

4. VESENAZ - LA PALLANTERIE – LA CAPITTE

4.1 Situation



Le secteur Vézenaz - La Pallanterie – La-Capite



La zone de villas de La Californie

La route de Thonon est l'axe routier structurant entre La Pallanterie et Vézenaz. Cette fonction se double d'une fonction importante de transit pour les frontaliers se rendant au centre de Genève.

Le secteur comporte deux pôles importants:

- > **Vézenaz.** Centre historique où se concentrent logements à moyenne densité et activités commerciales (services, grandes surfaces, etc.). Ce pôle connaît actuellement un développement soutenu.
- > **La Pallanterie.** Ce pôle d'activités plus récent s'est développé autour du carrefour des routes de Thonon et de La Capite. On y retrouve essentiellement des activités artisanales, administratives, et quelques commerces.

Ces deux pôles sont complétés par un troisième, La Capite. Cet ancien village-rue de taille modeste ne connaît qu'un développement très modeste.

Les trois entités sont reliées par la zone de villas et forment une continuité bâtie sur tout le sud de la commune, jusqu'à La Pallanterie et Mancy.

4.1.1 Développement régional

Le PDCant et le PAFVG envisagent tous deux une consolidation du pôle de Vézenaz (« **centre périphérique** » dans le PDCant, et « **centralité locale** » dans le PAFVG). De même le PAFVG entrevoit la possibilité d'un développement important à La Pallanterie, identifiée comme **périmètre stratégique de développement**.

Vézenaz constitue déjà une centralité et la poursuite de son développement est en partie planifiée (PLQ approuvés sur tous les terrains libres). Tout développement supplémentaire nécessiterait des déclassements de terrains.

Les lignes directrices (LD) du Chablais confirment les options retenues dans le PAFVG. Les communes de Collonge-Bellerive, et environs devraient accueillir 7 000 habitants et 3 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030.

L'étude a identifié les enjeux suivants :

- > l'intégration urbaine,
- > la préservation des vues sur le paysage,
- > l'intermodalité, liée à l'arrivée de la traversée du lac dans le secteur de La Pallanterie.

Deux hypothèses sont développées pour répondre aux enjeux. L'une privilégie un développement de part et d'autre de la route de Thonon. L'autre envisage un développement sur le coteau entre le village de Collonge et La Pallanterie, autour du chemin du Petray sur lequel viendrait s'implanter un tram ou bus à haut niveau de service (BHNS).

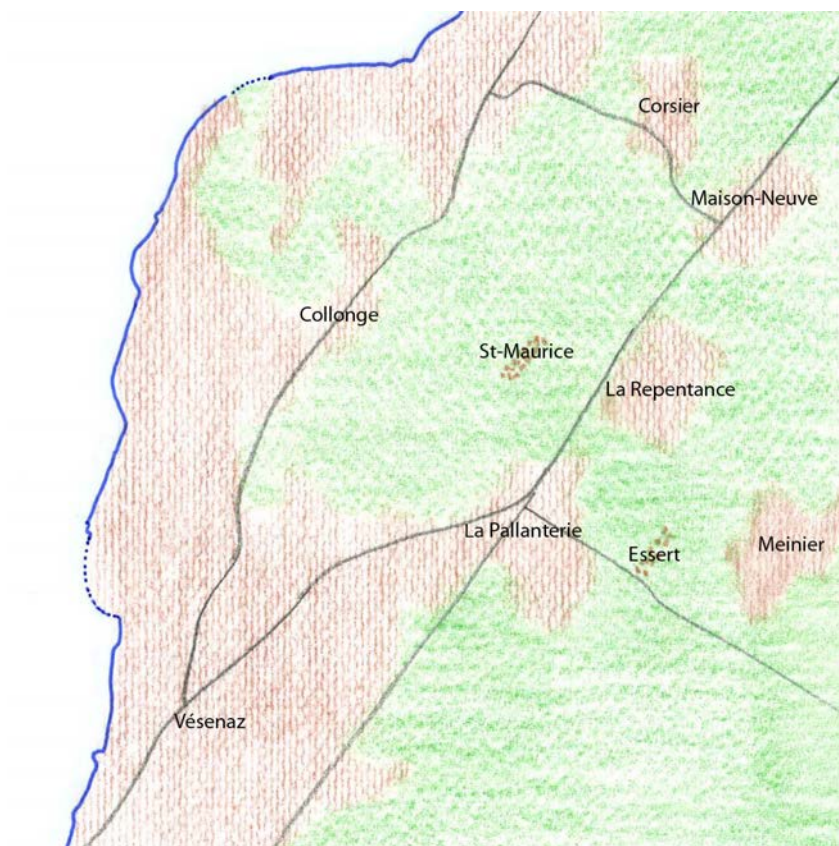
La Commune prend acte du très important effort qui lui est demandé en matière de développement, puisqu'il s'agit de pratiquement doubler la population communale en l'espace de 20 ans. Consciente de ses responsabilités, la Commune admet un certain développement, dont le rythme, l'importance et les conditions d'aménagement restent à préciser. En l'état, **la Commune rejette les deux hypothèses et privilégie une autre localisation du développement** que celles retenues par les Lignes directrices. Ces dernières portent en effet une atteinte au paysage, notamment à l'environnement proche du village de Collonge et du hameau de St-Maurice.

