

Cahier n° 100-4

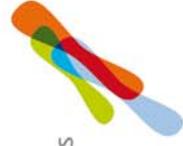


Rapport d'étude



AOUT 2011





.....
Cahier n°100-4
.....

Rapport final

Version août 2011

Auteurs :

Fannie Boisson, Aurélie 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



Etude des Lignes Directrices du Chablais



Rapport d'étude

SOMMAIRE

INTRODUCTION

P.4

LES ENJEUX D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

P.7

1-L'ÉCHELLE GLOBALE, LES CONSTATS

P.9

UNE ÉVOLUTION ACCELÉRÉE DE NOS SOCIÉTÉS

P.10

DES TEMPÉRATURES EN HAUSSE

P.11

L'ÉPUISEMENT DES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES : RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

P.12

LE DÉVELOPPEMENT DES INÉGALITÉS SOCIALES

P.13

LES CHANGEMENTS SONT ACTÉS...

P.14

2- LES LEVIERS

P.15

ADAPTER NOS MODES DE DEPLACEMENTS

P.16

AFFIRMER LA COMPACTITÉ DE LA VILLE

P.17

REDUIRE NOS CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES

P.18

VIVRE ENSEMBLE

P.19

LES ENJEUX À L'ÉCHELLE DU CHABLAIS

P.21

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

P.23

UNE GÉOGRAPHIE DÉTERMINANTE. UNE ORGANISATION EN BANDES AVEC 2 AXES DE STRUCTURATION MAJEURS

P.24

AXE RD 1005

P.26

AXE RER FVG

P.27

LA PRÉSERVATION DES ESPACES AGRO-NATURELS : UN OBJECTIF DÉTERMINANT POUR L'ORGANISATION DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE.

P.28

PAYSAGES ET ENVIRONNEMENT

P.29

STRUCTURATION TERRITORIALE ET HIÉRARCHIE URBAINE

P.30

UN CONTEXTE GÉOPOLITIQUE DÉTERMINANT / DES DYNAMIQUES URBAINES INÉGALES

P.31

LES POINTS PARTICULIERS

P.32

SYNTHÈSE

P.34

OBJECTIFS

P.35

LE PROGRAMME	P.37
LES INCONTOURNABLES	P.39
LE PROJET RER FVG : 2 ECHELLES DE FONCTIONNEMENT ET DE STRUCTURATION TERRITORIALE	P.43
LE RER FVG : LA SOLUTION UNIQUE ?	P.46
FONCTIONNEMENT TERRITORIAL ET RAPPORT DISTANCES - TEMPS	P.49
PRINCIPES D'ORGANISATION TERRITORIALE	P.51
PRINCIPES D'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS / TRANSPORTS INDIVIDUELS	P.52
SCHÉMA DE TRANSPORTS PUBLICS PROPOSÉ À HORIZON 2030	P.53
PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA STRUCTURATION URBAINE	P.54
PROPOSITION DE LOCALISATION ET DE RÉPARTITION DES POIDS DE POPULATION ATTENDUS À HORIZON 2030	P.56
DÉVELOPPEMENT URBAIN ET NIVEAU D'ÉQUIPEMENTS	P.57
PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA STRUCTURATION ÉCONOMIQUE	P.58
PROPOSITION DE RÉPARTITION DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE À HORIZON 2030	P.59
SYNTHESE	P.60
ARMATURE URBAINE, PAYSAGES ET ENVIRONNEMENT	P.61
ZOOMS SUR LES SECTEURS STRATÉGIQUES	P.63
THONON LES BAINS : ENJEU DE RENOUVELLEMENT URBAIN, DE MISE EN OEUVRE D'UNE DIMENSION EMPLOI FORTE ET D'UNE APPROCHE INSTITUTIONNELLE DÉTERMINANTE	P.66
COLLONGE BELLERIVE : ENJEU DE CRÉATION D'UN NOUVEAU QUARTIER MIXTE ET D'EXTENSION DE ZONE À VOCATION ÉCONOMIQUE	P.68
MACHILLY / PERRIGNIER / VEIGY FONCENEX / SCIEZ : ENJEUX DE STRUCTURATION D'UN DÉVELOPPEMENT URBAIN 'ÉCLATÉ'	P.71
BONS EN CHABLAIS / DOUVAINE : ENJEUX DE COMPOSITION : CONFORTEMENT D'UNE STRUCTURATION URBAINE EXISTANTE ET LES AUTRES COMMUNES ?	P.76 P.79
TROIS GRANDES RECOMMANDATIONS POUR LE CHABLAIS 2030	P.81
RECOMMANDATIONS FORMULÉES SUR LA BASE DE L'ETUDE DES LIGNES DIRECTRICES DU CHABLAIS	P.85
POLARISATION DE LA CROISSANCE	P.86
COMPLÉMENTARITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS	P.92
MUTUALISATION DES MOYENS	P.98
CONCLUSION	P.103
COMPTES RENDUS ET REMARQUES	P.111

INTRODUCTION

L'étude des Lignes Directrices du Chablais s'inscrit dans la réflexion globale engagée dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois. L'objectif de cette mission 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 actuel et futurs.**

Cette notion de **préservation de la qualité du cadre de vie** est centrale et transversale. Elle interroge l'ensemble des composantes urbaines et territoriales, avec les paysages urbains et agro-naturels comme élément de composition fondamentale. **Le paysage est en effet, ici, fondateur.**

Fondateur de la structuration urbaine car le réseau hydrographique, les rives du lac, la topographie, les massifs boisés ont privilégié les implantations urbaines et leurs développements.

Fondateur de l'identité collective car le lac, les piémonts du Chablais, les grandes ouvertures agraires, etc. entretiennent des relations étroites avec les villes et villages et participent de façon évidente au sentiment d'habiter une région préservée et ouverte sur la nature.

Fondateur du devenir du territoire car la valorisation de la trame des espaces naturels constituera à coup sûr la base d'une organisation urbaine équilibrée (offrant notamment au loisir une place importante).

La qualité du cadre de vie renvoie également à la réalité fonctionnelle du territoire : simplicité et diversité des modes de déplacement, accès au logement et à l'emploi, proximité des zones commerciales,... **une structuration territoriale qui tend à optimiser les temps de déplacement, qui affirme une diversité résidentielle et une mixité sociale, assure aux villes et villages une capacité d'animation et de vie sociale dense.**

Cette intensité fonctionnelle est elle-même intimement liée à l'efficacité économique du territoire : en favorisant une répartition 'régulière' des zones d'emplois, les déséquilibres et les iniquités spatiales s'estompent, les secteurs constitutifs de l'agglomération se singularisent.

Face aux influences métropolitaines qui s'exercent sur ce secteur de l'agglomération FVG (se traduisant notamment par une pression foncière conséquente), il convient d'identifier quels sont les enjeux de territoire prioritaires pour conforter, demain, le rôle de capitale économique de Genève mais aussi pour éviter que les déséquilibres inhérents au modèle classique de la ville-centre et de sa périphérie ne s'affirment. Il ne s'agirait pas en effet que certaines villes de la première couronne (telles que Vandoeuvres, Veigy, Douvaine, etc.) deviennent à terme les 'espaces servant' de l'agglomération.

Au-delà de ces enjeux économiques et urbains, **les notions d'identité, de 'vivre ensemble', de culture commune, etc. sont autant de valeurs inquantifiables mais indissociables d'un développement urbain harmonieux et de l'objectif affiché de préservation du cadre de vie.**

Les objectifs fixés par le Projet d'Agglo Franco-Valdo-Genevois auront nécessairement des conséquences sur **'l'anatomie des villes'** (dans leurs formes et leurs densités notamment) mais aussi et surtout **leurs modes de fonctionnement** : les mobilités et flux de tous ordres peuvent en effet bouleverser les pratiques ordinaires et jusque là connues que les citoyens ont de leur agglomération.

La question des mobilités est donc centrale ; et le nombre de projets concernant ce mode de structuration territoriale révèle bien son importance : RER FVG, voies vertes, nouvelle 2x2 voies, traversée du lac ... ces opérations modifieront les temps de parcours des habitants et généreront une **nouvelle répartition des polarités urbaines.**

Il s'agit dès lors d'**anticiper les modes de déplacement de demain, qui devront inciter à des alternatives à l'utilisation de la voiture.**

L'organisation des villes devra donc être pensée à travers une **diversification des typologies de déplacement, en conférant aux transports publics une place prioritaire**. Générateurs d'urbanisme, **les pôles d'échange multimodaux deviendront des composantes urbaines majeures autour desquelles s'articuleront l'habitat, l'emploi, le commerce** ; autour desquelles la ville se confortera.

Considérant que la juste échelle d'analyse d'un territoire est celle de son attractivité économique (prenant notamment en compte les migrations pendulaires des actifs), **la ville s'envisage comme une multitude de liens ou de parcours qui relient les polarités d'emplois, de service, d'habitat**. Les nombreux passages de frontière quotidiens et les dizaines de milliers de travailleurs transfrontaliers attestent de cette prégnance des flux. C'est dès lors **une 'hyperville' qui se constitue quotidiennement, reléguant les périmètres administratifs en second plan** (notamment dans ce contexte transfrontalier). Cette notion de 'plasticité' ou 'd'élasticité' de la ville est donc à prendre en compte pour que les projets futurs n'entravent pas le dynamisme urbain spécifique en oeuvre.

En ajoutant à ces notions de mobilité matérielle et immatérielle **l'intelligence obligatoire liée à l'efficacité énergétique et la mutualisation désormais nécessaire de tous les**

objets consommateurs d'énergie (production de logements passifs, transformation des énergies issues de la production industrielle au profit de l'alimentation en chauffage des équipements existants par exemple) **et d'espace**, on obtient une 'ville-laboratoire', qui outre sa capacité à mettre en oeuvre une logique de développement durable aura valeur d'exemple.

Dans ce cadre, un scénario post pétrole faisant le pari d'**une société limitant au maximum l'utilisation des énergies fossiles** a été spécialement commandé.

Pour répondre aux objectifs quantitatifs fixés dans le cadre du PAFVG (de 25 000 à 45 000 habitants et de 8 000 à 15 000 emplois en 2030), il s'agira d'**identifier quels sont les facteurs générateurs d'attractivité économique** d'une part (qualité de la desserte par les grands axes de transport et par les transports publics) et **de qualité de cadre de vie d'autre part**.

Dans ce cadre, il s'agira de prendre en compte des notions allant du **confort d'habiter** (depuis l'intérieur même du logement) à la **structuration territoriale**, en passant par les **mixités sociales à maintenir** et les **espaces de nature à conforter**.

Dans les réflexions sur la qualification du cadre de vie, la trame des espaces agro-naturels occupe

une position prioritaire. Il s'agira dans ce cadre de hiérarchiser les éléments naturels en présence (cours d'eau, étendues agricoles, boisements homogènes...) pour définir si ces espaces relèvent de la 'nature urbaine et récréative' (à concevoir dans une logique de parc urbain), de la 'nature nourri-

LES ENJEUX D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

1-L'ÉCHELLE GLOBALE : «LES CONSTATS»

UNE ÉVOLUTION ACCELÉRÉE DE NOS SOCIÉTÉS

- > Une nécessité climatique
- > Une nécessité sociale
- > Une nécessité dans le changement de nos pratiques et dans les modes de gouvernance



DES TEMPÉRATURES EN HAUSSE

La température moyenne de la planète sur 8 200 ans est de 15°.

En 2030, elle sera de 16 ou 17°.

Sur la Côte d'Azur, et surtout loin de la mer, le climat du Maghreb s'installera.

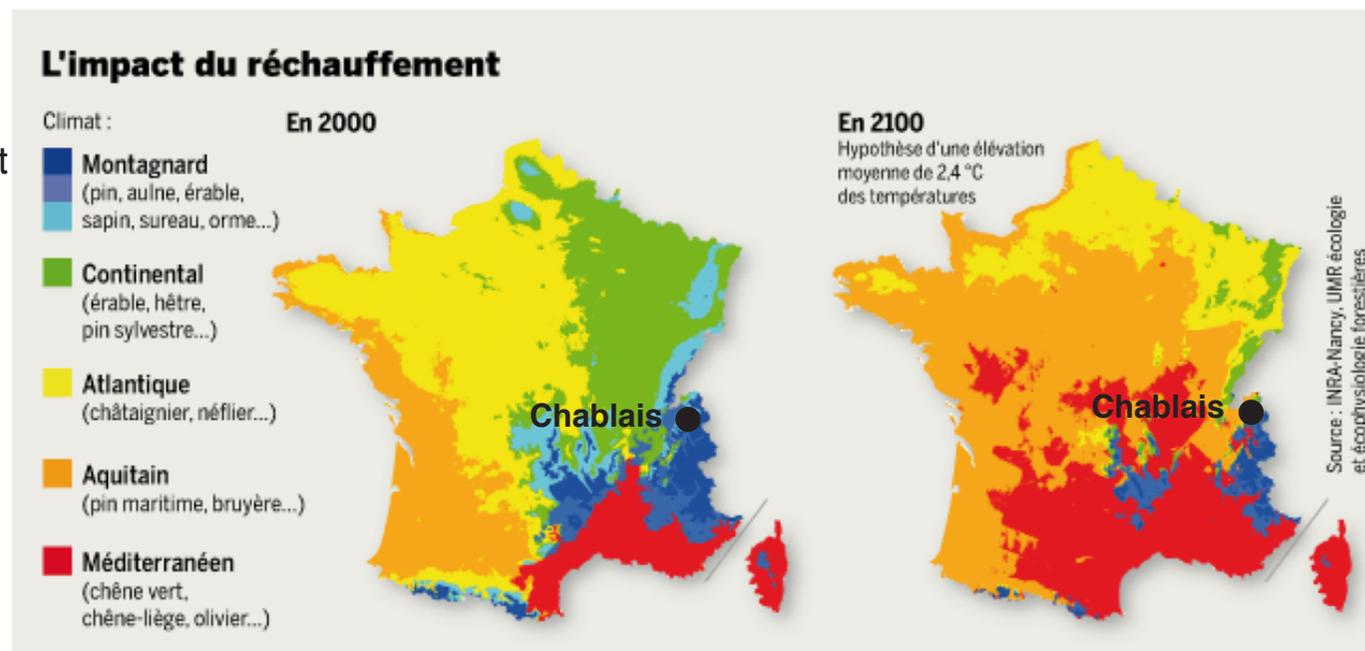
D'après «La France en 2030» de Frédéric Denhez, éditions Armand Colin 2009. Basé sur une moyenne du modèle Arpège de Météo France

les causes :

effet de serre, émissions de CO2

Nos paysages, la faune, la flore vont évoluer et ont déjà commencé à évoluer

Le Chablais passerait d'un climat montagnard à un climat aquitain



L'ÉPUISEMENT DES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES : RÉDUIRE NOTRE EMPREINTE ÉCOLOGIQUE

> rappel : au rythme actuel de consommation,

les réserves sont de :

40 ans pour le pétrole

63 ans pour le gaz

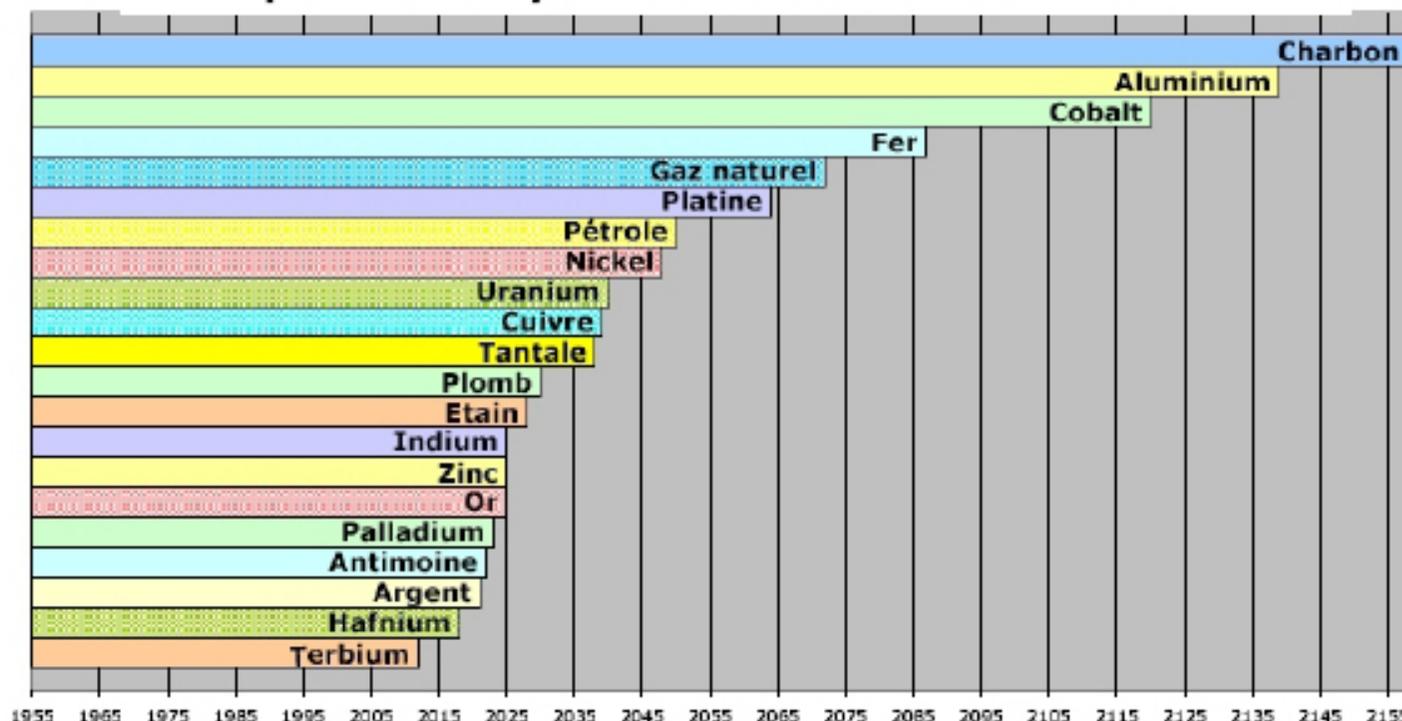
218 pour le charbon

71 ans d'uranium

En 2008 on a consommé en 6 semaines autant de pétrole qu'en une année en 1950.

Si l'on remplace l'essence par l'électricité, il faudrait doubler le nombre de centrales nucléaires en France.

Dates d'épuisement des richesses exploitables de notre planète au rythme actuel de consommation



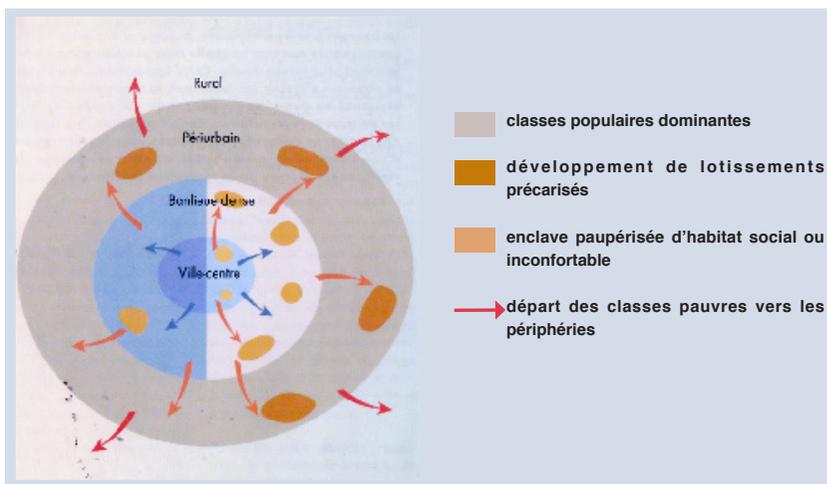
<http://terresacree.org/ressources.htm>

LE DÉVELOPPEMENT DES INÉGALITÉS SOCIALES

> rappel :

la raréfaction des ressources naturelles touche d'abord les plus pauvres,

les classes les plus populaires quittent les centres villes pour les périphéries,



sources : atlas des nouvelles fractures sociales en France, Ch. Guilluy-Ch. Noyé. ed. Autrement - Paris 2004

Les dépenses des ménages selon le niveau de vie par quintile de niveau de vie * et par an
Unité : %

	De 0 à 10 689 euros (1er quintile)	De 10 690 à 14 452 euros (2e quintile)	De 14 453 à 18 427 euros (3e quintile)	De 18 428 à 25 044 euros (4e quintile)	Plus de 25 044 euros (5e quintile)	Ensemble
Transports	11,0	14,7	15,5	16,0	16,0	15,1
Loisirs et culture	8,2	8,9	10,4	11,7	14,6	11,4
Alimentation (hors alcool)	17,5	16,6	15,8	14,9	13,1	15,1
Logement, eau, électricité et combustibles	24,2	19,6	16,7	14,6	10,9	15,9
Ameublement, équipement et entretien ménager	5,6	6,3	6,7	7,3	8,7	7,2
Habillement	6,9	6,6	7,0	7,5	7,8	7,3
Hôtels et restaurants	3,5	4,4	5,2	5,6	6,6	5,4
Communications	4,6	4,0	3,9	3,8	3,1	3,7
Alcool et tabac	3,1	2,8	2,7	2,4	2,2	2,5
Santé	3,0	4,1	3,4	3,3	3,8	3,6
Enseignement	0,7	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6
Aides biens et services (1)	11,8	11,4	12,3	12,3	12,6	12,1
Dépense totale (2)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

+ 35 %

+ 26,9 %

Insee - Enquête budget des familles. Année des données : 2006, France métropolitaine

LES CHANGEMENTS SONT ACTÉS...



COPENHAGUE-2009
L'ULTIMATUM CLIMATIQUE

Les enjeux croisent trois thématiques :

**l'urgence climatique,
l'obligation sociale et
l'enjeu économique.**

On peut les subir ou les voir comme un point positif, en se demandant : qu'est ce que l'on a à y gagner ?

AGIR, MAIS...

Modifier nos modes de faire : **penser global, agir local.**

Les 30 prochaines années ne seront pas les mêmes que les 30 dernières.

Se rappeler que toute initiative est plus efficace et porteuse si elle intervient en amont.

Travailler en équipe, dans une logique de pollinisation.



2- QU'EST-CE QUE CA VA CHANGER DANS NOS MANIERES DE FABRIQUER ET DE VIVRE LA VILLE?

«LES LEVIERS»

ADAPTER NOS MODES DE DEPLACEMENTS et considérer que infrastructures et mobilité sont deux concepts différents



SUR LE CHABLAIS

> Le secteur des transports est gros consommateur d'énergie et gros producteur de polluants et de GES (26 % des émissions de CO2).

> La raréfaction (et l'augmentation du prix des énergies fossiles) vont nous contraindre dans nos déplacements.

La dépendance à la voiture dans nos modes de vie est liée à un manque d'alternatives.

> Une voiture représente un budget moyen de 450 euros /mois, pour une utilisation de moins de 8% sur sa durée de vie.

Les projets liés à la structuration des déplacements sont nombreux :

- RER FVG
- Ré-ouverture de la ligne ferroviaire Sud Lémanique
- Nouvelle 2x2 voies de désenclavement du Chablais
- Liaisons lacustres (route, bateaux...)
- La voie verte du Chablais
- ...



LES PARIS

- raisonner en mobilité et non plus en termes d'infrastructures ou de modalités de déplacement;

- irriguer l'ensemble du territoire;

- diversifier les modes de mobilité : un vélo électrique + 1 monospace + 1 chemin de campagne fabriquent autant de mobilité qu'un bus...

- créer un vrai réseau de nature support de mobilités douces

AFFIRMER LA COMPACTITÉ DE LA VILLE



«L'augmentation attendue de la population mondiale nécessite d'augmenter la production de 70% pour pouvoir nourrir tout le monde»

source : P. Brochen in Libération 21/10/09

« 60 000 ha de terres agricoles sont artificialisées chaque année en France»

source : colloque 'Agir pour protéger le foncier agricole' FNSEA

« 1 m² consommé chaque seconde en Suisse»

source : article de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire 'Nouvelles données sur l'évolution de l'utilisation du sol'

> dans une ville dense et compacte, le nombre d'habitant permet d'offrir des services publics et des équipements de qualité sans voir le niveau d'imposition augmenter.

> L'attractivité génère des ressources pour la commune : ressources fiscales, taxe foncière, taxe d'habitation, dotations,...

> La compacité offre un modèle de développement respectueux des terres agricoles,

> La proximité des fonctions urbaines réduit les coûts d'investissement et de fonctionnement : services de transport, réseaux techniques,...

SUR LE CHABLAIS

Les objectifs :

- développer principalement les centralités situées sur des axes TC forts
- favoriser la densification et l'économie d'espace
- **le développement durable comme fil conducteur du développement urbain** (mixités, modes de déplacement, etc.)
- intégrer les ZAE au sens environnemental et urbain
- ...

LES ENJEUX

- aller 'au bout' de la mixité en mêlant étroitement habitat, commerces, activités, services et équipements pour affirmer le fait urbain, l'intensité urbaine et l'animation sociale.
- préférer des localisations de développement urbain qui bénéficient d'une desserte par les transports publics.

REDUIRE NOS CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES mais aussi FINANCIÈRES, FONCIÈRES, DE DÉPLACEMENTS, DE TEMPS, etc.

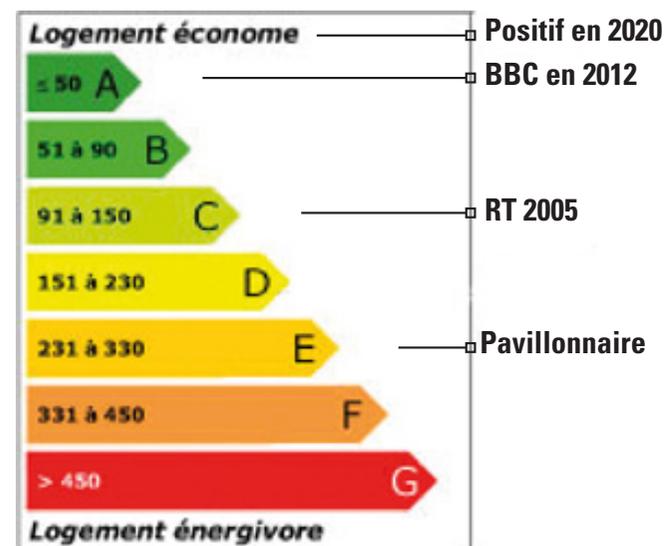


> Les bâtiments participent pour 43 % à l'énergie consommée en France et contribuent de manière non négligeable (22 %) à l'émission des gaz à effet de serre (GES).

> Une maison confortable, respectueuse de l'environnement, économe en énergie, c'est : un coût d'investissement légèrement plus élevé qu'une maison traditionnelle mais un coût de fonctionnement moins important et une valeur de revente plus forte à terme.

> Les étiquettes énergie : des arguments pertinents pour justifier de la valeur marchande d'un bâtiment.

En somme, des logements plus performants, une urbanisation plus dense et le long des axes TC, permettent des économies énergétiques et financières notoires.



VIVRE ENSEMBLE



«Les villes ne font plus sociétés»

J. Donzelot

Plus la ville s'étale, plus l'entre-soi se développe, plus il se développe, plus la ségrégation sociale augmente.

Plus la ville s'étale, plus les quartiers se ghettoïsent.

Accorder à «l'inquantifiable» une place dans la structuration du territoire :

Paysages, identité, symboles, qualité de vie... autant de notions fondamentales qui participent de l'**attractivité du Chablais**.

LES ENJEUX

- proposer des modes d'habiter liés aux qualités de site : droit au soleil, vues, etc.
- valoriser les grands ensembles agro-naturels pour leur potentiel de pratiques sociales et d'usages (forêt de Planbois, rives du Lac Léman, etc.)

LES ENJEUX GLOBAUX A 30 ANS

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

> **réduire** les **consommations** énergétiques,

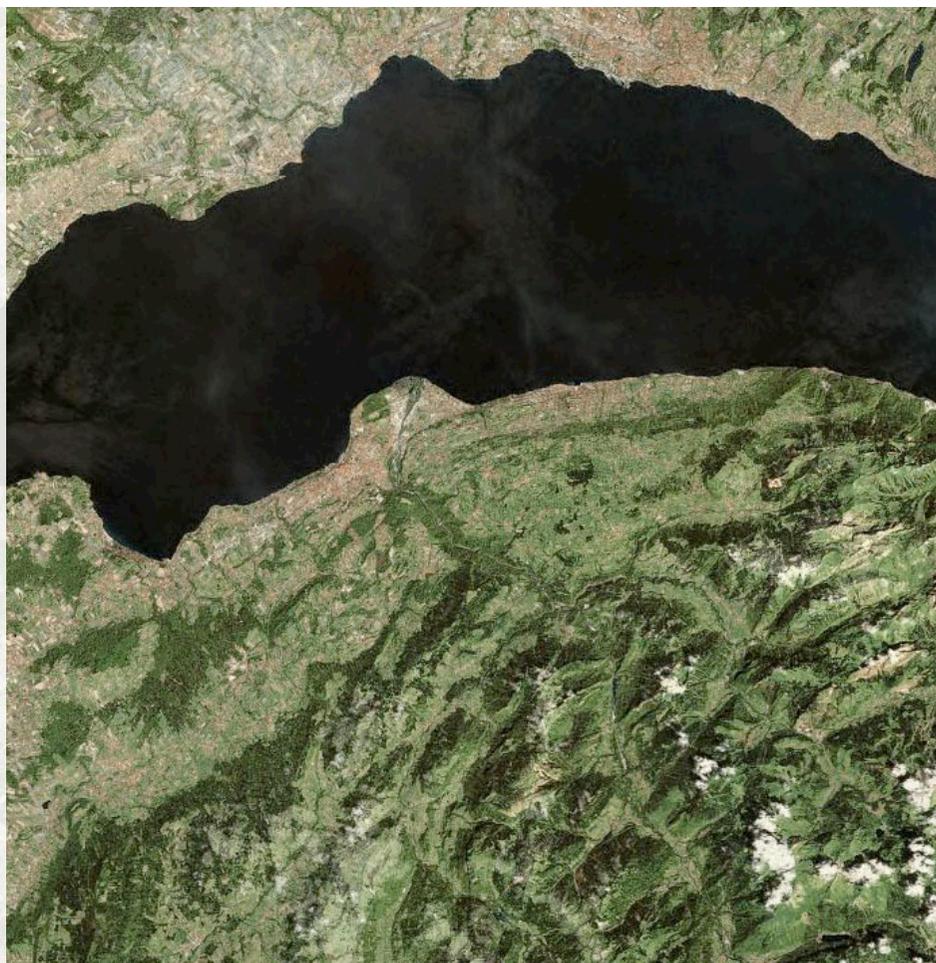
> **adapter** nos **modes** de transports,

> 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.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

UNE GÉOGRAPHIE DÉTERMINANTE

UNE ORGANISATION EN BANDES AVEC 2 AXES DE STRUCTURATION MAJEURS

Depuis les rives du lac Léman jusqu'aux contreforts du Massif des Voirons, le bas Chablais se caractérise par une **diversité de paysages** proposant autant de cadres d'accueil.

- S'étirant depuis Genève jusqu'à Thonon-les-Bains, la **'ville lacustre'** cultive les **panoramas sur le lac et la rive d'en face**. Ces **secteurs résidentiels particulièrement attractifs** connaissent en outre une **croissance importante**, et notamment le chapelet de villes et de villages de la presqu'île.

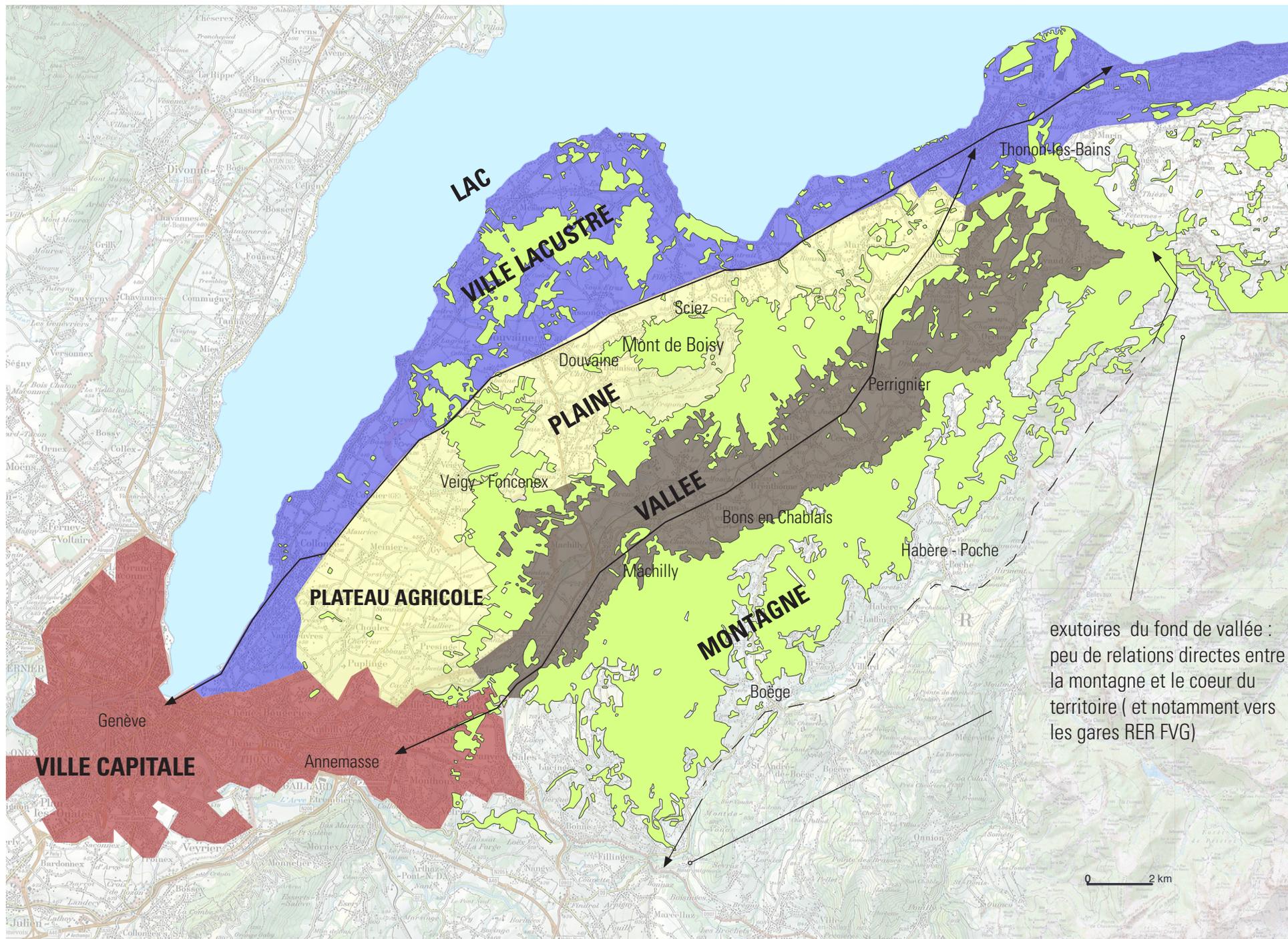
- Autour de la Rd 1005, le réseau de pôles urbains se succède de façon quasi continue côté France, offrant ici un **paysage péri-urbain caractéristique**. Depuis la sortie de Thonon, seule la traversée de Douvaine figure une 'image de ville'. L'agriculture est encore très présente mais

apparaît morcelée par une urbanisation qui a privilégié les formes urbaines résidentielles.

- Autour des Rd 1206 puis 903, les villes et villages s'inscrivent dans un **paysage agricole identitaire**.

Entre ces entités géographiques et paysagères, **les massifs boisés créent des interfaces, des espaces de richesse et de continuité environnementale**.



