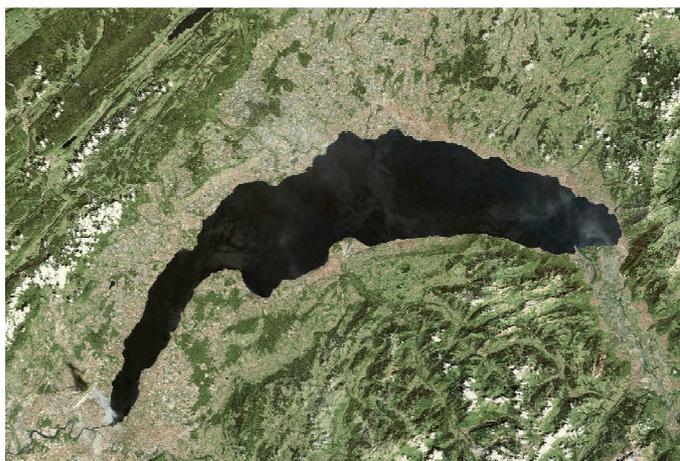


Cahier n°100-6



Rapport final

Plan de synthèse

Janvier 2012





.....

Cahier n°100-6

.....

Plan de synthèse

Rapport final

Auteurs :

Aurélié Bougrain, Humbert David - Passagers des villes EAGD
Cédric Bachmann - Transitec
Jean François Nau- CSD Ingénieurs
Han Van de Wetering - Atelier für Städtebau GmbH

Pilotage:

Marion Charpié-Pruvost - SIAC
Sylvain Ferretti - Équipe Projet d'agglomération

Avec l'appui de :

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





Table des matières

1- Le contexte	6
Le Projet d'agglomération.....	6
Le PACA Chablais.....	7
Rappel diagnostic et concepts PACA Chablais.....	9
Le plan de synthèse du PACA Chablais	11
Les acteurs	14
2- Recommandations sur les principes issus du PACA Chablais	17
3- Recommandations sur les concepts thématiques	25
Concept mobilité	25
Mise en œuvre du concept mobilité	32
Concept urbanisation.....	43
Concept environnement	51
4- Les pré-PSD	56
5- Sigles et abréviations	57
6- Cartes	58
7- Annexes	67
8- Remarques et délibérations	167



1- Le contexte

Le Projet d'agglomération

L'agglomération franco-valdo-genevoise se trouve à l'interface de deux pays (la France et la Suisse), de deux cantons (Genève et Vaud), de deux départements (l'Ain et la Haute-Savoie) et une région (Rhône-Alpes). Elle s'étend sur près de 2 000 km² et compte 219 communes qui totalisent près de 880 000 habitants et 400 000 emplois. A horizon 2030, elle dépassera le million d'habitants.

Dans un contexte général de dynamisme et d'attractivité du territoire (économie, qualité de vie...), mais aussi de déséquilibres engendrés par cette attractivité (inégale répartition des emplois et des logements, manque d'infrastructures de transport, pressions environnementales...) une charte de coopération a été signée en 2007 entre toutes les collectivités susmentionnées. L'objectif de cette charte est de réfléchir à la manière d'accueillir dans les meilleures conditions à horizon 2030, 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires sur le territoire (sur la base d'une poursuite du rythme de croissance actuel de 1 à 1,3%). Dans un souci de rééquilibrage habitat/emplois, il a été acté que la moitié des nouveaux habitants résideront à l'intérieur du canton de Genève et que 30% des nouveaux emplois (notamment des emplois qualifiés) se localiseront dans la partie française du bassin genevois.

Le Schéma d'agglomération n°1 issu de la charte répond à cette question en dessinant une agglomération compacte, multipolaire et verte au travers d'un plan stratégique fondé sur des scénarios de développement modélisés et des plans sectoriels d'urbanisation, de développement des transports, de préservation de l'environnement. Des fiches de mesures ont ensuite été rédigées afin de solliciter un financement fédéral destiné à faciliter le passage à l'opérationnel des actions prioritaires en matière d'infrastructures TC permettant la mise en œuvre de ce schéma.

Parallèlement, entre 2008 et 2010, un important programme d'études localisées et thématiques, les PACA (périmètres d'aménagement coordonnés d'agglomération) a permis de tester et d'approfondir le concept général dans les territoires composant l'agglomération.

Actuellement, un schéma d'agglomération n°2 est en cours d'élaboration pour réactualiser et enrichir le schéma N°1 en intégrant les résultats des études localisées. Ce schéma d'agglomération n°2 sera déposé à Berne le 30 juin 2012.

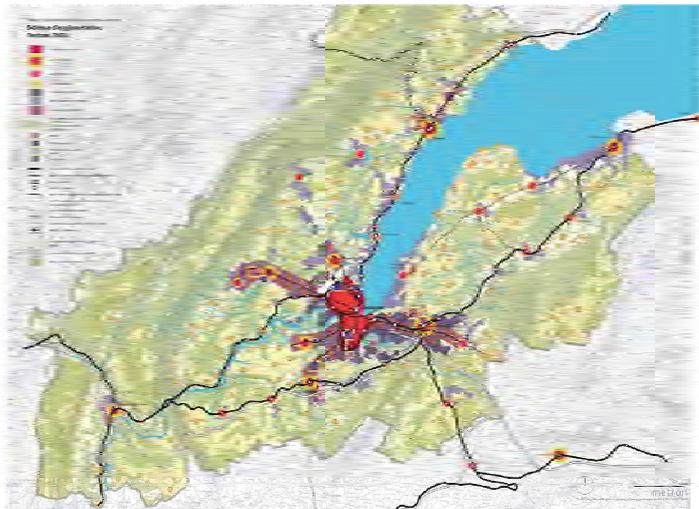


Schéma d'agglomération 1

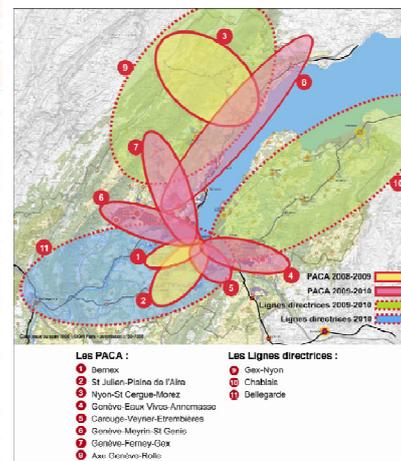


Schéma PACA

Le PACA Chablais

En septembre 2009, l'étude des lignes directrices du Chablais (rebaptisée PACA Chablais dans le sens d'une meilleure cohérence d'ensemble) a été lancée. Il s'agissait de proposer une organisation du territoire du bas Chablais Ouest à horizon 2030 (depuis la commune suisse de Collonge-Bellerive jusqu'à la commune française de Thonon-les-Bains) capable d'accueillir 45 000 nouveaux habitants et 15 000 emplois et de vérifier la faisabilité de la répartition proposée.

La recherche d'un rééquilibrage habitat/emplois de part et d'autre de la frontière, d'une limitation de la mobilité individuelle motorisée, et d'une préservation du cadre de vie nous a conduit à proposer une organisation du territoire basée sur les principes de :

- Polarisation de la croissance autour des centralités existantes en lien avec les transports publics destinée à limiter l'étalement urbain, économiser la ressource foncière, préserver les entités paysagères et agricoles, renforcer le poids des polarités existantes, assurer une structuration des transports et des services associés efficace, produire du lien social.
- Développement de la complémentarité des modes de transport contribuant, sur un fond de hausse du coût des déplacements, à améliorer l'irrigation de l'ensemble du territoire, à limiter la part des déplacements individuels motorisés, à encourager l'utilisation des transports publics, à diversifier les modes de déplacements et à optimiser les temps de déplacements.
- Mutualisation des moyens et des compétences dans le sens d'une meilleure intelligence collective destinée à initier de nouvelles pratiques de projet allant dans le sens d'une meilleure cohérence d'ensemble et à encourager les solidarités territoriales.



La démarche et les résultats de l'étude ont été consignés dans un rapport détaillé intitulé: "**cahier 100-4 - Lignes directrices du Chablais - Rapport d'étude - Août 2010**".

Les recommandations de l'étude ont été validées par les membres du COPIL (composé des élus des collectivités suisses et françaises des différents échelons : communes, communauté de communes, conseil général, région et état côté français / communes et canton côté suisse) le 29 juin 2010. Ces recommandations font l'objet d'un tiré à part portant le titre : "**cahier 100-3 - Lignes directrices du Chablais - Synthèse et recommandations - Juin 2010**".

Ces cahiers sont disponibles sur le site du projet d'agglomération Franco-Valdo-Genevois à l'adresse: www.projet.agglo.org.

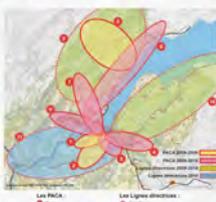


Rappel diagnostic et concepts PACA Chablais



Cadre de l'étude

- Qui ?**
Le projet d'agglomération franco valdo genevois
- Où ?**
Territoire transfrontalier s'étendant de Genève à Thonon-les-Bains
- Quoi ?**
Proposer un concept de développement territorial à horizon 2030
- Comment ?**
 - accueillir la croissance prévue (45 000 hab. & 15 000 emplois), et organiser le développement en réduisant la dépendance automobile et en préservant l'agriculture, la nature et les paysages
 - proposer un concept de mobilité pour désenclaver le Chablais tout en préparant la transition vers une société post-pétrole
 - concilier les principes de la ville durable avec les réalités d'un territoire faiblement urbanisé



Constat global

- TRANSFORMATION DES TERRITOIRES ET DES MODES DE VIE**
 - DES TEMPERATURES EN HAUSSE
 - La température moyenne de la planète sur 2 000 ans est de 15°.
 - En 2030 elle sera de 18 ou 17°
 - Le Chablais passera d'un climat montagnard à un climat aquitain
- L'ÉPUISEMENT DES RESSOURCES ÉNERGETIQUES**
 - un rythme actuel de consommation, les réserves sont de :
 - 40 ans pour le pétrole
 - 65 ans pour le gaz
 - 210 pour le charbon
- LE DÉVELOPPEMENT DES INÉGALITÉS SOCIALES**
 - la rarefaction des ressources naturelles touche d'abord les plus pauvres

« 60 000 ha de terres agricoles sont artificialisées chaque année en France »
« 1 m³ consommé chaque seconde en Suisse »



- DES REPONSES A APPORTER : PENSER GLOBAL / AGIR LOCAL**
- Les 30 prochaines années ne seront pas les mêmes que les 30 dernières.
- Une nécessité climatique
 - Une nécessité sociale
 - Une nécessité économique
 - Une nécessité dans le changement de nos pratiques et dans les modes de gouvernance

Analyse prospective

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 VILLES URBAINES DE SOUVIGNY ET SÉZ MANS UN PAYSAGE PÉRI-URBAIN DE LA PLANE
- L'ACCROCHE DES AXES DESSERVANT LA PRESQU'ÎLE ET LE RER FVG
- LA DESERTÉ DE LA ZONE COMMERCIALE EN ENTRÉE

TERRITOIRE DESSERVI PAR TC SUR RD1005

= 32 000 HBTS

AXE RER FRANCO-VALDO-GÉNEVOIS

UN AXE CARACTÉRISÉ PAR

- LA CONVERSION À ANNEMASSE - GENÈVE
- LA DESERTÉ DE LA ZONE COMMERCIALE EN ENTRÉE D'ANNEMASSE
- LA DESERTÉ DES VILLES ET VILLAGES RELIÉS PAR RER FVG
- LES POINTS DE CROISSANCE AVEC LES VOIES DONNANT ACCÈS À LA MONTAGNE
- LA DESERTÉ DES ZONES DE PLAINES (Pangnir et Bracots) (Bains en chablais)
- UNE ADDITION CEA / 202 VOIES

TERRITOIRE DESSERVI PAR RER FVG

= 8 150 HBTS

Concept général

LE RER FVG : LA SOLUTION UNIQUE ?

- AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOISE
- 8 000 PERSONNES SONT 600 VÉHICULES EN PÉRIODE DE POINTE DU MATIN
- A HORIZON 2030, AVEC LES 45 000 HABITANTS SUPPLÉMENTAIRES, 20 % ACCEPTÉS DONT LA MOITIÉ SUR GENÈVE, PLUS SUPPLÉMENTAIRES DE 10 à 15 000 PERSONNES
- RÉGION À HORIZON 2030 = 30 000 PERSONNES EN PÉRIODE DE POINTE
- CAPACITÉ RER FVG : 8000 VOYAGEURS EN PÉRIODE DE POINTE (2 HEURES) ET PAR SENS : 1000 VOYAGEURS PAR TRAIN À RAISON DE 3 TRAINS PAR HEURE (1 + 1 TRAIN FRET)
- QUELLES SOLUTIONS POUR LE RESTE DES HABITANTS ?
- DÉLTA DE 14 000 PERSONNES
- 10 000 PERSONNES CONTINUENT À UTILISER LEUR VÉHICULE INDIVIDUEL (4000 PERSONNES RÉSISTENT)
- RÉSEAU COMPLÉMENTAIRE : ÉPICACE À TROUVER TRAM - BAINS EN SITE PROPRE ?
- ÉVALUER LES CAPACITÉS DE GENÈVE QUI NÉCESSITE DES TRANSPORTS CONSÉQUENTS ET NOTAMMENT LE DOUBLERMENT TOTAL DE LA VOIE !
- OU UNE PERSONNE DE PLUS PAR VÉHICULE ?

La future croissance de Chablais sera bien évidemment liée à la structuration des transports publics. Elle sera le résultat de **mesures prioritaires** à l'horizon des gares de RER franco-valdo-genevoise (Mancy, Bains en Chablais, Pangnir et Bracots) autour de **gîtes urbains majeurs** (Coligny, Bichsel et Doussard) et **secondaires** à Genève et Savigny (après le long RER 1005).

Pour répondre, le projet d'agglomération prévoit un accroissement de la population à horizon 2030 de 200 000 habitants dans le nord-est de la région. La structure générale d'aménagement des lignes ferroviaires du Chablais sera de la même manière que celle de la Suisse : 40 000 nouveaux habitants et de 15 000 nouveaux emplois à horizon 2030 sur le territoire.

En matière de mobilité, nous cherchons à réduire, et non à répartir, les besoins de population et d'emploi qui font partie intégrante. Cette répartition est à envisager de façon proportionnelle et en fonction des besoins réels.

Cette présentation de la transition n'est pas une sanction plus les communes dont la croissance sera limitée à 1000 habitants, réparties dans le reste du territoire d'étude. C'est une option de mobilité territoriale, si on se réfère à l'équilibre général du territoire.



Analyse

UNE GÉOGRAPHIE DÉTERMINANTE

UNE ORGANISATION EN BANDES

AVEC 2 AXES DE STRUCTURATION MAJEURS

PAYSAGES ET ENVIRONNEMENT :

- DES PAYSAGES PORTEURS D'ATTRACTIVITÉ, D'ÉCONOMIE AGRICOLE ET TOURISTIQUE ET DE CADRE DE VIE
- UNE SENSIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE ÉTROITEMENT LIÉE À LA QUALITÉ DU CADRE D'ACCUEIL

TÂCHE URBAINE ACTUELLE

TÂCHE URBAINE EN 2030 : ORIENTATION DE 2% SOUS FORME DE PAYSANNAIRE



Boîte à outils

La boîte à outils est un regroupement de fiches thématiques volontairement décontextualisées destinées à diffuser une méthode pour l'aménagement futur du territoire.

Elle traite de sujets éclectiques abordés tout au long de l'étude des lignes directrices du Chablais allant de la gestion des formes urbaines, aux mécanismes de solidarité territoriale en passant par la préservation des espaces naturels et agricoles.

DENSITE DES FORMES BÂTIES

10 à 20 logements par hectare

20 à 40 logements par hectare

40 à 100 logements par hectare

100 à 200 logements par hectare

200 à 300 logements par hectare

300 à 400 logements par hectare

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL

Gare + développement urbain et commercial

Station + services + mobilité

Station + services + mobilité

Station + services + mobilité

P-R - PARKING RELAIS - EVOLUTIVITE DES PROGRAMMES

Un parking végétalisé

Un parking végétalisé

Un parking végétalisé

MECANISME DE MUTUALISATION

De l'équipement / Des commerces

Mutualisation de l'équipement

TRAVERSÉE DE VOIES FERREES

Traversee pour piétons

Traversee pour piétons

Traversee pour piétons

PROVISION D'UN RUIS

Une route

Une route

Une route

POLARISER LE TERRITOIRE

DIRIGER L'ACTIVITE

- ÉCONOMISER LA RESOURCE FONCIÈRE
- PRÉSERVER LES PAYSAGES NATURELS ET AGRICOLES
- ASSURER UNE STRUCTURATION DES TRANSPORTS ET DES SERVICES ASSOCIÉS EFFICACE
- PRODUIRE DU LIEN SOCIAL

COMPLÉMENTARITÉ DES TC

ALÉGER LA CROISÉE

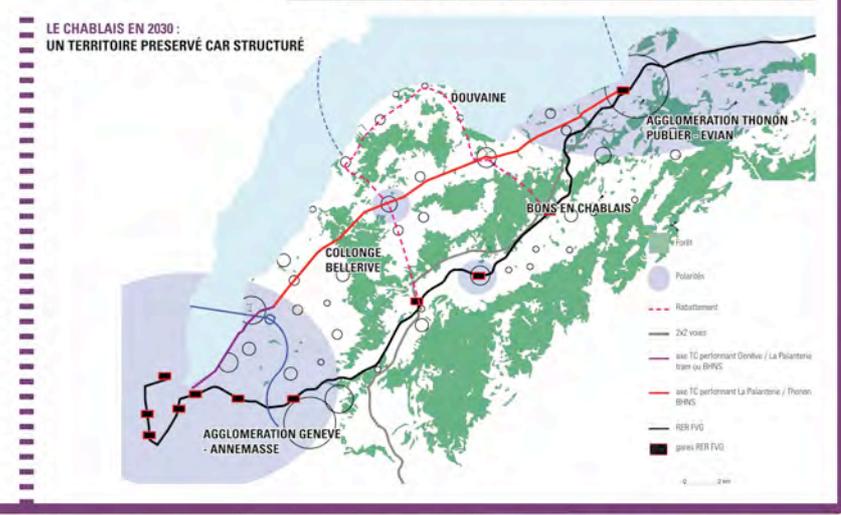
- ANTICIPER LA HAUSSE DU CÔTÉ DES DÉPLACEMENTS
- IRRIGUER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE
- DIVERSIFIER LES MODES DE DÉPLACEMENTS
- OPTIMISER LES TEMPS DE DÉPLACEMENTS

MUTUALISER LES MOYENS

QUÉLQUES ATTENTES

- REINVENTER LE COLLECTIF
- INJECTER DE NOUVELLES PRATIQUES DE PROJET ALLANT DANS LE SENS D'UNE MEILLEURE CONSCIENCE D'ENSEMBLE
- ENCOURAGER LES SOLIDARITÉS TERRITORIALES POUR UNE MEILLEURE INTELLIGENCE COLLECTIVE

Synthèse/Recommandations



TRAMWAY

Informations de transport avant urbanisation

+ 10 000 habitants

Informations de transport avant urbanisation

Informations de transport avant urbanisation

Informations de transport avant urbanisation

HARMONISATION DES TRANSPORTS

Multi-modalité des services de transport

MOBILITÉS

Informations de transport avant urbanisation

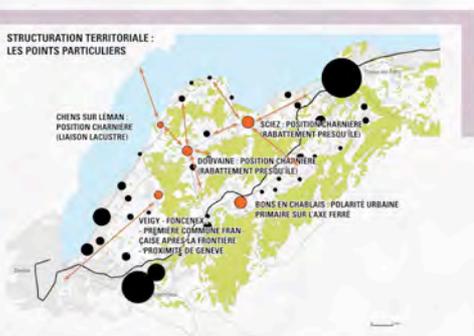
MIXITÉ ET EVOLUTIVITÉ DES PROGRAMMES

Programmes évolutifs

Programmes évolutifs

Programmes évolutifs

Programmes évolutifs



MIXITÉ DES TISSUS, DES PROGRAMMES, DES GÉNÉRATIONS

Exemples de cohabitation

Exemples de cohabitation

Exemples de cohabitation

Exemples de cohabitation

OUTILS DE GESTION DES ESPACES AGRICOLES PÉRI-URBAINS

Dans 100% des communes du Chablais, les espaces agricoles sont préservés / reconnus par le département français

Dans 100% des communes du Chablais, les espaces agricoles sont préservés / reconnus par le département français

Dans 100% des communes du Chablais, les espaces agricoles sont préservés / reconnus par le département français

Dans 100% des communes du Chablais, les espaces agricoles sont préservés / reconnus par le département français

P-R-S - PARKING RELAIS SERVICES - mutualisation des services de proximité

Des besoins en aménagement, des services en amont et des utilisations différenciées

Le parking utilisé tout au long de la journée

Le parking utilisé tout au long de la journée

Le parking utilisé tout au long de la journée

Le parking utilisé tout au long de la journée

PRESERVATION DES TRAMES BLEUES ET VERTES

La trame verte et bleue est essentielle de nombreux écosystèmes écologiques.

