

Cahier n° 100-3



Synthèse

Recommandations

AOUT 2011



.....
Cahier n°100-3
.....

Rapport final

Version août 2011

Auteurs :

Aurélié Bougrain, Humbert David - Passagers des villes EAGD
Cédric Bachmann - Transitec
Jean François Nau- CSD Ingénieurs

Pilotage:

Cyrielle TOSI - SIAC
Sylvain FERRETTI - Equipe Projet d'agglo

Avec l'appui de :

L'Équipe du Projet d'agglomération, le Comité de Projet et les partenaires

.....

Étude des Lignes Directrices du Chablais



Synthèse / Recommandations

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

RAPPEL DU PLANNING DE L'ETUDE
LES ENJEUX GLOBAUX A 30 ANS
CONCLUSIONS DE LA PHASE 1

INTRODUCTION

RECOMMANDATIONS FORMULÉES SUR LA BASE DE L'ETUDE DES LIGNES DIRECTRICES DU CHABLAIS

1. UNE STRUCTURATION DU TERRITOIRE POLARISEE POUR UNE ORGANISATION SPATIALE RAISONNÉE ET UN ENVIRONNEMENT NATUREL PRESERVÉ
2. UNE PRIORISATION DES INFRASTRUCTURES TC SUR DEUX AXES : LE RER FVG ET LE TRAM/BHNS SUR LA RD 1005.
3. UNE MUTUALISATION DES COMPETENCES ET DES MOYENS NECESSITANT UNE EVOLUTION DES MODES DE FAIRE

SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS

LES PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER AUX RECOMMANDATIONS

PREAMBULE

RAPPEL DU PLANNING DE L'ÉTUDE :

PHASE 1 : CONCEPT GÉNÉRAL D'AMÉNAGEMENT

- démarrage mi - novembre 2009
- 1ère rencontre GRAD le 18 décembre 2009
- présentation du concept général d'aménagement au GRAD le 20 janvier 2010
- présentation du concept général d'aménagement au COPIL et travail d'atelier le 3 février 2010
- présentation du concept général d'aménagement à la société civile et élus; séance de travail et de réflexion le 6 février 2010

PHASE 2 : VÉRIFICATION DU PROJET DE TERRITOIRE SUR LES SECTEURS STRATÉGIQUES : MARS À JUILLET 2010

- GRAD 1 : 21 avril 2010
- COPIL : 28 avril 2010
- GRAD 2 : 2 juin 2010
- COPIL : 29 juin 2010
- Tables rondes : 1er juillet 2010

LE CONTEXTE DE L'ÉTUDE : CONSTRUCTION D'UNE VISION D'ENSEMBLE POUR LE TERRITOIRE ET IDENTIFICATION DES PROJETS COMMUNS (QUI VISENT LA RÉDUCTION DU TRAFIC DANS L'AGGLOMÉRATION GENEVOISE ET QUI CONCOURRONT À LA STRUCTURATION DE MOBILITÉS DURABLES SUR LE CHABLAIS)

LES ENJEUX : SOCIÉTÉ POST-PÉTROLE : MISE EN OEUVRE D'UN SCHÉMA DE TRANSPORTS PUBLICS DÉTERMINANT POUR L'OBJECTIF DE LIMITATION DE L'ÉTALEMENT URBAIN

LES ENJEUX GLOBAUX A 30 ANS

Construire la ville de demain, en agissant sur quels leviers ?

- > **réduire** les **consommations** énergétiques,
- > **adapter** nos **modes** de transports,
- > affirmer la **mixité** et la **compacité** de la ville,
- > favoriser la **bio-diversité** et le respect des écosystèmes,
- > tendre vers une **équité sociale**,
- > adapter les **modes de gouvernance**.



En 2030 :

- > Coût essence ?
- > T°C estivale ?
- > Coûts des logements ?
- > Activité agricole ?
- > Accès aux services ?

Objectif : consolider les centralités pour construire un territoire équilibré.

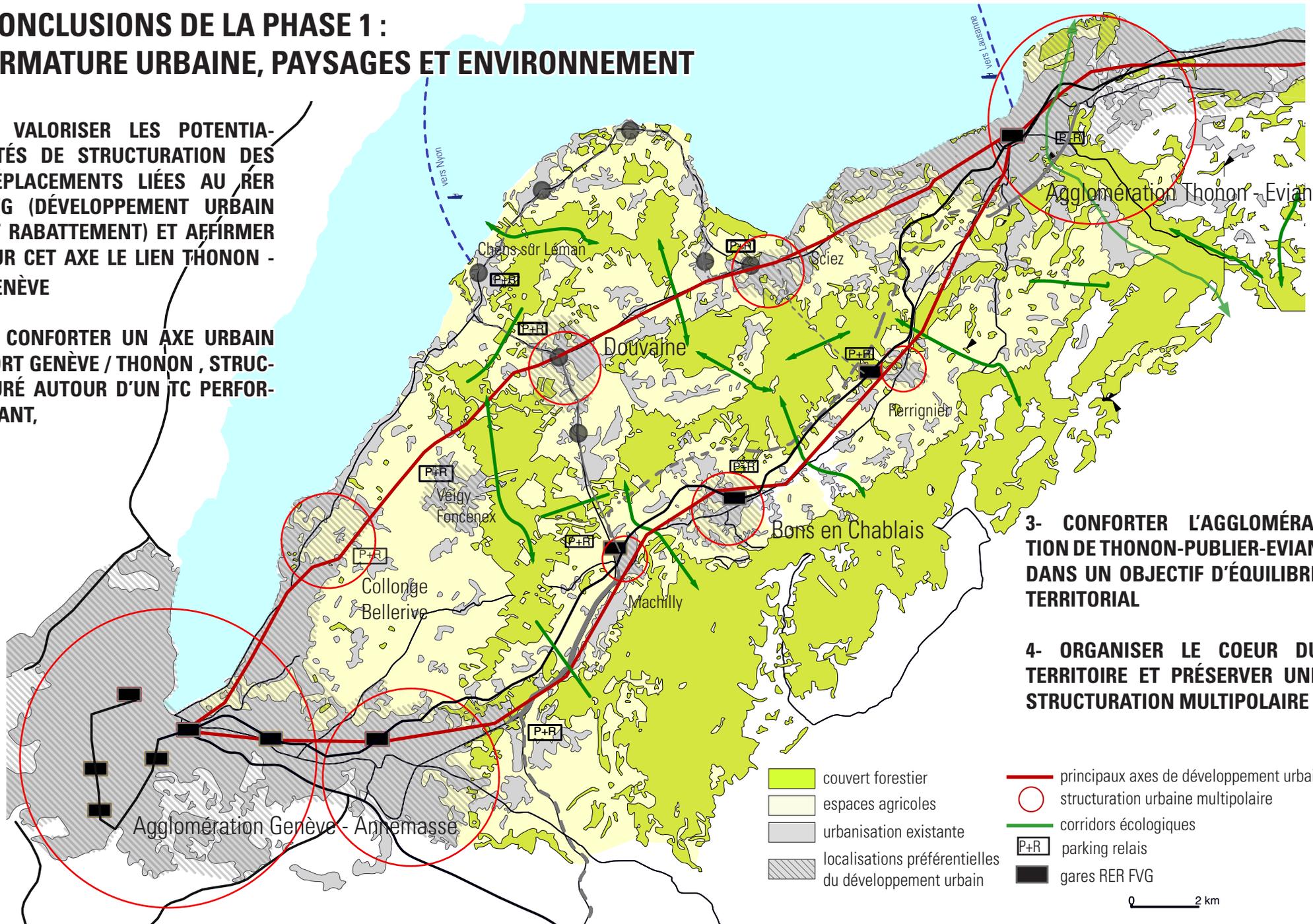
CONCLUSIONS DE LA PHASE 1 : ARMATURE URBAINE, PAYSAGES ET ENVIRONNEMENT

1- VALORISER LES POTENTIALITÉS DE STRUCTURATION DES DÉPLACEMENTS LIÉES AU RER FVG (DÉVELOPPEMENT URBAIN ET RABATTEMENT) ET AFFIRMER SUR CET AXE LE LIEN THONON - GENÈVE

2- CONFORTER UN AXE URBAIN FORT GENÈVE / THONON, STRUCTURÉ AUTOUR D'UN TC PERFORMANT,

3- CONFORTER L'AGGLOMÉRATION DE THONON-PUBLIER-EVIAN DANS UN OBJECTIF D'ÉQUILIBRE TERRITORIAL

4- ORGANISER LE COEUR DU TERRITOIRE ET PRÉSERVER UNE STRUCTURATION MULTIPOLAIRE



- couvert forestier
- espaces agricoles
- urbanisation existante
- localisations préférentielles du développement urbain
- principaux axes de développement urbain
- structuration urbaine multipolaire
- corridors écologiques
- P+R parking relais
- gares RER FVG

0 2 km

INTRODUCTION

Le principal objectif de la mission d'étude des Lignes Directrices du Chablais est de proposer **un concept de développement territorial** comprenant les **aspects paysagers, urbains et de mobilités** contribuant à la mise en place d'un **cadre de vie attractif et de qualité pour les habitants actuels et futurs**.

La mise en oeuvre de ce concept de développement territorial explicité tout au long de la phase 1 de l'étude est largement subordonné à la prise en compte de **trois grandes recommandations** formulées à l'issue de la phase 2.