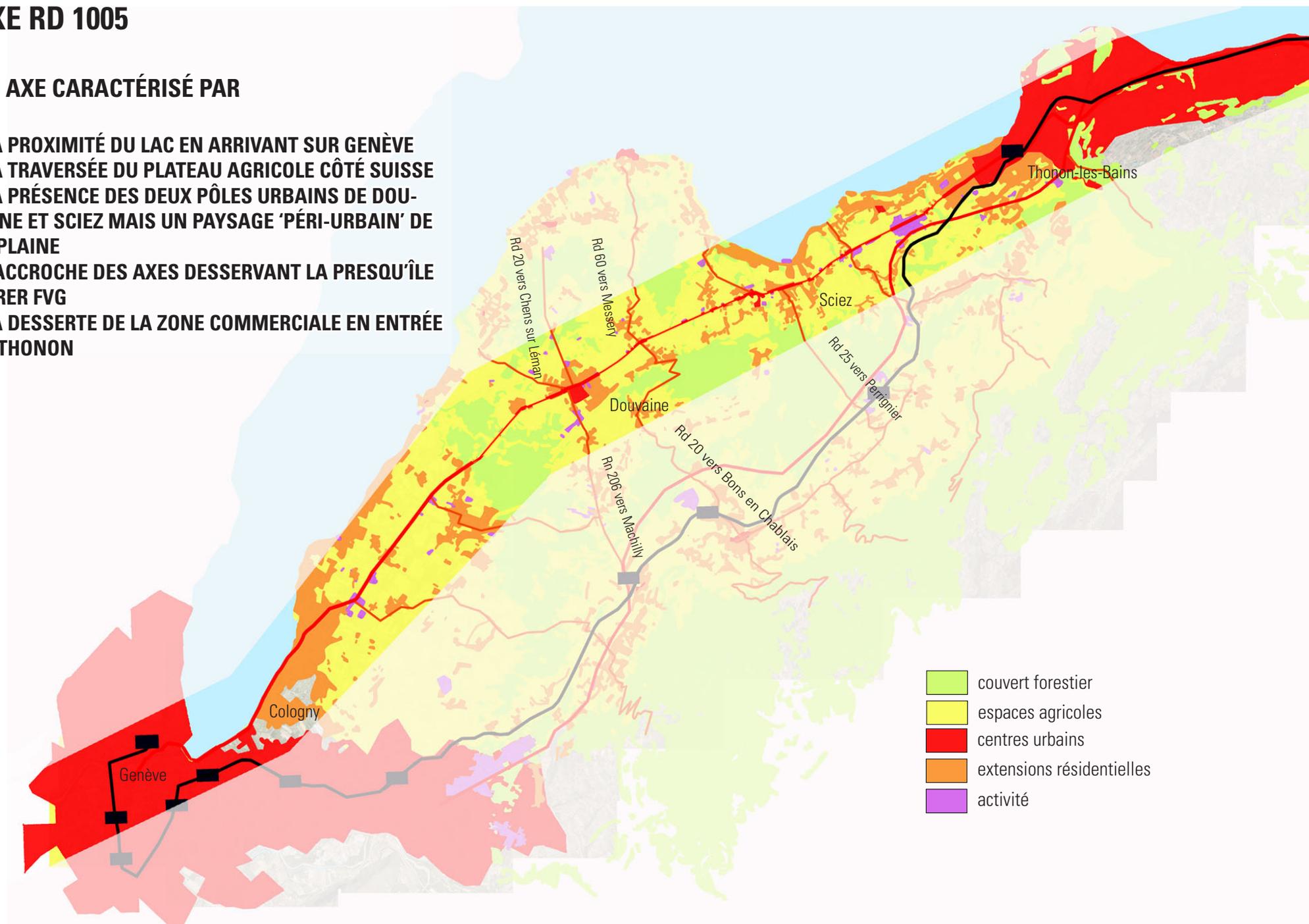


exutoires du fond de vallée :
 peu de relations directes entre
 la montagne et le coeur du
 territoire (et notamment vers
 les gares RER FVG)

AXE RD 1005

UN AXE CARACTÉRISÉ PAR

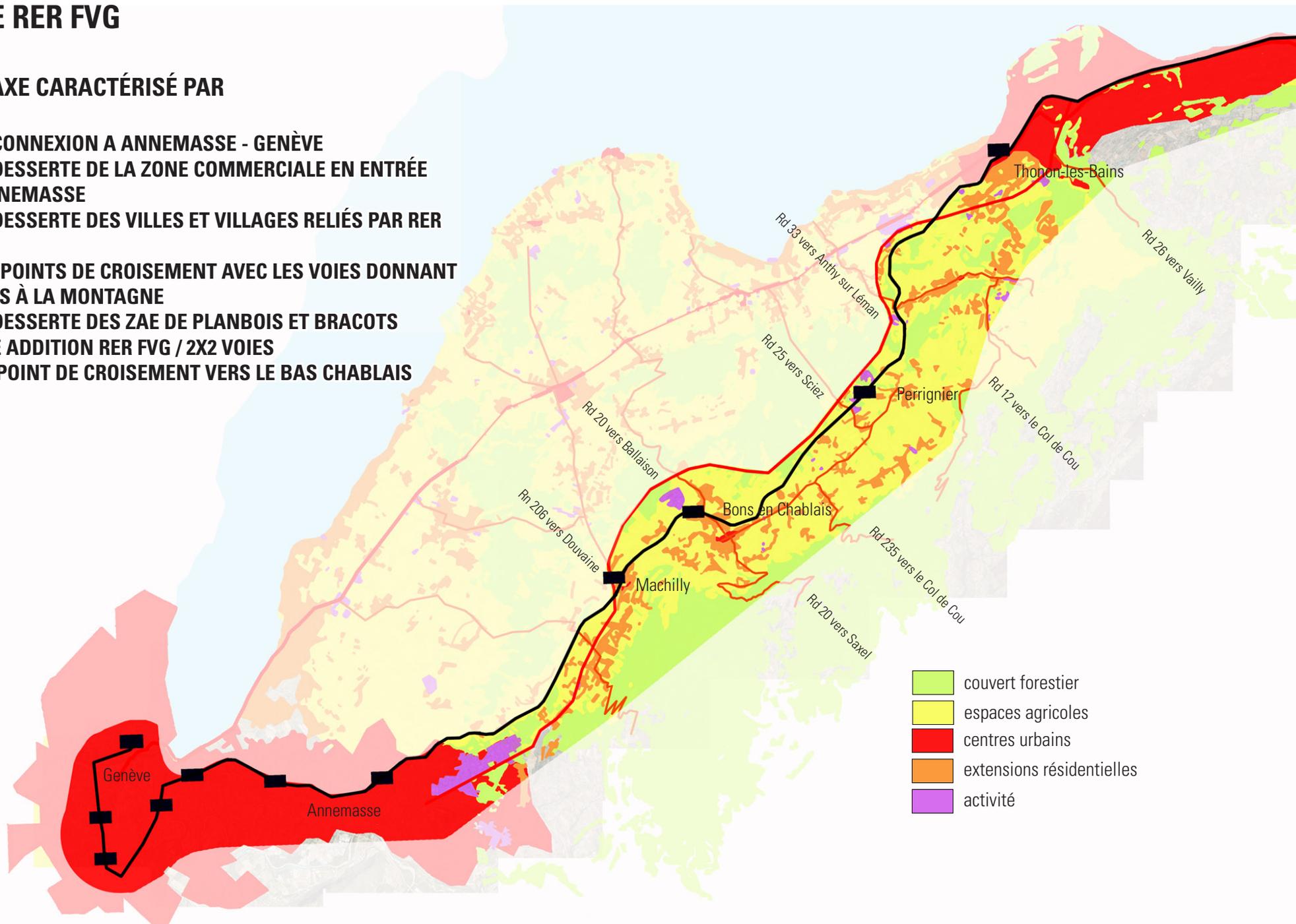
- LA PROXIMITÉ DU LAC EN ARRIVANT SUR GENÈVE
- LA TRAVERSÉE DU PLATEAU AGRICOLE CÔTÉ SUISSE
- LA PRÉSENCE DES DEUX PÔLES URBAINS DE DOUVAINE ET SCIEZ MAIS UN PAYSAGE 'PÉRI-URBAIN' DE LA PLAINE
- L'ACCROCHE DES AXES DESSERVANT LA PRESQU'ÎLE ET RER FVG
- LA DESSERTE DE LA ZONE COMMERCIALE EN ENTRÉE DE THONON



AXE RER FVG

UN AXE CARACTÉRISÉ PAR

- LA CONNEXION A ANNEMASSE - GENÈVE
- LA DESSERTE DE LA ZONE COMMERCIALE EN ENTRÉE D'ANNEMASSE
- LA DESSERTE DES VILLES ET VILLAGES RELIÉS PAR RER FVG
- LES POINTS DE CROISEMENT AVEC LES VOIES DONNANT ACCÈS À LA MONTAGNE
- LA DESSERTE DES ZAE DE PLANBOIS ET BRACOTS
- UNE ADDITION RER FVG / 2X2 VOIES
- UN POINT DE CROISEMENT VERS LE BAS CHABLAIS



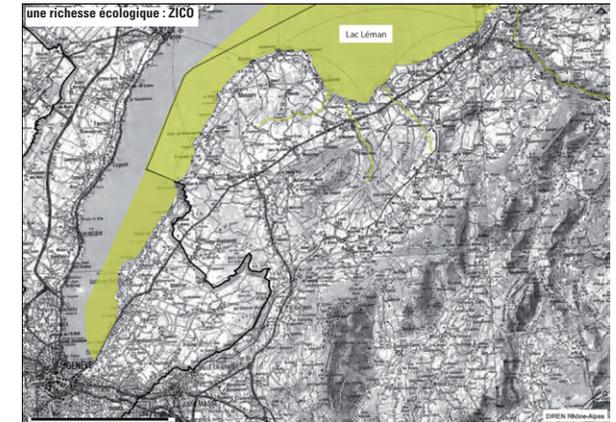
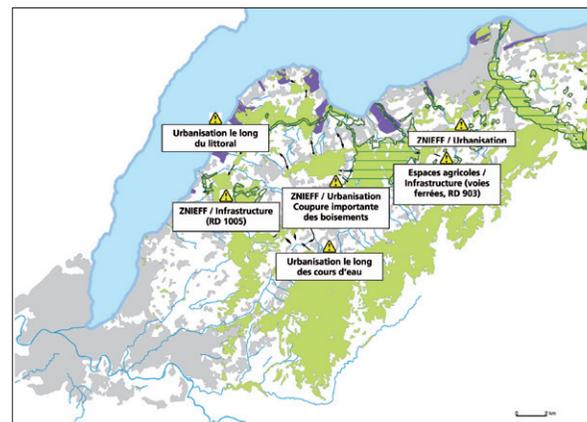
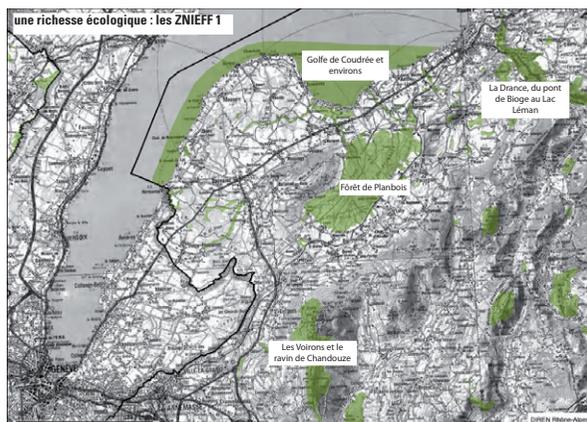
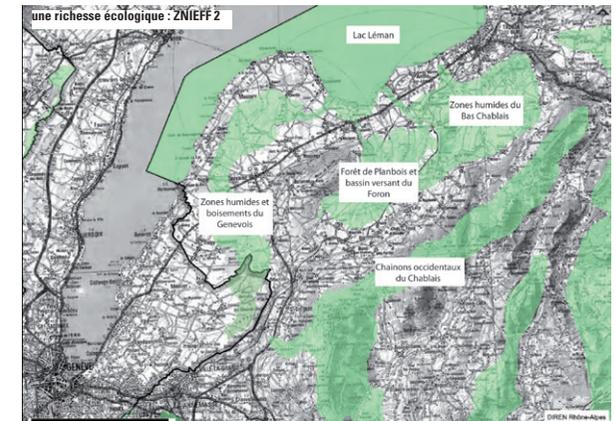
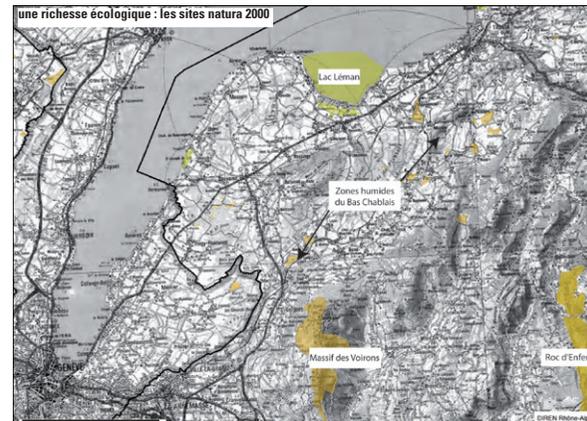
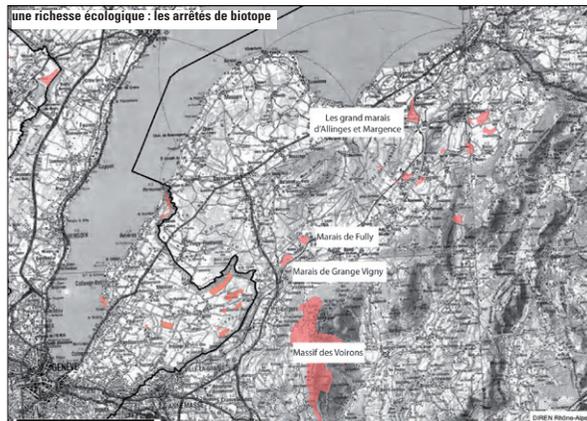
LA PRÉSERVATION DES ESPACES AGRO-NATURELS : UN OBJECTIF DÉTERMINANT POUR L'ORGANISATION DU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE.

Les espaces présentant un **caractère environnemental spécifique et à préserver** sont de différents ordres :

- les grandes zones ou entités présentant un intérêt faunistique ou floristique : **ZNIEFF** (de type 1 et 2) et **ZICO**.
- les espaces ou zones plus restreintes et ponctuelles : **arrêts de biotope** et **zones Natura 2000**.

Les paysages remarquables du Chablais sont complétés par des **corridors écologiques** qui restent encore fins et qui **subissent des pressions humaines fortes**. Les **rives françaises et suisse du lac Léman ne présente pratiquement plus de caractéristiques naturelles**. L'urbanisation et le développement de diverses activités nautiques en sont les causes essentielles. **L'urbanisation importante des**

rives du lac Léman limite très fortement les possibilités de nidification pour la majorité des espèces. Quelques plages constituent l'unique secteur sablonneux du Léman. Les accès publics au lac sont peu nombreux et nécessitent une attention toute particulière.

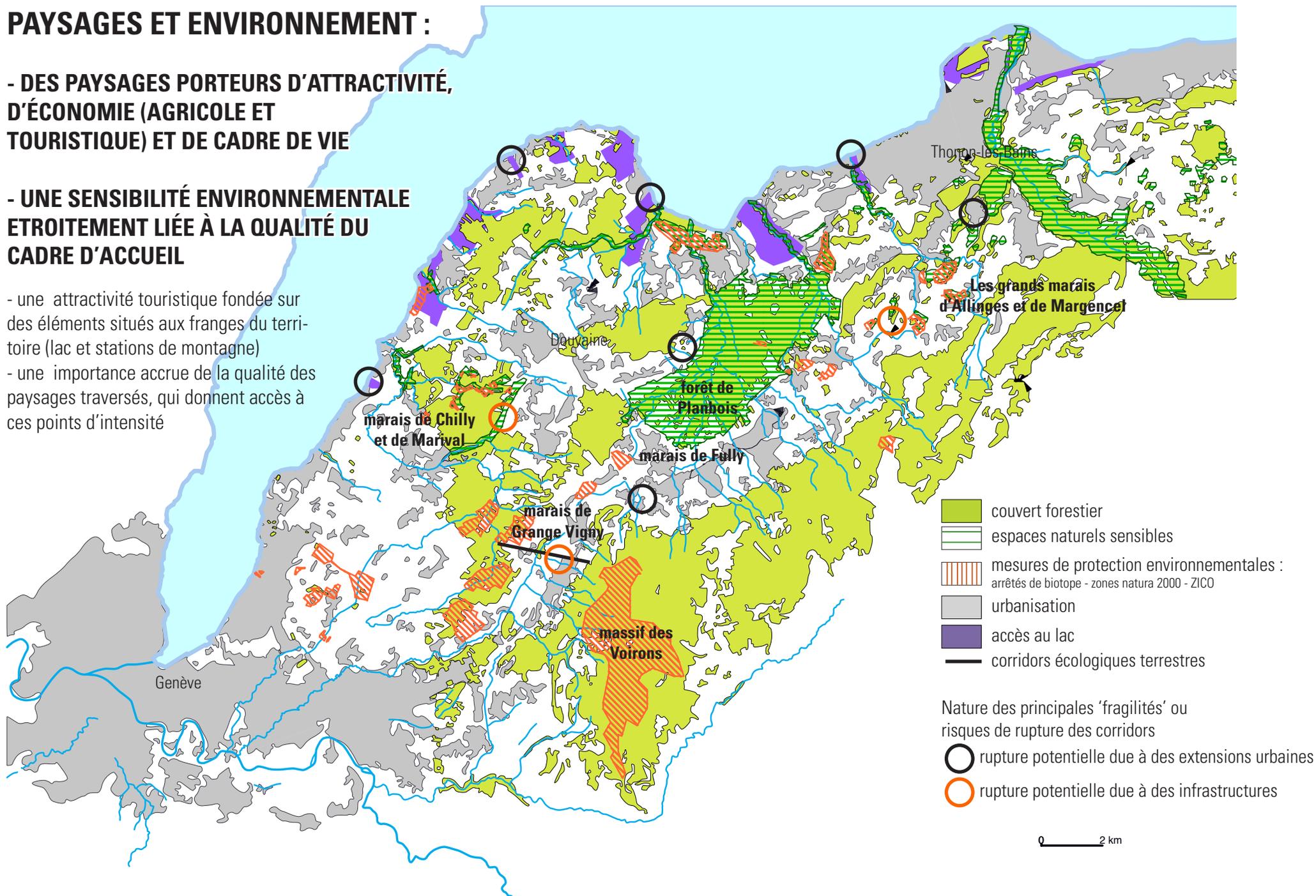


PAYSAGES ET ENVIRONNEMENT :

- DES PAYSAGES PORTEURS D'ATTRACTIVITÉ, D'ÉCONOMIE (AGRICOLE ET TOURISTIQUE) ET DE CADRE DE VIE

- UNE SENSIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE ETROITEMENT LIÉE À LA QUALITÉ DU CADRE D'ACCUEIL

- une attractivité touristique fondée sur des éléments situés aux franges du territoire (lac et stations de montagne)
- une importance accrue de la qualité des paysages traversés, qui donnent accès à ces points d'intensité



STRUCTURATION TERRITORIALE ET HIÉRARCHIE URBAINE

Le territoire du Bas Chablais s'organise entre **deux agglomérations majeures : celle de Genève et celle de Thonon les Bains**. Le terme 'agglomération' est ici utilisé sous l'angle de 'l'aire d'influence et d'attractivité' de Thonon, étant entendu qu'il n'existe pas de communauté d'agglomération spécifique.

Le territoire est contrasté et présente des **contextes urbains diversifiés** : hypercentres des agglomérations, centralités urbaines secondaires, péri-urbanisation résidentielle, centralités villageoises... offrant autant de cadres d'accueil. Le Bas Chablais présentent globalement des **rappports ville-campagne intenses**. Intenses car l'agriculture, dynamique, est présente sur l'ensemble du territoire. Mais **l'attractivité résidentielle a eu pour effet un étalement urbain, entraînant un morcellement des entités agricoles et figurant un paysage péri-urbain banalisant**.

Depuis les rives du lac jusqu'aux villages des contreforts des Voirons, le choix offert aux habitants est donc large. Néanmoins, la notion de choix est à relativiser. Le coût du foncier et du logement connaît lui-même des disparités très fortes, avec, à terme, des déséquilibres sociaux qui pourraient s'opérer. Pour répondre aux objectifs du développement durable, tant en terme de limitation de consommation du foncier agricole et donc de compacité des

villes et villages que d'équité sociale, le concept général d'aménagement s'attachera à :

- **conforter les pôles urbains** par une **densification du tissu** ;
- **valoriser les villes et villages desservis par les transports en commun**;
- **proposer une hiérarchisation et une organisation urbaines qui tiennent compte des positions particulières de certaines communes** (position nodale, proximité des agglomérations, équipements, etc.).

Le contexte transfrontalier de l'étude met en évidence une **'interdépendance' des territoires**.

Genève, force économique suisse particulièrement importante, **constitue un pôle d'emplois majeur**. Le nombre de travailleurs transfrontaliers illustre bien **l'attractivité genevoise** et **l'étendue de son aire d'influence et de son bassin d'emplois**.

Les taux de croissance enregistrés sur le dernier recensement par les communes françaises illustre bien quant à eux la **pression résidentielle que connaît l'agglomération genevoise**.

La valorisation du foncier à vocation agricole côté suisse limite de fait les capacités

d'urbanisation, générant par là-même un report de pression sur les communes françaises les plus proches de l'hypercentre de l'agglomération.

Le contexte économique et financier spécifique à Genève rend peu crédible un scénario qui nierait l'existence de cette polarité majeure en proposant des implantations économiques exclusivement côté France.

Néanmoins, **un ré-équilibre est à trouver. Le modèle actuel dissocie la localisation des emplois de celle de l'habitat, générant des mobilités accrues**.

Le positionnement est dès lors double :

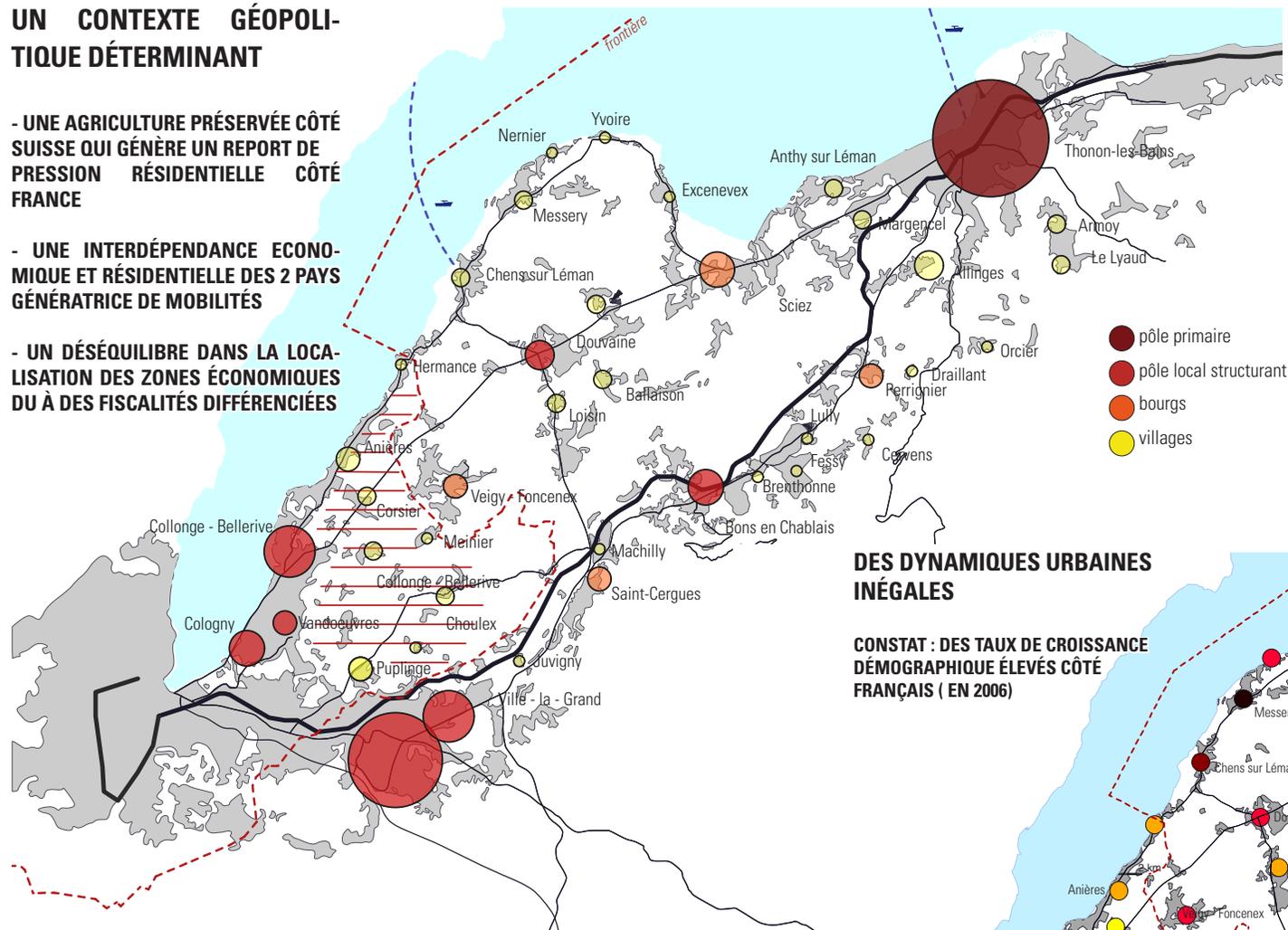
- mettre en place un **système de transports en commun qui réponde aux besoins et favorise un report modal au profit des TC**.
- **rapprocher emplois et habitat** par des implantations économiques côté France.

UN CONTEXTE GÉOPOLITIQUE DÉTERMINANT

- UNE AGRICULTURE PRÉSERVÉE CÔTÉ SUISSE QUI GÉNÈRE UN REPORT DE PRESSION RÉSIDENTIELLE CÔTÉ FRANCE

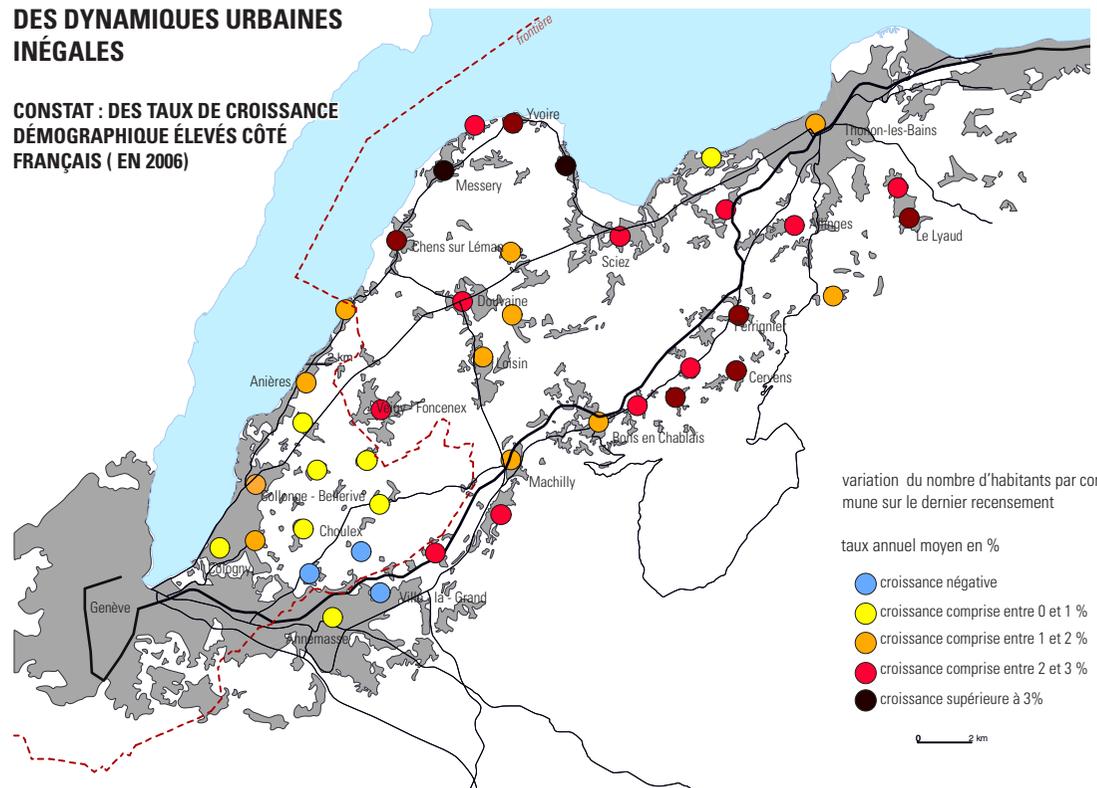
- UNE INTERDÉPENDANCE ÉCONOMIQUE ET RÉSIDENTIELLE DES 2 PAYS GÉNÉRATRICE DE MOBILITÉS

- UN DÉSÉQUILIBRE DANS LA LOCALISATION DES ZONES ÉCONOMIQUES DU À DES FISCALITÉS DIFFÉRENCIÉES



DES DYNAMIQUES URBAINES INÉGALES

CONSTAT : DES TAUX DE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ÉLEVÉS CÔTÉ FRANÇAIS (EN 2006)



STRUCTURATION TERRITORIALE : LES POINTS PARTICULIERS

Au sein de cette organisation territoriale et urbaine, certaines communes occupent des **positions et rôles particuliers** que le concept d'aménagement devra nécessairement prendre en compte :

VEIGY - FONCENEX

Première commune française après la frontière, elle a enregistré un taux de **croissance démographique de 2,7%** sur le dernier recensement. Implantée à distance de la Rd 1005 et de l'axe ferroviaire qui accueillera le RER FVG, le **confortement des liaisons TC vers Genève** se fera à travers la valorisation de cette double opportunité :

- une **accroche sur la Rd 1005** en direction du centre-ville de Genève
- un **rabattement sur Machilly** pour une desserte de l'ouest de l'agglomération genevoise et de Thonon.

DOUVAINE

A l'articulation **presqu'île / axe Rd 1005 et axe ferroviaire**, sa **situation nodale** lui confère un **potentiel d'attractivité** (développement économique et urbain favorisé par un niveau d'accessibilité satisfaisant et en lien avec une structuration urbaine d'ores et déjà dense et

organisée) et un **rôle d'organisation des flux**, notamment TC.

Douvaine est en effet **directement concernée par une ligne TC sur la Rd 1005**, par des **nécessités de rabattement vers Machilly** (RER FVG) et vers Chens sur Léman (liaison lacustre).

CHENS SUR LÉMAN

Petite ville lacustre qui bénéficie d'un **cadre d'implantation particulièrement qualitatif et attractif**, Chens sur Léman est en outre le **lieu de départ des liaisons par bateau vers Nyon**. Au-delà du paysage fédérateur du lac, la présence même du port inscrit la commune dans le réseau des villes et villages lacustres. **Les liaisons lacustres objectivent un fonctionnement métropolitain territorial unique** et inscrit le lac au cœur des pratiques quotidiennes des habitants de ce très large bassin de vie. Il est donc, bien plus qu'une pièce de paysage, un élément de structuration majeur et déterminant du développement urbain.

SCIEZ

De la même manière que Douvaine, Sciez se situe à l'**articulation presqu'île / axe Rd 1005**. La commune bénéficie en outre d'une **proximité immédiate avec l'agglomération**

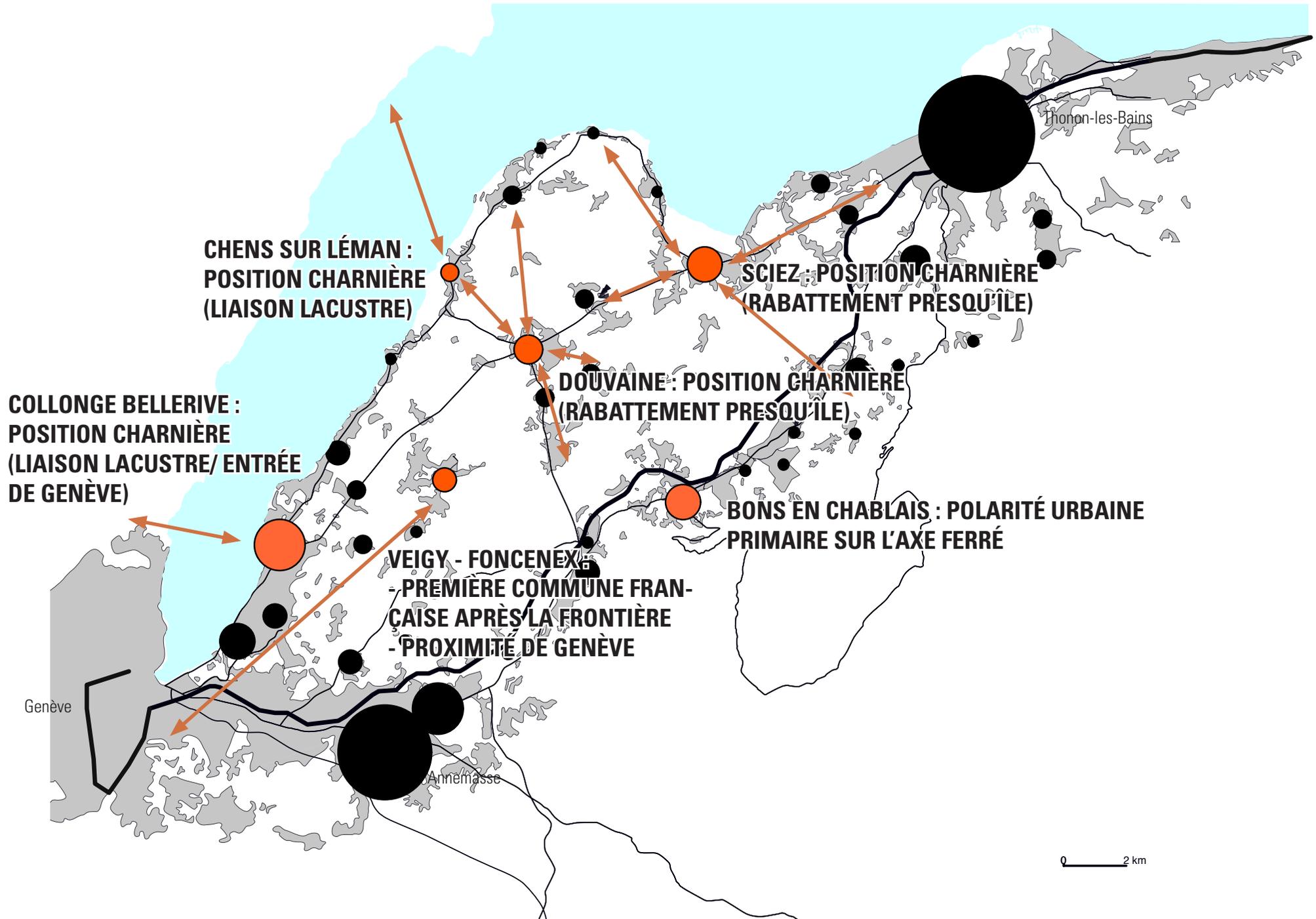
de Thonon. Le **rabattement vers la gare de Perrignier** et la **mise en place d'une liaison TC forte sur la Rd 1005 entre Thonon et Sciez** constitueront des projets qui impacteront la structuration du développement communal (en fonction de la localisation des points d'arrêt des bus et navettes).

BONS EN CHABLAIS

Commune bénéficiant d'une **armature urbaine structurée, où la gare occupe une position privilégiée**, à proximité immédiate du centre-ville (ce qui n'est pas le cas à Machilly ou à Perrignier). Elle apparaît donc comme étant la plus à même d'accueillir des poids de population dans le cadre de l'arrivée du RER FVG.

COLLONGE BELLERIVE

Située à l'entrée même de Genève, la commune constitue le **seuil de l'agglomération Genevoise** toute entière. L'**hypothèse de la sortie de la traversée lacustre** sur son sol ainsi que sa **situation sur l'axe de la RD 1005** lui confèrent un **positionnement stratégique** et par conséquent un **potentiel d'attractivité important**.



Le territoire du Bas Chablais s'inscrit dans un **double système de relations** :

- des **relations intenses, complexes et quotidiennes entre le coeur du territoire et les agglomérations de Genève, Thonon et d'Annemasse.**
- des **liens géographiques, fondateurs, qui connectent la montagne aux rives du lac**, en traversant la diversité des paysages de plaine et de vallée.

Les relations que l'ensemble des villes et villages entretiennent avec les grands pôles économiques de Genève, Thonon et Annemasse sont **génératrices de mobilités accrues**; les liens entre le territoire et la ville d'Annemasse ne sont figurés, aujourd'hui, que par les voies routières. Si l'on veut s'y rendre par les transports en commun, depuis Douvaine par exemple, il est presque plus rapide de rejoindre Genève et d'emprunter ensuite les liaisons Genève - Annemasse que de passer par Machilly puis Ville-la-Grand.

Le concept d'aménagement s'attache donc à répondre à ces questions via un **rabattement efficace**, car cadencé, entre la partie ouest du territoire et les pôles RER FVG notamment.

Les périmètres administratifs (y compris la frontière) délimitant les territoires communaux deviennent donc secondaires, s'effaçant au profit de la réalité du fonctionnement des bassins de vie. On constate en effet que l'aire d'influence de Genève dépasse largement le territoire suisse et que celle de Thonon s'exerce également largement vers le sud.

Dans ce contexte, les effets de la croissance sur les rapports centres - périphéries s'exer-

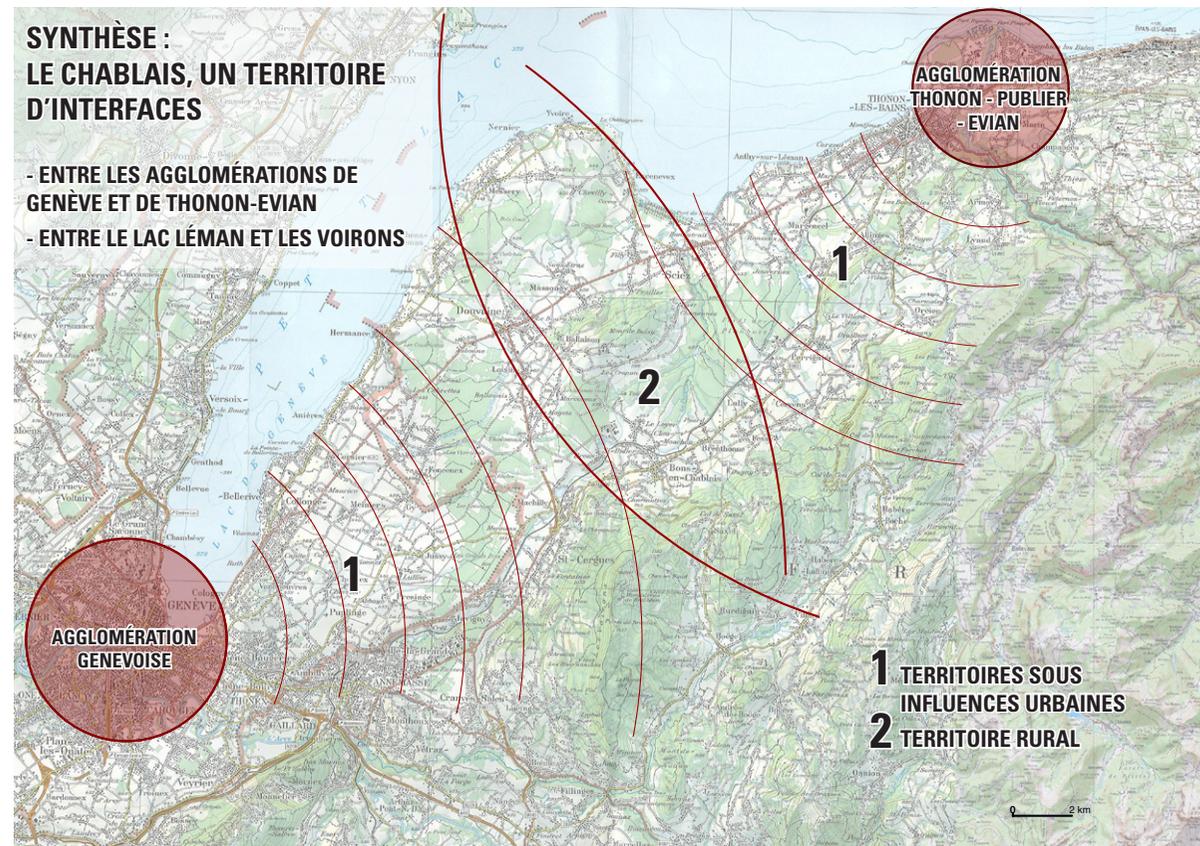
cent différemment selon les cas :

- **côté Suisse**, la périphérie genevoise est, ici, caractérisée par une **prégnance et une persistance de l'agriculture** qui a eu pour effet le **maintien d'une structuration urbaine multipolaire sur le plateau et un 'cordon urbain' le long du lac.**

- **côté France**, la périphérie de Thonon se caractérise par un **développement résidentiel soutenu**, avec la présence de la **zone**

commerciale de l'Espace Léman... objet programmatique caractéristique du développement péri-urbain.

