



Communauté d'études pour l'aménagement du territoire

EPFL ENAC INTER CEAT • BP - Station 16 • CH-1015 Lausanne • tél. +41 21 693 41 65 • fax +41 21 693 41 54 • <http://ceat.epfl.ch>

Voir Coppet autrement

Etude d'urbanisme : scénarios pour Coppet

Un mandat de l'Association Vision-Coppet

Monique Ruzicka-Rossier, architecte

Martin Schuler, géographe

Pierre Dessemontet, géographe

Lausanne, le 2 septembre 2013

Voir Coppet autrement : synthèse du mandat

1. Le contexte urbanistique de Coppet et de la Terre-Sainte

Comment ne pas valoriser, dans une région à pénurie aiguë et chronique de logements, plus de dix hectares de terrains non construits situés près d'une gare distante de dix minutes du centre de Genève et à peine de 20 minutes de son aéroport international ? En sus, un terrain orienté sur le Lac et les montagnes dans un environnement des plus convoités ?

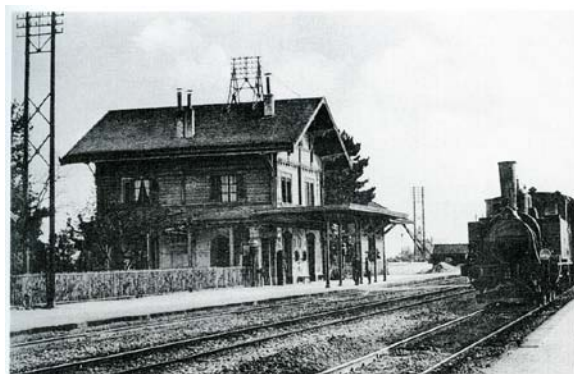


Fig. 410. La gare avec ses trois voies juxtaposées; le quai séparant actuellement les voies 2 et 3 a été construit ultérieurement (collection particulière).

Photo : Cabédita, Coppet, fig.410 (coll.part.)



Photo: M. Schuler

Comment ne pas donner une place d'honneur à l'espace d'un château et de son parc, le plus grand espace libre que l'on peut trouver au cœur des grandes agglomérations suisses ? A Coppet, il s'agit d'un héritage unique à préserver, ceci d'autant plus que le génie du lieu témoigne du rôle prépondérant qu'ont joué ses propriétaires à l'échelle européenne dans la période prérévolutionnaire et napoléonienne.



Source : J.-A. Linck (attr.), in : Cabédita, Coppet, fig.136



Photo: M. Schuler

Depuis sa présentation il y a sept ans, le projet du « Plan directeur localisé de la Gare de Coppet », la construction d'un nouveau quartier de 2000 habitants et emplois, préoccupe et divise la population.

L'association « Vision-Coppet » s'oppose à ce projet, en lui reprochant de porter gravement atteinte aux valeurs historiques et paysagères que représentent le Château et son environnement. Elle appelle à une réflexion globale sur l'aménagement du territoire de la commune. C'est pourquoi

Vision-Coppet a mandaté notre équipe en 2012 afin d'obtenir une évaluation scientifique du PDL et d'élaborer divers scénarios pour le développement de Coppet. Dans son analyse, la CEAT évalue les conséquences de chaque scénario sans se prononcer sur des préférences et des choix de valeur qui, eux, ne relèvent pas de l'analyse scientifique, mais sont du ressort du processus politique.

Dans le cadre de notre mandat, nous avons pu profiter de l'apport d'un grand nombre de spécialistes impliqués dans l'aménagement du territoire à Coppet. Nous aimerions remercier vivement toutes les personnes aux niveaux communal, régional et cantonal, ainsi que les professionnels qui ont volontiers répondu à nos questions. Nous aimerions également exprimer notre gratitude à l'Association Vision-Coppet et à ses représentants MM. Philippe Braillard et Reto Camponovo, pour la confiance qu'ils nous ont accordée en nous attribuant ce mandat.

2. Le mandat de Vision-Coppet

Dans les documents analysés du projet, notamment le premier projet de 2007, l'importance historique et paysagère du site de Coppet ne se trouve pas au cœur des préoccupations. Cette inattention pourrait refléter un certain manque de curiosité historique, mais elle exprime aussi un réel manque de visibilité du joyau resté dans la même famille depuis 240 ans et entretenu par cette famille dès lors. Durant nos travaux, il nous est apparu que ni la Commune, ni la Région ou le Canton ne semblent véritablement conscients de la valeur du site qu'ils abritent, ou – s'ils le sont – se contentent de participer modestement au fonctionnement et à la rénovation du bâtiment, sans stratégie manifeste, satisfaits que le propriétaire s'engage pour son maintien.

Mais, au-delà de l'aspect de préservation d'un site, notre mandat révèle le cas exemplaire d'un enjeu d'aménagement opposant un évident intérêt de densification et son intégration cohérente dans le tissu urbain existant. L'opposition au Plan directeur localisé mentionne certaines qualités du projet, mais questionne aussi sa nouvelle échelle – métropolitaine, dense, amenant des fonctions nouvelles, en opposition avec le tissu périurbain actuel. Certains griefs exprimés plaident pour le respect de « l'aménagement traditionnel » et, indirectement, pour un mode de vie local menacé – bien que la région, la « Terre-Sainte », ait connu, entre 1950 et 2010, un accroissement de sa population de 2500 à 15'000 personnes. Le « mode de vie périurbain » se trouve effectivement en fort changement ; la dimension du projet, son coût et les caractéristiques actuelles du marché immobilier genevois laissent facilement penser que son impact local serait majeur. Le projet a vocation de changer l'urbanisation de Coppet et de sa région en lui conférant une centralité renforcée.