La Commune propose un développement intercommunal du nouveau quartier, localisé dans le secteur de La Repentance. Ce site répond en effet mieux aux objectifs communaux :

- > Maintien d'un « ruban vert » entre Vézenaz et La Pallanterie (option du PDCOM 2000, reconduite).
- > Maintien d'un espace ouvert autour de Collonge et de St-Maurice.
- > Préservation d'un cœur vert au centre de la commune, espace qui met en relation des différentes parties urbanisées du territoire.



Ruban vert entre Vézenaz et La Pallanterie (PDCOM 2000)



Un « cœur vert », reliant les villages et hameaux

Cette localisation présente également l'avantage d'impliquer une **démarche intercommunale** : le secteur de La Repentance est en effet à cheval sur 3 communes : Collonge-Bellerive, Meinier et Corsier. Il s'agit ainsi d'équilibrer l'effort entre les communes d'Arve-Lac.

Voir fiche de mesures 4-1

Zone de villas

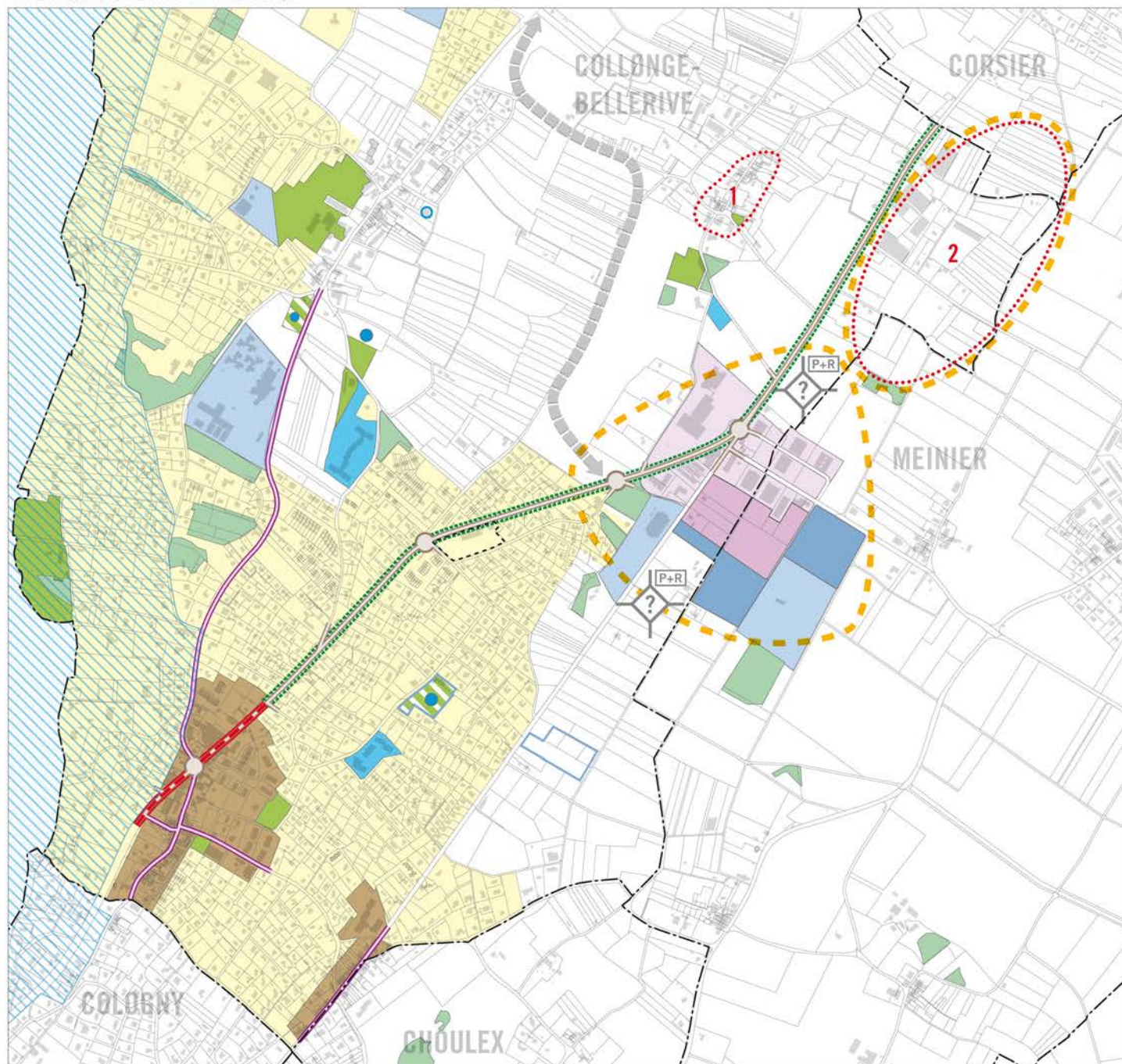
Compte tenu de l'important effort consenti en matière de développement urbain sur Vésenaz et La Pallanterie – La Repentance, la Commune entend préserver la zone villas d'une trop forte densification. La Commune entend donc reconduire les principes appliqués ces dernières années, soit un indice maximum de 0.25. Un indice plus élevé ne sera admis qu'à titre exceptionnel et dans des conditions particulières : grande parcelle, projet exemplaire ou au titre de compensation pour des mesures d'aménagement telles que par exemple, l'élargissement de la route de Thonon.