La trame verte et bleue est essentielle de nombreux écosystèmes écologiques.

La trame verte et bleue est essentielle de nombreux écosystèmes écologiques.

La trame verte et bleue est essentielle de nombreux écosystèmes écologiques.

Panneaux explicatifs Lignes directrices du Chablais, réunion publique du 01 juillet 2010.



Le plan de synthèse du PACA Chablais

Dans l'élan des études du PACA Chablais, une démarche complémentaire appelée "plan de synthèse du PACA Chablais" a été initiée en septembre 2010 sur la base des attentes suivantes :

- Préciser les recommandations de principe issues du concept général du PACA Chablais sur les thèmes suivants : mobilité, environnement et urbanisation.
- Identifier les secteurs de projet permettant d'initier la mutation du territoire pour aller dans le sens des recommandations formulées dans l'étude du PACA Chablais. Ces secteurs seront l'objet d'études Pré-PSD (Projets Stratégiques de Développement) destinées à approfondir les réflexions et à proposer une démarche pour le déroulement des études complémentaires à conduire dans le cadre des PSD.
- Permettre le mûrissement des décisions à prendre relatives à l'organisation territoriale.

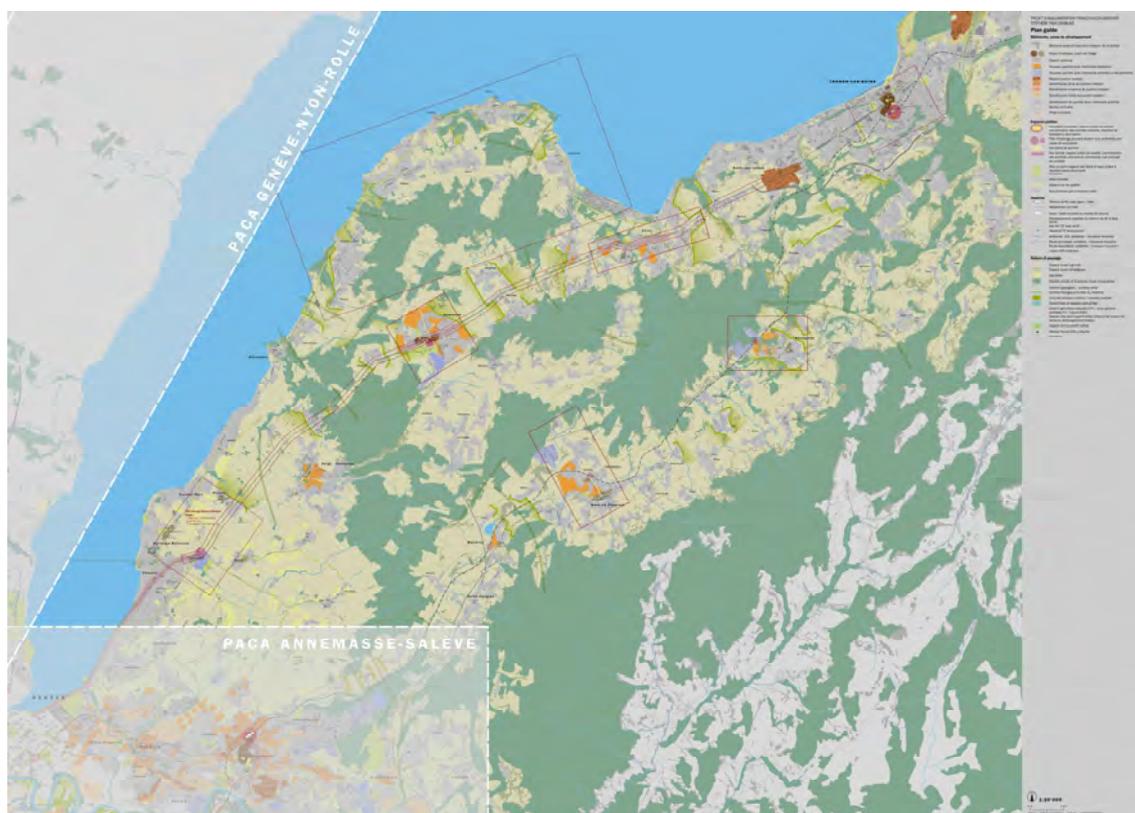
Le rapport du plan de synthèse est construit selon la matrice ci-dessous qui détermine également l'organisation des chapitres du document.

	3 niveaux	des textes	des plans
1	Les principes	L'explication de la philosophie du projet	Idéogramme
2	Les concepts	L'explication du Schéma PACA et des 3 concepts thématiques	<i>ancien Schéma structurel</i> Schéma PACA Concepts environnement transports et urbanisation
3	La mise en œuvre	L'organisation de la mise en œuvre globale et thématique, les fiches des PSD, et les autres mesures ponctuelles	<i>ancien Plan de mise en œuvre et ancien Schéma illustratif</i> Plan guide = localisation et phasage des PSD et des mesures + plan 1/10'000



Le rapport fait l'objet d'une procédure de validation dans chacun des territoires de l'étude et sera soumis à la validation finale des élus du COPIL à l'automne 2011. Son ambition est triple :

- Il est une recommandation adressée aux autorités compétentes françaises et suisses en vue d'une intégration dans leurs planifications respectives.
- Il identifie des secteurs à enjeux pour lesquels il est nécessaire d'enclencher des démarches opérationnelles : les projets stratégiques de développement (PSD)
- Enfin, il constitue une base solide à l'élaboration du schéma d'agglomération n°2.



Plan guide plan de synthèse PACA Chablais (annexe cartographique n°1)



Les acteurs

Comité de Pilotage : 47 personnes

- M. Marc Muller, Canton de Genève, Co-Président du Projet d'agglomération
- M. Robert Borrel, Président d'Annemasse Agglo, Co-Président du Projet d'agglomération
- M. Gérard Pehaut, Sous-Préfet et représentant de l'État français
- M. Jean-Paul Moille, Conseiller régional
- M. Michel Charlet, Vice président du Conseil général de Haute-Savoie
- M. Jean Neury, Vice Président de l'ARC, Président de la Communauté de communes du Bas-Chablais, Maire de Veigy-Foncenex, Membre du Projet d'agglomération
- M. Jean-Pierre Fillion, Président du SIAC, Président de la Communauté de communes des Collines du Léman, Maire d'Allinges
- M. Patrick Ascheri, Maire d'Anières
- Mme Christiane Jousson, Maire de Choulex
- Mme Francine De Planta, Conseillère administrative Collonge-Bellerive
- M. Pierre-Yves Vallon, Maire de Cologny
- M. Gilbert Henchoz, Maire de Corsier
- M. Albert Motier, Maire de Gy
- M. Bernard Laperrousaz, Maire d'Hermance
- M. Luc Revillod, Maire de Jussy
- M. Marc Michela, Maire de Meinier
- M. Ferdinand Lecomte, Maire de Présinge
- M. Michel Pitteloud, Maire de Puplinge
- Mme Catherine Kuffer, Maire de Vandoeuvres
- M. Christian Dupessey, Maire d'Annemasse
- M. Jean-Paul Vesin, Maire d'Anthy-sur-Léman
- M. Laurent Rhabi, Maire d'Armoy
- M. Joseph Perreard, Maire de Ballaison
- M. Jean-Paul Roch, Maire de Bons-en-Chablais
- M. Alain Camus, Maire de Brenthonne
- M. Gil Thomas, Maire de Cervens
- Mme Nelly Benou, Maire de Chens-sur-Léman
- M. Jean-François Baud, Maire de Douvaine
- M. Lucien Chessel, Maire de Draillant
- M. Pierre Fillon, Maire d'Excenevex
- M. Patrick Bellamy, Maire de Fessy
- M. Guilhem Bedoïan, Maire de Juvigny
- M. Joseph Deage, Maire de Le Lyaud



- M. Jean-Paul Zaniol, Maire de Loisin
- M. René Girard, Maire de Lully
- M. Jacques Bouvard, Maire de Machilly
- M. Jean-Pierre Rambicur, Maire de Margencel
- Mme Madeleine Masson, Maire de Massongy
- M. Bernard Ponthieu, Maire de Messery
- M. François Luginbuhl, Maire de Nernier
- M. Frédéric Zory, Maire d'Orcier
- M. Roger Brasier, Maire de Perrignier
- M. Jean Luc Bidal, Maire de Sciez
- M. Gabriel Doublet, Maire de Saint-Cergues
- M. Jean Denais, Maire de Thonon-les-Bains
- M. Raymond Bardet, Maire de Ville la Grand
- M. Jean-Claude Fert, Maire d'Yvoire

Groupe appui de l'administration : 26 personnes

- Bertrand Von Arx, Etat de Genève - DT - DG Nature et paysage
- Gérard Widmer, Fabien Héritier, Etat de Genève - DT - DG mobilité
- Fabio Dubs, DT - Etat de Genève - DG Aménagement du territoire
- Emmanuel Ansaldi, Etat de Genève - DT - DG Agriculture
- Sylvain Ferretti, Etat de Genève - DG Eau et DG Environnement
- Philippe Viala, Etat de Genève - DT - DG Aménagement du territoire
- David Licitra et Emmanuelle Cote, Conseil Général de Haute-Savoie
- Nicole Guidollet, Didier Robles et Françoise Gerey, Région Rhône Alpes
- Agnès Patriarca et Stéphane Viallet, DDT
- Céline Billault, Marion Julienne et Marion Charpié-Pruvost, SIAC
- Jean-François Donque et Frédéric Fromain, Annemasse Agglo
- Carole Echernier, Communauté de communes du Bas-Chablais
- Anne-Sophie Baud, Communauté de communes des Collines du Léman
- Rose-Marie Hautin et Bertrand Jouneau, Ville de Thonon-les-Bains
- Arnaud Berast, Chablais Léman Développement (CLD)
- Pascal Vermot, Collonge-Bellerive
- Raphaël Michaud, St Cergues

o Conduite des études du PACA Chablais

Sylvain Ferretti, État de Genève - Équipe projet d'agglomération

Marion Charpié-Pruvost, SIAC



o **Les mandataires**

Mandataires urbanisme :
Humbert David, Passagers des villes
Aurélie Bougrain, Passagers des villes

Mandataire environnement :
Jean François Nau, CSD Azur

Mandataire transports :
Cédric Bachmann, Transitec ingénieurs

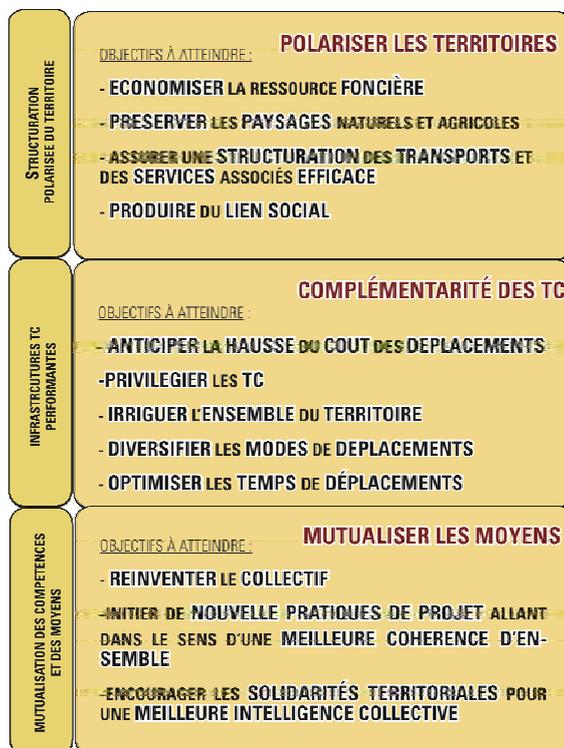
Mandataire cartographie :
Han van de Wetering, urbaniste



2- Recommandations sur les principes issus du PACA Chablais

Le concept général issu de l'étude du PACA Chablais est représenté par la cartographie ci-dessous. Il se fait le relais dans le territoire du Bas Chablais Ouest des principes du schéma d'agglomération 1 pour la constitution d'une agglomération compacte, verte et multipolaire. Ses fondements sont les suivants :

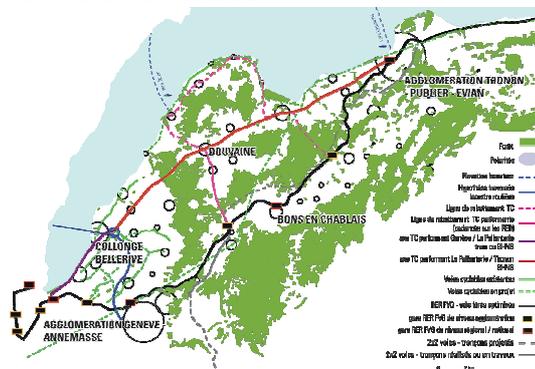
- une structuration polarisée du territoire en lien avec les transports,
- la mise en place d'infrastructures TC performantes et complémentaires,
- la mise en œuvre de processus de mutualisation et de solidarité territoriale et la mise en place de péréquations gagnants/gagnants à l'échelle du territoire.



«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 PRÉSERVÉ CAR STRUCTURÉ



Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise - étude des Lignes Directrices du Chablais - Rapport d'étude - Passagers des Villes EAGD / Transilac / CSD Azur

107

Extrait p 107 cahier 100-4



RP1 : Une structuration polarisée du territoire en lien avec les transports

CONSTAT :

Aujourd'hui, le territoire du PACA Chablais s'urbanise avec des densités relativement faibles (20 logements à l'hectare en moyenne), un rythme assez soutenu (1,8 % de croissance annuelle) et de manière relativement compartimentée : habitat, activités, commerces dans des zones bien distinctes.

La tendance actuelle sur le territoire est à l'étalement urbain avec toutes les conséquences que cela implique : risque de continuums urbains, hausse des déplacements motorisés individuels, rupture des continuités écologiques, banalisation des paysages, diminution du foncier agricole, imperméabilisation des sols...

A ce rythme, ce sont environ 1 500 hectares qui vont disparaître en 20 ans alors même que la qualité du paysage est un des atouts majeurs du territoire.

ORIENTATION :

Pour enrayer le phénomène d'étalement urbain et les conséquences qui lui sont liées, la croissance du Chablais doit être impérativement polarisée et hiérarchisée sur les centralités existantes qui concentrent déjà, du fait de leur poids de population et d'emplois, un accès aux besoins du quotidien : services, transports, équipements, commerces...

Cette polarisation devra se faire soit par le biais d'extensions urbaines maîtrisées à la fois mixte et denses, soit à l'intérieur des pôles en renouvellement urbain, par le biais de comblement de dents creuses, ou d'optimisation de zones existantes. Ces nouveaux développements devront être liés au développement d'infrastructures de transports publics.

Les entités urbaines, villes et villages, sont répartis en plusieurs classes, hiérarchisées selon différents critères dont la population, la structuration et la desserte en transport public. On trouve ainsi:

Les **unités urbaines** qui comprennent Thonon-les-Bains et le secteur de la Pallanterie sur les communes de Collonge-Bellerive / Meinier / Corsier:

Thonon-les-Bains, pôle multimodal et ville centre du Chablais, compte aujourd'hui environ 32 000 habitants et une desserte ferroviaire en direction d'Annemasse. A terme, cette desserte sera améliorée par la mise en place de l'offre du RER Franco-Valdo-Genevois et par le futur « axe express » Thonon-les-Bains / La Pallanterie/Genève sur la RD 1005.

La Pallanterie (Collonge-Bellerive), 7 200 habitants actuellement, point de contact entre le futur « axe express » Thonon-les-Bains / La Pallanterie sur la RD 1005, un axe TC performant La Pallanterie / Genève, et un futur échangeur de la traversée lacustre.

Les **pôles locaux** où l'on trouve Douvaine et Bons-en-Chablais:



Douvaine, 5 000 habitants aujourd'hui, située à la croisée du futur « axe express » Thonon-les-Bains / La Pallanterie et de lignes de rabattement depuis la Presqu'île en direction du RER FVG.

Bons-en-Chablais, actuellement 4 500 habitants, déjà desservie par le train mais dont l'amélioration du service renforcera le poids dans la mesure où elle possède déjà une armature urbaine forte, un certain nombre d'emplois, de nombreux équipements et commerces.

Dans une logique de hiérarchisation du développement, **des pôles secondaires** accueilleront dans une moindre mesure la croissance en fonction de leur poids relatif, leur potentiel foncier et leur desserte en transports en commun, c'est le cas de :

Machilly et Perrignier sont déjà desservis par le train et verront à terme une amélioration de l'offre du RER FVG via une augmentation de la fréquence. Les poids de population actuels sont modérés (respectivement 860 habitants et 1 900 habitants) avec un potentiel de développement limité par des contraintes dans les secteurs des gares par des risques naturels ou par la topographie.

Sciez située sur le futur axe express Thonon-les-Bains / La Pallanterie mais relativement proche de Thonon-les-Bains et dont le développement actuel est fortement éclaté entre 3 hameaux.