A la rencontre de ces deux aires d'influence, **le coeur du territoire du Chablais**, qui s'étend depuis la presqu'île jusqu'au pied des Voirons, revêt des **qualités intrinsèques fortes** : à proximité des grandes agglomérations, dans un **cadre d'accueil attractif.**

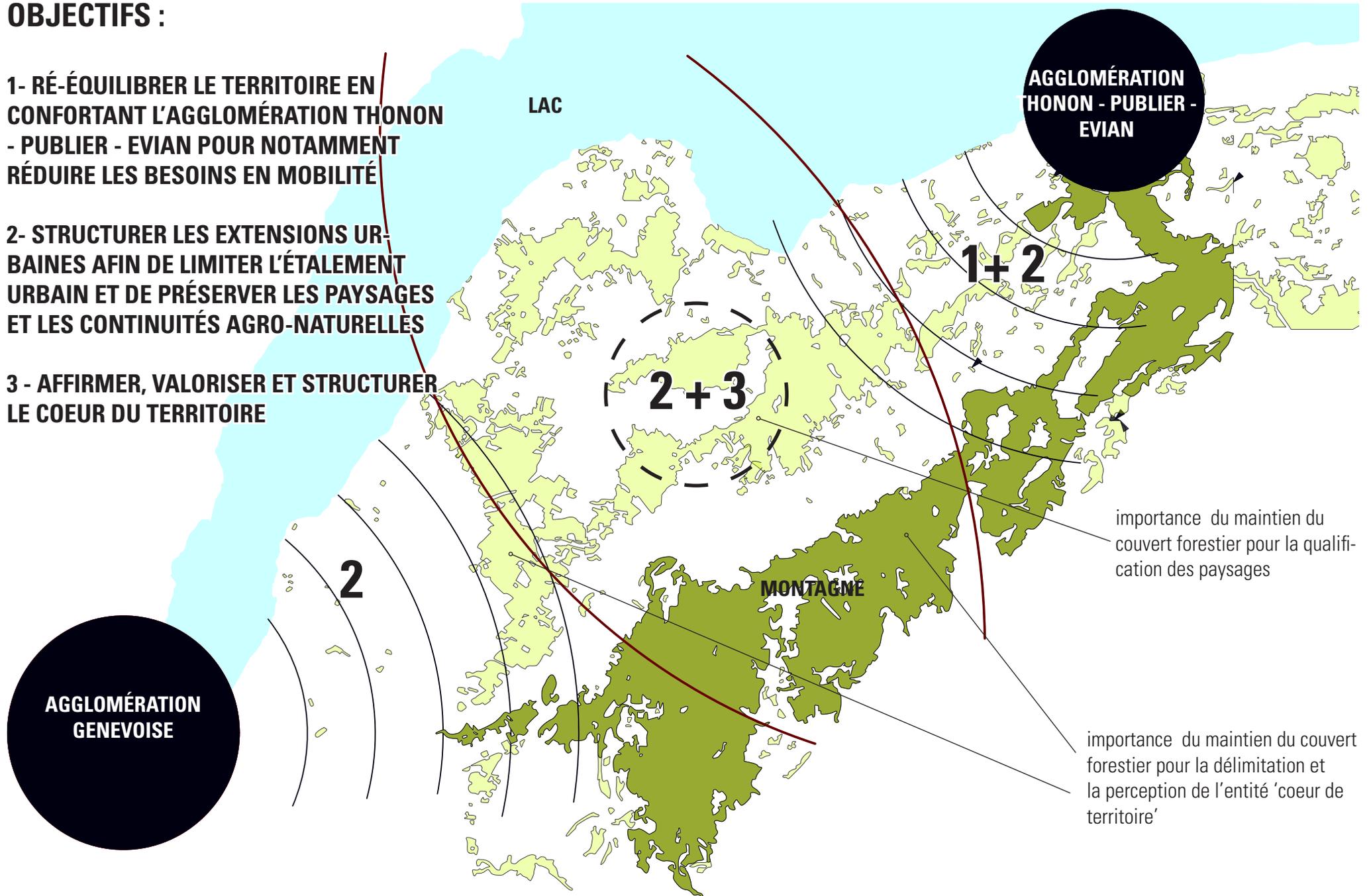


OBJECTIFS :

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

2- STRUCTURER LES EXTENSIONS URBAINES AFIN DE LIMITER L'ÉTALEMENT URBAIN ET DE PRÉSERVER LES PAYSAGES ET LES CONTINUITÉS AGRO-NATURELLES

3 - AFFIRMER, VALORISER ET STRUCTURER LE COEUR DU TERRITOIRE



LE PROGRAMME

Les nombreux projets d'infrastructures témoignent de la nécessité d'une **'remise à niveau' du fonctionnement du territoire sous l'angle des déplacements.**

LE RER FVG

Le futur RER franco-valdo-genevois, dans son prolongement entre Annemasse et Evian est un projet phare pour le territoire du Bas Chablais. La **connexion des réseaux suisses et français permettra de mettre en valeur l'ensemble du réseau ferroviaire de l'agglomération** et de **créer ainsi des connexions régionales et internationales efficaces en transports publics.**

Outre une amélioration de la desserte en transport public, ce **RER franco-valdo-genevois conditionnera la répartition et la localisation du développement urbain** (dans un objectif de développer l'urbanisation autour des gares) **et le réseau de transports publics complémentaires** (organisation du rabattement).

LA 2*2 VOIES

La nouvelle 2x2 voies entre Machilly et le contournement de Thonon ainsi qu'entre Machilly et le carrefour des Chasseurs, participera également du **désenclavement du Chablais.** Les travaux du deuxième tronçon vont commencer

dans les prochains mois alors que pour le premier, aucune date n'est encore prévue. Cette infrastructure pourrait permettre de connecter Thonon au réseau autoroutier, de **réduire le trafic sur la RD 1005 et la RD 903** notamment celui lié aux véhicules et camions en transit dans les traversées urbaines, et surtout **de favoriser l'implantation d'un axe TC qui priorise très nettement les transports en commun.**

Une **connexion de la future plateforme fret rail/route de Perrignier** à la 2*2 voies participera également à cet effort.

LA LIAISON MACHILLY - VEIGY

Ce projet de 2x1 voie est à réfléchir dans un schéma routier global : étudier les **opportunités d'un piquage sur la Rd 1005, étudier le rôle de ce barreau dans une hypothèse de sortie d'une traversée lacustre à la Pallanterie...**, et vérifier la **capacité de cette liaison à participer à la structuration du développement urbain communal.**

Quoiqu'il en soit la **protection des milieux naturels traversés** doit rester une priorité.

CONTOURNEMENT DE DOUVAIN

C'est un projet qui porte deux objectifs :
- **désengorger le centre-ville du trafic de transit et favoriser le passage des transports en commun** (voie réservée)

- créer un **nouvel axe support du développement urbain et économique.**

Il serait en effet peu opportun de construire une infrastructure qui aurait pour seul objectif de répondre à une logique routière, de façon déconnectée des logiques d'aménagement globales.

LA TRAVERSÉE LACUSTRE

En fonction de la localisation exacte, de la nature et de l'échelle de l'infrastructure, les impacts sur le territoire seront fondamentalement différents :

- si l'infrastructure s'inscrit comme une 'mise en relation du système autoroutier régional', **sans point de sortie sur le territoire** (avec une connexion directe sur l'A 40), **les impacts sur le Bas Chablais seront mineurs.**

- si l'infrastructure s'inscrit dans une logique de périphérique de l'agglomération genevoise, avec une hypothèse de **sortie à la Pallanterie, la pression urbaine et l'attractivité économique du secteur devra s'anticiper.**

LA VOIE VERTE DU CHABLAIS

Comme dit précédemment, les sites et paysages participent ici pleinement du cadre d'accueil et de la qualité de vie. **La part accordée à la détente, au loisir et au tourisme occuperont donc une part importante des attentes et besoins des habitants et usagers.**

En ce sens, les voies vertes proposent une pra-

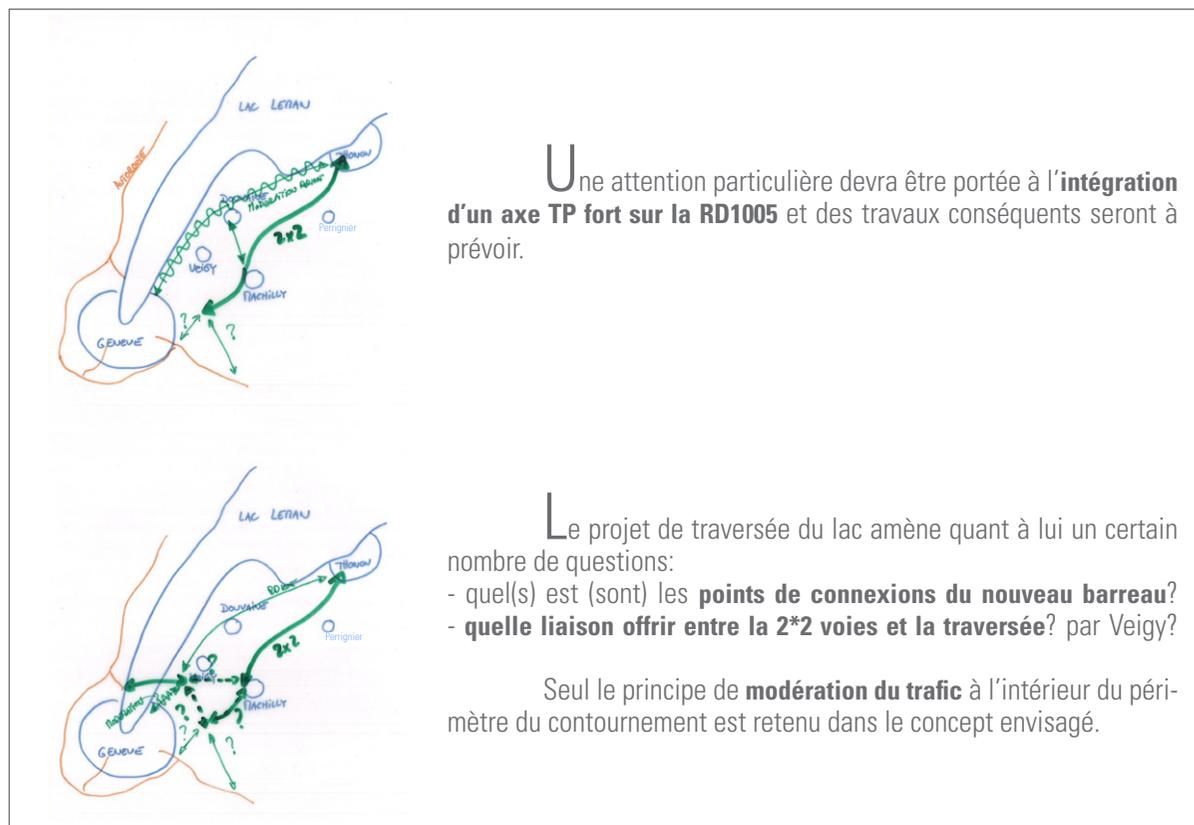
tique du territoire tournée vers la nature; les projets en cours permettront, à terme, de **construire un autre maillage du territoire, qui s'appuie sur les espaces agricoles, forestiers et naturels, révélant ainsi la diversité et la richesse des paysages.**

Le projet de véloroute du Sud Léman doit relier St-Gingolph à Chens sur Léman et propose une connexion en direction d'Annemasse. Par ailleurs, un projet de voie verte est en cours le long du Foron pour relier Machilly au coeur d'Annemasse. Au-delà, l'opportunité de relier la forêt de Planbois et, plus loin, la presqu'île est à étudier pour que **la valorisation des modes doux devienne une réalité programmatique et structurante.**

Compte tenu de la diversité de ces projets, le concept d'accessibilité routière retenu consiste à favoriser l'utilisation et le rabattement sur la future 2*2 voies.

Une optimisation de ce futur axe peut permettre un réaménagement de la RD1005, permettant à la fois de modérer la circulation le long des tronçons habités et d'intégrer un axe fort de transport en commun.

Cependant, ce concept d'accessibilité routière ne peut suffire. Dans une optique de réduction des consommations énergétiques, il faut impérativement **trouver des solutions alternatives de déplacement notamment en développant l'offre TC.**



Dans un objectif de réduction des gaz à effet de serre, la **valorisation des structures ferroviaires** comme **alternative à l'utilisation de la voiture individuelle** est particulièrement intéressante. **La densification urbaine autour des pôles gares est, de manière générale, un moyen de répondre à ces objectifs de report modal.** Le lien urbanisation-mobilité occupe une place capitale dans la structuration territoriale car il devient déterminant dans la mise en oeuvre d'un projet qui recherche l'efficacité, tant énergétique qu'économique et sociale. A l'échelle de chaque commune, **la gare devient donc une composante urbaine majeure, autour de laquelle s'articulent, ou peuvent s'articuler, l'habitat, l'emploi, le commerce, etc.;** autour de laquelle la ville se conforte.

Les communes qui bénéficient d'une gare au sein même de leur territoire sont au nombre de 4 sur le périmètre d'étude : **Machilly, Bons en Chablais, Perrignier et Thonon les Bains.**

Il apparaîtrait donc logique que **ces communes supportent une part conséquente du développement attendu.** Mais **ces communes ne bénéficient pas toutes du même niveau d'attractivité** ni de la même capacité à absorber, à court - moyen terme, une croissance urbaine massive et rapide.

Outre les enjeux de capacités constructibles se pose la question de l'assimilation sociale des nouveaux habitants avec, notamment, **une mise à niveau de l'offre en équipements et services.**

La gare est aussi le lieu de **l'intermodalité, entre les différents systèmes de déplacement,** du régional au local, du 'lourd' (le train), au transport en commun (bus) ou individuel (voiture individuel, vélo, marche à

pied). Les gares figurent l'intensité des échanges et d'inter-dépendance des territoires et revêtent ainsi un **caractère de centralité, et un rôle majeur dans la vie urbaine.**

Les communes n'entretiennent cependant pas toutes un rapport entre centre-urbain et pôle gare équivalent :

- **à Thonon la gare fait partie intégrante du tissu urbain constitué** et de la structuration du centre-ville (avec services associés de parking, gare routière et service de taxis).

- **à Perrignier la gare est déconnectée du tissu urbain,** s'implantant à plus d'un kilomètre du centre-bourg mais à proximité immédiate de la zone d'activité de Planbois.

- **à Bons en Chablais, la gare est située en limite d'urbanisation.** Un projet de ZAC est en cours et articulera, à terme, le centre ville au secteur de la gare dans le périmètre duquel se développe également la ZAE des Bracots.

- **à Machilly, la gare est située en limite d'urbanisation;** le secteur gare est concerné par des contraintes hydrographiques (inondabilité).

Urbaniser, **densifier autour des gares pose donc la question de l'intégration des nouvelles constructions,** nécessairement compactes, d'une part et des nouveaux habitants d'autre part.

De façon plus programmatique, ou fonctionnelle, la valorisation des pôles gares peut également poser la question de la **capacité des espaces à combiner des éléments de programme d'échelle et de nature variées.**

Stationnement et urbanisation sont parfois deux éléments de programme difficilement compatibles.

Selon l'échelle et le positionnement de la gare, son rôle de rabattement est plus ou moins important. Et les modes de rabattement plus ou moins diversifiés. Quand le rabattement vers la gare se fait sur un périmètre très large et principalement en voiture individuelle, le nombre de places de parking à trouver à proximité de la gare est conséquent (P+R). **Un parking d'une cinquantaine de places consomme environ 1250 m², surface qui n'est dès lors plus disponible pour construire du logement ou autre activité. Les voitures stationnées occupent l'espace pour la journée entière,** sans nécessairement profiter aux commerces et services, qui ne fonctionnent pas systématiquement sur les mêmes amplitudes horaires que les voyageurs. Dans certains cas, **ces véhicules nuisent même à l'ambiance du secteur,** captant l'offre en stationnement et desservant par là même le fonctionnement des commerces.

Plusieurs pistes de réflexion sont dès lors à étudier : **comment favoriser un rabattement efficace mais alternatif à la voiture** (transport à la demande, navettes, co-voiturage, etc.) pour réduire les besoins en stationnement autour des gares ? **Comment agir sur la forme même du stationnement** pour limiter sa consommation foncière (parking en ouvrage aérien ou souterrain)? Faut-il dans certains cas **ménager des haltes ferroviaires sans urbanisation attenante,** qui peut donc offrir une capacité de stationnement importante, et **raisonner en terme de complémentarité entre les gares :** gares urbaines et 'gares-relais' ?

LE PROJET RER FVG : 2 ECHELLES DE FONCTIONNEMENT ET DE STRUCTURATION TERRITORIALE :

- EVIAN, THONON, ANNEMASSE ET GENEVE

ENJEU : CONNECTER LES VILLES AUX INFRASTRUCTURES D'ÉCHELLES RÉGIONALE, NATIONALE ET INTERNATIONALE

- PERRIGNIER, BONS EN CHABLAIS ET MACHILLY

ENJEU : DESSERTE D'ÉCHELLE D'AGGLOMÉRATION

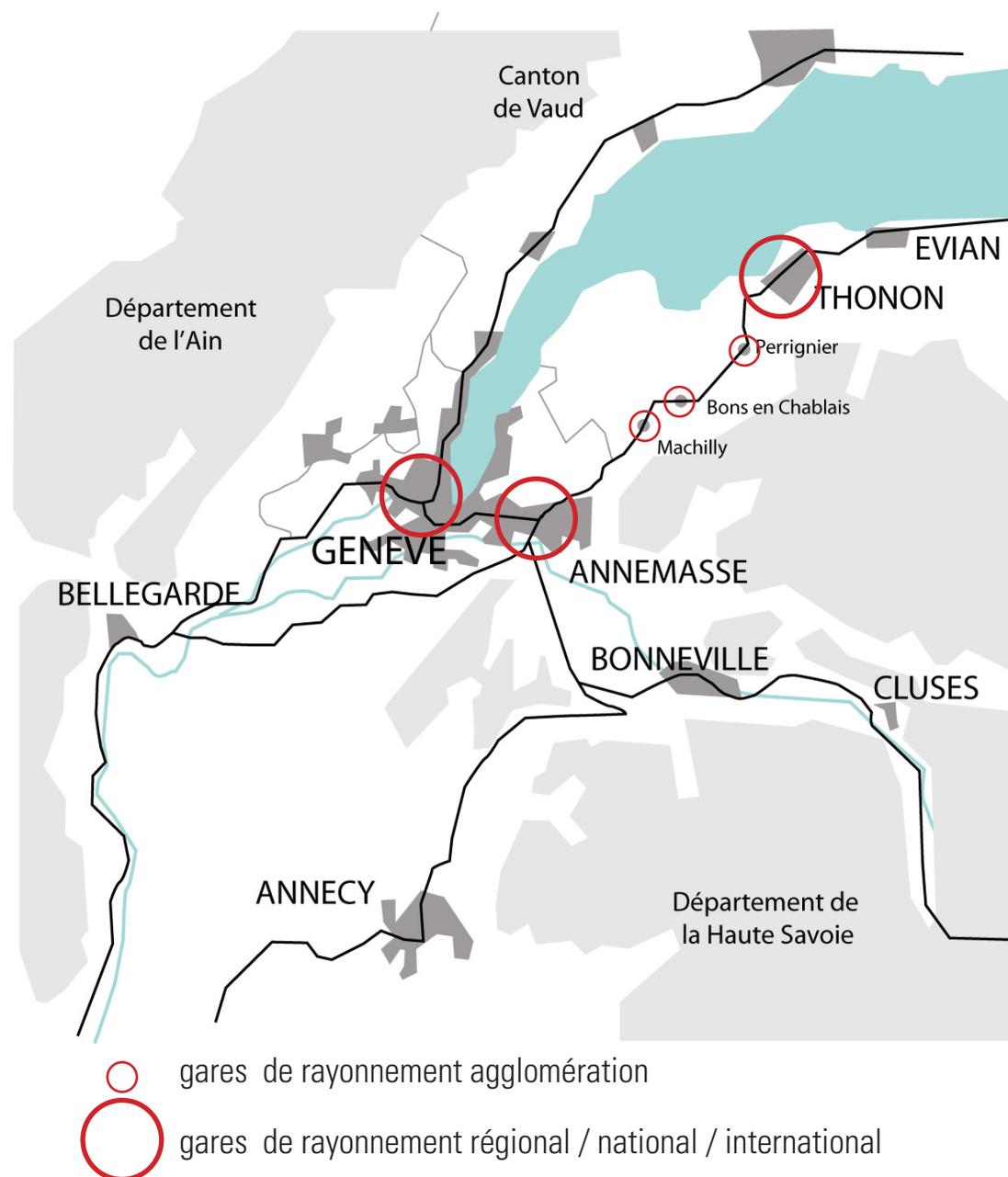
- PERRIGNIER, BONS-EN CHABLAIS ET MACHILLY, 3 PÔLES DESSERVIS PAR UNE GARE MAIS 3 TYPOLOGIES URBAINES DISTINCTES :

- des différences d'intensité urbaine, de poids de population et de niveaux d'équipement
- des différences dans la place et le rôle des gares dans la ville

donc pas les mêmes opportunités de support de développement urbain.

CE QU'IL FAUT RETENIR :

- **DANS UNE OPTIQUE DE REDUCTION DES GAZ À EFFET DE SERRE : VALORISATION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES PAR L'URBANISATION AUTOUR DES GARES**



Le tracé de **la voie ferrée**, qui relie Thonon les Bains puis Evian à Annemasse et Genève contourne la Suisse; localisée à la frange est du territoire d'étude, au pieds du massif des Voirons, **elle est à distance des rives du lac et de l'axe de la Rd 1005** qui constituent les secteurs les plus peuplés du Bas Chablais.

Les villages de Machilly, Bons en Chablais, Brenthonne, Lully et Perrignier, directement desservis par l'axe ferré représentent à eux tous un poids de

population d'environ **8 150 habitants**.

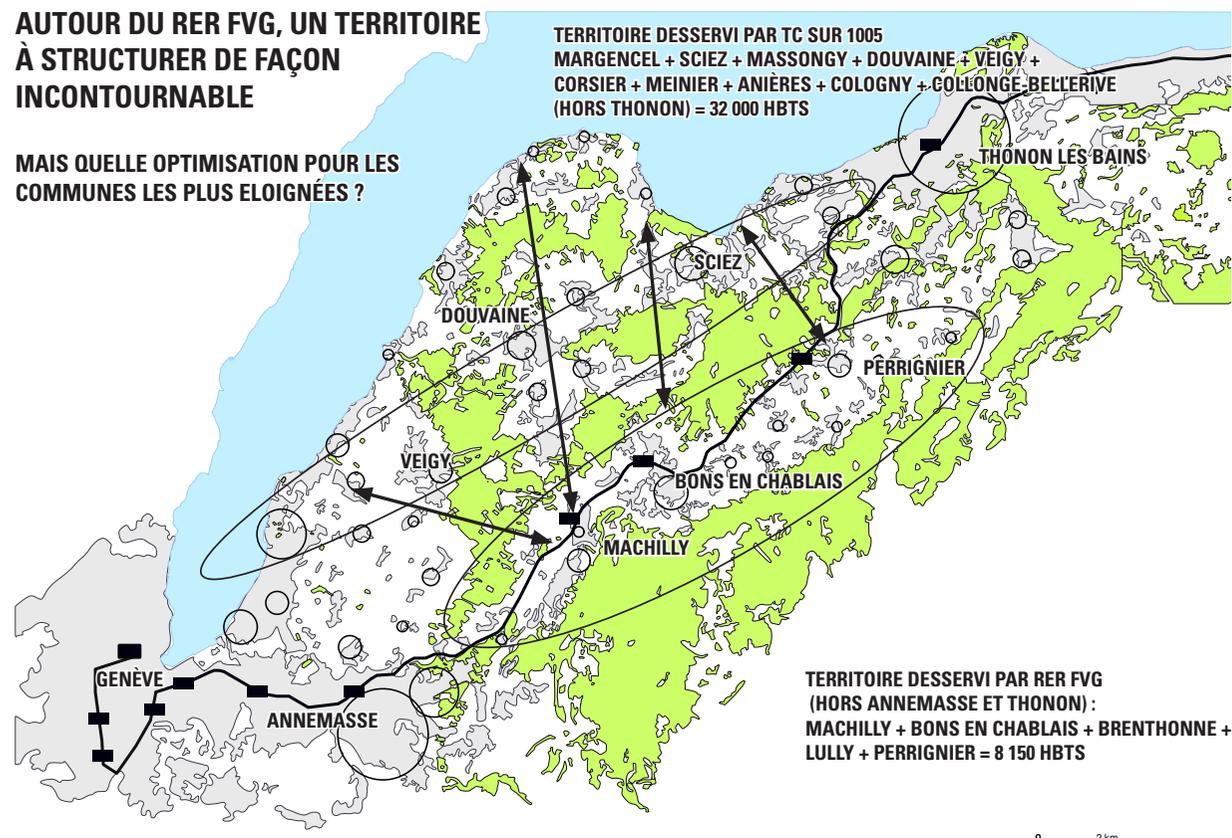
Sur l'**axe de la RD 1005**, les communes de Margencel, Sciez, Massongy, Douvaine, Veigy-Fonce-nex, Corsier, Meinier, Anières, Cologny et Collongebellerive représentent, elles, un poids de population total d'environ **32 000 habitants**.

Ainsi, **une complémentarité d'offre de transport importante est à développer entre ces deux axes afin de répartir au mieux les flux de**

voyageurs. Cela implique une structuration TC forte sur l'axe RD 1005 et des **rabattements efficaces depuis la RD 1005 vers l'axe du RER FVG et vice versa**.

AUTOUR DU RER FVG, UN TERRITOIRE À STRUCTURER DE FAÇON INCONTOURNABLE

MAIS QUELLE OPTIMISATION POUR LES COMMUNES LES PLUS ELOIGNÉES ?



CE QU'IL FAUT RETENIR :

- AU VU DE LA RÉPARTITION DES POIDS DE POPULATION ACTUELS, **RABATTEMENTS IMPERATIFS SUR LE RER FVG**
- **AXE TC COMPLÉMENTAIRE SUR LA RD 1005**

LE RER FVG : LA SOLUTION UNIQUE ?

Aujourd'hui, c'est un flux quotidien d'environ **18.000 personnes qui convergent vers Genève tous modes de déplacement confondus.**

En **heure de pointe** le matin, ce sont **8.000 personnes qui se déplacent vers le centre de Genève soit 6.500 véhicules sur les routes du Chablais.**

2020

A horizon 2020, avec **25.000 habitants supplémentaires** (fourchette basse des objectifs quantitatifs prévisionnels), si nous considérons que 50% d'entre eux seront actifs et que la moitié ira sur Genève chaque matin, **c'est un flux supplémentaire de 6.500 personnes que les routes du Chablais et les TC devront absorber.**

Afin de pouvoir accueillir, dans le RER FVG, une part importante de ces personnes supplémentaires, **des aménagements de la ligne sont nécessaires** à court terme. En effet, pour augmenter le nombre de train et la longueur de ceux-ci, des **points de croisements** sont à créer ou modifier, la **signalisation ferroviaire** à revoir et certains **quais à allonger.**

Avec le maintien d'une seule voie mais avec ces aménagements, au maximum **quatre trains par heure et par sens** (dont un sillon frêt) pourraient

circuler, ce qui équivaldrait à environ **6000 passagers par sens pour les deux heures de pointe.**

A l'horizon 2020, ces aménagements ne devraient pas être réalisés, bien que des améliorations soient prévues. Il est donc nécessaire de **miser, en plus du RER, sur de meilleurs axes TC en direction de Genève, dont sur la RD1005** Il est nécessaire d'anticiper la mise en place de transports publics sur l'axe de la RD 1005. Une **ligne de bus urbain** avec une capacité d'environ **1.000 personnes par heure et par sens** pourrait remplir ce rôle.

Cependant quelles autres solutions pourraient être développées pour le reste des habitants ?

Une complémentarité entre les différents modes de transport est à trouver. Le **RER FVG** pourrait représenter une **solution pour 5.000 personnes** avec une **ligne de rabattement efficace depuis Douvaine. L'offre de bus pourrait être augmentée** (lignes Veigy/Hermance) et le développement du **co-voiturage encouragé** (passage de 1,2 à 1,4 personne par véhicule).

2030

En se basant sur le même constat initial mais en revoyant nos prévisions à horizon 2030 à **45.000 habitants supplémentaires** (fourchette haute des objectifs quantitatifs prévisionnels),

si nous considérons que 50% d'entre eux seront actifs et que la moitié ira sur Genève chaque matin, c'est un **flux supplémentaire de 10.000 à 12.000 personnes** que les routes du Chablais et les TC devront absorber.

Ainsi à horizon 2030, au total ce sont **20.000 personnes qui circuleront en période de pointe. Or les capacités du RER FVG (1.000 voyageurs par train à raison de 3 par heure pendant 2 heures = 6.000 voyageurs) sont insuffisantes.**

Il faut donc **développer des solutions alternatives au RER FVG** car si les 8.000 habitants continuent à utiliser leurs voitures comme c'est le cas actuellement, **il n'en reste pas moins 6.000 à «faire voyager» quotidiennement.** Sans compter qu'il faille anticiper le fait que les trains au départ d'Evian ou de Thonon les bains en direction de Genève seront déjà bien pleins.

Il est donc indispensable qu'un **réseau complémentaire TC efficace et prioritaire prenne le relais** (Tramway ? BHNS?), que les efforts de co-voiturage soit encouragés ou que les **capacités du RER FVG soient élargies** (ce qui nécessite des travaux conséquents et notamment le doublement total de la voie).

Les deux premières solutions sont les plus réalistes spécialement en terme de coût et de phasage.

Toutes ces prévisions se fondent sur le hypothèses suivantes:

- poids de population retenus dans le cadre de cette étude (démarche itérative)
- 50% d'actifs
- part «d'attraction» de Genève selon la localisation des communes (par exemple 50% depuis Douvaine et 25% depuis Thonon)
- parts modales selon l'offre prévisible en transport (par exemple 75% en RER et 25% en TIM depuis Bons).

En tenant compte de ces hypothèses, l'**évolution des parts modales** en direction de Genève (axe le plus structurant) est le suivant:

	TIM*	TP*
2010	95 %	5%
2030	65 %	35%
Société post-pétrole (2050)	30%	70%

* **TIM** : Transports Individuels **M**otorisés

TP : Transports **P**ublics

A noter qu'en raison des conditions actuelles de circulation en direction de Genève qui ne devraient que peu s'améliorer, **le nombre de véhicules en direction de Genève a été admis stable**, mais **le taux d'occupation des véhicules a lui été augmenté**. Le nombre de personnes du territoire d'étude empruntant le RER serait alors de l'ordre

de 4'500 à 5'000 alors que les TC seraient empruntés par 3'000 à 4'000 personnes supplémentaires. En tenant compte des personnes hors du territoire et avec sa future attractivité, le RER devrait rapidement atteindre sa capacité.

A horizon **2050** (société post-pétrole), les capacités du RER FVG pourront atteindre **4 trains par heure** et offrir ainsi une capacité d'accueil de **8000 voyageurs**. Cette capacité est néanmoins limitée par l'étoile ferroviaire d'Annemasse.

Le développement de ce schéma de transports publics doit être accompagné par une **politique de gestion et de régulation du stationnement efficace**.

Aujourd'hui 57 % des pendulaires disposent d'une place de stationnement à destination. Pour un report modal vers les transports en commun optimal, il est nécessaire de **réduire au maximum les capacités de stationnement à destination**.

CE QU'IL FAUT RETENIR :

AU REGARD DE L'ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET DES CAPACITÉS DU RER FVG :

- **DÉVELOPPER LA CAPACITÉ DU RER FVG A SON MAXIMUM**
- **OFFRIR DES SOLUTIONS ALTERNATIVES TC (AXE RD 1005)**

Le territoire du Bas-Chablais est **fortement dépendant de Genève et de l'agglomération Thonon-Publier-Evian.**

Ces deux pôles regroupent la **majorité des emplois** et **nécessitent de pouvoir être accessibles depuis l'ensemble du territoire**, aussi bien par la route que **par un réseau de transports publics efficace.**

Avec l'**augmentation de la population**, la **pression se fera plus forte sur les infrastructures** en place et des **développements de réseaux de transports doivent être prévus** afin de pouvoir **absorber l'évolution des déplacements.**

Afin de définir les axes de transport à privilégier, une brève analyse des temps de parcours entre différents secteurs du territoire et deux destinations à Genève (secteur «Pont du Mont-Blanc» et secteur Cornavin) a été effectuée avec comme objectif de **définir les principes de développement à retenir pour la suite des études**

Différents modes ont été pris en compte, à savoir:

- le RER FVG (avec rabattements depuis les secteurs non desservis par le RER FVG); l'**efficacité du rabattement tiendra à sa capacité à mettre en oeuvre un cadencement efficace et systématique avec les horaires du RER FVG.**
- un bus standard urbain sur la RD 1005;
- un BHNS ou un tramway sur le couloir de la RD 1005;
- la voiture

L'analyse des temps de parcours fait ressortir les points suivants :

- la voiture est, sans congestion, le mode de transport le plus rapide pour atteindre les différents secteurs de Genève. Néanmoins, **aux heures de pointe, la durée du trajet peut très facilement doubler**, d'autres solutions doivent être offertes;

- **depuis Veigy, l'utilisation d'un BHNS ou d'un tram** dans le couloir de la RD 1005 est intéressant pour la plupart des destinations du **centre de Genève** alors que le **RER FVG** pourrait être **efficace pour desservir tout le sud de Genève, voir Cornavin;**

- depuis Douvaine, **les temps de parcours du RER FVG ou d'un TP performant sur le couloir de la RD1005 sont similaires.** L'utilisation d'un mode ou d'un autre dépendra principalement de la destination finale;

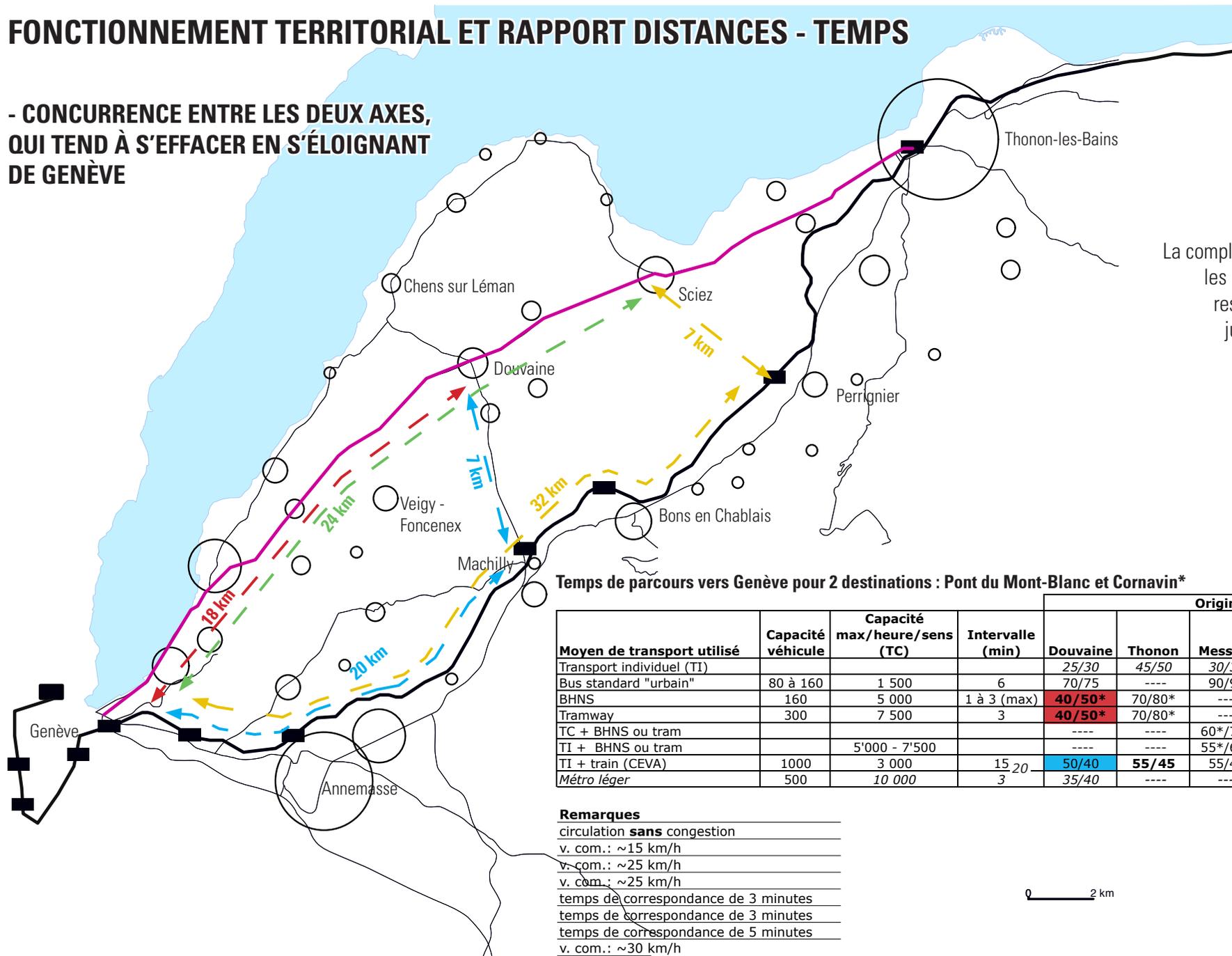
- **depuis les secteurs situés le long du RER FVG** et tous ceux situés plus à l'est de l'écran «Douvaine – Machilly», **la solution ferroviaire est en règle générale la plus pertinente pour rejoindre Genève;**

CE QU'IL FAUT RETENIR :

- **NECESSITÉ DE DÉVELOPPER UN AXE TC FORT SUR LA RD 1005 COMPLÉMENTAIRE À L'AXE DU RER FVG.**

FONCTIONNEMENT TERRITORIAL ET RAPPORT DISTANCES - TEMPS

- CONCURRENCE ENTRE LES DEUX AXES, QUI TEND À S'EFFACER EN S'ÉLOIGNANT DE GENÈVE



La complémentarité entre les deux axes se fait ressentir fortement jusqu'à Douvaine.

Temps de parcours vers Genève pour 2 destinations : Pont du Mont-Blanc et Cornavin*

Moyen de transport utilisé	Capacité véhicule	Capacité max/heure/sens (TC)	Intervalle (min)	Origine				
				Douvaine	Thonon	Messery	Veigy	Sciez
Transport individuel (TI)				25/30	45/50	30/35	20/25	30/35
Bus standard "urbain"	80 à 160	1 500	6	70/75	---	90/95	50/55	90/95
BHNS	160	5 000	1 à 3 (max)	40/50*	70/80*	---	35/45*	---
Tramway	300	7 500	3	40/50*	70/80*	---	35/45*	---
TC + BHNS ou tram				---	---	60*/70*	---	60*/70*
TI + BHNS ou tram		5'000 - 7'500		---	---	55*/65*	---	55*/65*
TI + train (CEVA)	1000	3 000	15/20	50/40	55/45	55/45	50/40	55/45
Métro léger	500	10 000	3	35/40	---	---	25/30	---

- Remarques**
- circulation **sans** congestion
 - v. com.: ~15 km/h
 - v. com.: ~25 km/h
 - v. com.: ~25 km/h
 - v. com.: ~25 km/h
 - temps de correspondance de 3 minutes
 - temps de correspondance de 3 minutes
 - temps de correspondance de 5 minutes
 - v. com.: ~30 km/h

0 2 km

PRINCIPES D'ORGANISATION TERRITORIALE

PRINCIPES D'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS / TRANSPORTS INDIVIDUELS

Quelle que soit l'affectation des habitants et emplois sur le territoire du Bas-Chablais, il en ressort que **le RER FVG**, tel que conçu actuellement (3 trains par heure), **ne pourra pas, à terme, absorber seul tous les déplacements** pendulaires supplémentaires lié au développement du territoire du Bas-Chablais.