Cette position se justifie d'autant plus au regard des très importants développements résidentiels prévus par le Grand projet Pallanterie. La commune estime nécessaire de préserver des zones résidentielles peu densifiées, qui constituent une des caractéristiques historiques de l'offre en logements sur son territoire.

En vertu de l'article 11A §2 de la LaLAT, tout terrain peu ou pas bâti et d'une surface de plus de 5 000 m², doit faire l'objet d'un examen en vue d'évaluer l'intérêt d'une densification par changement de zone. La zone de villas entre La Pallanterie et Vézenaz comprend quelques terrains qui répondent à ce critère. Dans l'examen des projets qui lui seront soumis, la commune sera particulièrement attentive aux points suivants: préservation d'une végétation de qualité, accès et desserte suffisants, possibilité de négocier des servitudes de passage ou des cessions au domaine public, etc.

Le développement d'un nouveau quartier dans le secteur de La Repentance rend indispensable la réalisation d'un transport collectif en site propre sur la Route de Thonon entre le village de Vézenaz et La Repentance. Un tel aménagement, qui incombe au canton (réseau routier cantonal), constitue une **condition préalable** à tout déclassement des terrains en vue d'un développement urbain.

Afin de ne pas hypothéquer la réalisation d'un site propre, Commune et Canton seront attentifs à éviter une fragmentation du parcellaire trop importante en bordure de voie, compliquant ainsi les négociations avec les propriétaires en vue de la cession des terrains au domaine public.



existant

à créer

Village et zone de développement
(mixité logement / activité)

Parcelle de plus de 5000 m2, développement ponctuel



Zone d'activités



Équipement public / à relocaliser / réserve

Équipement de sports et loisirs / à relocaliser /
réserve pour extension

Zone de villas



Périmètre de protection des rives du lac

Périmètre indicatif de plan de site à l'intérieur duquel sera
définie la zone de hameaux

Périmètre indicatif de développement de la Repentance

Jonction (traversée du lac) et P+R:
2 variantes de localisation à l'étude

existant

à créer



Espace vert



Forêt

Avenue paysagère, avec site propre
de transports publicsLiaison routière à créer (tracé à étudier) /
tranchée couverte de VésenazEspace-rue à réaménager (modération du trafic,
aménagements piétons et paysagers)

Carrefour à réaménager

Planification à coordonner: développement de la
Repentance, jonction autoroutière, extension
zone d'activités, extension centre sportif, site
propre transports publics, P+R

Limites communales

Déclassement de la zone agricole

Dans le cadre de la consultation technique du plan directeur communal, l'Office de l'urbanisme a proposé à la commune de prévoir le déclassement d'un secteur le long de la route de la Capite et inventorié comme parcelle agricole enclavée.

La Commune entend maintenir ce terrain en zone agricole. En effet, un déclassement ne pourrait être fait qu'en faveur d'une zone à forte densité. Cela créerait un nouveau quartier détaché du centre de Vézenaz, branché sur la route de la Capite, axe mal desservi par les transports publics. Par ailleurs, compte tenu de l'importance des déclassements prévus par le Grand projet Pallanterie, le maintien de surfaces en zone agricole est souhaitable. Enfin, il est à relever que le projet de plan directeur cantonal, soumis à la consultation publique en 2011, ne prévoit pas un tel déclassement et fixe des conditions très restrictives pour des extensions urbaines en zone agricole.

4.2 Le village de Vézenaz

4.2.1 Options du PDCom 2000

- > **Réaliser la tranchée couverte du village.** *Cette option est reconduite.*
- > **Développement résidentiel.** *L'option de réaliser le solde des PLQ existants avant d'en créer de nouveaux reste d'actualité. Près du quart des potentiels de ces PLQ est encore à réaliser.*
- > **Maintenir une césure entre Vézenaz et La Capite.** *Cette option n'a pas été suivie, la « césure verte » étant construite.*
- > **Rechercher la survie du petit commerce.** *Cette option est reconduite.*
- > **Diversifier les activités.** *Cette option s'est concrétisée par l'élaboration d'un nouveau programme pour le bâtiment de l'ancienne Migros. Ce dernier est occupé par un espace municipal et une surface commerciale. De plus, une grande surface et des logements ont été construits un peu plus au sud sur la route de Thonon.*
- > **Créer une rue résidentielle.** *Cette option est reconduite.*
- > **Etudier le problème du stationnement.** *Cette option est toujours d'actualité, parallèlement aux problèmes de circulation automobile dans le village et autour des nouvelles grandes surfaces à fort potentiel d'attraction. Un parking de 200 places a été réalisé.*
- > **Protéger les abords de la maison forte.** *Cette option est reconduite.*

Ces options sont à mettre en relation avec celles du PAFVG, qui considère Vézenaz comme une **centralité locale** du « groupe b », à savoir: « *centre proche de Genève en prolongement des axes forts de transports collectifs radiaux. Eviter les pôles d'emplois à forte densité vu l'absence de réseau TC de niveau suffisant (fréquences, ramifications). Développement de l'habitat de moyenne densité, éviter la faible densité proche des arrêts TC³.* ».

4.2.2 Organisation spatiale

A l'origine, Vézenaz formait un village-rue, le long d'un ancien chemin menant de Genève à Hermance via Cologny (actuels chemins du Vieux-Vézenaz et du Petray).