A toute fin utile, rappelons que le concept général d'aménagement visait deux objectifs principaux :
- celui d' **organiser le développement du territoire** tout en préservant ses qualités intrinsèques et
- celui d' **inscrire ce dernier dans les dynamiques métropolitaines** et le jeu des concurrences territoriales.

Ainsi, la **PREMIÈRE DE CES RECOMMANDATIONS** concerne la structuration urbaine du territoire du Bas Chablais. Cette **croissance** devra se faire de façon **hiérarchisée** et **polarisée autour** (extensions urbaines maîtrisées à la fois mixtes et denses) ou **à l'intérieur** (renouvellement urbain, comblement de dents creuses, optimisation de zones existantes) de pôles urbains identifiés, et ce de manière à

économiser la ressource foncière, à **préserver les paysages** naturels et agricoles particulièrement qualitatifs ainsi que les continuités biologiques et les transversalités lac/montagne existantes.

La **SECONDE RECOMMANDATION** concerne la structuration des transports en communs au sein du territoire. L'étude identifie la priorité donnée à la mise en place de **transports en communs performants** comme **condition sine qua non au futur développement du Bas Chablais**. Ces transports en commun devront nécessairement fournir une **alternative efficace et performante à la voiture** à horizon 2030 de telle manière qu'à cette date, il ne sera plus indispensable d'utiliser sa voiture pour se déplacer dans le Chablais. Pour cela, le développement devra se **structurer autour de deux axes TC majeurs** : d'une part celui lié au RER Franco Valdo Genevois entre Thonon et Genève et d'autre part celui lié à la RD 1005 particulièrement entre Genève et Douvaine. Des rabattements efficaces et différenciés ainsi que des itinéraires de mobilités fines favoriseront la **complémentarité entre ces deux axes**.

La **TROISIÈME ET DERNIÈRE RECOMMANDATION** tient aux **indispensables évolutions des outils organisationnels et institutionnels** et ce dans le sens d'une **meilleure intelligence collective** qui facilitera les futurs projets sur le bas Chablais,

l'approfondissement des études et leur traduction opérationnelle. Ces évolutions passeront par la mise en oeuvre de **process de mutualisation des compétences et des moyens** à la fois dans un souci d'**économie d'échelle** mais aussi de **solidarités territoriales accrues**. Ces solidarités s'exprimeront notamment sur des questions d'offre résidentielle, de développement de l'activité économique ou encore de mutualisation d'équipements.

C'est à ces conditions que le développement du Bas Chablais pourra être envisagé sans perdre la qualité du cadre existant; sans quoi au rythme actuel, les axes de déplacement aboutiront à une **sursaturation inévitable** et **les paysages de qualité à une disparition progressive** (mitage, étalement urbain...)

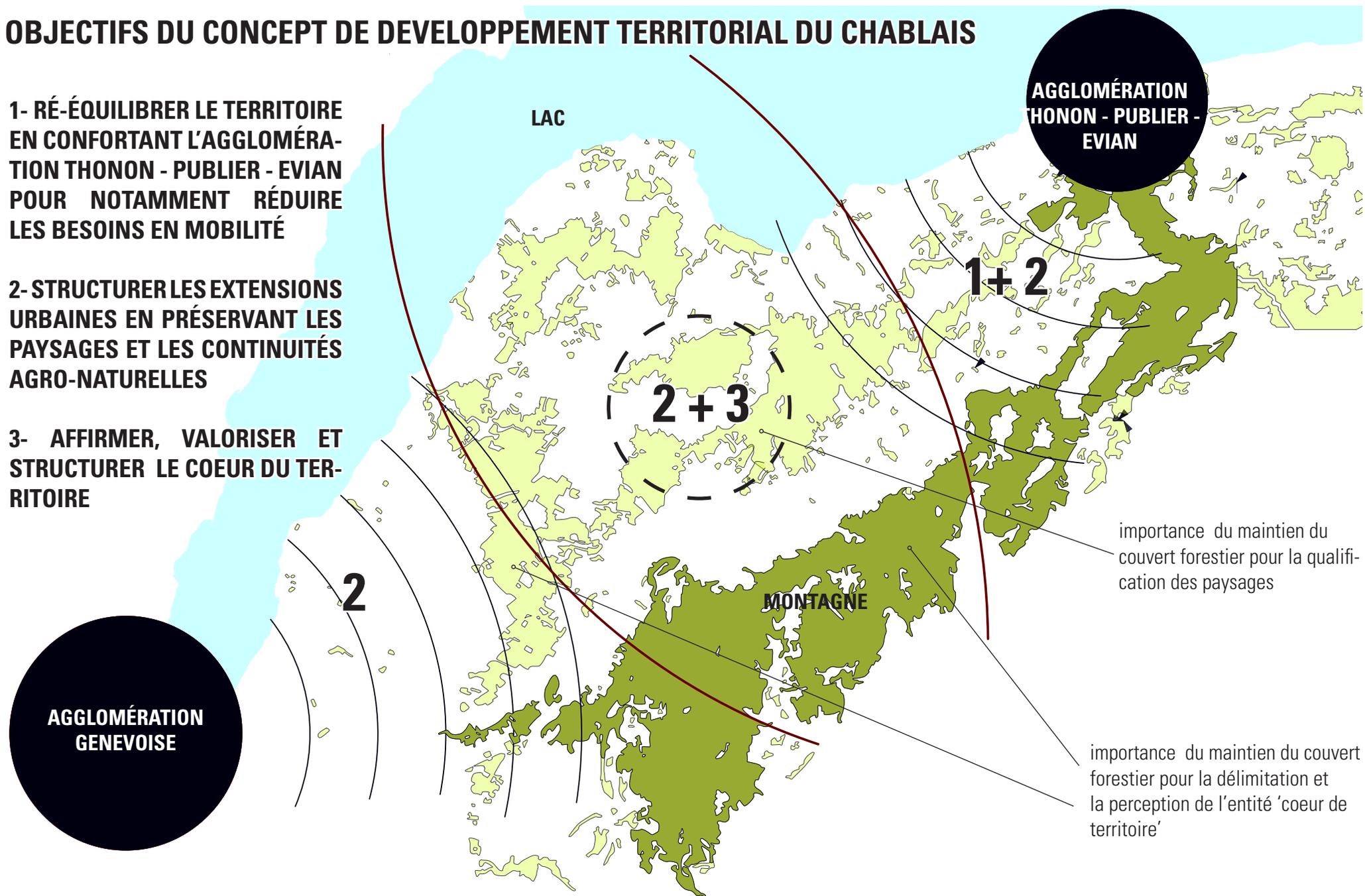
C'est donc à la fois d'une **NÉCESSITÉ DE VIE** dont il est question aujourd'hui au travers de ces recommandations mais aussi et surtout d'une **STRATÉGIE DE TERRITOIRE À ADOPTER POUR DEMAIN**.

OBJECTIFS DU CONCEPT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL DU CHABLAIS

1- RÉ-ÉQUILIBRER LE TERRITOIRE EN CONFORTANT L'AGGLOMÉRATION THONON - PUBLIER - EVIAN POUR NOTAMMENT RÉDUIRE LES BESOINS EN MOBILITÉ

2- STRUCTURER LES EXTENSIONS URBAINES EN PRÉSERVANT LES PAYSAGES ET LES CONTINUITÉS AGRO-NATURELLES

3- AFFIRMER, VALORISER ET STRUCTURER LE COEUR DU TERRITOIRE



RECOMMANDATIONS FORMULÉES SUR LA BASE DE L'ETUDE DES LIGNES DIRECTRICES DU CHABLAIS

1. UNE STRUCTURATION DU TERRITOIRE POLARISEE

La future croissance du Chablais doit être intimement liée à la structuration des transports publics. Elle est à envisager **de manière polarisée** à la fois **autour des gares du RER franco-valdo genevois** (Machilly, Bons en Chablais, Perrignier et Thonon) et **autour des pôles urbains majeurs** (Collonge Bellerive et Douvaine) **et secondaires** (Sciez et Veigy) répartis le long la RD 1005.

Pour mémoire, le projet d'agglomération 1 visait un accroissement de la population à horizon 2030 de 200 000 habitants dont la moitié côté français. Le concept général d'aménagement des lignes directrices du Chablais issu de la phase 1 prévoyait quant à lui l'accueil de **45.000 nouveaux habitants et de 15.000 nouveaux emplois à horizon 2030** sur le territoire.

En réalité, plus qu'au chiffre lui même, c'est à la **RÉPARTITION DE CES POIDS DE POPULATION ET D'EMPLOI** qu'il faut prêter attention. Cette répartition est à envisager **DE FAÇON PROPORTIONNELLE** et non comme des valeurs absolues.