Les réseaux de transports (TI et TP) doivent donc évoluer afin de pouvoir **offrir plus de possibilités de déplacements. Une approche multimodale est nécessaire.**

COURT TERME

Afin d'accroître la part modale et l'attrait des TP, une **augmentation de l'offre ainsi que des aménagements ponctuels** pourraient être réalisés. Ces aménagements sont, entre autres, les suivants:

- **améliorer la traversée de Douvaine** par la mise en place de feux de circulation en amont des points problématiques;
- **créations de voies bus d'approche de certaines intersections;**
- développement des **circulations douces**
- incitation au **covoiturage, autopartage, TAD...**
- **mise en place TC sur la RD 1005**

MOYEN TERME (FOURCHETTE BASSE)

A moyen terme, la mise à niveau des infrastructures ferroviaires (doublement partiel

des voies, signalisation...) permettra au RER FVG de supporter une **augmentation sensible de passagers en direction de Genève**. Cet axe sera un axe structurant du réseau de transport public du Bas-Chablais. Afin d'accroître son attrait, des **lignes de rabattements en TP** devraient être envisagées depuis les principaux pôles d'habitations (Douvaine + presqu'île). Afin que le RER FVG puisse jouer son rôle auprès des autres communes, des **P+R doivent être construits au niveau des gares du RER FVG**.

Les communes genevoises, ainsi que Veigy, devraient bénéficier du **développement des lignes de transports publics existantes et d'une extension du périmètre de service**.

Du côté Est du territoire, une **extension du périmètre de service** ainsi qu'un développement de l'offre (une ou deux lignes supplémentaires ainsi qu'augmentation de la fréquence de passage) doivent pouvoir supporter les déplacements supplémentaires.

Le réseau devrait disposer de:

- minimum une **ligne de bus urbain de grande capacité entre Veigy et Genève** (fréquence 10 minutes);
- une ligne de **rabattement de la presqu'île sur Machilly et Perrignier**
- une ligne de **rabattement entre Douvaine et Machilly** avec objectif d'un **cadencement optimal**;
- le RER FVG, avec éventuellement des compositions de trains non maximales;
- soit une ligne de rabattements entre Veigy et RER FVG, soit la construction d'un P+R le long du

RER FVG pour les personnes de Veigy.

Parallèlement, un effort doit être entrepris pour **limiter le nombre de véhicules en direction de Genève**, soit en **limitant le nombre de places de parc à Genève et/ou en favorisant le co-voiturage**.

LONG TERME (FOURCHETTE HAUTE)

A long terme, le RER FVG tel que prévu actuellement ne pourra pas supporter à lui seul tous les déplacements supplémentaires. Pour éviter que tous les déplacements soient condensés sur un seul axe (axe RER FVG) et dans le but d'**offrir un choix d'itinéraires aux habitants des principales communes non situées le long du RER FVG** (Douvaine et Veigy), **la réalisation d'un axe fort de TP dans le couloir de la RD 1005 est recommandée en reportant une partie du trafic sur la 2*2 voies**.

La réalisation d'un axe fort TP sur la RD1005 devra être **coordonnée avec le projet de traversée du lac** et des accrochages dont il disposera.

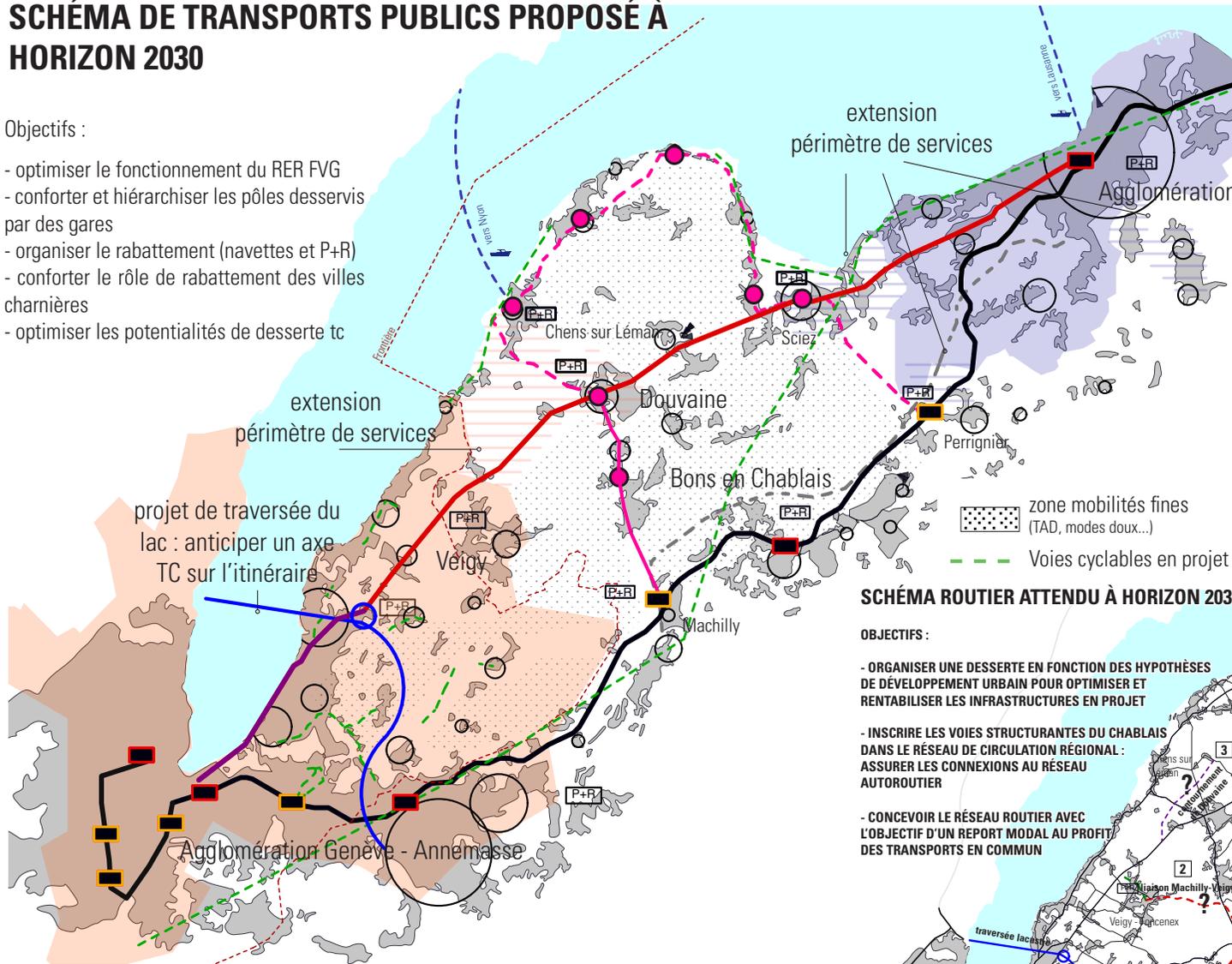
CE QU'IL FAUT RETENIR :

- **FAVORISER LA COMPLÉMENTARITÉ DES DEUX AXES (AXE RD 1005 ET AXE RER FVG) ET CELLE DES MODES DE TRANSPORT**

SCHÉMA DE TRANSPORTS PUBLICS PROPOSÉ À HORIZON 2030

Objectifs :

- optimiser le fonctionnement du RER FVG
- conforter et hiérarchiser les pôles desservis par des gares
- organiser le rabattement (navettes et P+R)
- conforter le rôle de rabattement des villes charnières
- optimiser les potentialités de desserte tc



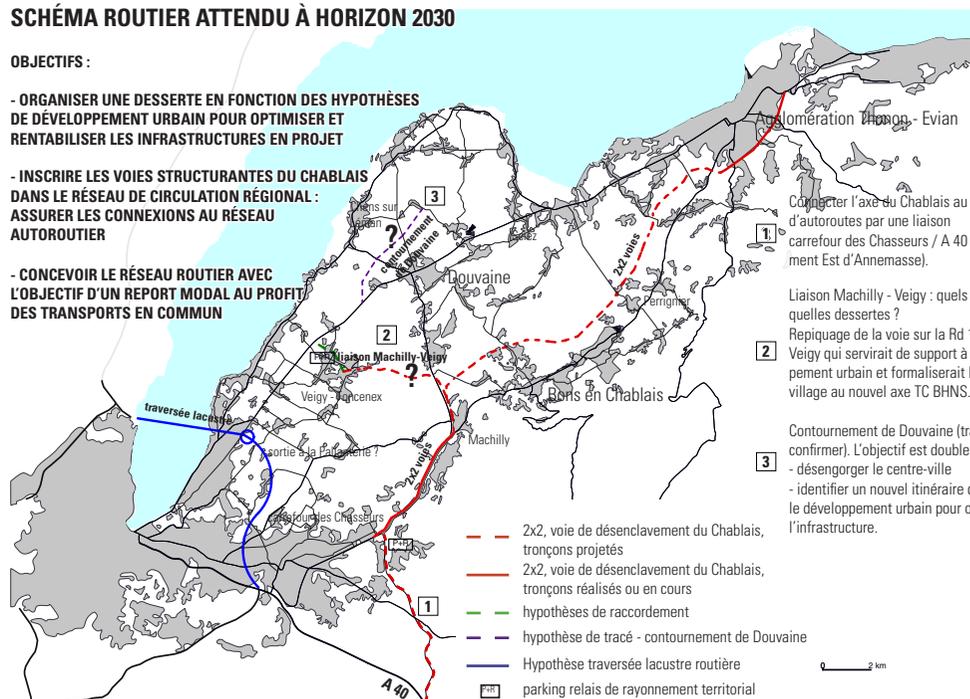
- poids de population actuels
- périmètre de services TC aggro. de Thonon
- ▨ proposition extension périmètre
- périmètre de services TC aggro Genève et Annemasse
- ▨ proposition extension périmètre de services TC aggro genevoise
- axe TC performant Genève / La Pallanerie tram ou BHNS
- axe TC performant La Pallanerie / Thonon BHNS
- - - Lignes de rabattement TC
- Ligne de rabattement TC performante (cadencée sur les RER)
- Hypothèse traversée lacustre routière
- voie ferrée optimisée
- gare de niveau agglomération
- gare de niveau régional / national
- parking relais
- ▨ zone mobilités fines (TAD, modes doux...)
- Voies cyclables en projet

- diversifier l'offre TC notamment depuis Douvaine 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.

SCHÉMA ROUTIER ATTENDU À HORIZON 2030

OBJECTIFS :

- ORGANISER UNE DESSERTE EN FONCTION DES HYPOTHÈSES DE DÉVELOPPEMENT URBAIN POUR OPTIMISER ET RENTABILISER LES INFRASTRUCTURES EN PROJET
- INSCRIRE LES VOIES STRUCTURANTES DU CHABLAIS DANS LE RÉSEAU DE CIRCULATION RÉGIONAL : ASSURER LES CONNEXIONS AU RÉSEAU AUTOROUTIER
- CONCEVOIR LE RÉSEAU ROUTIER AVEC L'OBJECTIF D'UN REPORT MODAL AU PROFIT DES TRANSPORTS EN COMMUN



- 1 - 2x2, voie de désenclavement du Chablais, tronçons projetés
- 2 - 2x2, voie de désenclavement du Chablais, tronçons réalisés ou en cours
- 3 - hypothèses de raccordement
- hypothèse de tracé - contournement de Douvaine
- Hypothèse traversée lacustre routière
- parking relais de rayonnement territorial

1 - Connecter l'axe du Chablais au réseau d'autoroutes par une liaison carrefour des Chasseurs / A 40 (contournement Est d'Annemasse).

2 - Liaison Machilly - Veigy : quels usages, quelles dessertes ? Repiquage de la voie sur la Rd 1005 via Veigy qui servirait de support à son développement urbain et formaliserait l'accroche du village au nouvel axe TC BHNS.

3 - Contournement de Douvaine (tracé à confirmer). L'objectif est double :
 - désengorger le centre-ville
 - identifier un nouvel itinéraire qui serve le développement urbain pour optimiser l'infrastructure.

PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA STRUCTURATION URBAINE

Le concept général d'aménagement trouve ses fondements dans le lien direct entre :

- les **capacités de desserte par les transports en commun et la localisation des poids de population**
- **l'armature et la hiérarchie urbaine** (poids de population, niveau d'équipements, formes urbaines, disponibilité et mutabilité du foncier...).
- les spécificités liées à la localisation de chaque commune.

Le concept général d'aménagement s'attache à répondre aux objectifs quantitatifs fixés dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois à travers **l'affirmation d'une organisation urbaine intimement liée à un schéma de transports publics optimisé, au respect d'une trame d'espaces agro-naturels structurante et à une réflexion conjointe sur la répartition des activités économiques et des emplois.**

Le rapport aux transports en commun a été déterminant dans le processus; le projet du RER FVG, qui participera pleinement au phénomène attendu de 'désenclavement du Chablais' par un cadencement régulier et soutenu entre l'agglomération genevoise et Thonon, est un élément décisif pour l'évolution du territoire. Néanmoins, les besoins liés à l'arrivée de nouveaux habitants laisse supposer que **les capacités du RER FVG ne permettront pas, à terme, de répondre à l'ensemble des besoins;** l'étude des Lignes Di-

rectrices s'inscrivant à un horizon prospectif de 2030, le concept d'aménagement s'attache à anticiper cette demande pour **proposer une offre complémentaire (en terme de capacité et de points de desserte).**

A horizon, **2020**, la croissance urbaine se répartit principalement **autour des pôles gares**, dans un objectif d'accompagnement du RER FVG. Ce n'est qu'à horizon **2030** que les **communes situées sur la frange ouest du territoire et autour de la Rd 1005 connaîtront un développement soutenu**, en lien avec l'arrivée d'un axe TC structurant. Il apparaît toutefois nécessaire d'amorcer le processus d'évolution de ces communes qui, de par leur positionnement, connaîtront, inévitablement un développement spontané. L'objectif est donc bien de **réfléchir à l'évolution de l'ensemble du territoire** dès les premières étapes du développement pour ne pas opposer une croissance urbaine encadrée autour d'un axe RER FVG à un scénario 'fil de l'eau' sur le reste du territoire.

La construction des bases du développement passera par des enjeux qui articulent l'échelle locale et l'échelle territoriale :

- **'donner du poids' à l'agglomération de Thonon** pour **conforter son rôle à l'échelle du territoire, affirmer son aire d'attractivité et tendre à un ré-équilibre dans la répartition des fonctions urbaines** avec l'agglomération

genevoise. **L'évolution du pôle gare**, conjointement à l'arrivée du RER FVG, les **grands tènements économiques**, et tout **potentiel de renouvellement urbain** occuperont une place importante dans la déclinaison du concept général d'aménagement.

Ce confortement passera par **l'accueil de nouveaux habitants** (+ 10 000 à horizon 2020), dans l'objectif d'**atteindre, à terme, un poids de population au moins égal à 50 000 habitants** (y compris les communes périphériques de Margencel, Allinges et Anthy sur Léman) voire supérieur si l'on raisonne avec les communes voisines de Publier et Evian.

Outre un ré-équilibre des fonctions, cette croissance permettra d'**inscrire l'agglomération de Thonon les Bains dans le réseau des pôles structurants du tour du lac et de consolider la 'vitrine française' du Léman.**

- **Amorcer le développement urbain côté Suisse autour de Collonge - Bellerive** pour anticiper la construction de l'axe TC autour de l'axe Rd 1005.

- Tirer parti de l'arrivée du RER FVG en **localisant des poids de population conséquents** (au regard de leur poids de population actuels) **dans les autres communes desservies par des gares** : Machilly, Bons en Chablais et Perrignier. Néanmoins, comme dit précédemment, ces trois communes ne bénéficient pas toutes des mêmes opportunités liées à ces infrastructures. A Machilly et Perrignier, la gare se situe 'en limite

d'urbanisation'.

A Bons en Chablais, les liens entre la gare et le centre-bourg sont plus directs (et un projet de ZAC viendra, demain, conforter cette mise en relation). La commune de Bons en Chablais se caractérise par une **structuration urbaine propice à un développement soutenu** : typologies bâties collectives permettant une intégration aisée de nouvelles constructions denses, façades urbaines continues, structuration du tissu présentant des 'poches' à densifier qui permettront de créer de véritables continuités urbaines, etc.

La commune de Machilly ne bénéficie pas d'une armature urbaine qui rende une croissance très forte envisageable : le tissu résidentiel est largement majoritaire, les équipements et services peu nombreux... les contraintes environnementales qui se conjuguent autour de la gare de Machilly rendent difficiles les perspectives d'évolution autour de cette polarité; et le 'glissement' ou déplacement de la gare n'apparaît pas non plus envisageable : vers le sud les contraintes environnementales interdisent tout développement urbain et au nord la proximité de Bons en Chablais ne justifierait pas un arrêt supplémentaire.

La commune de Machilly se caractérise par une situation nodale, à l'articulation des deux axes structurants que sont la Rd 903 et la RN 206, position confortée, à terme, par le projet de 2x2 voies. Les opportunités de rabattement depuis Douvaine et Veigy-Foncenex notamment sont réelles. Il conviendra donc de réfléchir lors de la déclinaison

du schéma général, si la gare de Machilly joue le rôle de **'gare-relais'** avant de jouer celui d'une 'gare urbaine' et de **mettre en oeuvre des complémentarités entre les villes et villages desservis par des gares**: dimensionnement et localisation des P+R, typologies d'habitat à développer dans le cadre de l'aménagement des pôles gares, localisation des activités économiques et répartition des activités commerciales, de service et de production.

A Perrignier, le développement urbain peut-être envisagé comme la **création d'un nouveau 'morceau de ville'** qui viendrait **lier la centralité historique au secteur gare**. Dans ce cadre, les potentiels quantitatifs sont relativement ouverts et élevés.

- **Amorcer le confortement de Douvaine** pour éviter tout phénomène de dilution et **poursuivre un développement encadré et maîtrisé**, pour affirmer son rôle d'articulation avec le secteur de la presqu'île, pour anticiper les besoins d'une solution complémentaire en transports et justifier par là même un axe TC fort entre Douvaine et Genève.

- **Conforter la commune de Sciez** qui, bénéficiant d'une proximité immédiate avec l'agglomération de Thonon et d'une possibilité de rabattement efficace sur la gare de Perrignier, constituera un point d'attractivité important pour

le territoire. L'enjeu réside ici dans la capacité que ce développement aura à participer à **une évolution de l'organisation urbaine, vers plus de densité et de mixités programmatiques**. La forme du développement de la commune de Sciez sera en effet particulièrement importante pour **éviter tout phénomène de continuum urbain entre Douvaine et Thonon autour de la Rd 1005**.

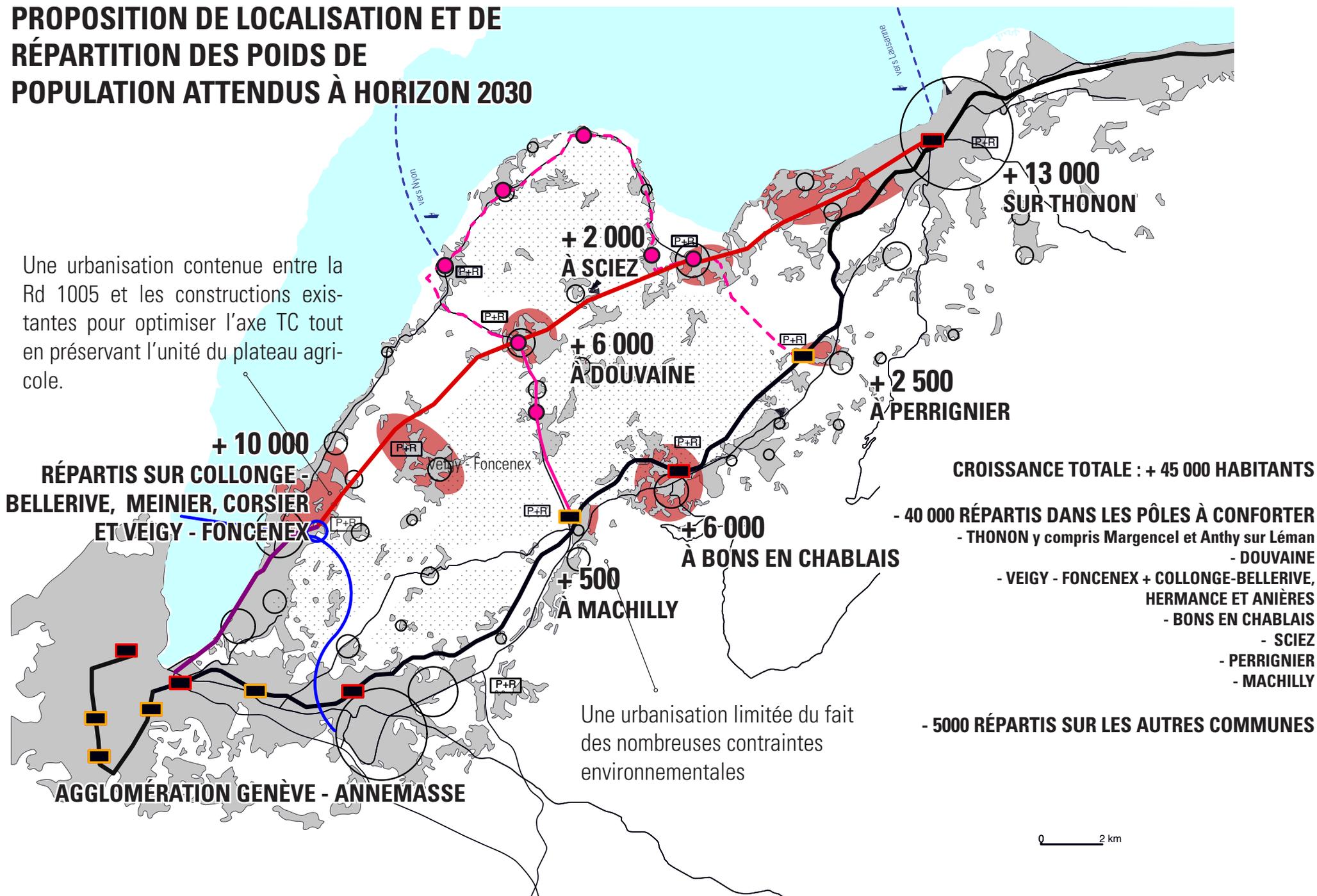
- **R**é-équilibrer la localisation des poids de population entre la France et la Suisse, pour que **les consommations de foncier agricole soient mieux réparties et que les pressions, résidentielles et foncières, soient limitées**, garantissant ainsi un développement régulier et maîtrisé de l'ensemble des communes.

L'évolution de ce secteur, compris entre Vandoeuvres et Veigy-Foncenex, est intimement lié au **projet de traversée lacustre**, de sa nature et de son échelle. Si l'hypothèse d'un point de sortie à la Pallanterie se vérifiait, **les retombées en terme de pression urbaine seraient importantes**, et donc à anticiper. Ce projet permettrait en effet de relier le Bas Chablais à l'ouest genevois (aéroport, parcs d'activités, Pays de Gex, etc), l'inscrivant dès lors de façon évidente dans des **dynamiques d'agglomération** jusqu'alors inconnues.

Dans tous les cas, le développement urbain devra répondre à des enjeux de **densité, de mixités et de liens affirmés aux dessertes**

PROPOSITION DE LOCALISATION ET DE RÉPARTITION DES POIDS DE POPULATION ATTENDUS À HORIZON 2030

Une urbanisation contenue entre la Rd 1005 et les constructions existantes pour optimiser l'axe TC tout en préservant l'unité du plateau agricole.



CROISSANCE TOTALE : + 45 000 HABITANTS

- 40 000 RÉPARTIS DANS LES PÔLES À CONFORTER
 - THONON y compris Margencel et Anthy sur Léman
 - DOUVAINE
 - VEIGY - FONCENEX + COLLONGE-BELLERIVE, HERMANCE ET ANIÈRES
 - BONS EN CHABLAIS
 - SCIEZ
 - PERRIGNIER
 - MACHILLY
- 5000 RÉPARTIS SUR LES AUTRES COMMUNES

Une urbanisation limitée du fait des nombreuses contraintes environnementales

par les transports en commun. Avant toute nouvelle consommation foncière, **les opportunités de renouvellement urbain** (mutations programmatiques ou densification des secteurs existants) **devront être étudiées et privilégiées**, et ce dans un double objectif de **préservation des espaces naturels et agricoles** d'une part et de **recherche d'une 'intensité urbaine' accrue d'autre part**.

CE QU'IL FAUT RETENIR :

- **AFFIRMATION D'UNE ORGANISATION URBAINE HIÉRARCHISÉE ET POLARISÉE INTIMEMENT LIÉE AUX CAPACITÉS DE DESSERTE PAR LES TC**

DÉVELOPPEMENT URBAIN ET NIVEAU D'ÉQUIPEMENTS

Les communes qui connaîtront un développement soutenu devront nécessairement **adapter leur niveau d'équipements et de services** particulièrement dans les secteurs de :

- l'**éducation** (écoles maternelles et primaires, collèges, lycées et enseignements supérieurs)
- de l'**emploi** (permanences Mission Locale, Pôle emplois)
- du **sport** et des **loisirs** (stades, salle polyvalentes, gymnases, piscines et pôles nautiques, etc.)
- de la **culture** (bibliothèque, centres socio-culturels, MJC, médiathèques, cinémas, etc.)
- des **commerces** (de la boulangerie à l'hypermarché).

A titre d'exemple, sur le secteur de l'éducation, à horizon 2030 et au regard des poids de population projetés, le pôle urbain de Thonon les Bains devra se doter de 5 écoles maternelles, 6 écoles primaires, 4 collèges et 1 lycée supplémentaires.

Cette adaptation aux besoins représente une véritable **charge financière**. Dans un double objectif de mutualisation des équipements et d'équilibre territorial, leur **localisation devra être pensée en fonction de critères de poids de population** mais aussi de **qualité de desserte par les transports en commun**.

PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA STRUCTURATION DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Les objectifs quantitatifs inscrits dans le cahier des charges sont de 15.000 emplois. Le concept général d'aménagement présenté propose de répartir 12.000 emplois dans les pôles urbains à conforter et les 3.000 dans les autres communes qui devront répondre à une **mise à niveau de leur offre en équipements et services conjointement à leur croissance urbaine et démographique**.

La répartition de l'activité économique se justifie à travers 3 principaux enjeux :

1- **Ré-équilibrer la localisation des emplois entre la France et la Suisse**, pour éviter que le Chablais ne devienne à terme un territoire 'servant' de l'agglomération genevoise, en proposant une offre résidentielle supérieure à l'offre économique, déséquilibrant le rapport emploi/habitat et générant des besoins en mobilité accrus.

La création de 6.000 emplois sur le secteur de Thonon répond à cette logique de ré-équilibrage du territoire.

Par ailleurs, la localisation d'un nombre d'emplois conséquent sur le territoire participera au **rééquilibrage entre rives gauche et droite du Léman** (ce qui va dans le sens du renforcement de la polarité économique de la Pallanterie en lien avec un projet de traversée lacustre).

2- Localiser les zones d'emplois dans des secteurs bénéficiant, à terme, d'une desserte satisfaisante par les transports en commun.

La démarche est ici itérative : pour justifier la création d'un pôle d'emplois (toujours dans un tissu urbain mixte), les communes devront disposer d'une

desserte par les transports en commun optimale; et pour justifier des investissements lourds sur des infrastructures transports en commun, les secteurs à desservir devront présenter une densité en logements et activités élevée.

Ce processus justifie l'implantation d'activités économique autour de l'axe Rd 1005, y compris côté Suisse car ici aussi l'objectif est bien de **développer des zones mixtes**. A Douvaine par exemple, la localisation de 1.500 emplois justifie un axe TC lourd depuis Genève.

A Bons en Chablais et Perrignier, comme pour la localisation des poids de population, **les emplois créés tirent parti de l'arrivée du RER FVG**; à Perrignier, l'addition 2x2 voies et RER FVG rend opportune une réflexion sur l'implantation d'une plateforme FRET. Néanmoins, la programmation de cette plateforme devra être précisée dans un objectif de desserte locale (territoire du Chablais). Si la plateforme devenait 'l'arrière-cour' de l'agglomération genevoise, les distances à parcourir pour les poids lourds deviendraient vite importantes, créant ainsi des nuisances pour le territoire.

3- Participer à la **hiérarchisation des pôles urbains et au confortement des centralités**.

Dans l'objectif de construction d'un territoire multipolaire qui préserve une trame d'espaces agro-naturels structurante, l'économie participera, au même titre que le développement résidentiel, à la fabrication de **villes compactes, mixtes, vivantes et attractives**.

La répartition des activités devra également être pensée dans un objectif d'**équilibre territorial**; le risque serait qu'à terme un axe tertiaire se dé-

veloppe autour de l'axe Rd 1005 (depuis Genève jusqu'à Thonon), captant l'offre, et que seules les activités de production ou industrielles (répondant à des logiques de grand tènement et plus difficiles à intégrer dans le tissu urbain) se répartissent entre Bons en Chablais et Perrignier.

Moins visible car située aux franges du territoire (en montagne et sur les berges du lac), **l'économie touristique est intimement liée à la qualité des paysages** (d'où un enjeu particulièrement important quant à la limitation de tout étalement urbain et à la préservation des paysages) d'une part et à une offre en transports en commun de qualité d'autre part. Les flux de transit à destination des stations participent, ponctuellement, à la saturation des réseaux routiers. Dans ce cadre, le développement d'une offre de desserte des stations depuis les pôles gares et l'aéroport de Genève pourrait remédier en partie à ce constat.

CE QU'IL FAUT RETENIR :

- **RÉÉQUILIBRER LA RÉPARTITION DES EMPLOIS FRANCE/SUISSE DANS LES SECTEURS CORRECTEMENT DESSERVIS PAR LES TC**

PROPOSITION DE RÉPARTITION DE L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE À HORIZON 2030

Objectifs :

- conforter un axe tertiaire fort autour de la ligne TC Genève - Douvaine
- Accompagner la croissance urbaine de Douvaine et Bons par un développement économique soutenu
- Optimiser les infrastructures 2x2 voies et voie ferrée pour développer une plateforme logistique à Perrignier
- Renforcer le rôle de l'agglomération Thonon/ Evian (ré-équilibre par rapport à Genève)

**+ 3 000 EMPLOIS
RÉPARTIS SUR COLLONGE -
BELLERIVE, ANIÈRES, HERMAGE
ET VEIGY - FONCENEX**

**+ 1 500 EMPLOIS
À DOUVAINÉ**

**+ 500 EMPLOIS
À PERRIGNIER**

**+ 1 000 EMPLOIS
À BONS EN CHABLAIS**

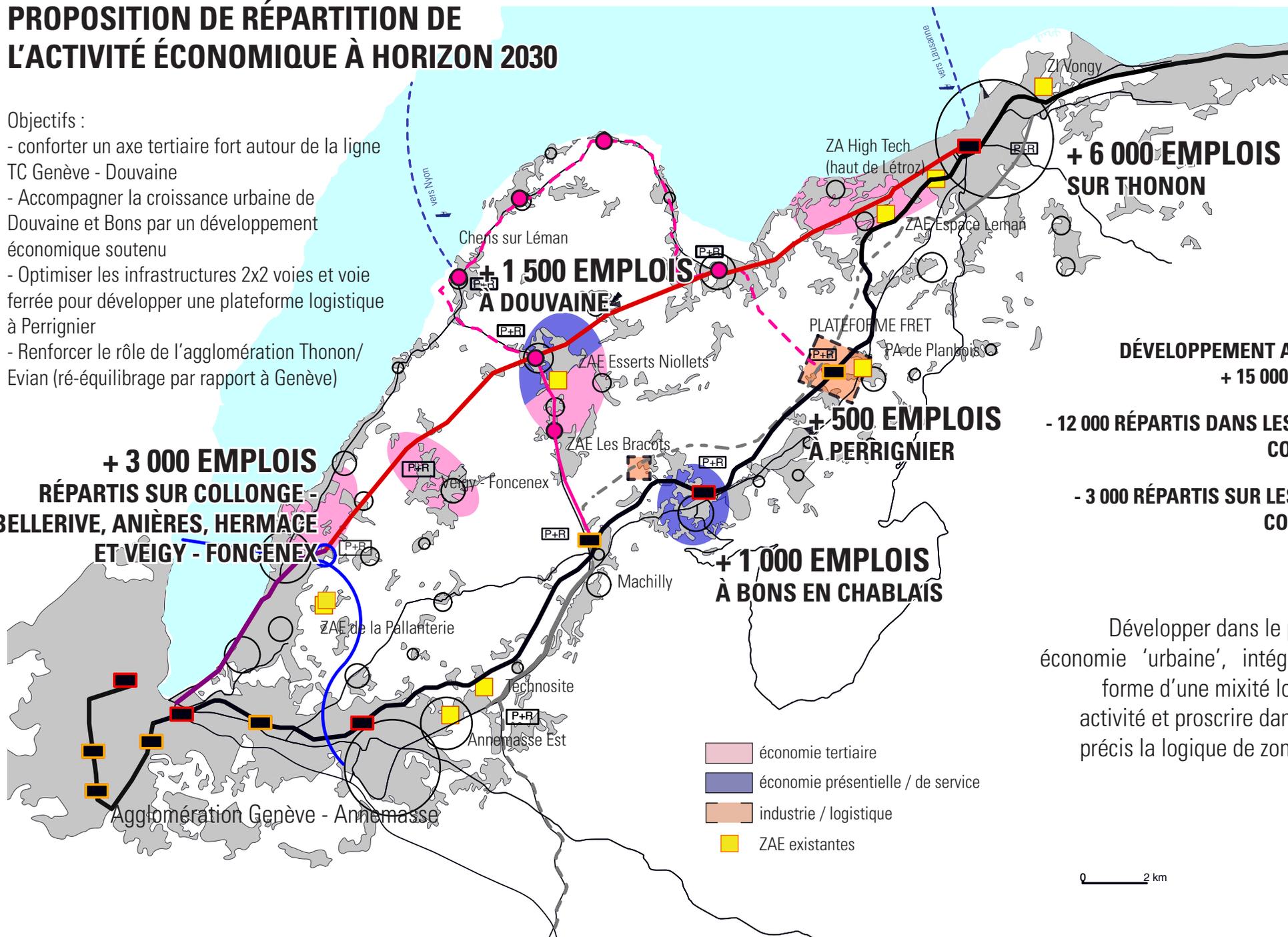
**+ 6 000 EMPLOIS
SUR THONON**

**DÉVELOPPEMENT ATTENDU :
+ 15 000 EMPLOIS**

**- 12 000 RÉPARTIS DANS LES PÔLES À
CONFORTER**

**- 3 000 RÉPARTIS SUR LES AUTRES
COMMUNES**

Développer dans les pôles une économie 'urbaine', intégrée sous forme d'une mixité logement / activité et proscrire dans ces cas précis la logique de zone dédiée.



- économie tertiaire
- économie présenteielle / de service
- industrie / logistique
- ZAE existantes

0 2 km

SYNTHÈSE

Le concept général d'aménagement vise 2 objectifs principaux:

- **organiser le développement du territoire tout en préservant et valorisant ses qualités intrinsèques**
- **inscrire le territoire dans les dynamiques métropolitaines et le jeu des concurrences territoriales.**

Sans nier la proximité déterminante de Genève, le projet propose un **ré-équilibre dans la répartition des fonctions urbaines**. L'affirmation d'un **Thonon 'fort'** et d'un **réseau de polarités urbaines secondaires** (Douvaine, Bons en Chablais, Sciez, séquence urbaine entre Vandoeuvres et Veigy-Foncenex) participe à ce processus.

La valorisation des grandes trames d'espaces agro-naturels rend nécessaire la systématisation de modèles de développement urbain qui combinent **compacité et mixité pour préserver les paysages, garants d'un cadre de vie de qualité**. Outre les enjeux environnementaux, il s'agit de construire un territoire qui offre une **vie locale dense**.

L'objectif d'inscription dans les grandes dynamiques métropolitaines se concrétise par la **construction d'un axe fort Thonon - Genève** qui se structure autour du RER FVG et qui offre un lien direct et particulièrement efficace entre le Chablais et la capitale économique. La ville d'Annemasse se retrouve de fait incluse dans ces relations, palliant ainsi aux manques de connexions TC efficaces entre le Chablais et cette polarité

structurante et attractive.

Le confortement de Thonon, avec une réflexion qui devra s'élargir à terme aux communes de Publier et Evian, répond quant à lui aux enjeux de **construction d'un pôle urbain majeur qui s'inscrit dans le jeu des 'forces urbaines et économiques' du tour du lac**.

Les rives du lac sont par ailleurs un autre support de relations entre le Chablais, Genève et les autres villes et entités territoriales.

Plus globalement, la **préservation et la qualification des paysages** participera pleinement à l'inscription du Chablais dans les dynamiques territoriales : l'économie touristique et l'attractivité résidentielle sont étroitement liées à ces qualités de site et occupent une place importante dans le développement économique et urbain.

Pour valoriser ces qualités intrinsèques, il est nécessaire, sur l'ensemble du territoire, d'adopter des **modes de croissance urbaine économe en consommation foncière** :

- **systématiser les opérations de renouvellement urbain** avant toute consommation de terre agricole;
- **préservier et épaissir, lorsque cela est nécessaire et possible, les corridors écologiques**.

En affirmant des territoires sous influence urbaine (entre Genève et Veigy-Foncenex / Machilly au sud et entre Thonon et Sciez / Per-

rignier au nord), le projet s'attache à **structurer un coeur de territoire qui s'organise autour de polarités urbaines identifiées et renforcées** (Douvaine et Bons en Chablais notamment). Ce **coeur de territoire**, à l'articulation et à la rencontre des aires d'influence de Thonon et de Genève bénéficie d'atouts qui renforceront, demain son attractivité : **paysages particulièrement qualitatifs de la presqu'île et présence d'entités forestières remarquables** (forêt de Planbois, Bois de la Chapelle...), présence de pôles urbains d'ores et déjà dotés d'un **niveau d'équipements et services répondant aux nécessités de nombre d'habitants, desserte TC accrue** avec l'arrivée du RER FVG en gare de Machilly, Bons en Chablais et Perrignier...

Le projet de territoire s'apparente ici à un véritable **projet de paysage** qui préserve ses éléments constitutifs, depuis les rives du lac jusqu'aux contreforts des Voirons. Entre le corridor qui relie Machilly à Chens sur Léman et le ruisseau du Dronzet, qui assurent des continuités biologiques entre lac et montagne, construire un développement urbain qui tienne compte des qualités de site et qui préserve les grandes entités de paysage : berges du lac, paysages ouverts de la presqu'île, vues depuis les lignes de rupture de pente...

L'objectif est donc bien de **construire ici un morceau de territoire qui s'organise selon ses logiques propres tout en cultivant un lien fort aux agglomérations voisines**.

