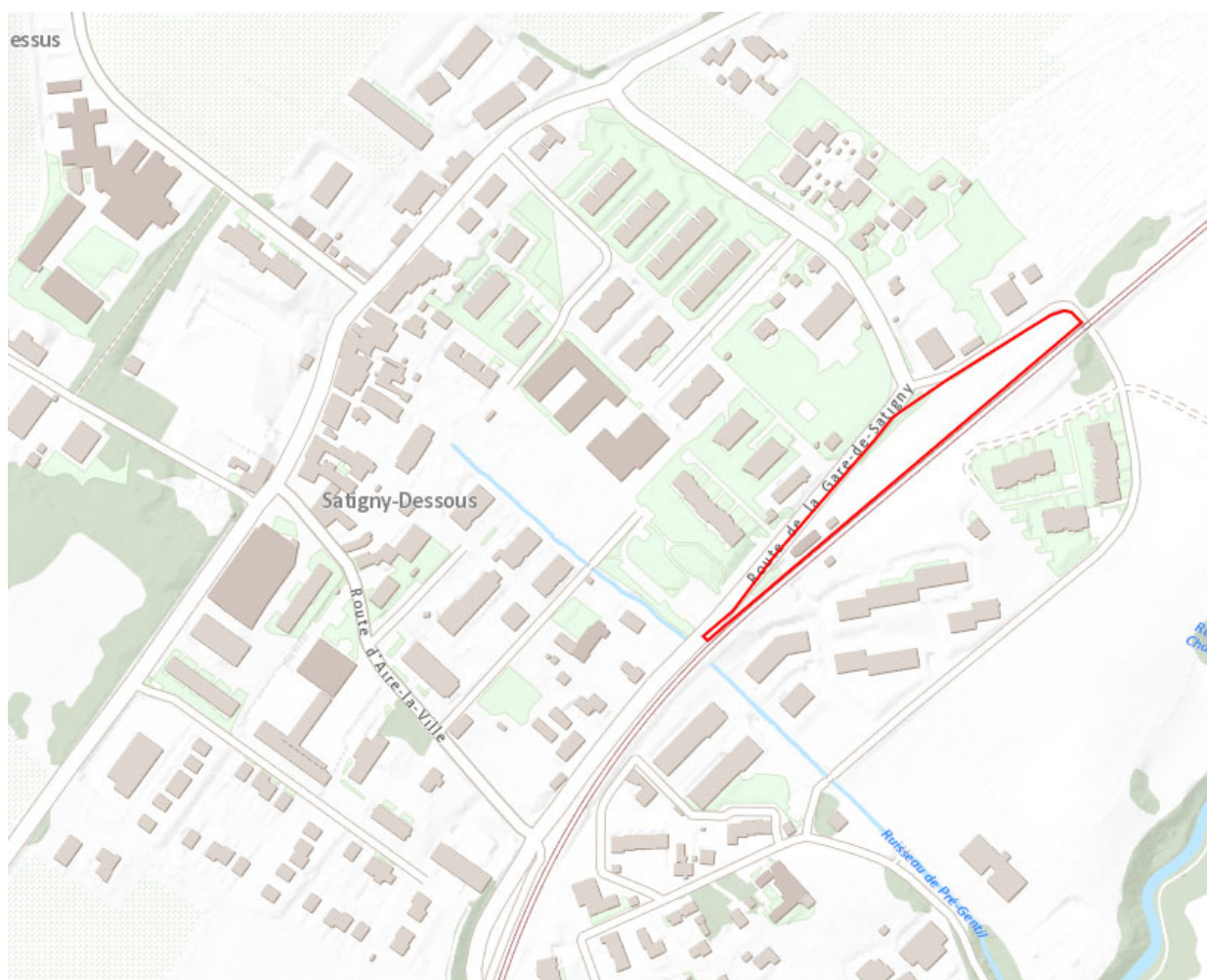


PLAN LOCALISÉ DE QUARTIER N° 30176

SATIGNY

PÔLE SATIGNY-GARE



RAPPORT EXPLICATIF – AVRIL 2025

Adopté par le Conseil d'Etat le 28 mai 2025



REPUBLIQUE
ET CANTON
DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION	1
1.1 Historique.....	1
1.2 Composition du dossier de PLQ.....	1
2. CONTEXTE.....	2
2.1 Description succincte.....	2
2.2 Planifications directrices	4
3. PRÉSENTATION DES ÉTUDES PRÉALABLES	8
3.1 La chronologie des études	8
3.2 Le diagnostic.....	16
3.3 Les enjeux	23
4. PROJET	24
4.1 Le parti d'aménagement retenu et le résultat du concours	24
4.2 Commentaire des dispositions du plan et du règlement	28
5. PROCESSUS DÉCISIONNEL	39
5.1 Coordinations avec les instances de l'Etat	39
5.2 Démarche participative	40

1. INTRODUCTION

1.1 Historique

Le plan localisé de quartier (PLQ) N° 30176 se situe sur le territoire de la commune de Satigny, au cœur du village, en bordure nord des voies ferrées, sur une partie de la parcelle n° 11296 sise en zone de développement 4B protégée et à raison de 21 m² en zone ferroviaire.

Une demande de renseignements (DR) N° 18518 portant sur la construction de logements et d'activités sur les parcelles n°s 10022, 10021 et 11296 (ancienne parcelle n° 10294), situées aux abords de la gare, principalement le long de la route de la Gare-de-Satigny, mais également côté sud des voies ferrées, a été déposée le 1^{er} mars 2018 par CFF Immobilier. Elle a reçu une réponse positive de la part du département du territoire (DT) le 28 janvier 2019.

Sur cette base et en considération des différents préavis liés à cette DR, les CFF, la commune ainsi que l'office de l'urbanisme, ont souhaité approfondir les études d'aménagement du site en réalisant des études-tests. Ces études ont été suivies par le bureau AETC et réalisées par les bureaux Jaccaud Spicher architectes, Apaar et BCR architectes. Elles avaient pour objectif de tester le potentiel du site, d'en étudier une diversité de propositions, de même que de préciser les principes de développement du secteur de la gare. À la fin des études-tests, le bureau AETC a produit une synthèse et élaboré l'avant-projet de PLQ N° 30176 sur une partie de la parcelle n° 11296 (anciennement n° 10294 avant mutation intervenue en 2022).

Sur la base de l'avant-projet (AVP) de PLQ et des résultats des démarches participatives, un concours d'architecture et d'espaces extérieurs a été lancé en collaboration avec la commune de Satigny, les CFF et l'Etat de Genève représenté par l'office de l'urbanisme (OU). Le présent PLQ intègre les données issues du projet lauréat.

1.2 Composition du dossier de PLQ

Le dossier du PLQ N° 30176 se compose des documents suivants :

- **Le plan** illustre graphiquement la traduction réglementaire du parti d'aménagement retenu, il est composé d'un volet « aménagement », d'un volet « équipement, contraintes et domanialités », d'un tableau de répartition et de localisation des droits à bâtir et de coupes.
- **Le règlement** consiste en des règles écrites qui peuvent préciser ou compléter les éléments portés au plan.
- **Le rapport explicatif** est le document d'accompagnement de la procédure d'instruction d'un PLQ. Il sert principalement à informer le public sur l'origine, le contexte et les objectifs du projet ainsi qu'à rendre compte de la concertation mise en place dans le cadre de l'élaboration de ce dernier. Il précise également les recommandations organisationnelles, architecturales et paysagères du PLQ. C'est une pièce constitutive qui n'est pas opposable aux tiers. Toutefois, il permet d'approcher et de comprendre l'orientation prise par les diverses parties ayant mené à l'élaboration des documents formels constituant le PLQ, à savoir : le règlement et le plan du PLQ.

Le dossier de PLQ est accompagné de pièces réglementaires, comme la NIE (notice d'impact sur l'environnement), le CET (concept énergétique territorial) et le SDGEE (schéma directeur d'évacuation et de gestion des eaux). Ces documents sont également opposables aux tiers.

2. CONTEXTE

2.1 Description succincte

Satigny est une commune située à l'ouest du canton de Genève, d'une superficie de 19,08 km². Elle est la plus grande commune viticole de Suisse, avec ses 438 hectares de vignes pour 1'115 hectares de surface agricole utile. Toutefois, cette vocation agricole ne doit pas faire oublier l'existence de nombreuses activités, notamment dans les périmètres des zones industrielles de la ZIMEYSA, de la ZIBAY ou de la ZITUIL.

En 1990, la commune accueillait 2'380 habitants. Fin 2021, ce nombre s'élevait à 4'405, dont la moitié uniquement dans le village. Au vu des projets connus actuellement, elle comptera environ 5'500 habitants dans 10 ans.

Entre 1996 et aujourd'hui, le village de Satigny s'est fortement développé et de nombreux projets au centre du village sont en cours de construction ou de développement. La centralité du village se renforce, notamment avec la démolition et reconstruction sur le site des Caves du Mandement, l'arrivée d'un supermarché de proximité et la requalification des espaces publics dans cette partie de l'ancien bourg.

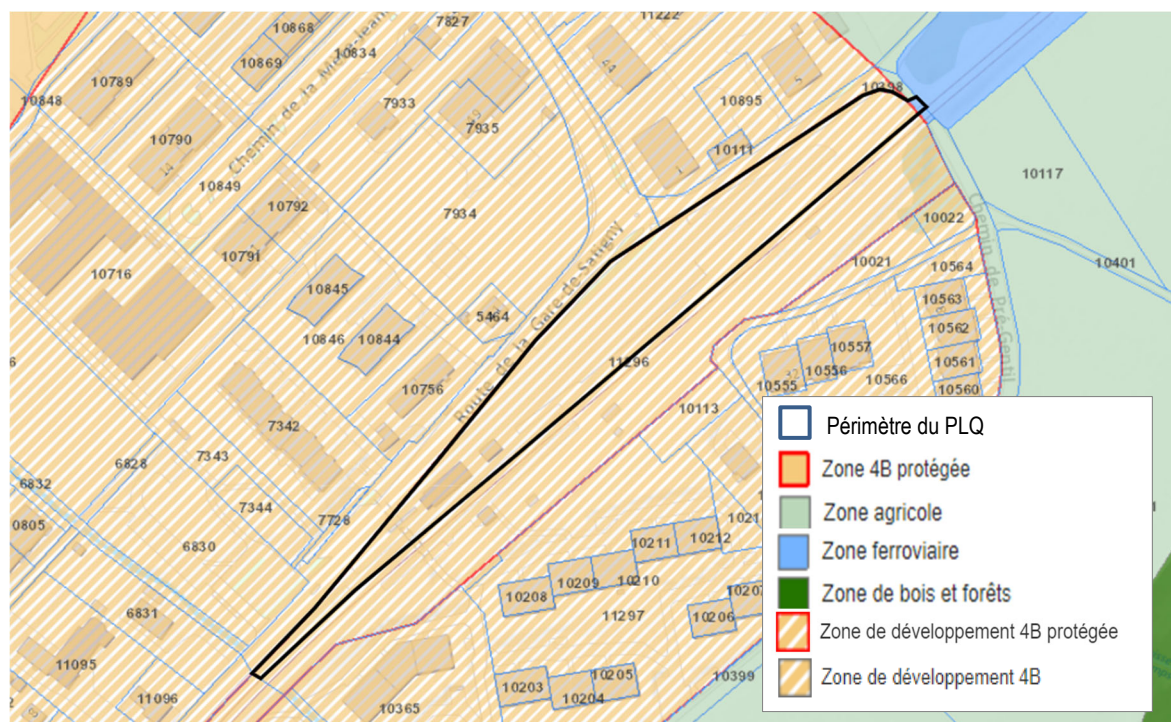
Le village de Satigny, inséré dans la pente, s'est principalement développé autour des axes qui le traversent : les routes du Mandement, de la Gare-de-Satigny et d'Aire-la-Ville.

Fig. 1 : Localisation du périmètre du PLQ (source fond : SITG)



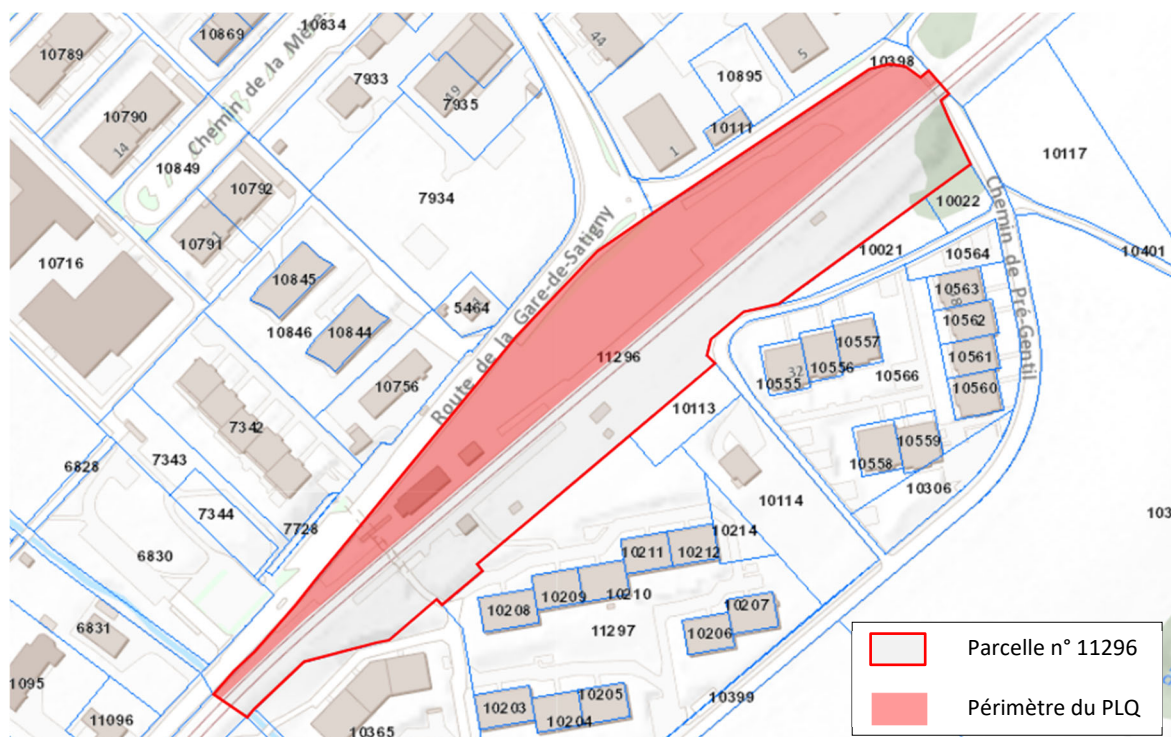
Le périmètre concerné par le PLQ, d'une superficie de 7'800 m², se situe en zone de développement 4BP et à raison de 21 m² en zone ferroviaire.

Fig. 2 : Affectations (source : SITG)



Les CFF sont propriétaires de la parcelle n° 11296, comprenant les voies ferrées et leurs abords au nord et au sud de celles-ci. Ces terrains comportent l'actuel bâtiment des voyageurs, inscrit à l'inventaire (MS-i STY-73a), ainsi que le bâtiment de service, qui ont fait l'objet de transformations / rénovations. Le reste du site est principalement utilisé par des places de parking (P+Rail), une boucle de rebroussement et de remise à l'heure pour les TPG, ainsi qu'un espace de stockage.

Fig. 3 : Parcellaire (source: SITG)



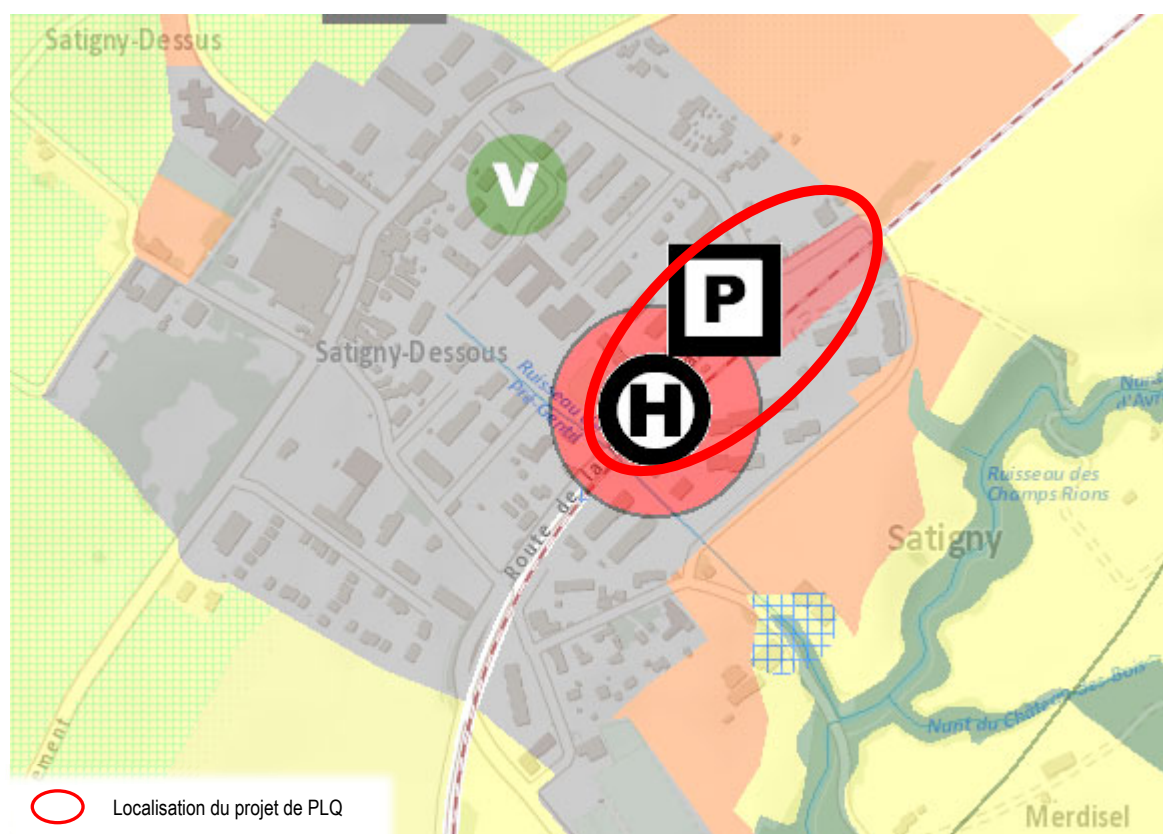
2.2 Planifications directrices

2.2.1 Planification cantonale

Le présent PLQ est conforme au Plan directeur cantonal (PDCn) 2030 adopté par le Grand Conseil le 20 septembre 2013 et approuvé par le Conseil fédéral le 29 avril 2015, et à ses trois mises à jour, en particulier la première, adoptée par le Grand Conseil le 10 avril 2019 et approuvée par le département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) le 18 janvier 2021.