Veigy-Foncenex située en retrait de l'axe de la RD 1005 mais à proximité immédiate de la frontière suisse, fortement soumise à pression foncière et dont l'objectif est davantage de contenir cette pression que de développer exponentiellement le bourg.

En ce qui concerne **les autres communes du territoire**, leur croissance ne sera pas totalement stoppée mais ralentie au profit des communes citées précédemment. Des stratégies de solidarité et de mutualisation seront à développer entre les unités urbaines, les pôles locaux et les pôles secondaires sur les thématiques du logement, des équipements et des transports.

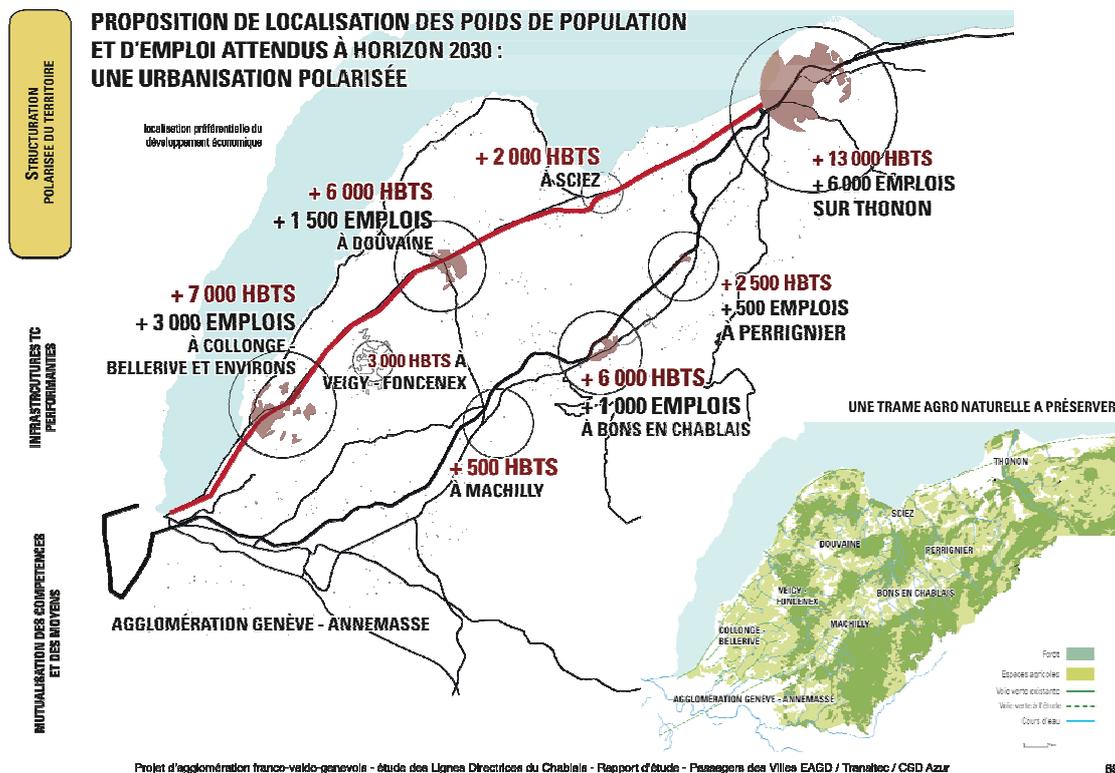
Sur la question du développement économique, l'implantation des futurs emplois par rapport aux centralités urbaines sera également polarisée et hiérarchisée. Elle dépendra de l'accessibilité des nouveaux emplois par les transports collectifs d'une part, mais aussi des capacités existantes de renouvellement des sites (ZI de Thonon-les-Bains par exemple) ou encore des infrastructures de communication (câble THD - Très Haut Débit - projet en cours). L'activité économique participe également à l'attractivité des polarités. Pouvoir vivre et travailler au même endroit, accéder au travail facilement à pied ou en transports participe d'une certaine forme de qualité et de confort de vie.

La localisation du développement lié à l'emploi sur le Chablais sera priorisée sur Thonon-les-Bains avant toute chose, mais aussi sur La Pallanterie, Perrignier, Bons-en-Chablais et Douvaine.



In fine, cette polarisation de la croissance autour des centralités existantes et en lien avec les transports est destinée à :

- Permettre la mise en place d'infrastructure de transport public rationnelles et performantes.
- Économiser la ressource foncière et limiter l'étalement urbain, source de coûts d'investissement et d'entretien élevés pour les collectivités publiques et d'atteinte aux paysages et aux grands équilibres biologiques et économiques liés à ces paysages.
- Préserver les paysages naturels et agricoles qui sont les premiers à pâtir d'un développement non maîtrisé d'un point de vue à la fois écologique, économique et visuel.
- Renforcer le poids et l'organisation des polarités existantes et assurer une structuration des transports et des services associés efficace.
- Produire du lien social.



Extrait p89 cahier 100-4



RP2 : la mise en place d'infrastructures de transports collectifs (TC) performantes et complémentaires

CONSTAT :

Le territoire du bas Chablais Ouest 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. Comme le Chablais ne dispose que de très peu d'offre en TC hors de Thonon et du territoire genevois, en raison principalement de la relative faible densité de population à l'échelle régionale, la mobilité des personnes s'est toujours fortement appuyée sur le transport individuel motorisé et dans une faible mesure sur le train (liaison Eaux-Vives – Annemasse – Thonon – Evian) et la ligne de bus express "Genève – Thonon – Evian" qui circule sur la RD 1005. Avec l'accroissement de la mobilité durant ces dernières décennies, la pression du trafic sur le réseau routier et les communes du Chablais se fait très forte. Des problèmes de congestions se font ressentir à de nombreux endroits et l'accès à Genève, et Thonon dans une moindre mesure, est difficile. Peu de possibilités autres que l'utilisation de la voiture s'offrent actuellement aux habitants du Chablais.

ORIENTATION :

Pour palier à ce constat, le projet d'agglomération postule une modification majeure des pratiques de déplacements, en lien avec le développement de l'urbanisation. Ainsi, le plan de synthèse reprend l'objectif ambitieux d'assurer la partie des déplacements due à la croissance démographique par les transports collectifs et les modes doux.

Le plan de synthèse formule des propositions qui doivent **permettre des modifications majeures de comportements de mobilité et d'usage des réseaux, en proposant une meilleure coordination des transports et de l'urbanisation**. Il s'agit ainsi d'une part de structurer l'urbanisation en fonction des réseaux de TC forts, d'autre part de développer la desserte, par les modes adéquats, des lieux urbanisés de l'agglomération qui ne pourront pas être desservis par des lignes rapides.

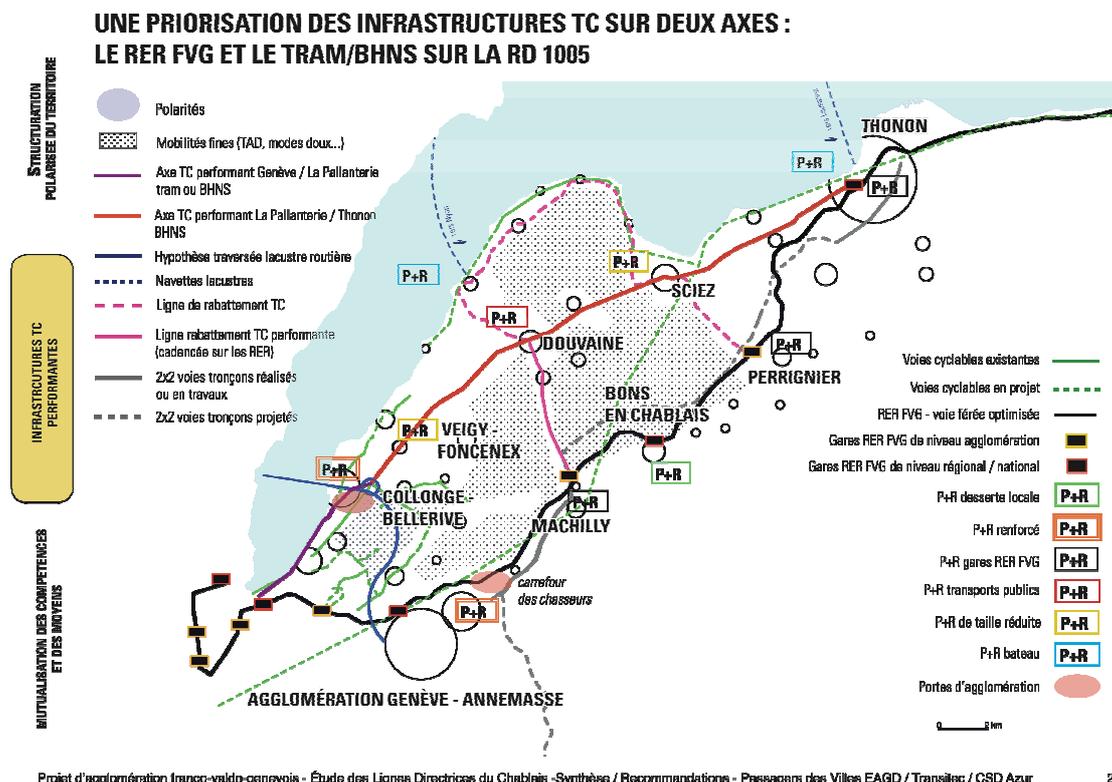
En outre, compte tenu des coûts extrêmement élevés des infrastructures de transport et de leur exploitation, il est indispensable d'**optimiser les investissements en priorisant les réalisations favorisant au mieux les transports en commun**.

Ces orientations générales doivent notamment se traduire par les principes de mobilité suivants :

- Favoriser l'utilisation du RER FVG pour les déplacements pendulaires ;
- développer l'offre et la vitesse commerciale des TC sur la RD1005 (bus express) ;
- offrir des possibilités de rabattements en TC sur le RER FVG ou les bus express ;



- désenclaver le Chablais pour le transport individuel motorisé par la réalisation d'un route express à 2x2 voies connectée au réseau autoroutier national et gérer les flux pour favoriser les transports en commun sur les RD 1005 et 1206 et éviter que les véhicules se dissipent sur l'ensemble du territoire, notamment aux passages de la frontière ;
- développer les aménagements visant à favoriser l'utilisation des modes doux dans l'ensemble des communes pour les déplacements internes, en centralité et pour accéder aux transports en commun ;
- Intégrer la tarification des transports en commun du Chablais au niveau de l'ensemble de l'agglomération et en coordonner la gestion.



Extrait p95cahier 100-4



RP3 : la mise en œuvre de processus de mutualisation et de solidarité territoriale et la mise en œuvre de péréquations gagnant/gagnant à l'échelle du territoire

CONSTAT :

Le territoire du Chablais est riche d'acteurs et de structures qui font de lui un territoire actif et réactif, il arrive cependant que des incohérences de projet, des divergences de visions (à la fois dans le temps et dans l'espace), ou des lacunes de communication surviennent.

ORIENTATION :

Pour que le territoire du Bas Chablais Ouest fonctionne encore mieux et que ce dernier progresse dans le sens d'un meilleur équilibre global et d'une meilleure solidarité collective, il est nécessaire que celui-ci évolue tant du point de vue organisationnel, qu'au niveau des pratiques et des principes de projet.

Il faut pour cela dès à présent amorcer une réflexion à l'échelle du tour du lac et non plus uniquement à l'échelle du Chablais de manière à contrer le phénomène d'attraction induit par la proximité de Genève et Lausanne. Cette réflexion impose nécessairement de reconsidérer les périmètres institutionnels en particulier ceux de Thonon, Evian, Publier et des communes périphériques qui sont les seules à même de constituer une polarité suffisamment importante pour peser dans le réseau structurant des villes du tour du lac.

Au-delà des évolutions structurelles, la question de l'évolution des «modes de faire» est donc cruciale. Elle est indispensable et doit initier de nouvelles pratiques de projet pour un territoire mieux équilibré. Elle passera par exemple par un dialogue indispensable entre les 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 (interopérabilité billettique, intégration tarifaire ...). Cette réinvention des modes de faire passera également par la mise en œuvre de processus de mutualisation des compétences et des moyens dans un souci d'économie d'échelle de sorte que toutes les communes soient gagnantes dans la mise en œuvre du concept PACA.

Quant à la question de l'évolution des «façons de faire le projet» et par conséquent de l'anticipation liée à la pratique du projet urbain, elle concerne toutes les thématiques liées à l'aménagement sans exception. Les solidarités s'exprimeront notamment sur des questions d'offre résidentielle, de développement de l'activité économique ou encore de mutualisation des équipements éducatifs (écoles, formations secondaires..), sociaux (hôpitaux...).

Cet effort collectif permettra de faciliter les futurs projets sur le Bas Chablais Ouest, l'approfondissement des études et leur traduction opérationnelle. Bien encadré, il assurera au territoire une cohérence d'ensemble.



Le COPIL recommande de prendre en compte les principes suivants:

- **mettre en place une structuration polarisée du territoire en lien avec les transports**
- **mettre en place des infrastructures de transports collectifs (TC) performantes et complémentaires**
- **mettre en œuvre des processus de mutualisation et de solidarité territoriale et la mise en œuvre de péréquations gagnant/gagnant à l'échelle du territoire**



3- Recommandations sur les concepts thématiques

Concept mobilité

Le concept mobilité présente un certain nombre de recommandations pour l'horizon 2030. Néanmoins, un phasage de la mise en place des mesures et une justification sont présentés en fin de chapitre, sous « Mise en œuvre ».

Le projet de traversée du Lac n'a été pris en compte que partiellement dans ces recommandations. En effet, il est admis qu'un axe reliera les deux rives du lac Léman et qu'un échangeur sera réalisé dans le secteur de la Pallanterie. Néanmoins, bien qu'une décision de l'Etat de Genève ait été prise, le tracé exact n'est pas encore validé de même que les connexions avec les différents axes routiers. Des options ont été prises en compte mais devront encore être validées un fois le projet définitif connu.

RM1 : Mettre en place un système de transports hiérarchisé multimodal tout en favorisant le développement de l'usage des transports publics

Compte tenu de la spécificité du territoire du Bas Chablais Ouest, l'organisation des déplacements doit être multimodale et hiérarchisée, tout en favorisant l'utilisation des TC. En effet, de part son caractère périurbain et la dispersion de son urbanisation, le mode de déplacement principal reste le véhicule individuel ce qui conduit, à l'approche des agglomérations, à des congestions. C'est pourquoi, le développement des TC est nécessaire et doit être fortement soutenu, mais nécessite d'être adapté aux besoins du territoire et à l'étalement des différentes localités. Les axes que sont la RD 1005 et le couloir ferroviaire doivent donc pouvoir absorber une majeure partie des déplacements et doivent jouer un rôle prédominant dans le développement du Bas Chablais Ouest, alors que les autres axes, reliant les différentes localités, doivent permettre le rabattement et jouent un rôle d'appui.

RM2 : Développer l'offre du RER FVG et les infrastructures sur la ligne Thonon – Annemasse

Le développement du Bas Chablais Ouest, organisé sur la base des TC, passe nécessairement par le développement du RER FVG, axe Evian – Thonon – Annemasse – Eaux-Vives qui sera prochainement complété par le tronçon CEVA entre Annemasse et la gare de Genève Cornavin



(horizon 2016) et éventuellement par la ligne ferroviaire Evian – Saint-Gingolph permettant d'accéder au Chablais Suisse.

Une grande partie des habitants se déplaçant en direction des deux pôles que sont Genève et Thonon doivent ainsi pouvoir l'emprunter. La mise en service du tronçon Annemasse – Cornavin (CEVA) et la réorganisation associée de l'offre ferroviaire dans l'agglomération va permettre de nouvelles opportunités pour les habitants du Chablais, notamment pour se rendre dans le cœur de Genève, jusqu'à l'aéroport de Genève ou en direction de Nyon. Pour les trajets entre Thonon et Genève, les temps de parcours vont être très attractifs par rapport à l'utilisation d'un véhicule privé.

A l'horizon 2016, l'offre en nombre de trains sur le tronçon entre Thonon et les Eaux-Vives va principalement augmenter durant les heures creuses (cadencement sur l'ensemble de la journée avec plus de 20 trains par jour alors qu'actuellement l'offre est quasi nulle en dehors des pointes) tandis que durant les périodes de pointe deux trains par heure seront offerts. La principale amélioration reste la possibilité de se rendre à la gare Cornavin en restant dans le même train (trois trains sur quatre) et les correspondances offertes à Annemasse. Pour ce faire, des travaux de signalisation et d'ajout de secteurs à double voie sont d'ores et déjà prévus. Néanmoins, la capacité des trains doit être augmentée. Les quais des gares doivent donc pouvoir supporter des trains plus longs. Par ailleurs, notamment pour des raisons de sécurité, des passages à niveaux (Mésinges,...) doivent être supprimés.

A l'horizon 2030, l'offre doit être sensiblement améliorée pour pouvoir supporter l'augmentation de population sur le territoire (~ 45'000 habitants supplémentaires). Cette offre doit au minimum passer à quatre trains par heure durant les périodes de pointe avec des capacités plus importantes pour reprendre une part des déplacements en direction de Genève ou de Thonon.

Afin de disposer de capacités de déplacements suffisantes à l'avenir, notamment au-delà de 2030, des réflexions doivent aussi être menées quant aux possibilités d'augmentation de l'offre ferroviaire. En effet, le rail reste un moyen de transport pouvant garantir de grandes capacités, mais selon les projets actuellement connus, de nombreuses sections sur le tronçon entre Annemasse et Thonon-les-Bains resteront à simple voie. La solution pour améliorer considérablement l'offre passe par la mise en double voie de l'ensemble du tracé et éventuellement le redimensionnement de la gare d'Annemasse dont le rôle "d'étoile" se verra déjà renforcé avec la mise en place de la liaison CEVA.

RM3 : Mettre en place un transport collectif performant (bus express) sur la RD1005 entre Thonon et le centre-ville de Genève

Etant donné que la capacité du RER FVG est physiquement limitée par le nœud ferroviaire de la gare d'Annemasse et par la voie unique à points de croisement, il ne sera pas possible d'absorber l'ensemble de l'augmentation des déplacements. De plus le développement urbain du territoire s'est fait, et continuera à se faire, en dehors du couloir desservi par le RER FVG. Une offre TC attrayante et performante doit donc être offerte le long de l'axe de la RD 1005 pour venir compléter le système de TC.



Une ligne de bus sur l'axe de la RD 1005 doit viser d'une part à permettre les déplacements "longue distance" entre le centre ville de Genève et Thonon, dans un sens ou dans l'autre mais également permettre de relier entre eux les pôles qui se trouvent sur l'axe. Il s'agit néanmoins d'une ligne "express" dont la vitesse commerciale doit rester élevée pour être concurrentielle aux déplacements TIM. Dans un premier temps, la ligne pourra faire Thonon-Genève, mais à terme, avec le développement du secteur de la Pallanterie, il est envisagé la mise en place d'une infrastructure lourde de TC entre le centre ville de Genève et ce nouveau développement urbain. Dans ce cas, la ligne Thonon-Genève sera découpée en deux tronçons avec à l'interface un pôle multimodal reprenant également le transfert modal des usagers du contournement de Genève utilisant la traversée du Lac et la sortie de la Pallanterie.