Par intérêt scientifique et pour des raisons de logique d'évaluation, nous nous sommes penchés sur les aspects historiques du processus d'urbanisation de Coppet et de la Terre-Sainte. Cette région vaudoise, à proximité de Genève et de la France, se présente aujourd'hui comme un espace périurbain typique, avec un puzzle de villas disposant de parcelles assez grandes. Des micro-quartiers, séparés par quelques terrains agricoles, constituent la structure urbaine de la région en dehors des villages historiques et du bourg de Coppet. Ces quartiers appartiennent à cinq communes sur le versant lémanique et à trois derrière les bois de Chavannes. Ces trois communes situées à l'Ouest de la région se trouvent, depuis 1964, à la sortie de l'autoroute, et sont devenues des pôles d'emplois à l'échelle de l'agglomération, supplantant ainsi partiellement la centralité de Coppet.

La Terre-Sainte et Coppet se sont distingués, dans leur politique d'aménagement, par un jeu subtil avec les frontières, entre appartenance, éloignement et distanciation envers le Canton de Vaud, entre proximité et différenciation par rapport à Genève. Si le Canton de Vaud a laissé une assez grande liberté aux communes de définir leur urbanisation, le Canton de Genève a été nettement plus prégnant. Les deux communes genevoises voisines de la Terre-Sainte en témoignent : Versoix, bourg et ville, se distingue par une forte densité et de nombreux immeubles en forme de barres orientés sur le Léman, tandis que la croissance de Céligny a été limitée depuis une quarantaine d'années, deux contre-exemples de l'urbanisation proche de la Terre-Sainte.

3. Une lecture du développement territorial de la Terre-Sainte



Carte : Sébastien Munafo, d'après l'Atlas des mutations spatiales, 2007, Martin Schuler, Pierre Dessemontet et al.

La région – très favorable pour l'agriculture – a pu maintenir très longtemps un aspect rural et un paysage campagnard. La croissance démographique des communes est restée faible jusque vers 1950. Trois phases importantes ont marqué les prémices de l'urbanisation depuis le tournant du 19^e/20^e siècle jusque vers 1950 : une industrialisation, certes timide, accompagnée par le renforcement de la centralité de la région de Coppet. Cette période a conduit à une faible immigration, provenant d'autres régions suisses et d'Italie. La première forme d'urbanisation qui a touché toute la région a été la construction de maisons de week-end et d'habitations au bord du Lac – dans un processus fort qui a abouti assez rapidement, à la fin des années 1930, vers une occupation presque entière des parcelles bordières. Le troisième changement fondamental a été le remaniement parcellaire dans les années 1940, un changement social important avec un fort impact sur le paysage, ceci d'autant plus qu'il a été accompagné par un défrichement d'un tiers de la surface

boisée, fait surprenant – et unique dans son ampleur – dans une Suisse qui protège l'étendue de ses forêts depuis 1912. La Terre-Sainte a donc créé tôt des conditions favorables pour une agriculture intensive et mécanisée, et elle a préparé le terrain pour une urbanisation qui occupe les parcelles à disposition selon la volonté des propriétaires ou des autorités communales. Le premier plan de zone de 1979 reflète cette philosophie et sanctionne la pratique, en désignant uniquement des zones à bâtir de faible densité entrecoupées par des zones agricoles, tout comme le Plan directeur communal de Coppet de 1996, le dernier en date, valable aujourd'hui.

Les modèles d'urbanisation de la Terre-Sainte et de Coppet se sont distingués, dans le passé, par une forte autonomie dans la défense des intérêts locaux et régionaux. La Terre-Sainte a pu choisir les modèles d'urbanisation souhaitables pour elle en opérant des sélections. Cette sélection s'est faite en faveur d'une densité faible et d'une population plutôt aisée.

Cette politique, acceptée et soutenue par toutes les instances de l'aménagement à l'époque, se trouve aujourd'hui en contradiction avec les exigences d'un marché foncier en forte expansion, forcé à la transformation des anciens objets et à la densification des nouveaux projets, une politique qu'a poursuivie la commune de Coppet depuis une décennie.

En même temps, cette région a montré une réaction souple par rapport aux grands changements contextuels extérieurs comme la construction du chemin de fer en 1860 et de l'autoroute en 1964. A un intervalle de cent ans, ces deux systèmes de transport ont changé fondamentalement la desserte. A Coppet, la ligne du train a coupé en deux le parc du château. Quant à la première autoroute suisse, son tracé a évité la zone habitée ; la sortie de Chavannes-de-Bogis n'a eu un impact sur le développement territorial que quelques années plus tard avec l'ouverture d'une grande surface commerciale. Mais aujourd'hui, la région de la Terre-Sainte a doublé sa centralité entre la partie Est et la partie Ouest. On est tenté de parler de deux modèles urbanistiques, l'un orienté sur le passé historique et montrant tous les aspects de l'urbanisation évolutive, l'autre reposant sur la création d'une nouvelle centralité ex-nihilo, basée sur la voiture et le camion, jonglant sur la frontière et la proximité de l'aéroport. L'opposition Est-Ouest en Terre-Sainte évoque la comparaison entre des formes et fonctionnements européens et américains d'urbanisme.

Aujourd'hui, les logiques régionales et cantonales prônent des solutions nouvelles, aussi pour la partie Est de la région, préservée d'une certaine manière, par la dynamique de l'Ouest. Et ceci sous le signe de formes nouvelles de mobilité, davantage orientées sur le rail, mais dictées par une demande économique très forte et une pénurie chronique de logements et de bureaux. Les projets susceptibles de pallier cette demande sont les bienvenus et trouvent un soutien de la part de l'aménagement à toutes les échelles. En l'occurrence, la demande est encore plus forte si le projet concerne le site d'une gare à vocation régionale à proximité de l'offre de services régionaux d'une certaine importance.