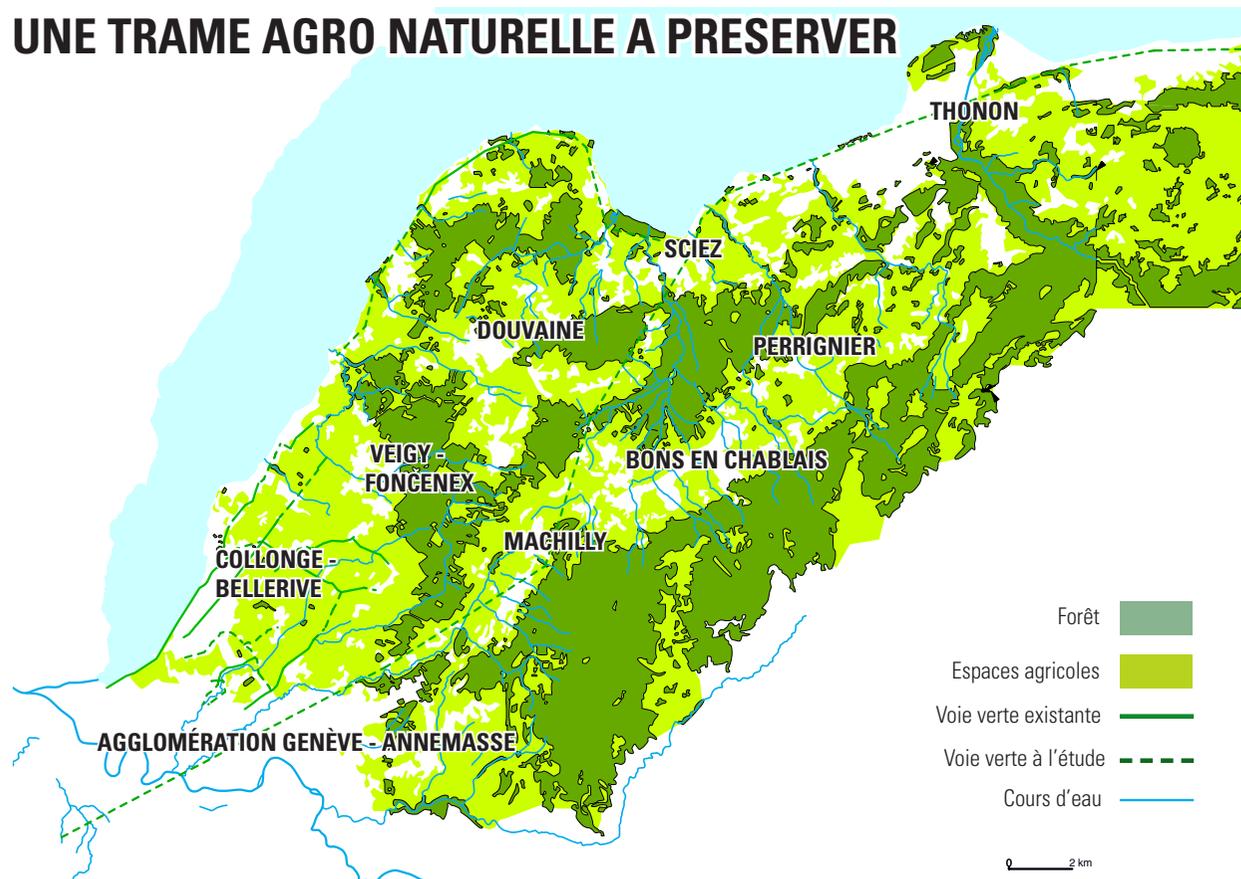
A noter que toutes les polarités citées précédemment ont fait chacune d'entre elle l'objet de **zooms** au cours de la phase 2 destinés à **vérifier les hypothèses de répartition des poids de population et d'emploi** formulées à l'issue de la phase 1. La réalité du terrain nous a parfois

conduit à formuler quelques ajustements.

Sur la question du développement économique, il en va de même que pour la répartition des nouveaux habitants : l'implantation des futurs emplois dans le Chablais sera polarisée. Elle dépendra majoritairement de l'**accessibilité** des nouveaux emplois par les transports collectifs d'une part, mais aussi des **capacités de re-**

nouvellement sur site existantes (ZI de Thonon par exemple) ou encore des **infrastructures de communication** (câble THD - Très Haut Débit-en projet). La localisation du développement lié à l'emploi sur le Chablais sera priorisé sur Thonon (+ 6.000 emplois en 2030) avant toute chose mais aussi sur La Pallanterie, Perrignier, Bons en Chablais et Douvaine.