Afin de pouvoir assurer des temps de parcours concurrentiels à la voiture, des aménagements favorisant les TC doivent être réalisés sur cet axe. Le secteur de Vésenaz voit actuellement la construction d'une tranchée couverte destinée à limiter les impacts du trafic sur le cœur du village tout en dégagant en surface des emprises pour les TC. Des voies bus au niveau de Douvaine doivent dans tous les cas être réalisées, de mêmes qu'au niveau des différentes zones de congestions (entrée de Genève et de Thonon, traversée de Bonnait, ...). La fréquence des bus devra alors être adaptée à la demande.

RM4 : Renforcer les lignes et axes de transport collectifs actuels dans les zones urbaines de périphérie

Dans les secteurs à proximité des zones denses de l'agglomération, la mise en place d'axes forts doit être envisagée, notamment entre la Pallanterie et le centre de Genève, afin de pouvoir supporter l'augmentation de la population et le rabattement de nouvelles lignes. Actuellement, un grand nombre de lignes circulent déjà, mais, sans amélioration, elles ne pourront pas absorber cette augmentation.

De même, l'ensemble des lignes actuelles dans ces différentes zones (lignes C, D, M et N de Thonon et lignes A, B, C, ... des transports en commun genevois), situées hors des axes principaux, devront pouvoir offrir plus de capacité, notamment durant les périodes creuses.

RM5 : Développer des lignes secondaires et de rabattement

Un réseau complémentaire, actuellement quasi inexistant, doit aussi être mis en place. Il doit être complémentaire tant au niveau du tracé des lignes que des horaires en lien avec le RER FVG, des lignes rapides de la RD1005 ou des lignes urbaines existantes, pour permettre de pouvoir desservir et irriguer l'ensemble du territoire et les secteurs moins denses.



RM6 : Mise en place de services associés, à savoir tarification unique, amélioration du confort pour les usagers, ...

Afin d'en accroître l'attrait, les TC doivent pouvoir offrir une meilleure qualité de service et de confort, en plus de pouvoir assurer ponctualité et offre adéquate. Ces services sont de divers ordres, à savoir : tarification unique, affichage des temps d'attente, aménagements des arrêts avec des abribus et des stationnements pour les vélos, P+R, etc. Tous les éléments permettant de simplifier et de rendre attractifs les TC doivent être mis en œuvre.

RM7 : Mettre en place des parking-relais adaptés aux besoins le long des axes de transport en commun et au niveau du futur pôle d'échange de la Pallanterie, entrée de ville de Genève

La mise en place de parking-relais adaptés aux besoins et aux contraintes locales, aussi bien le long du RER FVG que des autres lignes TC, doit permettre d'offrir une réelle complémentarité entre les différents modes de transport. Différents types de P+R doivent donc être envisagés, à savoir :

- des P+R à vocation régionale, par exemple à Perrignier ou au futur pôle de la Pallanterie ;
- des P+R à vocation locale, comme Machilly, Douvaine ou Sciez (rabattements) ;
- des P+R lacustres.

RM8 : Développer un axe de transport routier Thonon-les-Bains – Machilly – A40 (2x2 voies) permettant de désenclaver le Chablais et de limiter le trafic et les impacts sur la RD 903 et la RD 1005.

Le Chablais ne dispose actuellement pas d'infrastructure continue permettant d'absorber une grosse charge de trafic motorisé (transports individuels motorisés et poids lourds). La RD 1005 et la RD 903 jouent partiellement ce rôle, mais traversent de nombreuses localités et, au vu du trafic important y passant, et notamment des poids lourds, pénalisent la qualité de vie de celles-ci. De plus, ces axes aboutissent, du côté de Genève ou d'Annemasse, sur des axes urbains déjà passablement congestionnés aux périodes de pointe. Au lieu de diriger le trafic sur un ou deux axes définis, les véhicules se dispersent et empruntent l'ensemble du réseau routier et viennent engorger des petites communes rurales ne disposant pas d'infrastructures routières adéquates.

Afin de pouvoir améliorer l'accessibilité du Chablais ainsi que de contenir et gérer au mieux le trafic individuel, la construction d'un nouvel axe rapide entre Thonon-les-Bains et le carrefour des



Chasseurs, puis avec l'autoroute A40, devient nécessaire. Il permettra à la fois d'améliorer les déplacements régionaux, mais permettra aussi de limiter le trafic sur certains axes, permettant ainsi d'intégrer au mieux les TC ou modes doux sur les axes existants. La réalisation de cette infrastructure devra aussi prendre en compte le projet de la traversée du Lac et les possibilités de reports modaux.

A l'avenir, le réseau régional (autoroute ou routes express) doit être le support principal des grands volumes de flux à l'échelle de l'agglomération et permettre de relier les autoroutes, sans devoir passer dans les communes rurales de l'agglomération.

RM9 : Suivre les réflexions quant au positionnement de la traversée du Lac et des jonctions prévues, notamment la liaison avec la 2x2 voies.

Le projet de la traversée du Lac pourrait avoir un impact considérable sur le Chablais. D'un côté, ce nouvel axe permettrait de relier très facilement les deux rives du Lac et rendre de le Chablais très accessible, mais de l'autre, un afflux important de trafic pourrait être voué à traverser les différentes communes du secteur Arve-Lac si aucune liaison n'est créée entre la 2x2 voies et la traversée lacustre. Il est donc primordial, dans les différentes réflexions en cours ou futures sur cette traversée et sur le développement du secteur, d'aborder cette problématique.

RM10 : Mettre en place un réseau de mobilité douce permettant diverses pratiques : assurer la base de la mobilité quotidienne, déplacements rapides, rabattement vers les transports publics et centres, loisirs et délassément

Différents types de mobilité douce (MD) peuvent être envisagés dans le concept général de mobilité. Chaque type répond à un objectif et peut être aménagé de façon différente, à savoir :

- MD « urbaine » : consiste à favoriser les échanges à l'intérieur d'une localité ou d'une zone relativement dense et à accéder aux transports collectifs. Les aménagements peuvent être notamment la mise en place de bandes cyclables, de zones 30 ou de zones de rencontres ;
- MD « rapide » ou « utilitaire » : permet de lier différentes localités et d'accéder aux portes de l'agglomération, notamment pour les « pendulaires ». Des pistes cyclables devraient alors être aménagées ;
- MD « cyclotouriste » : offre des itinéraires régionaux et peut être du type des vélo-routes du CG74 ;
- MD « randonnée » : permet de faire profiter des différents paysages sur des voies non forcément asphaltées.



A l'échelle du territoire du Bas Chablais Ouest, la MD ne peut que difficilement jouer à elle seule un rôle prépondérant sur l'ensemble des déplacements, en dehors des secteurs urbains de Thonon-les-Bains et Genève ou des nouveaux pôles locaux. Néanmoins, la MD est un moyen à développer pour permettre d'atteindre rapidement et de façon sûre les axes et les arrêts TC les plus proches (MD « urbaine »). Il est ainsi nécessaire de prévoir, dans chaque projet touchant l'espace public, des largeurs suffisantes pour les piétons et les cyclistes.

La MD est aussi un moyen de déplacement dans les différentes localités, voire entre deux localités proches et peut être mise en place, avec cette fonction utilitaire, sur le territoire.

Au vu de la qualité des paysages et de la topographie généralement adéquate, la mise en place d'itinéraires « randonnée » (voie verte) doit aussi être envisagée, notamment le long des rives du lac Léman (déjà en cours de réalisation) ou des rives du Foron de Gaillard.

RM11 : Prise de la compétence transports par les collectivités locales

Actuellement, la compétence transport en dehors de Thonon, d'Annemasse Agglo et du canton de Genève est entre les mains du Conseil Général de Haute-Savoie. Pour pouvoir participer au développement des transports au niveau local et régional, les collectivités locales doivent devenir un interlocuteur incontournable privilégié, en phase avec les attentes et les besoins du territoire. Cette évolution passe certainement par la modification des statuts des collectivités locales leur permettant de devenir "**autorité organisatrice des transports**" et de prendre la compétence transport.

RM12 : Développer le transport lacustre

Les navettes lacustres voient leur fréquentation augmenter très rapidement pour les déplacements pendulaires, certaines liaisons arrivant presque à saturation (Thonon-Lausanne par exemple). Afin d'offrir une alternative aux déplacements TIM, il est nécessaire de développer le transport lacustre, en particulier pour les liaisons transversales nord-sud.



Le COPIL recommande de mettre en œuvre les concepts de mobilité suivants :

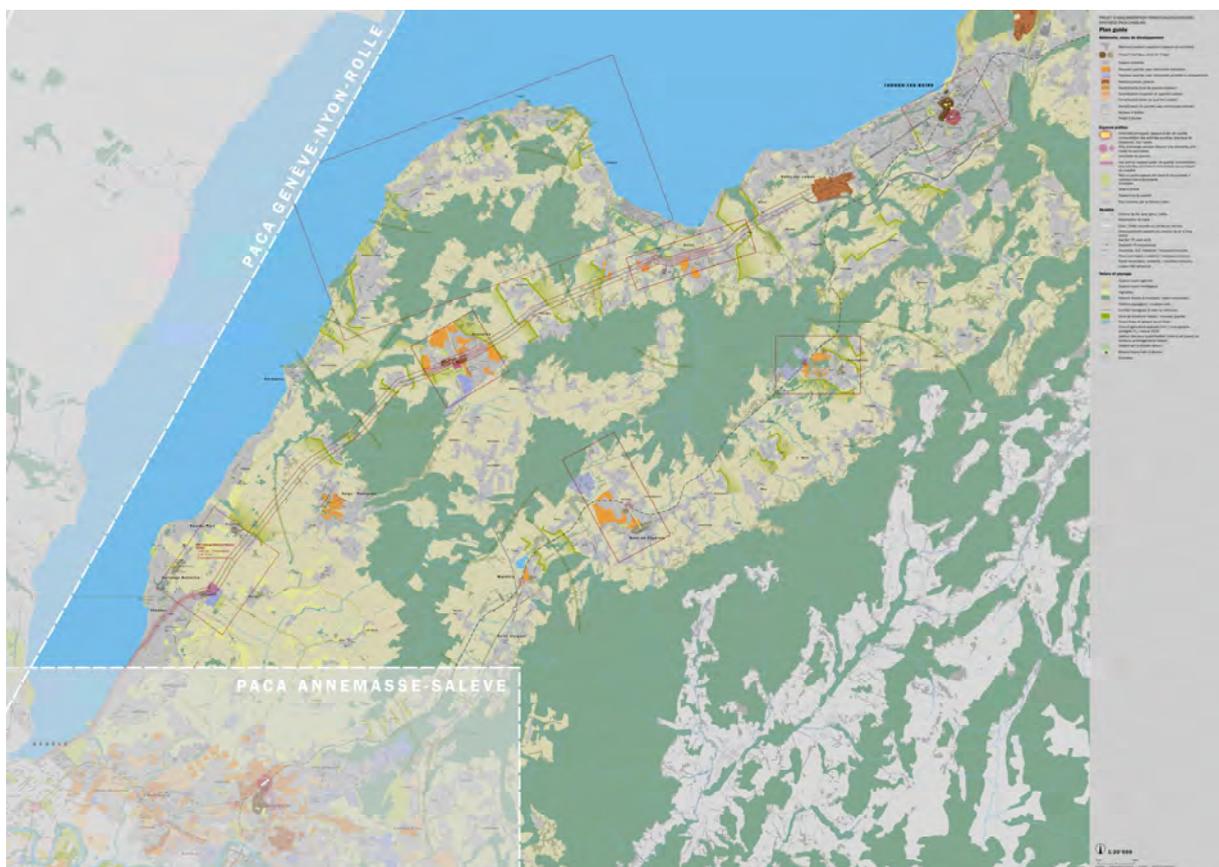
- Mettre en place un système de transports hiérarchisé multimodal tout en favorisant le développement de l'usage des transports publics.
- Développer l'offre du RER FVG et les infrastructures sur la ligne Thonon – Annemasse.
- Mettre en place un transport collectif performant (bus express) sur la RD1005 entre Thonon et le centre-ville de Genève.
- Renforcer les lignes et axes de transport collectifs actuels dans les zones urbaines de périphérie.
- Développer des lignes secondaires et de rabattement.
- Mise en place de services associés, à savoir tarification unique, amélioration du confort pour les usagers.
- Mettre en place des parking-relais adaptés aux besoins le long des axes de transport en commun et au niveau du futur pôle d'échange de la Pallanterie, entrée de ville de Genève.
- Développer un axe de transport routier Thonon-les-Bains – Machilly – Annemasse – A40 (2x2 voies) permettant de désenclaver le Chablais et de limiter le trafic et les impacts sur la RD 903 et la RD 1005.
- Suivre les réflexions quant au positionnement de la traversée du Lac et des jonctions prévues, notamment la liaison avec la 2x2 voies.
- Mettre en place un réseau de mobilité douce permettant diverses pratiques : assurer la base de la mobilité quotidienne, déplacements rapides, rabattement vers les transports publics et centres, loisirs et délasserment.
- Prise de la compétence transports par les collectivités locales.
- Développer le transport lacustre.



Mise en œuvre du concept mobilité

Le plan guide ci-après illustre un scénario de développement à horizon 2030 en matière d'urbanisation, de mobilité et d'environnement. Les lieux d'urbanisation (extension / densification) pour les quartiers d'habitation et les secteurs d'activités, le développement des réseaux d'infrastructures de transport et les mesures en faveur de la conservation des espaces agricoles et des milieux naturels y sont représentés.

Afin d'atteindre cette vision, une hypothèse de phasage a été formulée pour le développement des transports à horizon 2016/2017 et 2025/2030.



Plan guide plan de synthèse PACA Chablais (§7 en annexe)

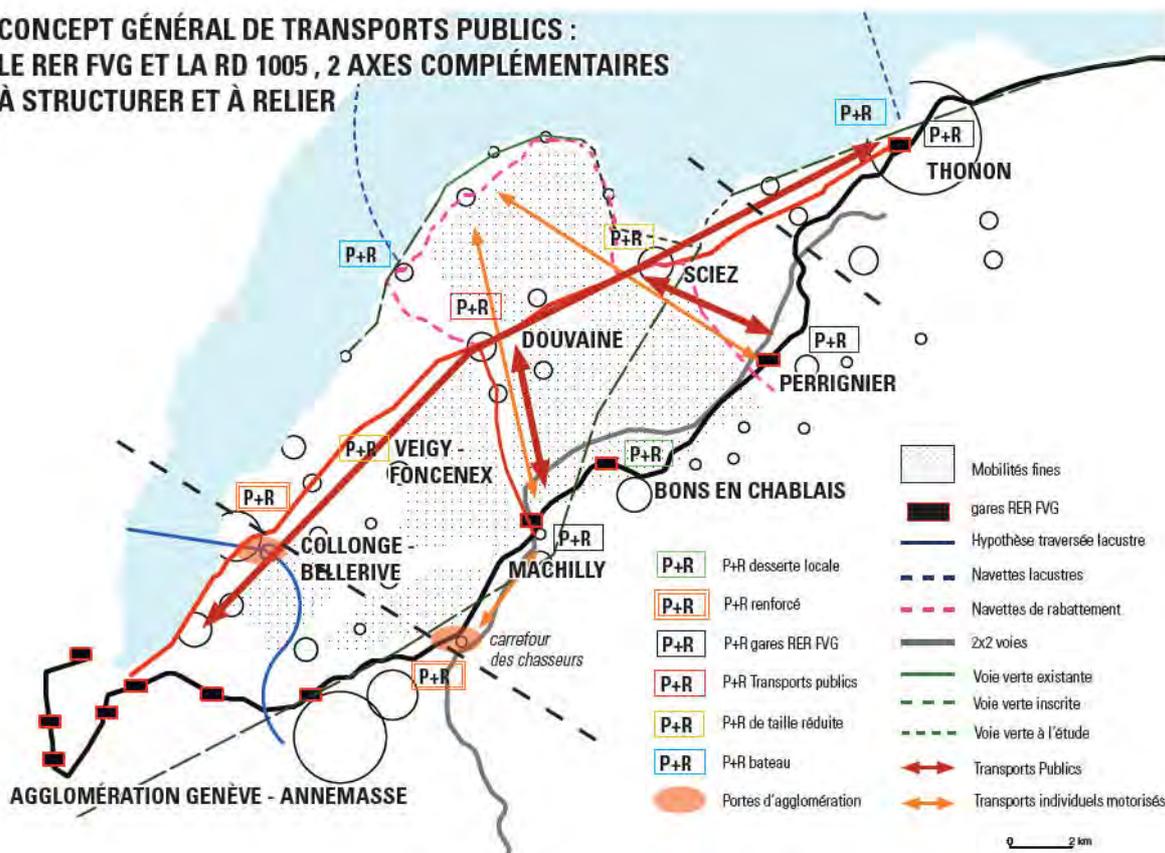


Volet transports en commun

Le volet TC du concept est établi pour l'horizon 2030 mais prévoit une mise en œuvre en plusieurs étapes, correspondant à la mise en service du RER FVG, au développement de l'urbanisation et à la création d'emplois dans le Bas Chablais Ouest. Le concept prévoit un certain nombre de lignes de transport desservant le territoire selon des hypothèses de base, mais l'offre à mettre en place en termes de capacités et de fréquences sera à affiner au cours du temps en fonction des opportunités et des besoins. Le concept TC est décrit pour trois horizons : l'état actuel (2010), l'état 2016 - 2017 (correspondant à la mise en service du RER FVG et du CEVA), l'état 2025 - 2030 (état prévu pour le PACA Chablais).

Pour rappel et selon les analyses effectuées dans le cadre des lignes directrices du Chablais, le concept TC se base sur le principe de base que l'offre du RER FVG ne pourra à elle seule supporter l'évolution du nombre de déplacements prévus à l'horizon 2030. C'est pourquoi, l'axe de la RD 1005 doit aussi pouvoir supporter une augmentation du nombre de déplacements lié à l'accroissement de la population envisagée sur cette portion de territoire. Le concept général mise sur une utilisation accrue des deux axes que sont l'axe ferroviaire (RER FVG) et la RD 1005 (bus express) ainsi que le renforcement ou la création d'une desserte de l'ensemble du territoire.