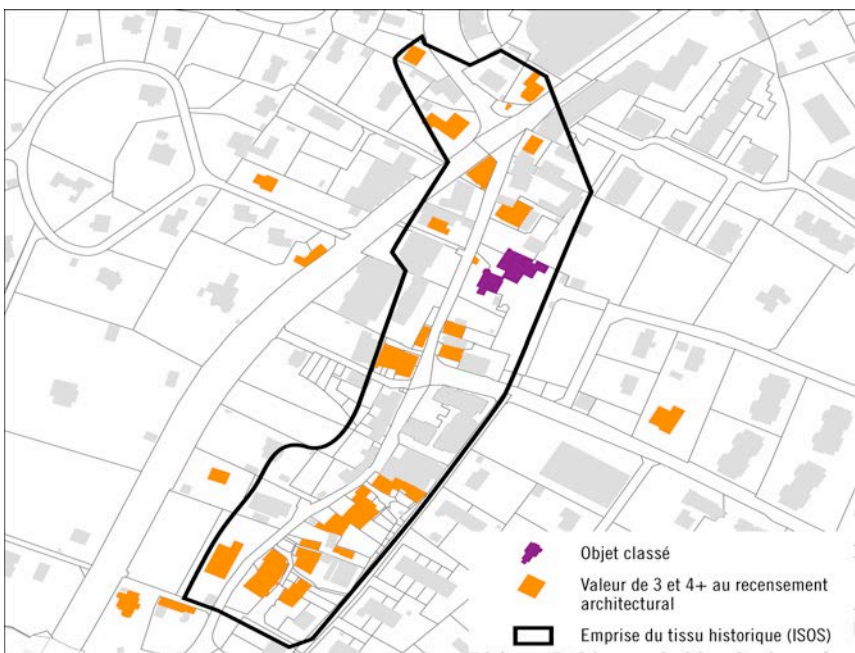
Chemin du Vieux-Vézenaz

³ Source: PAFVG, cahier annexe n°3, décembre 2007

Depuis le début du 20^e siècle, le développement constant de villas, d'abord en tant que résidences secondaires estivales, puis comme résidences principales à rattrapé puis englobé le hameau d'alors.

En outre, la construction de la route cantonale en prolongement du quai de Cologny, au nord de l'ancien village a considérablement déplacé le centre de gravité de Vézenaz.

Le recensement ISOS identifie le village de Vézenaz comme mi rural, mi urbain, dans une situation largement construite. Le village a perdu de l'importance lors de la construction de la nouvelle route cantonale, au nord. Le périmètre de l'ancien village, peu lisible et ayant été très touché par des développements récents, mérite tout de même un objectif de sauvegarde B, c'est-à-dire « la sauvegarde du mélange homogène d'époques différentes, d'un grand intérêt historico-architectural ».



Patrimoine bâti de Vézenaz

On y retrouve un objet classé, la maison forte et plusieurs autres ayant une valeur de 3 ou 4+ au recensement architectural (l'ancienne école, quelques immeubles anciens).



Village de Vézenaz, cadastre Napoléon, 1812



La maison forte de Vézenaz



Les nouveaux développements de Vézenaz

Aujourd'hui le village constitue un pôle urbain. Les développements de villas, et plus récemment d'immeubles locatifs contribuent à modifier la structure de l'agglomération.



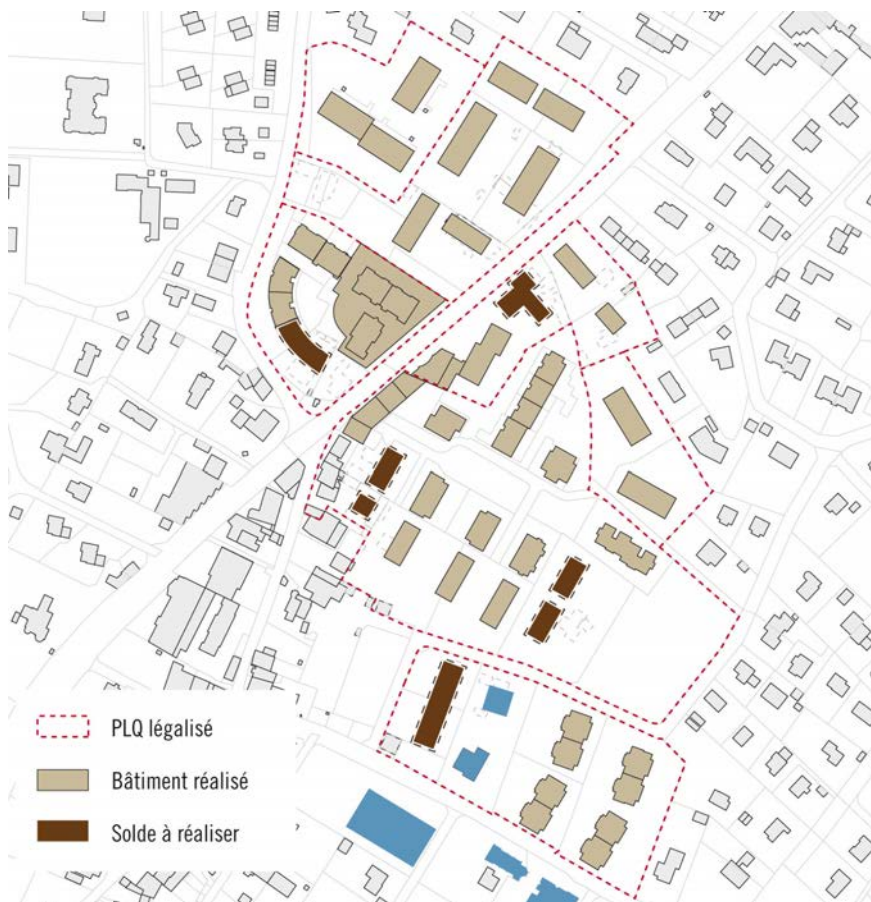
Sous-secteurs statistiques de la commune

Ces nouveaux développements comportent notamment de grandes surfaces commerciales (Migros, Manor, Coop) qui confirment le rôle de Vésenaz comme pôle de commerce et d'activités pour la région Arve-Lac.