UNE TRAME AGRO NATURELLE A PRESERVER

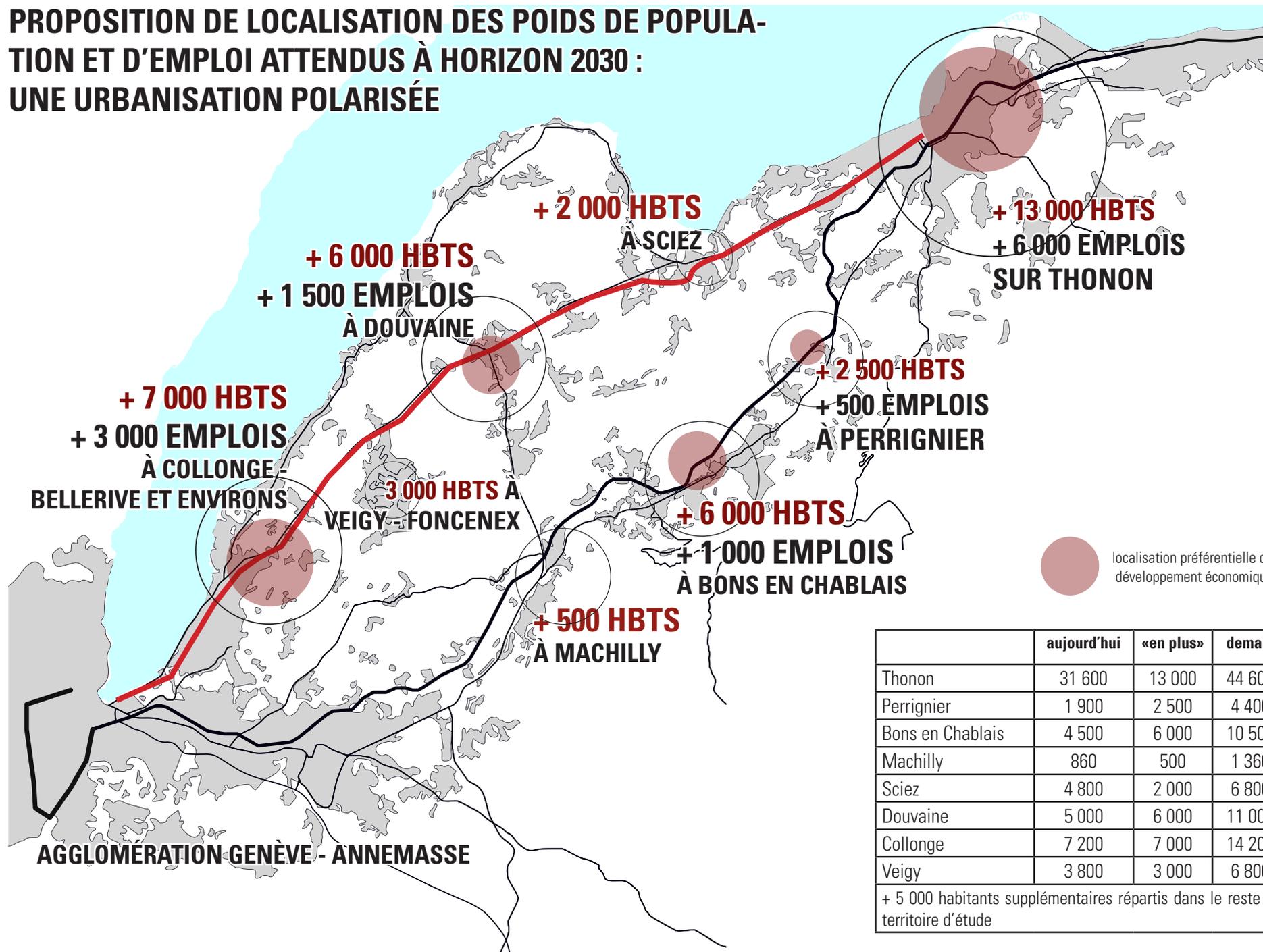


PROPOSITION DE LOCALISATION DES POIDS DE POPULATION ET D'EMPLOI ATTENDUS À HORIZON 2030 : UNE URBANISATION POLARISÉE

STRUCTURATION POLARISÉE DU TERRITOIRE

INFRASTRUCTURES TC PERFORMANTES

MUTUALISATION DES COMPÉTENCES ET DES MOYENS

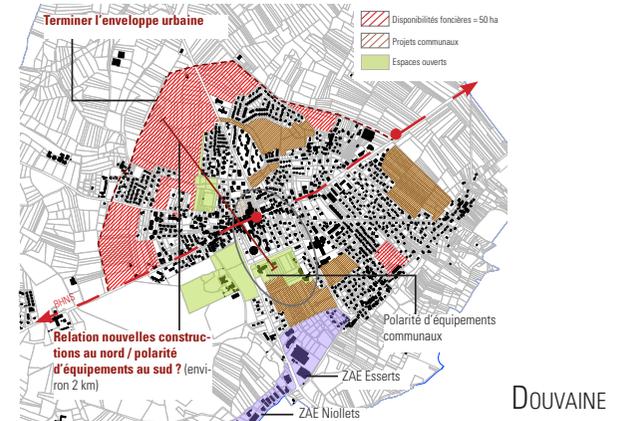
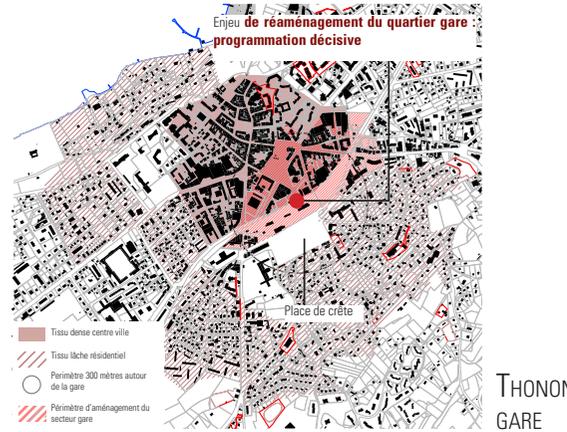
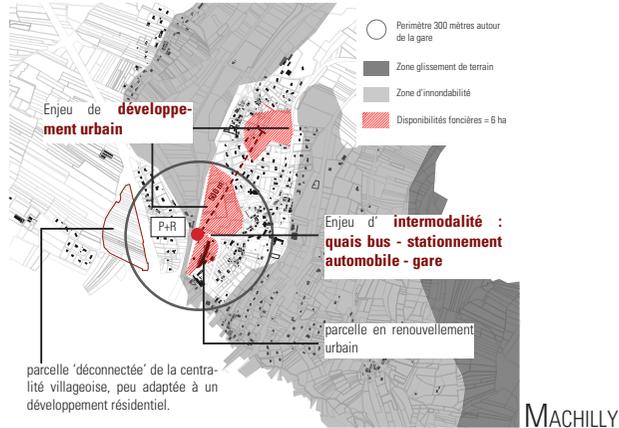


 localisation préférentielle du développement économique

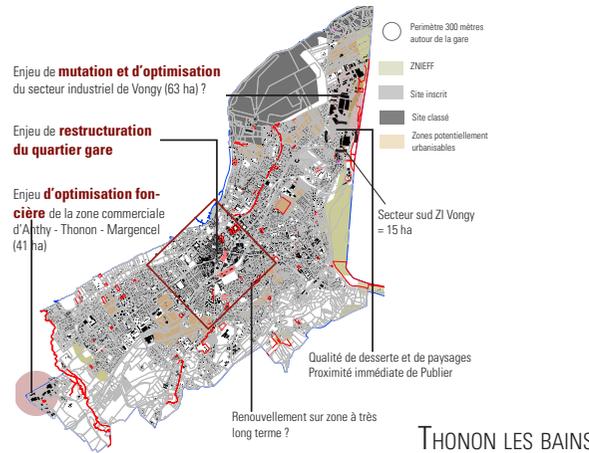
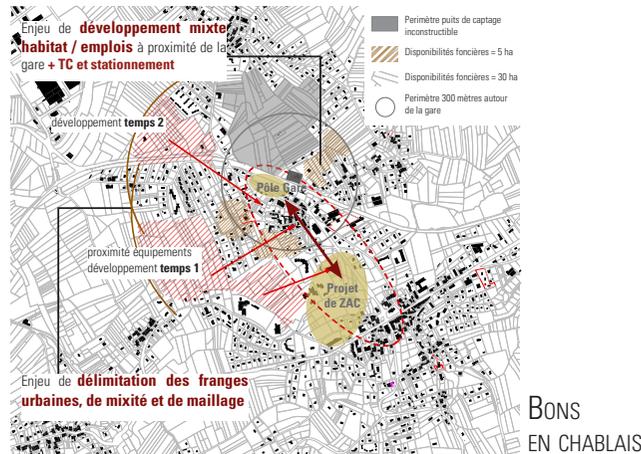
	aujourd'hui	«en plus»	demain
Thonon	31 600	13 000	44 600
Perrignier	1 900	2 500	4 400
Bons en Chablais	4 500	6 000	10 500
Machilly	860	500	1 360
Sciez	4 800	2 000	6 800
Douvaine	5 000	6 000	11 000
Collonge	7 200	7 000	14 200
Veigy	3 800	3 000	6 800
+ 5 000 habitants supplémentaires répartis dans le reste du territoire d'étude			

**STRUCTURATION
POLARISEE DU TERRITOIRE**

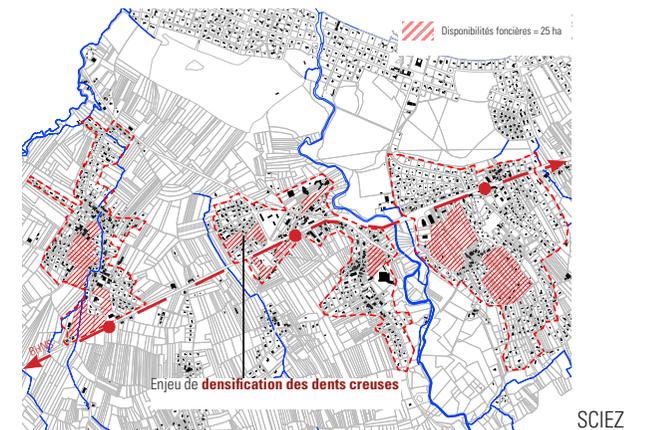
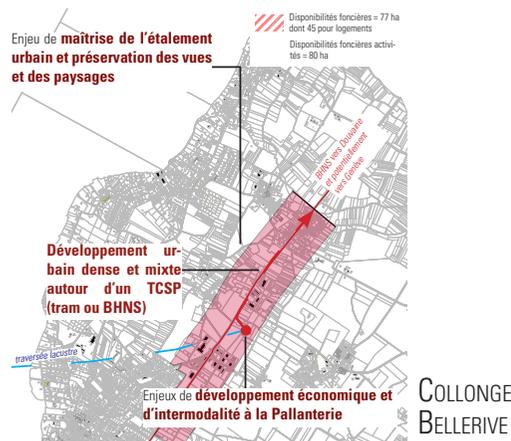
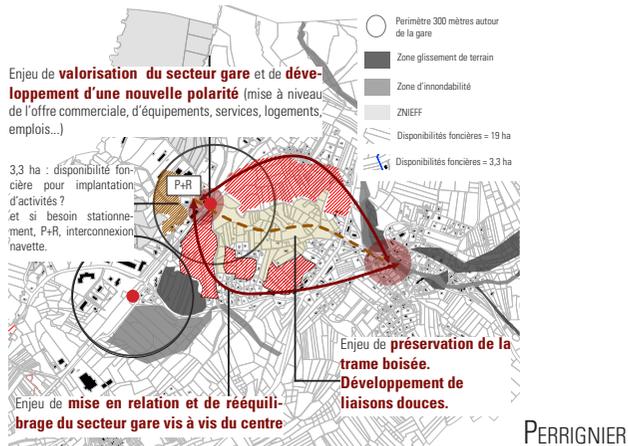
EXTRAITS DES ZOOMS DE LA PHASE 2 VERIFIANT LES HYPOTHESES DE LA PHASE 1 (PRÉSENTÉS EN COPIL LE 28 AVRIL 2010)



**INFRASTRUCTURES TC
PERFORMANTES**



**MUTUALISATION DES COMPETENCES
ET DES MOYENS**



Concernant les zooms, à Machilly, la **faiblesse des disponibilités foncières** et l'**importance des contraintes naturelles** à proximité immédiate de la gare limitent conséquemment le développement urbain et nous impose d'abaisser le poids prévisionnel de population de 2.000 habitants supplémentaires à 500.

A Thonon les Bains, la priorité est donnée à la **constitution d'un pôle d'emploi fort** notamment autour de la gare (emploi tertiaire) mais qui ne remplira pas à lui seul l'objectif de 6 000 emplois supplémentaires. L'enjeu se trouve donc dans l'**optimisation et la mutation des ZI existantes**. D'autant que **le foncier est aujourd'hui largement saturé à Thonon**. Cette situation nous conduit donc à diminuer nos prévisions d'accueil de population à horizon 2030 de 15.000 nouveaux habitants à 13.000, l'issu se trouvant d'une part au niveau du **renouvellement urbain** mais surtout au niveau des **solidarités territoriales sur son agglomération**.

A Douvaine aussi nous avons été amenés de diminuer nos prévisions au profit de pôles plus conséquents -chacun à leur échelle- comme Collonge Bellerive sur l'axe de la RD 1005 et Perrignier sur l'axe RER FVG.

Des prévisions à la baisse certes mais destinées à **consolider d'autres polarités**. C'est le cas de Bons en Chablais par exemple. Sa configuration urbaine nous incite à renforcer son poids relatif au sein du système de développement mul-

tipolarisé du Bas Chablais. S'il existe un enjeu de **construction de quartier gare dense et mixte** à Bons, les disponibilités foncières qui lui sont associées ne suffiront pas à accueillir les 6.000 nouveaux arrivants à horizon 2030 (au lieu de des 4.000 initialement prévus en phase 1). Aussi nous proposons de **développer la frange ouest de la commune** à proximité des équipements existants et de manière complémentaire au projet de ZAC de la municipalité (660 habitants). L'enjeu reste impérativement de **contenir l'urbanisation** en même temps que de **mettre à niveau l'offre commerciale et de services** que suppose un tel développement.

A Perrignier, le foncier disponible n'est pas suffisant en raison de **contraintes naturelles fortes liées aux risques inondation et glissement de terrain**. D'où la nécessité de réfléchir à l'éventualité d'**ouvrir une nouvelle gare** en amont de l'existante. La création d'une nouvelle gare et la valorisation du secteur alentour en nouvelle polarité pose la question de l'opportunité de dynamiser le développement communal un peu plus que ce que ne le prévoyait la phase 1.