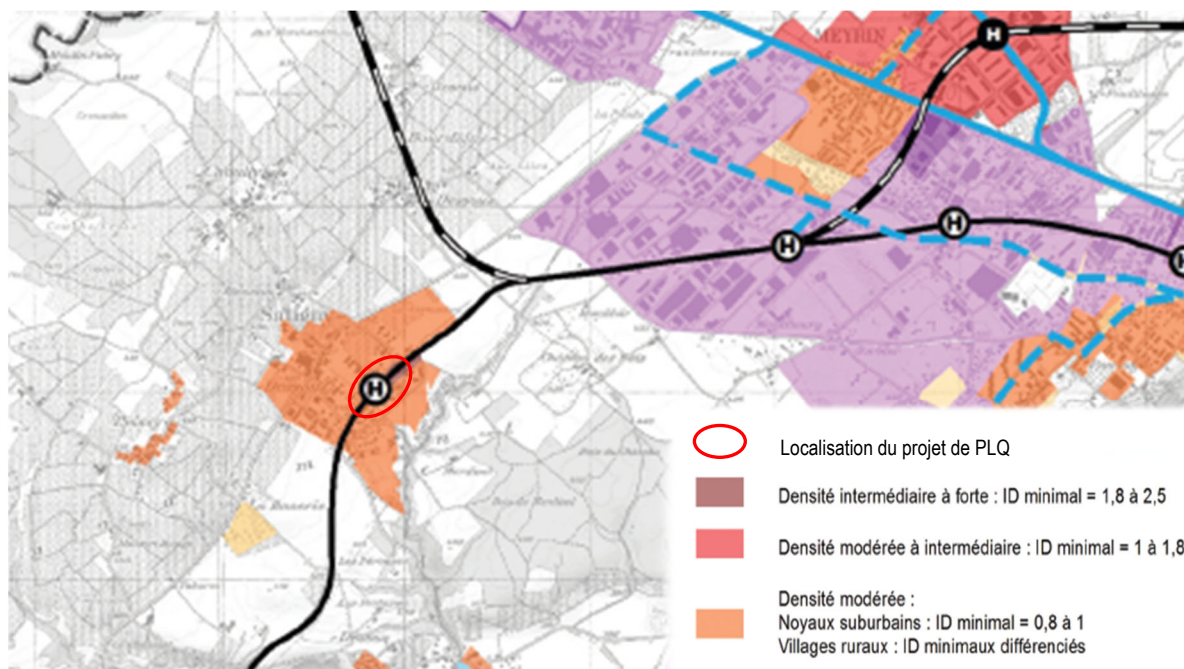
La carte du schéma directeur cantonal du PDCn 2030, dans sa 1^{ère} mise à jour, répertorie le périmètre comme une centralité à développer par un renouvellement urbain mixte. Elle reconnaît également sur ce périmètre le développement de la gare et ses abords ainsi que l'implantation du P+Rail et renvoie aux fiches A01 intitulée « *Intensifier le renouvellement urbain* », A19 intitulée « *Consolider et développer les centres régionaux et locaux* », B01 intitulée « *Développer le réseau ferroviaire pour les transports de voyageurs* » et B04 intitulée « *Mener une politique coordonnée du stationnement* ».

Fig. 4 : Extrait du plan directeur cantonal 2030 (PDCn 2030)



La carte n° 1 des principes de densification, annexée aux fiches A01 à A08 du PDCn 2030 dans sa 1^{ère} mise à jour prévoit, pour les noyaux suburbains, une densité modérée avec un indice de densité (ID) minimal de 0.8 à 1, conformément à l'article 2A, alinéa 2, lettre d de la loi générale sur les zones de développement, du 29 juin 1957 (RSG L 1 35 ; LGZD).

Fig. 5 : Extrait de la carte n° 1 « principes de densification – annexes aux fiches A01 et A08 » (PDCn 2030 dans sa 1^{ère} mise à jour)



Il est à relever que le périmètre autour de la gare a été identifié comme un pôle stratégique. Le réaménagement des abords immédiats de la gare, afin d'améliorer l'interface avec les réseaux des transports publics, fait l'objet d'une mesure inscrite au projet d'agglomération 2 (PA2, mesure 13-12, « optimisation des espaces publics pour l'accessibilité à la gare de Satigny »).

2.2.2 Planification communale

Plan directeur communal de 2^{ème} génération

Le Plan directeur communal (PDCom) de 2^{ème} génération, adopté par le Conseil municipal le 10 décembre 2019 et approuvé par le Conseil d'Etat le 3 juin 2020, identifie le secteur « Pôle Satigny-Gare » comme une nouvelle centralité où la densification doit être favorisée.

Fig. 6 : Extrait de l'image directrice du plan directeur communal de Satigny de 2^{ème} génération



Le PLQ est conforme à l'image directrice du village issue du PDCom qui préconise de mettre en valeur la place de la gare comme pôle d'échanges et nouvelle centralité, de garantir une mixité entre logements, activités et services, d'offrir une programmation de services et commerces de proximité en complémentarité des commerces et services du centre villageois et de développer une interface de qualité entre les différents modes de transport (transports individuels motorisés - TIM, transports publics - TP, train, mobilité douce - MD).

Le plan directeur des chemins pour piétons (PDCP) de 2^{ème} génération de la commune de Satigny, intégré dans le PDCom, prévoit que le site soit un espace à priorité piétonne. Le PLQ prévoit ainsi que la place de la Gare de Satigny soit piétonne et présente des perméabilités piétonnes et cyclables entre les bâtiments.

Fig. 7 : Extrait du plan directeur des chemins pour piétons de 2^{ème} génération



Légende

	Bâtiment existant / projet selon PLQ ou DD		Chemin de randonnée pédestre en site propre / sur réseau routier		Arborisation structurante, allées, alignements existants / projetés
	Potentiel à bâtir (en zone)		Espace à priorité piétonne		Bois, forêts et bosquets
	Équipement d'intérêt public existant / projeté / potentiel		Rue principale modérée		Ceinture viticole
	Cheminement en site propre		Rue de desserte à réaménager / à modérer		Centre sportif existant
	Principe de liaison		Parc, place de jeu, préau existant / projeté		

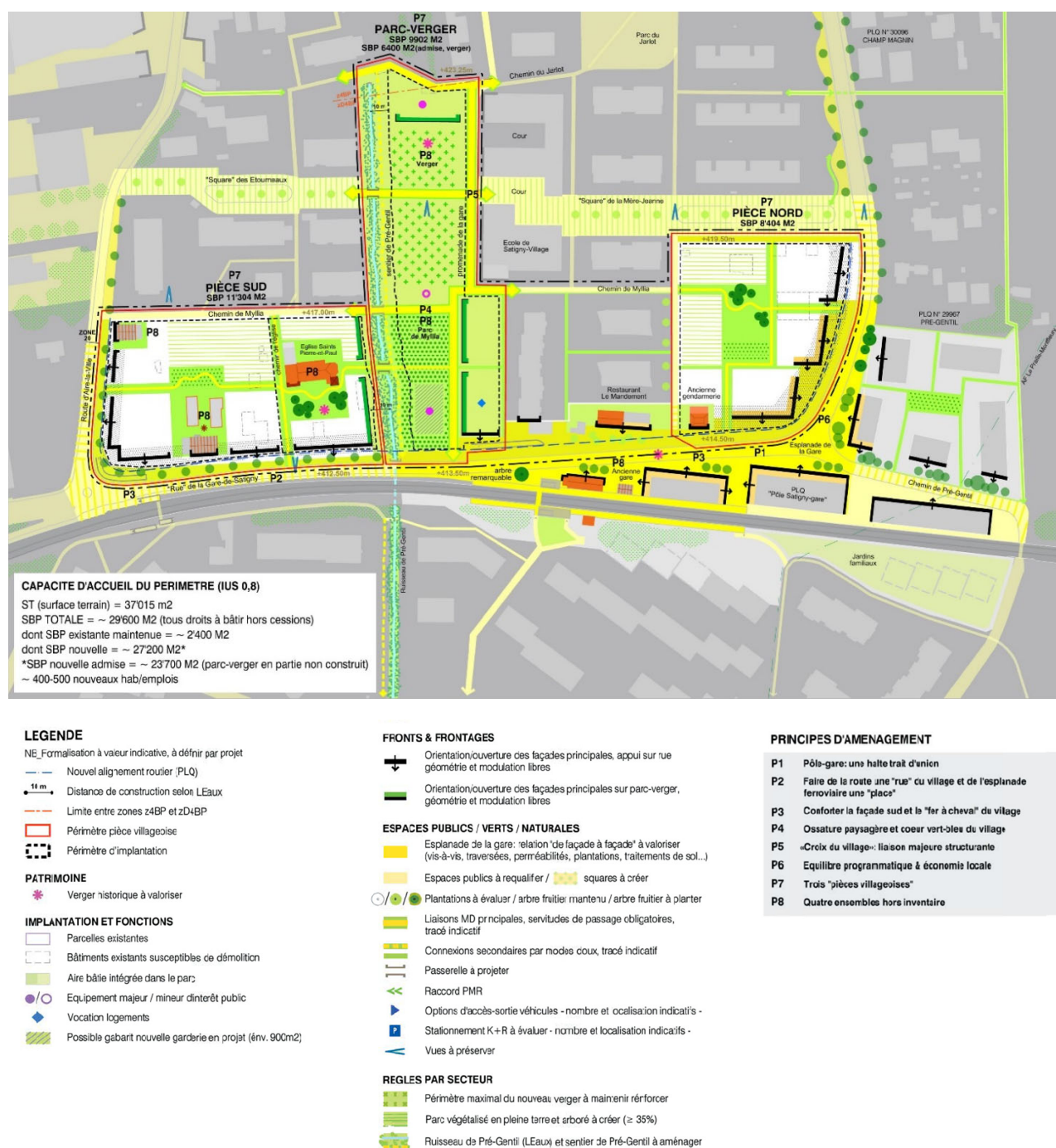
3. PRÉSENTATION DES ÉTUDES PRÉALABLES

3.1 La chronologie des études

3.1.1 Études de faisabilité et image directrice

Les périmètres situés autour de la gare sont des enjeux forts pour le développement du village de Satigny. Plusieurs études de faisabilité ont été réalisées afin d'envisager un développement cohérent sur cette partie du village. Afin d'en assurer la maîtrise, la Commune a réalisé une image directrice du développement du sud du Village.

Fig. 8 : Image directrice du secteur sud du village de Satigny, dénommé « Myllia-Gare », 2019



Le secteur de la gare de Satigny est identifié dans les différents documents de planification communale et cantonale comme une centralité à renforcer et développer. Le pôle Satigny-Gare va devenir non seulement une nouvelle centralité pour le village mais également un lieu d'échange multimodal.

Dans cette optique, les CFF, d'entente avec l'Etat de Genève (représenté par l'office de l'urbanisme) et la commune de Satigny, ont engagé des discussions dès 2016 en vue de permettre le développement des parcelles CFF.

3.1.2 Demande de renseignement (2018)

Une demande de renseignement (DR) portant sur les parcelles n^{os} 10294, 10021, 10022 a été déposée en mars 2018 par le bureau Luc Malnati & Léonard Verest Architectes urbanistes. Enregistrée sous le N^o DR 18518/1, elle était accompagnée d'une notice préliminaire d'impact sur l'environnement réalisée par le bureau CSD ingénieurs, concluant qu'il n'y avait pas de risque sur la faisabilité du projet.

Le projet de DR a été examiné par les services concernés au titre de son implantation, de sa destination, de son gabarit et de sa dévestiture. À la suite de cet examen, le DT a répondu favorablement, le 28 janvier 2019. Il a engagé l'élaboration du PLQ sur un périmètre comprenant les parcelles n^{os} 10021, 10022 et 10294 (depuis lors devenue la parcelle n^o 11296).

Fig. 9 : Plan d'aménagement dans le cadre de la DR 18518/1, 2018



3.1.3 Études-tests et scénarios de développement

Sur cette base et en considération des différents préavis liés à cette DR, les CFF, la commune de Satigny et l'office de l'urbanisme, ont souhaité approfondir les études d'aménagement du site en réalisant trois études-tests. Ces études ont été suivies par le bureau AETC et réalisées par les bureaux Jaccaud Spicher architectes (JSAA), Apaar et BCR architectes. Elles avaient pour objectif de tester le potentiel du site, d'en étudier une diversité de propositions, de même que de préciser les principes de développement du secteur de la gare. À la fin des études-tests, le bureau AETC a produit une synthèse et élaboré l'avant-projet (AVP) de PLQ.

Une évaluation environnementale des variantes a été menée par le bureau CSD Ingénieurs,

permettant une analyse comparative ainsi que l'identification des potentiels d'optimisation et des enjeux à prendre en compte. Une note technique préalable a également été réalisée pour définir les enjeux de mobilité.

Les résultats des études-tests sont brièvement présentés ci-dessous.

A. La continuité villageoise (JSAA)

La première intention de projet a été de transplanter le tissu villageois le long de la route du Mandement sur le périmètre d'intervention de la planification test. L'autre axe fort est la relation du village avec le paysage à proximité immédiate, en particulier la coulée verte de très grande qualité qui traverse le village de la route du Mandement jusqu'à la gare.

La proposition d'implantation renforce la présence de cette dernière en la prolongeant au sud des voies ferrées avec la définition d'un paysage très distinct. Cette continuité paysagère s'exprime avec des définitions diverses : un espace vert ouvert au public, des jardins potagers, des arbres fruitiers et des jardins privés.



L'espace se structure grâce à la construction d'un hôtel en face du bâtiment historique de la gare et s'active grâce à une zone de restauration. La plantation de grands arbres complète le nouveau caractère de cet espace public. Une césure dans la masse bâtie permet la connexion entre le quai de la gare, qui est transformé en chemin, et l'espace de référence au nord des nouveaux bâtiments sur lequel s'orientent les entrées des sept bâtiments, les arcades, une salle commune et les buanderies. Les bâtiments sont à la fois similaires les uns aux autres avec leur expression architecturale, mais également différents en termes de programmation et dans leur implantation fine : retraits et hauteurs variées au niveau des corniches et des faitages avec 2 ou 3 niveaux sur rez-de-chaussée, toitures à deux pans avec faitages parallèles aux rails mais présentant des angles différents.

Aucune place de stationnement n'est prévue en surface, un grand parking souterrain héberge le P+Rail ainsi que les parkings des logements (164 places). L'accès au parking se fait par la partie est et 3 sorties piétonnes sont proposées dans les constructions. Une vélo-station est implantée le long du passage créé par la césure dans la masse bâtie.

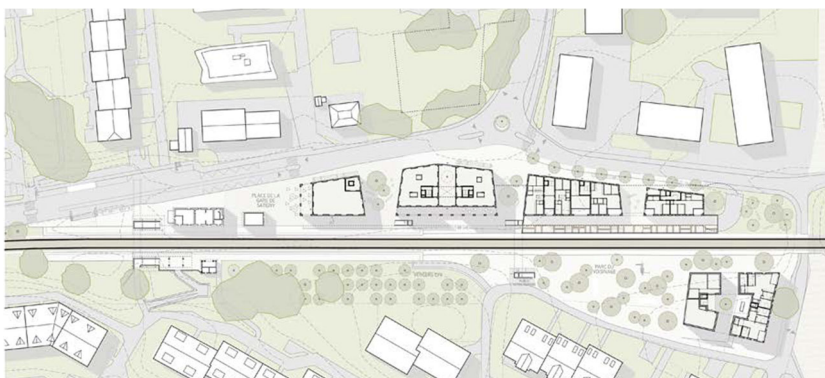




B. Les séquences (BCR)

Cinq bâtiments le long des voies définissent de manière alternée les pleins et les vides en faisant écho aux fronts bâtis des bâtiments existants et des PLQ futurs. L'ajout d'un rond-point au carrefour route de la Gare-de-Satigny / chemin de Pré-Gentil (remise à l'heure) permet de libérer un espace public généreux et parfaitement délimité offrant un transbordement direct entre les bus et les trains. Le quai est accessible via l'aménagement de nombreuses placettes offrant des perméabilités nord-sud. Les bâtiments et les programmes sont organisés en tenant compte d'une gradation de l'intensité urbaine, plus dense sur la place de la gare (affectation tertiaire, tourisme, hôtel, appart-hôtel, café ou brasserie au rez-de-chaussée avec terrasse couverte, bâtiments évolutifs) et plus domestique / privé à proximité du chemin de Pré-Gentil (logements étudiants avec des rez-de-chaussée offrant des activités alternatives et locales : atelier vélo, épicerie coopérative, café des étudiants, etc.) puis des habitats collectifs au nord et sur la partie au sud des voies de chemins de fer.

Un parking sur deux étages avec un rampe d'accès à l'est du secteur nord permet la réalisation de 180 places de stationnement. Il est également proposé de créer un passage inférieur connecté au parking et reliant l'îlot dans le secteur sud.