4. Coppet – le centre historique régional en quête d'une centralité renforcée



Collège du Chaucey, 1971/81. Photo: J.-L. Gavin



Chavannes-de-Bogis, autoroute. Photo: M. Schuler

Le bourg de Coppet abritait historiquement l'artisanat et les commerces d'une société rurale, puis, de plus en plus, ceux d'une population de périurbains. La commune de Coppet a été choisie, entre 1930 et 1980, pour l'installation des services supra-communaux publics, tels que le collège, et privés, notamment des commerces et cabinets médicaux. Une concurrence à échelles multiples a affaibli cette dominance : une population toujours plus mobile a répondu à l'offre de Chavannes-Centre et, de manière plus large, à l'offre métropolitaine genevoise. Au niveau régional, la forte croissance démographique a permis de développer des services, jadis offerts uniquement à Coppet, dans les villages voisins. Finalement, la concurrence locale aux Perrières a quelque peu complété l'offre locale.

5. Conclusions de notre analyse pour le projet « Plate-forme de la Gare de Coppet »

Les services en Terre-Sainte

Aujourd'hui, l'offre des services à la clientèle dans le bourg de Coppet est encore suffisante, mais elle est menacée, comme le montre la disparition annoncée du dernier hôtel de la commune. La présence (déjà ancienne) d'institutions publiques supra-communales renforce la position de Coppet dans la région. Coppet est l'endroit propice pour la concentration de nouveaux services publics, notamment l'administration (surtout en cas de fusion des communes de la Terre-Sainte). Pourtant, l'offre de services privés devrait être étoffée.

Coppet pourrait devenir un emplacement idéal pour des institutions s'adressant à un grand public. Le lien avec le Château et le Bourg est une évidence. Le projet du PDL de la gare devrait aussi pouvoir répondre à ces atouts. La mention des exigences ci-dessus indique qu'il ne s'agit pas en premier lieu de fonctions à fortes plus-values que la région aimerait voir s'installer. Le projet du PDL devrait correspondre aux besoins de la région.

La mobilité en Terre-Sainte

Depuis l'an 2000, la mobilité des pendulaires (et d'autres types de voyageurs) s'est développée en faveur des transports publics. Pourtant, il reste toujours 2,5 fois plus de trajets effectués en voiture qu'en train ou en bus (et la moitié de ceux qui prennent le train arrivent en voiture à la gare).

Une gare interrégionale est le lieu de l'intermodalité. Dans le périmètre du PDL de la Gare de Coppet se concentreraient le terminus des bus, la fonction du P+R régional et les mouvements des habitants, employés et usagers du futur site. Le projet du PDL de la Gare de Coppet devrait intégrer les attentes (ou au moins les besoins non compressibles) des différents acteurs de la mobilité. Le pôle de Coppet se développera fortement, même sans la réalisation du PDL. Commune, Région et Canton doivent trouver des réponses propices.

L'internationalisation de la Terre-Sainte

Depuis longtemps, la Terre-Sainte est une terre d'immigration. Pourtant, la nature et l'ampleur de l'immigration ont changé. Au cours des dernières années, la demande immobilière s'est internationalisée et elle concerne souvent l'investissement et non plus seulement le lieu d'habitation. On observe l'existence d'un marché foncier dual – mondial et régional. Pourtant, la Terre-Sainte est habituée à accueillir des arrivants aisés et chaque période a connu ses modes d'intégration ou, au moins, de cohabitation.

Le PDL se distingue, par rapport à l'urbanisation passée, par son échelle, par le marché international auquel il s'adresse, par l'ampleur de l'engagement des collectivités publiques pour sa réalisation et aussi par la qualité de l'environnement offert. Le PDL ne peut être un projet de spéculation. Le niveau des prix dictera les options à prendre. Les enjeux de la réalisation sont loin d'être négligeables.

Le patrimoine

Notre description de la valeur patrimoniale n'est pas une analyse scientifique. Elle se réfère à l'opinion de spécialistes et résulte de diverses lectures. Pourtant, nous pensons être capables d'évaluer les aspects urbanistiques entre Château, Bourg, Allée, Lac et les accès au site. Cet ensemble historique est de grande qualité.

La densification en Terre-Sainte

Le projet du PDL de la Gare de Coppet est traité comme un cas exemplaire de densification par les autorités cantonales et régionales. Un grand nombre d'éléments positifs sont réunis pour réaliser un projet d'envergure : une grande surface non construite au cœur d'une commune et région; une excellente accessibilité en transports publics à courte distance du centre de Genève; des propriétaires qui ont trouvé un accord pour la réalisation de ce projet; le soutien de toutes les instances d'aménagement et même une participation financière, et finalement, un marché foncier qui répondra positivement.

Il n'y a pas de raisons que le concept de densification ne s'applique pas à Coppet. Toutefois une approche critique s'impose.

6. Les documents consultés

Dans notre analyse, nous avons eu accès à des nombreux documents en lien avec le projet du PDL. Un certain nombre de ces sources ont déjà été présentées dans cette synthèse, à d'autres nous feront référence par la suite. Pourtant, nous ne prenons pas position par rapport à une série de thèmes qui préoccupent Coppet ou qui touchent au projet du PDL.

Ainsi nous ne nous prononçons pas sur la question de la route de contournement de Coppet, pourtant fortement liée au développement urbanistique de la gare. Nous ne prenons pas non plus position par rapport à la stratégie communale de développement, si ce n'est en fonction des résultats observés. La question de la fusion des communes de la Terre-Sainte n'est pas non plus un thème dont nous évaluons l'opportunité. Finalement nous n'évoquons pas la nature des relations entre les acteurs à Coppet, et nous n'évoquons pas non plus leurs intérêts et implications dans le projet, ni leur position. Nous renonçons ainsi à traiter, dans ce mandat, le processus du projet, conflictuel à bien des égards. Ceci certainement par manque de connaissances, mais aussi dans le souhait que cette analyse aide à trouver une solution qui permette de satisfaire un large cercle de Copétans.

A ce stade de la critique, nous aimerions souligner la qualité des entretiens avec tous nos interlocuteurs et leur engagement sincère pour le projet. Il n'a pas été évident de mener ces interviews, ni pour nos partenaires, ni pour nous.