Enfin, à Collonge Bellerive et Veigy Foncenex, nous prévoyons 10.000 habitants supplémentaires en 2030 répartis comme suit : 3.000 à Veigy et 7.000 à Collonge (au lieu des 7.000 initialement prévus pour les deux communes).

L'arrivée de la traversée lacustre est cruciale pour Collonge Bellerive, elle va fortement impacter ce territoire dont il faut anticiper les mutations aujourd'hui. Elle dessinera un **véritable pôle**

d'échanges (activités économiques, équipements structurants, quartier mixte) qui sera le nouveau point d'entrée de Genève et qu'il faudra relier à cette dernière par un TSCP performant.

Cette polarisation de la croissance n'est pas une sanction pour les communes dont la croissance sera davantage limitée (5 000 hab. répartis dans le reste du territoire d'étude). Dans une optique de solidarité territoriale, il en va de l'**ÉQUILIBRE GÉNÉRAL DU TERRITOIRE**.

OBJECTIFS À ATTEINDRE :

- ECONOMISER LA RESSOURCE FONCIÈRE

- PRESERVER LES PAYSAGES NATURELS ET AGRICOLES

- ASSURER UNE STRUCTURATION DES TRANSPORTS ET DES SERVICES ASSOCIÉS EFFICACE

- PRODUIRE DU LIEN SOCIAL

2. UNE PRIORISATION DES INFRASTRUCTURES TC SUR DEUX AXES : LE RER FVG ET LE TRAM/BHNS SUR LA RD 1005.

La définition d'un **CONCEPT GÉNÉRAL DE MOBILITÉ** performant pour le Bas Chablais est primordiale car c'est ce concept qui servira de **SUPPORT AU FUTUR DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE**.

Trois infrastructures majeures structureront donc le Bas Chablais associées à un **niveau de services différencié** (billetterie, autopartage, parkings vélos...):

LE RER FRANCO-VALDO-GENEVOIS

Il s'agit de valoriser cette infrastructure ferroviaire en **rendant favorable** d'une part et en **encourageant** d'autre part **son accès** notamment par la mise en place de **rabattement efficaces et différenciés** (Transports Collectifs - TC, Transports à la Demande - TAD, Transports Individuels Motorisés - TIM ...) depuis la presqu'île, les montagnes alentours et l'axe de la RD 1005. Dans ce sens, le rabattement TC depuis Douvaine est particulièrement important. Pour une efficacité optimale, son cadencement sera calé sur les horaires du RER.

La construction de P+R sur l'axe de la RD 1005 et le long du linéaire ferroviaire (à Perrignier, Machilly

ainsi qu'au carrefour des chasseurs) est destinée à fortement **inciter la population à emprunter le RER franco valdo genevois dans le but de désengorger les routes du Chablais et l'accès à Genève**.

De la même manière, les lignes des Transports Publics Genevois existantes et les lignes de transport collectif à l'intérieur de Thonon seront renforcées pour **concourir à un meilleure attractivité de l'itinéraire RER FVG**.

LA 2X2 VOIES

La mise en oeuvre de la 2x2 voies vise un triple objectif :

- alléger le trafic sur la RD 1005** en limitant notamment la traversée des bourgs par les poids lourds.
- faciliter les liaisons du territoire au réseau** local, national et international
- accéder aux P+R** de Perrignier, Machilly ainsi qu'à celui du carrefour des chasseurs.

L'AXE TC SUR LA RD 1005

La création d'un **axe de transport collectif fort** (tram/BHNS) entre Genève et Collonge (jusqu'au secteur de la Pallanterie) ainsi qu'entre La Pallanterie et Thonon (BHNS) est indispensable de sorte qu'à terme, il existe **un axe TC continu**

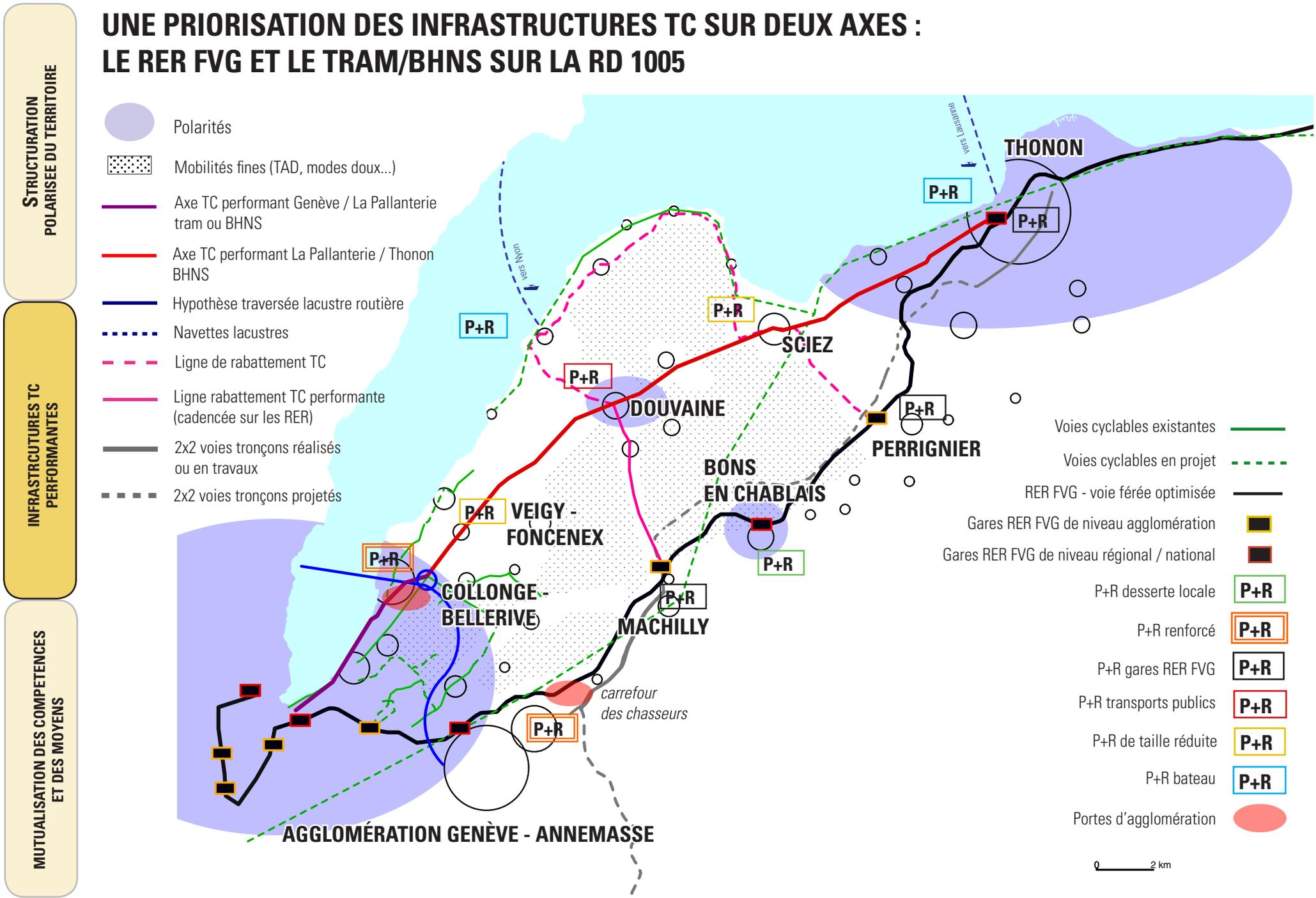
entre Genève et Thonon les Bains. Sa **priorisation au niveau de la voirie** est **garantie à son efficacité**.

Des P+R de **typologie différente**, répartis le long de l'itinéraire RD 1005 (à la Pallanterie, Veigy Foncenex, Douvaine, Sciez et Thonon les Bains) viendront **encourager son utilisation**. L'enjeu majeur sur cet axe étant de **diversifier le plus possible l'offre TC** pour mettre en place une **complémentarité entre l'itinéraire RER FVG et l'itinéraire RD 1005** et offrir aux utilisateurs **le choix du mode en fonction de leur destination finale**.

LES MOBILITÉS FINES

En parallèle de l'axe de développement de la RD 1005, de la 2x2 voies et du RER Franco Valdo Genevois, il existe une nécessité de desserte autre que les TIM sans que cela nécessite des infrastructures lourdes : ce sont les **mobilités fines (vélo, marche à pieds, covoiturage, TAD...)** faciles à mettre en oeuvre (anneaux vélos, parking surveillé...). L'objectif à terme étant de **ne plus systématiquement avoir recours à la voiture au sortir de son logement**.