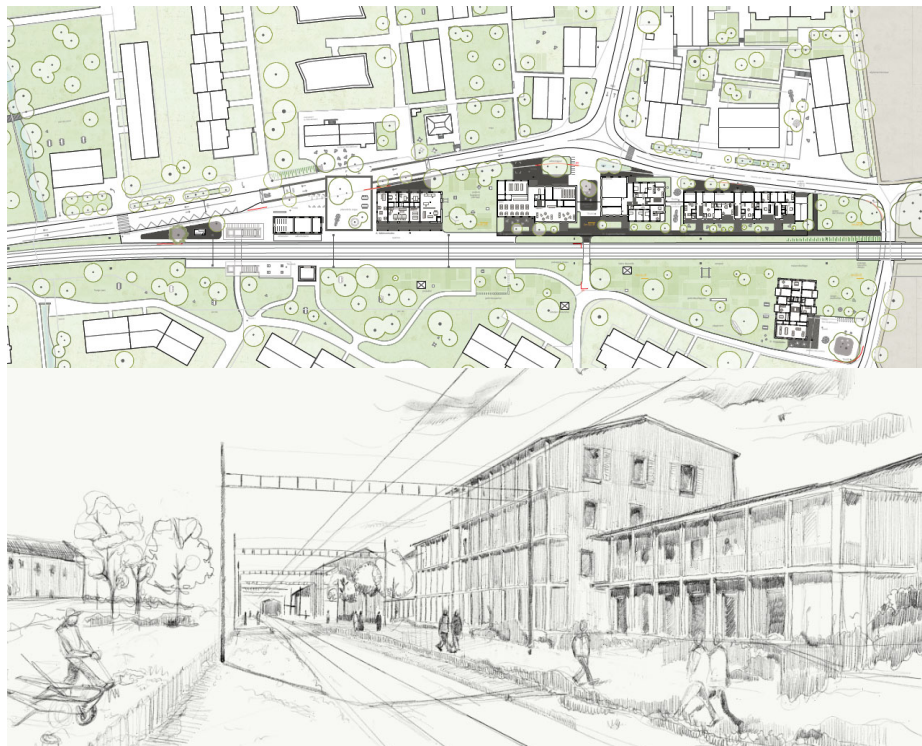
C. Le quai rue (APAAR)

La proposition se structure autour d'un grand espace dans la continuité de la route de la Gare-de-Satigny et dans la prolongation nord-sud des espaces libres du futur PLQ au nord créant ainsi une nouvelle centralité. Le projet propose un traitement architectural ouvert et vitré des façades côté des voies ferroviaires de manière à activer le « quai rue » orienté plein sud et offrant différents usages. La morphologie urbaine proposée ainsi que les gabarits prennent leur mesure sur les quartiers existants aux abords de la gare. Le tissu lâche et peu dense permet le maintien de perméabilités visuelles de part et d'autre des voies. Des accroches paysagères avec le contexte environnant sont également aménagées (lien avec l'espace agricole voisin à l'est et espace libre végétalisé allant rejoindre le ruisseau de Pré-Gentil à l'ouest). Un passage à niveaux dans l'axe du croisement route de la Gare-de-Satigny / ch. de Pré-Gentil permet de franchir les voies. Au sud de la gare, il est proposé de construire une serre (poulailler, abri à outils, compost et guinguette gérée par une coopérative) permettant d'activer le quai sud et d'équilibrer les usages autour de la gare.

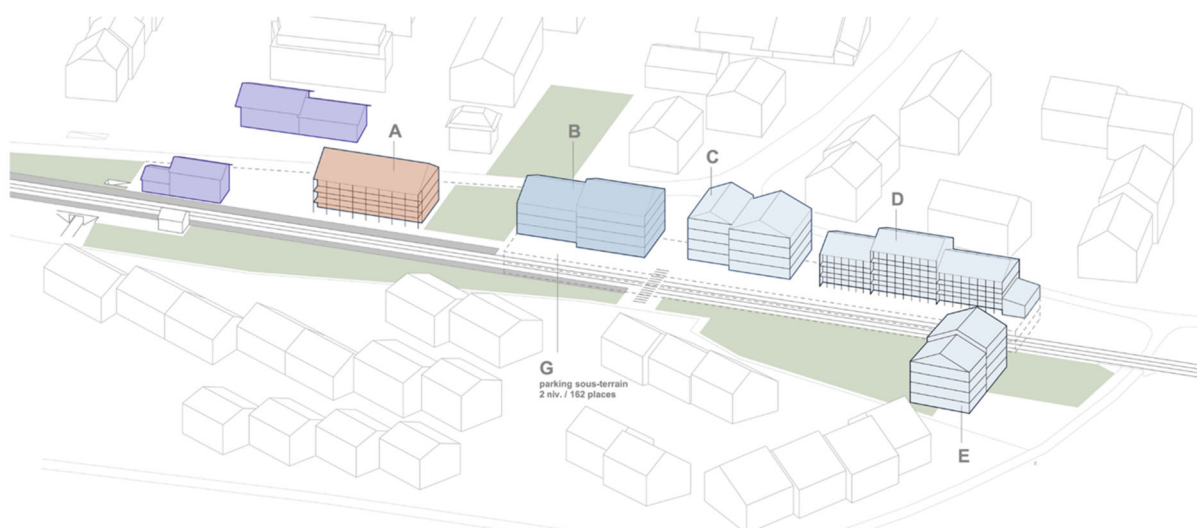
En termes de mobilité, un régime routier à 20km/h à sens unique est proposé sur la route de la Gare-de-Satigny, de manière à pacifier l'espace et permettre des traversés nord/sud facilités, mettant le piéton au centre du quartier. Les quais de la gare routière s'organisent à l'ouest de la gare, à proximité du futur équipement public. L'ascenseur qui mène aux quais se

trouve au droit des stationnements de bus. Afin d'améliorer la relation nord-sud, une traversée piétonne sur les voies est proposée.

Le bâtiment Ruche est destiné à des activités mixtes (PME) afin d'offrir une vitrine sur la place de la gare et le quai rue. Le bâtiment « Hôtel » au nord est destiné à des logements étudiants, avec les chambres côté village et les séjours côté rails. L'immeuble de logements avec également les chambres côté village et les séjours vers les rails. Les espaces libres au pied des logements côté quai rue restent des espaces collectifs.



Ce scénario est celui qui se rapproche le plus de la vision communale. Les éléments appréciés sont les suivants : la morphologie rappelant les corps de ferme, les orientations mixtes le long du quai, les toits en pente dans les deux orientations, l'écho avec le tissu lâche présent dans cette partie du village, les placettes et les parcs permettant des interruptions et des perméabilités avec le quai 1 et la continuité avec l'espace-rue.

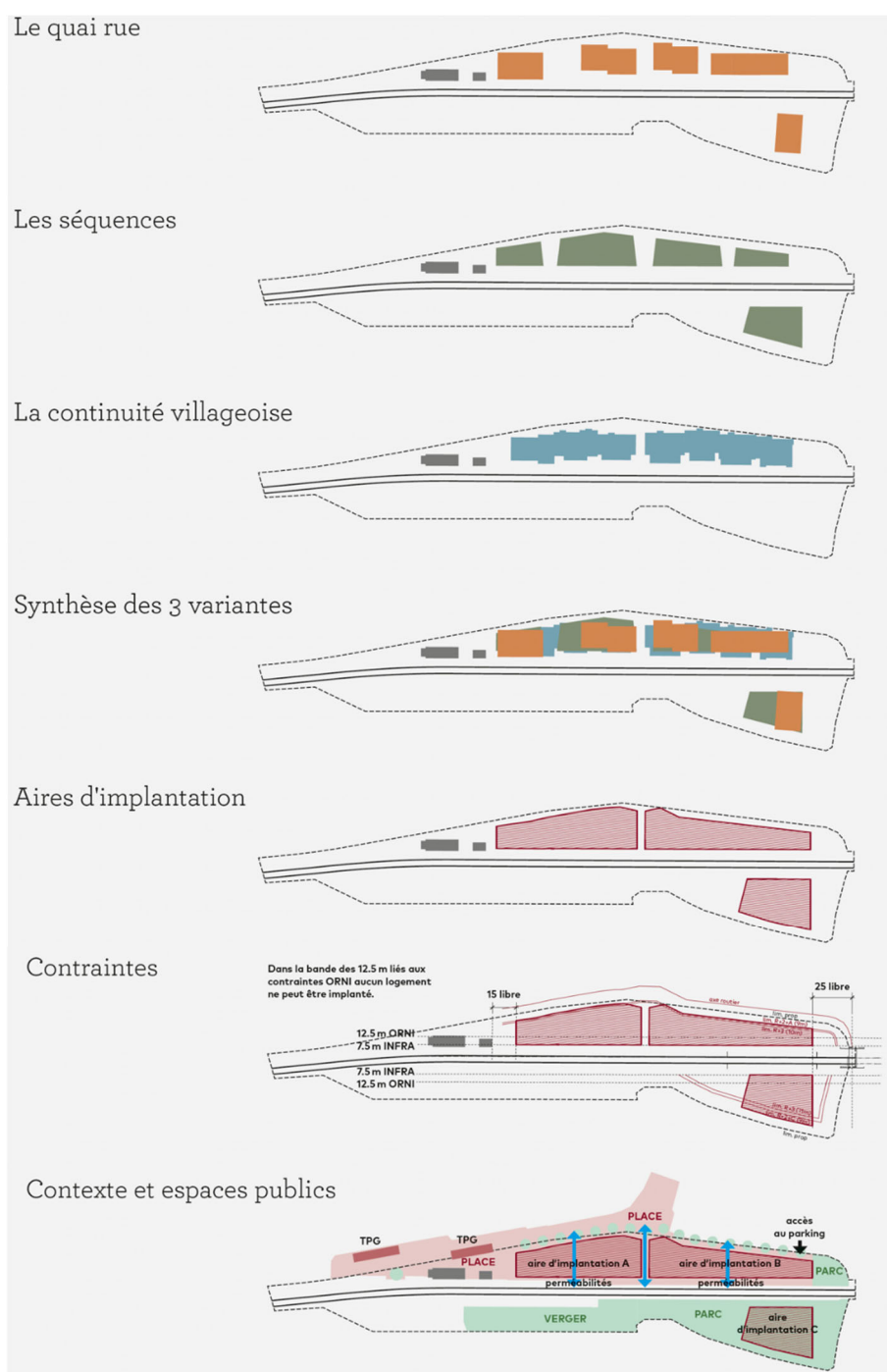


3.3.4 Principes d'aménagement retenus

Les principes d'aménagement du site ont été définis sur la base des trois scénarios de développement présentés ci-dessus, de l'évaluation environnementale et des résultats de la démarche participative.

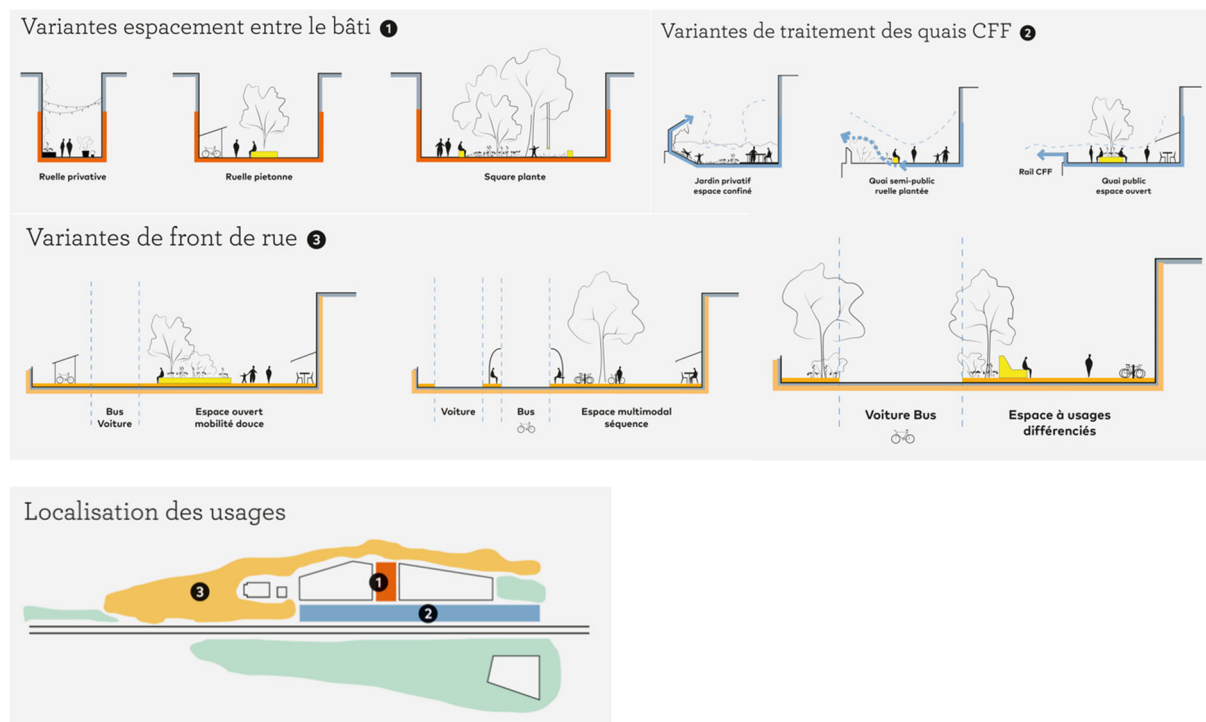
La superposition des trois scénarios a permis de définir les aires d'implantation de l'avant-projet (AVP) de PLQ. Cette opération a permis d'affirmer une perméabilité nord-sud au milieu du périmètre, dans la continuité de la route de la Gare-de-Satigny. À cela se sont ajoutées les contraintes constructives du site déterminées par la loi sur les constructions et les installations diverses, du 14 avril 1988 (RSG L 5 05 ; LCI), l'ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant, du 23 décembre 1999 (RS 814.710 ; ORNI) et les CFF, permettant d'affiner le dimensionnement et la position des aires d'implantation et des principes d'aménagement qui en découlent.

Fig. 10 : Définition des principes d'aménagement à l'issue des études-tests (2019-2020)



Une réflexion a également été engagée sur la qualité des espaces libres. Des schémas illustratifs ont été effectués afin d'orienter la conception des espaces libres, notamment la relation du quai 1 avec les façades sud et le front côté chemin de Pré-Gentil.

Fig. 11 : Schéma d'aménagement des espaces libres



Suite aux études-tests, entre la phase de la DR et la finalisation de l'avant-projet de PLQ, la commune de Satigny a demandé que la densité du projet soit revue à la baisse avec une réduction des surfaces brutes de plancher (SBP) passant de 9'000 m² à 6'973 m² et la volonté de ne pas développer le périmètre situé au sud des voies ferrées dans le cadre du PLQ afin de maintenir une réserve foncière pour les années à venir. La commune souhaite ainsi, avec l'accord des CFF, réaliser un aménagement temporaire, soit un espace vert mis à disposition des habitants de la commune.

Le périmètre de validité du PLQ a donc été modifié pour n'intégrer que la partie nord de la parcelle n° 11296.

3.1.4 Participation citoyenne

En parallèle des études-tests, afin de développer un projet auquel s'identifierait la population, un débat dynamique et stimulant a été mené avec les habitants de Satigny et les acteurs-clés du projet, soit les représentants de la commune de Satigny, des CFF, ainsi que les bureaux d'architectes-urbanistes impliqués.

L'objectif de cette démarche participative était de recueillir les propositions et les souhaits des habitantes et habitants pour le développement du PLQ ainsi que d'informer sur le suivi du projet. Afin de pérenniser cette démarche au-delà de l'obligation de concertation prévue par la loi, la synthèse de ces échanges a été intégrée au programme du concours, lequel est présenté dans le chapitre suivant.

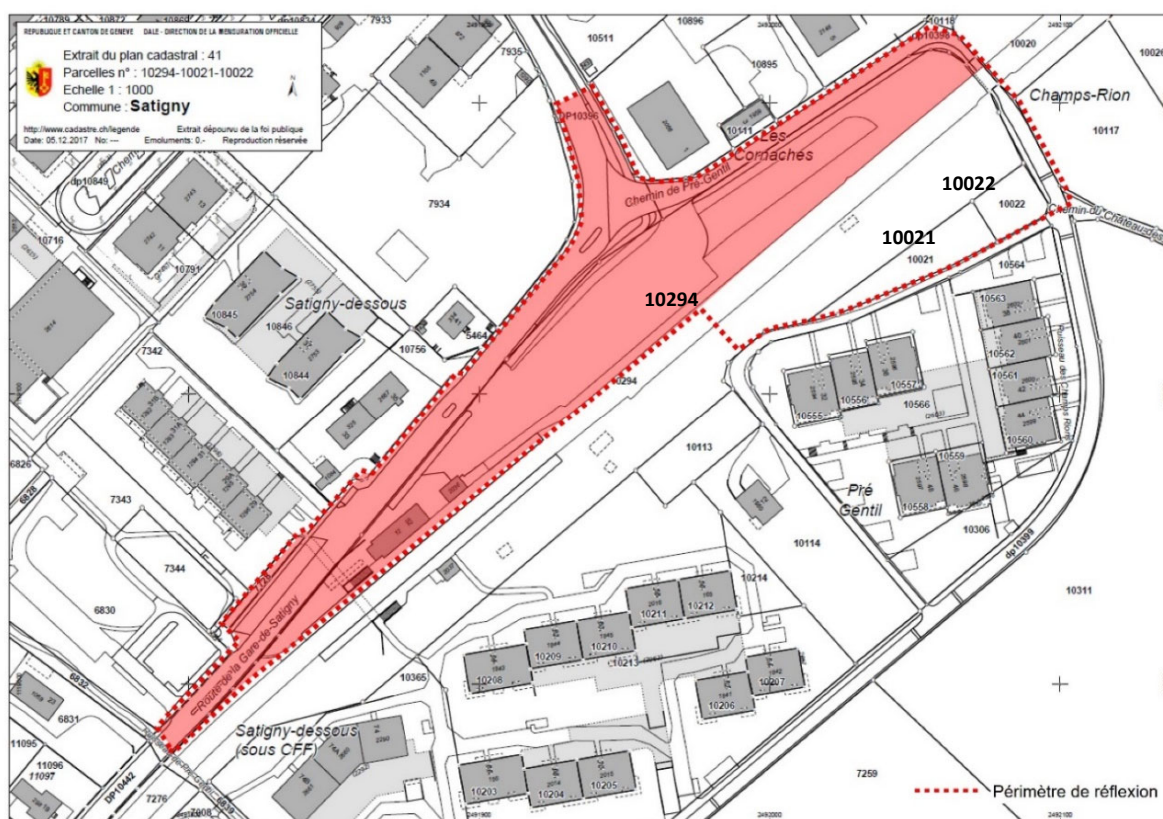
3.1.5 Concours d'architecture et d'espaces extérieurs

Dans le cadre du développement du projet immobilier des CFF et afin de requalifier la place de gare et les espaces publics autour de la gare, les CFF et l'office de l'urbanisme ont organisé un concours d'architecture et des espaces extérieurs.