Le village de Vésenaz (sous-secteurs statistiques Vésenaz-village et Vésenaz-lac, voir image ci-contre) compte actuellement 2 384 habitants (juillet 2010) et 838 emplois (2005). Ces chiffres sont en forte augmentation depuis les années 1990 (989 habitants et 341 emplois).

Le développement du village s'est essentiellement effectué vers le nord et l'est du noyau ancien, l'ouest et le sud étant protégés (plan de protection des rives du lac, coteaux protégés). Ce développement se concrétise par de nombreux PLQ, conçus sans vision d'ensemble. Il en résulte une juxtaposition d'opérations sans axes structurants ou espaces publics significatifs. La continuité des réseaux de mobilité douce et des espaces publics n'est pas optimale.

Aujourd'hui, les seuls potentiels subsistants sont constitués par le solde des PLQ légalisés, ce qui représente environ 150 logements et entre 1 000 et 1 500 m² de surface brute de plancher pour des activités.



Les PLQ légalisés à Vésenaz.

Vésenaz est coupé en deux par la route de Thonon et le carrefour avec la route d'Hermance. Le trafic y est dense toute la journée et des bouchons se forment aux heures de pointe. La traversée souterraine du village contribuera à la **diminution du trafic en surface**. La tranchée permettra de retrouver une continuité d'espace public et une mise en relation des chemins du Vieux-Vésenaz avec les espaces publics créés autour des commerces. Cette continuité servira de lien entre le centre historique et les nouveaux développements. *Voir chapitre 10, réseaux de déplacements.*

Les chemins du Vieux-Vésenaz et des Rayes connaissent également une circulation automobile dense (9 500 véhicules/jour à la hauteur du carrefour de la route de Thonon, TJOM 2003). De nouveaux aménagements et une réduction de la vitesse sont nécessaires pour rendre à cet espace sa fonction première d'espace de rencontre villageois et créer des itinéraires piétons reliant les diverses centralités (commerciales, historique, civiques) du village.



Le parc de Vézenaz

Le village de Vézenaz ne compte que peu d'espaces collectifs ouverts. Les principaux étant un petit parc avec une place de jeux au chemin des Rayes, une placette devant le cimetière et les préaux des deux écoles. Cependant des espaces publics ou semi-publics sont actuellement prévus ou réalisés dans les nombreux PLQ en cours dans le village. Le village est ainsi sous-équipé par rapport au développement qu'il a connu. Dès lors, **il importe de saisir chaque opportunité pour augmenter les espaces publics, de les mettre en réseau et de les connecter avec les itinéraires piétons et les centralités villageoises.**

Voir fiche de mesures 8-1.



Le terrain de football de La Californie

Certains autres espaces sont potentiellement valorisables en tant qu'espace collectif, notamment l'actuel **terrain de football de La Californie**. Cet équipement, situé sur un terrain appartenant à la commune, se trouve au cœur de la zone villa du même nom.

L'objectif communal est, à terme, de relocaliser ce terrain au centre sportif intercommunal de Rouelbeau et de réserver une partie de cet espace pour la création d'un espace et/ou d'un équipement accessible à tous (parascolaire, parc, etc.).

4.2.3 Options du schéma directeur de Vézenaz

> Mettre en réseau les espaces publics:

- Diminution du trafic et de la vitesse des véhicules sur les chemins des Rayes et du Vieux-Vézenaz (zone 30 ou de rencontre).
- Valorisation de l'espace-rue du chemin du Vieux-Vézenaz et des places, en lien avec la construction de la traversée souterraine de Vézenaz.
- Utilisation du toit du parking des Rayes en tant qu'espace multi-usages.
- Intégration des espaces extérieurs de la Passerelle et de la nouvelle crèche au réseau des espaces publics et collectifs.

> Améliorer les liaisons piétonnes :

- Pérennisation des chemins publics sur terrain privé en négociant les servitudes nécessaires.

- Création d'un cheminement en boucle, signalisé et comportant des aménagements ponctuels (bancs, espaces de repos, etc.) reliant les espaces verts et les centralités commerciales.
- Amélioration de la perméabilité de la zone de villas pour les mobilités douces, par la création de cheminements piétonniers.

> Développement :

- Conditionner les dérogations à l'indice en zone 5 à des projets de qualité offrant des plus values en termes d'espaces publics.
- Anticiper les réservations nécessaires pour la réalisation d'un site propre pour les transports collectifs sur la route de Thonon.



Vue aérienne de Vésenaz (Lightmotif Blatt)



Place et cheminement piéton en site propre



Espace-rue villageois



Réseau principal d'espaces publics



Espace vert accessible / cimetière



Jardin privé



Bâtiment projeté



Front bâti délimitant l'espace-rue



Équipement public



Parking souterrain existant



Commerces et services



Traitement arboré de l'avenue paysagère / des places



Cheminement piétonnier public existant / projeté

1 Services municipaux

4 Eglise

2 Crèche intercommunale

5 "Les Boucaniers"

3 Ecole "La Passerelle"

6 Chapelle protestante

7 Etat civil

4.3 La Pallanterie

4.3.1 Options du PDCOM 2000



La Pallanterie en 1830, atlas Mayer.