UNE PRIORISATION DES INFRASTRUCTURES TC SUR DEUX AXES : LE RER FVG ET LE TRAM/BHNS SUR LA RD 1005



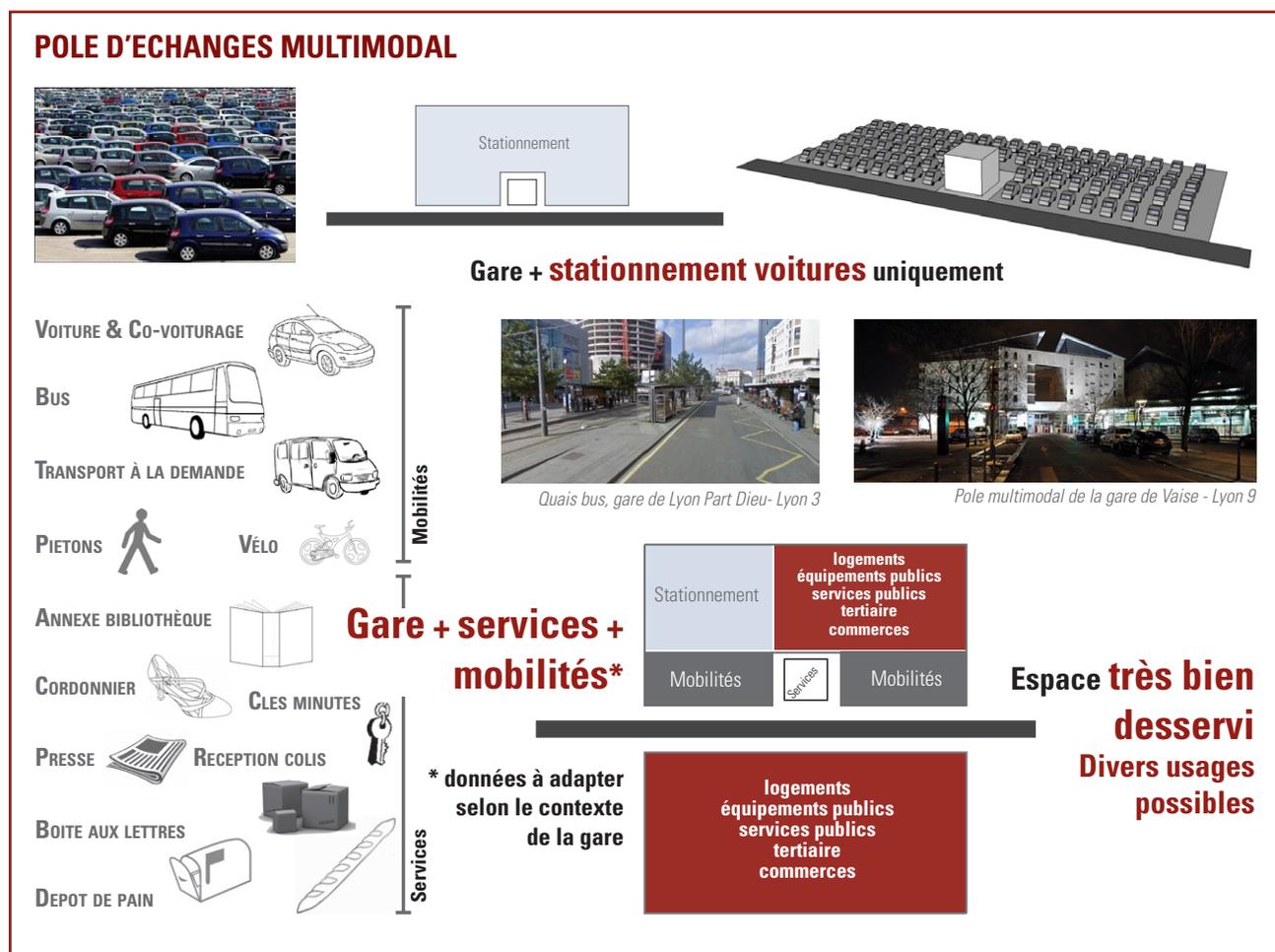
La mise en oeuvre de ce concept général de mobilités et de déplacements est indispensable à la structuration future du territoire du Bas Chablais. Il suppose de l'envisager **à la fois à une échelle globale en prenant en compte notamment les interactions entre les différents modes de transport** mais aussi à une **échelle plus locale en considérant particulièrement sa mise en oeuvre sur le terrain.**

Des fiches méthodes extraites de la boîte à outils seront présentées à cette fin en COPIL le 29 juin 2010.

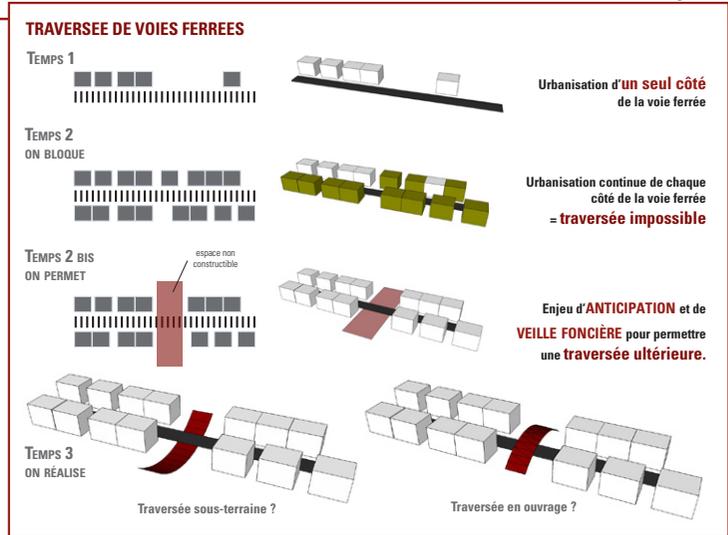
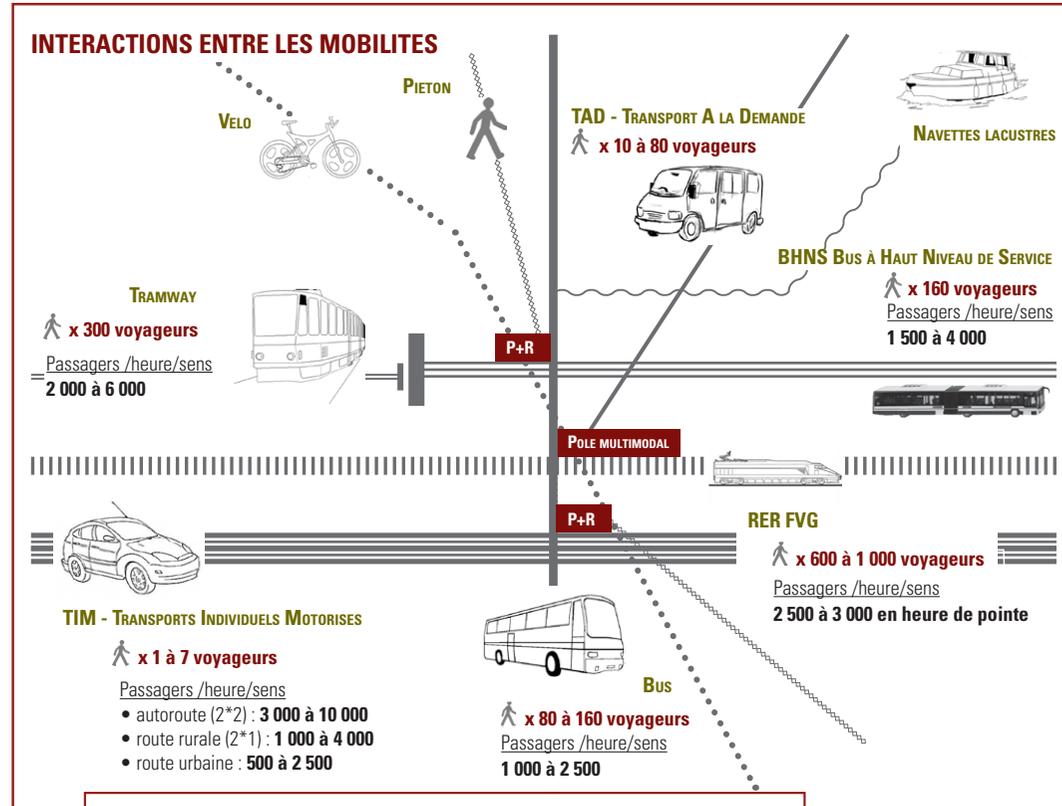
EXTRAIT DES FICHES METHODE DE LA BOITE A OUTILS (VERSION INTÉGRALE DANS LE RAPPORT D'ETUDE)

OBJECTIFS À ATTEINDRE :

- **ANTICIPER LA HAUSSE DU COUT DES DEPLACEMENTS**
- **PRIVILEGIER LES TC**
- **IRRIGUER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE**
- **DIVERSIFIER LES MODES DE DEPLACEMENTS**
- **OPTIMISER LES TEMPS DE DEPLACEMENTS**



EXTRAITS DES FICHES METHODE DE LA BOITE A OUTILS



3- UNE MUTUALISATION DES COMPETENCES ET DES MOYENS NECESSITANT UNE EVOLUTION DES MODES DE FAIRE

La mise en oeuvre du concept de développement territorial énoncé précédemment tient en tout premier lieu à la **mutualisation des compétences et des moyens** qui va dans le sens d'une **RÉINVENTION DU COLLECTIF** : c'est là la question centrale liée à l'étude des lignes directrices du Chablais.