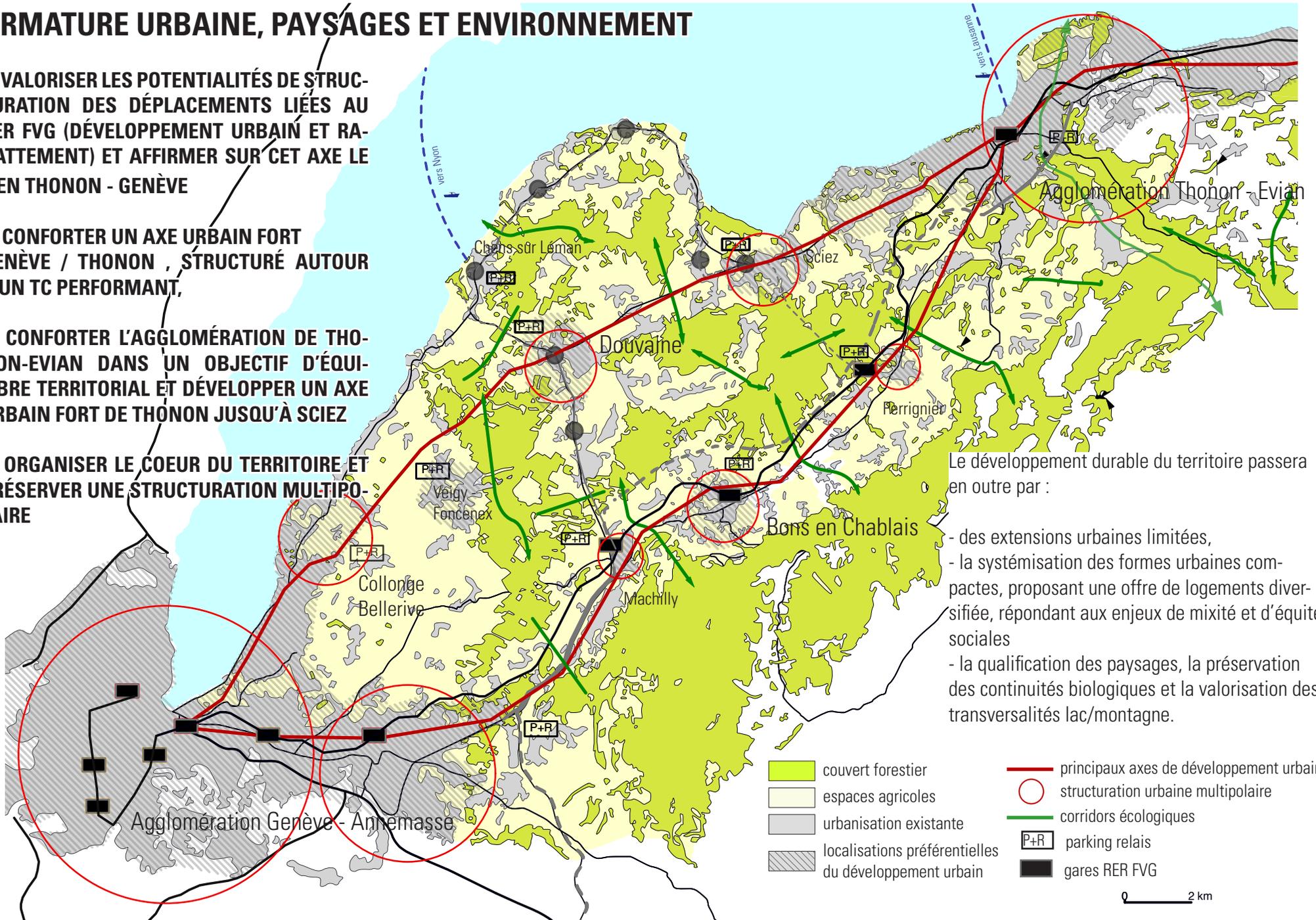
ARMATURE URBAINE, PAYSAGES ET ENVIRONNEMENT

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-EVIAN DANS UN OBJECTIF D'ÉQUILIBRE TERRITORIAL ET DÉVELOPPER UN AXE URBAIN FORT DE THONON JUSQU'À SCIEZ

4- ORGANISER LE COEUR DU TERRITOIRE ET PRÉSERVER UNE STRUCTURATION MULTIPO-LAIRE



Le développement durable du territoire passera en outre par :

- des extensions urbaines limitées,
- la systématisation des formes urbaines compactes, proposant une offre de logements diversifiée, répondant aux enjeux de mixité et d'équité sociales
- la qualification des paysages, la préservation des continuités biologiques et la valorisation des transversalités lac/montagne.

ZOOMS SUR LES SECTEURS STRATÉGIQUES

En début de phase 2, **les élus des secteurs stratégiques** identifiés dans le cahier des charges de l'étude **ont été rencontrés tour à tour** (Collonge Bellerive et Veigy Foncenex le 24 mars 2010, Douvaine et Sciez le 26 mars 2010, Thonon les bains, Bons en Chablais et Perrignier le 02 avril 2010 et Machilly le 19 avril 2010).

A l'issue de ces consultations, **quatre grandes familles de projet ont été identifiées** chacune portant des **enjeux bien spécifiques** mais présidant en définitive à un **objectif commun : la construction d'un territoire équilibré et solidaire.**

1- THONON LES BAINS /

A Thonon les bains, il apparaît un enjeu important de **renouvellement urbain** dans un contexte foncier particulièrement saturé.

Mais la priorité principale est donnée à la **mise en oeuvre d'une dimension «emploi» forte** capable d'**inscrire Thonon les bains dans le réseau structurant des villes du tour du lac.**

Ce rééquilibrage vis à vis de la métropole genevoise pose la question d'une **nécessaire évolution des périmètres institutionnels.**

2- COLLONGE BELLERIVE /

A Collonge Bellerive, la **structuration en matière de transports** est indispensable. Elle est concomitante à la réflexion sur la **création**

d'un nouveau quartier mixte ainsi que d'une **zone à vocation économique en lien avec la future sortie de la traversée lacutre sur le ceur de la Pallanterie.**

3- MACHILLY, PERRIGNIER, SCIEZ, VEIGY FONCENEX /

Ici le défi principal est de **structurer les communes de Machilly et Perrignier vis à**

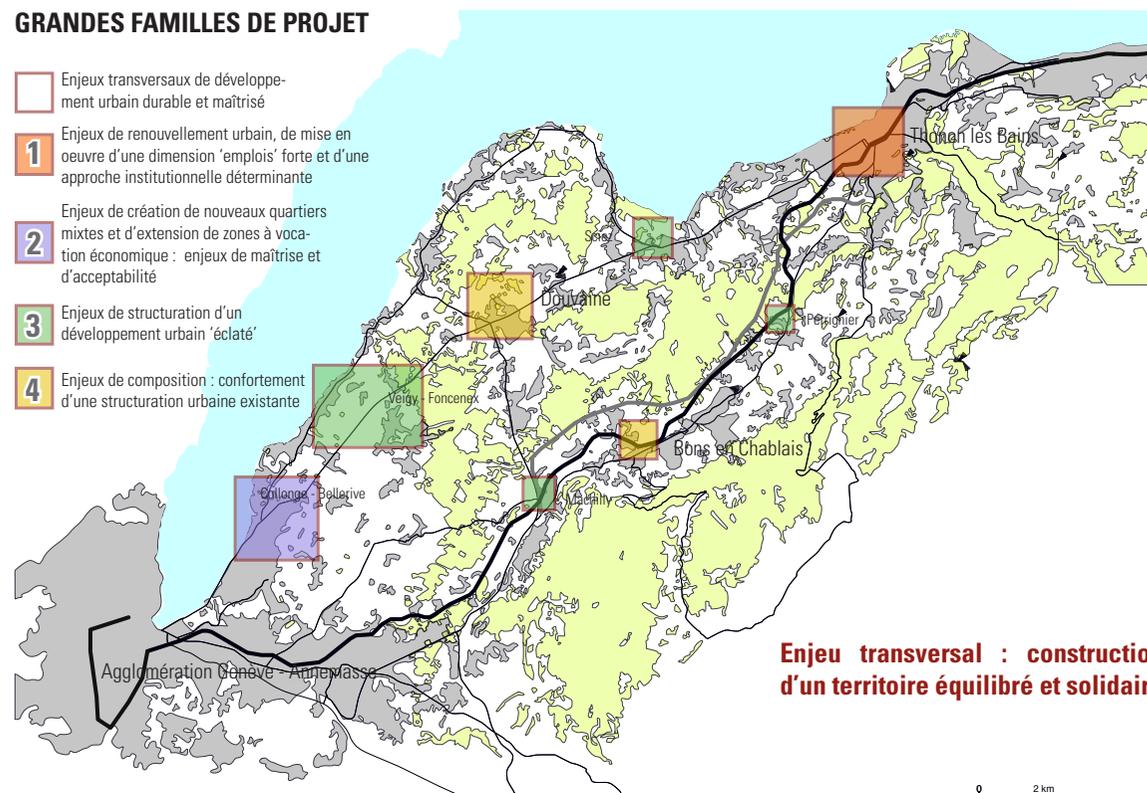
vis de leurs gares et d'**enrayer le phénomène d'étalement urbain** sur les communes de Sciez et Veigy Foncenex.

4- BONS EN CHABLAIS & DOUVAINE /

Enfin, Bons en Chablais et Douvaine portent un **enjeu commun de composition** lié au **confortement de leurs structurations urbaines respectives.**

GRANDES FAMILLES DE PROJET

- Enjeux transversaux de développement urbain durable et maîtrisé
- 1 Enjeux de renouvellement urbain, de mise en oeuvre d'une dimension 'emplois' forte et d'une approche institutionnelle déterminante
- 2 Enjeux de création de nouveaux quartiers mixtes et d'extension de zones à vocation économique : enjeux de maîtrise et d'acceptabilité
- 3 Enjeux de structuration d'un développement urbain 'éclaté'
- 4 Enjeux de composition : confortement d'une structuration urbaine existante



THONON LES BAINS : ENJEU DE RENOUVELLEMENT URBAIN, DE MISE EN OEUVRE D'UNE DIMENSION EMPLOI FORTE ET D'UNE APPROCHE INSTITUTIONNELLE DÉTERMINANTE

Les enjeux que porte Thonon les bains dépassent le strict cadre des limites communales. En effet, à l'échelle du tour du lac, il est frappant de constater l'absence sur la rive française du Léman d'une polarité structurante.

Or, si aucune réflexion relative à la gouvernance n'est menée, ce sont Genève et Lausanne qui continueront de polariser le développement au détriment du Chablais.

La réflexion à l'échelle du tour du lac s'impose donc clairement.

Aussi, les périmètres institutionnels actuels doivent être reconsidérés pour ré-équilibrer Thonon vis à vis de l'agglomération genevoise.

La constitution d'une agglomération regroupant Thonon, Publier et Evian ainsi que les communes périphériques dont le fonctionnement est lié à la ville centre (ex : Anthy, Margencel, Allinge...) permettrait d'inscrire Thonon dans le réseau structurant des villes du tour du lac et de consolider par la même la vitrine française du Léman.

Dans cette logique de constitution d'une polarité structurante, la priorité doit être donnée à la création d'emplois (+ 6 000 emplois nouveaux) permettant d'afficher une attractivité économique forte de la région thononaise.

Trois zones sont pressenties pour le développement de l'activité économique : la zone commerciale Marclaz (sur les communes d'Anthy - Thonon

- Margencel), le secteur industriel de Vongy et le secteur gare de Thonon les bains.

LE QUARTIER GARE /

Le secteur gare de Thonon pourra porter cette croissance en matière d'emplois. En ce sens la définition de son programme de réaménagement est décisif pour le rayonnement de la région thononaise à l'échelle du «tour du lac».

Il existe également sur le secteur gare un réel enjeu d'intermodalité à relever (cf. fiche «pôle d'échange multimodal» de la boîte à outils). L'organisation des interactions entre les différents modes de transport (RER FVG, TGV, bus, BHNS, le covoiturage, mobilités douces...) interroge en partie sur la question de la qualité et la quantité du stationnement au sein du nouveau programme mais aussi sur le niveau de services attendu ainsi que la mixité du programme.

Un programme qui devra composer avec la faiblesse des disponibilités foncières autour de la gare (environ 6 hectares) et sur Thonon en général qui ne permettra pas d'accueillir les 15 000 nouveaux habitants initialement projetés en phase 1.

Cette situation nous a conduit à diminuer nos prévisions d'accueil de population à horizon 2030 à 13 000 habitants supplémentaires, l'issue résidant d'une part au niveau du renouvellement ur-

bain sur site mais surtout au niveau des solidarités territoriales à trouver sur l'agglomération de Thonon toute entière.

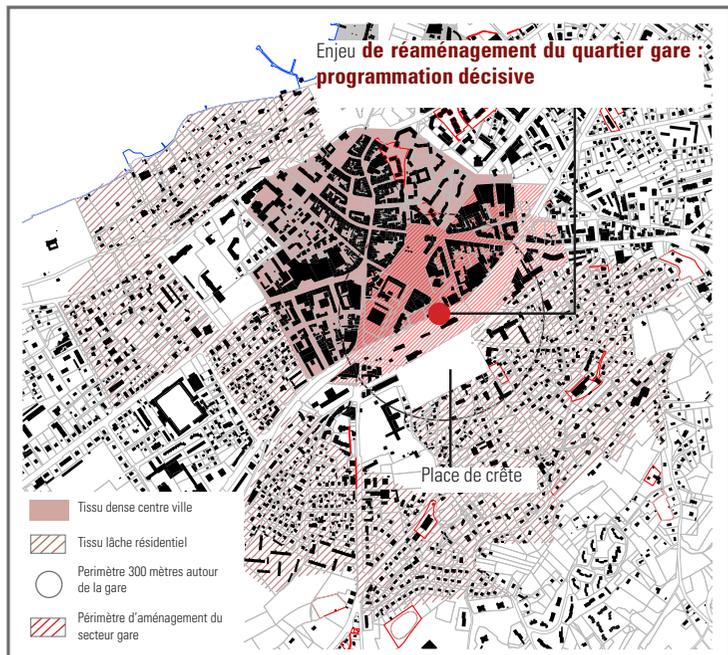
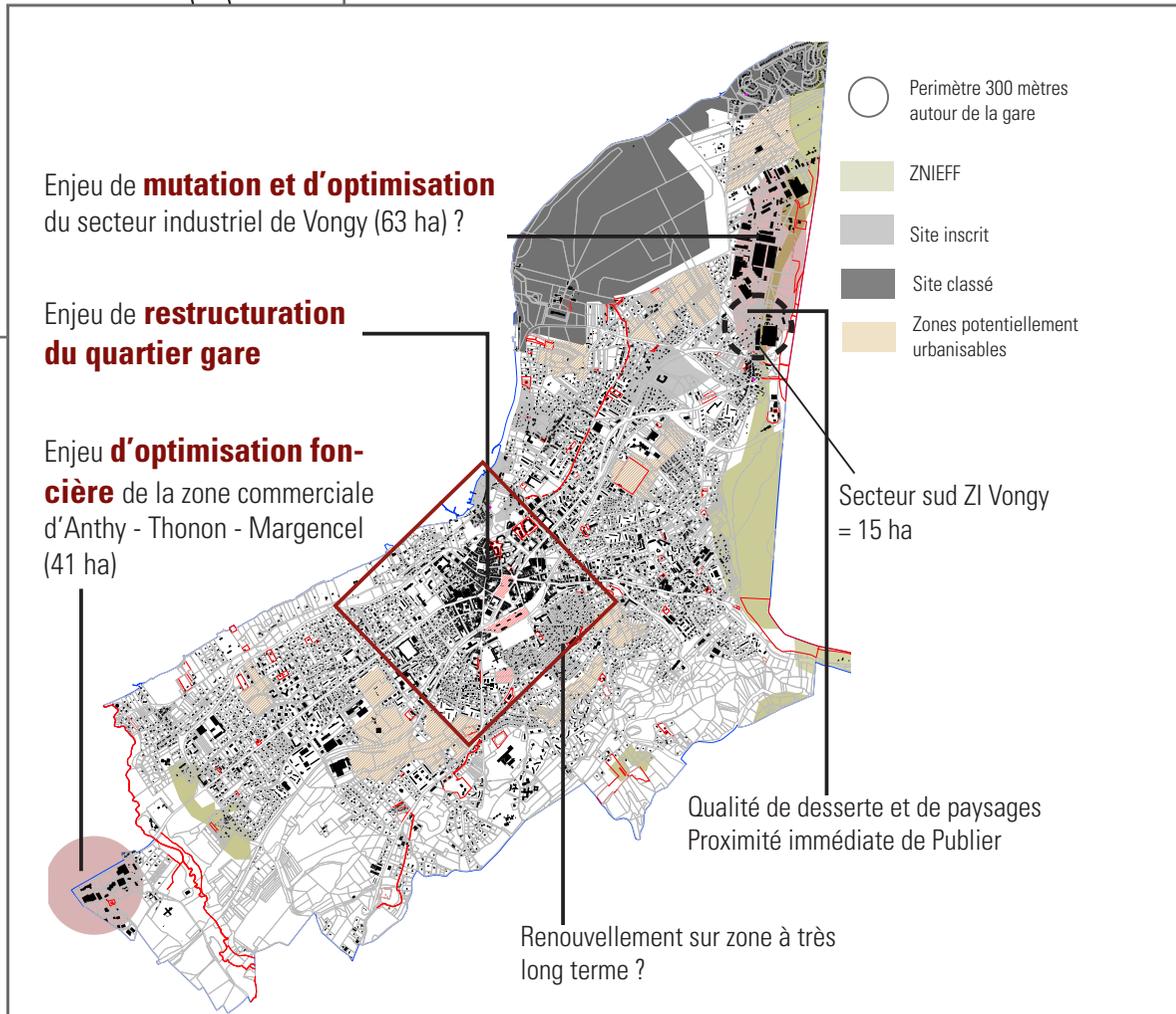
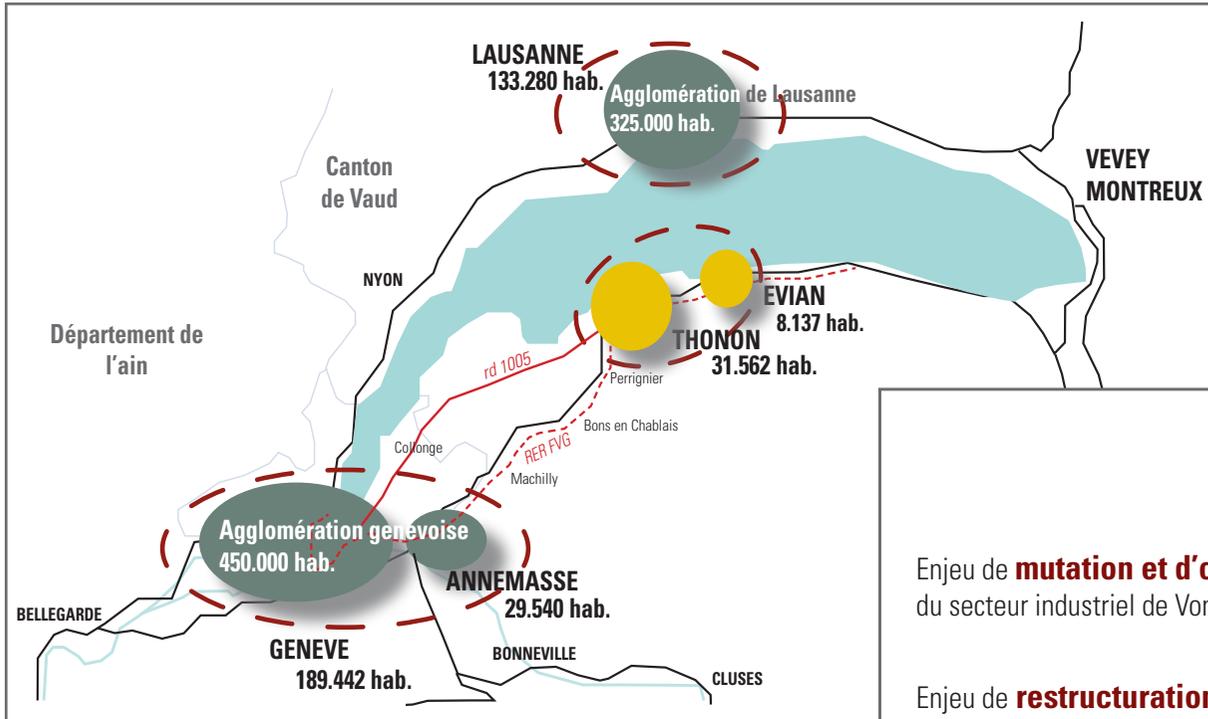
VONGY & MARCLAZ /

Au nord de Thonon, la ZI de Vongy couvre approximativement 63 hectares qui pourraient être optimisés pour l'accueil d'activités tertiaires et artisanales (cf. fiche «mixité et évolutivité des programmes» de la boîte à outils). Son implantation de qualité (desserte et paysage) et sa proximité immédiate avec Publier en font autant d'atouts pour de futures mutations programmatiques.

De la même manière, à l'ouest de Thonon, la ZI de l'espace Léman (à cheval sur les communes d'Anthy, Thonon les bains et Margencel) pourrait être optimisée pour accueillir une partie du poids d'emplois prévisionnels projeté sur Thonon les bains.

CE QU'IL FAUT RETENIR :

- **+ 13 000 HAB. À RÉPARTIR AVEC LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES**
- **+ 6 000 EMPLOIS POUR STRUCTURER LA RIVE SUD DU LAC**



COLLONGE BELLERIVE : ENJEU DE CRÉATION D'UN NOUVEAU QUARTIER MIXTE ET D'EXTENSION DE ZONE À VOCATION ÉCONOMIQUE

L'arrivée potentielle de la traversée lacustre à Collonge Bellerive est une question cruciale pour la commune. En effet, elle risquerait fortement d'impacter le territoire et ce à toutes les échelles.

D'autant que la position de la commune à l'entrée même de Genève où 35 000 voitures transitent chaque jour en font un lieu stratégique à bien des égards.

A L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE /

À l'échelle du tour du lac, une sortie de la traversée lacustre sur la rive sud-est sera l'occasion de ré-équilibrer les fonctions métropolitaines vis à vis de la rive ouest du lac Léman avec l'accueil d'activités économiquement attractives d'une part et d'équipement structurants d'autre part.

A L'ÉCHELLE LOCALE /

À une échelle plus locale, cette sortie de la traversée de la rade à Collonge Bellerive, doit être localisée à proximité de la RD 1005 et de la Pallanterie, pour dessiner un véritable pôle d'échange qui sera le nouveau point d'entrée à Genève, et constituera le nouveau seuil de l'agglomération. Elle porte donc un enjeu d'intermodalité fort et nécessite une structuration

indispensable de la commune au niveau des transports.

Dans ce sens, un axe TCSP -Transport en Commun en Site Propre- (tramway ou Bus à Haut Niveau de Services) pourrait relier le centre de Genève à ce pôle multimodal duquel repartirait un BHNS efficace jusqu'à Thonon les bains empruntant la RD 1005 en site propre ou du moins de façon prioritaire lors de la traversée de villages (cf. fiche «priorisation d'un bus» de la boîte à outils).

Cet axe de transport reliant Genève à Collonge Bellerive sera le support d'une urbanisation nouvelle destinée à accueillir 7 000 habitants supplémentaires à horizon 2030 répartis sur la commune et les communes limitrophes. Il est impératif que cette infrastructure arrive en amont de la nouvelle urbanisation (cf. fiche «tramway» de la boîte à outils).

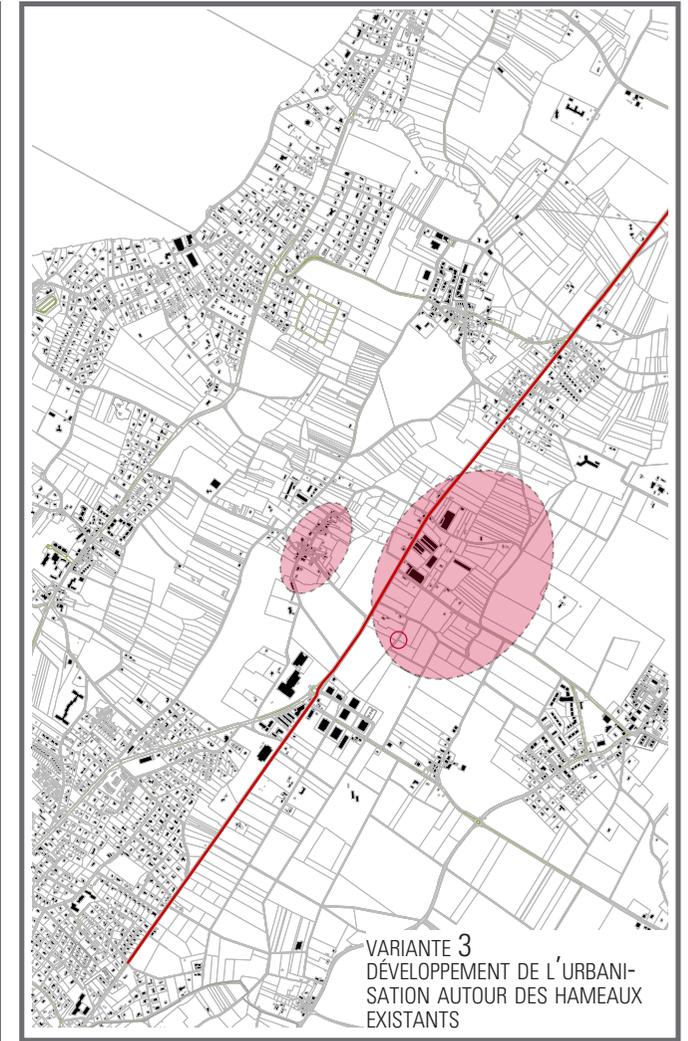
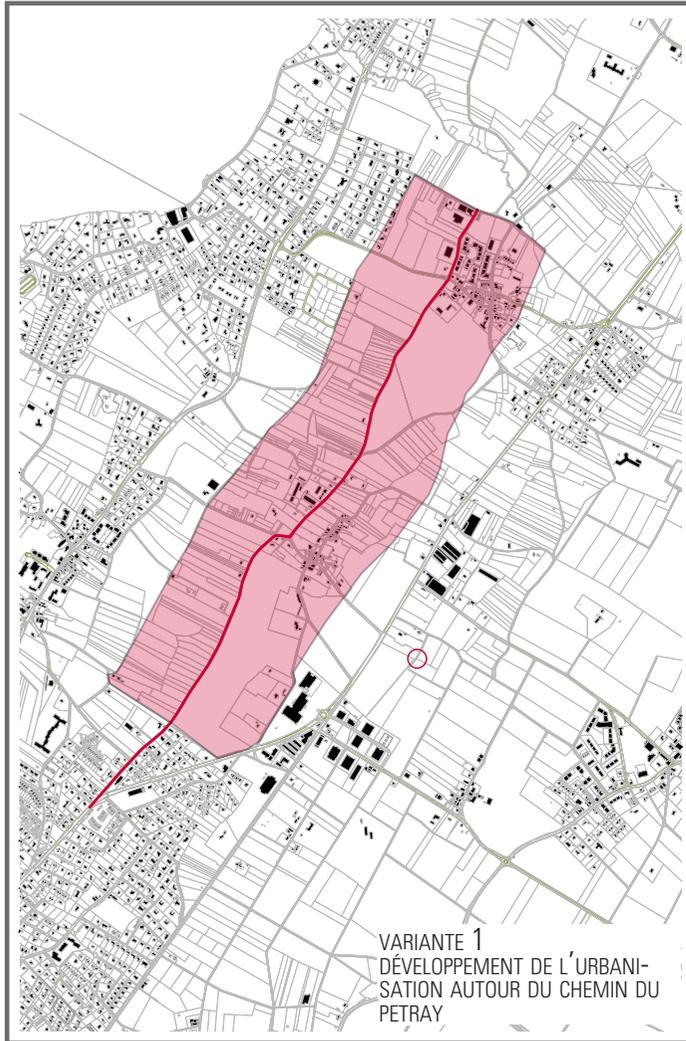
Pour ce faire, plusieurs localisations ont été envisagées au cours de l'étude afin de répartir le poids prévisionnel de population. Ces propositions nécessitent d'être étudiées plus finement notamment à la lumière du tracé de la future infrastructure de transport reliant Collonge à Genève. Dans tous les cas il est primordial de garder à l'esprit que l'enjeu majeur en ce qui concerne l'urbanisation est de maîtriser l'étalement urbain et le mitage.

C'est pourquoi plusieurs de ces propositions localisent la nouvelle urbanisation dans le prolongement immédiat de celle existante ou à l'ouest de la RD 1005 pour éviter qu'elle ne s'étende au delà de l'axe, préservant ainsi les vues en même temps que les qualités paysagères en place.

Enfin, même si la commune dispose de disponibilités foncières importantes, le développement urbain devra être dense (70 lgts/ha) dans un souci d'économie du foncier (cf. fiche «densité des formes bâties» de la boîte à outils).

CE QU'IL FAUT RETENIR :

- + 7 000 HAB. À RÉPARTIR AVEC LES COMMUNES PROCHES
- CHOIX DU SITE À ETUDIER PLUS FINEMENT
- AXE TC INDISPENSABLE



MACHILLY / PERRIGNIER / VEIGY FONCENEX / SCIEZ

ENJEUX DE STRUCTURATION D'UN DÉVELOPPEMENT URBAIN 'ÉCLATÉ'

A Machilly et Perrignier, l'enjeu tient principalement à la question de leur **structuration urbaine en lien avec leurs gares respectives**.

Placées avantagement sur l'axe du RER franco valdo genevois et malgré **leur typologie de gare de desserte locale, elles sont à même de rabattre des aires de voyageurs conséquentes** depuis la presqu'île, Douvaine et jusqu'aux montagnes à la différence de Bons en Chablais où le rabattement se fera davantage localement.

En effet, la typologie de cette gare plus «urbaine» (en comparaison de celles de Machilly et de Perrignier) et dont la desserte est davantage de type régionale, associée à une croissance prévisionnelle de population de l'ordre de 6 000 habitants supplémentaires font envisager **un type de rabattement nettement plus «local»** qu'un rabattement à l'échelle du bas Chablais.

Dans les deux cas, **la relation de la ville à la gare est à réinventer afin de structurer un développement urbain aujourd'hui grandement éclaté**.

A Veigy Foncenex et Sciez, l'enjeu principal reste le même, celui de la **structuration d'un développement urbain éclaté** dans un contexte toutefois différent.

Située à proximité de la RD 1005, Veigy Foncenex est la **première commune française après la frontière suisse**. Aussi, de part sa proximité à Genève, elle subit une **pression foncière importante**.

L'enjeu majeur pour la commune de Veigy Foncenex réside donc dans la **limitation de l'étalement urbain**.

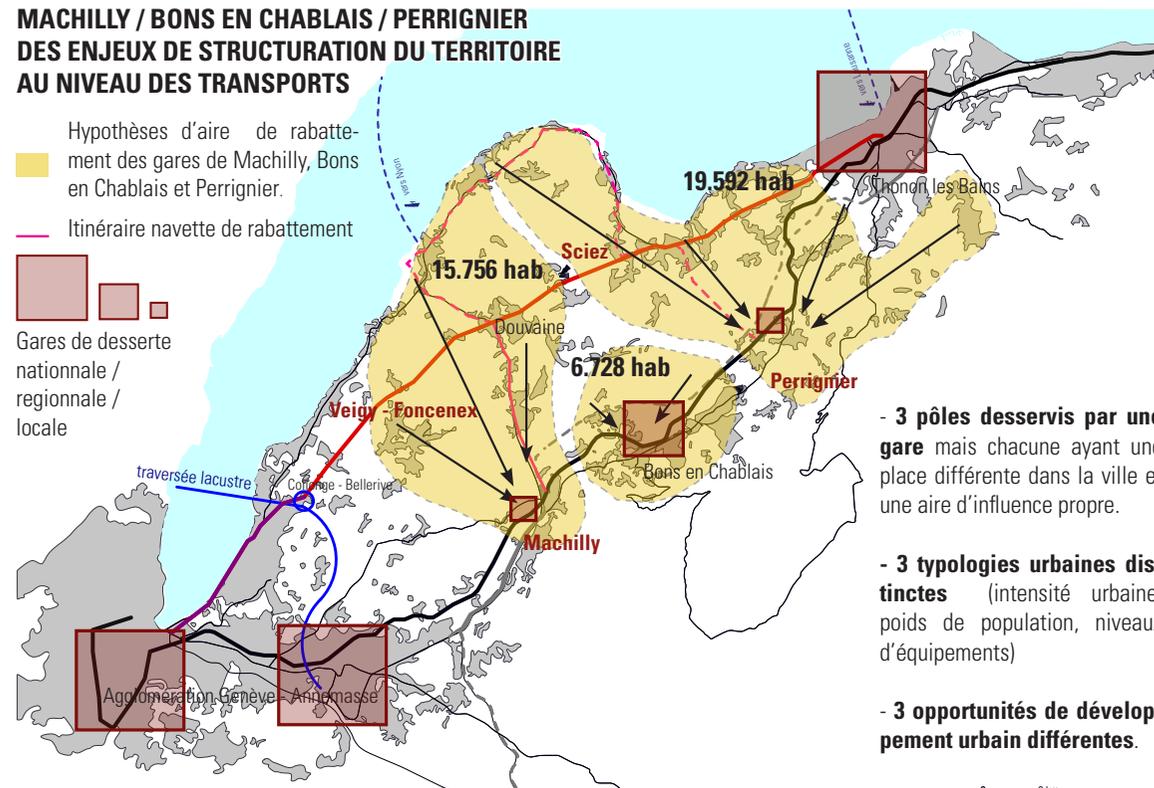
Il en va de même à Sciez, dont la configuration urbaine est toutefois plus complexe. **Eclatée en trois hameaux** distincts accrochés à la RD 1005, **Sciez ne possède aucune centralité urbaine historique à proprement parler**.

Leur urbanisation doit donc être **impérativement contenue**.

MACHILLY / BONS EN CHABLAIS / PERRIGNIER DES ENJEUX DE STRUCTURATION DU TERRITOIRE AU NIVEAU DES TRANSPORTS

Hypothèses d'aire de rabattement des gares de Machilly, Bons en Chablais et Perrignier.

Itinéraire navette de rabattement



- 3 pôles desservis par une gare mais chacune ayant une place différente dans la ville et une aire d'influence propre.

- 3 typologies urbaines distinctes (intensité urbaine, poids de population, niveaux d'équipements)

- 3 opportunités de développement urbain différentes.

MACHILLY & PERRIGNIER : GESTION DU RABATTEMENT VERS LA GARE ET DÉVELOPPEMENT URBAIN, DEUX ENJEUX A CONJUGUER /

D'un point de vue structurel, Machilly joue un **rôle de pivot à l'ouest du Chablais**. Elle bénéficie d'une **situation nodale** à l'articulation de la RD 903 et de la RN 206. Elle se situe également **sur le tracé de la future 2x2 de désenclavement du Chablais** qui doit relier à terme le contournement de Thonon-Les-Bains au carrefour des Chasseurs. Enfin, sa gare est **desservie par le RER franco valdo genevois**.

La question à Machilly est donc intimement liée à son **positionnement stratégique vis à vis des transports**.

De ce point de vue là, il existe un réel **enjeu d'intermodalité**.

Les opportunités de rabattement y sont importantes, notamment depuis Douvaine (par TC) et la presqu'île (par TIM -*transport individuel motorisé*) mais aussi depuis Veigy Foncenex. En effet, dans l'éventualité d'une sortie de la traversée lacustre à la Pallanterie, une 2x1 voie pourrait relier la RD 1005 à Machilly en passant par Veigy et par conséquent rabattre des voyageurs du RER FVG.

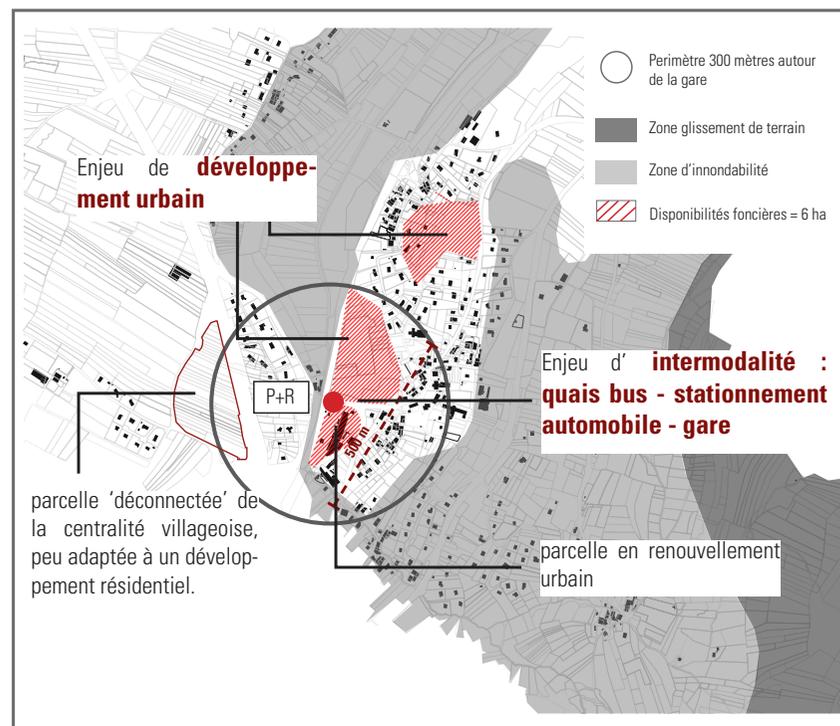
Cette question du rabattement pose la question du **stationnement** autour de la gare. En fonction des besoins liés au RER FVG, il faudra penser l'**évolutivité des programmes de stationnement** (cf. fiche «P+R, évolutivité des programmes» de la boîte à outils) de façon à ne pas surdimension-

ner ce type d'aménagement grand consommateur d'espace au détriment d'autres programmes.

De toutes les manières, les **disponibilités foncières** à proximité de la gare (dans un rayon de 500 mètres) sont assez **faibles** dans la mesure où les contraintes liées à la **topographie** et aux **risques naturels** y sont élevés. Or le déplacement de la gare au nord est compromis par la proximité immédiate de la gare de Bons en Chablais et au sud par des contraintes environnementales fortes.

C'est pourquoi nous avons **abaissé le poids prévisionnel de population en phase 2 de 1 000 à 500 habitants supplémentaires à horizon 2030**.

Il n'empêche que cette situation questionne **l'opportunité d'une halte sans urbanisation attenante** (la gare est totalement excentrée du noyau urbain existant). **Des complémentarités seraient alors à trouver** entre Machilly, «gare relais» et Bons en Chablais, «gare urbaine».



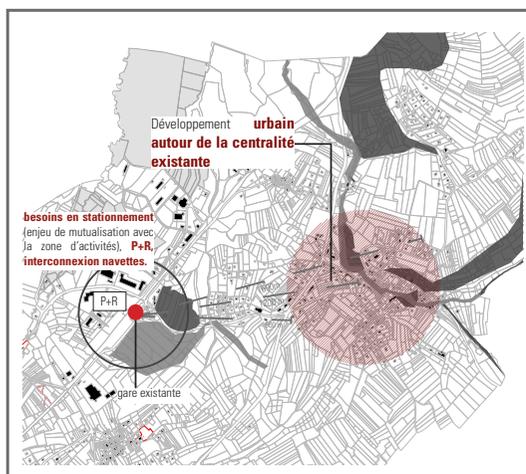
CE QU'IL FAUT RETENIR :

- **+ 500 HAB. AU LIEU DES 1.000 PREVUS EN PHASE 1**

Perrignier aussi bénéficie d'une **qualité de desserte certaine**. Sa gare desservie à terme par le futur RER FVG et son positionnement à proximité immédiate du tracé de la future 2x2 de désenclavement du Chablais permettront le rabattement depuis Sciez par les transports publics et depuis la presqu'île et les montagnes par TIM.