Le concours d'architecture et des espaces extérieurs s'inscrivait dans deux périmètres superposés visibles sur le plan ci-dessous :

- Le périmètre du projet (remplissage rouge) constitué de la partie nord de la parcelle n° 11296 (ancienne parcelle n° 10294) et des portions des domaines publics cantonal (DP) et communal (dp) au nord de la gare (DP 10396 et dp 10398). Ce périmètre inclut le périmètre du PLQ ainsi que le périmètre de la mesure 13-12 du projet d'agglomération de deuxième génération (PA2) comme évoqué dans le chapitre traitant de la planification directrice cantonale et illustré plus loin dans le chapitre 4.2 intitulé « Commentaire des dispositions du plan et du règlement ».
- Le périmètre de réflexion (traitillé rouge) s'étendant au sud des voies ferrées et comprenant la partie sud de la parcelle n° 11296 (ancienne parcelle n° 10294), ainsi que les parcelles N°s 10021 et 10022 non bâties qui la joutent.

Fig. 12 : Périmètres de projet (rouge) et de réflexion (traitillé rouge) du concours d'architecture et des espaces extérieurs (parcelle n° 10294 devenue parcelle n° 11296)



Le cahier des charges du concours intégrait les principes d'aménagement découlant des études-tests et des éléments ressortis lors de la démarche participative (recherche du caractère villageois, aires d'implantations, hauteurs, etc.).

Les objectifs du concours étaient les suivants :

- La réalisation d'une deuxième centralité du village qui viendra compléter la centralité constituée autour du noyau villageois et qui doit être connectée au village.
- L'implantation d'un programme mixte, d'une densité compatible avec celle du village.
- Le développement d'un projet architectural en relation avec l'identité architecturale du village.
- La création d'une interface qualitative et fonctionnelle pour tous les modes de déplacement (TIM, TP, MD).
- La création d'un espace public pour le secteur de la gare par l'aménagement d'une place de la gare et par la requalification de la route de la Gare-de-Satigny et du chemin de Pré-Gentil.
- La garantie de réalisations exemplaires d'un point de vue architectural, social et environnemental, le tout en considérant les directives de l'office cantonal du logement et de la planification foncière (OCLPF) en termes de rentabilité.
- L'extension de la réflexion sur l'articulation et la connexion des espaces publics et paysagers sur les parcelles situées au sud des voies.

Dans la composition du jury du concours, deux représentants des instances politiques de la commune de Satigny étaient présents (Conseil administratif et Conseil municipal), ainsi que des représentants de l'association des habitants de la commune de Satigny (AHCSA). Toutes ces personnes étaient au bénéfice du droit de vote.

3.2 Le diagnostic

3.2.1 Contexte bâti et patrimoine

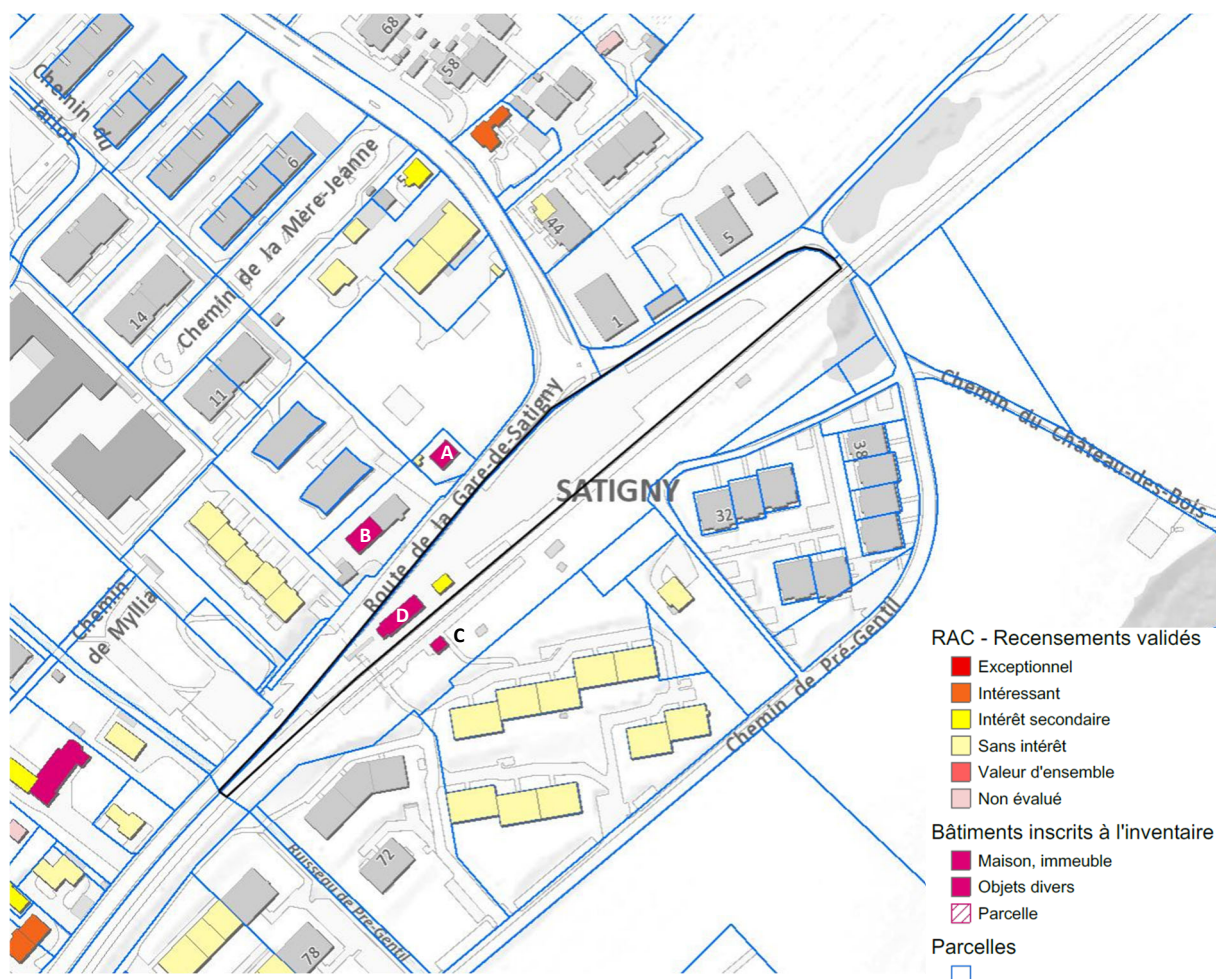
Le périmètre concerné s'inscrit dans l'objectif fixé par le PDCn 2030 dans sa 1^{ère} mise à jour, qui le répertorie en tant que renouvellement urbain mixte avec une centralité à créer par le développement de la gare et ses abords, ainsi que le maintien du P+Rail. Le périmètre se situe au centre du village, proche de l'école et devant la halte ferroviaire et les arrêts des transports publics.

La partie de parcelle concernée, de forme allongée et propriété des CFF, se situe en zone de développement 4B protégée et à raison de 21 m² en zone ferroviaire. Le terrain est relativement plat, à l'exception d'un talus situé sur sa partie nord.

Au sein et aux alentours du périmètre du PLQ, plusieurs bâtiments sont inscrits à l'inventaire :

- A. L'ancienne gendarmerie, MS-i STY-50, par arrêté du 3 juin 2005 ;
- B. Le café, MS-i STY-33, par arrêté du 25 février 2005 ;
- C. L'Abri des voyageurs, MS-i STY 73b, par arrêté du 8 janvier 2014 ;
- D. Le bâtiment des voyageurs, MS-i STY-73a, par arrêté du 8 janvier 2014.

Fig. 13 : Bâtiments classés à l'inventaire (source : SITG)



L'actuel bâtiment des voyageurs, inscrit à l'inventaire (MS-i STY-73a, par arrêté du 8 janvier 2014), se situe à l'intérieur du périmètre du PLQ, de même que le bâtiment de service (valeur de recensement d'intérêt secondaire - RAC STY 1077) destiné à des installations techniques ferroviaires et aux WC publics.

Fig. 14 : Carte postale de la gare de Satigny et du bâtiment de service



Au vu de la valeur patrimoniale de ces bâtiments, le projet immobilier et les aménagements extérieurs proposent une architecture s'intégrant harmonieusement et respectueusement à ces témoins patrimoniaux. Une attention particulière a été demandée sur l'intégration du projet dans le contexte existant dans le cadre du concours et du développement du projet lauréat.

3.2.2 Contraintes environnementales

Accidents majeurs :

Le niveau de risque selon l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (RS 814.012 ; ci-après OPAM) se situe dans le domaine acceptable, des mesures supplémentaires ne sont pas exigées. Toutefois, le risque d'accident ne peut être exclu. Ainsi, les contraintes découlant de l'OPAM ne permettent pas d'implanter des établissements à usage sensible, soit abritant des personnes difficiles à évacuer (crèche, jardin d'enfants, école, EMS, etc.). Lesdites contraintes engendrent également la nécessité de prévoir les voies de fuite du côté opposé aux voies ferrées.

Rayonnement non ionisant :

L'ORNI fixe qu'en fonction de la valeur limite de 1 micro Tesla relative au rayonnement émis par la ligne électrique aérienne située au-dessus des voies ferrées, une limite de consultation ORNI d'une distance de 10 mètres mesurée à partir de l'axe des voies ferroviaires doit être respectée pour toute construction prévoyant des locaux à utilisation sensible, soit incluant le séjour prolongé de personnes. Le respect de cette distance conditionne en partie le projet, essentiellement en matière de typologies des bâtiments et des logements. Pour mémoire, cette distance était de 12.5 mètres durant les études-tests effectuées en 2019-2020 (cf. figure 10) puis celle-ci a été révisée durant la phase d'avant-projet.

Par ailleurs, l'antenne GSM-R des CFF présente sur le site et qui accueille également deux opérateurs de téléphonie mobile ne sera plus compatible avec le respect des contraintes ORNI. Un déplacement de celle-ci est de ce fait nécessaire.

Bruit :

Le degré de sensibilité au bruit (DS) III de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, du 15 décembre 1986 (RS 814.41 ; OPB) est attribué à la totalité du périmètre du PLQ.

Sites pollués :

Aucun site inscrit au cadastre cantonal des sites pollués n'est recensé au droit du périmètre du PLQ selon l'ordonnance sur la limitation et l'élimination des déchets, du 4 décembre 2015 (RS 814.600 ; OLED). Cependant, les investigations réalisées par le bureau Perreten & Milleret SA ont permis de déterminer la présence de matériaux pollués au droit du futur projet immobilier. Les observations et retours d'analyses font état de matériaux de qualités variables. Le projet de construction impliquera des travaux de terrassement nécessitant un tri sélectif des matériaux d'excavation en fonction du degré et de la nature de la pollution afin de garantir la conformité environnementale des opérations (acheminement des matériaux dans les filières de valorisation, de traitement ou de stockage adéquates, maîtrise des coûts d'élimination des matériaux).

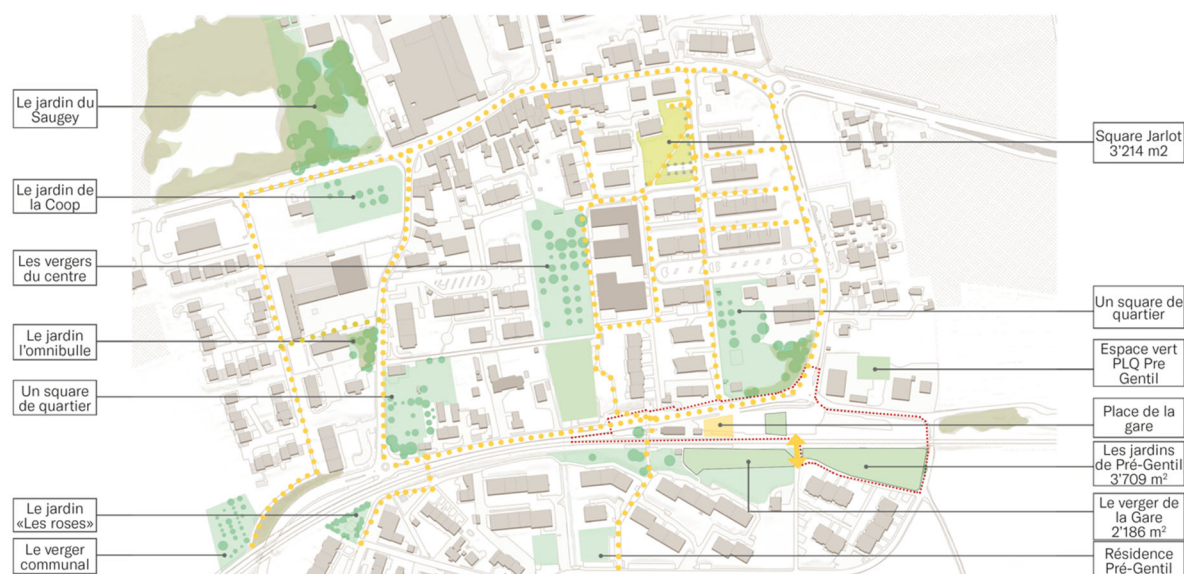
Contraintes ferroviaires :

Afin de garantir l'accessibilité pour l'entretien des voies notamment, un espace de 7.5 m à l'axe de la voie (côté Jura) ne peut accueillir ni constructions ni plantations. De plus, pour des contraintes liées à l'entretien et la rénovation du passage inférieur du chemin de Pré-Gentil, une bande de 25 m de large depuis l'axe du passage inférieur situé à l'est du périmètre du PLQ, ne peut accueillir aucune construction, même légère, ni aucune plantation. Une distance minimale de 15 m entre le bâtiment de service des CFF et les nouvelles constructions doit également être respectée afin de garantir un accès suffisant aux quais. Tout changement apporté aux abords des voies et des quais devra être validé par l'unité infrastructure des CFF, le droit ferroviaire prévalant sur le PLQ. Des contraintes de plantations structurent également le PLQ (cf. chapitre 4.2 ci-après).

3.2.3 Paysage

Le village est entouré de zone agricole en grande partie destinée à la viticulture. Plusieurs vergers se trouvent dans le centre villageois, notamment au sud des voies ferrées. Le verger de la Gare et les jardins de Pré-Gentil se trouvent reliés au réseau d'espaces verts aux abords du périmètre du PLQ, au sud des voies ferrées.

Fig. 15 : Les différents vergers et jardins, ainsi que le réseau d'espaces verts



Le verger de la Gare situé sur l'autre partie de la parcelle n° 11296 que celle qui concerne le PLQ, totalise une superficie d'environ 6'000 m² (représentée en vert foncé sur la figure ci-après). Elle a été aménagée en vergers (cf. photos ci-dessous) afin de renforcer le réseau d'espaces verts et les continuités écologiques, tout en garantissant des surfaces en pleine terre et la plantation d'arbres fruitiers. Ce statut a été pérennisé à travers la signature d'une convention tripartite entre les CFF, l'Etat de Genève et la commune de Satigny.

Plus au nord-est, la vocation de l'espace vert souhaité par la commune est encore à définir (jeux, jardins partagés, délassément, etc.). Cet espace avait été intégré au périmètre de réflexion du concours d'architecture et d'espaces extérieurs afin de nourrir les réflexions communales.