Parmi les documents étudiés, nous aimerions mentionner plus spécifiquement la littérature concernant l'histoire de Coppet et donc en premier lieu le magnifique livre de Cabédita sur Coppet, publié sur la direction de Monique Bory en 1998. S'y ajoutent les publications sur le Château et Mme de Staël, ainsi que le livre de la série « Le savoir Suisse » sur le Groupe de Coppet d'Etienne Hofmann et François Rosset (2005).

Nous avons fait recours aux documents statistiques et cartographiques à la base de l'analyse territoriale, nous avons étudié les interventions au Conseil communal et leur préavis, les procès-verbaux des ateliers sur Coppet, ainsi que les documents de présentation de Vision Coppet. Pour notre évaluation du PDL de la Gare de Coppet, nous avons consulté les documents suivants :

-
- Plan directeur communal de Coppet, 1996.
 - Mandats d'étude parallèle (MEP) de Terre Sainte, juin 2006 : Mandat d'étude parallèle (MEP) de Terre Sainte, juin 2006, (remporté par Tribu'architectes) ; Mandat d'étude parallèle de la Gare de Coppet 2006 (remporté par le bureau Farra&Fazan).
 - Elaboration du Plan directeur localisé « Plateforme de la gare de Coppet », nov. 2007 - février 2011.
 - Schéma directeur de Terre Sainte, signature en février 2012.
 - Ateliers de travail – PDL de la gare de Coppet, PV de 15 séances, septembre 2010 – février 2012.
 - Consultation publique du PDL, mars-avril 2011.
 - Retrait du préavis pour le vote du PDL au Conseil communal de Coppet, 27 juin 2011.
 - Acceptation des sept amendements par le Conseil communal de Coppet, 27 juin 2011.
 - Validation de la « Stratégie et plan d'actions pour un environnement doux en Terre Sainte », l'organisation politique (COPIL) et opérationnelle (Bureau du COPIL), par le COPIL du 4 juillet 2012.
 - Vote du préavis de la commune de Coppet no 04/2012 (amendements, étude de marché, approche mobilités), le 8 octobre 2012.
 - Vote du préavis du Conseil régional du district de Nyon no 23-2012 (amendements, étude de marché), le 12 décembre 2012.
-

7. Le projet « Plate-forme de la Gare de Coppet »

En 2006, deux « Mandats d'étude parallèle » (MEP) ont été soumis à concurrence. Si le MEP de la Terre-Sainte a été accordé au bureau lausannois « Tribu'architectes », le MEP de la Gare de Coppet a été remporté, quelques mois plus tard, par le bureau Farra&Fazan, également installé à Lausanne. La concrétisation sous forme de « Plan directeur localisé » de la « Plateforme de la gare de Coppet », a été élaborée par les gagnants, dans une première version en novembre 2007. Ce projet, initié par des privés, avait comme but la réalisation d'un quartier dense de part et d'autre de la gare de Coppet.

Le PDL-07 prévoyait la construction d'une tour près de la gare et de bâtiments de 3 à 4 étages, organisés dans trois îlots s'étendant de part et d'autre des rails et séparés par des coulées vertes. Ce PDL de 2007 a été accueilli favorablement par la Commune de Coppet, mais il a rencontré des oppositions fermes au sein de la population copétane.

Au cours des années suivantes, le contexte régional et cantonal de Coppet a bien évolué. Durant cette période, économiquement très dynamique, le Canton de Vaud a fait approuver son Plan directeur cantonal (2008), qui est contraignant pour les autorités. En 2010, le Plan directeur régional du district de Nyon a vu le jour, suivi, en 2012, par le « Schéma directeur de Terre-Sainte ». Egalement en 2012, le « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois » a été officialisé (aujourd'hui « Grand Genève ») dont le district de Nyon fait partie. Si ces autres planifications directrices n'ont pas de valeur contraignante, elles ont cependant une grande importance, puisqu'elles sont le support du dialogue entre tous les acteurs concernés et impliqués dans l'organisation des territoires.

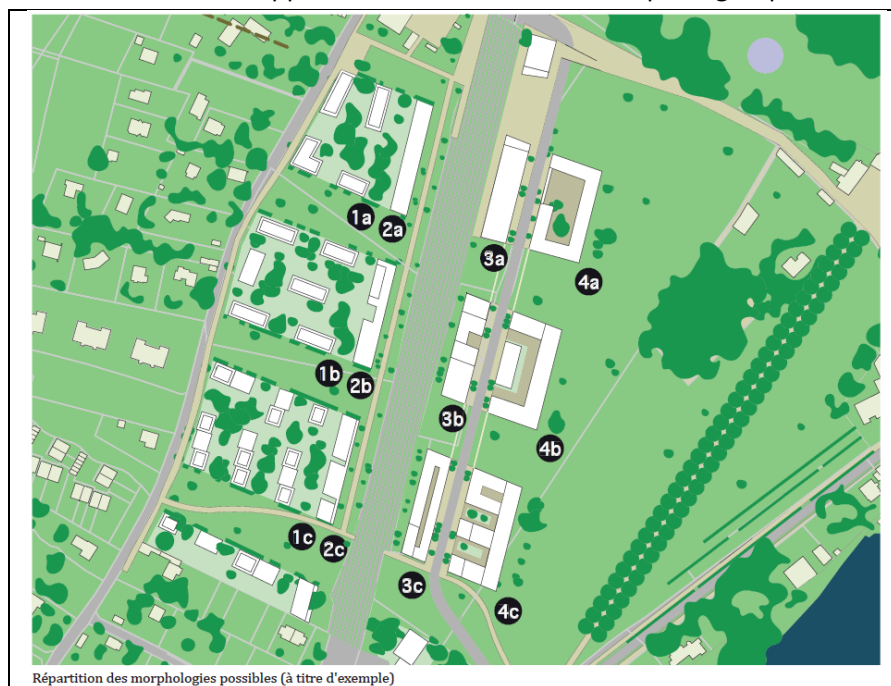
A l'échelle locale, le contexte a également changé. D'abord, la commune a organisé, entre l'automne 2010 et le printemps 2012, une série d'ateliers, dirigés par M. Laurent Bonnard, qui ont fait le bilan des thématiques en lien avec le projet du PDL et l'urbanisme de la commune. Dans ces ateliers, suivis par un groupe fidèle de personnalités de Coppet, des spécialistes dans les domaines de l'urbanisme, du droit foncier, du patrimoine et de la mobilité sont intervenus et ont apporté une lecture fine de la situation. Une séance a été dédiée à la visite du château. Les procès-verbaux de ces ateliers témoignent du haut niveau des discussions. Pourtant, Vision-Coppet s'est retirée des ateliers, estimant qu'ils ne permettaient pas l'expression d'une critique de fond et se limitaient à une discussion sur des aménagements mineurs. De son côté, l'association a lancé une initiative populaire, signée par un nombre important de citoyens, visant à interdire toute construction sur les deux parcelles du parc du Château. Le Conseil communal a réagi en demandant des amendements, concernant les questions de mobilité et de patrimoine. En conséquence, l'initiative a été retirée.