- > **Agrandir le périmètre actuel de la zone d'activités.** *Cette option est reconduite.*
- > **Envisager l'implantation d'activités commerciales et tertiaires.** *Cette option s'est concrétisée, des activités de ce type sont déjà présentes sur le site.*
- > **Eviter l'implantation de logements.** *Cette option est reconduite, la commune n'envisage pas l'implantation de logements à La Pallanterie.*
- > **Développer un système de transports collectifs « taxi-bus ».** *Cette option s'est concrétisée, sa pérennité est toutefois en discussion.*
- > **Diminuer l'impact visuel du silo de La Pallanterie.** *Cette option semble difficilement réalisable.*

4.3.2 Organisation spatiale



La Pallanterie en 1936, plan d'ensemble.

L'urbanisation du site de La Pallanterie est relativement récente (début du 20^e siècle). C'est à partir de 1860 que La Pallanterie commence à trouver son organisation actuelle, par la réalisation de la nouvelle route cantonale, reliant la ville à Vézenaz par le bord du lac. Depuis Vézenaz, la route continue jusqu'au croisement avec la route de La-Capite. L'étang qui se trouvait jusque-là à cet endroit est comblé. A ce carrefour s'édifiera, des décennies plus tard, le site de La Pallanterie.

Dès les années 1930, on constate l'implantation d'un certain nombre d'entreprises sur le site (dont les minoteries et une ferme), toujours en zone agricole. Pendant la grande majorité du 20^e siècle, La Pallanterie présentera la même physionomie. Ce n'est que dans les années 1990 que le site sera profondément modifié par l'implantation du siège de l'agence Thomson Reuters, puis par le développement d'une zone d'activités.

La Pallanterie ne compte aucun élément classé ou ayant une valeur de recensement.

La Pallanterie se situe au cœur d'une grande zone cultivée, à l'extrémité nord du secteur bâti Vézenaz - Pallanterie - Capite. Elle est proche des hameaux de l'Essert (Meinier) et de Saint-Maurice.

Le secteur s'est construit sur une ancienne zone marécageuse dont le passé est presque entièrement effacé. Toutefois, certains éléments naturels d'importance subsistent. Notamment le chemin des Prés-Galland, reliant le petit bosquet du chemin de la Dame, en face de la ferme de Saint-Maurice au bois situé entre le manège de Genève et la route de Thonon.

Ce chemin est classé dans l'inventaire des voies de communication historiques de Suisse (IVS) comme chemin d'importance nationale, avec beaucoup de substance. D'autres tronçons sont reportés à cet inventaire. *Voir carte du patrimoine.*

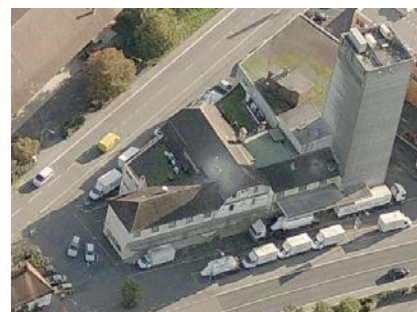
A noter également le projet agro-écologique des 3 Nants en cours de réalisation, dans lequel l'intégration paysagère de la zone artisanale est abordée. *Voir chapitre 6, milieux naturels et agriculture.*

La zone d'activités intercommunale de La Pallanterie a été créée en 1996 (1995 pour la zone de développement 4B où se situe le siège de l'agence Thomson Reuters) et elle s'étend partiellement sur la commune de Meiner.

Elle compte actuellement 100 habitants et 780 emplois sur le territoire de Collonge-Bellerive (26 % du total des emplois de la commune), dont environ 450 pour l'agence Thomson Reuters. Les terrains de la zone d'activités sont presque entièrement occupés, il ne reste plus de parcelles libres.

Le type d'activité qu'on y retrouve est principalement tertiaire (Thomson Reuters) et secondaire (entreprises d'électricité, de sanitaire, garages, etc.) avec quelques commerces, ouverts après les premières réalisations de la zone artisanale: un restaurant, un établissement de restauration rapide, une boulangerie rattachée aux minoteries et une station-service. Ces commerces sont isolés et entièrement dépendants de l'utilisation de la voiture. Toutefois, ils subviennent aux besoins des employés du secteur.

Le triangle sis entre la route de La-Capite, la route de Thonon et le manège de Genève souffre d'une organisation spatiale très diffuse. Les espaces interstitiels entre les bâtiments sont traités de façon uniforme et seules quelques flèches au sol tentent de diriger la circulation, entre les



Le bâtiment des minoteries de La Pallanterie



Le chemin des Prés-Galland



La Pallanterie, au premier plan le siège de l'agence Thomson Reuters

piétons, les zones de stationnement pour les voitures ou les camions des minoteries et les cycles.

4.3.3 Projets de développement

Extension de la zone industrielle et artisanale de La Pallanterie (ZIAP)

Les communes de Collonge-Bellerive et de Meinier souhaitent l'agrandissement de la zone industrielle et artisanale de La Pallanterie (ZIAP). Cette option avait fait l'objet d'une réserve du Conseil d'Etat lors de l'approbation du plan directeur de Meinier. Dans le cadre des études menées à la suite du projet d'agglomération n° 1, ces terrains ont été inscrits dans l'inventaire des zones d'activités à réaliser.