Fig. 16 : Parcelle n° 11296 (trait rouge), verger planté (vert) et périmètre du PLQ (rouge)

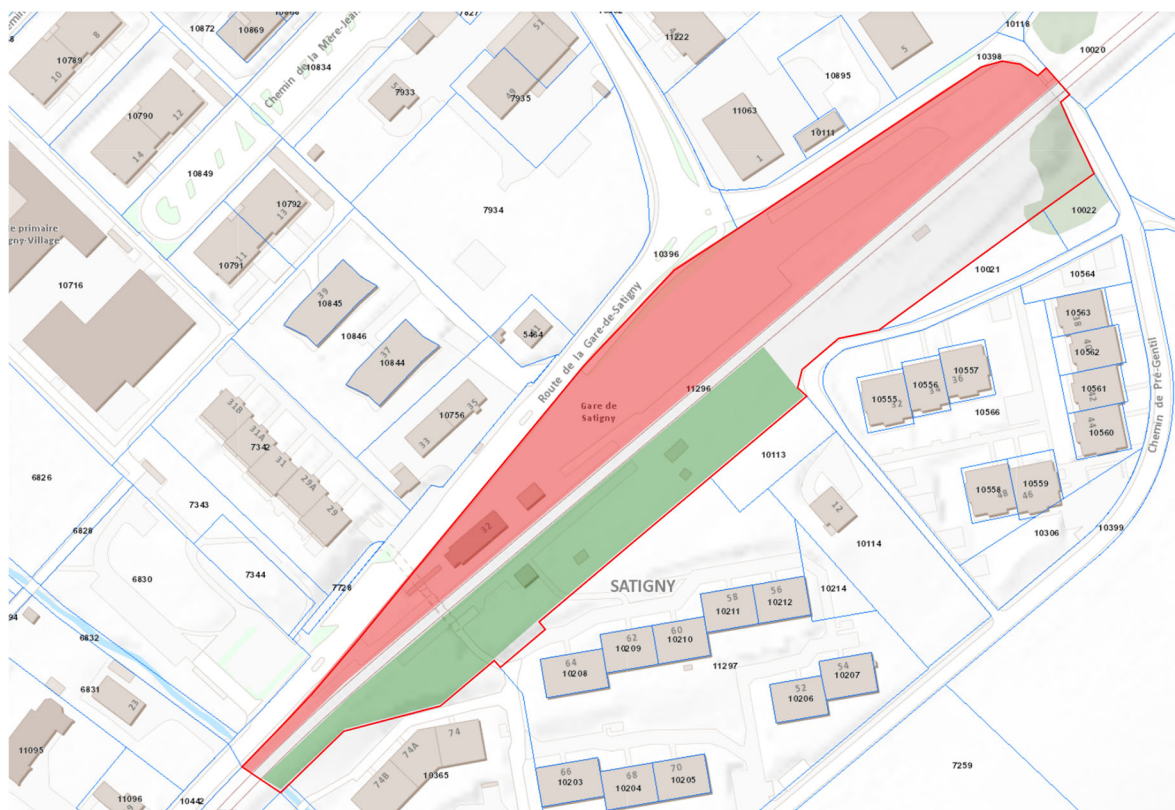
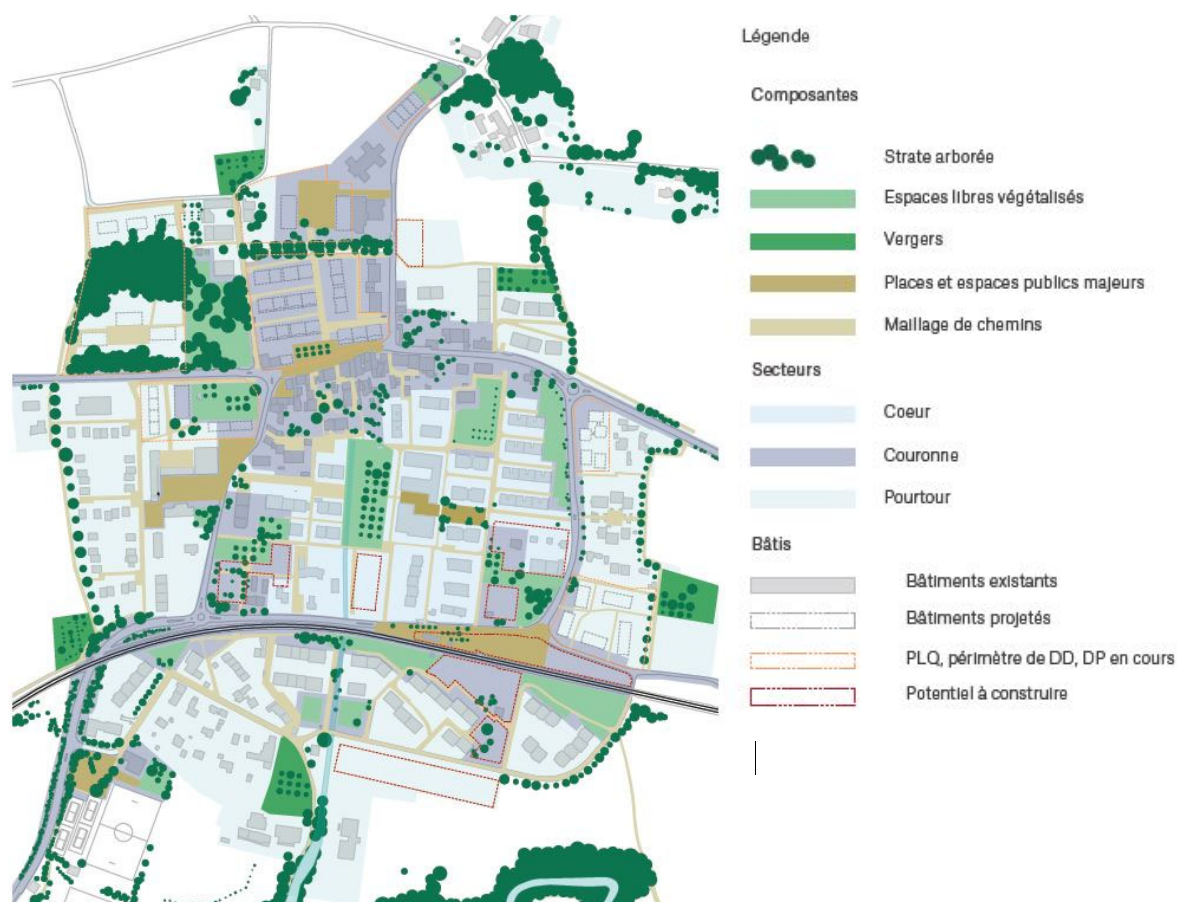


Fig. 17 : Photos du verger planté



L'aménagement des espaces libres du PLQ fait l'objet d'une réflexion globale et prend en compte les principes définis dans les études menées par la commune et l'office de l'urbanisme (Charte des espaces libres et des aménagements extérieurs du village de Satigny de 2017 et Image directrice du secteur « Myllia-Gare » de 2019).

Fig. 18 : Charte des espaces libres et des aménagements extérieurs du village de Satigny, 2017



Le périmètre du PLQ se situe à proximité du ruisseau de Pré-Gentil (cf. photo ci-contre). Ce dernier a fait l'objet d'une renaturation qui a démarré en 2004.



3.2.4 Mobilité

Transports publics :

Le site est principalement desservi par le train du réseau Léman Express (LEX), qui relie le village de Satigny à la gare de Cornavin en 13 minutes, avec un train en moyenne toutes les 30 minutes par sens.

Il est également connecté à quatre lignes des TPG dont les arrêts sont à proximité immédiate du PLQ, le long de la route de la Gare-de-Satigny :

- Ligne 70 : Confignon-Croisée – P+R Bernex – Aire-la-Ville – Satigny-Gare, cadence 15/20 minutes en heure de pointe et 30 min en heure creuse ;
- Ligne 71 : Hôpital de la Tour – ZIMEYSA-Ouest – Satigny-Gare, cadence 30 minutes en heure de pointe et 60 min en heure creuse ;
- Ligne 72 : Satigny – Boudigny – Chouilly – Peissy, 30 minutes en heure de pointe et 60 min en heure creuse ;
- Ligne 73 : Satigny-Gare – Gare-ZIMEYSA, 30 minutes en heure de pointe et 60 min en heure creuse.

L'ensemble de ces lignes dessert le même arrêt proche de la gare pour assurer une correspondance avec le train. Leur cadence est liée à l'offre ferroviaire et il n'est pas prévu qu'elle évolue avant la mise au quart d'heure du LEX, à l'horizon 2035.

Modes doux :

Il est possible de rejoindre le reste du village par plusieurs cheminements proposés en dehors du trafic routier. Néanmoins, ces itinéraires privilégiés manquent aujourd'hui de visibilité. Il est ainsi nécessaire d'en optimiser les accroches (lisibilité) et d'assurer des traversées sûres et confortables afin de garantir la perméabilité de la route de la Gare-de-Satigny. Le réaménagement de ces accroches ainsi que l'amélioration de l'accessibilité à la gare sont traités dans le cadre du développement du projet d'espaces extérieurs établi en parallèle au PLQ, conformément à la mesure 13-12 du PA2.

Le réseau de pistes cyclables et de voies vertes est en cours de renforcement avec la création d'une voie verte permettant de relier le village de Russin et la création de la voie verte d'agglomération (VVA) sur la rive droite du canton. Cet itinéraire de mobilité douce permettra de connecter la commune de Satigny au centre de Genève.

L'amorce d'un passage inférieur, souhaité et porté par la commune, pour améliorer la connexion entre le nord et le sud du village, est représenté dans le PLQ. Son emplacement précis sera défini dans le cadre du projet de développement immobilier qui suivra l'adoption du présent PLQ.

Transports individuels motorisés :

La route de la Gare-de-Satigny fait partie du réseau routier cantonal secondaire. Elle est limitée à une vitesse de 30km/h et constitue l'un des premiers axes cantonaux placés sous ce régime de circulation. La route d'Aire-la-Ville fait partie du domaine public communal et a été aménagée en zone 20km/h.

Le trafic sur la route du Mandement est actuellement le plus important (demande structurante). Les charges de trafic sur la route de la Gare-de-Satigny, au droit du futur quartier « Pôle Satigny-Gare » restent relativement modérées.

Stationnement :

Le parking actuel, un P+Rail d'environ 90 places, est amené à disparaître et à être relocalisé dans le parking souterrain prévu dans le cadre du PLQ.

Équipement, réseaux :

La route de la Gare-de-Satigny et le chemin de Pré-Gentil sont équipés de l'ensemble des réseaux : eau potable, gaz, électricité, télécommunications, assainissement en séparatif (EP/EU).

3.3 Les enjeux

L'objectif principal du PLQ est la réalisation d'une nouvelle centralité en lien avec la gare.

D'une superficie de 7'800 m², il accueillera un nouveau quartier de logements et d'activités permettant de faire le lien entre le nord et le sud du village.

Le PLQ porte une attention particulière à la mise en œuvre d'un aménagement qualitatif des espaces libres, notamment via des plantages en pleine terre d'arbres indigènes sur la place de la gare et le long de la route de la Gare-de-Satigny, complétés par la création de cheminements de mobilité douce garantissant une bonne accessibilité à la gare.

Aménagement des espaces libres

L'aménagement des espaces libres doit faire l'objet d'une réflexion globale et prendre en compte les principes définis dans les études menées par la commune et l'office de l'urbanisme (charte des espaces libres et des aménagements extérieurs du village de Satigny et l'image directrice du secteur « Myllia-Gare ») et notamment les points suivants :

- Créer la place de la Gare : cette place est la première image du village à la descente du train. Elle doit non seulement devenir une interface multimodale efficace qui permette de répondre aux enjeux de mobilité douce et de transports publics, mais également une place accueillante à l'échelle du village, appropriable par ses habitants en tant que lieu d'échange et de détente.
- Mener une réflexion visant à améliorer le traitement et l'intégration de la route cantonale au projet et à la place de la gare : un projet de modération du trafic et d'assainissement du bruit routier a déjà été réalisé avec la limitation de la vitesse à 30 km/h et la pose d'un revêtement phono-absorbant. Toutefois il s'agit de traiter l'aménagement de la rue pour donner la sensation d'entrer dans un village.
- Traiter la qualité de l'aménagement des espaces libres dans leur ensemble sans oublier les surfaces allant de la façade du bâti jusqu'aux voies CFF, le tout dans une proposition architecturale et/ou paysagère qui assure la sécurité des habitants et des usagers du futur quartier sur le quai.

Densité

Le site offre un potentiel constructible de 6'700 m² de SBP hors sol (nouvelles constructions) et de 273 m² pour le bâtiment voyageur existant qui est maintenu dans son implantation et son gabarit, soit un total de 6'973 m² de SBP. Ce potentiel correspond à un indice d'utilisation du sol (IUS) de 0.896 et un indice de densité (ID) de 1.24.

Programmation

La programmation projetée prévoit une mixité de logements et d'activités. Pour les logements, l'ambition est de proposer une certaine flexibilité au niveau des typologies pour une bonne prise en compte des différents usages. Concernant les surfaces d'activité, il est recherché qu'elles répondent aux besoins locaux avec la possibilité d'accueillir des magasins à nombreuses clientèles, par exemple des commerces de proximité.

Mobilité

Le site, de par son emplacement et sa fonction, induit un enjeu important de gestion de la mobilité. En tant qu'interface multimodale, il est attendu qu'il réponde aux enjeux suivants :

- Transports publics genevois (TPG) : amélioration de l'accessibilité aux arrêts.
- Chemins de fer fédéraux (CFF) : les CFF doivent garantir une bonne accessibilité aux quais ainsi qu'une interface coordonnée avec les TPG.
- Mobilité douce (MD) : amélioration des parcours cyclistes ainsi que des cheminements piétons, en connexion avec les cheminements existants du village et construction d'une vélo-station de 50 places.

- Transports individuels motorisés (TIM) : intégration de l'actuel P+Rail au sous-sol du projet (90 places) et création de places dépose-minute et de livraison en surface, ainsi que des places de stationnement en sous-sol liées au projet immobilier (habitants et visiteurs). Cela représente en tout 156 places (y compris P+Rail). Les deux parkings (P+Rail et projet immobilier) seront liés afin de réduire l'impact des rampes.

4. PROJET

4.1 Le parti d'aménagement retenu et le résultat du concours

Le cahier des charges du concours intègre les principes d'aménagement découlant des études-tests et des éléments ressortis lors de la démarche participative (recherche du caractère villageois, aires d'implantations, hauteurs, etc.).

Le jury du concours, composé de professionnels (architectes, architectes-paysagistes), d'élus communaux, de représentants des habitants, de représentants des maîtres d'ouvrage (OU et CFF), a publié son rapport en septembre 2022, suivi par la remise des prix et le vernissage de l'exposition publique des projets.

Le projet lauréat, « Abeona Adiona », a été développé par le bureau Jaccaud + Associés et l'atelier ADR (pilotes du groupement). Il s'inscrit dans le réseau d'espaces publics en participant à la création de la nouvelle centralité du Pôle Satigny-Gare. Cette dernière fait écho à la polarité historique le long de la route du Mandement et au réseau d'espaces verts communal.

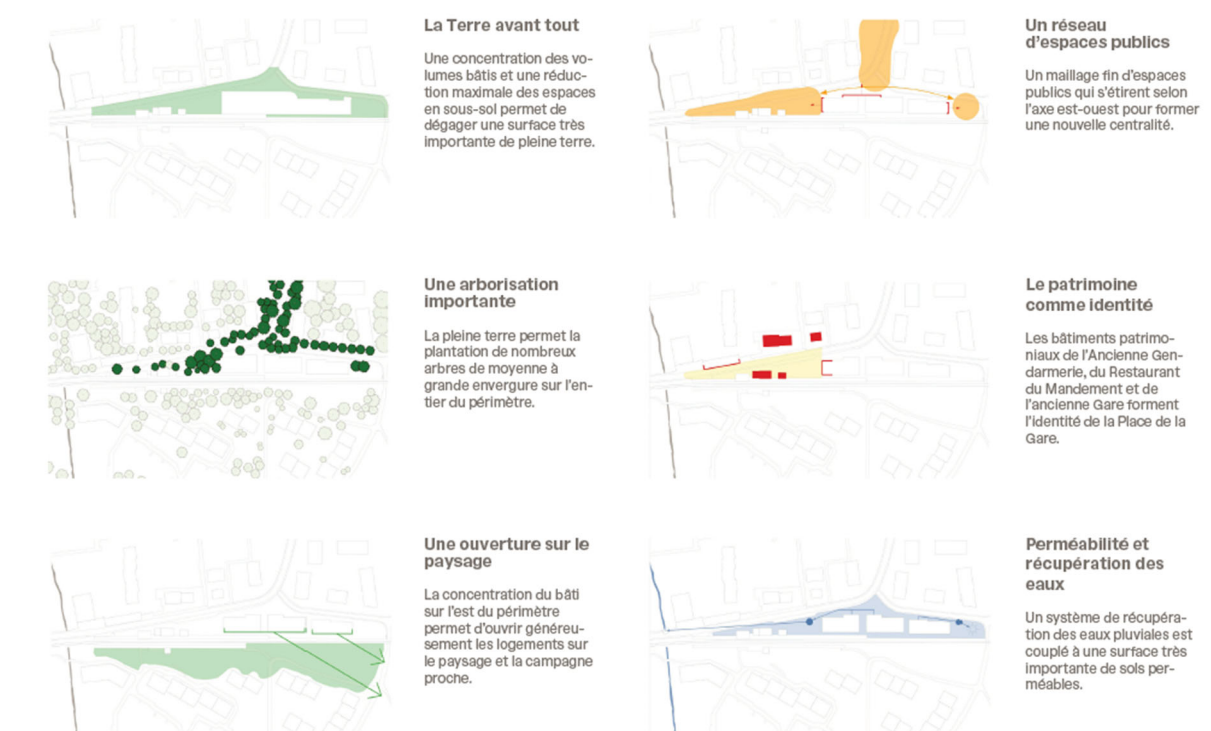
Fig. 19 : Une centralité en H (extrait des planches du concours du projet lauréat)



Six principes structurent le projet :

- La maxime « La Terre avant tout » se réalise en priorisant la pleine terre par la concentration des bâtiments et une réduction maximale des sous-sols ;
- Une arborisation importante en pleine terre avec une canopée importante ;
- Une ouverture sur le paysage par la concentration des bâtiments et la préservation des vues sur la campagne ;
- Un réseau d'espaces publics en complément du réseau par l'axe est-ouest ;
- Le patrimoine comme marqueur de l'identité du village ;
- La perméabilité et la récupération des eaux de pluie par des sols perméables.

Fig. 20 : Les principes structurants (extrait des planches du concours du projet lauréat)



Les trois bâtiments sont implantés conformément aux principes et contraintes définis dans le cadre des études-tests du PLQ. Le projet lauréat concentre ainsi les constructions (y compris sous-sol) afin de laisser un maximum de place aux espaces libres et à la pleine terre.

Le projet lauréat prévoit un espace public caractérisé par un grand tapis en concassé recouvert d'une canopée reliant deux nouveaux espaces : la place de la gare et la place du quartier.

La végétation se décline en plusieurs strates : haute, permettant la création d'une canopée (platanes, chênes, charmes, tilleuls), intermédiaire, créant une échelle plus intime et s'adaptant aux contraintes de plantation à proximité des voies CFF et dans les espaces plus restreints (cerisiers, cornouillers, fusains), et basse, conçue afin de permettre une floraison toute l'année (prairie fleurie le long des voies et massifs de plantes vivaces au pied des arbres et dans les plates-bandes proches des bâtiments). Ces différentes strates végétales permettent également de créer un îlot de fraîcheur et participent à la préservation de la biodiversité.