DES EVOLUTIONS ORGANISATIONNELLES

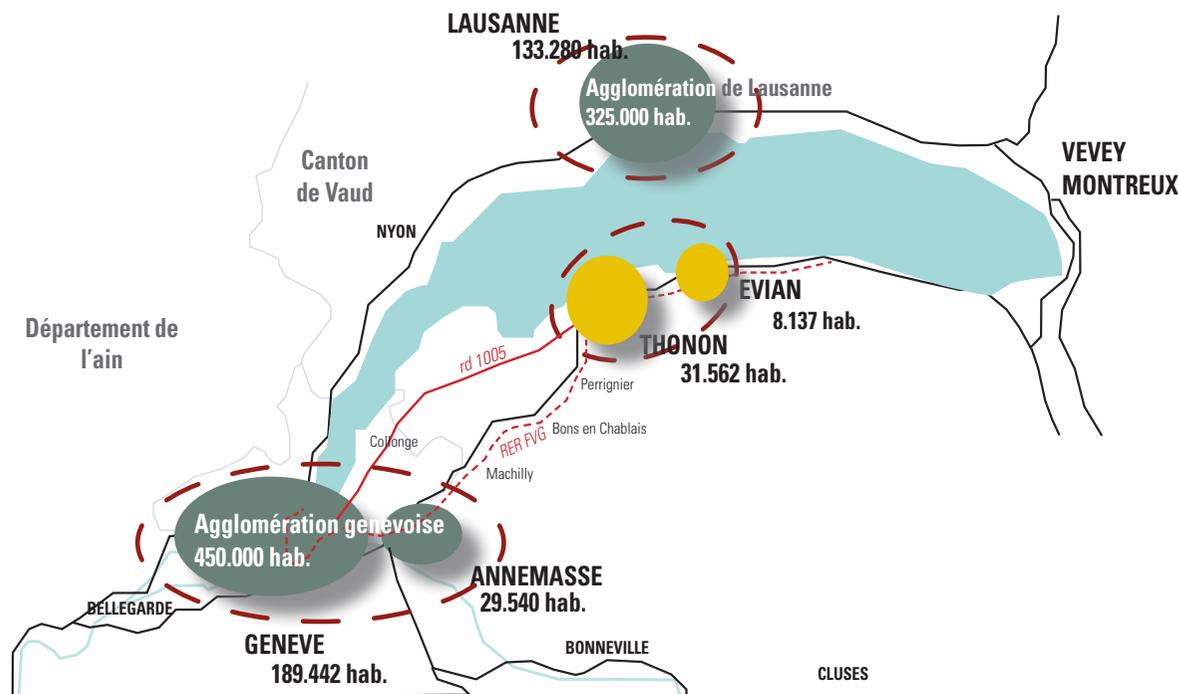
Il faut dans un premier temps **amorcer une réflexion à l'échelle du tour du lac** et non plus uniquement à l'échelle du Chablais. Cette réflexion impose nécessairement de **reconsidérer les périmètres institutionnels**.

A cette échelle-ci, on se rend compte de l'évidente **absence de polarité forte sur le Chablais**. Cette absence, si elle n'est pas comblée, ira dans le sens d'une encore plus grande polarisation de Genève et Lausanne dans les décennies à venir.

Il est donc urgent et indispensable de **rééquilibrer le territoire vis à vis de Genève** en constituant au plus vite **une agglomération de Thonon qui pourrait prendre la forme d'une structure regroupant Thonon les Bains, Evian, Publier...**

Cette évolution institutionnelle permettrait à la fois d'inscrire Thonon les Bains dans le **réseau structurant du tour du lac** et de **consolider la «vitrine française» du Léman**.

STRUCTURATION DU TOUR DU LAC



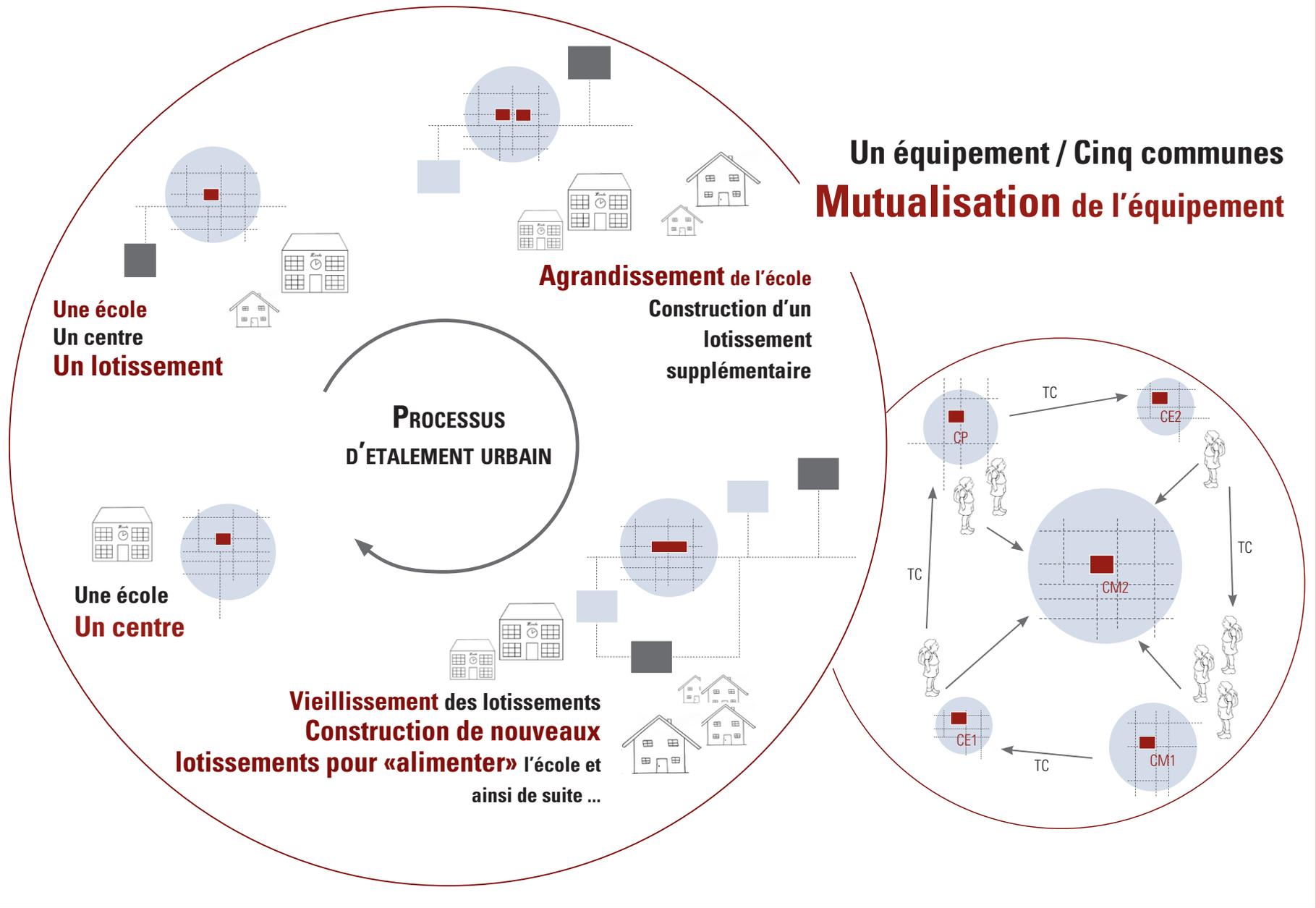
EXTRAIT DES FICHES METHODE DE LA BOITE A OUTILS

STRUCTURATION
POLARISEE DU TERRITOIRE

INFRASTRUCTURES TC
PERFORMANTES

MUTUALISATION DES COMPETENCES
ET DES MOYENS

MECANISME DE MUTUALISATION



Au delà des évolutions purement structurelles, c'est la question des **évolutions des «modes de faire»** qui garantira la perennité du concept de développement futur du Chablais. Ces évolutions sont indispensables, elles doivent **INITIER DE NOUVELLES PRACTIQUES DE PROJET POUR UN TERRITOIRE MIEUX ÉQUILIBRÉ.**

En premier lieu, la mise en oeuvre du concept de mobilités ultra performant sur le bas Chablais passera par un **nécessaire dialogue entre les différents acteurs du transport en France et en Suisse** devant aboutir à des **coopérations destinées à faciliter et à encourager la mobilité des actuels et futurs habitants** (carte unique, accords bilatéraux, tarifications...). Une mobilité qui serait d'autant plus favorisée si paradoxalement elle offrait d'autres avantages que celui de se déplacer. C'est la question des pôles gare qui devront intégrer une **offre de services (différenciée selon la typologie des gares)** qui saura être aussi un **support de vie**. D'où la nécessité également de penser l'**évolutivité des programmes** autour de ces pôles.