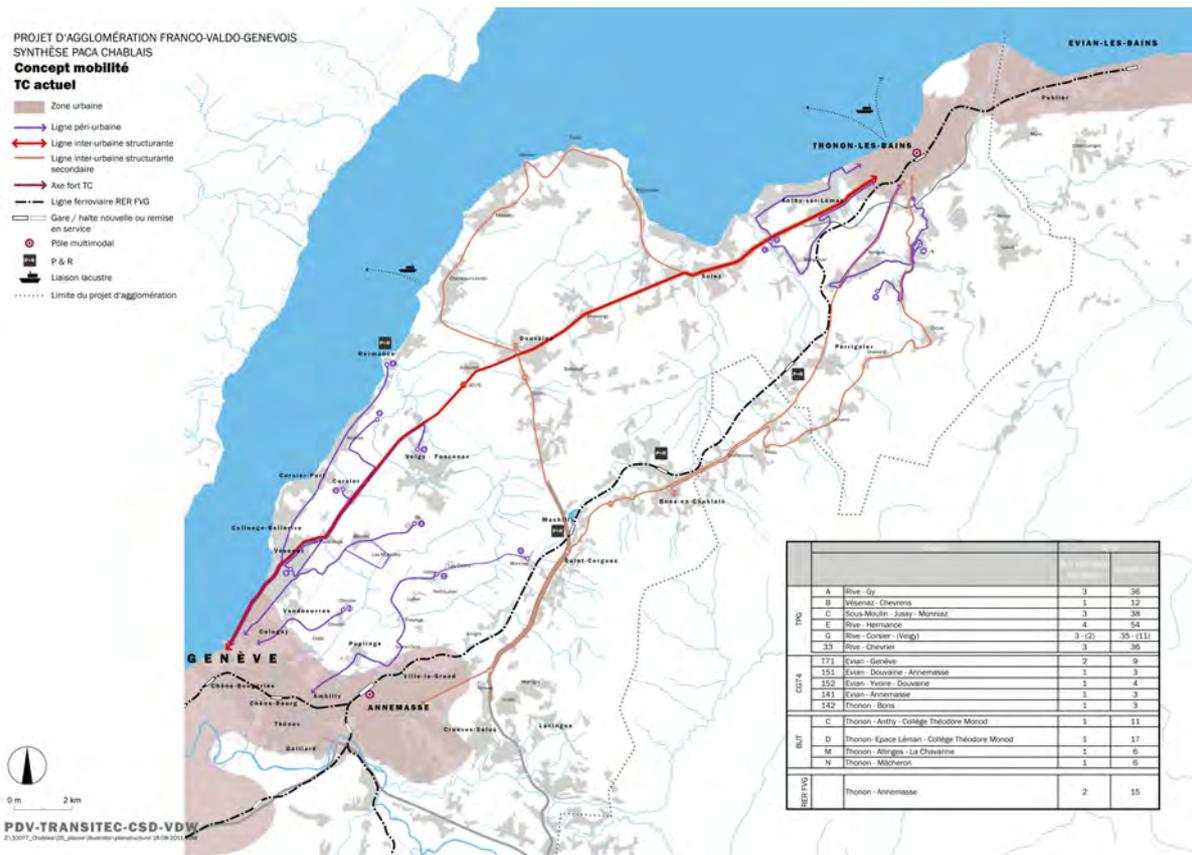
CONCEPT GÉNÉRAL DE TRANSPORTS PUBLICS : LE RER FVG ET LA RD 1005, 2 AXES COMPLÉMENTAIRES À STRUCTURER ET À RELIER





Etat actuel

L'offre en transport en commun est relativement faible actuellement. Le réseau ferroviaire n'est composé que de la ligne Thonon – Evian – Annemasse – Eaux-Vives, offrant une fréquence de 30 minutes aux heures de pointe avec arrêt dans toutes les gares traversées. Les trains sont actuellement fortement occupés (capacité d'environ 300 personnes par train). Le nombre de train par jour est d'une quinzaine. Des P+R ont été aménagés à proximité des différentes gares de la ligne mais ne sont actuellement pas totalement occupés.



Concept mobilité TC actuel (§7 en annexe)

Le réseau genevois des lignes urbaines structurantes est composé de six lignes qui permettent de relier le secteur Chablais au centre de Genève. Les fréquences sont de l'ordre de 20 minutes aux heures de pointe et circulent durant toute la journée. Néanmoins, l'axe entre la Pallanterie et Genève supporte plusieurs lignes ce qui permet une fréquence élevée sur celui-ci. Une ligne dessert aussi Veigy, en France, mais de façon très limitée, uniquement durant les heures de pointe et en semaine.

Du côté de Thonon-les-Bains, le réseau urbain desservant le Bas-Chablais est composé de quatre lignes qui traversent les différentes communes une fois par heure durant les périodes de pointe. En dehors de ces périodes, l'offre est très faible.

Hors des zones denses (Thonon-les-Bains ou Annemasse – Genève), un réseau de bus régional est



organisé. La liaison par autobus reliant Thonon-les-Bains à Genève, circulant sur la RD1005, est celle offrant le plus de capacité et de fréquence, à savoir deux bus par heure aux heures de pointe. Les autres liaisons sont en revanche très secondaires et offrent, au plus, quatre allers-retours par jour. Aucun aménagement pour favoriser les transports en commun n'a été mis en place sur ce territoire.

Horizon 2016 – 2017 (CEVA - RER FVG)

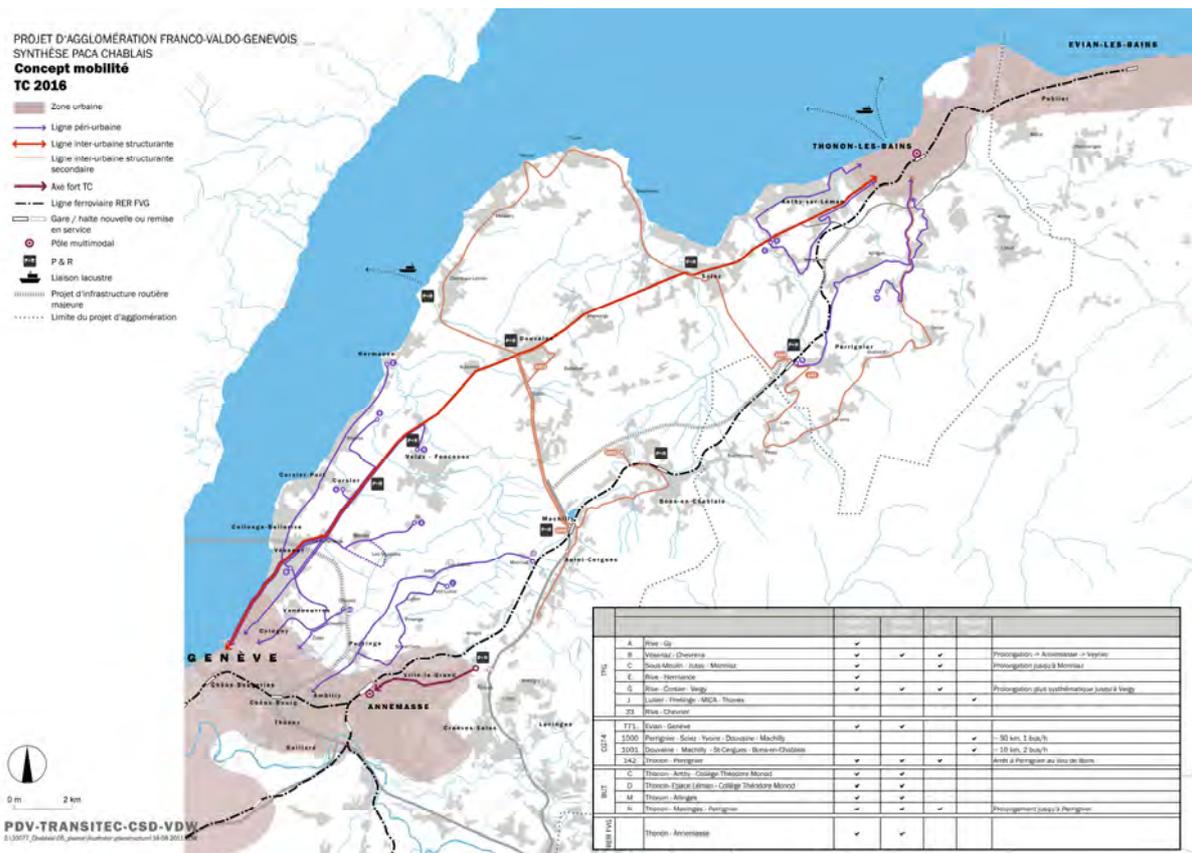
Le développement du RER FVG va offrir une liaison rapide par train entre Thonon-les-Bains et le centre de Genève, en passant par Annemasse. Avec cette nouvelle offre, le réseau de transports en commun associé doit évoluer et des lignes de rabattements doivent être mises en place afin d'encourager l'utilisation des transports en commun. Compte tenu des principales «lignes de désirs», les deux axes devant être priorités et adaptés afin de pouvoir absorber l'augmentation des déplacements sont l'axe ferroviaire et la RD 1005. C'est pourquoi, à l'horizon de l'ouverture du CEVA, le concept d'organisation des TC devant être mis en place doit se baser sur les éléments suivants:

- Amélioration de l'offre ferroviaire via les aménagements déjà prévus par l'agglomération, à savoir :
 - aménagement des gares ;
 - sécurisation des passages à niveau ;
 - points de croisements ;
- Amélioration de la vitesse commerciale sur la RD 1005 et augmentation de l'offre sur l'ensemble de la journée. L'objectif est que le trajet en autobus soit concurrentiel en terme de temps de parcours par rapport à la voiture privée ;
- Création d'une ligne de rabattement Douvaine – Machilly – Bons-en-Chablais (avec éventuellement une desserte de St-Cergues) afin de desservir et relier les principaux pôles d'habitations et les gares du RER FVG ;
- Création d'une nouvelle ligne desservant la Presqu'île et reliée au RER : ligne Perrignier –Sciez - Yvoire – Douvaine – Machilly. Cette ligne devrait permettre d'augmenter sensiblement l'offre sur la Presqu'île avec une liaison régulière d'une course par heure en moyenne. La longueur de la ligne (environ 30 km) devrait permettre aux bus de faire l'ensemble du trajet en une heure et être ainsi en correspondance avec le RER FVG. Néanmoins, des aménagements ponctuels devraient être envisagés dans Bonnatrait et sur le tronçon entre Bonnatrait et Perrignier afin de pouvoir offrir des vitesses commerciales suffisantes ;
- Prolongation de la ligne N du réseau urbain de Thonon-les-Bains jusqu'à Perrignier et modification d'une ligne interurbaine au départ de Thonon-les-Bains (ligne 142). Ces lignes relieront les gares de Thonon-les-Bains et de Perrignier et offriront de nouvelles alternatives pour les habitants de Mésinges et d'Allinges désirant se rendre à Annemasse, Genève ou Thonon-les-Bains et Evian-les-Bains ;
- Amélioration de l'offre et de la fréquence sur les différentes lignes urbaines de Genève et de Thonon-les-Bains.



Les mesures nécessaires à la mise en place d'un tel concept sont les suivantes:

- Création de voies bus sur la RD 1005 (voir étude sur la priorisation des TC sur la RD1005) ;
- Aménagements dans Bonnaitrait, notamment au niveau de l'intersection entre la RD 1005 et la route de Perrignier afin de favoriser les futurs autobus de la ligne 1000 ;
- Aménagement du tronçon entre Perrignier et Bonnaitrait (route de Perrignier), dans le but de disposer de conditions suffisantes de confort pour le passage des autobus de la future ligne 1000 ;
- Aménagement de quais pour les bus aux gares de Perrignier (3 à 4 bus en attente), Bons-en-Chablais (2 bus) et Machilly (3 à 4 bus);
- Aménagement de P+R aux différentes gares du RER ainsi qu'à Douvaine et Sciez;
- Aménagement de la première phase du pôle multimodal de la Pallanterie ;
- Aménagements des arrêts de bus le long des lignes régionales (mise en place d'abris, de panneaux d'information pour la clientèle, de places de stationnement couvertes pour les deux-roues, ...);



Concept mobilité TC 2016 (§7 en annexe)



Horizon 2025 - 2030

En lien avec les forts développements du futur secteur de la Pallanterie, l'offre en TC devra évoluer. La Pallanterie va devenir un pôle d'habitation et d'emplois important, d'autant plus avec la réalisation de la traversée du Lac. Ce secteur sera aussi une porte de l'agglomération genevoise et c'est à partir de ce point que le trafic individuel doit être massivement reporté sur les TC. Un véritable pôle multimodal devra donc être mis en place dans ce secteur permettant, à la fois les transbordements d'un bus à un autre, et le transfert modal. Il est donc nécessaire de disposer de capacités TC suffisantes entre la Pallanterie et Genève, et c'est pourquoi, un axe fort doit être envisagé sur ce tronçon. Cet axe fort peut se matérialiser de diverses façons : différentes lignes de bus sur un même site, un BHNS ou un tram. Le matériel utilisé dépendra du développement du secteur et de la demande réelle mais dans tous les cas un site propre et des aménagements TC permettant de favoriser la vitesse commerciale devraient y être aménagés.

A l'horizon 2025 – 2030, le réseau TC devra donc évoluer de la façon suivante :

- Mise en place d'un axe fort entre la Pallanterie et Genève ;
- Restructuration des lignes urbaines genevoises afin de se rabattre sur l'axe fort «Genève – La Pallanterie» et création de lignes tangentielles en direction d'Annemasse ;
- Amélioration de l'offre sur la RD 1005 entre Thonon-les-Bains et La Pallanterie. Les autobus ne circuleraient alors plus jusqu'au centre de Genève ;
- Création d'une desserte en transport en commun entre la Presqu'île et Genève en passant par Hermance. Des études complémentaires seront nécessaires pour étudier et définir les modalités de cette liaison.
- Amélioration de l'offre sur l'ensemble des autres lignes.

Avec la réalisation de la traversée du Lac, des liaisons tangentielles TC devraient aussi être envisagées en direction de l'aéroport et d'Annemasse, via cette nouvelle infrastructure. Le pôle multimodal de la Pallanterie deviendra donc un élément clé pour l'ensemble du Bas Chablais Ouest.



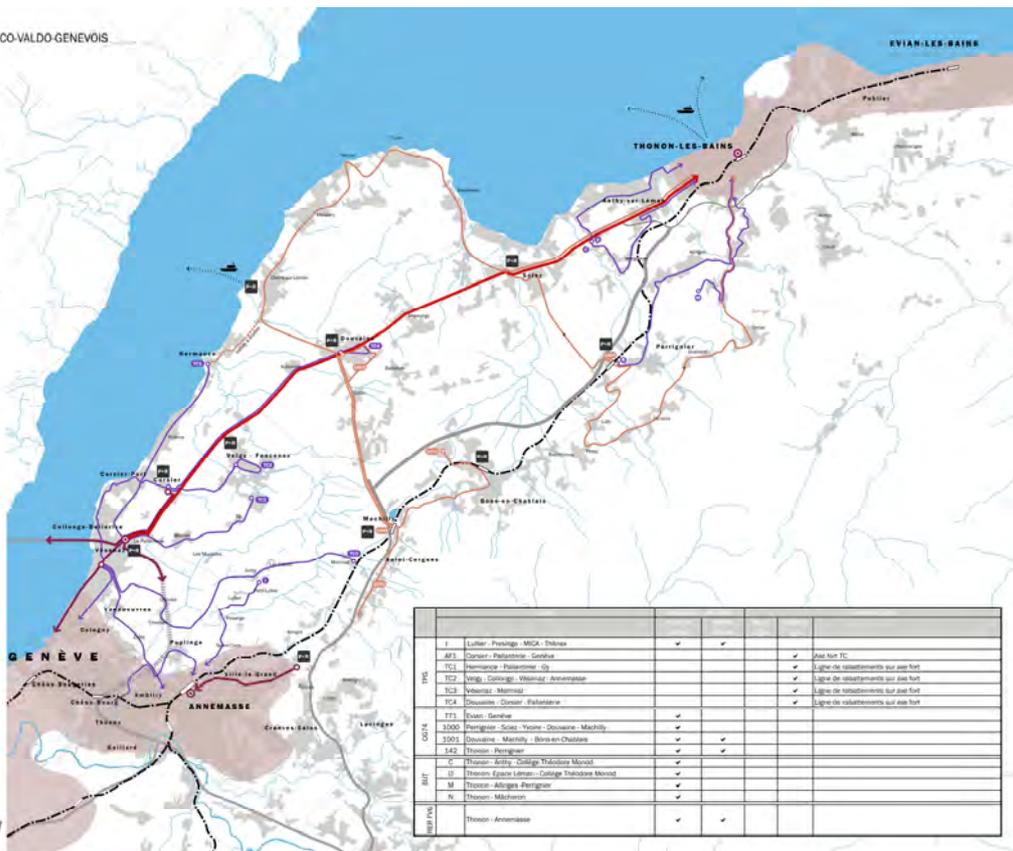
PROJET D'AGGLOMÉRATION FRANCO-VALDO-GÉNEVOIS

SYNTHÈSE PACA CHABLAIS

Concept mobilité

TC 2025-30

- Zone urbaine
- Ligne péri-urbaine
- Ligne inter-urbaine structurante
- Ligne inter-urbaine structurante secondaire
- Axe fort TC
- Pôle multimodal
- Ligne ferroviaire RER FVG
- Gare / halte nouvelle ou remise en service
- P & R
- Liaison lacustre
- Limite du projet d'agglomération



Concept mobilité TC 2025-2030 (§7 en annexe)

L'offre en TC se base sur la demande future supplémentaire maximale estimée selon les hypothèses présentées dans le tableau suivant. Ces hypothèses partent aussi du principe que le trafic automobile en direction de Genève reste stable et que les augmentations du mode transport individuel passent par une augmentation du taux d'occupation des véhicules.

Commune	Hypothèses					Répartition modale en direction de Genève			Passagers/période de pointe en direction de Genève		
	pop suppl.	part actifs	pop. active	Part GE	Total vers GE	RER	TC	TI	RER	TC	TI
Douvaine	+ 6'000	50%	3'000	50%	1'500	45%	30%	25%	675	450	375
Bons	+ 6'000	50%	3'000	50%	1'500	75%	-	25%	1'125	-	375
Veigy	+ 3'000	50%	1'500	75%	1'125	40%	35%	25%	450	400	275
Collonge - Corsier	+ 7'000	50%	3'500	75%	2'625	-	75%	25%	-	1'975	650
Machilly	+ 500	50%	250	50%	125	75%	-	25%	100	-	25
Perrignier	+ 2'500	50%	1'250	50%	625	75%	-	25%	475	-	150
Thonon	+ 13'000	50%	6'500	25%	1'625	65%	10%	25%	1'050	175	400
Autres	+ 5'000	50%	2'500	50%	1'250	35%	40%	25%	425	500	325
TOTAL	+43'000	50%	21'500	50%	10'375	~40%	~35%	~25%	4'300	3'500	2'575



A noter que les estimations de part d'actifs allant travailler à Genève ont été retenues sur la base des analyses du SCOT.

Le RER devra donc absorber 4 300 passagers supplémentaires en direction de Genève. Avec la demande prévue, l'offre (4 trains par heure avec une capacité de 500 à 600 personnes) deviendra donc limite durant les périodes de pointe. Les différentes lignes TC doivent donc pouvoir absorber une augmentation de plus de 3 500 passagers par période de pointe sur le tronçon Pallanerie - Genève dont plus de la moitié en provenance de Collonges et Corsier. Cette augmentation de demande confirme le besoin de réalisation d'une infrastructure lourde sur ce dernier tronçon, et ce, sans prendre en compte la demande actuelle. En provenance de Douvaine, 450 personnes devraient emprunter les autobus, à savoir une dizaine de bus durant les périodes de pointe.