L'espace autour de La Pallanterie est difficilement lisible



La ZIAP actuelle, route de Compois



La ZIAP et l'extension prévue.

La ZIAP occupe 33 ha et est gérée par une Fondation intercommunale, créée en 1997. La zone abrite en 2009, près de 800 emplois sur l'ensemble des deux communes. Toutes les surfaces disponibles ont rapidement été commercialisées et depuis 2004, la Fondation n'est plus en mesure de répondre aux sollicitations qu'elle reçoit régulièrement de la part d'entreprises recherchant des terrains ou des locaux. Par ailleurs, plusieurs entreprises installées dans la ZIAP souhaiteraient pouvoir s'agrandir.

Selon les données du projet d'agglomération, la surface de l'extension serait d'environ 44 000 m², dont environ 20 000 m² sur le territoire de Collonge-Bellerive. Avec un IUS de 1 et à raison de 60 m²/emploi, le potentiel de la zone serait d'environ 740 emplois.

Cette extension de la ZIAP se justifie par le fait que ce type d'activités artisanales est très peu présent dans le secteur Arve-Lac. **Elles répondent à un besoin réel d'activités « de proximité »** (entretien de machines agricoles ou de bateaux, entreprises du bâtiment, etc.). Preuve en est le succès de la zone et les nombreuses demandes pour lesquelles la Fondation est sollicitée.

Les deux communes ont déposé en 2010 une demande de renseignement en vue d'engager la procédure de modification de zone.



Localisations et potentiels d'accueil d'activités selon le projet d'agglomération franco-valdôgenevois. Le déséquilibre entre rive droite et rive gauche est patent

Par ailleurs, des synergies peuvent être développées avec le projet de centre sportif intercommunal (CSI), notamment au niveau des liaisons de mobilité douce, de la qualité spatiale, du stationnement ou des services (restaurants).

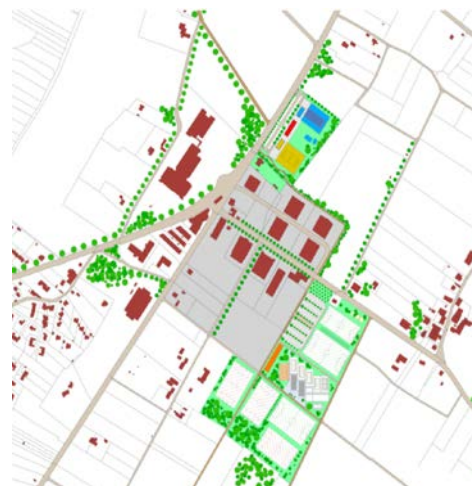
Centre de voirie

La commune souhaite également tirer profit de l'extension de la zone en vue de réserver la possibilité d'y réaliser un nouveau centre de voirie. Celui-ci est actuellement trop petit et situé au cœur du village de Collonge, ce qui n'est pas idéal par rapport au trafic des camions. Deux autres options de localisation sont étudiées dans le secteur de Collonge (Cherre et Blémant).

Voir fiche de mesures 2-2, politique foncière.

Centre sportif intercommunal

Les 10 communes d'Arve-Lac ont envisagé la réalisation d'un centre sportif intercommunal sur le site de Rouelbeau. Celui-ci comprenait d'une part une extension des installations sportives de Rouelbeau (terrains de tennis,



L'avant-projet de Centre sportif intercommunal Arve-Lac, actuellement en suspens (urbaplan, Frei&Stefani, 2007)

0850_PDCom_121129.docx

4.3.4 Options d'aménagement

> Extension de la zone d'activités

- Collaboration avec la commune de Meinier.

> Agrandissement du centre sportif de Rouelbeau sous la forme d'un centre sportif intercommunal

> Réaménagement du carrefour de La Pallanterie et des espaces publics

- Mise à profit des divers projets de développement du secteur (extension de la ZIAP, centre sportif intercommunal, développements en lien avec le PAFVG).
- Création des trottoirs et des liaisons cyclables continues.
- Traitement paysager de la route de Compois et des abords de la ZIAP et du CSI.

Voir fiche de mesures 4-2.

4.4 La Capite

4.4.1 Options du PDCom 2000

- > **Conserver et protéger le caractère du village.** *Cette option est reconduite.*
- > **Maintenir une césure verte entre Vézenaz et La Capite.** *Cette option n'a pas été suivie, la césure verte s'étant urbanisée.*
- > **Eviter de nouvelles opérations importantes autour du village.** *Cette option est reconduite, le potentiel légal n'offre de fait plus de possibilité de développement.*
- > **Limiter la vitesse dans la localité.** *Cette option est reconduite.*

4.4.2 Organisation spatiale

La Capite, à cheval sur les communes de Collonge-Bellerive et Choulex, s'est développée en village-rue des deux cotés de la principale route reliant Genève à Thonon, avant la création du nouvel axe par le bord du lac.

De dimension modeste, La Capite a atteint sa taille actuelle vers le milieu du 19^e siècle. Depuis elle a été peu à peu rattrapée par l'urbanisation s'étendant autour de Vézenaz. Aujourd'hui le tissu bâti constitué de villas est continu entre les deux villages.