DES EVOLUTIONS DANS LES PRINCIPES DE PROJET

En second lieu, la mise en oeuvre du concept de développement polarisé évoqué précé-

demment sous tend une évolution des principes de projet dans le sens d'une **plus grande densité et compacité des formes bâties permettant des extensions urbaines maîtrisées.**

Les nouveaux développements seront impérativement mixtes, de façon à aboutir à un **Chablais «zero zones monofonctionnelles»** et ne seront réalisés que si et seulement si **ils sont desservies avant toute chose par les transports collectifs.**

DES EVOLUTIONS DANS LES PRACTIQUES DE PROJET

Enfin en dernier lieu, les équipements, les services et les moyens seront le plus possible **mutualisés entre les communes** dans une optique de **solidarité territoriale renforcée** allant dans le sens d'une **meilleure intelligence collective.**

Toutes ces évolutions devront être encadrées afin d'assurer une **coherence d'ensemble.**

OBJECTIFS À ATTEINDRE :

- REINVENTER LE COLLECTIF

-INITIER DE NOUVELLE PRACTIQUES DE PROJET ALLANT DANS LE SENS D'UNE MEILLEURE COHERENCE D'ENSEMBLE

-ENCOURAGER LES SOLIDARITÉS TERRITORIALES POUR UNE MEILLEURE INTELLIGENCE COLLECTIVE

EXTRAITS DES FICHES METHODE DE LA BOITE A OUTILS

TRAMWAY

Infrastructures de transport avant urbanisation

600 mètres
600 mètres
600 mètres

Parc Technologique de la Porte des Alpes - St Priest

= 10 000 habitants ou emplois / km linéaire
(seuil bas de rentabilité)
= 40 hab. ou emplois / ha

Brestad - proche de Copenhague

6 stations de métro
10 minutes du centre de Copenhague
29 minutes de Malna en train

MIXITE ET EVOLUTIVITÉ DES PROGRAMMES

Bâtiments à usage commercial sur un étage

Activités **artisanales** ou **commerciales** en RDC

Activités **tertiaires** dans les étages

Logements / Commerces / Emploi dans des zones monofonctionnelles

Commerces / Tertiaire / Logements* dans une même enveloppe bâtie

*part logement social et adapté à intégrer

HARMONISATION DES TRANSPORTS

Abonnement train
Abonnement tram
Abonnement bus
Abonnement TAD
Abonnement P+R
Abonnement Co-voiturage
Abonnement Bateau
Abonnement remontées mécaniques
Abonnement vélo

Multiplicité des acteurs du transport = Multiplication des abonnements

Un système unique
Une tarification unique
Une carte
Un seul abonnement
pour le train, le tram, le bus, le TAD, les P+R, le vélo, les remontées mécaniques...

MIXITE DES TISSUS

Exemples de cohabitation entre logements collectifs et maisons individuelles*

*part logement social et adapté à intégrer

SYNTHESE DES RECOMMANDATIONS

STRUCTURATION POLARISEE DU TERRITOIRE

POLARISER

OBJECTIFS À ATTEINDRE :

- **ECONOMISER LA RESSOURCE FONCIÈRE**
- **PRESERVER LES PAYSAGES NATURELS ET AGRICOLES**
- **ASSURER UNE STRUCTURATION DES TRANSPORTS ET DES SERVICES ASSOCIÉS EFFICACE**
- **PRODUIRE DU LIEN SOCIAL**

INFRASTRUCTURES TC PERFORMANTES

COMPLÉMENTARITÉ

OBJECTIFS À ATTEINDRE :

- **ANTICIPER LA HAUSSE DU COUT DES DEPLACEMENTS**
- **PRIVILEGIER LES TC**
- **IRRIGUER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE**
- **DIVERSIFIER LES MODES DE DEPLACEMENTS**
- **OPTIMISER LES TEMPS DE DÉPLACEMENTS**

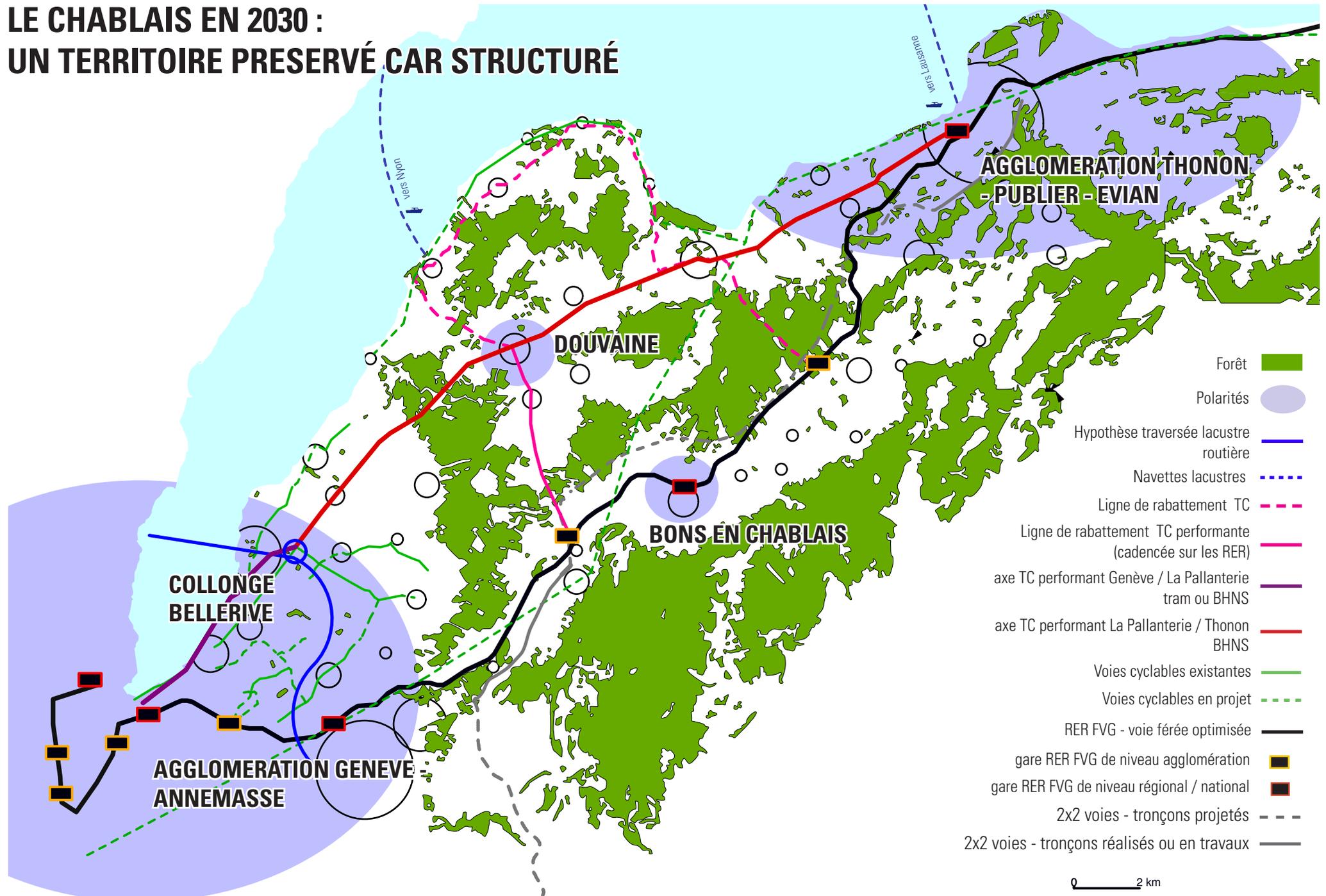
MUTUALISATION DES COMPETENCES ET DES MOYENS

MUTUALISER

OBJECTIFS À ATTEINDRE :

- **REINVENTER LE COLLECTIF**
- **INITIER DE NOUVELLE PRATIQUES DE PROJET ALLANT DANS LE SENS D'UNE MEILLEURE COHERENCE D'ENSEMBLE**
- **ENCOURAGER LES SOLIDARITÉS TERRITORIALES POUR UNE MEILLEURE INTELLIGENCE COLLECTIVE**

LE CHABLAIS EN 2030 : UN TERRITOIRE PRESERVÉ CAR STRUCTURÉ



PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER AUX RECOMMANDATIONS

PSD (PÉRIMÈTRES STRATÉGIQUES DE DÉVELOPPEMENT)

PROPOSITIONS DE SUITES A DONNER AUX RECOMMANDATIONS

POURSUITE DU PILOTAGE D'ENSEMBLE

- * PLAN GUIDE
- * SUIVI / COORDINATION / COHÉRENCE

ETUDES PRE OPERATIONNELLES

- *PRIORISATION TC (VOIE BUS)
- *P+R+S
- *NAVETTES DE RABATTEMENT, BHNS, TAD
- *MOBILITÉS DOUCES
- *FRANCHISSEMENT DE VOIES FERRÉES

DEFINIR UN SITE COMME «VILLE PILOTE»

- *EXTENSION URBAINE
- *MUTATION ZONES PAVILLONNAIRES CENTRALES
- *PRESERVATION DU FONCIER AGRICOLE
- *ÉCO- QUARTIER
- *PASSAGE TC
- *P+R+S PÉRIPHÉRIQUE ET CENTRAL
- *RABATTEMENT BUS/CEVA/BATEAU

MESURER LES CAPACITES DE MUTATION DE LA GARE ET DES ZI/ZA DE THONON

- * DENSIFICATION AUTOUR DE LA GARE
- * DENSIFICATION /MUTATION DES ZONES MONOFONCTIONNELLES
- * MIXITÉ
- * PÔLE D'EMPLOIS

TESTER LES HYPOTHESES ADMISSIBLES D'UN DEVELOPPEMENT SUR UN PERIMETRE AUTOUR DE COLLONGE BELLERIVE

- *ÉCO QUARTIER
- *DESSERTE TC /INTERMODALITÉ
- *PRISE EN COMPTE DES MESURES PRÉPARATOIRES AUTOUR DE
LA FUTURE SORTIE DE LA TRAVERSÉE LACUSTRE