La vélo-station et l'abri bus ainsi que les balcons des bâtiments peuvent être colonisés par des plantes grimpantes. La place du quartier est caractérisée par les façades des bâtiments les plus hauts avec des avant-toits prononcés. Les arcades des rez-de-chaussée permettent de répondre à des usages diversifiés.

En termes de mobilité, la continuité de l'espace public et son apaisement (tronçon ou zone 30 km/h), marqué par un seuil et un changement de matérialité du sol, permettent de garantir la fluidité nécessaire à ce lieu multimodal où tous les modes doux sont priorités (quais de trains et de bus, P+Rail, vélo-station). Les passages sous voies existants sont complétés par un nouveau passage inférieur qui permet l'accès au parking souterrain qui comprend le P+Rail.

Le système de gestion des eaux proposé tient compte du fait que les sols sont pollués et non propices à l'infiltration des eaux de pluie, avec un maximum de stockage sur le site avant un rejet à l'exutoire au moyen de rigoles artificielles ou naturelles à ciel ouvert, selon le degré de pollution des sols et par la création d'un jardin de pluie (dépression peu profonde et plantée, ouvrage hybride entre une bande filtrante et une noue / bassin sec).

Les logements proposés par le projet lauréat sont pensés afin de laisser un maximum de flexibilité aux futurs habitants avec des pièces généreuses et de tailles similaires. Une pièce centrale structure les logements. Elle ne répond à aucune destination fonctionnelle immédiate et permet une grande diversité d'appropriation. Elle assure la relation avec les pièces adjacentes. Les pièces en enfilade donnent une sensation de générosité spatiale et donnent un caractère évolutif aux logements, avec une ou deux pièces dites « détachables » pour constituer un deuxième petit logement.

Une certaine flexibilité est également donnée aux surfaces d'activités en permettant une subdivision en unités de tailles variées. Par exemple, une arcade pourrait accueillir un supermarché de produits fermiers avec une salle de table d'hôte en enfilade.

Le concept énergétique permet de réduire les besoins en énergie des bâtiments (enveloppe thermique, pompe à chaleur et panneaux solaires thermiques, panneaux solaires photovoltaïques, rafraîchissement passif par géo-cooling) et tend à l'obtention du label DGNB argent, lequel vise à certifier la durabilité des bâtiments. De plus, la conception des toitures devant permettre l'installation de panneaux solaires thermiques/photovoltaïques s'inscrit dans la perspective d'atteindre les exigences des standards énergétiques genevois.

Du point de vue des accidents majeurs et comme décrit précédemment au chapitre 3.2, le niveau de risque OPAM dû à la présence des voies CFF se situe dans le domaine de l'acceptable. Les mesures appliquées sont les suivantes : entrées et sens de fuite des bâtiments à l'opposé des voies de chemin de fer, éléments constructifs incombustibles dans les façades, particulièrement côté rail et affectations respectant les restrictions d'usage quant à l'auto-sauvetage des utilisateurs.

En termes de protection contre le bruit, la parcelle est en DSIII du fait de son exposition au bruit routier (valeurs limites d'immission – VLI – respectées), aérien (VLI respectées) et ferroviaire (VLI respectées de nuit). De jour, une distance de 7 mètres par rapport au centre des voies ferrées permet de respecter les VLI. L'implantation des bâtiments du projet permet de respecter cette condition.

Fig. 21 : Implantation des bâtiments et espaces publics du projet « Abeona Adiona » et élévations (extrait des planches du concours)



Les recommandations suivantes ont été formulées par le jury (extrait du rapport) :

« Au vu du classement unanime au 1^{er} rang du projet Abeona Adiona et de ses qualités manifestes, le Jury recommande au Maître de l'ouvrage d'adjuger aux auteurs du projet classé au 1^{er} rang (devise Abeona Adiona) et émet les recommandations suivantes pour la suite des études :

- *Si la canopée semble importante en plan, le nombre d'arbres semble insuffisant pour offrir une véritable qualité d'usage et de confort climatique dans les dix ans à venir. La plantation d'individus, dans des fosses séparées avec une forte minéralité des sols, doit être remplacée par des plantations plus denses, dans des fosses continues, avec des pieds d'arbres largement végétalisés (travail sur les trois strates d'arborisation).*
- *L'entrée du parking dans la place de la Gare n'est pas satisfaisante. Elle doit être déplacée dans l'un des bâtiments, sans trémie extérieure.*
- *Les matérialités devront être revues notamment celle de la route (dalles en béton) qui ne convainc pas.*
- *L'accès au sud des voies passant par le parking souterrain n'est pas convaincante et doit être revu. »* (Il est ici fait référence au passage inférieur projeté).

Une coordination entre le projet lauréat et le PLQ a été menée afin de transposer les données

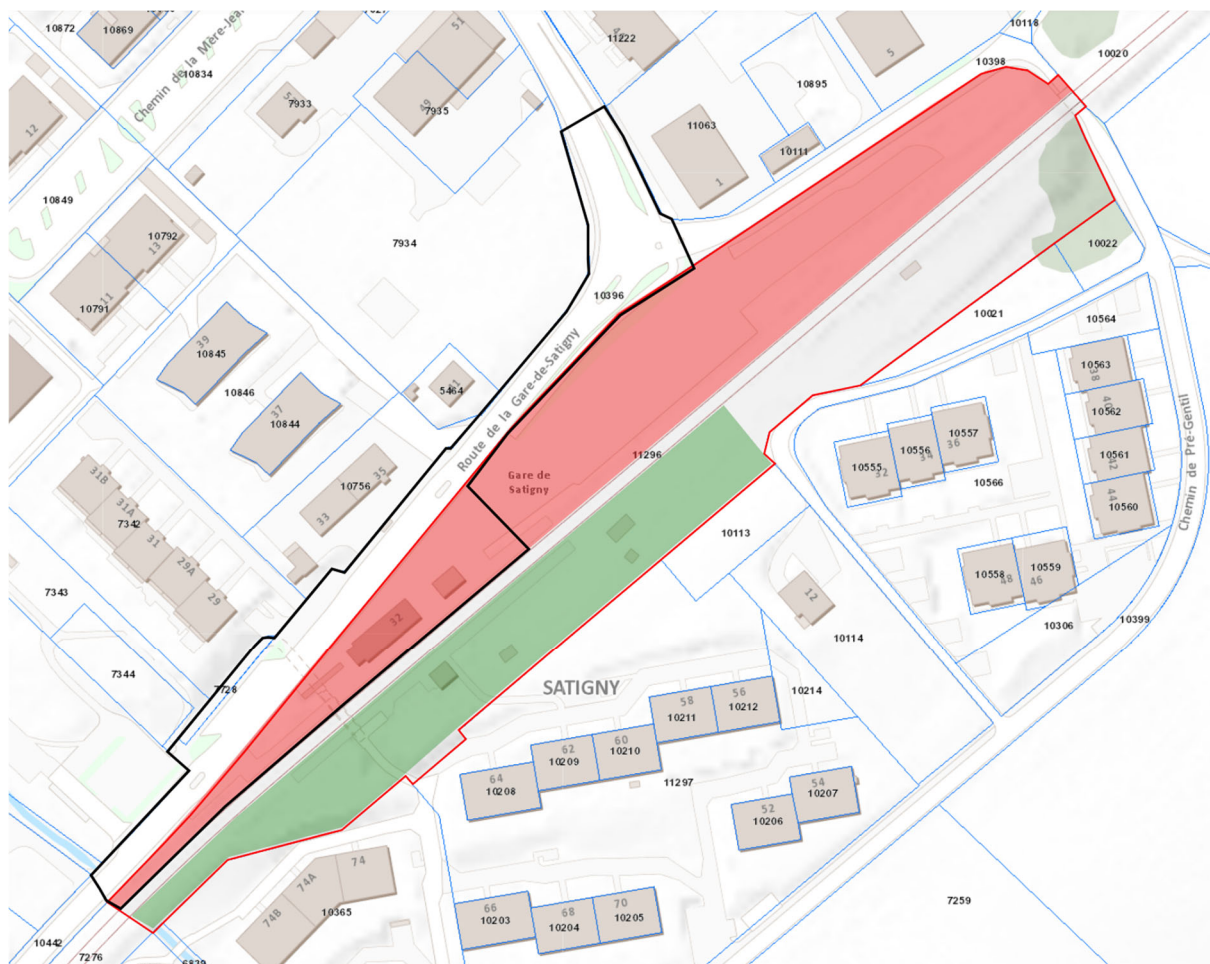
de ce dernier dans les documents du PLQ et permettre sa réalisation, tout en intégrant les demandes des services spécialisés de l'Etat formulées dans le cadre des enquêtes techniques lors de l'élaboration du PLQ.

4.2 Commentaire des dispositions du plan et du règlement

4.2.1 Principes d'aménagement des espaces libres

Le périmètre du PLQ est limité au projet de construction des immeubles et à l'aménagement de la place de la gare. Toutefois, le périmètre d'intervention est plus vaste et inclut deux périmètres significatifs pour comprendre l'évolution prévue dans le secteur du Pôle Satigny-Gare. Le projet d'espaces publics (mesure 12-13 du PA2) s'étend au-delà du périmètre du PLQ en incluant une partie de la route de la Gare-de-Satigny et du chemin du Pré-Gentil (trait noir sur la figure ci-dessous). De plus, les CFF, la commune et l'Etat de Genève ont établi une convention visant à pérenniser un espace en pleine terre et la création d'un verger au sud des voies ferrées, sur la même parcelle n° 11296 que celle du PLQ (cf. chapitre 3.2.3 ci-avant).

Fig. 22 : Parcelle n° 11296 (trait rouge), verger planté (vert), périmètre du PLQ (rouge) et projet d'espaces extérieurs (trait noir)



Les espaces libres et leur hiérarchisation structurent la forme du développement urbain et assurent son intégration dans le contexte environnant. Ces espaces libres regroupent différents usages et fonctions, en réponse à des utilisations et des appropriations spécifiques (gestion des eaux, surfaces polyvalentes pour des activités de loisirs, de délasserement, de transit, de soutien à la biodiversité, etc.).

De plus, ils peuvent avoir des statuts distincts, puisqu'ils constituent soit des espaces collectifs ouverts, dont l'usage est principalement destiné aux habitants des logements qui les entourent (à l'est du bâtiment C, cf. figure ci-après), soit des espaces ouverts à tous (place de la gare et

place du quartier).

Une réflexion avait été engagée sur la qualité des espaces libres dans le cadre des études-tests. Des schémas illustratifs avaient été effectués afin d'orienter leur réalisation, notamment la relation du quai 1 avec les façades sud et le front bâti côté chemin de Pré-Gentil, comme mentionné au chapitre 3.1.

Le projet lauréat s'est inscrit dans ces principes d'aménagement des espaces libres en définissant notamment des ruelles piétonnes mais autorisées aux cycles, entre les bâtiments A – B et B – C, assurant la perméabilité entre les espaces publics au nord des bâtiments et les quais de la gare, ainsi qu'avec le passage inférieur prévu sous les voies CFF.

Les espaces libres font l'objet d'un projet d'espaces extérieurs établi en parallèle à l'élaboration du présent PLQ, en se conformant aux principes de la charte des espaces libres et des aménagements extérieurs du village de Satigny, ainsi qu'en collaboration avec les services de l'Etat.

Fig. 23 : Plan de l'avant-projet des aménagements extérieurs (version du 7 mars 2023, présenté à la DIRPRO 2)



L'un des partis d'aménagement central du projet est de concentrer les constructions (y compris souterraines) à l'est du périmètre afin de libérer un espace généreux pour la nouvelle place de la Gare à l'ouest et des surfaces en pleine terre.

Dans le but d'assurer les multiples fonctions et usages attendus pour cette place (accessibilité pour toutes et tous, transit des voyageurs, délasserment, plantation, fraîcheur, valorisation du patrimoine, etc.), le revêtement minéral prévu doit être perméable sur au moins 50% de la surface de la place, dont la majeure partie est en pleine terre (hors dalle) et équipée de fosses continues pour les plantations et la gestion des eaux.

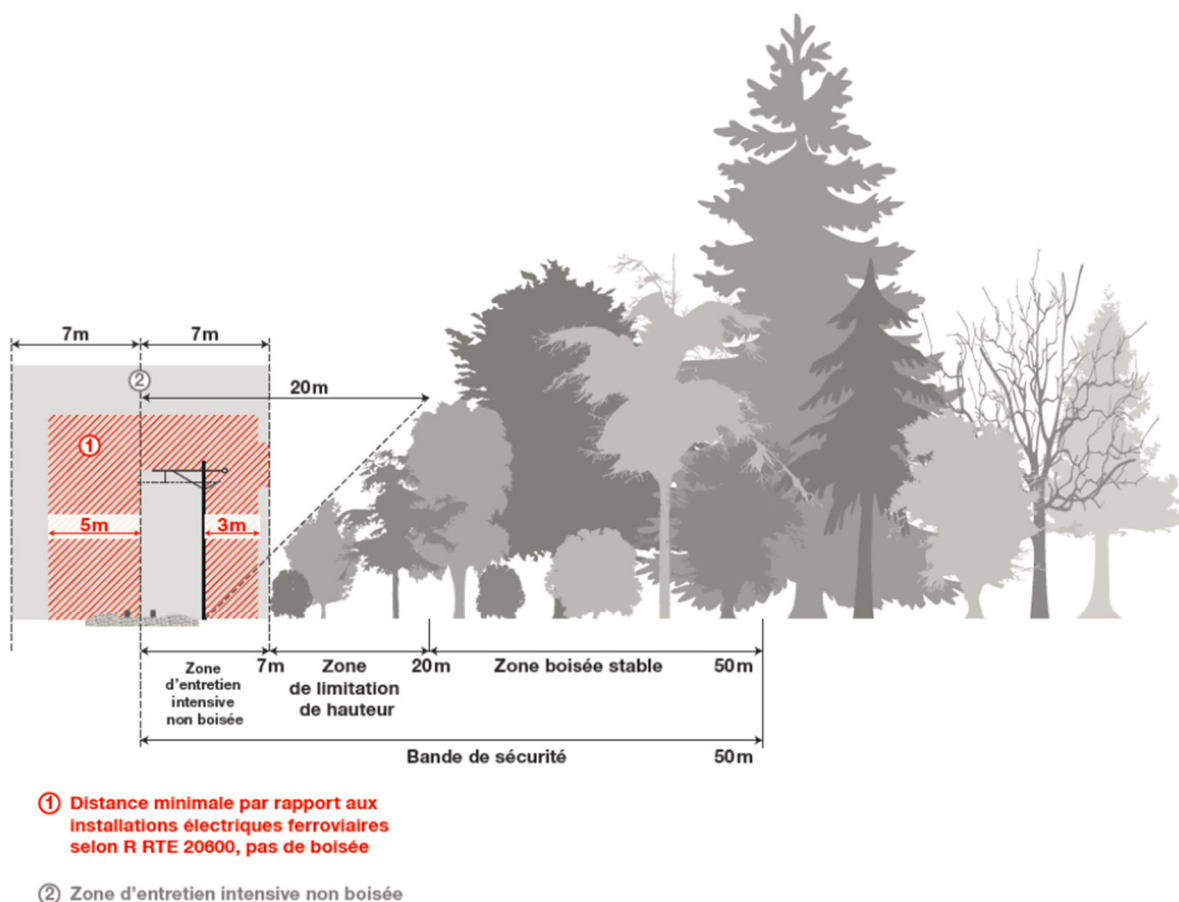
L'objectif est de garantir le bon développement et la pérennité des plantations tout en permettant la gestion des eaux pluviales.

4.2.2 Végétation

Arbres majeurs

Le périmètre du PLQ est fortement marqué par les contraintes liées aux normes de sécurité des CFF illustrées sur la figure ci-dessous.

Fig. 24 : Limitation de la hauteur et zone boisée stable ; PELV catégorie 2 (source : DMS ID : N° 4162455, Version de la réglementation N° 3-0, p. 17/41)



Les limitations s'appliquant aux plantations sont importantes, si bien qu'aucun arbre majeur dont la couronne fait 15m de diamètre à terme (50 ans) ne peut être planté à l'intérieur du périmètre du PLQ. Le seul espace propice à la plantation d'arbres majeurs est la place du quartier au nord des bâtiments, ces derniers ayant un effet barrière en cas de chute des spécimens ou de branches en direction des voies CFF.