La Capite, plan d'ensemble de 1935



Le village-rue de La-Capite

Le recensement ISOS attribue à l'ensemble un objectif de sauvegarde B, « sauvegarde de la structure historique et de l'alignement existant sur route ».

On y trouve également, plusieurs objets ayant une valeur de 3 ou 4+ au recensement architectural. Ce sont d'anciennes fermes ou des maisons villageoises.

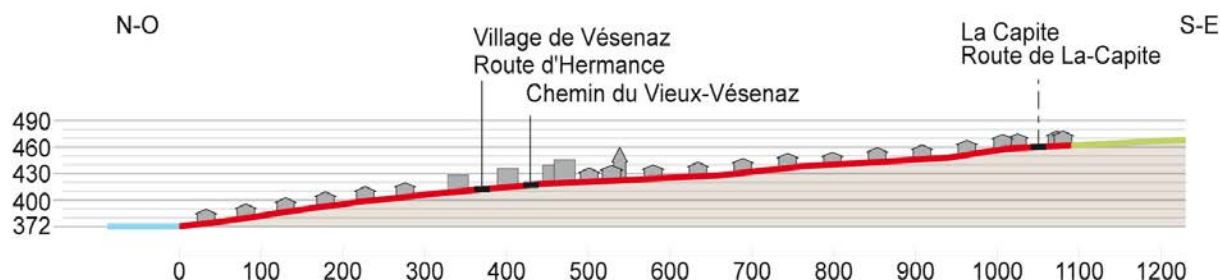


Patrimoine bâti de La Capite

Le cœur de La Capite est resté pratiquement inchangé (mis à part la construction de quelques immeubles locatifs, au milieu du 20^e siècle) et même si les qualités spatiales du site sont très diminuées à cause de l'emprise de la route, il n'en reste pas moins que La Capite recèle une grande qualité architecturale et de nombreux éléments stylistiques typiques des 18^e et 19^e siècles.

À la fin du siècle dernier, la structure du hameau a été profondément modifiée par la construction d'un centre pour personnes âgées dont le volume et le gabarit sont sans commune mesure avec le reste du bâti.

La Capite compte actuellement environ 320 habitants (dont environ 200 sur Collonge-Bellerive) et un très petit nombre d'emplois (quelques commerces et services).



Coupe illustrant la position de La Capite au sommet d'un coteau surplombant Vézenaz et le lac

La Capite se situe à la limite ouest du périmètre d'urbanisation qui englobe Vézenaz et La Pallanterie. Le coteau descendant vers le lac est majoritairement bâti.

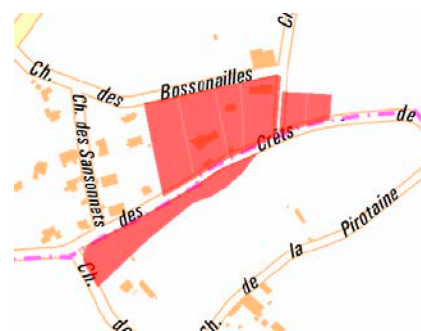
Les cours arrière des bâtiments s'ouvraient autrefois sur les vignes qui recouvraient le coteau. Dans la partie sud de La Capite, ces espaces se prolongent encore partiellement sur la zone agricole (commune de Choulex), malgré un « mur » de villas contiguës récentes obstruant en partie cette continuité. Au nord, ils sont ceints par les chemins des Rayes et de Plumaget.



Eléments paysagers et dégagement sur le lac

Sur le territoire de Collonge-Bellerive, il ne reste que très peu d'espaces libres de construction, toutefois, des arbres centenaires et des bosquets de grande qualité sont présents dans les jardins privés et donnent au site son cachet particulier.

A noter également le site protégé du signal de Bonvard, entre les chemins des Bossonailles et des Crêts-de-La-Capite, dont une parcelle appartient à la commune de Choulex et les autres soit à des privés, soit à un Etat étranger (Fédération de Malaisie). Ce site fut classé en 1939 pour son coteau caractéristique, et son panorama de qualité.



Le site classé du Signal de Bonvard, source, SITG

Aujourd'hui, un trafic important emprunte la route de La-Capite (entre 9 000 et 9 500 véhicules par jour, estimés en 2003). L'emprise de la route, avec du stationnement en alternance des deux cotés a fait disparaître tous les espaces intermédiaires devant les maisons.



L'espace-rue, entièrement dévolu à la voiture



Le terrain de football de la Capite, à la limite de la zone de villas.

Cette route doit faire l'objet d'aménagements prévus dans le cadre du programme d'assainissement du bruit routier du canton. Cette notion est à prendre en compte dans tout projet visant le réaménagement de la route de La-Capite.

La Capite ne compte qu'un seul équipement sportif, situé bien en dehors du hameau, le long de la route de La-Capite, à mi-chemin de La Pallanterie. Celui-ci est situé en zone agricole.

Le terrain a récemment été rénové et aménagé. L'investissement a été important et doit être amorti. Malgré cela, sa situation en zone agricole est à titre précaire.

4.4.3 Objectifs et principes d'aménagement

> **Modérer la vitesse en traversée de La Capite**

> **Mettre en valeur l'espace-rue villageois**

> **Relocaliser le terrain de football de La Capite**

- A terme, relocaliser le terrain au CSR, pour rationaliser l'utilisation des équipements, l'entretien et le stationnement.
- Restituer le terrain à l'agriculture.