Au niveau transport individuel, l'augmentation de 2 500 personnes devrait principalement être supportée par une augmentation du nombre de passagers par véhicule. Actuellement, il est de l'ordre de 1,2 et devrait passer à environ 1,5 personne par véhicule pour maintenir un trafic stable à destination de Genève. Les moyens à mettre en œuvre pour atteindre cet objectif peuvent être par exemple la limitation du stationnement à Genève ou la mise en place d'une plateforme d'offre de covoiturage. Une augmentation du prix de l'essence devrait aussi favoriser le partage de véhicule.

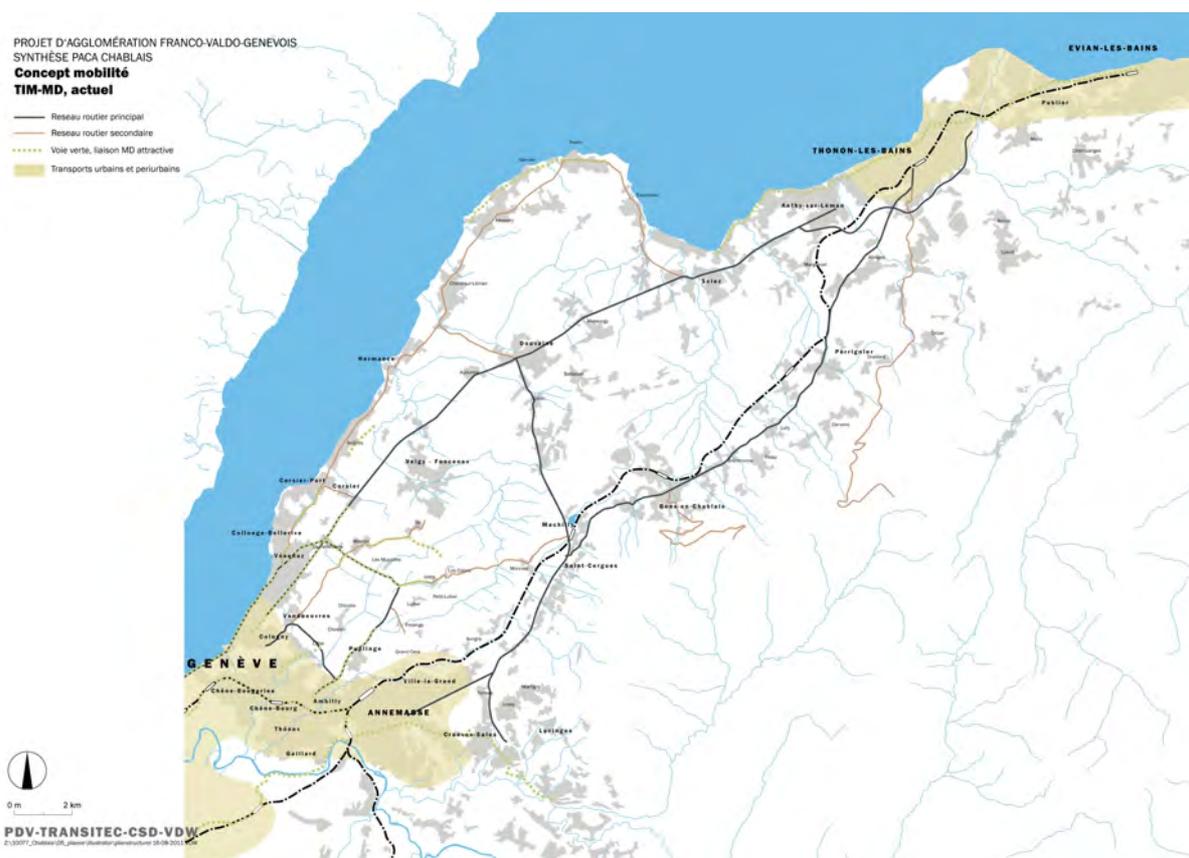
Avec ces hypothèses, les parts modales globales (pour un objectif maximal) en direction de Genève seront les suivantes (TI / TC / autres):

- Depuis le Chablais français : 65% / 35% / 0% contre actuellement 95% / 5% / 0%
- Depuis les communes genevoises, dont Corsier: 50% / 40% / 10% contre actuellement 70% / 20% / 10% ;
- Les aménagements connexes nécessaires pour la mise en place d'un tel concept sont les suivants :
- Développement du pôle d'échange au niveau de la Pallanerie (axe fort TC, lignes de rabattements, P+R en lien avec la traversée du Lac, ...);
- Amélioration de la qualité de service des autobus (temps de parcours fiables et concurrentiels à la voiture, aménagement des arrêts avec places pour les vélos par exemple, indication des horaires en temps réel, ...)



Volet transports individuels motorisés

Actuellement, le principe de fonctionnement du réseau routier se base sur les deux axes parallèles que sont la RD 1005 et la RD 903. Ces axes traversent de nombreuses localités et sont les principaux axes desservant Thonon-les-Bains depuis le reste de la France. Néanmoins, depuis la construction du contournement de Thonon-les-Bains, et même si ces deux axes ont un statut similaire, la RD 1005 supporte une majorité du trafic dans ce couloir et notamment les nombreux poids lourds. Douvaine subit donc un trafic très important de poids lourds qui circulent entre Thonon-les-Bains et l'autoroute.



Concept mobilité TIM-MD actuel (§7 en annexe)

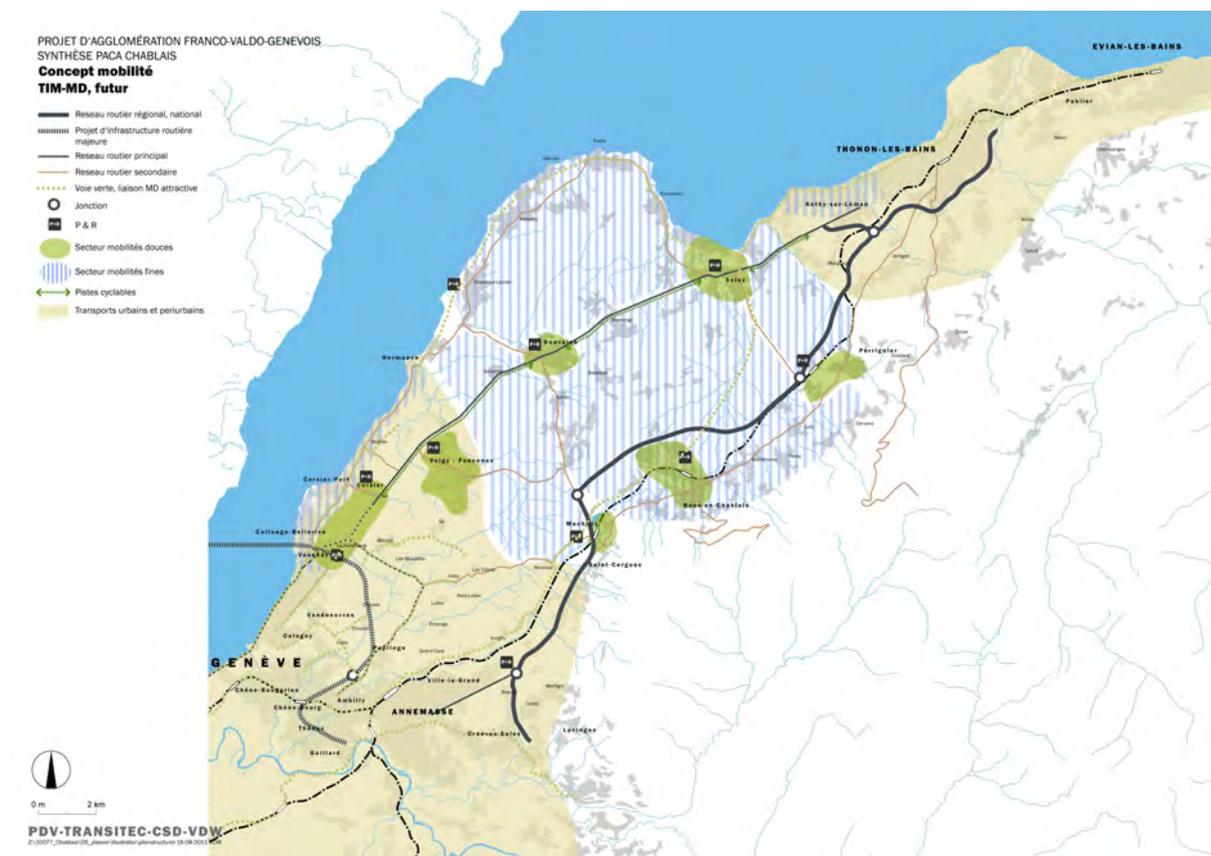
Compte tenu de ces observations, une évolution du réseau routier est nécessaire pour améliorer les déplacements régionaux voire nationaux, ainsi que pour limiter les impacts péjorant la qualité de vie des habitants des communes traversées par les flux importants de trafic, notamment de poids lourds. Ces améliorations doivent donc passer par la construction d'une infrastructure routière à 2x2 voies qui permettra de concentrer le trafic sur un axe hors des localités. Cet axe permettra d'offrir un itinéraire pour le transit mais son attrait devrait être limité pour les pendulaires en direction de Genève étant donné son nombre limité de sorties en direction de Genève. Avec une telle infrastructure, le trafic sur les RD1005 et RD 903 pourra être limité. La suppression d'une part de trafic permettra une amélioration des conditions de circulation des autobus sur cet axe et la réalisation d'aménagements pour les mobilités douces. Une telle liaison, pour autant qu'elle soit reliée au réseau structurant national (autoroutes ou traversée du Lac) permettra de désenclaver l'ensemble du Chablais.



Avec la réalisation de la 2x2 voies, l'utilisation et le rabattement du trafic sur cet axe doivent être priorités, à savoir par la RD 1205 depuis Douvaine et Chens-sur-Léman (qui ne serait alors plus un axe principal mais secondaire) et sur l'échangeur de Perrignier, par la route du même nom (D25), qui deviendrait un axe secondaire, depuis Sciez et Yvoire. Ce dernier axe nécessite une mise au gabarit pour permettre le passage des véhicules, notamment des TC, dans de bonnes conditions de sécurité.

Sur la base de l'hypothèse du tracé cantonal, la réalisation de la traversée du Lac devrait permettre une certaine redistribution des flux de circulation en provenance ou à destination du territoire du Chablais et offrir une nouvelle dynamique à l'ensemble du territoire. Cet axe ne doit néanmoins pas nuire aux TC et être un prétexte à une augmentation important du trafic dans le secteur.

Des mesures d'accompagnements doivent être envisagées afin que les TC restent attractifs pour les déplacements principaux. Une liaison entre la traversée du Lac et la 2x2 voies devrait dans tous les cas être prévue afin de limiter le trafic dans le secteur agricole et les localités du secteur Arve-Lac.



Concept mobilité TIM-MD futur (§7 en annexe)



Volet mobilité douce – mobilité fine

Le concept mobilité douce doit permettre à la fois de relier les différents pôles d'habitations et d'emplois (le long de la RD1005 notamment), de faire profiter des atouts paysagers du territoire pour offrir des itinéraires récréatifs, et d'assurer les déplacements en mobilité douce dans les différentes communes. Les aménagements à mettre en place sont donc les suivants:

- au mieux, une piste cyclable le long de la RD 1005, entre la Pallanterie et Thonon-les-Bains, sinon des bandes cyclables entre les différentes communes ;
- la finalisation de la vélo-route le long du lac ;
- la création d'une voie verte le long du Foron ;
- l'ajout de bandes cyclables dans les différentes communes afin de relier les différentes entités publiques (gares, écoles, administrations) aux secteurs de logements ;

En plus des aménagements pour la mobilité douce, un certain nombre de moyens doivent pouvoir être mis en place afin d'offrir des possibilités de déplacements, sans utilisation d'un véhicule privé, pour les habitants des zones peu denses ne pouvant être desservis par une ligne régulière de transport en commun. Ces moyens sont réunis sous le terme de mobilité fine et sont les suivants:

- mise en place d'un service de transport à la demande dans les secteurs non desservis par les lignes TC régulières ;
- mise en place d'une plateforme pour favoriser le covoiturage ;
- aménagement des principaux «pôles» ou arrêts TC permettant d'accueillir des vélos électriques.



Concept urbanisation

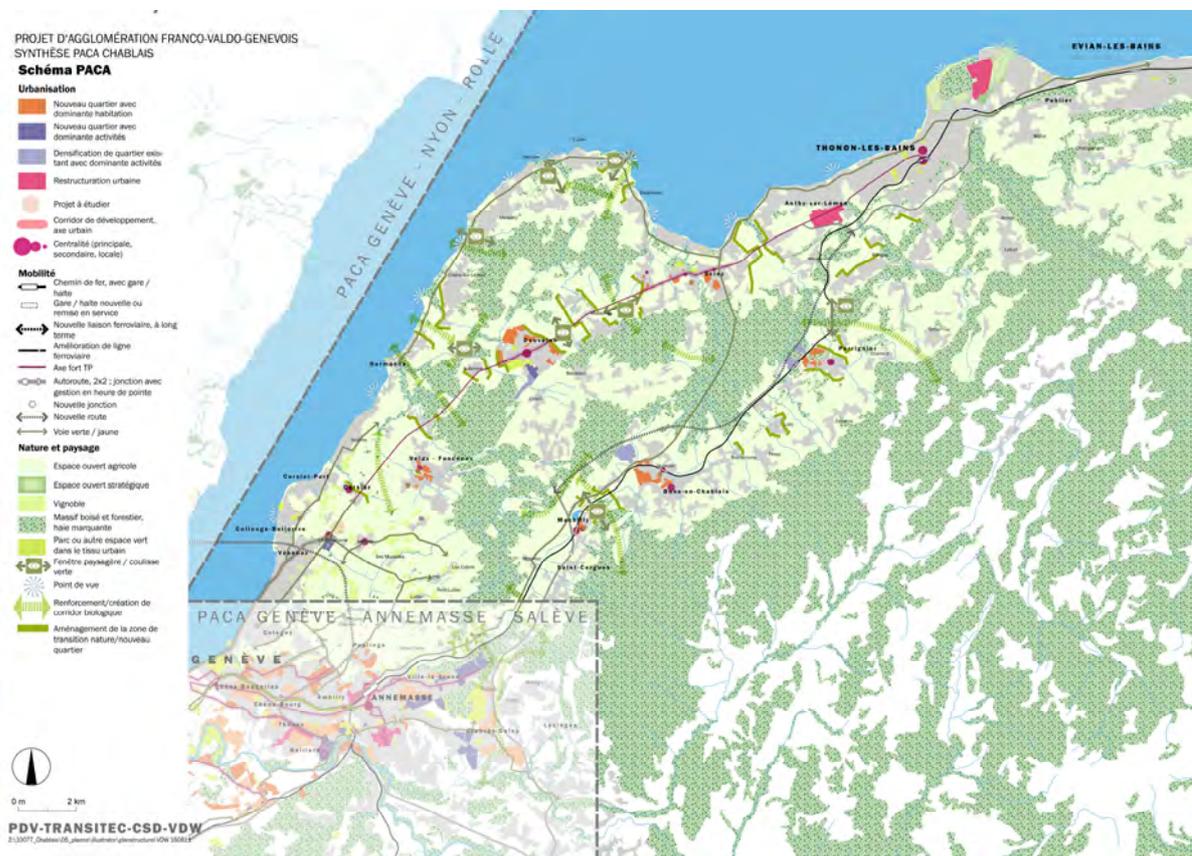


Schéma PACA (§7 en annexe)

RU1 : Concentrer le développement dans les principales centralités

Vouloir concentrer le développement dans les principales centralités découle directement des principes énoncés dans le chapitre précédent à savoir la mise en place d'une structure polarisée du territoire en lien avec les transports.

L'analyse de la structure du territoire existant conduit à différencier quatre types d'entités urbaines et à proposer des secteurs de projet sur certaines de ces entités urbaines dont le rôle doit être d'initier cette structuration urbaine. Ces secteurs ont fait l'objet de compléments d'études intitulés "pré-PSD", les PSD étant des "projets stratégiques de développement" qui ont une portée pré-opérationnelle qui dépassait le cadre du plan de synthèse.

Unités urbaines de Thonon-les-Bains et Collonge-Bellerive / Meinier / Corsier

Dans le projet d'agglomération N°1, il a été fait l'hypothèse qu'à horizon 2030, 200 000 habitants et 100 000 emplois supplémentaires seront accueillis et créés sur le territoire franco-valdo-genevois (sur la base d'une poursuite du rythme de croissance actuel de 1 à 1,3%). Dans un souci de rééquilibrage habitat/emplois, la charte d'engagement politique signée en décembre 2007 postule qu'à l'échelle du



périmètre du projet, la moitié des nouveaux habitants résideront à l'intérieur du canton de Genève et que 30% des nouveaux emplois (notamment des emplois qualifiés) se localiseront dans la partie française du bassin genevois.

Dans cette logique et dans celle énoncée précédemment de polarisation du développement sur les centralités existantes, les deux unités urbaines de Thonon-les-Bains et Collonge-Bellerive (situées aux extrémités du territoire) doivent accueillir prioritairement le futur développement du territoire ; Thonon-les-Bains, car c'est la seule ville (avec Evian, Publier et les communes périphériques) à même de constituer une polarité suffisamment importante pour peser dans le réseau structurant des villes du tour du lac côté français ; Collonge-Bellerive car c'est la porte d'entrée de l'agglomération genevoise et qu'une sortie de la traversée du lac y est envisagée. De plus ces deux pôles concentrent déjà des équipements, des emplois, des services et des commerces assez dynamiques.

La priorité à Thonon-les-Bains doit être donnée à la création d'emplois (+ 6 000 emplois nouveaux) permettant d'afficher une attractivité économique forte de la région thononaise. Le secteur gare de Thonon-les-Bains pourra porter cette croissance d'emplois à condition que soit menée une étude de positionnement stratégique claire en matière économique. Des résultats de cette étude dépendront la programmation du pôle gare et le rayonnement de ce dernier à l'échelle du projet d'agglomération franco-valdo-genevois.

Il existe par ailleurs sur le secteur gare un réel enjeu urbain de réorganisation de l'intermodalité (en lien avec l'arrivée du RER FVG en 2016, celle du futur bus express Thonon-les-Bains / Pallanterie, les bus urbains, le covoiturage, les mobilités douces...) et de requalification des espaces publics en lien avec cette nouvelle gestion de l'intermodalité. (Cf fiche pré-PSD et cahier pré-PSD)

Enfin, il est à noter que deux autres secteurs sont stratégiques dans l'accueil de la croissance de Thonon-les-Bains, la zone commerciale de Marclaz (sur les communes d'Anthy – Thonon – Margencel) et le secteur industriel de Vongy.

La priorité du secteur de la Pallanterie sur les communes de Collonge-Bellerive / Meinier / Corsier doit être donnée à l'accueil de nouveaux habitants (+ 7 000) et de nouveaux emplois (+ 3 000 dont la moitié induits par l'économie liée à l'accueil de 7 000 habitants supplémentaires). Ce développement est indissociable d'une desserte TC efficace.