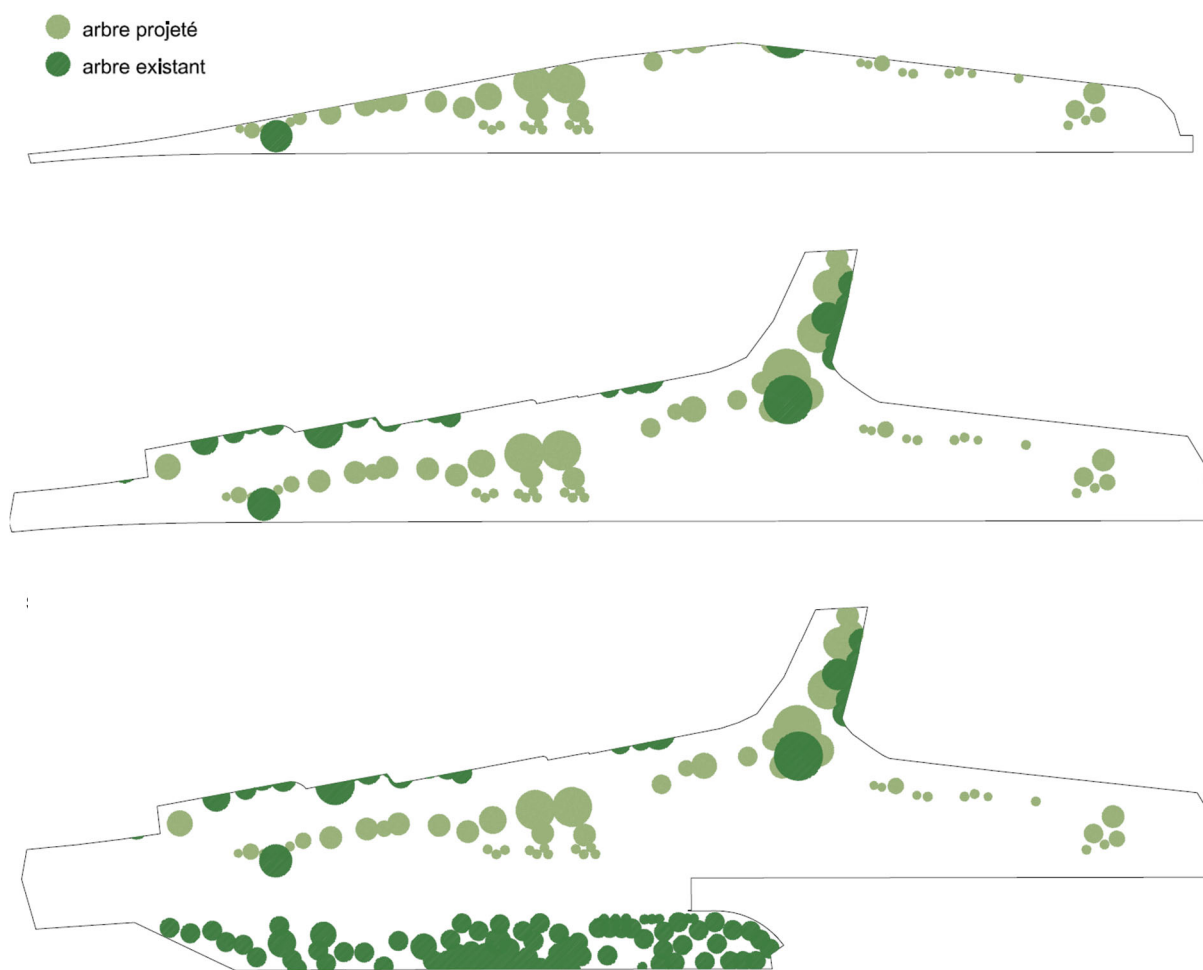
Il est à relever la conservation du cèdre blanc (seul arbre majeur à l'ouest du site), qui a fait l'objet d'un relevé de géomètre en février 2023.

Taux de couverture de la canopée future

Actuellement, le site est fortement minéral et marqué par du stationnement en surface. La réalisation du PLQ permet d'augmenter le taux de couverture de la canopée qui passera à 18.5% à terme (50 ans). En incluant également le périmètre du projet d'espaces libres, ce taux passe à 20% et à 25% en considérant, dans un périmètre élargi, le verger planté au sud des voies (cf. chapitre 4.2.1 concernant les périmètres d'intervention et la figure 21).

Compte tenu des contraintes liées à la proximité des voies CFF, l'espace en pleine terre à l'est du bâtiment C ne peut pas être planté d'arbres afin de laisser libre cet espace pour assurer la circulation des engins d'entretien des CFF en cas d'intervention sur les voies.

Fig. 25 : Couverture de la canopée dans le secteur du pôle de Gare (source : ADR, janvier 2023) - de haut en bas :
périmètre du PLQ + reste du périmètre du projet d'espaces extérieurs (version mars 2023) + verger



Pleine terre

Actuellement, le site est fortement minéral et imperméable (stationnement et circulations). Le taux de pleine terre est de 29% (2'274 m²). Le PLQ conserve environ 79% de cette surface en pleine terre pour un taux à terme de 23% (1'790 m² soit une perte de 484 m² de pleine terre). Ces 23 % correspondent à la pleine terre végétalisée ainsi qu'à la pleine terre minéralisée sur la place de la gare, qui comprend les plantations en fosses continues hors dalle.

Fig. 1 : Comparaison des types de sol état existant et état futur selon le PLQ (source : CSD, mars 2023)

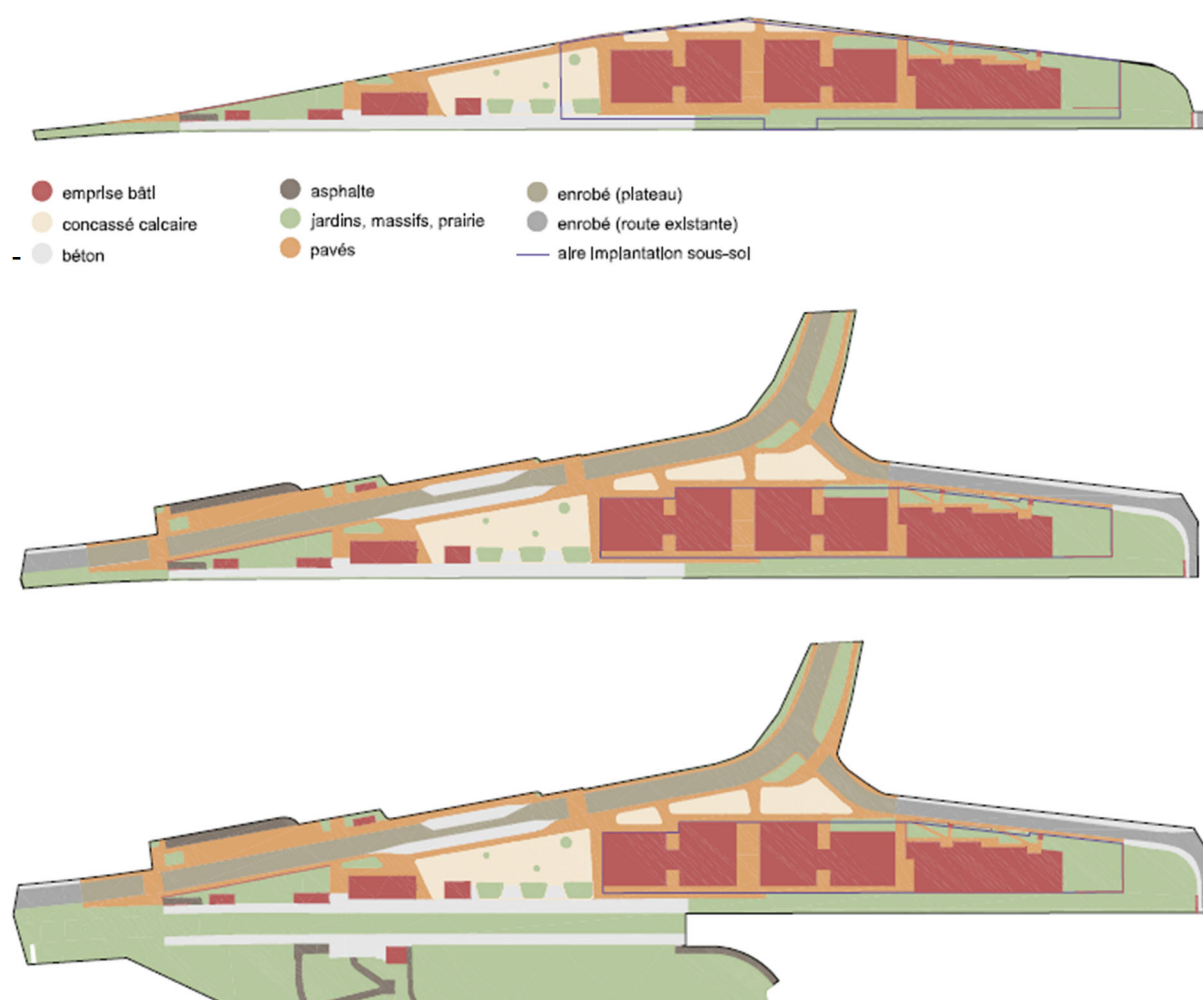
	Type de revêtement	Etat existant		Etat futur		Variation
		Surface [m ²]	Pourcentage	Surface [m ²]	Pourcentage	Surface [m ²]
Pleine terre (perméable) = 1790m² = 23%	Pleine terre végétalisée	2274	29%	1235	16%	-1039
	Pleine terre stabilisée (revêtement semi-perméable)	0	0%	555	7%	+555
Imperméable = 6010m² = 77%	Revêtement imperméable / majoritairement imperméable	4673	60%	1704	22%	-2969

Espaces verts sur dalle	0	0%	1289	17%	+1289
Bâtiment	204	3%	2368	30%	2164
Quai de gare existant	649	8%	649	8%	0

En se basant sur l'avant-projet (AVP) d'espaces extérieurs, qui établit une analyse plus fine des revêtements de sol, l'ensemble des surfaces en pleine terre du PLQ sont conservées avec même une légère augmentation (+29 m²) soit un taux de pleine terre de 24%. Ce pourcentage correspond aux surfaces hors dalle et non carrossables: pavé hors dalle, concassé calcaire hors dalle, jardin-massif-prairie hors dalle. De plus, les surfaces végétalisées créées sur dalle s'élèvent à environ 966 m², soit 13% de la surface du PLQ.

En incluant le périmètre de l'AVP d'espaces extérieurs (version de mars 2023), le taux de pleine terre (pavé hors dalle et jardins, massifs, prairie hors dalle) passe à 36% et à 50% en incluant également le verger planté au sud des voies ferrées.

Fig. 26 : Types de revêtement de sol (source ADR, janvier 2023), de haut en bas : périmètre du PLQ + reste du périmètre du projet d'espaces extérieurs (version mars 2023) + verger



L'emprise maximum du parking souterrain est actuellement représentée sur le plan du PLQ de sorte à laisser une certaine souplesse au projet de construction, compte tenu des contraintes du site (parcelle étroite notamment). L'ambition, dans les phases ultérieures du projet, est de réduire cette emprise au maximum et en particulier le long de la route de la Gare-de-Satigny.

Continuité végétale et biodiversité

Afin d'assurer une continuité végétale et de créer des conditions favorables à la biodiversité, les mesures suivantes sont prévues par le PLQ :

- Création d'une continuité végétale le long de la route de la Gare-de-Satigny et du chemin de Pré-Gentil par la plantation d'arbres et arbustes le long des voies CFF (en fosses continues). Une coordination avec la police du feu (cf. chapitre 4.2.3 ci-après) a permis de définir des espaces permettant de laisser un maximum de place aux plantations.
- Création de bandes végétalisées le long des voies de chemin de fer avec plantation en milieu rudéral avec murgiers, prairie extensive, etc. afin notamment de renforcer le corridor biologique existant.
- Les espèces indigènes et d'écotype genevois seront privilégiés.
- L'espace de réservation pour un système de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert au nord-est du périmètre du PLQ apportera une réelle plus-value pour la biodiversité.

Arbres

Le site est actuellement très peu arboré. Un arbre majeur (cèdre blanc) est maintenu, contrairement à la haie le long de la route de la Gare-de-Satigny. Les raisons de ces abattages sont les suivantes :

- Les arbres existants présentent une faible valeur écologique.
- Le projet d'espaces libres prévoit des plantations plus qualitatives et permettant la création d'une canopée, ce qui n'est pas possible avec les essences existantes.
- Ces arbres constituent une barrière physique entre le projet de développement et le haut du village, allant à l'encontre des objectifs du projet et des objectifs communaux de connecter le haut et le bas du village par la création de perméabilités, notamment en améliorant l'accessibilité de la gare aux mobilités douces.
- L'abattage de ces arbres permet l'accès aux camions d'intervention des SIS.

Fig. 27 : Arbres le long de la route de la Gare-de-Satigny voués à être abattus



4.2.3 Accès des véhicules d'intervention

Les appartements sont soit traversants, soit mono-orientés du côté de la route de la Gare-de-Satigny. L'accès des véhicules des SIS est donc possible, pour tous les appartements, depuis la route de la Gare-de-Satigny et le chemin de Pré-Gentil, en limite est du périmètre. Un travail d'optimisation a été mené en collaboration avec la Police du feu afin de minimiser l'impact des accès SIS sur les plantations du projet. Le concept qui en découle est illustré sur la figure ci-après.

Conformément à la directive n° 7 du règlement d'application de la loi sur la prévention des sinistres, l'organisation et l'intervention des sapeurs –pompiers (RSG F 4 05.01 ; RPSSP), il est prévu pour les places de travail, un dégagement en hauteur de 4.5 mètres minimum, en largeur de 5 mètres minimum et une longueur de 12 mètres minimum.

Fig. 28 : Concept accès SIS



4.2.4 Paysage et patrimoine

Il est ressorti des études-tests et des concertations menées tout au long de l'élaboration du projet que la diversité de formes et de gabarits permet une meilleure insertion du projet dans le tissu villageois.

Afin d'éviter des formes et des gabarits trop monotones qui risqueraient de créer une perception globale unitaire du quartier, d'effet « grand ensemble », il est souhaité de développer le langage villageois que l'on retrouve au centre du village, le long de la route du Mandement. Le parti d'aménagement se traduit donc par une fragmentation du bâti, en plan et en volume, et par la réalisation de toitures à deux pans avec tuiles, mélangeant des gabarits de R+3 et R+2, avec un décalage des façades permettant d'éviter un effet de mur et des façades lisses. Ces principes contribuent à une meilleure insertion du projet dans le tissu villageois et permettent d'éviter la création d'un masque visuel qui dégraderait la perception du grand paysage.

La qualité de l'aménagement des espaces libres et leur hiérarchisation structurent le développement urbain et assurent son intégration dans le contexte environnant. La diversité des espaces libres avec la place de la Gare, la place de quartier, les perméabilités et le talus aménagé d'une noue notamment, ainsi que le rythme de séquence entre ces derniers et les constructions (perméabilités piétonnes et percées visuelles), permettent une bonne intégration dans le contexte environnant et une valorisation des éléments patrimoniaux. L'harmonisation et la mise en réseau des espaces libres aux alentours de la gare offriront une nouvelle identité au secteur et participeront à la mise en valeur des éléments patrimoniaux.

Une percée visuelle a été intégrée au projet entre les bâtiments A et B, dans l'axe de la route de la Gare-de-Satigny qui remonte sur la route du Mandement. Une seconde percée est prévue entre les bâtiments B et C, en lien avec le développement du quartier de Pré-Gentil plus au nord.

Les nouveaux aménagements qui seront développés dans les espaces libres du PLQ et dans le cadre du projet d'espaces extérieurs (mesure 13-12 du PA2), ainsi que les activités prévues aux rez-de-chaussée des bâtiments A et B, participeront à l'animation et à la valorisation des

éléments patrimoniaux.

4.2.5 Stationnement

Les places de stationnement à usage des habitants/visiteurs/employés et clients se situent en souterrain. Seules les places de dépose-minute et les places de taxis liées à la gare (hors périmètre du PLQ), une place de livraison ainsi qu'une place d'accès à côté du bâtiment de service (emplacements à définir dans le cadre du plan d'aménagement paysager), se situent en surface. L'accès au domaine public se fait de manière à minimiser l'impact sur le trafic.

Le dimensionnement de l'offre en stationnement s'appuie sur le règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés du 17 mai 2023 (RSG L 5 05.10 ; RPSFP), entré en vigueur le 24 mai 2023.

Ce règlement propose un découpage du territoire genevois en secteurs avec, pour chacun d'eux, un ratio minimum de places par m² de surface brute de plancher (SBP) pour le logement, avec comme objectif de stationner les véhicules privés sur fonds privés et un ratio maximum de places par m² de SBP pour les activités, avec comme objectif de maîtriser les déplacements motorisés. Le périmètre du PLQ se situe dans le secteur VI.

A. En matière de logements :

1/ Les ratios de stationnement pour les voitures dans le secteur VI sont fixés par l'article 5, alinéa 1 RPSFP de la manière suivante :

- Minimum 1 place/100 m² de SBP pour les habitants.
- Minimum 0,1 place/100 m² de SBP pour les visiteurs.

En application de l'article 9, alinéa 1 du règlement concernant l'accessibilité des constructions et installations diverses, du 29 janvier 2020 (RSG L 5 05.06 ; RACI), dans les parkings et garages collectifs de moins de 50 places, une case au moins doit être réservée aux conducteurs handicapés ; dans les ensembles plus importants, une case de plus par 50 cases supplémentaires jusqu'à 200 places et une case de plus par 100 places supplémentaires jusqu'à 500 places, puis une case de plus par 250 places supplémentaires, doit être réservée. Pour le logement, elles sont incluses dans les places réservées à cette fin (article 7, alinéa 7 RPSFP).

2/ Les ratios de stationnement pour les vélos dans le secteur VI sont fixés par l'article 5, alinéa 8 RPSFP de la manière suivante :

- 3 places/100 m² de SBP, dont 30% situés au rez-de-chaussée ou à proximité immédiate des allées d'immeubles.

3/ Les ratios de stationnement pour les deux-roues motorisés (2RM) dans le secteur VI sont fixés par l'article 5, alinéa 7 RPSFP de la manière suivante :

- 0,16 place/100 m² de SBP.

B. En matière d'activités :

1/ Les ratios de stationnement pour les voitures dans le secteur VI sont fixés par l'article 6 RPSFP de la manière suivante :

Pour les activités listées à l'article 6, alinéa 3 RPSFP, les ratios de stationnement maximaux pour les employés, les visiteurs ou clients sont calculés en application de la norme VSS 640 281 du 1^{er} février 2006 et d'un facteur de réduction de 20% correspondant au secteur VI (défini à l'article 6, alinéa 3 RPSFP). La catégorie « magasins à nombreuse clientèle » (alimentation, kiosque par exemple) se base sur la surface de vente (SV = 50% de la SBP activités) :

- 2 places/100 m² de SV, auquel on applique 20% de réduction (employés) ;
- 8 places/100 m² de SV, auquel on applique 20% de réduction (clients s'il y en a).

En application de l'article 9, alinéa 1 RACI, dans les parkings et garages collectifs de moins de 50 places, une case au moins doit être réservée aux conducteurs handicapés ; dans les ensembles plus importants, une case de plus par 50 cases supplémentaires jusqu'à 200 places et une case de plus par 100 places supplémentaires jusqu'à 500 places, puis une case de plus par 250 places supplémentaires, doit être réservée. Pour les activités, elles sont incluses dans les places réservées à cette fin (article 7, alinéa 7 RPSFP).

