclables, piétons, sur la qualification des espaces, la cohabitation avec les autres modes de transport.

Les études transport (TRANS)

Ces études porteront sur la réalisation des infrastructures de transport. Pour la liste A, la plupart de ces études existent. Elles pourront être précisées au cas par cas. On y étudiera les tracés (tram, TCSP), leur dimensionnement (P+R, ...), la réalisation technique et matériel (électrification, ...). Une attention et une coordination particulière sera accordée à la mise en cohérence entre projets urbains, espaces publics et infrastructures.