Ce qui pose la question du stationnement inhérent au rabattement TIM. Aussi les parking de la ZA de Planbois pourront-ils être utilisés par les usagers du RER FVG dans un soucis de **mutualisation des équipements**.

La volonté de valoriser la gare en développant de l'urbanisation et du stationnement à proximité pourrait se heurter à un **manque de disponibilité foncière dans un rayon de 300 mètres** en raison des **activités présentes et des contraintes environnementales (risques inondation et de glissement de terrain, ZNIEFF)**.



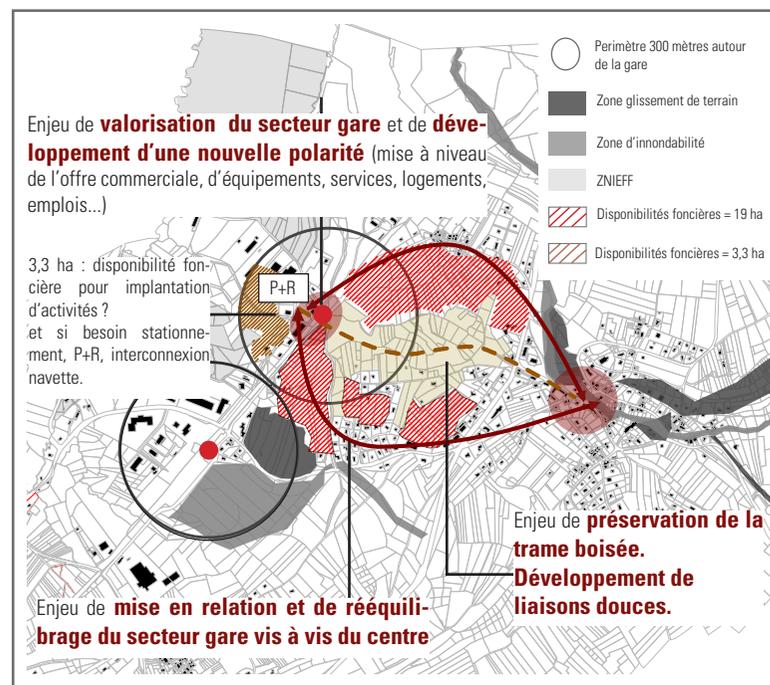
Deux hypothèses ont donc été formulées concernant le développement de l'urbanisation future de la commune :

1- soit la **poursuite du développement urbain autour de la centralité existante** permettant à terme d'accueillir 2500 habitants supplémentaires avec la nécessité de **résoudre le problème de l'accessibilité de la gare à son emplacement actuel** (navette, modes doux,...)

2- Soit le **déplacement de la gare voyageur à 600 mètres au nord de l'existante où la disponibilité foncière est moins contrainte**. Cette proposition ne remet pas en cause le projet de plateforme fret.

Cette dernière option pose la question de la **valorisation du développement en lien avec le secteur gare**. Le développement d'une nouvelle polarité mixte permettrait de **ré-équilibrer le secteur gare vis à vis du centre existant** par la mise à niveau de l'offre commerciale, d'équipements, de services, de logements mais aussi d'emplois. En effet dans un rayon de 300 mètres, 3,3 ha seraient disponibles à l'ouest de la nouvelle gare pour y implanter de l'activité nouvelle.

Le **développement futur** est à envisager sans concurrence aucune avec le centre existant mais au contraire **en lien avec ce dernier autour de la trame boisée existante préservée**. Des liaisons douces relierait le nouveau centre au centre ancien à travers bois.



CE QU'IL FAUT RETENIR :

- **ARTICULER LE DÉVELOPPEMENT DE PERRIGNIER AVEC LE POSITIONNEMENT DE LA GARE.**

VEIGY FONCENEX ET SCIEZ : GESTION DE L'ÉTALEMENT URBAIN ET DU MITAGE /

La commune de Veigy Foncenex est à la fois dans une **configuration urbaine complexe et privilégiée**.

En **retrait de la RD 1005**, il est toutefois **difficile de la connecter au futur BHNS** reliant Thonon à Genève **sans perdre l'attractivité de l'axe**.

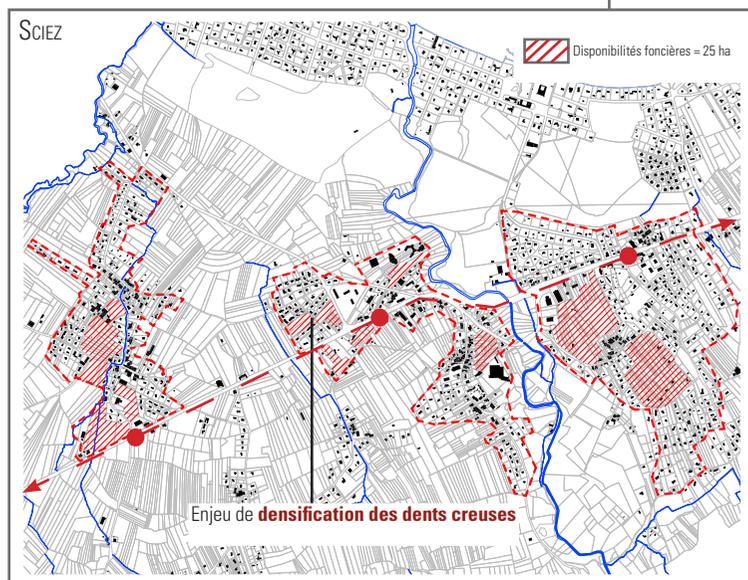
Aussi, plutôt que d'urbaniser le long de la RD 1005, des **navettes électriques assureront la liaison Veigy/RD 1005** permettant de **préserver les terres agricoles de l'étalement urbain et du mitage**.

Première commune française après la frontière suisse, Veigy subit une **pression fon-**

cière importante. 3 000 habitants supplémentaires sont attendus à Veigy à horizon 2030 à accueillir **prioritairement au sein de l'enveloppe urbaine actuelle** par le **comblement progressif des «dents creuses»** existantes.



VEIGY FONCENEX



CE QU'IL FAUT RETENIR :

- **+ D'HAB. POUR STRUCTURER LES 2 COMMUNES**

A Sciez, la problématique est similaire ; la question de la connexion au BHNS en moins, ce dernier traversant les 3 hameaux de Sciez.

A la différence de Veigy, la ville de **Sciez ne possède pas de centre** ; une configuration urbaine largement héritée de la réunification de trois anciennes paroisses autrefois distantes de plusieurs kilomètres.

Aussi l'enjeu majeur pour la commune tient à la **préservation de la forme des hameaux existants par l'urbanisation de l'intérieur des poches urbaines actuelles**.

Les **disponibilités foncières** identifiées à l'intérieur des trois enveloppes urbanisées sont par ailleurs **largement suffisantes pour accueillir les 2.000 habitants supplémentaires à horizon 2030**.

Donc, une certaine **solidarité territoriale** sera à trouver **concernant l'offre résidentielle entre Sciez et Thonon** dont le foncier disponible est saturé.

Cette solidarité ne pourra avoir lieu uniquement si Thonon développe emplois et activités en conséquence.

BONS EN CHABLAIS / DOUVAINE

ENJEUX DE COMPOSITION : CONFORTEMENT D'UNE STRUCTURATION URBAINE EXISTANTE

A Bons en Chablais comme à Douvaine l'enjeu principal reste le même, celui de **conforter une structuration urbaine existante** ; dans le premier cas **vis à vis de la gare** de Bons Chablais, dans le second par **l'achèvement de l'enveloppe urbaine** au nord de la commune de Douvaine.

BONS EN CHABLAIS /

Située à proximité immédiate du centre ville, la **gare de Bons en Chablais** pourrait devenir à terme un deuxième **centre de gravité pour la commune**.

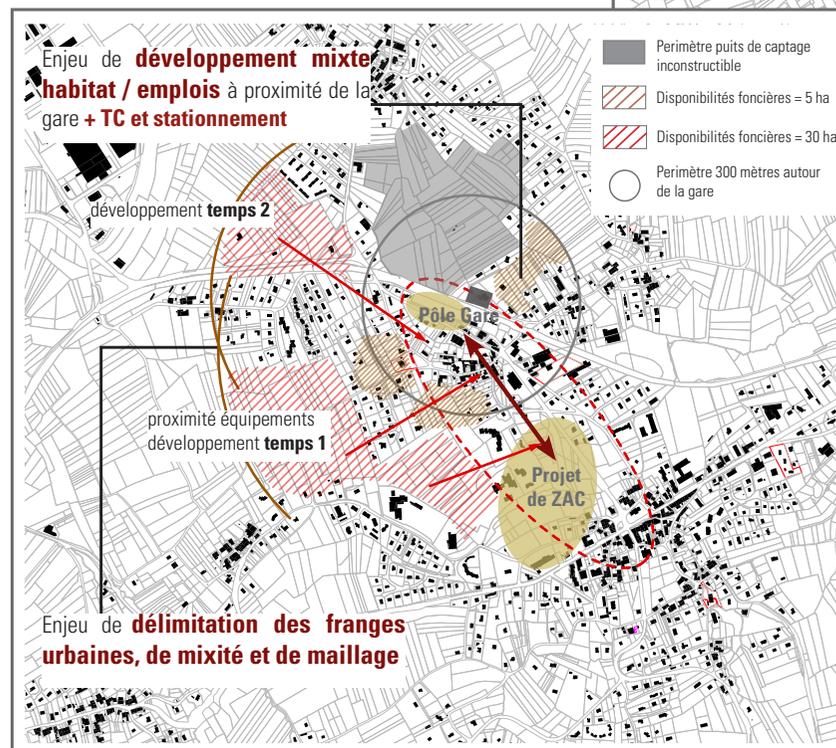
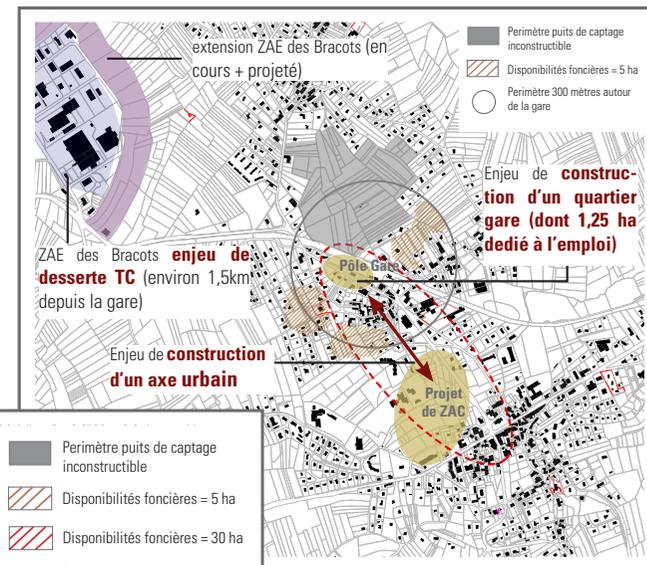
Sa typologie de «gare urbaine» rend prioritaire le rabattement local et/ou TC, ce qui permet de **libérer des surfaces dévolues au stationnement pour d'autres projets** dans un contexte foncier déjà assez limité (important périmètre de protection puits de captage au nord de la gare).

Autour de la gare il existe donc un réel **enjeu de construction d'une nouveau quartier dense et mixte** dont 1,25 ha seraient dédiés à l'accueil des 1.000 nouveaux emplois prévus à horizon 2030. Ce nouveau pôle viendrait **conforter la zone d'activité existante des Bracots** au nord-ouest de la commune.

Cependant les disponibilités foncières ne suffiront pas à accueillir les 6.000 nouveaux habi-

tants prévus en 2030. Aussi nous proposons de **développer la frange ouest de la commune à proximité des équipements existants** de manière complémentaire au projet de ZAC de la municipalité (300 logements) et ce en lien avec les équipements localisés dans ce secteur.

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.



CE QU'IL FAUT RETENIR :

- **+ 6 000 HAB.**
- **+ 1 000 EMPLOIS**

DOUVAINE /

A Douvaine, l'enjeu de structuration urbaine est intimement lié à la **traversée de la ville par la RD 1005**.

Il apparaît nécessaire de **retravailler le maillage interne** de Douvaine afin de **soulager le centre ville de la congestion** générée par cet axe.

La création d'un **boulevard urbain au Nord de la commune** qui délimiterait la tache urbaine de Douvaine pourrait offrir une **alternative à la RD 1005**.

Dans le même temps le **feu tricolore** qui régule actuellement la circulation au **centre de Douvaine** pourrait être **déplacé à l'extérieur** du centre ville **en amont sur la RD 1005**.

Ce déplacement doit s'accompagner d'une réflexion sur la **localisation d'un P+R périphérique desservi par le BHNS Thonon/Genève**. De cette manière Douvaine retrouvera une **ambiance davantage urbaine** et ne sera plus scindée en deux par un flot continu de voitures.

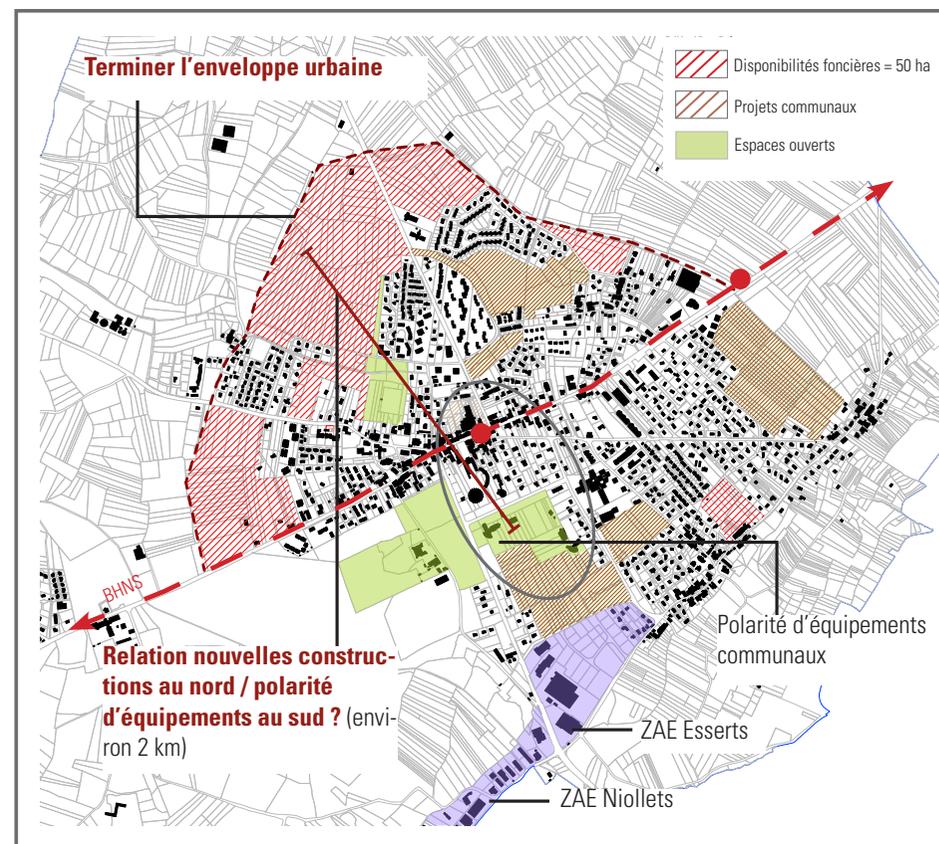
Toutefois, la création d'un boulevard urbain au nord de Douvaine ne doit pas être pensé comme une simple déviation «à travers champs». Elle sera le **support d'une nouvelle urbanisation destinée à accueillir 6.000 habitants supplémentaires à horizon 2030**.

Cette urbanisation de la frange nord de la commune (et donc le positionnement de densités plus fortes à la périphérie de Douvaine) pose question dans la mesure où il existe une forte polarité

d'équipement à l'extrême sud de la commune...

Ce nouveau développement sera donc être impérativement mixte dans un souci de rééquilibrage nord/sud de la répartition des équipements et des logements.

A très long terme, un **renouvellement sur site mixte et dense est à envisager sur le tissu pavillonnaire central actuel** dans un souci de valorisation des secteurs les plus proches des équipements et des services.



CE QU'IL FAUT RETENIR :

• **+ 6 000 HAB.**

• **+ 1 500 EMPLOIS CONDITIONNÉS PAR LE DEVELOPPEMENT DE TC PERFORMANTS**

ET LES AUTRES COMMUNES ?

En ce qui concerne les autres communes du territoire, **leur croissance sera ralentie** au profit des communes «zoom» vues précédemment.

Elles se partageront la répartition de **5.000 nouveaux habitants et de 2.500 nouveaux emplois** prioritairement dans leurs «dents creuses» et ce dans le même objectif que les pôles structurants de **densification qualitative des tissus existants**.

De la même manière, des **stratégies de solidarité et de mutualisation seront à développer** entre les bourgs, les villages et les pôles structurants sur les thématiques du logement, des équipements et des transports.

CE QU'IL FAUT RETENIR

- **+5 000 HAB. & +2 500 EMPLOIS A RÉPARTIR**

- **MUTUALISATION DE PROXIMITÉ AVEC LES POLES STRUCTURANTS**

Après vérification des résultats de la phase 1 plus finement sur les 7 communes «zoom» quelques ajustements ont été formulés mais **dans l'ensemble, les prévisions sont cohérentes sur le terrain**.

Elles ont permis d'**aboutir à un concept général d'aménagement du Bas Chablais à horizon 2030** et de **formuler trois grandes recommandations à l'usage des décideurs du territoire**.

Ces **trois recommandations** sont à retenir comme étant la **synthèse de l'étude des lignes directrices du Chablais**. Elles sont accompagnées de **fiches méthodes destinées à leur mise en oeuvre sur le terrain**.

C'est là l'objet de la seconde partie du rapport de la phase 2.

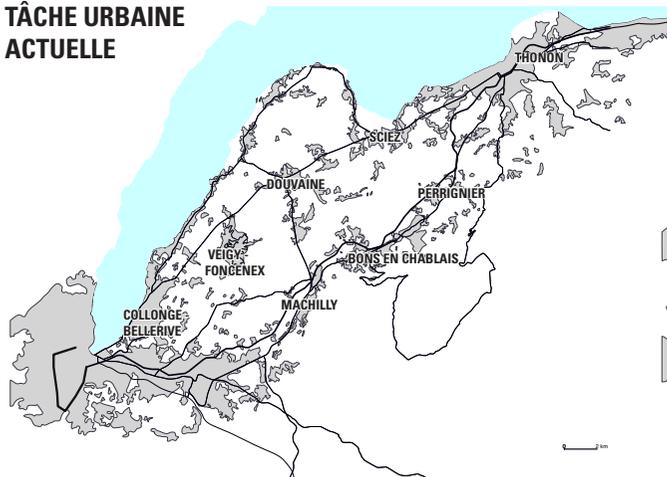
TROIS GRANDES RECOMMANDATIONS POUR LE CHABLAIS 2030

A toute fin utile rappelons que les documents d'urbanisme à toutes les échelles **insistent sur le fait qu'il faille structurer le territoire et organiser les transports pour préserver la qualité du cadre de vie.**

En ce sens, la **DTA des Alpes du Nord** pour laquelle la commission d'enquête publique a émis un avis favorable le 09 juillet 2010 fonde sa réflexion sur 4 grandes orientations parmi lesquelles figure la volonté de «**structurer le territoire multipolaire, de préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et de garantir un système de transport durable**».

Le **PADD du SCOT du Chablais** (arrêté le 28/01/10) se fait également l'écho de ces mêmes principes. On peut y lire entre autre la volonté de «**favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et modes doux)**», le souhait «**d'une armature urbaine composée de pôles structurés et variés, reliés entre eux par des transports en commun effi-**

TÂCHE URBAINE ACTUELLE

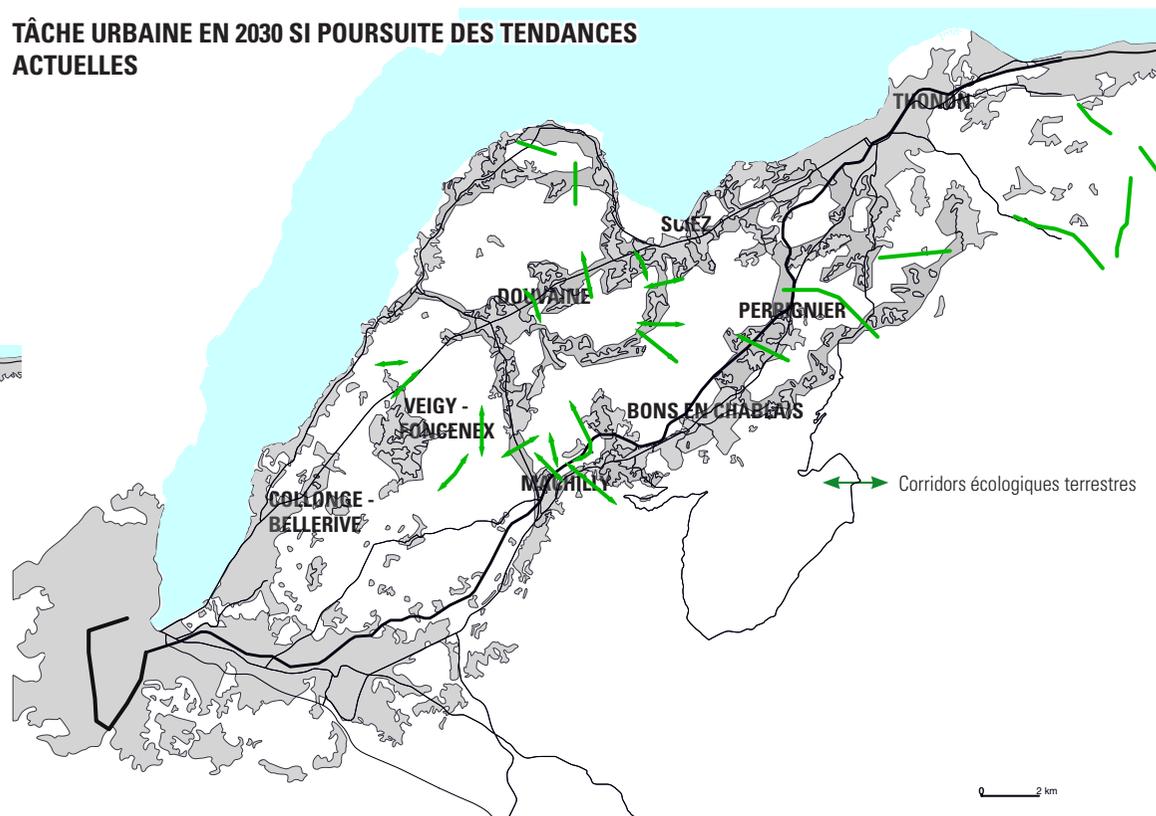


caces» ou encore le désir de «*ne pas subir mais d'organiser le développement et d'en limiter les effets négatifs sur l'environnement*».

Ainsi les lignes directrices s'attachent à intégrer ces enjeux comme fondement du développement territorial.

Or si le territoire continue à s'urbaniser à des **densités aussi faibles qu'aujourd'hui** (20 logements à l'hectare en moyenne), **les conséquences seront nombreuses.** En effet, au **rythme actuel d'urbanisation** (1,8 % de croissance) ce sont **1.500 hectares qui vont disparaître en 20 ans.**

TÂCHE URBAINE EN 2030 SI POURSUITE DES TENDANCES ACTUELLES



Par conséquent, si la future croissance ne répond pas à une **organisation rigoureuse liée à la structuration des transports publics et la compacité des zones urbaines**, le risque principal serait celui des **continuums urbains** avec toutes les conséquences que cela suppose : **rupture des corridors écologiques, banalisation des paysages, diminution du foncier agricole, imperméabilisation des sols, dépendance accrue à la voiture ...**

C'est pourquoi il y a une **réelle urgence à organiser le territoire de demain dès aujourd'hui.**

Nous proposons donc **trois grandes recommandations à mettre en oeuvre pour l'aménagement futur du territoire.**

1 /

La première de ces recommandations concerne **la structuration du territoire du Bas Chablais.**

Cette **croissance** devra se faire de façon **hiérarchisée** et **polarisée autour** (extensions urbaines maîtrisées à la fois mixte 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.

Cette croissance s'organisera donc autour de **quatre pôles** :

- L'**agglomération de Thonon les Bains** au nord-est
- Douvaine** et **Bons en Chablais** au centre du territoire
- Collonge Bellerive** au sud-ouest, à l'entrée du Genève.

2 /

La seconde recommandation concerne **la structuration des transports en commun** au sein du territoire.

L'étude identifie la priorité donnée à la mise en place de **transports en commun performants** comme **condition sine qua non au futur développement du Bas Chablais.**

Les **transports en commun** devront nécessairement fournir une **alternative efficace et performante à la voiture à horizon 2030** de sorte qu'à cette date, il ne sera plus indispensable d'utiliser sa voiture pour se déplacer dans le Chablais. Le cadre de l'étude envisage en effet la structuration du territoire dans une société post-pétrole.

Pour cela, le développement devra se structurer autour de **deux axes 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 (TAD, co-voiturage, modes doux...) favoriseront la **complémentarité entre ces deux axes.**

3 /

Enfin, la troisième et dernière recommandation concerne la **mise en oeuvre de**

solidarités territoriales dans une optique gagnant/gagnant de sorte qu'il n'y ait **aucune commune oubliées du développement.**

Elle nécessite d'**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.**

Les évolutions passeront par la mise en oeuvre de **process de mutualisation des compétences et des moyens** dans un souci d'**économie d'échelle.** Les solidarités s'exprimeront notamment sur des questions d'offre résidentielle, de développement de l'activité économique ou encore de mutualisation des 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 de développement, 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 au travers de ces recommandations mais aussi et surtout d'une **stratégie de territoire à adopter pour demain.**

RÉDUIRE LES
CONSUMMATIONS
ÉNERGÉTIQUES

ADAPTER NOS
MODES DE
TRANSPORT

AFFIRMER LA
COMPACTITÉ
DE LA VILLE

FAVORISER LA
BIODIVERSITÉ

ADAPTER NOS
MODES DE
GOUVERNANCE

TENDRE VERS
UNE ÉQUITÉ
SOCIALE

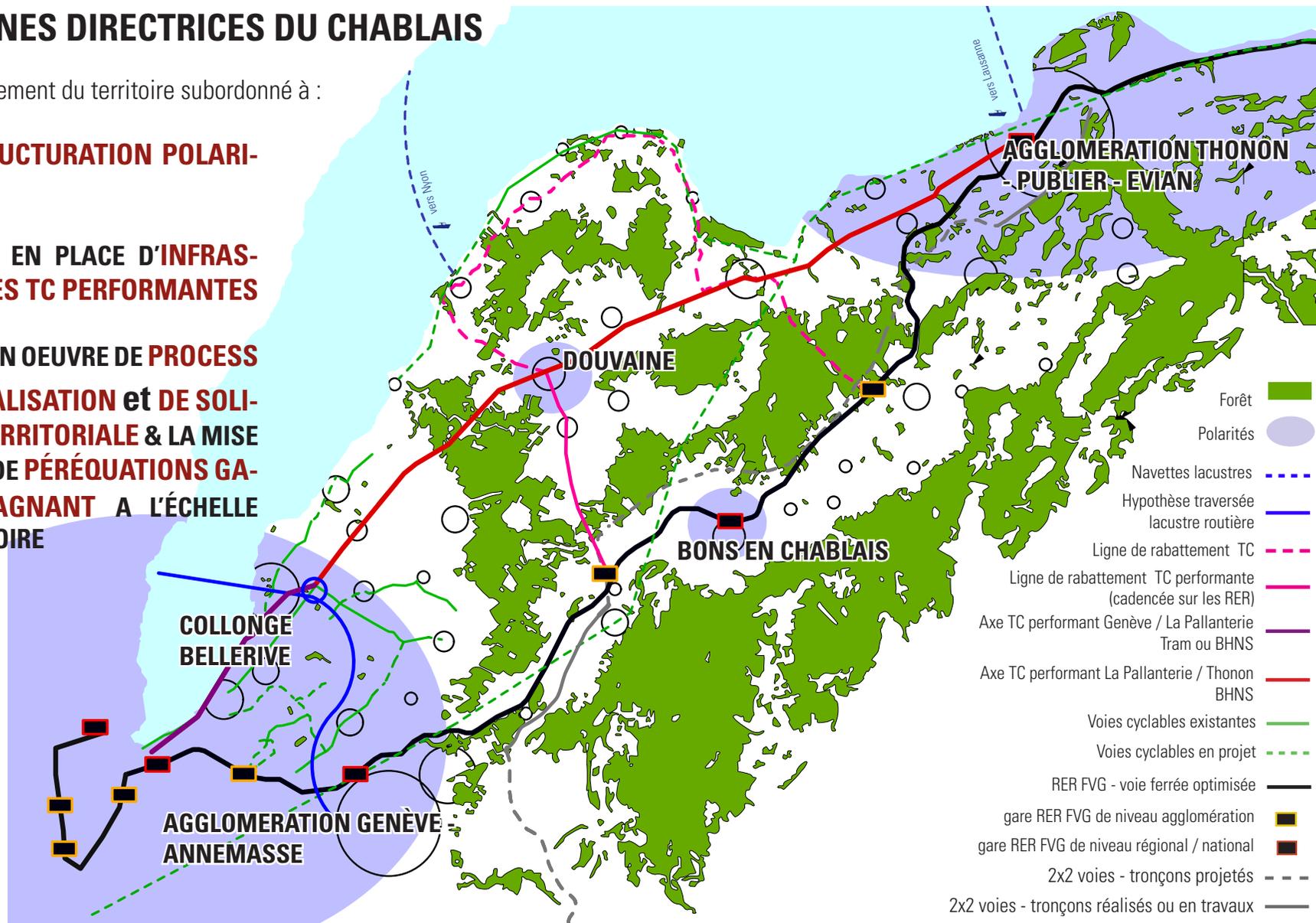
RECOMMANDATIONS FORMULÉES SUR LA BASE DE L'ÉTUDE DES LIGNES DIRECTRICES DU CHABLAIS

Un développement du territoire subordonné à :

- **UNE STRUCTURATION POLARISÉE**

- **LA MISE EN PLACE D'INFRASTRUCTURES TC PERFORMANTES**

- **LA MISE EN OEUVRE DE PROCESS DE MUTUALISATION et DE SOLIDARITÉ TERRITORIALE & LA MISE EN PLACE DE PÉRÉQUATIONS GAGNANT/GAGNANT A L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE**



OBJECTIF A HORIZON 2030 NE PLUS RENDRE LA VOITURE INDISPENSABLE DANS UN ENVIRONNEMENT AGRO-NATUREL PRÉSERVÉ

POLARISATION DE LA CROISSANCE

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 et ce de façon à **économiser la ressource foncière**, à **préserver les paysages** et à **favoriser le lien social** (sous réserve d'une plus grande densité des formes bâties).

La répartition des poids de population est à **envisager de façon proportionnelle** et **non comme des valeurs absolues, ce qui importe est bien finalement de retenir ici la volonté affirmée de polariser la croissance.**

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 renouvellement sur site** existantes (ZI de Thonon par exemple) ou encore des **infrastructures de communication** (câble THD - Très Haut Débit - projet en cours).

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.**

Cette polarisation de la croissance n'est pas une sanction pour les communes dont la croissance sera 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.**

En regard des objectifs et des principes du SCOT et de la DTA, **la structuration du terri-**

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

toire proposée par les lignes directrices du Chablais vise un développement plus important des polarités identifiées ainsi qu'une présence accrue des transports en commun.

Les objectifs quantitatifs d'accueil de population dans ces pôles sont **supérieurs à ceux issus de la DTA** pour prendre en compte la **forte croissance de la région transfrontalière** et polarisent davantage la croissance entre villages et pôle que ne le propose le SCOT.

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

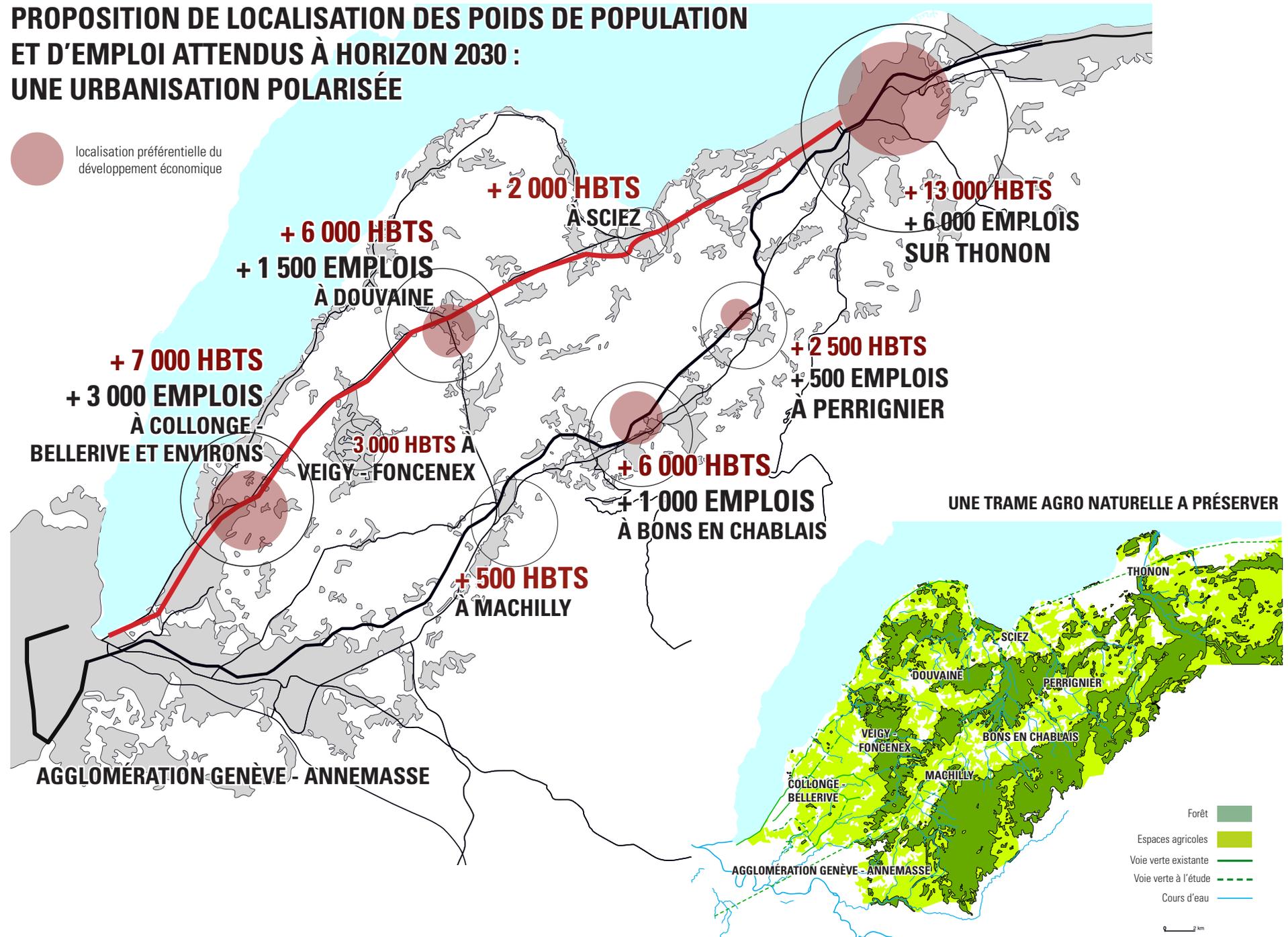
STRUCTURATION
POLARISÉE DU TERRITOIRE

INFRASTRUCTURES TC
PERFORMANTES

MUTUALISATION DES COMPÉTENCES
ET DES MOYENS

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

 localisation préférentielle du développement économique



Les **fiches méthode** présentées ci-dessous sont des **guides** destinés à la **mise en oeuvre** de la première des trois **recommandations**, celle de **polariser le développement futur du territoire**.

En ce sens, elle traitent de notions telles que la **densité des formes bâties**, les **mixités** (des formes, des usages, des générations, des fonctions...) ou encore la **compacité**.

DENSITÉ(S) /

Dans le Chablais, c'est le modèle de la **maison individuelle** qui domine. Peu dense (20 logements à l'hectare), il est particulièrement **consommateur d'espace**.

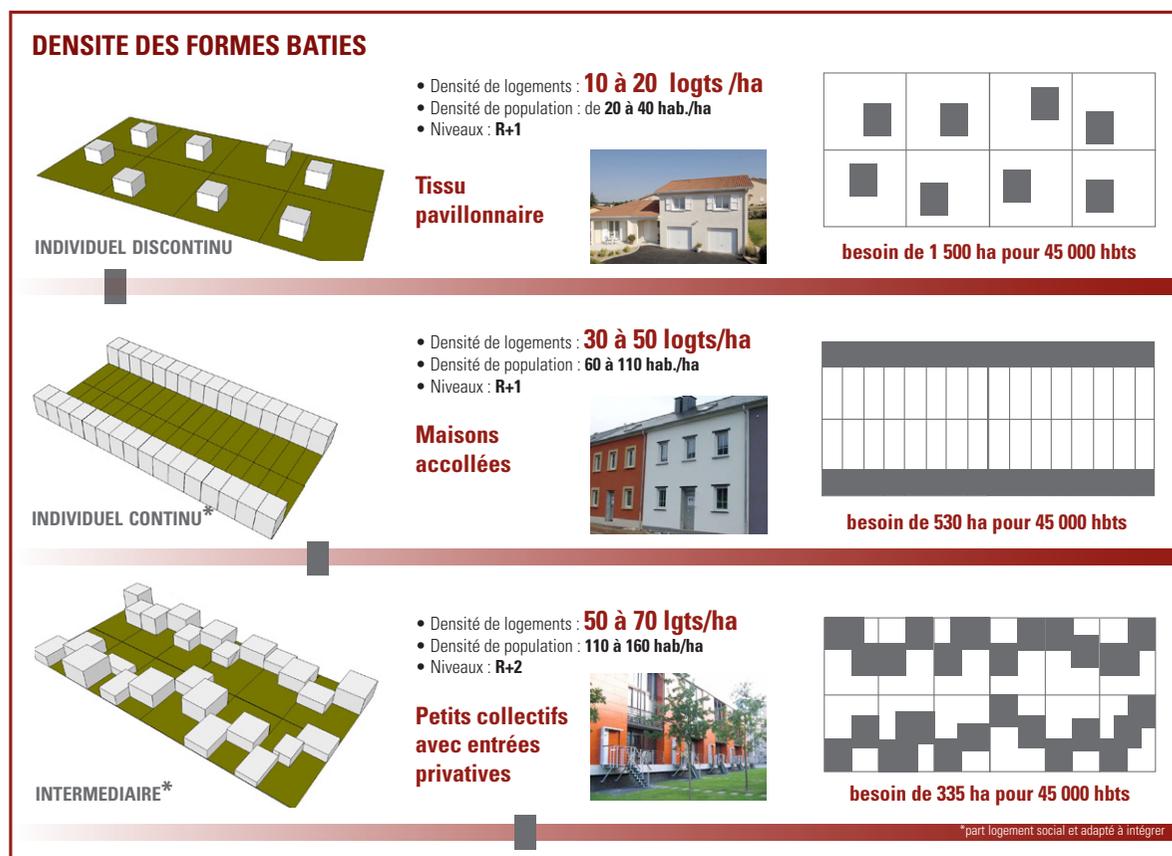
Or aujourd'hui la **nécessité s'impose d'économiser le foncier**. Il en va de la **sauvegarde de la charpente paysagère de l'agglomération** toute entière et donc de la **qualité du cadre de vie** et de son **attractivité**.