Auparavant, en 2010, le PDL avait été retravaillé. Des modifications touchaient alors la partie matérielle du PDL, mais aussi des aspects concernant la desserte, les fonctions et le contexte patrimonial. Ainsi, le projet a connu l'élimination de la tour et une diminution des surfaces de plancher de 102'000 m² à 90'000 m² et le recul du front des bâtiments. Ce PDL, publié en juillet 2011 (PDL-11) constitue la base de notre lecture.

Le PDL de la gare de Coppet s'inscrit clairement dans la politique cantonale vaudoise des pôles de développement qui prônent une densification autour des gares à fortes fréquences et intégrées dans les systèmes des RER. Dans la planification de l'actuel « Grand Genève » (auparavant « Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois »), la gare de Coppet figure aussi comme un centre ferroviaire important, à l'instar d'Annemasse après l'ouverture du CEVA en 2016. Le PDL correspond

également aux intentions des planifications régionale et intercommunale qui désignent Coppet comme un des pôles de la région, avec Nyon et Gland, desservis par les trains interrégionaux.

PDL de la Gare de Coppet, 2011, illustration des morphologies possibles, 2011 :



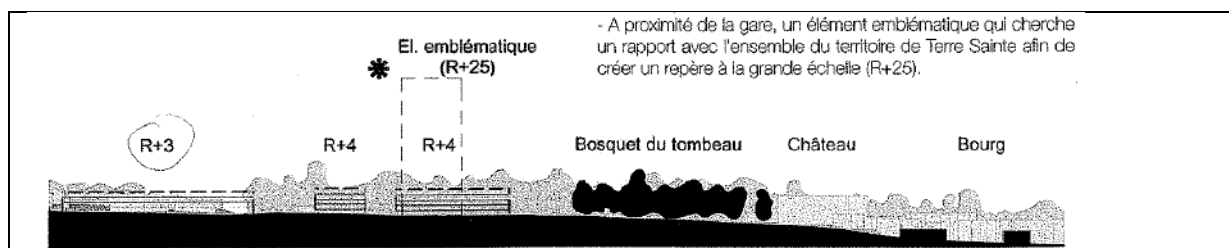
Source : Plan directeur localisé pour la plate-forme de la Gare de Coppet, 25 février 2011, p. 19.

8. Notre prise de connaissance de la « Plate-forme de la Gare de Coppet »

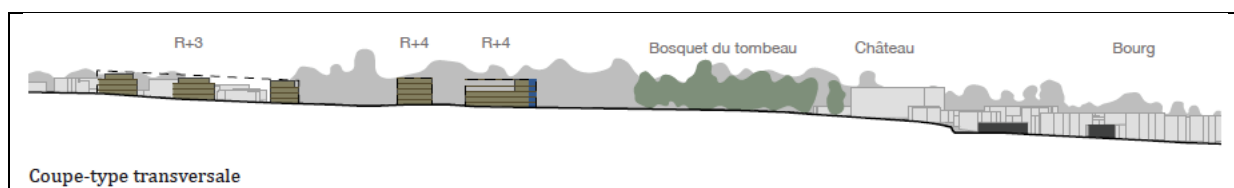
En 2011, lors des travaux d'adaptation du projet du PDL 2007, quelques contraintes inhérentes au projet sont restées inchangées et, dans d'autres domaines, des exigences nouvelles ont compliqué la donne. Comme élément crucial de la planification dans ce secteur se sont avérées les servitudes croisées de part et d'autre du chemin de fer qui exigent un traitement proportionnel des volumes à réaliser sur les parcelles. Dans un jeu d'équilibre compliqué proposé par le géomètre, le PDL de 2011 continue à remplir ces exigences, en répartissant autrement le volume de la tour abandonnée. L'échelle montante des volumes du Nord-Ouest vers le Sud-Est contredit quelque peu la logique d'un projet ouvert vers le Lac. La légère pente et l'intégration dans le tissu des villas peuvent justifier ce choix.

Sur les plans architectural et urbanistique, l'évolution du projet PDL 2007 au PDL 2011 est caractérisée par des changements qui portent sur trois points principaux :

1. Suppression de la tour située au Nord-Ouest, et diminution des surfaces de plancher. L'abandon de la tour participe à la diminution de la surface de plancher de 12%.
2. La ligne des alignements est repoussée et, de ce fait, la distance entre le bâti et château en est augmentée. Cette mesure implique une certaine concentration du bâti sur une surface réduite.
3. Ajout d'un front bâti continu du côté du parc. Ce front bâti devient l'élément phare du projet et remplace conceptuellement la valeur emblématique de la tour. La visibilité du projet est ainsi tournée de la verticale à l'horizontale.

PDL de la gare de Coppet, coupe type 2007 :

Source : Plan directeur localisé, Plate-forme de la Gare de Coppet, Dossier pour l'examen préalable des services, 3 juillet 2007, p. 11.