Aussi, le secteur de la Pallanterie au cœur des trois communes de Collonge-Bellerive / Meinier / Corsier a été conjointement désigné pour accueillir ce nouveau développement mixte en lien avec la mise en place d'un axe TC performant sur la route de Thonon (vers Genève et vers Thonon-les-Bains) et d'une sortie de la traversée lacustre.

Une grille d'enjeux précisant quelles sont les conditions pour qu'un projet, répondant aux objectifs du projet d'agglomération et aux attentes des communes concernées, puisse se faire a été élaborée en concertation avec ces dernières, dans le cadre du pré-PSD Pallanterie. Elle permettra d'avancer vers la constitution d'un cahier des charges destiné à lancer la suite des études.



Pôles locaux de Douvaine et Bons-en-Chablais

Douvaine et Bons-en-Chablais sont les deux pôles locaux à renforcer prioritairement à l'intérieur du territoire du Bas Chablais Ouest. En effet, situés chacun sur un axe de transport différent (RER FVG pour Bons-en-Chablais ; futur BHNS Thonon-les-Bains / Pallanerie / Genève pour Douvaine) et reliés entre eux par des navettes de rabattement (qui donnent le choix du mode de transport aux usagers en fonction de leur destination), les deux communes présentent un fort potentiel d'optimisation et de développement urbain (+ 6 000 habitants à Bons-en-Chablais et à Douvaine, + 1 000 emplois à Bons-en-Chablais et + 1 500 emplois à Douvaine).

La distinction des couleurs sur le schéma PACA donne à lire les secteurs à dominante d'activités (bleu) et les secteurs affectés à l'habitation (orangé) sans toutefois compartimenter et isoler les différentes fonctionnalités. Les développements se font soit par optimisation pour les tonalités les plus claires (restructuration urbaine notamment au centre de Douvaine, mutations, densification) soit par extension pour les tonalités les plus fortes mais toujours de façon mixte (activités, logements, commerces, équipements) et dense.

L'étude sur la priorisation des TC sur la RD 1005 a permis de faire un pas vers l'opérationnel (priorisation bus Thonon-les-Bains / Pallanerie / Genève) en étudiant plus finement entre autres la question de la traversée de Douvaine par la RD 1005 et des aménagements possibles pour en limiter les impacts : positionnement des feux tricolores, profils de voirie, stationnement...

Dans le même temps, les pré-PSD de Bons-en-Chablais et de Douvaine ont permis de proposer un montage possible d'étude de programmation pré-opérationnelle sur l'ensemble du territoire de la CCBC, destinée à faciliter le passage à l'opérationnel du projet de développement retenu pour le territoire. Sans cette vision intermédiaire, il risque d'être extrêmement difficile de mettre en œuvre une véritable stratégie de territoire à horizon 2030. Cette étude permettrait ainsi de mettre en œuvre des PSD.

Ces PSD sont réellement stratégiques dans la mesure où ils permettent d'anticiper les incidences d'un développement important à 20 ans du territoire en termes de fonctionnement et d'organisation (complémentarités et solidarités) dans une perspective d'équilibre global. Menés de front, ces PSD permettent de conserver une cohérence d'actions et de propos à l'échelle de l'agglomération et vis à vis des études déjà lancées.

Pôles secondaires de Sciez, Veigy-Foncenex, Perrignier et Machilly

Ces pôles secondaires peuvent être renforcés, soit qu'ils remplissent un rôle de complémentarité territoriale (c'est le cas de Sciez vis-à-vis de Thonon-les-Bains sur la question résidentielle), soit qu'ils concentrent des infrastructures de déplacements qui le justifient (Perrignier et Sciez, respectivement sur le l'axe ferré Evian / Annemasse et sur l'axe routier de la RD 1005) toujours avec la préoccupation de densifier prioritairement les poches urbaines existantes et de limiter le plus possible l'étalement urbain.



A Veigy-Foncenex la question s'envisage un peu différemment, il s'agit de densifier la commune (qui, située à la frontière avec la Suisse, subit une pression immobilière importante) et de contenir sa croissance afin d'éviter le morcellement et l'éclatement du développement.

Machilly a également un statut de pôle secondaire particulier. La localisation de la commune au carrefour de différents axes de transport et la présence d'une halte ferroviaire font de Machilly une commune à enjeux forts pour la mobilité. En revanche, les contraintes écologiques du secteur ne permettent pas un accueil important de population. Aussi, Machilly est identifiée comme pôle secondaire pour les enjeux mobilité qu'elle porte et non dans l'objectif d'accueillir un fort développement démographique qui ne serait pas compatible avec la préservation des espaces naturels sensibles.

Les communes de Sciez et de Veigy-Foncenex, qui n'ont pas fait l'objet d'un pré-PSD dans le plan de synthèse du PACA Chablais pourraient en justifier la nécessité dans la mesure où elles sont appelées à se développer et à se structurer de manière importante. Comme les pré-PSD Bons-en-Chablais / Douvaine et dans la mesure où ces communes font partie du périmètre de la CCBC, il a été proposé que ces communes fassent l'objet d'études approfondies dans le cadre du lancement d'une étude de pré-programmation opérationnelle sur le territoire.

A Perrignier, il s'est agi pour le pré-PSD de réinterroger le développement prévu de la commune au regard des infrastructures TC, routières et ferroviaires qu'elle concentre. Une proposition de démarche opérationnelle a été soumise aux Elus, des choix politiques sont désormais à opérer pour pouvoir avancer dans l'opérationnalité de cette dernière.

Le COPIL recommande de concentrer le développement dans :

- **les unités urbaines de Thonon et du secteur de la Pallanterie;**
- **les pôles locaux de Douvaine et Bons-en-Chablais ;**
- **les pôles secondaires de Sciez, Veigy-Foncenex et Perrignier.**



RU2 : Densifier les pôles de proximité en renforçant le caractère villageois, remplir prioritairement les dents creuses, exclure les extensions sur les zones agricoles et naturelles

La densité pour la densité n'a aucun intérêt en soi (si ce n'est celui de consommer moins de foncier). Elle devient intéressante pour l'usager quand elle s'accompagne d'un renforcement de l'offre urbaine dans sa globalité (habitat, activités, services, qualité du cadre de vie). Elle constitue alors une ville diverse, vivante et attractive et non une simple hausse quantitative des densités de population.

De ce point de vue l'intensification urbaine par le comblement de dents creuses, la réutilisation d'espaces urbanisés délaissés ou sous occupés, ou l'optimisation d'espaces très faiblement urbanisés offrent une alternative aux développements extensifs qui repoussent chaque fois un peu plus loin les limites de l'espace urbanisé. Cette intensification urbaine doit respecter et renforcer le caractère villageois des pôles de proximité.

Il est possible de citer au moins 5 bonnes raisons d'optimiser les espaces « sous-urbanisés », délaissés ou les dents creuses :

- Ce peut être l'occasion de favoriser une diversité d'usages disparue, par l'implantation d'un commerce de proximité par exemple ;
- Intensifier un bourg, c'est diminuer les déplacements individuels motorisés qu'induirait le développement d'une nouvelle urbanisation en périphérie de ce dernier et favoriser de fait la mobilité douce entre les lieux de vie du village (école, commerces, bibliothèque...);
- Ce peut être une façon de répondre au défi de la construction de logements là où la densité présente est déjà naturellement plus forte, les équipements ou les commerces déjà présents ;
- Naturellement, densifier les espaces libres, c'est économiser le foncier et réduire les coûts de la gestion urbaine dans la mesure où les réseaux sont déjà présents ;
- Optimiser le foncier sous utilisé dans les pôles de proximité, ce peut être l'opportunité de rapprocher les populations les plus modestes ou les plus fragiles (personnes âgées par exemple) du centre à proximité des « commodités urbaines » et des dessertes TC.

Le COPIL recommande, dans les pôles de proximité, de privilégier l'urbanisation dans les délaissés et les dents creuses et de bannir les extensions sur les zones agricoles et naturelles.



RU 3 : Favoriser la compacité et la mixité sociale et fonctionnelle

L'étalement urbain a un coût écologique, économique et social. Aussi, la promotion d'une ville plus compacte, plus dense et plus mixte a-t-elle des effets positifs en termes de coût public d'investissement et de fonctionnement et de coûts pour les usagers de la ville.

Densité / compacité

Compacité n'est pas synonyme d'entassement. La densité (expression de la compacité) souffre encore aujourd'hui 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 (résultante de la densité) permet également d'offrir un espace public vivant, porteur de liens sociaux et d'échanges. Il faut donc se méfier du caractère des indicateurs de densité : une hauteur importante ne signifie pas forcément une tour ou une barre massive. Il faut démystifier la vision négative de la densité et ne pas aborder cette notion sans la relier à l'échelle des vides et des pleins, à la réalité des tissus construits. Il est tout à fait possible de concilier qualité de l'habitat et de son environnement et optimisation de la consommation foncière.

Mixité(s)

Les formes bâties 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. L'habitat dit intermédiaire (maisons en bande, accolées, jumelées ; petits collectifs à faible volumétrie) offre également une densité et une qualité de vie très satisfaisante.

Ce mélange de typologies permet ainsi de varier les densités et crée la richesse de la ville, à l'image des villages traditionnels où les constructions sont regroupées et accolées les unes aux autres et où les services et les commerces sont à proximité immédiate des habitants à pied ou à vélo.

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

Le COPIL recommande, que ce soit en renouvellement urbain ou en extension, que le développement urbain soit l'occasion de créer plus de mixité à la fois sociale, programmatique et fonctionnelle ainsi que dans les formes construites.

RU4 : Renforcer la qualité de vie par un traitement des espaces publics et par la limitation des nuisances

La réussite d'un projet dense et mixte évoqué précédemment passe par l'équilibre entre espaces ouverts et espaces bâtis d'une part et entre densité du bâti et qualité des espaces publics d'autre part.

L'espace public n'est pas un simple espace ouvert non construit, il est le support d'usages (commerciaux, jeux, déplacement, repos, attente ...) il doit permettre de valoriser le quartier, de créer de l'animation et de porter une identité.

Des espaces publics en lien avec les infrastructures TC

Le traitement et la requalification des espaces publics recouvrent plusieurs interventions que le développement des infrastructures de transports est à même de lancer.

L'arrivée du RER FVG par exemple peut être l'occasion pour les gares concernées de repenser leurs espaces publics en lien avec la multimodalité (bus, parking relais, vélo, transport à la demande...). A Thonon-les-Bains, les réflexions liées au pré-PSD vont permettre de repenser les espaces publics au nord et au sud de la gare en lien avec la réorganisation de son pôle multimodal.

De la même manière, les arrêts de bus sur la RD 1005 peuvent participer à la requalification des espaces publics. C'est le cas à Douvaine où le profil de la voirie, les abris et les traversées pourraient être repensés pour laisser une plus grande place aux usages piétons et modes doux en lien avec le parvis de la mairie qui nécessiterait que le parking actuel cède la place à une véritable place publique...

Enfin sur le linéaire du futur axe TC Pallanterie/Genève, l'espace rue doit être traité qualitativement (largeurs, plantations, traitement des façades bâties ...), en ce sens des prescriptions architecturales et paysagères doivent être fixées en amont des opérations ce qui sera d'autant plus facile que la création du quartier attendant se fera ex-nihilo.



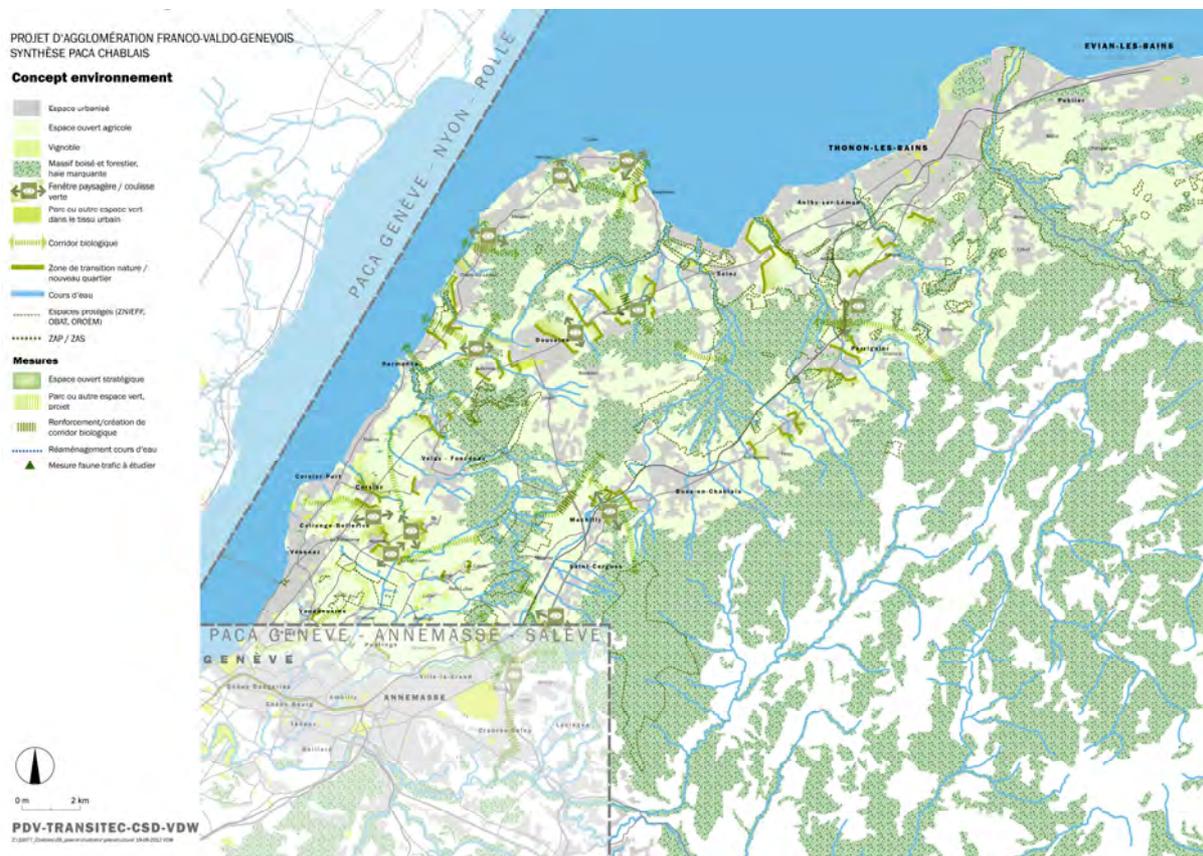
Des relations à entretenir avec le proche paysage

Il est important de créer ou de maintenir des espaces d'aération dans les tissus les plus urbains. Cependant, le Bas Chablais Ouest est un territoire périurbain peu dense. Aussi l'enjeu se situe davantage sur la relation et les usages que peuvent entretenir les habitants avec les paysages agricoles et naturels alentours (loisirs, déplacements par les voies vertes, chemins de randonnées...) et sur le traitement entre les lisières bâties et non bâties. (cf. RE 1 : conserver les grandes entités agricoles fonctionnelles & RE 3 : maintenir les coupures d'urbanisation).

Le COPIL recommande qu'une attention soit portée aux espaces publics en renouvellement ou en création et que soient limitées les nuisances (sonores, visuelles, pollutions,...)



Concept environnement



Concept environnement (§7 en annexe)

RE1 : Conserver les grandes entités agricoles et forestières fonctionnelles

... qui portent une richesse écologique et paysagère...

Les espaces boisés et agricoles (grandes cultures, maraîchage et vignobles) du Chablais sont très présents dans le paysage, mais sont soumis à une forte pression résidentielle qui en menace chaque jour un peu plus l'importance et la fonctionnalité. Pourtant, ils constituent des espaces de richesse écologiques et de continuité environnementale importants qui participent à l'équilibre général du territoire.

...une richesse économique

Ces espaces agricoles et forestiers ne sont pas des « réserves à bâtir », ils sont les outils de travail des agriculteurs, des vignerons et de toutes les filières qui en dépendent. Leur préservation est donc essentielle d'un point de vue économique.



Ils participent également de l'attractivité touristique du territoire par le paysage qu'ils constituent, aussi ils nécessitent une volonté politique forte pour les préserver et les mettre en valeur.

... une richesse nourricière...

De même ces espaces constituent une richesse alimentaire pour le territoire. Au plus proche des bassins de consommation, cette agriculture de proximité peut alimenter les polarités structurantes du territoire en produits frais et locaux dont le prix dépendra davantage du travail de la terre que des coûts d'acheminement.

...et récréative.

Enfin, ces espaces agricoles peuvent porter d'autres usages que le seul travail de la terre. Le long des parcelles, il peut être agréable de se promener ou de faire du sport, les fermes peuvent accueillir le public et lui faire découvrir les métiers de la terre.

Le COPIL recommande de conserver les grandes entités agricoles fonctionnelles suivantes :

- **Plaine de la Seymaz**
- **Coteau de Chevrens**
- **Plaine de Massongy**
- **Coteau de Ballaison**
- **Presqu'île**
- **Pied des Voirons**
- **Vallon du Foron**

RE2 : Préserver les entités naturelles et corridors biologiques

Le fonctionnement des écosystèmes à l'échelle d'un territoire aussi vaste que le Chablais fonctionne sur le principe des réservoirs: les grandes entités agricoles et naturelles sont des bassins de vie et de biodiversité et doivent être reliés entre elles par des passages, les corridors biologiques.



Les espaces naturels remarquables du Chablais sont nombreux et protégés par des mesures spécifiques telles que les ZNIEFF (Zones d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique) et réserves naturelles, les ZICO (Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux) et OROEM, les arrêtés de biotope, les zones Natura 2000 et les sites de reproduction des batraciens. Des corridors biologiques viennent également enrichir et connecter ces espaces naturels remarquables. Malheureusement, ils restent encore fragilisés et subissent des pressions humaines fortes. Les rives françaises et suisses du lac Léman par exemple ne présentent pratiquement plus de caractéristiques naturelles. L'urbanisation, l'artificialisation des berges 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. Les cours d'eau sont de ce point de vue là également des éléments structurants.

Action préventive : préserver les corridors identifiés

Il est indispensable de maintenir les corridors existants car ils permettent la reproduction et la migration de nombreuses espèces, ils sont vitaux pour le maintien de la biodiversité végétale et animale et pour la survie, le développement et l'évolution à long terme de la plupart des espèces.

Ainsi, les massifs boisés seront impérativement préservés de l'urbanisation, les coupures d'urbanisation absolument maintenues (elles permettent aux espèces de se déplacer, de se nourrir, de se reproduire) et les milieux humides totalement protégés dans un périmètre cohérent écologiquement parlant car ils sont les fils conducteurs de la dissémination des espèces végétales.

S'obliger aujourd'hui à prendre les mesures destinées à préserver ces corridors permettra de s'économiser les coûts d'une restauration future de ces derniers.

Action curative : renforcer l'épaisseur des corridors menacés

Si ces conditions de préservation ne sont pas satisfaites, des projets de restauration, de renaturation, d'épaississement des corridors biologiques ou d'aménagement pour la faune au droit des infrastructures routières doivent être envisagés car c'est de la survie de la biodiversité animale et végétale dont il est question et à terme des populations humaines.