2/ Les ratios de stationnement pour les vélos dans le secteur VI sont fixés par l'article 6, alinéa 7 RPSFP de la manière suivante :

- Minimum entre 1,6 et 2 places/100 m² de SBP.

3/ Les ratios de stationnement pour les 2RM dans le secteur VI sont fixés par l'article 6, alinéa 6 RPSFP de la manière suivante :

- Maximum 0,35 place/100 m² de SBP.

En application du RPSFP, le dimensionnement suivant a été retenu pour l'ensemble du périmètre :

C. Places de stationnement voitures

1/ Pour les habitants des logements :

- La surface de 5'974 m² de SBP logements au ratio de 1 place/100m² de SBP de logement (article 5, alinéa 1 RPSFP), donne 60 places minimum pour les habitants des logements.

2/ Pour les visiteurs des logements :

- La surface de 5'974 m² de SBP logement, au ratio de 0,1 place/100 m² de SBP de logement (article 5, alinéa 1 RPSFP) donne 6 places minimum pour les visiteurs des logements.

Toutefois, en raison des exigences tirées des objectifs climatiques cantonaux, de la protection de l'environnement, notamment en application des articles 11 et 12 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 7 octobre 1983 (LPE), ou de la préservation du milieu naturel ou du patrimoine (article 8, alinéa 2, lettre a RPSFP), du fait que la réalisation du parking engendre des coûts disproportionnés, notamment en raison de contraintes géotechniques ou morphologiques (article 8, alinéa 2, lettre b RPSFP), ainsi que des améliorations notables en matière d'offre en transports publics (article 8, alinéa 2, lettre d RPSFP), caractérisées par une cadence au quart d'heure du Léman Express (LEX) avec à terme une évolution des cadences des bus en lien avec le LEX, en accord avec l'OCT, les ratios retenus sont :

- 0,8 place/100 m² SBP pour les habitants des logements ;
- 0,1 place/100 m² SBP pour les visiteurs des logements (article 5, alinéa 1 RPSFP),

ce qui donne un nombre de places de stationnement voitures des logements réduit à :

- **48 places minimum** pour les habitants des logements ;
- **6 places minimum** pour les visiteurs des logements.

Soit un total de 54 places voiture pour les logements.

3/ Pour les employés des activités (magasins à nombreuse clientèle)

- La surface de 999 m² de SBP (soit 499.5 m² SV) de magasins à nombreuse clientèle au ratio de 2 places/100 m² de SV et pondérée d'un coefficient de 20% (article 6,

alinéa 3 RPSFP et norme VSS 640 281 du 1^{er} février 2006), donne **7.992 places maximum** pour les employés.

4/ Pour les clients des activités (magasins à nombreuse clientèle) :

- La surface de 999 m² de SBP (soit 499.5 m² SV) de magasins à nombreuse clientèle au ratio de 8 places/100 m² de SV et pondérée d'un coefficient de 20% (article 6, alinéa 3 RPSFP et normes VSS 640 281 du 1^{er} février 2006), donne 31.968 places maximum pour les clients.

Toutefois, en raison des exigences tirées des objectifs climatiques cantonaux, de la protection de l'environnement, notamment en application des articles 11 et 12 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 7 octobre 1983 (LPE), ou de la préservation du milieu naturel ou du patrimoine (article 9, lettre a RPSFP) ainsi que des améliorations notables en matière d'offre en transports publics (article 9, lettre b RPSFP), caractérisées par une cadence au quart d'heure du LEX avec à terme une évolution des cadences des bus en lien avec le LEX et compte tenu de l'effet d'opportunité au sens de la norme VSS 640 281, en accord avec l'OCT, les ratios retenus sont :

- La surface de 999 m² de SBP (soit 499,5 m² SV) de magasins à nombreuse clientèle au ratio de 0,4 place/100 m² de SBP (correspondant au ratio de stationnement pour les clients des "autres services" de 0,5 place/100 m² de SBP (norme VSS 640 281 du 1^{er} février 2006) et pondérée d'un coefficient de 20% pour les clients).

Ce ratio a été retenu en fonction de l'effet d'opportunité expliqué au paragraphe précédent, ce qui donne un nombre de places de stationnement voitures pour les clients des activités (magasins à nombreuse clientèle) réduit à **3.996 places maximum** pour les clients.

Soit un total de 12 places pour les employés et clients des activités (magasins à nombreuse clientèle).

5/ Pour le P+Rail :

Le site est aujourd'hui occupé en grande partie par un P+Rail d'une capacité de 90 places. Le maintien de ce P+Rail est conforme au PDCn 2030 dans sa 1^{ère} mise à jour et répond aux objectifs de la fiche de mesures A19, intitulée « Consolider et développer les centres régionaux et locaux », plus particulièrement à « *l'amélioration des liaisons entre centre et avec le cœur de l'agglomération* », ainsi qu'à « *la diminution des nuisances sur l'environnement associées à l'étalement urbain, à la périurbanisation diffuse et à l'augmentation du trafic pendulaire* ». Il répond également à l'objectif, en terme de mobilité, de maîtriser le trafic individuel motorisé (limitation du trafic dans le centre et les nouveaux quartiers) et le stationnement (réduction de l'offre dans le centre et les nouveaux quartiers, pas d'implantation de P+R dans les centres), compte tenu que son implantation s'opère à proximité de la gare et qu'il est donc facilement accessible.

Selon les données d'exploitation et les études réalisées, le besoin du P+Rail estimé à **90 places**.

6/ Places de stationnement voitures pour les personnes à mobilité réduite (PMR) :

6.1. Pour les logements

- Selon l'article 9, alinéa 1 RACI, dans les parkings et garages collectifs de moins de 50 places, une case au moins doit être réservée aux conducteurs handicapés. Dans les ensembles plus importants, une case de plus par 50 cases supplémentaires jusqu'à 200 places et une case de plus par 100 places supplémentaires jusqu'à 500 places, puis une case de plus par 250 places supplémentaires, doit être réservée. Pour les logements, elles sont incluses dans les places réservées à cette fin (article 7, alinéa 7 RPSFP). Le PLQ prévoyant 54 places pour les logements, il faut prévoir **2 places de stationnement pour les personnes handicapées**.

6.2. Pour les activités (magasins à nombreuse clientèle) :

- Selon l'article 9, alinéa 1 RACI, dans les parkings et garages collectifs de moins de 50 places, une case au moins doit être réservée aux conducteurs handicapés. Dans les ensembles plus importants, une case de plus par 50 cases supplémentaires jusqu'à 200 places et une case de plus par 100 places supplémentaires jusqu'à 500 places, puis une case de plus par 250 places supplémentaires, doit être réservée. Pour les activités, elles sont incluses dans les places réservées à cette fin (article 7, alinéa 7 RPSFP). Le PLQ prévoyant 12 places pour les activités (magasins à nombreuse clientèle), il faut prévoir **1 place de stationnement pour les personnes handicapées**.

6.3. Pour le P+Rail

- Selon l'article 9, alinéa 1 RACI, dans les parkings et garages collectifs de moins de 50 places, une case au moins doit être réservée aux conducteurs handicapés. Dans les ensembles plus importants, une case de plus par 50 cases supplémentaires jusqu'à 200 places et une case de plus par 100 places supplémentaires jusqu'à 500 places, puis une case de plus par 250 places supplémentaires, doit être réservée. Le P+Rail prévoyant 90 places, il faut prévoir **2 places de stationnement pour les personnes handicapées**.

Soit un total de 5 places PMR parmi les 156 places prévues pour les voitures.

D. Places de stationnement vélos

1/ Pour les logements :

- La surface de 5'974 m² de SBP logement au ratio de 3 places/100 m² de logement (article 5, alinéa 8 RPSFP) donne **180 places vélos** pour les logements.

2/ Pour les activités (magasins à nombreuse clientèle) :

- La surface de 999 m² de SBP activités (magasins à nombreuse clientèle) au ratio de 2 places/100 m² de SBP d'activités (article 6, alinéa 7 RPSFP) donne **20 places vélos minimum** pour les activités (magasins à nombreuse clientèle).

Soit un total de 200 places vélos, dont environ 50% en surface.

E. Places de stationnement deux-roues motorisés (2RM)

1/ Pour les logements :

- La surface de 5'974 m² de SBP logement (article 5, alinéa 7 RPSFP) au ratio de 0,16 place/100 m² de logement donne **9.558 places 2RM** pour les logements.

2/ Pour les activités (magasins à nombreuse clientèle) :

- La surface de 999 m² de SBP activités (magasins à nombreuse clientèle) au ratio de 0.35 place/100 m² de SBP d'activités (magasins à nombreuse clientèle) (article 6, alinéa 6 RPSFP) donne **3.497 places 2RM maximum** pour les activités (magasins à nombreuse clientèle).

Soit un total de 13 places 2RM, dont environ 50% en surface.

F. Utilisateurs de la gare

En lien avec le fonctionnement de la gare, des places supplémentaires devront être prévues à proximité de la gare :

- 3 places de courte durée (taxis et dépose-minute)
- 1 place de Car sharing
- 125 places vélos extérieures si possible couvertes, en sus de ce que prévoit le PLQ dont : 50 places pour la vélo-station, 20 places en vélopartage et 20 places permettant le rechargement (vélos et 2RM).

Des espaces de desserte devront être prévus, soit une place de livraison proche du bâtiment voyageur, une place d'intervention ainsi qu'une place d'accès à côté du bâtiment de service (emplacement à définir dans le cadre du plan d'aménagement paysager).

5. PROCESSUS DÉCISIONNEL

5.1 Coordinations avec les instances de l'Etat

Dans le but de vérifier l'opportunité de développer un projet sur ce périmètre, une demande de renseignement (DR) portant sur les parcelles N^{os} 10021, 10022 et 11296 (ancienne parcelle N°10294), a été déposée en mars 2018. Enregistrée sous le numéro DR 18518/1, elle était accompagnée d'une notice d'impact préliminaire réalisée par le bureau CSD Ingénieurs, concluant qu'il n'y avait pas de risque identifié sur la faisabilité du projet.

Le projet de DR a été examiné par les services concernés au titre de son implantation, de sa destination, de son gabarit et de sa dévestiture. À la suite de cet examen, le DT a répondu favorablement le 28 janvier 2019 et engagé l'élaboration du projet de PLQ.

Afin de développer un projet en lien avec l'échelle du village, un mandat d'études-tests a été lancé. Trois bureaux ont été invités à s'interroger et à pousser les réflexions sur ce périmètre. Les études se sont déroulées sur 6 mois. Elles ont été ponctuées de journées d'échanges entre les bureaux invités, la commune, les CFF et l'OU, ainsi que d'une démarche participative.

La démarche participative menée en parallèle des études-tests a permis aux trois bureaux d'architectes de développer trois démarches différentes inspirées de leurs échanges avec les habitants de Satigny lors d'ateliers thématiques.

Six ateliers de travail ont été réalisés entre novembre 2019 et juin 2020. Ils ont permis aux équipes à la fois de présenter leur projet et de débattre de leur concept, mais également de discuter avec l'ensemble des acteurs présents. Des contacts réguliers avec les différents services de l'Etat ont permis de préciser les limites à respecter dans le cadre du projet (notamment les limites ORNI, OPAM, OPB, CFF) et de répondre aux interrogations des bureaux d'architectes.

Les trois projets se sont distingués dès le premier atelier. Chaque équipe a maintenu son concept jusqu'au bout de la démarche afin de développer trois variantes distinctes qui répondaient aux interrogations et aux attentes du maître d'ouvrage.

Cette démarche a fait ressortir des thématiques claires et trois propositions d'implantation et de volumétries. Aucune variante n'a été éliminée par le groupe de suivi, l'idée étant de pousser les projets jusqu'à la limite de leur concept. La démarche, ainsi que les résultats des études-tests ont été présentés à la commission d'urbanisme (CU) et à la commission des monuments,

de la nature et des sites (CMNS) avant la mise au point de l'avant-projet de PLQ.

À la suite des études-tests, l'avant-projet de PLQ a proposé des aires d'implantation les plus souples possible et a défini les règles inscrites dans le règlement. Une évaluation environnementale des variantes a été menée par le bureau CSD Ingénieurs, permettant une analyse comparative ainsi que l'identification des potentiels d'optimisation et des enjeux à prendre en compte. Une note technique préalable a également été réalisée pour en définir les enjeux de mobilité.

Ces éléments ont été repris dans le cahier des charges du concours d'architecture et d'espaces extérieurs. En parallèle, le dossier de PLQ a fait l'objet d'une première enquête technique, du 17 mars au 29 avril 2022. Des ateliers de travail avec les services de l'Etat sur des thématiques spécifiques ont été menés avec les services compétents: « eau-arbre-sol », « nature et paysage », « mobilité et sécurité ». Ces ateliers ont permis également d'assurer la coordination entre le PLQ et le projet lauréat du concours, notamment sur le périmètre de la mesure 13-12 du PA2 traitant des espaces extérieurs du projet.

5.2 Démarche participative

La démarche participative s'est déroulée en quatre temps : deux ateliers et deux expositions. Une première séance de dialogue a permis d'établir le contact avec la population et d'informer de la démarche et du projet. Des ateliers thématiques de discussion ont eu lieu dans un second temps. Pour clore cette première partie du processus, une séance publique de restitution et une exposition se sont déroulées dans le courant de l'automne 2020. À la fin du concours, une exposition publique a été organisée. Son vernissage a eu lieu en septembre 2022.

Concertation 1 : 15 octobre 2019, salle communale de Satigny

Lors de la première séance de concertation qui s'est tenue à l'automne 2019, environ 200 personnes ont pris part au dialogue. Le public a été accueilli par un mot de Mme Anne Revaclier, maire de la commune de Satigny, en présence de représentants de l'office de l'urbanisme et de CFF Immobilier. Les trois bureaux d'architectes en charge des études-tests ainsi que le bureau en charge de l'organisation de ces études étaient également présents afin de recueillir les premières réactions des habitants de Satigny.

Plusieurs questionnements ont émergé, entre autres concernant le passage inférieur, la hauteur des futurs bâtiments, le stationnement, les risques pour les logements proches des voies et les accès PMR (personnes à mobilité réduite) à la gare.

Des demandes ont été formulées, notamment pour que :

- des mesures soient prises pour lutter contre les îlots de chaleur et la pollution lumineuse ;
- des réflexions soient portées sur la route de la Gare-de-Satigny (problème de sécurité et d'accessibilité) ;
- l'espace public (future place de la gare et rues) soit plus végétalisé et que des arbres soient plantés ;
- la qualité de vie soit préservée (végétation et calme) ;
- le projet s'accorde à l'esprit du village ;
- les constructions ne ressemblent pas à des barres ;
- les toitures soient en pente ;
- des nouveaux concepts de logements (collectifs, modulables) soient proposés ;
- des bancs soient remis sur les quais ;
- des cheminements de mobilité douce soient aménagés pour faciliter l'accès entre la gare et le village ;
- des potagers partagés prennent place ;
- un endroit de rencontre se développe.

Plusieurs idées ont été proposées pour les activités et la programmation : un hôtel, un kiosque, des espaces de co-working, des locaux modulables, un cabinet pluridisciplinaire, un point de vente de produits locaux, des ateliers d'artisans, des infrastructures socioculturelles, des

locaux pour les jeunes, des logements étudiants.



Concertation 2 : 19 novembre 2019, P+Rail de la gare de Satigny

La deuxième phase s'est déroulée sous la forme d'ateliers. Chaque bureau d'architecte a animé un stand dans l'objectif de présenter ses premières orientations afin de les confronter aux commentaires de la population. Ce fut l'occasion d'échanger plus précisément sur la mobilité, les gabarits, l'architecture, l'occupation de l'espace, les affectations, les espaces verts ou le voisinage et de comprendre les réflexions des architectes et les enjeux architecturaux et urbanistiques du périmètre d'étude.



Lors de cette séance, plusieurs points, demandes et propositions sont ressortis des échanges :

- Des interrogations sur la densité ;
- Des espaces conviviaux ;
- Des matériaux chaleureux ;
- Chercher la douceur de vivre ;
- Proposer des balcons et des terrasses ;
- Favoriser un langage architectural varié, avec différentes hauteurs ;
- Des placettes ;
- Des gabarits bas ;
- Des espaces verts ;
- Des toits en pente.

Concertation 3 : septembre 2020, restitution et exposition des études-tests

Le 31 août 2020 a eu lieu au restaurant du Mandement la séance publique de restitution des études-tests ainsi que le vernissage de l'exposition « Pôle Satigny-Gare, on en parle ? ».

Cette dernière étape du processus participatif avait pour objectif de présenter à la population la synthèse des études-tests et de recueillir leurs commentaires et souhaits pour les intégrer dans le développement du PLQ et dans le cahier des charges du concours d'architecture et d'espaces extérieurs.



L'exposition s'est tenue pendant un mois autour de la gare, de la Coop et de la place du village. Les habitants ont été encouragés à déposer leurs commentaires dans des boîtes prévues à cet effet ou sur Internet sur le site dédié au projet. Les retours ont permis de compléter le cahier des charges du concours d'architecture et d'espaces extérieurs.



Un rapport de concertation regroupant les éléments-clés issus de la concertation a été intégré au cahier des charges du concours. De plus, afin que la voix des habitants soit représentée dans le choix du projet lauréat, deux membres, respectivement de la commune et de l'association des habitants de Satigny ont été intégrés au jury du concours.

Concertation 4 : septembre 2022, concours et exposition des résultats du concours

À l'issue du concours, une exposition a été organisée en septembre 2022 à la gare de Satigny afin de présenter le projet lauréat à la population.

Un site Internet a été ouvert pour permettre d'informer la population de l'avancement du projet. Il regroupe l'ensemble des études et permet à la population d'interagir via la boîte email.