PDL de la gare de Coppet, coupe type 2011 :

Source : Plan directeur localisé pour la plate-forme de la Gare de Coppet, 25 février 2011, p. 18.

Le projet se présente dorénavant de manière plus classique. L'ensemble urbanistique devient un quartier nouveau formé d'un regroupement d'îlots. La tour emblématique du projet 2007 est supprimée et les « angles bâtis obligatoires » sont remplacés par un « front continu obligatoire sur le parc ».

Hormis un retrait de la ligne des alignements obligatoires, agrandissant l'espace non bâti du parc, l'ordre que propose le projet semble presque le même. Cependant, si les aires d'implantation sont composées selon une même logique, l'impact sur le site est autre. Le projet de 2007 proposait, en plus de la tour, des édifices dont les façades pouvaient se moduler en retrait de l'alignement sur le parc. Le projet de 2011 oppose au parc un front uniforme qui donne une impression de laisser passer des vues entre les « pièces urbaines ». La voie ferrée et les buttes en continuité des édifices au Nord-Ouest des voies affirment une frontière que le projet semble ignorer.

Le projet de 2011 insiste davantage sur l'importance de l'intégration **des aspects patrimoniaux**. La réduction du volume et le retrait de la ligne des alignements en témoignent. Le PDL a d'ailleurs obtenu l'aval des spécialistes en la matière, soutenu lors d'une visite de trois Conseillers d'Etat.

Sur le plan des fonctions que devrait abriter le projet du PDL, la version de 2011 insiste clairement sur la nécessité de prévoir un part suffisante de logements accessibles à un public régional, afin de garantir une certaine mixité et des opportunités pour des ménages jeunes de pouvoir se loger dans la région. L'intégration d'un crèche est mentionnée et un bâtiment en lien avec le Château. Ces éléments nouveaux sont des apports importants.

Le traitement **des questions de desserte et de mobilité** s'analysent à deux échelles, celle de l'accessibilité au niveau régional, et celle de l'accès au site même.

Le PDL de la gare de Coppet est conçu comme un projet de densification autour d'un site important d'intermodalité. Le plan directeur régional du district de Nyon et le Projet d'agglomération franco-

valdo-genevois définissent, dans des schémas indicatifs, les concepts des transports publics et des transports individuels motorisés. Si le schéma des transports publics est convainquant, celui de la desserte par voiture montre les difficultés inhérentes du transfert souhaité vers le train et le bus. Le PDL lui-même semble se satisfaire des contraintes imposées au transport par voiture et ne précise pas suffisamment clairement aux différentes échelles l'organisation des flux après la réalisation du PDL avec ses 2000 acteurs supplémentaires.

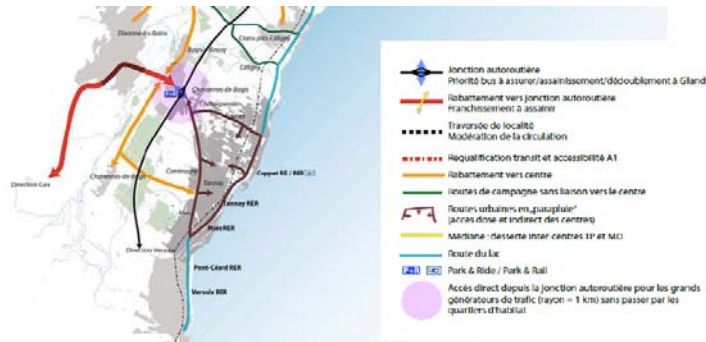


Schéma indicatif du concept des transports individuels motorisés

Source : Plan directeur régional du district de Nyon, Volet stratégique, 2010



Schéma d'accès TIM, Echelle d'agglomération régionale, Genève-Rolle, horizon 2030 - extrait
(source : schéma d'agglomération 2)

Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, Annexe 4,12.

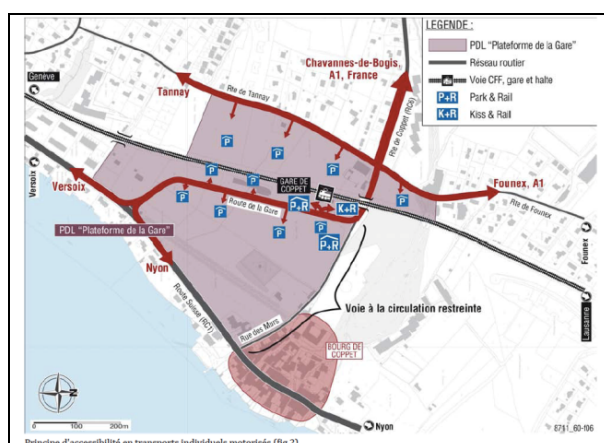
Selon le PDRN et l'Agglomération FVG, on trouve, dans le périmètre de Coppet et de sa gare, un système de « routes urbaines en parapluie », avec accès « dosé et indirect » vers le centre. Dans le cas de Coppet, ce système forme un triangle avec quatre ouvertures vers l'intérieur. Le triangle est composé de la Route Suisse entre Founex et Mies (RC1a), de la Route de Divonne (RC2b) de Mies à Chavannes-de-Bogis menant à la jonction autoroutière, ainsi que de la route entre Chataigneraie et Founex (RC5d). Ce dernier tronçon n'existe pas encore sous cette forme. Les quatre ouvertures vers l'intérieur s'orientent vers Founex, Commugny, Tannay et vers la gare de Coppet depuis la Route du Lac. Cette dernière est décrite comme accès à la gare RE/RER.