Mais la densité aujourd'hui encore souffre d'une mauvaise presse alors même que les **tissus denses agglomérés facilitent le mélange des fonctions**, ils sont **plus économes en espace** et **maximisent l'utilisation des réseaux**. Une plus grande compacité permet également d'offrir **un espace public vivant, porteur de liens sociaux et d'échanges**.

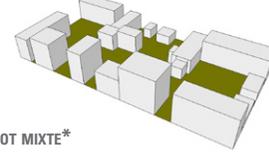
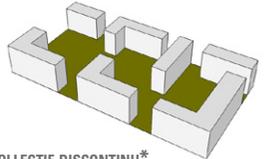
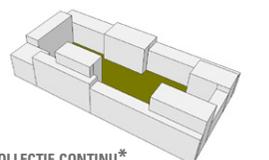
Il faut par ailleurs se méfier du **caractère relatif des indicateurs de densité** : une même valeur peut tout à fait correspondre à des formes bien différentes ; **une hauteur importante ne signifie pas forcément entassement**. Il faut démystifier la vision négative de la densité et ne pas aborder cette notion sans la relier à la

hauteur, à l'échelle des vides et des pleins, à la réalité des tissus construits.

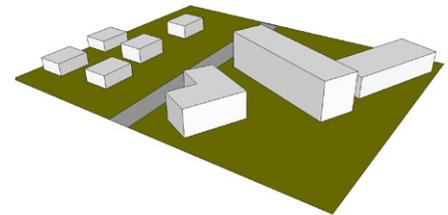
En effet, il est tout à fait possible de **concilier qualité de l'habitat et de son environnement et optimisation de la consommation foncière**.



DENSITE DES FORMES BATIES

 <p>ILOT MIXTE*</p>	<ul style="list-style-type: none"> Densité de logements : 90 à 120 logts /ha Densité de population : 200 à 260 hab./ha Niveaux : R+1 à R+5 <p>Collectif et individuel</p> 	 <p>besoin de 195 ha pour 45 000 hbts</p>
 <p>COLLECTIF DISCONTINU*</p>	<ul style="list-style-type: none"> Densité de logements : 120 à 200 logts /ha Densité de population : 260 à 440 hab./ha Niveaux : R+3 à R+4 <p>Collectifs moyens</p> 	 <p>besoin de 130 ha pour 45 000 hbts</p>
 <p>COLLECTIF CONTINU*</p>	<ul style="list-style-type: none"> Densité de logements : 200 à 300 logts /ha Densité de population : 440 à 660 hab./ha Niveaux : R+4 à R+9 <p>Tissu urbain dense</p> 	 <p>besoin de 85 ha pour 45 000 hbts</p> <p><small>*part logement social et adapté à intégrer</small></p>

MIXITE DES TISSUS, DES PROGRAMMES, DES GENERATIONS...



Exemples de **cohabitation** entre **logements collectifs** et **maisons individuelles***



Les formes urbaines sont multiples. Si la maison individuelle se trouve souvent plébiscitée, des **réponses d'habitat individuel, différentes de la maison implantée au centre de sa parcelle** reviennent le jour, présentant par leur densité bien plus élevée une **réelle urbanité** tout en offrant des **qualités d'usage très appréciées.** Il est également possible de **mélanger de l'habitat collectif et de l'habitat individuel** au sein d'une même opération diversifiant ainsi la perception des nouveaux quartiers d'habitat.

Ce mélange de typologies permet ainsi de **varier les densités** et créer **la richesse de la ville.**



*part logement social et adapté à intégrer

MIXITÉ(S) /

L'évolution de notre société et de nos modes de vie demande à poser **un autre regard sur nos manières d'habiter, de travailler de se récréer** : qu'il s'agisse du vieillissement démographique, du regroupement générationnel ou de la relation entre espace habité et espace travaillé, l'ensemble de ces évolutions plaide en faveur

d'une **approche plus souple, moins compartimentée, plus modulaire des formes urbaines, capables de s'adapter à des structures et des usages de plus en plus variés.**

Outre la question de la **mixité des tissus construits** ou de la **mixité sociale et générationnelle** évoquée précédemment, il faut également considérer la **mixité des programmes.**

Ainsi, il est possible par exemple de **superposer différentes fonctions dans une même enveloppe bâtie** plutôt que de dédier une zone à un usage spécifique uniquement (zones monofonctionnelles) ce qui surgénère les besoins en mobilité.

On peut donc trouver en **RDC d'un petit collectif du commerce, au premier étage des bureaux et enfin du logements au dessus.**

Ces éléments vont tous dans le sens d'une **plus grande compacité des espaces construits...**

COMPACTITÉ /

... Une compacité qui joue un rôle certain dans la **préservation des espaces agricoles et naturels périurbains de l'agglomération.**

En effet, ces espaces subissent des **pressions de différentes natures**, cependant **celle liée au développement de l'urbanisation** (mitage, extension de l'habitat diffus, axe de communication créant des effets de coupure etc...) **reste la plus forte.**

Chaque année en France, les surfaces vouées à **l'habitat augmentent de 35 100 hectares** dont **33 700 hectares en faveur de l'habitat indi-**

MIXITE ET EVOLUTIVITÉ DES PROGRAMMES

Bâtiments à usage commercial sur un étage

Activités **artisanales** ou **commerciales** en RDC
Activités **tertiaires** dans les **étages**

Commerces / Emploi / Logements dans des zones monofonctionnelles

Commerces / Tertiaire / Logements* dans une même enveloppe bâtie

*part logement social et adapté à intégrer

viduel, le réseau routier et autoroutier progresse quant à lui de 8000 hectares par an. De ce fait, **la Surface Agricole Utile diminue de 76 000 hectares annuellement** au profit des sols artificialisés. En Suisse, c'est **1m2 qui est consommé chaque seconde**.

Il existe donc une réelle nécessité de **maîtriser la consommation de l'espace** et ce pour diverses raisons :

En premier lieu, le **maintien des sols de grande valeur économique qui sont l'outil de travail et le moyen de subsistance des agriculteurs-exploitants** (en sachant que pour être rentable, une exploitation doit au minimum couvrir 71 hectares).

La maîtrise de la consommation foncière doit être également une priorité afin de **prévenir les risques naturels** (zone d'expansion des crues) et **limiter les déplacements** (surtout en voiture).

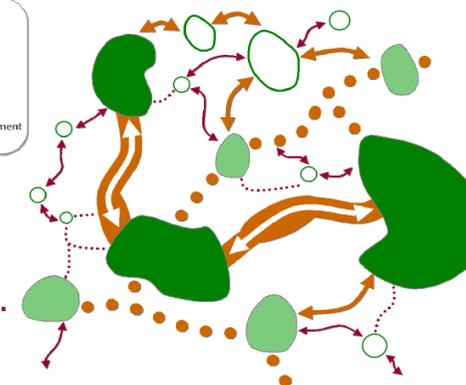
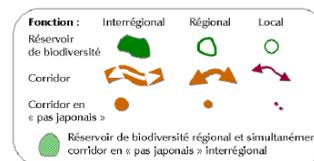
Enfin, elle doit permettre la **préservation de la qualité des paysages et plus particulièrement des écosystèmes existants** et de la **biodiversité** (nombre d'espèces animales et végétales). Mais cette économie de la ressource foncière permettra surtout de **préserver les coupures d'urbanisation** notamment le long des routes existantes et de **maintenir la qualité et la fonctionnalité des réseaux et corridors biologiques, des trames vertes et bleues et des zones tampons...**

NB. Les structures paysagères et biologiques existantes du territoire seront représentées dans le cadre du plan de synthèse de l'étude.

GESTION DES ESPACES AGRICOLES PERI URBAINS



Entre 1994 et 2004, les **espaces artificialisés** ont progressé de **15 %**, soit l'équivalent d'un **département français** et ce au détriment des espaces agricoles et naturels...



... d'où la nécessité aujourd'hui de **maîtriser la consommation du foncier** pour **préserver l'économie agricole** et la continuité des grands **équilibres naturels...**

...entre autre par le **maintien d'une SAU* suffisante (71 ha en moyenne) et cohérente (forme, taille...) par exploitation**

*SAU : Surface Agricole Utile

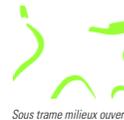
PRESERVATION DES TRAMES BLEUES ET VERTES



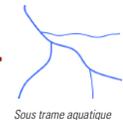
La **trame verte et bleue** est constituée de plusieurs **sous-trames écologiques**,



Sous trame zone humide



Sous trame milieux ouverts



Sous trame aquatique



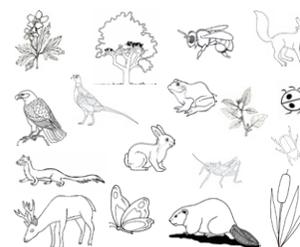
Sous trame forestière



Trame verte et bleue



Le **maintien** des trames est garant de la **biodiversité...**



... et de l'**anticipation** des risques.



COMPLÉMENTARITÉ DES TC

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 **rabattements 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 en lien avec une offre de rabattement et le long du linéaire ferroviaire (à Perrignier, Machilly) 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 TC urbains Genevois existantes et les lignes de TC urbains de Thonon seront renforcées et étendues pour **concourir à une meilleure attractivité de l'itinéraire RER FVG.**

LA 2X2 VOIES

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

- alléger le trafic sur la RD 1005** et la **RD 903** 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.
- offrir une **connection rail/route** à Perrignier

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) dans un premier temps, puis entre La Pallanterie et Douvaine (BHNS) dans un second temps et en dernier lieu entre Douvaine et Thonon (BHNS) est indispensable de sorte qu'à terme, il existe **un axe TC continu entre La Pallanterie et Thonon les Bains.** Sa **priorisation au niveau de la voirie**

est **garanté 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.**

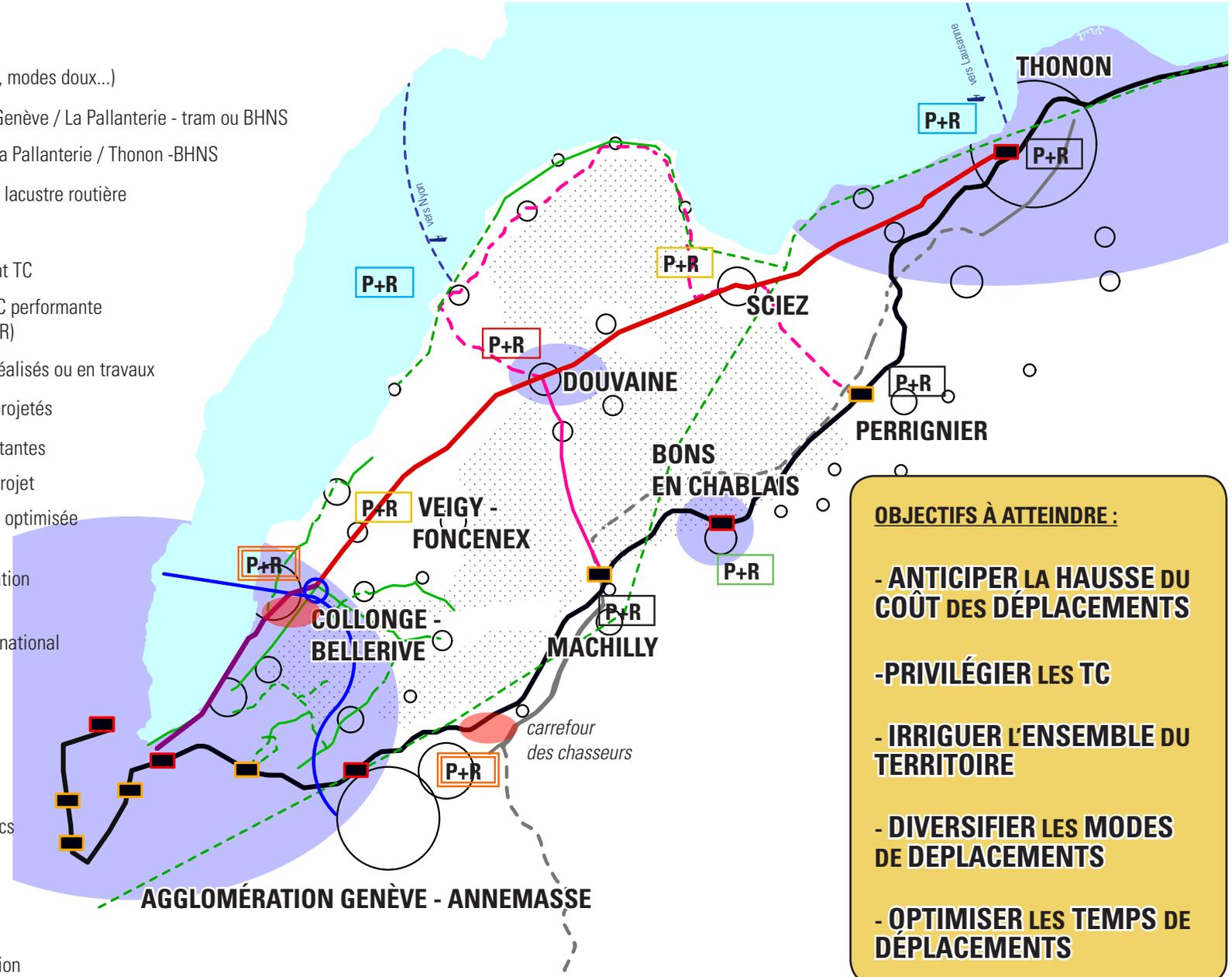
UNE PRIORISATION DES INFRASTRUCTURES TC SUR DEUX AXES : LE RER FVG ET LE TRAM/BHNS SUR LA RD 1005

STRUCTURATION
POLARISEE DU TERRITOIRE

INFRASTRUCTURES TC
PERFORMANTES

MUTUALISATION DES COMPÉTENCES
ET DES MOYENS

-  Polarités
-  Mobilités fines (TAD, modes doux...)
-  Axe TC performant Genève / La Pallanterie - tram ou BHNS
-  Axe TC performant La Pallanterie / Thonon -BHNS
-  Hypothèse traversée lacustre routière
-  Navettes lacustres
-  Ligne de rabattement TC
-  Ligne rabattement TC performante (cadencée sur les RER)
-  2x2 voies tronçons réalisés ou en travaux
-  2x2 voies tronçons projetés
-  Voies cyclables existantes
-  Voies cyclables en projet
-  RER FVG - voie férée optimisée
-  Gares RER FVG de niveau agglomération
-  Gares RER FVG de niveau régional / national
-  P+R desserte locale
-  P+R renforcé
-  P+R gares RER FVG
-  P+R transports publics
-  P+R de taille réduite
-  P+R bateau
-  Portes d'agglomération



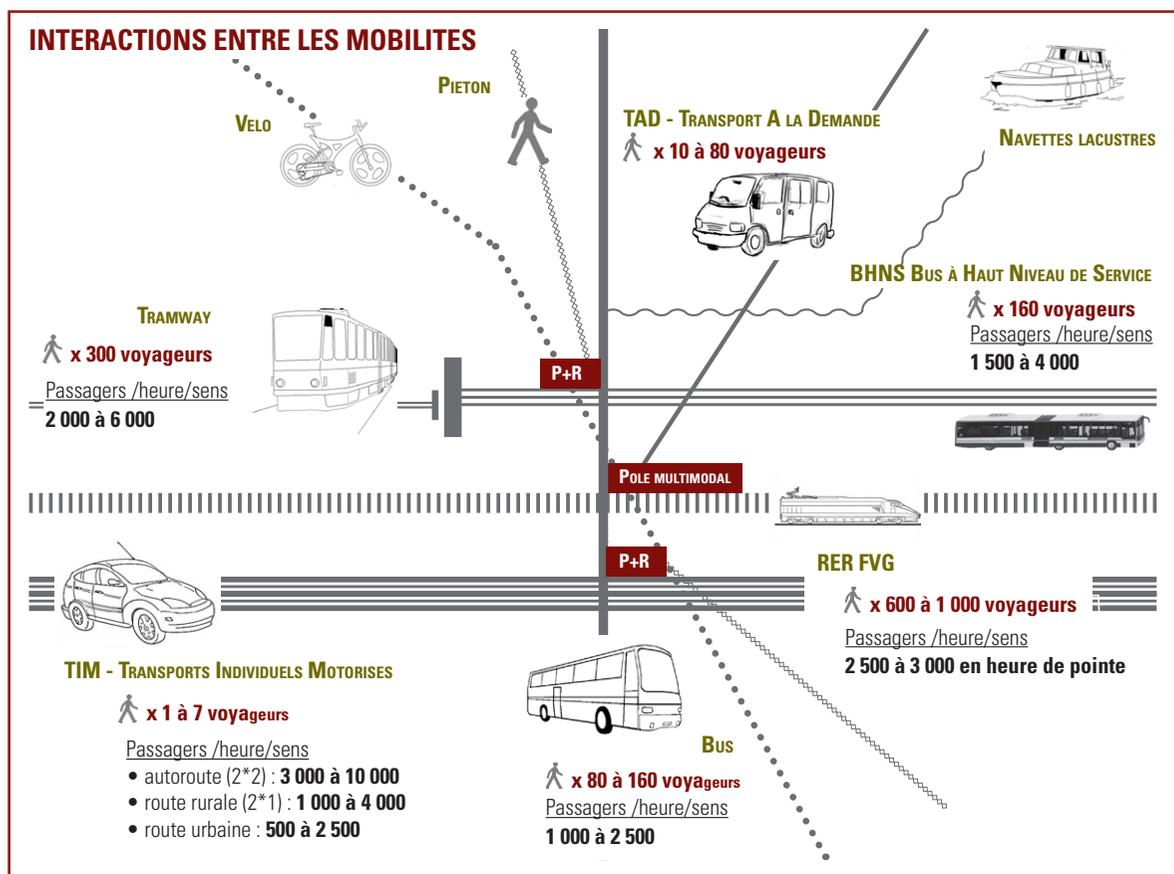
- OBJECTIFS À ATTEINDRE :**
- ANTICIPER LA HAUSSE DU COÛT DES DÉPLACEMENTS
 - PRIVILÉGIER LES TC
 - IRRIGUER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE
 - DIVERSIFIER LES MODES DE DÉPLACEMENTS
 - OPTIMISER LES TEMPS DE DÉPLACEMENTS

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.**

INTERACTIONS ENTRE LES MOBILITÉS

Une multitude de modalités de transport peuvent **cohabiter sur un même territoire.** Qu'il s'agisse du bus, du train, du tram, du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service qui est l'équivalent d'un tramway monté sur pneus), des vélos, des

navettes lacustres ou encore du TAD (Transport à la demande) ou de la voiture, ce qui reste le plus important c'est d'**organiser les interactions** entre ces différentes mobilités de sorte qu'elles soient **le plus efficaces possible** à la fois dans un souci de **gain de temps** et **d'énergie des usagers.** En ce sens, les **pôles d'échange multimodaux** sont un support possible des interactions entre les différents modes de transport, ils sont un des maillons essentiels de la chaîne des transports.



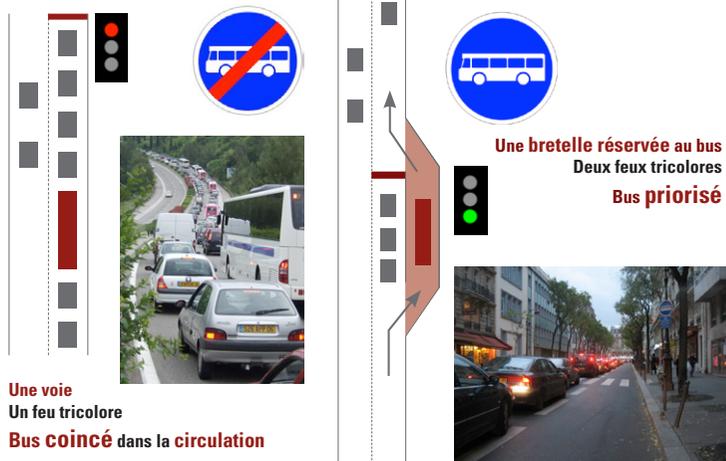
PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

Étant donné que le pôle d'échanges fait référence à un **lieu où s'effectuent des transferts de voyageurs d'un moyen de transport à un autre**, la notion de pôle d'échanges est **indissociable de celle d'intermodalité.** On parle alors de pôle d'échanges multimodal pour ces espaces où **cohabitent plusieurs modes transports, qu'ils soient collectifs ou individuels.**

Le rôle premier d'un pôle d'échange est d'**organiser à la manière d'un pivot les interactions entre les modes de transports, d'assurer la continuité des déplacements**, de l'information et de l'accessibilité.

Pour bon nombre de voyageurs, le pôle d'échanges multimodal n'est qu'un **lieu de passage** dans lequel il faut pouvoir se diriger au mieux afin de passer au plus vite d'un mode de transport à un autre. Cependant, **la qualité de l'accueil, du confort**

PRIORISATION D'UN BUS



Mais rendre les transports en commun attractifs, c'est aussi leur donner les moyens d'être **compétitifs face aux TIM** (Transports Individuels Motorisés),...

PRIORISATION D'UN BUS

... Et la priorisation des bus vis à vis de la circulation générale en fait partie.

Des **couloirs réservés en site propre** ou des **voies ponctuelles d'accès régulées par un feu tricolore** sont autant d'outils disponibles dont la mise en oeuvre est relativement rapide.

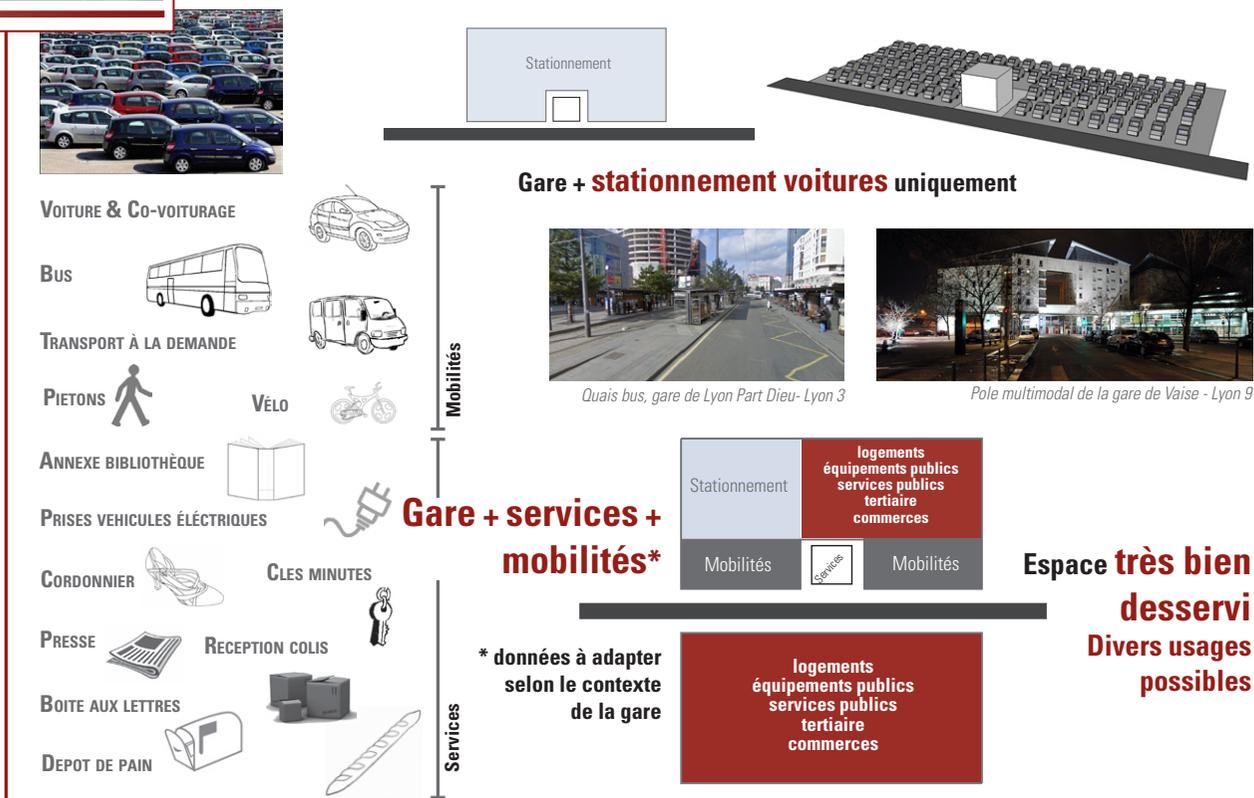
De cette manière, les bus **échappent aux aléas du trafic** et **offrent aux transports en communs une plus grande efficacité qu'une voiture** prisonnière des embouteillages.

et des services doit être primordial pour inciter au maximum à l'utilisation des transports.

C'est ainsi que l'on peut trouver selon le contexte urbain dans lequel s'insère la gare, un **niveau de service différencié** comme le retrait de commandes prépayées, une poste, une annexe de la bibliothèque municipale où l'on peut rendre ses livres par exemple ou encore des **commerces du quotidien** type boulangerie, presse, tabac, cordonnier...

Un pôle multimodal, c'est le **lieu le mieux desservi** de la ville où **la mobilité est la plus performante**, par conséquent, il est fondamental d'utiliser ces atouts que constituent la qualité de desserte et la multiplicité des modes de transport comme **support premier d'urbanisation pour des programmes mixtes** plutôt que d'urbaniser du foncier périphérique déconnecté de tout.

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL

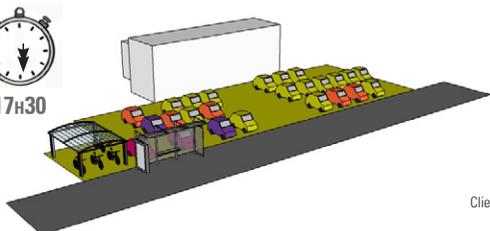
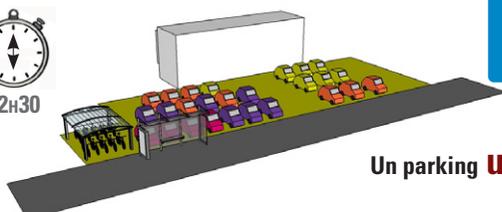
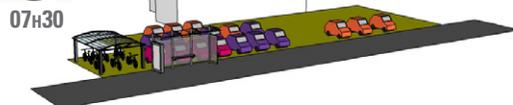


La question du **stationnement** est intimement liée à celle des déplacements et de la mobilité en général. Qu'il soit lié à la voiture, au TC (Transport Collectif) ou aux mobilités douces, il est nécessaire de l'intégrer aux réflexions.

Aujourd'hui, pour les raisons évoquées tout au long du rapport **il n'est plus possible de construire de grandes surfaces de stationnement** en faisant fi des conséquences économiques, sociales, environnementales.

Par conséquent, il faut anticiper les questions liées au stationnement par une réflexion sur la **mutualisation et l'évolutivité de ces infrastructures**.

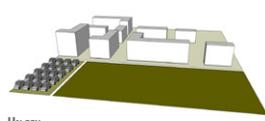
P+R+S - PARKING RELAIS SERVICES - MUTUALISATION DES BESOINS EN STATIONNEMENT



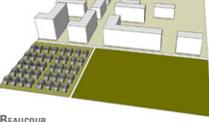
P+R+S - PARKING RELAIS SERVICES

Pour éviter de construire des parking de surface grands consommateurs de foncier, il est possible de **mutualiser les besoins liés au stationnement entre différents utilisateurs dont**

P+R - PARKING RELAIS - EVOLUTIVITE DES PROGRAMMES



UN PEU ...

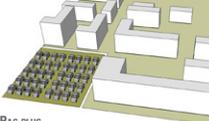


BEAUCOUP ...



Un parking végétalisé

Un espace préverti évolutif selon les besoins



PAS PLUS ...



Des **besoins** en stationnement,
des **services** aux **usagers**
et des **utilisateurs différenciés**

Un parking **utilisé tout au long de la journée**



Parc relais de la Poterie à Cognin - Chambéry

les **nécessités** sont **différentes**.

Par exemple, sur le parking d'une surface commerciale, les voitures de personnes pratiquant le covoiturage peuvent tout à fait cohabiter avec celles des clients du supermarché sur des temporalités qui ne sont pas les mêmes, de sorte que **le parking est utilisé toute la journée par différents utilisateurs**.

Un arrêt de bus confortable, un parc de stationnement gardienné, un parc à vélo couvert et surveillé sont autant de **dispositifs avec un certain niveau de confort qui pourraient davantage inciter à utiliser les TC**.

Cependant, outre le niveau de services que l'on peut rencontrer sur ce type d'infrastructures, il faut aussi penser leur **évolutivité dans un contexte d'épuisement prochain des ressources énergétiques et notamment du pétrole**.

P+R - ÉVOLUTIVITÉ DE L'ÉQUIPEMENT

Plutôt que de construire un énorme parking surdimensionné en enrobé, il est souhaitable de **prévertir et de développer au fur et à mesure des besoins selon le principe de précaution**.

Ainsi, si la fonction de stationnement n'a pas besoin d'autant de place que prévu initialement, **il est possible de revenir en arrière et de développer d'autres fonctions et d'autres programmes que ceux liés au stationnement de voitures uniquement**.

MUTUALISATION DES MOYENS

La mise en oeuvre du concept de développement territorial du Chablais 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

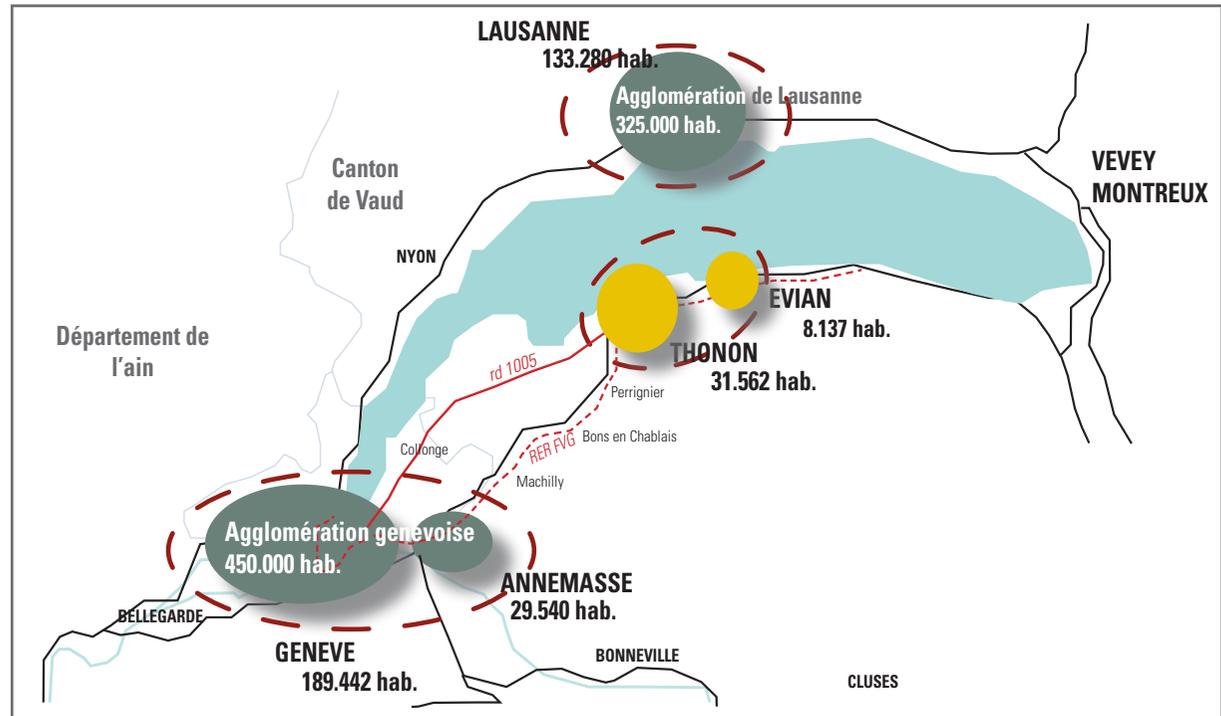
Il faut dans un premier temps **amorcer une réflexion à l'échelle du tour du lac** et non plus uniquement à l'échelle du Chablais. Cette réflexion impose nécessairement de **reconsidérer les périmètres institutionnels**.

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 et les autres communes périphériques**.

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



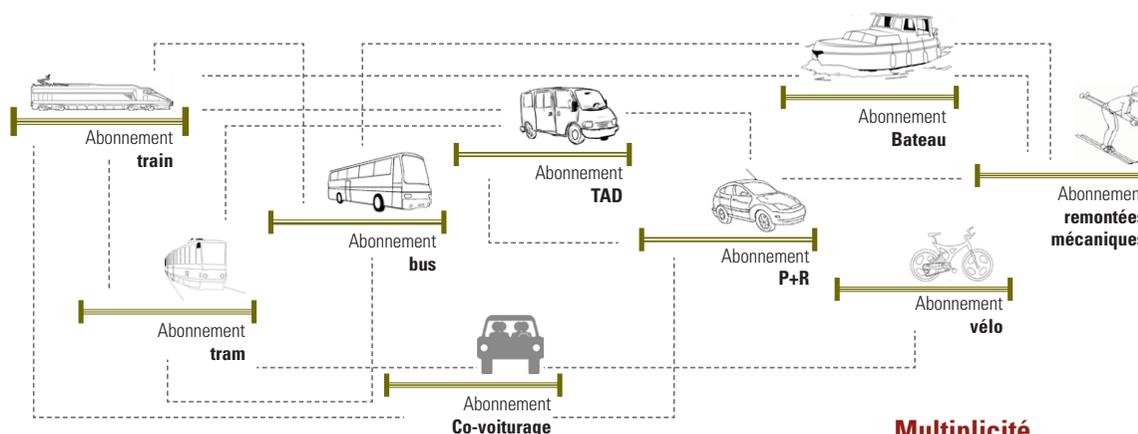
OBJECTIFS À ATTEINDRE :

- REINVENTER LE COLLECTIF

-INITIER DE NOUVELLES PRATIQUES DE PROJET ALLANT DANS LE SENS D'UNE MEILLEURE COHERENCE D'ENSEMBLE

-ENCOURAGER LES SOLIDARITÉS TERRITORIALES POUR UNE MEILLEURE INTEL-LIGENCE COLLECTIVE

HARMONISATION DES TRANSPORTS



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...



Au delà des évolutions purement structurelles, c'est la question des **évolutions des «modes de faire»** qui garantira la pérennité du concept de développement futur du Chablais. Ces évolutions sont indispensables, elles doivent **initier de nouvelles pratiques 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.**

En ce sens, l'**interopérabilité billettique** est un

des outils disponibles pour inciter à l'utilisation des TC.

L'objectif de l'interopérabilité billettique est que **le voyageur dispose d'un nombre minimal de support de titre, dans l'idéal un seul pour passer d'un mode de transport à un autre.**

Pour l'exploitant, il y gagne en terme de **lisibilité des flux** et surtout en terme de **refacturation entre les différents opérateurs du transport.** Pour l'utilisateur, cette interopérabilité **limite le temps passé à attendre** aux guichets ou aux billetteries automatiques : sa mobilité s'en trouve fluidifiée.

Les gains sont doubles !

Cette mesure, pour contribuer à l'incitation de pratiquer la multimodalité est souvent accompagnée d'une **intégration tarifaire.** Celle-ci consiste à **proposer un tarif avantageux au client pour qu'il passe d'un mode de transport à un autre.**

Enfin, l'interopérabilité se faisant entre différents exploitants de moyens de transport en commun, **il est envisageable que la carte puisse supporter des droits d'accès à d'autres moyens de transport** (location de vélo automatique, parc relais) **ou d'autres services** (contrôle d'accès, location de véhicules, ...).

Toutes ces mesures pour **rendre compétitifs et attractifs (d'un point de vue économique, du confort, du gain de temps des usagers...) les TC** comparativement aux avantages de la voiture individuelle.

DES EVOLUTIONS DANS LES PRACTIQUES DE PROJET

En second lieu, la mise en oeuvre du concept de développement polarisé évoqué précédemment sous tend une **évolution des pratiques de projet**.

Aujourd'hui, il n'est plus possible de réaliser les opérations nouvelles **au coup par coup selon les opportunités**. Il faut impérativement **anticiper les futures extensions urbaines et les besoins qui lui seront liées** en terme de déplacements, d'équipements, de commerces, de services...

Par exemple, **il ne sera plus possible de construire de nouveaux quartiers sans qu'ils ne soient desservis par les transports en communs**. Malgré les contraintes financières que cela suppose, **l'idéal serait donc de tendre vers un modèle qui privilégie l'arrivée des TC avant celles des extensions urbaines**

Cette question de **l'évolution des «façons de faire le projet»** et par conséquent **de l'anticipation liée à la pratique du projet urbain concerne toutes les thématique liées à l'aménagement sans exception**, depuis les transports en communs, jusqu'au stationnement (cf. fiche de la boîte à outils *P+R Parking Relais - évolutivité des programmes*) en passant par la traversée de voies ferrées qui si elle peut paraître de prime abord anecdotique permettra de simplifier considérablement la tâche des futurs aménageurs du territoire.

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

Ørestad - proche de Copenhague

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

D'ailleurs cette problématique de traversée des voies ferrées concerne toutes les communes qui sont sur l'axe du RER Franco Valdo Genevois. Il faut donc dès à présent qu'elles s'inscrivent dans un **processus de veille foncière et ce pour diverses raisons**. Premièrement, **les communes s'économiseront à l'avenir des procédures fastidieuses** type expropriation. Mais surtout cette veille foncière est nécessaire pour **anticiper l'augmentation de la fréquence des trains sur l'axe du RER FVG** ce qui nécessitera séparation des trafics, passages dénivelés et créera donc des besoins en terme de place.

TRAVERSEE DE VOIES FERREES

TEMPS 1
Urbanisation d'un **seul côté** de la voie ferrée

TEMPS 2
ON BLOQUE
Urbanisation continue de chaque côté de la voie ferrée
= traversée impossible

TEMPS 2 BIS
ON PERMET
espace non constructible
Enjeu d'**ANTICIPATION** et de **VEILLE FONCIERE** pour permettre une **traversée ultérieure**.

TEMPS 3
ON RÉALISE
Traversée sous-terrain ?
Traversée en ouvrage ?