La gare de Coppet, et donc le terminus des cinq lignes de bus, se trouve au cœur d'un îlot défini « avec accès indirect ». Ceci concerne donc aussi l'accès en voiture privée, un accès qui devrait être dosé. Cette conception se base sur la volonté d'un très fort transfert de l'utilisation des transports privés vers les transports publics. Et ceci non seulement pour les trajets en train menant à Genève ou Nyon/Lausanne, mais aussi pour l'usage des bus jusqu'à la gare RER. On peut soutenir cette conception et avoir quelques doutes sur les possibilités de sa réalisation. La pression restera grande pour un accès facile à la gare. Le problème de cet accès par rapport aux trois autres ouvertures vers l'intérieur est le fait que la liaison depuis Coppet à la gare demanderait, pour la plupart des utilisateurs, un grand détour, si l'accès devait se faire par les axes principaux. Preuve en est que les cinq lignes de bus arrivent à la gare de Coppet du côté Jura de la voie, en empruntant des routes locales. Ce choix est motivé par la volonté de préserver le bourg.



Photos : M. Schuler

A l'échelle du projet, le PDL propose un accès à la gare depuis la Route Suisse, en empruntant le tracé réservé pour l'éventuelle route de contournement. Les parkings concernant la fonction d'intermodalité se trouvent du côté lac de la gare ; la desserte des constructions prévues à Pallet-Dessous (1000 habitants/emplois) se ferait également via cet axe en passant sous les rails à l'actuel sous-passage de la Rue de la Gare. Le PDL envisage la poursuite de la desserte en direction de Chavannes-de-Bogis et l'autoroute par Commugny. Cette logique se trouve en contradiction avec le PDRN qui ne prévoit que des ouvertures vers l'intérieur du triangle RC1a-RC2b-RC5d, et non pas des axes traversant.



Source : Plan directeur localisé pour la plate-forme de la Gare de Coppet, 25 février 2011, p. 37.

Nous jugeons les questions de desserte de la gare de Coppet et des constructions prévues par le PDL pas assez cohérentes entre elles.

En outre, nous pensons que l'unique liaison par le sous-passage de la Rue de la Gare entre les deux parties du PDL côté Jura et côté Lac reste insuffisante. Le double croisement à l'entrée et à la sortie du sous-passage serait surchargé, ceci d'autant plus à proximité des P+R. Il faudrait sans doute construire un deuxième passage côté Genève du périmètre. Une telle ouverture permettrait la conception non seulement d'un accès supplémentaire, mais d'une autre organisation des constructions à l'intérieur du périmètre. Ainsi, on pourrait envisager de libérer la partie lac du PDL des nombreux parkings et de les déplacer vers la partie moins spectaculaire de ce site paysager unique – cet argument reste valable, même si l'on considère que l'essentiel des parkings prévus sera enterré.

9. Les scénarios de la CEAT

Coppet est le site d'un château prestigieux qui dispose d'un environnement non construit considérable, situé à 10 minutes de train de Genève et au cœur de la métropole lémanique. L'histoire du site est d'une valeur internationale et mérite une attention particulière lors d'interventions urbanistiques. Cette attention concerne tous les acteurs : Confédération, canton, région, commune, particuliers.

En même temps, la contradiction avec les exigences d'une agglomération en forte croissance et en besoin de densification, et ceci surtout autour des gares d'importance est une évidence. Néanmoins, le fait de disposer de 10 ha de terrains non construits a suscité un projet apparemment facile à réaliser et qui a été accepté davantage à cause de ses qualités de production de surfaces que de solutions urbanistiques exceptionnelles. Le site mériterait mieux, si l'on considère la valeur historique de Coppet.

➔ Dans l'élaboration de nos scénarios, nous avons développé trois approches :

- a) Des adaptations significatives, mais correspondant à la conception de base du projet 2011, tout en adoptant les amendements décidés.
- b) L'appui de l'unicité du site historique de Coppet (bourg, château, parc) et une conception protectrice du devenir de cet ensemble.
- c) Une proposition de dissocier l'impératif de la densification et la préservation du joyau en séparant spatialement les deux.

Ces trois approches sont développées sous forme de scénarios que nous présentons dans ce document de manière synthétique, sans adopter ici une approche normative. Ces scénarios ne sont que des futurs possibles.

Scénario 0 : La réalisation du PDL tel quel

Ce scénario consiste en la réalisation du PDL de 2011. Tous les documents à disposition se réfèrent à ce scénario 0. Il n'est pourtant plus possible qu'il puisse être réalisé sans tenir compte des amendements acceptés et actuellement en cours d'évaluation.

Scénario 1 : La réalisation du PDL en intégrant les amendements

Le scénario 1 prévoit la réalisation du PDL, avec la prise en compte des amendements mandatés par le Conseil communal relatifs à la mobilité, au patrimoine et aux types de logements à construire (avec parkings, gare routière, protection de la Rue de la Gare). Ce scénario n'est pas développé dans notre travail puisque nous ignorons les résultats des travaux en cours. Ce scénario fera l'objet d'analyses en profondeur par tous les acteurs de Coppet.

Scénario 2 : Le PDL est maintenu avec des modifications « légères »



Maintien du programme du projet du PDL avec une surface de plancher de 90'000m² ou une faible réduction, mais avec une autre redistribution des volumes. La philosophie du PDL de 2011 resterait maintenue, ce qui permettrait de réaliser le programme.

Les mesures préconisées pour ce scénario comprendraient un abaissement du front-lac, en compensant par des volumes plus grands dans le côté sud du périmètre. La partie Nord (côté Lac de la gare) abriterait principalement des bâtiments enterrés (parkings souterrains) et un centre culturel ou un musée d'importance internationale. En cas de fusion des communes de Terre-Sainte, l'intégration de l'administration communale pourrait être envisagée dans les nouveaux bâtiments à construire.

Ce scénario doit tenir compte des impératifs liés à la desserte du site, notamment par la création d'un passage sous voie au sud de la gare. Il serait possible d'envisager l'emplacement de la gare routière côté Jura des rails, afin de réserver les parties les plus intéressantes du projet vers le parc.

Ce scénario impliquerait une modification du PDL avec un poids de construction plus important du côté de Genève. L'avantage du scénario réside dans sa faisabilité qui se base sur l'ensemble des travaux réalisés jusqu'ici. Il soutient l'impératif du Canton et de Régionyon de densifier le périmètre autour de la gare. On devrait éviter que la répartition quelque peu différente des constructions de part et d'autre de la voie ait des conséquences sur l'équilibre dû aux servitudes croisées. Le propriétaire de la parcelle 124 mériterait des compensations pour perte de gain.

Scénario 3 : Modifications conséquentes du PDL de la Gare



Ce scénario reprend l'idée d'une densification du périmètre de la gare, mais essaie de préserver la parcelle 124 dans sa partie Nord. Cet espace, considéré indispensable pour maintenir la valeur patrimoniale du lieu historique, resterait sans constructions, ou, à la limite, abriterait un bâtiment en lien avec le site culturel. Le volume des 90'000m² serait réduit; la diminution du programme serait partiellement compensée dans la partie Sud de la gare.

Cette nouvelle redistribution des constructions créerait un aspect urbain. En même temps, l'espace du Château en lien avec le bourg resterait intact. Ce scénario nécessiterait une adaptation substantielle du PDL.

Scénario 4 : Réduction du PDL de la gare et nouveau PDL aux « Vues »



Conception : EPFL-CEAT, 2013

Ce scénario part de l'a priori que le périmètre du Château devrait être préservé. Ainsi, le programme de densification de la gare pourrait être élargi. Pour cela, son périmètre comprendrait aussi le secteur « des Vues », situé à 900 m au Nord de la gare (les parcelles 829, 300 et 158, mais aussi la parcelle 647 située sur la Commune de Founex). Le secteur de densification nécessaire au pôle de développement de la gare se développerait de manière différenciée. Afin d'y parvenir, une partie des terrains actuellement en zone agricole dans le périmètre des Vues et du quartier des Riamoz seraient déclassés en zone à bâtir et, en contrepartie, les parcelles 124 et 125 resteraient largement inconstructibles, ou pourraient accueillir un musée d'importance internationale. Ceci nécessiterait des reports des droits à bâtir et des modifications des servitudes ainsi que des compensations financières. La gare routière et le parking d'échange devraient se réaliser des deux côtés de la gare, si possible en souterrain, et du côté de Genève. La possibilité de constructions à l'Ouest de la gare serait souhaitable.

Ce scénario nécessiterait la réalisation d'un nouveau PDL du côté des Vues et une adaptation du PDL de la Gare, tout en liant les deux planifications. Ceci demanderait des étapes précises. Dans le périmètre de la gare, la réalisation de l'accès au parking d'échange resterait à résoudre. En même temps, les questions d'accessibilité dans le périmètre des Vues demanderaient à la fois un nouvel accès depuis la Route Suisse et surtout depuis la gare. Evidemment, ce scénario aurait un effet stimulant sur le nouveau quartier de Perrières situé entre-deux.

Un projet de densification forte dans une zone située de 700 à 900 de distance d'une gare dans une commune de la taille et de l'identité particulière de Coppet exigerait une proposition innovante en matière de déplacements à mobilité douce.

Scénario 5 : Une gare aux Vues : la nouvelle « Gare de Terre-Sainte »



Conception : EPFL-CEAT, 2013

Le scénario 5 propose la réalisation d'une nouvelle gare intermodale aux « Vues » (nommée « Gare de Terre-Sainte »), à 0,9 – 1,1 km au Nord de l'actuelle gare de Coppet et à 500 m au Sud de l'ancienne gare de Founex. En ce qui concerne la densification de ce secteur, elle correspondrait à la logique du scénario 4, tout en offrant la création d'un nouveau pôle de mobilité à l'endroit propice du croisement avec la route RC5d entre Founex et Châtaigneraie selon les planifications cantonale et régionale. Ce scénario prévoit le maintien de l'actuelle gare (dorénavant la Gare « Mme de Staël ») pour les trains RER, à l'instar des gares de Mies et de Tannay. Ce scénario impliquerait une nouvelle organisation des accès des bus et des voitures dans les communes de Founex, Coppet et Commugny. La question du contournement de Coppet pourrait ainsi se poser sous d'autres auspices.

Sur le plan urbanistique, ce scénario permettrait de préserver une partie de l'espace à proximité du Bourg et du Château de Coppet en reportant la densification dans un périmètre peu construit jusqu'ici, le long de la ligne CFF en Terre-Sainte. Indépendamment des considérations liées au périmètre du Château, la Terre-Sainte pourrait ainsi offrir à l'agglomération un projet de densification importante. Dans le périmètre de l'actuelle (et future) gare de Coppet (Mme de Staël), des projets urbanistiques seraient à envisager (selon la philosophie du scénario 4).

Dans le cadre des planifications *Léman2030* des CFF / Cantons de Vaud et Genève, des investissements conséquents sont prévus sur le tronçon entre Genève et Nyon. En vue de l'introduction de l'horaire cadencé de 15 minutes des trains RER, deux points de croisement seront construits à Chambésy et Mies pour fin 2016.

Dans le périmètre de Founex, une voie de dépassement des trains de marchandises, par ceux des voyageurs, serait réalisée entre 2016 et 2017. La procédure d'approbation des plans pour ce projet

est en cours. Aujourd'hui, une troisième voie CFF d'une longueur de 850 m est déjà réalisée au Nord de la Gare de Coppet.

Il serait indispensable de tenir compte des deux projets, notamment pour les investissements en infrastructures et en ce qui concerne l'intégration dans les horaires.



Photo : M. Schuler

Remarques finales concernant les scénarios

Le scénario 1 avec amendements, ainsi que les scénarios 2 et 3 pourraient converger vers une solution médiane, autant pour le projet que pour le processus.

Quant au scénario 5, il est imaginable d'envisager sa réalisation à moyen ou à long terme et de le combiner, à court et moyen terme, avec la logique des scénarios 3 ou 4.

Dans nos travaux nous n'avons pas tenu compte des implications financières de chacun des scénarios.