CONCLUSION

POLARISER LES TERRITOIRES

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**

COMPLÉMENTARITÉ DES TC

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**

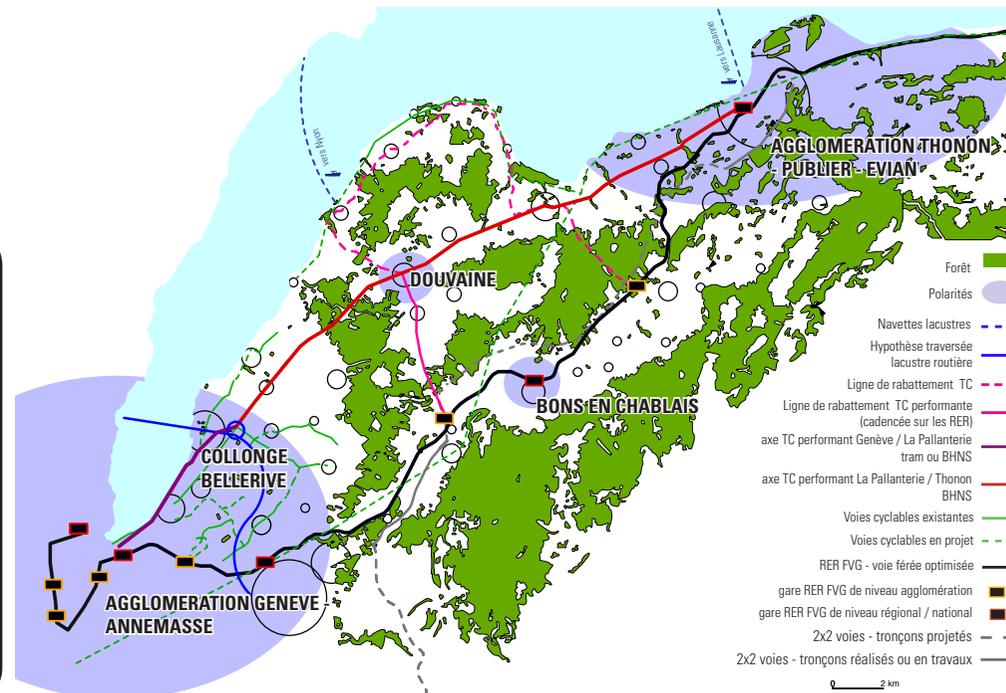
MUTUALISER LES MOYENS

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**

«Quiconque accomplit des tâches d'aménagement du territoire doit avoir une vision à longue échéance. L'aménagement du territoire doit veiller à ce que les générations futures puissent encore satisfaire leurs propres besoins en matière de développement spatial et ne soient pas uniquement occupés à gérer de coûteux sites laissés par leurs prédécesseurs.»

in : article de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire 'Nouvelles données sur l'évolution de l'utilisation du sol'

**LE CHABLAIS EN 2030 :
UN TERRITOIRE PRESERVÉ CAR STRUCTURÉ**

Polariser la croissance, Développer la complémentarité des TC, mutualiser les forces vives et les moyens, c'est demain !

C'est pourquoi il faut **continuer le travail esquissé par les lignes directrices et passer le plus rapidement possible à l'opérationnel.**

ET LA SUITE ?

- **R**éunion du même COPIL des Lignes Directrices du Chablais pour aboutir à un plan de synthèse de l'étude conforme aux exigences cartographiques du projet d'agglomération.

- **L**ancement des études pré-opérationnelles sur les secteurs identifiés dans le plan de synthèse destinées à rédiger les cahiers des charges des PSD (projets stratégiques de développement)

- **L**ancement des PSD et des études sur les autres secteurs à enjeux.

COMPTES RENDUS ET REMARQUES

Compte-rendu

réunion

téléphonique

Lieu	Date	Heure
Salle communale de Collonge Bellerive	29 juin 2010	18h00

Interlocuteurs

Objet

Etude des Lignes Directrices du Chablais
COFIL FINAL

Compte-rendu

- **Ouverture du COFIL par Sylvain Ferretti** - Chef de projet DGAT.

- **Mot de bienvenue - Francine de Planta** - Conseillère administrative de Collonge Bellerive.

Aujourd'hui, à Collonge, il y a 7 400 habitants. En moins de 10 ans, ce sont 600 logements qui se sont construits à Vézenaz. C'est donc une **commune attractive** que celle de Collonge. C'est par ailleurs **la première fois qu'un travail à cet échelle de temps et d'espace a été mené.**

- **Accueil - Jean Neury** - vice président de l'ARC syndicat mixte (Association régionale de coopération du genevois)

Il y a les **documents d'urbanisme et de planification locale à 10-15 ans** et puis il y a **les lignes directrices qui s'inscrivent dans un tout autre horizon temporel.** Ces lignes directrices, elles englobe la CCBC mais aussi Annemasse.

- **Accueil - Bojana Vasilevic Menoud** - Directrice générale de l'aménagement du territoire à l'Etat de Genève (représente le Conseiller d'Etat M Muller)

Il faut garder en ligne de mire que ce qui a guidé l'étude et la réflexion sur les Lignes directrices du Chablais, c'est avant tout **le développement de la solidarité transfrontalière.**

- **Point sur l'état d'avancement de l'étude par Sylvain Ferretti** - Chef de projet DGAT.

- Rappel des différentes phases de l'étude. Aujourd'hui, ce sont les conclusions de la phase 2 qui vont être présentées.
- La question du jour est de savoir **sur quels éléments nous pouvons nous mettre d'accord ce soir.**

- **Présentation des conclusions de la phase 2 par Humbert David** - Directeur passagers de villes EAGD

-Rappel de le cadre de l'étude: la question posée initialement par l'étude est de proposer une **vision du futur** avec la question des **transports collectifs** dans une **société post pétrole.**

Compte-rendu (suite)

Enormément d'informations et de concepts sont brassées par l'étude, ce qui demande du temps et de la persévérance pour qu'in fine cela nourisse le territoire.

Rappel sur les enjeux : Nous avons pour objectifs de **consolider les centralités** pour **construire un territoire équilibré** en :

- réduisant les consommations énergétiques
- adaptant nos modes de transports
- affirmant la mixité et la compacité de la ville

pour :

- favoriser la biodiversité et le respect des écosystèmes
- tendre vers une équité sociale

le tout en :

- adaptant les modes de gouvernance ...

... avec des données à considérer : la **hausse des températures**, le **coût du pétrole**, de **construction**, d'**accès aux services**, de **préservation des terres agricoles**.

Les documents d'urbanisme locaux (PADD du SCOT en particulier) insistent sur **le fait qu'il faille se structurer et organiser les transports pour préserver la qualité du cadre de vie**. Les lignes directrices s'inscrivent tout à fait dans cette réflexion.

45 000 hab et 15 000 emplois, ce ne sont pas des chiffres dans l'absolu mais des **grandes tendances**. Aujourd'hui sur le territoire du Bas Chablais, nous sommes à **1,8% de croissance** (hors Annemasse), ce qui veut dire que ce qui se produit actuellement sur le territoire est **en phase avec ce que nous projettons**.

La question est de savoir **comment nous répartissons ces grands poids ?**

Aucune commune ne sera à 0% de croissance, il peut y avoir des mécanismes «d'échange» de population entre les communes.

Ce qu'il faut retenir, c'est que si le territoire continue à s'urbaniser à des densités aussi faibles qu'aujourd'hui (20 logements à l'hectare en moyenne) **au rythme actuel, ce sont 1 500 hectares qui vont disparaître**. Si nous n'organisons pas la future croissance, nous allons aboutir à une **continuité d'espaces construits** avec toutes les conséquences que cela suppose (**rupture des corridors écologiques, imperméabilisation des sols...**). C'est pourquoi il y a une réelle nécessité de **polariser le développement**.

Sur la base de cette étude des lignes directrices du Chablais, nous proposons de formuler trois grandes recommandations pour l'aménagement futur du territoire :

- La première d'entre elle concerne la **polarisation de la croissance du territoire**. Elle s'organisera autour de quatre pôles structurants : Thonon, Douvaine et Bons en Chablais au centre du territoire et Collonge à l'entrée de Genève.
- La seconde recommandation tient à la **mise en place d'infrastructures de transport performantes** et au **développement de la complémentarité entre ces infrastructures** (RD 1005 / 2*2 / axe RER FVG).
- La dernière recommandation concerne la **mise en oeuvre de solidarités territoriales** pour un **processus gagnant/gagnant** de sorte qu'il n'y ait **pas des communes «oubliées» du développement**.

Afin de mettre en oeuvre ces recommandations, nous avons développé une boîte à outils qui est un regroupement de fiches méthode volontairement décontextualisées destinées à développer plus intelligemment le futur du territoire.

Polarisation du développement : La structuration polarisée du développement urbain permettra d'**économiser la ressource foncière, de préserver les paysages, de favoriser le lien social** pourvu qu'il soit à l'avenir **plus dense qu'il ne l'est aujourd'hui** (environ 80 lgts/ha contre 20 lgts/ha actuellement) et largement **desservi par les transports**.

Nous insistons également beaucoup sur la question des **mixités** qu'elles soient sociales, programmatiques ou générationnelles.

réunion

téléphonique

Compte-rendu (suite)

Complémentarité des transports : Sur l'axe du RER Franco Valdo Genevois, des **P+R (parking relais) de nature différentes et complémentaires** inciteront à utiliser l'axe ferroviaire. Ils privilégieront des **niveaux de rabattement différents selon leurs localisation**.

A la notion de P+R, il faut pouvoir associer celle de **services**, de façon à **rendre attractive l'intermodalité**. Un parking vélo surveillé, des places réservées au covoiturage à proximité de l'arrêt de bus, des conditions d'attente satisfaisantes sont autant de mesures à pouvoir être mises en place rapidement afin d'encourager l'utilisation des TC.

Sur la RD 1005, il y aura **deux séquences** : une infrastructure lourde entre Collonge et le centre de Genève avec un point d'intermodalité à la Pallanterie ; et sur le reste de l'axe, un TC efficace jusque Thonon. Sa priorisation est donc indispensable, et ce particulièrement à Douvaine.

Nous insistons également sur l'importance de **travailler sur des mobilités fines ou actives**. Il faut **inventer de nouveaux systèmes pour démultiplier les alternatives à l'automobile**. Ce qui est important, c'est de pouvoir connecter tous les modes, du piéton au vélo, au TAD, au tramway, au BHNS... C'est là l'enjeu des pôles d'échanges. Mais ces pôles doivent pouvoir offrir d'autres services pour dépasser l'aspect purement fonctionnel du stationnement (logement, équipement, tertiaire).

Il faut également penser à rendre réversible les parcs de stationnement et à anticiper la question des passages à niveaux sur l'axe du RER FVG.

Mutualisation des moyens : Il n'y a pas d'alternative à l'échelle territoriale, il faut impérativement que l'agglomération constituée de fait par Thonon, Publier et Evian joue le jeu de pôle urbain pour affirmer la structuration du territoire.

Cela pose la question de la **réinvention du collectif et des modes de faire** :

- Ne pourrait-on pas envisager la question des PLU intercommunaux sur certaines thématiques?
- Un équipement peut servir à plusieurs communes pour éviter qu'il soit vétuste et non rentable.
- Une carte unique pour gérer différents abonnements transport permettrait d'offrir un niveau de service satisfaisant à la population.
- Anticiper l'arrivée de la nouvelle population en développant en premier lieu l'offre de TC est obligatoire, sans quoi l'urbanisation ne pourra se faire.
- Superposer les fonctions permettra d'en finir avec les zones monofonctionnelles.

En conclusion : Polariser la croissance, développer la complémentarité des transports et mutualiser les compétences : c'est demain !
Il est nécessaire de pouvoir valider certains éléments ensemble aujourd'hui.

Et la suite ? Il faut **poursuivre le pilotage d'ensemble** et **lancer les études pré-opérationnelles**. Des PSD (périmètres stratégiques de développement) ont été identifiés notamment à Thonon et Collonge. Ce sont des **hypothèses à valeur d'exemple pour montrer ce qu'il serait possible de faire**.

- **Les suites à donner à l'étude des lignes directrices du Chablais par Sylvain Ferretti** - Chef de projet DGAT.

- pendant 6 mois (jusqu'en janvier 2011) : synthèse du Chablais avec réunion du même COPIL tous les 3 - 4 mois.
- février 2011 : Mise en chantier d'un plan guide destiné à guider les communes lors de modification de PLU par exemple.

Un mandat de cartographie sera attribué pour avoir sur l'étude des lignes directrices du Chablais la même cohérence graphique que sur tous les PACA.

Compte-rendu (suite)

Des **études pré-opérationnelles** pourront être confiées au même mandataire de l'étude.

Ensuite, des **PSD** (périmètres stratégiques de développement) sur certains territoires pourraient montrer ce qu'il est possible de faire en **identifiant clairement les acteurs**. Un **cahier des charges** pourrait être rédigé pour que les acteurs du territoire puissent **se saisir de l'étude et aller de l'avant**.

• Débat

- Robert Borrel - Président d'Annemasse Agglo

Nous essayons de faire en sorte que le projet d'agglomération de la métropole genevoise soit fondé sur une **solidarité entre les territoires**.

Les principes présentés ce soir sont fondamentaux, ils emportent le consensus mutuel. C'est quand il est question de **passer à l'opérationnel que l'exercice devient difficile** car cela repose sur l'équilibre des budgets. Les élus ont une vision communale tout à fait légitime.

2 points fondamentaux sont à retenir :

- Sur le Chablais, la réussite dépend d'une **croissance forte du pôle Thonon Publier Evian...**

...et d'une **mutualisation indispensable des moyens et des compétences** à l'échelle du territoire.

Ces points là, nous ne pouvons pas les régler en 4 réunions trimestrielles. C'est pourquoi nous avons besoin d'une **méthode pour passer très vite de la synthèse à l'opérationnel**. Le temps presse.

réponse de Sylvain Ferretti

Tout n'est pas si noir, des projets sont en route!. La traversée de Vesenz est en chantier pour une mise en service prévue à l'horizon 2014. Cette réalisation permettra un gain de temps des TC important par rapport au transport individuel. Cela laisse 3 ans pour agir côté français dans la continuité d'un axe TC sur la Rd 1005.

- Jean Pierre Fillon - Président Communauté de communes des collines du Léman

Dans le SCOT, la réflexion sur la constitution d'une communauté agglomération autour de Thonon Evian Publier est inscrite. **Nous ne sommes pas inquiets sur l'intercommunalité dans le bas chablais mais plus sur le périmètre d'une telle agglomération.**

Sur la question de la polarisation, le taux de croissance projeté risque d'appauvrir le reste du territoire, les collines du Léman et notamment Perrignier.

réponse d'Humbert David

Si nous ne faisons pas en sorte de mettre en place des **solidarités territoriales**, rien ne changera. **Ce ne sont pas les mêmes échelles de temps entre les lignes directrices, les PLU, PLH et le SCOT...**

-Francine de Planta - Maire de Collonge Bellerive

Le problème côté suisse, c'est le **temps des projets** ! Nous avons mis 30 ans à sortir la tranchée couverte de Vesenz...
Ce qui nous fait peur, ce sont les chiffres. **Le message est difficile à passer.**

réunion

téléphonique

Compte-rendu (suite)

- Bojana Vasilevic Menoud - directrice de l'aménagement à l'Etat de Genève

Nous avons des difficultés à comprendre ce que nous devons valider ce soir. Si ce sont les grands enjeux, pas de problème. Mais il nous semble qu'ils ne sont pas assez précis pour être appliqués tels quels dans les documents de planification. **Comment ces grands principes seront-ils transcrits dans les documents de planification ?**

- Jean Neury- vice président de l'ARC syndicat mixte (Association Régionale de Coopération du Genevois)

Nous parlons beaucoup de croissance, de logements et de polarisation, d'accord, mais **nos craintes portent sur l'enclavement du territoire**. La CCBC voudrait une étude sur les capacités de transport actuelles pour montrer que le territoire est enclavé.

La population ne voit rien venir alors qu'**il existe des possibilités simples de montrer que nous pouvons agir sur les déplacements**.

réponse d'Humbert David :

Il est nécessaire de sortir aujourd'hui des projets «simples» comme la priorisation du bus à Douvaine par exemple. **Comment pouvons nous nous servir d'études test pour donner de l'intelligence aux autres ?**

- Jean Neury- vice président de l'ARC syndicat mixte (Association Régionale de Coopération du Genevois)

On se donne 4 ans pour une ligne TC jusque Douvaine, 3-4 ans pour le RER FVG : il faut que nous posions **des échéances, un phasage**.

• **Conclusion de la séance**

Les présents valident :

- les **trois recommandations pour le Chablais 2030** (polarisation de la croissance / complémentarité des TC / mutualisation des moyens)
- les **équilibres de population** plus que des poids de populations en eux même.
- La **conduite d'étude d'approfondissement sur des PSD et d'étude pré-opérationnelles** sur les axes TC
- le **plan guide**

réunion

téléphonique

Lieu	Date	Heure
Salle communale de Meinier (CH)	04 novembre 2010	18h00

Objet **COPIL PSYN PACA CHABLAIS - PHASE 1**

Compte-rendu

1- ACCUEIL

Marc Michela - maire de Meinier

La commune de Meinier compte aujourd'hui 1900 habitants. Elle construit actuellement au centre du village un lieu intergénérationnel et a identifié un secteur d'extension du village permettant également la localisation d'un projet de construction de logements. Elle concourt donc à son échelle à remplir les objectifs chiffrés du projet d'agglomération franco valdo genevois, ce pourquoi nous sommes réunis ce soir.

2- RETOUR SUR LES REMARQUES A PROPOS DES CAHIERS 100-3 ET 100-4 DES LIGNES DIRECTRICES DU CHABLAIS

Sylvain Ferretti - Projet d'Agglomération

Bref retour sur le calendrier :

- 29 juin 2010 : **validation des recommandations** issues des lignes directrices du Chablais (Polariser les territoires / Complémentarité des transports / Mutualiser les moyens)
- 20 août 2010 : envoi des cahiers 100-3 (synthèse/recommandations) et 100-4 (rapport d'étude)
- 15 octobre 2010 : **retours** faits sur les cahiers 100-3 (synthèse/recommandations) et 100-4 (rapport d'étude)
- 20 octobre 2010 : **discussion au sein du GRAD** des remarques sur les cahiers 100-3 et 100-4

-La commune de Collonge Bellerive ne souhaite pas voir apparaître dans le rapport la variante explicitée p71. Il a été convenu de faire figurer en lieu et place les trois variantes présentes à gauche de la page sans prendre partie pour l'une ou l'autre des variantes.

-La commune de Meinier a manifesté son opposition à la variante numero 3 préconisée par la commune de Collonge Bellerive.

- La Communauté de Communes du Bas Chablais nous a fait part de ses doutes concernant la polarisation du territoire en terme de population et d'emplois qu'elle juge trop ambitieuse. La polarisation du développement territorial proposé dans les LD Chablais projette effectivement un objectif ambitieux à l'horizon 2030 qui devrait permettre de mettre en phase croissance urbaine et mise en œuvre de transports publics efficaces.

- Les perspectives de croissance démographique et d'emploi sont issues de la validation du cahier des charges de l'étude par le COPIL avec la précision que seule la disponibilité foncière nécessaire à l'urbanisation ou à la création des places de travail était vérifiée dans l'étude.

- Concernant la surestimation des capacités du RER FVG, les chiffres qui sont avancés dans le rapport sont ceux fournis par la région dans le cadre de l'étude prospective ferroviaire qui prend en compte les proposition de polarisation de la croissance. Effectivement la capacité du RER étant limitée, il est fondamental de développer une offre TC complémentaire par le biais d'une priorisation TC sur la RD 1005 et la mise en place de systèmes de rabattement.

- Le scénario étudié fait effectivement l'hypothèse, demandée par le COPIL des LD Chablais lors de la validation du cahier des charges, que la 2x2 voies est un invariant de l'étude. Les possibilités d'étudier un phasage dans sa réalisation ou une variante sans 2x2 voie ont été écartées.

réunion

téléphonique

Compte-rendu (suite)

- Le fait que l'étude soit très centrée sur Genève s'explique par la réalité de la proximité de Genève qu'il est impossible de nier sur le territoire du Chablais. Cependant, les conclusions de l'étude des LD Chablais insistent sur le rôle que Thonon les bains doit jouer pour le territoire.

Une fois la page 71 modifiée, peut-on valider le rapport dans la forme actuelle ?

Jean Neury- Président CCBC - maire de Veigy Foncenex - Vice président de l'ARC

Cette étude et ces poids de population nécessitent des compléments d'études transports au préalable. Il faut que Berne nous aide à financer.

Robert Borrel - Président Annemasse Agglo - Vice président de l'ARC

Il y a les financements de Berne qui sont la première strate de financement puis les projets intercommunaux et communaux qui sont la dernière strate de financement. Entre les deux, il manque des financements d'agglomération.

Jean Neury- Président CCBC - maire de Veigy Foncenex - Vice président de l'ARC

A la dernière réunion avec le GLCT (Groupement local de coopération transfrontalière), il a été constaté que la seule ligne dont la fréquentation a diminué est celle entre Evian et Genève. Les usagers mettent en moyenne 30 minutes de plus sur leur trajet qu'il y a un an. Il est vraiment nécessaire de travailler sur les transports.

Sylvain Ferretti - Projet d'Agglomération

Il faut rappeler que l'horizon temporel des lignes directrices est 2030 et que l'objectif était de proposer un concept cohérent d'aménagement du territoire. La question des transports à court terme est en partie traitée par l'étude de priorisation des TC sur l'axe de la RD1005 effectuée dans le cadre du plan de synthèse.

Nelly Benou- maire de Chens sur Léman / Jean-Paul Vesin - maire d'Anthy sur Léman

Les maires ont la désagréable sensation de ne pas être entendus. Nous avons insisté pour qu'une hypothèse de navette bus entre la presqu'île et Hermance soit étudiée plutôt qu'un rabattement entre la presqu'île et Douvaine. Jamais cette option n'a été prise en compte.

Sylvain Ferretti - Projet d'Agglomération

Derrière cette apparente absence de prise en compte se cachent deux raisons techniques :

Premièrement, la traversée d'Hermance dans le vieux village et le pont est extrêmement contrainte et les grands bus qui circulent sur la ligne sont obligés de s'arrêter à l'entrée du village. Il s'agirait donc d'une autre ligne équipée de petits véhicules qui viendrait assurer un rabattement sur la tête de ligne TPG.

Compte-rendu (suite)

Deuxièmement, la route d'Hermance ne possède pas de voie bus priorisée, les bus sont donc tributaires du trafic. Le rabattement de la Presqu'île sur Douvaine et sur l'axe TC de la RD1005 permet d'offrir un parcours sur lequel les TC devraient être largement soit priorisés soit carrément en site propre. De plus, s'agissant d'un bus express sur la RD1005, la vitesse commerciale sera sensiblement plus rapide que celle du bus sur la route d'Hermance. Malgré la rupture de charge, le temps de parcours sera nettement plus favorable par Douvaine que par Hermance.

Humbert David - Passagers des villes

Nous n'avons pas vocation dans le cadre de l'étude des lignes directrices du Chablais à faire le plan des bus à horizon 2010 -2020 du Chablais. Ce n'est pas l'échelle de la commande que de descendre dans ces niveaux de finesse des territoires. Nous avons formulé des grandes hypothèses, aujourd'hui, nous nous interrogeons sur la manière de passer à des réalités opérationnelles.

Ce que nous pouvons constater, c'est qu'il y a un fossé entre les projections à 2030 (l'étude des lignes directrices du Chablais) et les projets d'aménagement propres à chaque commune en terme de portage. Entre ces deux échelles de réflexion, il n'y a aucun porteur de projet capable de s'engager politiquement sur de nécessaires études.

Or le territoire va continuer à accueillir du développement et il est impérativement nécessaire de l'organiser.

Robert Borrel - Président Annemasse Agglo - Vice président de l'ARC

Aujourd'hui, le département de haute Savoie est l'organisateur des transports depuis Thonon jusqu'à la frontière suisse. Or dans les frontières françaises, les transports sont organisés majoritairement pour les frontaliers. La question qui se pose donc serait d'établir une AOT qui réunisse à la fois Genève et le département de haute Savoie pour organiser les déplacements à l'échelle du territoire transfrontalier. Pour cela, il ne faut pas attendre 2030, il faut mettre en place une maîtrise d'ouvrage transfrontalière sur la question des transports dès maintenant.

David Mermod - 3e adjoint au maire de Chens sur Léman

Nous avons la sensation que la mise en place du RER FVG ne suffira pas à absorber les flux de déplacements générés dans le cadre d'un tel développement.

Sylvain Ferretti - Projet d'Agglomération

Notre réflexion a été de considérer que la croissance supplémentaire en déplacements devra impérativement être absorbée par les transports collectifs (RER FVG et offre complémentaire). Les chiffres issus de la polarisation de la croissance ont été intégrés par la région dans le cadre de l'étude prospective ferroviaire qui a fourni les capacités du RER FVG montrant notamment qu'il faut impérativement développer une offre complémentaire importante sur l'axe de la RD1005. Il appartient aux élus de porter ce projet de transports efficaces.

Compte-rendu (suite)

Mark Muller - Conseiller d'état chargé du DCTI

La question des transports transfrontaliers pose problème en terme de marché, de droit et surtout de financements. Faut-il créer un fond transfrontalier à cet usage ? Etienne Blanc (président de l'ARC) a émis la possibilité d'une augmentation de la rétrocession fiscale touchée par les communes françaises au risque que son augmentation préfigure sa disparition...

Robert Borrel - Président Annemasse Agglo - Vice président de l'ARC

Nous dépendons de plus en plus de Genève. Le principe de territorialité qui consiste à ce que «les français payent pour les français» et «les suisses pour les suisses» ne fonctionne pas vraiment. L'impact de Genève est globalement positif sur le territoire mais les «dommages collatéraux» et les déséquilibres induits sont importants. Il y a par conséquent un gros travail de rééquilibrage à faire.

3- INFORMATION SUR LE CAHIER DES CHARGES DU PLAN DE SYNTHÈSE DES LIGNES DIRECTRICES DU CHABLAIS

Sylvain Ferretti - Projet d'Agglomération

Le cahier des charges du plan de synthèse du PACA Chablais propose de travailler sur deux volets:

Un volet sur les périmètres stratégiques de développement (PSD), organisé en deux phases :

- 1- Rencontres avec les communes pour cerner les enjeux, périmètres, contextes. Le COPIL de ce soir a pour objet de restituer les résultats de cette première phase.
- 2- La seconde phase a pour objet de réfléchir aux moyens d'avancer dans ces PSD et de préparer leur passage à l'opérationnel.

Un volet cartographique qui vise la mise en cohérence graphique des éléments de l'étude selon les prescriptions de la charte des plans de synthèse du projet d'agglomération.

Globalement, il y a 3 visions de projet : une vision d'ensemble portée par le Projet d'Agglomération et le SIAC , une vision portée par les Communautés de communes et celle portée par les communes. L'objectif est qu'il y ait une convergence la plus optimale possible entre ces intérêts.

4- ÉTAT D'AVANCEMENT DES ÉTUDES SUR LES PSD

Humbert David - Passagers des villes

Pour mémoire, vous avez validés le 29 juin 2010, trois grandes recommandations pour le territoire du Chablais à horizon 2030 : polariser / développer une offre TC complémentaire / mutualiser les moyens. Sur ce dernier point, le mode de fonctionnement du Chablais n'est pas optimisé. En y travaillant, nous trouverons les moyens de répondre aux problèmes du Chablais.

réunion

téléphonique

Compte-rendu (suite)

• THONON LES BAINS

-A Thonon, il y a la question du fonctionnement de la gare et du rayonnement de Thonon à l'échelle du tour du lac. Une fois réglés les problèmes liés à l'accessibilité et à la gestion de l'intermodalité autour de la gare, que faisons-nous à Thonon ?

-Autour de la gare de Thonon, il y a 6 hectares stratégiques, ce qui ne veut pas dire que ce sont des terrains libres d'occupation mais qu'ils représentent un potentiel assez important.

-Nous pouvons imaginer déplacer les fonctions d'intermodalité au plus près de la gare pour libérer la place des arts de l'encombrement des bus et créer ainsi un véritable espace public et une perspective en sortant de la gare.

-La passerelle actuelle serait déplacée dans l'axe de la place des arts de manière à relier directement la place des arts à la place de crête apportant ainsi une meilleure lisibilité de l'itinéraire dans le paysage urbain. Cette passerelle desservirait directement les quais par le biais d'ascenseurs.

-Thonon dispose de 185 000 m2 de SHON potentiel en programme mixte, ce qui représente un potentiel très important : la question qui reste posée est de savoir ce que nous y faisons.

Aujourd'hui la ville de Thonon n'a pas de nécessité à construire autant mais à l'échelle du tour du lac, Thonon est le seul endroit où il est possible de générer de la richesse économique pour le Chablais.

-La France est le 2e pays au monde le plus attractif en terme d'investissements. Evian bénéficie d'une image de qualité et d'une renommée mondiale. Il faut exploiter ces deux données.

A St Etienne par exemple, à l'occasion de l'étude du secteur gare, ce sont 200 000 m2 qui avaient été identifiés alors même que le rythme de commercialisation de bureaux de la commune étaient de 5000 m2 par an. Aujourd'hui St Etienne Chateaufort est un quartier d'affaires...

• COLLONGE BELLERIVE

-A Collonge Bellerive, c'est à l'arrivée de 7 000 nouveaux habitants qu'il faut réfléchir et à sa coordination avec la mise en place de transports collectifs performants pour créer un véritable seuil d'agglomération à la Pallanterie.

-Nous travaillons actuellement avec les communes de Meinier, Corsier et Collonge Bellerive à l'élaboration d'une grille d'enjeux pondérés permettant de concilier volontés locales et volontés plus globales (à l'échelle du projet d'agglomération et du canton). L'objectif est d'identifier les critères à prendre en compte lors du montage du futur cahier des charges destiné à organiser dans un deuxième temps une consultation d'urbanisme.

• DOUVAINE

-L'objectif de ce PSD est d'avancer vers l'identification d'éléments constitutifs d'un cahier des charges destiné à lancer une consultation d'urbanisme pour tester des formes, des phasages, des montages différents. Trois équipes pourraient travailler parallèlement à l'occasion de cette consultation de manière à produire trois scénarios contrastés.

-En faisant le calcul du rachat de 20 pavillons au centre de Douvaine, de leur démolition et d'une reconstruction à une densité plus élevée, le bilan financier est neutre pour la commune. Reste qu'aucun porteur privé n'est prêt à s'engager sur ce type d'opération pour des questions de rentabilité financière immédiate. Il faut donc réfléchir à la création d'une structure capable de porter ce genre de montage dans le temps. C'est ce genre de questions qui devront trouver réponse dans le cadre de la consultation d'urbanisme pour guider la commune dans ses modes de faire.

Compte-rendu (suite)

• PERRIGNIER

-La configuration urbaine est compliquée du fait de l'éloignement de la gare vis à vis du centre mais aussi des disponibilités foncières limitées auprès de l'actuelle gare. Nous avons donc formulé deux hypothèses lors de notre dernière rencontre : celle dans un premier temps de conforter le centre de Perrignier et d'organiser les liaisons entre le centre et la gare existante (ce qui est déjà inscrit au PLU) et celle dans un deuxième temps de déplacer la gare et d'y développer un pôle en lien avec la centralité existante.

-Ce phasage interroge l'ambition de la commune. Perrignier occupe une position stratégique dans le Chablais liée aux enjeux de rabattement (depuis les montagnes, Thonon et la presqu'île), à sa position sur la ligne ferroviaire du futur RER FVG, à l'accessibilité de sa ZA par le train et à sa proximité avec la future 2*2 voies de désenclavement du Chablais. Cette situation nous interroge sur l'opportunité de développer Perrignier dans les mêmes proportions que Bons en Chablais et Douvaine justifiant ainsi le déplacement de la gare. Ce développement plus conséquent sous entend de repenser le mode de développement de la commune de façon plus qualitative et notamment son positionnement économique. La ZA de Planbois pourrait se fabriquer une attractivité autour de la filière bois. La proximité de la forêt de Planbois suggère une intelligence économique à trouver.

Cédric Bachmann - Transitec

• RD 1005

- Le PSD sur la RD 1005 concerne toute une réflexion entre Anthy sur Léman et la Pallanterie pour trouver des mesures à court terme d'optimisation d'un TC sur le tracé.

- Nous avons rendez vous avec le Conseil Général de Haute Savoie mi novembre pour cadrer plus précisément le cahier des charges. Des mesures ont d'ores et déjà été imaginées à court et moyen terme.

Humbert David - Passagers des villes

• Concenant le PSD de Bons en Chablais, des événements dramatiques ont perturbé le calendrier. Nous avons rendez vous demain avec la commune.

5- ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA CARTOGRAPHIE

Sylvain Ferretti - Projet d'Agglomération

Les cartographies présentées sont la traduction graphique des concepts environnement / transport / urbanisation issus des lignes directrices du Chablais. Elles sont en court d'élaboration et enrichies par les PSD. On note les cartes suivantes :

-Le plan guide qui représente une vision illustrée du concept d'aménagement proposé et qui est appelé à évoluer au fur et à mesure de la maturation des projets.

-Le schéma PACA qui identifie les secteurs de développement et les mets en rapport des principales infrastructures de mobilité.

-Le schéma mobilité qui explicite et précise le concept de mobilité en regard des transports en commun, des transports individuels motorisé et de la mobilité douce. Une proposition de phasage accompagne ces cartes. Celle qui vous est présentée ne comporte que les réseaux TC existants à l'heure actuelle.

-Le schéma environnement qui relève les principaux enjeux à préserver (paysage, milieux naturels, zone agricole, corridors biologiques,...) en considérant le développement urbain et les transports.

réunion

téléphonique

Compte-rendu (suite)

6- DÉBAT

Humbert David - Passagers des villes

Il faut anticiper le coup d'après. Une fois terminé les PSD, que va-t-il se passer ? qui va piloter ? qui va financer quoi ?

Robert Borrel - Président Annemasse Agglo - Vice président de l'ARC

Concernant les aménagements locaux : chacun est capable de s'en charger sur sa commune. Mais le problème de l'accroissement de la population est un problème d'agglomération. Il faut forcer l'ARC a avoir un plan des transports le plus urgemment possible.

Bertrand Jounneau - Responsable aménagement urbain et services techniques mairie de Thonon les bains

Il est nécessaire d'insister sur la polarisation du territoire. Cela veut dire que certaines communes vont devoir «lever le pied» sur les terrains qu'elles laissent partir à l'urbanisation au profit d'autres communes.

Jean Pierre Fillon - Président du CCCL- Président du SIAC - Membre du bureau de l'ARC

Lors des révisions des PLU, ces derniers réduisent de plus en plus les surfaces urbanisables, d'autant que c'est aux communes d'équiper en énergie les lotissements.

Humbert David - Passagers des villes

Le PLU intercommunal est également un outil à disposition pour détacher les territoires de la gestion des pressions liées à l'urbanisation.

Sylvain Ferretti - Projet d'Agglomération

Le plan guide pourraient constituer un outil partagé entre le SIAC et le projet d'agglomération franco valdo genevois pour suivre le SCOT où il serait possible de voir apparaître la mise à jour des PLU et de conserver ainsi une vision d'ensemble évolutive du territoire.

En parallèle de l'étude, nous vous proposons d'organiser un séminaire urbanisation et transports au cours duquel pourraient être présentés et expliqués les notions de PLU intercommunal et celle d'AOT dans leurs fonctionnements, leurs avantages, leurs mise en œuvre, ainsi que d'autres outils à disposition de commune et collectivité locales. Une proposition de contenu sera soumise au COPIL prochainement.

Jean Neury- Président CCBC - maire de Veigy Foncenex - Vice président de l'ARC

Ce dont on aurait besoin également c'est un séminaire qui regarde les choses globalement et apporte des éléments de réponses sur les réels coûts d'un logement, d'un infrastructure, d'équipements.

La séance est levée à 21h00 et suivie d'un apéritif.

COMMUNE DE COLLONGE BELLERIVE



01	4	Aménagement	111	SF
10		du territoire	121	
11	✓		122	
12		13 SEP. 2010	131	
13			132	
14			133	
15			141	
			142	

DCTI - reçu le	
10 SEP. 2010	
Dest	Aigle <input type="checkbox"/>
Diffusion	

DT - Direction générale de l'aménagement du territoire
Projet d'agglomération Franco-Valdo-Genevois
Rue David-Dufour 5 - CP
1211 Genève 8

M. Sylvain Ferretti
Chef de projet des LD du Chablais

Collonge-Bellerive, le 6 septembre 2010

Concerne : rapport final du document « Synthèse et recommandations » de l'étude des LD Chablais

Monsieur,

Nous accusons réception de votre courrier du 20 août relatif à l'objet mentionné sous rubrique et nous invitant à vous faire parvenir notre prise de position et remarques d'ici au 15 octobre.

Permettez-nous de vous dire que ce document n'a pas manqué de nous surprendre.

En effet, la position de la commune de Collonge-Bellerive vous a déjà été clairement exprimée par courriers des 12 mai et 23 juin 2010.

Ces courriers faisaient expressément mention du fait que nous ne pouvons cautionner le schéma de création d'un nouveau quartier mixte situé au chemin du Petray qui a, par ailleurs, été clairement rejeté par notre Conseil Municipal lors de la présentation qui lui a été faite le 25 mai 2010.

Ce rejet a été clairement motivé d'une part par le fait qu'il est en parfaite contradiction avec notre plan directeur actuel (pénétrante verte), et d'autre part parce que nous ne saurions supporter sur le seul territoire de notre commune le très important développement que vous envisagez.

Nous pensions avoir été entendu puisque lors de la présentation finale au COPIL qui s'est tenue à Collonge-Bellerive le 29 juin dernier, vous n'avez, d'une part, pas fait valider les zooms sur les différents périmètres et d'autre part, nous avez assurés que les poids de populations détaillés ne figureraient pas dans cette étude. Il est d'ailleurs rapporté dans le compte-rendu de cette séance « 45'000 habitants et 15'000 emplois ne sont pas des chiffres dans l'absolu mais des grandes tendances. »



Par conséquent, les pages 70 et 71 du rapport final ne correspondent pas à la volonté de la Commune qui s'oppose à un développement à l'ouest de la RD 1005. A cet égard, nous vous réitérons notre volonté d'étudier un secteur de développement au lieu-dit de « La Repentance » (variante 3 dans votre rapport) conjointement avec les communes limitrophes.

En vous remerciant de prendre bonne note de ce qui précède, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments distingués.



Francine de Planta
Conseillère administrative



Jean-Marc Maspéro
Maire

Cc M. Mark Muller, Conseiller d'Etat



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

COMMUNE DE MEINIER

Mairie et secrétariat

Route de Gy 17



www.lerespect.ch
Meinier
Commune partenaire

+ PAR FAX

Monsieur
Sylvain Ferretti
Direction de la planification directrice
cantonale et régionale
Rue David-Dufour 5
1205 Genève

1252 Meinier, le 13 octobre 2010
MM/mv

Concerne : Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise

Monsieur,

Nous accusons réception de votre courrier du 20 août écoulé et du Rapport d'étude d'août 2010 (Cahier n° 100 - 4) relatifs à l'objet cité en marge qui ont retenu notre meilleure attention.

Après avoir pris connaissance dudit rapport, nous vous informons que la variante 3 de la page 71 - création d'un nouveau quartier mixte et extension de zone à vocation économique - est une proposition que les Autorités de Meinier ne souhaitent pas voir se développer.

Nous restons à votre disposition pour en discuter plus en détail.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous adressons, Monsieur, nos salutations les meilleures.


Le Maire
Marc Michela