En outre, ces espaces sont garants de la qualité des paysages, qui est elle-même garante de l'attractivité du territoire, elle-même garante de l'économie touristique de ce dernier, et ainsi de suite. Tout est lié, la préservation des corridors biologiques n'est pas uniquement une question liée aux insectes...

C'est pour passer à l'opérationnel que le projet de "contrat corridor Arve-Lac" est mis en place. Ne couvrant pas l'entier du territoire, il s'agit de rester mobilisé sur la préservation et la réhabilitation des autres secteurs.



Le COPIL recommande de limiter l'artificialisation des berges, des rives du lac et des cours d'eau et d'impérativement préserver les corridors biologiques cartographiés (concept environnement) dans les secteurs suivants :

- **Voiron - Plaine : Perrignier / Machilly / Chasseurs**
- **Plaine : Chevrens / Veigy-Foncenex / Massongy / Machilly / Chevannex**
- **Lac : Excenevex / Chens-sur-Léman / Messery / Hermance**

RE3 : Maintenir les coupures d'urbanisation

La manière dont la croissance actuelle du Chablais se répartit tend à développer à horizon 2030 un gigantesque continuum urbain de près de 20 kilomètres et ce au mépris des continuités biologiques (cf. RE2 : préserver les corridors biologiques), de l'agriculture et du paysage.

Aussi, pour toutes les raisons énumérées dans les recommandations RE1 et RE2, des coupures d'urbanisation doivent impérativement être préservées entre les développements existants. Aucun nouveau développement ne pourra se faire s'il compromet l'intégrité d'un corridor biologique, la viabilité d'une exploitation agricole ou les vues sur le proche et le lointain paysage.

Fenêtres paysagères

Les franges urbaines forment quelquefois des fenêtres paysagères. Elles ont été identifiées sur la carte thématique et sont des points de vues existants sur le lointain paysage (belvédères) ou sur le proche paysage (cours d'eau, vergers...) qui doivent être obligatoirement préservés. Ils mettent en scène le lac, la plaine ou le plateau agricole, la vallée et les montagnes, éléments identitaires forts du paysage chablaisien.

Aménager l'interface, traiter les franges urbaines

Enfin, les franges urbaines doivent être traitées. Elles marquent la limite entre un espace urbanisé et un autre espace (boisé, agricole, humide, naturel...) mais ce sont surtout des espaces de contact qui peuvent assurer diverses fonctions (récréative, nourricière...) et demandent à ce titre une attention particulière. Or, si elles ne sont pas traitées clairement, elles peuvent tenter de faire progresser toujours un peu plus le front urbain au détriment de l'espace ouvert.

Ainsi, le traitement de ces lisières construites joue un rôle de transition mais surtout de valorisation



réci-pro-que entre l'espace construit ou à construire et l'espace ouvert. Il permet aussi et surtout de poser une limite franche à l'urbanisation par la matérialisation d'usages diversifiés (sport, jeux, jardins...)

Le COPIL recommande de maintenir les coupures d'urbanisation identifiées sur la carte thématique environnement.



4- Les pré-PSD

Certains secteurs du périmètre d'étude se sont révélés être des secteurs clé pour initier et mettre en place les principes et concepts de développement et de structuration du territoire développé dans le cadre des réflexions du plan de synthèse du PACA Chablais.

Ne disposant pas des ressources pour vraiment rentrer dans la logique opérationnelle des projets stratégiques de développement, il a été convenu qu'il fallait néanmoins préparer cette phase en répondant à quelques questions centrales : Quels sont les buts et les enjeux ? Sur quel périmètre ? Qui sont les acteurs ? Quelle démarche de projet faut-il mettre en place ? Cette étape a été qualifiée de " pré-PSD".

La portée de ces études est assez variable, le but étant principalement d'apporter un élément pouvant servir de catalyseur ou de déclencheur dans ce processus de mutation du territoire et des pratiques.

Les secteurs ayant été étudiés de la sorte sont :

- Le secteur de la gare de l'entité urbaine de Thonon-les-Bains.
- Le secteur de la Pallanterie sur les communes de Collonge-Bellerive, Corsier et Meinier.
- Le développement de Perrignier en lien avec sa gare.
- La structuration du Bas Chablais entre pôles locaux, secondaires et villages.
- La priorisation des TC sur la RD 1005.

Chacun de ses secteurs a fait l'objet d'une démarche de projet particulière intégrant des contacts étroits avec les acteurs locaux pour préparer au mieux les phases opérationnelles suivantes.

Les rapports et les recommandations de ces pré-PSD sont donnés en annexe.



5- Sigles et abréviations

74	Département (français) de la Haute-Savoie
BHNS	Bus à haut niveau de service
CEVA	Liaison ferroviaire Cornavin - Eaux-Vives – Annemasse
COPIL	Comité de pilotage
MD	Mobilités douces
PACA	Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération
PSD	Projet stratégique de développement
RER FVG	Réseau express régional franco-valdo-genevois
TP	Transports publics
TC	Transports collectifs
TIM	Transports individuels motorisés
ZICO	Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux
ZNIEFF	Zones d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique



6- Cartes

Plan guide

Concept mobilité TC actuel

Concept mobilité TC 2016

Concept mobilité TC 2025-2030

Concept mobilité TIM-MD actuel

Concept mobilité TIM-MD futur

Concept environnement

Schéma PACA

Plan guide

Bâtiments, zones de développement

- Bâtiment existant important créateur de centralité
- Espace urbanisé
- Noyau historique, coeur de village
- Nouveaux quartiers avec dominante habitation
- Nouveaux quartiers avec dominante activités ou équipements
- Restructuration urbaine
- Densification forte de quartier existant
- Densification moyenne de quartier existant
- Densification faible de quartier existant
- Densification de quartier avec dominante activités
- Secteur à étudier
- Projet à étudier

Espaces publics

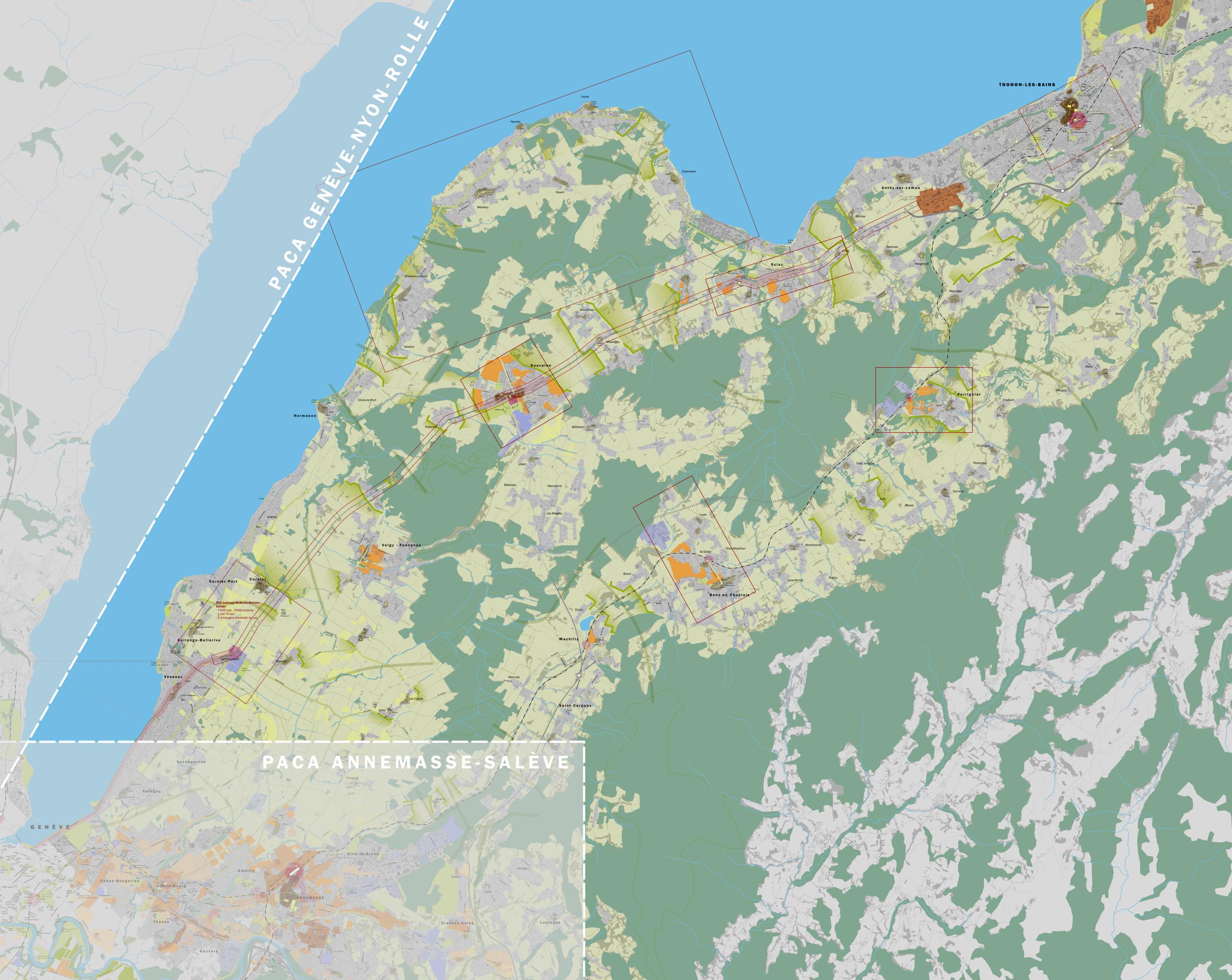
- Centralité principale, espace public de qualité, concentration des activités sociales, interface de transports, lieu repère
- Centralité de quartier
- Pôle d'échange pouvant devenir une centralité, principale et secondaire
- Axe central, espace public de qualité, concentration des activités, services et commerces, axe principal de mobilité
- Parc ou autre espace vert dans le tissu urbain à vocation loisirs dominante
- Cimetière
- Allée d'arbres
- Espace-rue de qualité
- Rue dominée par la fonction trafic

Mobilité

- Chemin de fer, avec gare / halte
- Réservation du tracé
- Gare / halte nouvelle ou remise en service
- Développement possible du chemin de fer à long terme
- Axe fort TP avec arrêt
- Desaerte TP structurante
- Autoroute, 2x2, existante / nouveaux tronçons
- Route principale, existante / nouveaux tronçons
- Route secondaire, existante / nouveaux tronçons
- Liaison MD attractive

Nature et paysage

- Espace ouvert agricole
- Espace ouvert stratégique
- Vignobles
- Massifs boisés et forestiers, haies marquant
- Fenêtre paysagère / coulisse verte
- Corridor biologique à créer ou renforcer
- Zone de transition nature / nouveau quartier
- Cours d'eau et espace cours d'eau
- Zone d'agriculture spéciale (CA) / zone agricole protégée (ZAP) / nature 2000
- Gestion des eaux superficielles (mise à ciel ouvert collecteurs, aménagements fossés)
- Espace vert à priorité nature
- Mesure faune-traffic à étudier
- Graviers



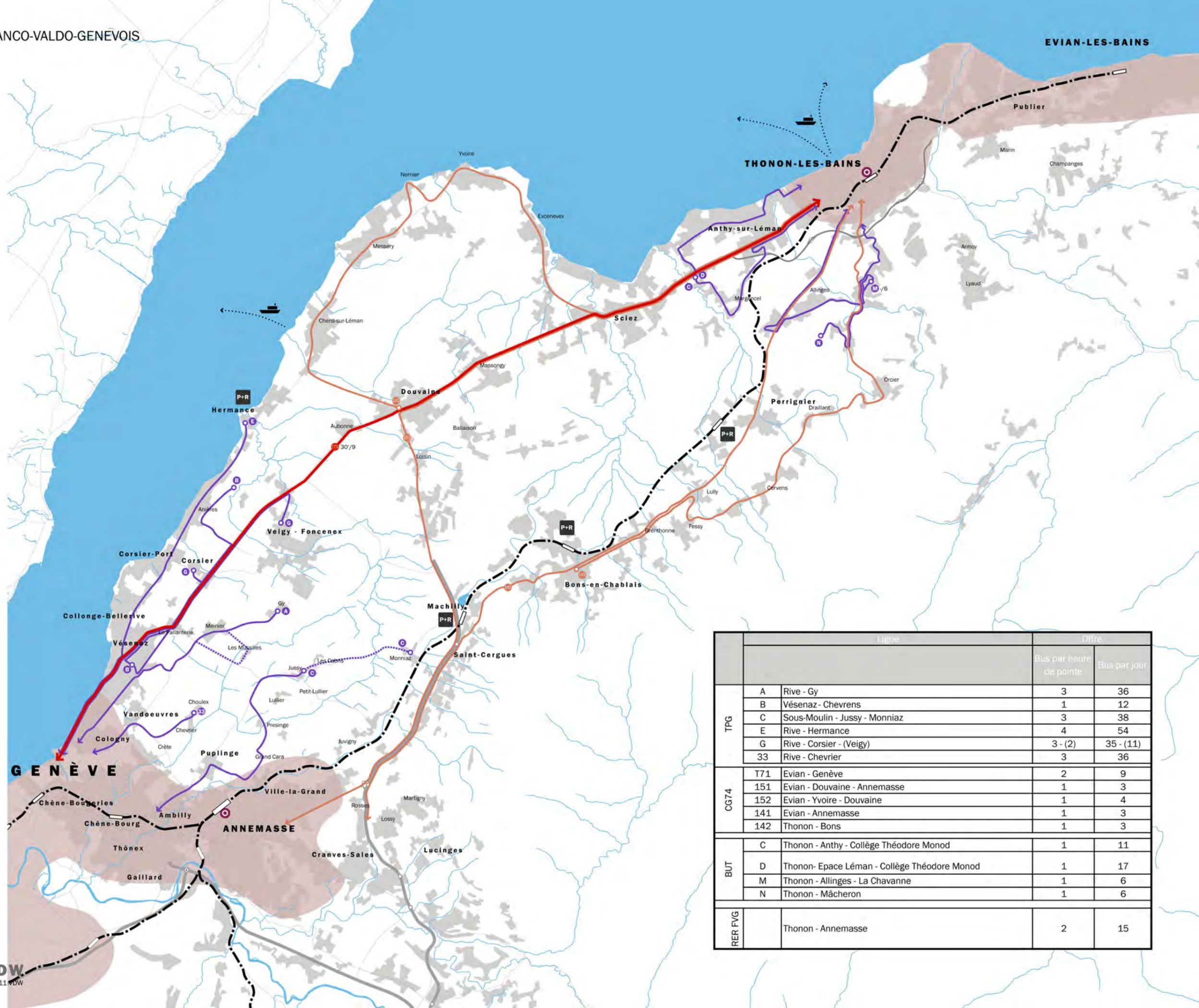
PACA ANNEMASSE-SALÈVE

PACA GENÈVE-NYON-ROLLE

Concept mobilité

TC actuel

-  Zone urbaine
-  Ligne péri-urbaine
-  Ligne inter-urbaine structurante
-  Ligne inter-urbaine structurante secondaire
-  Axe fort TC
-  Ligne ferroviaire RER FVG
-  Gare / halte nouvelle ou remise en service
-  Pôle multimodal
-  P & R
-  Liaison lacustre



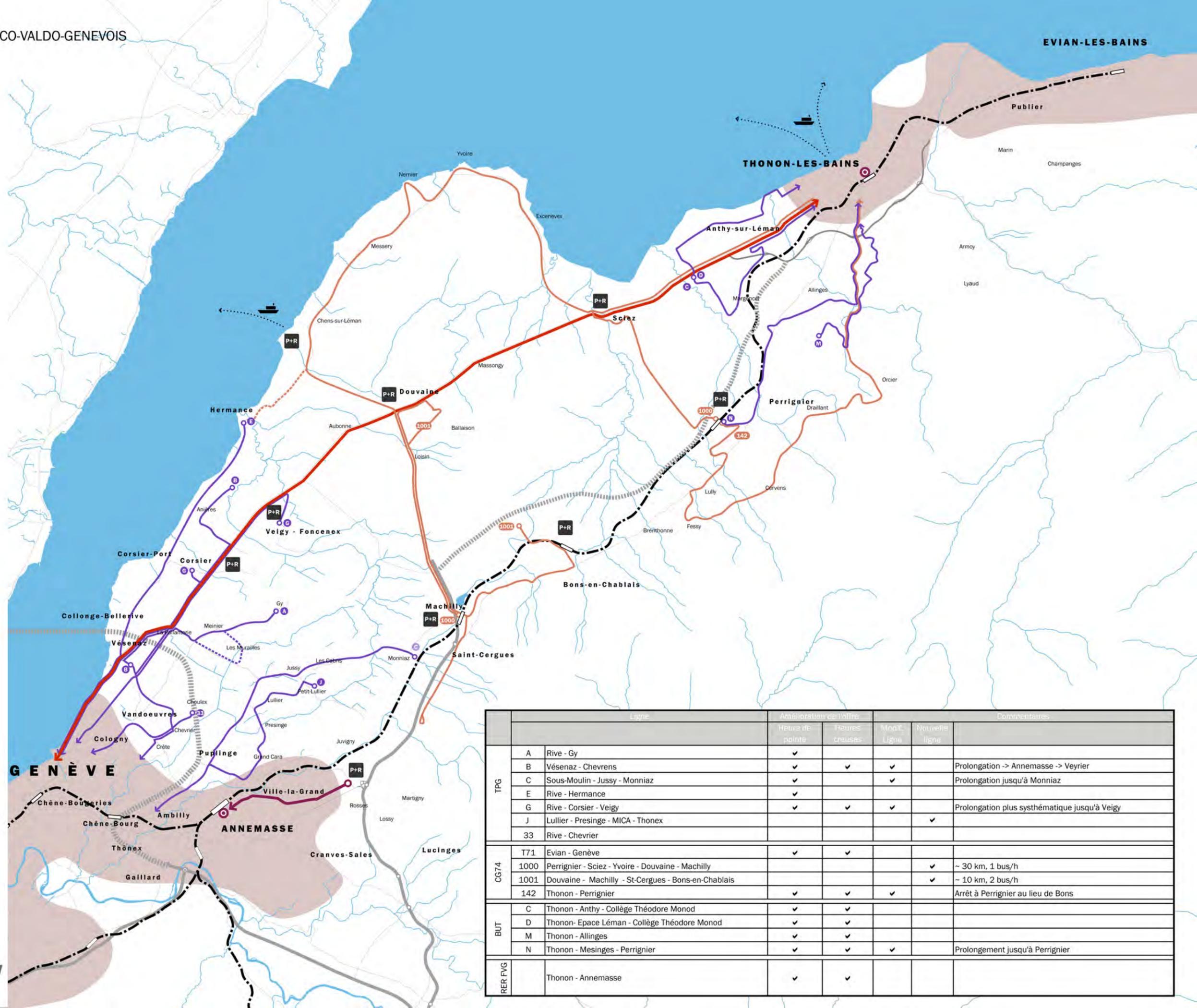
	Ligne		Offre	
			Bus par heure de pointe	Bus par jour
TPG	A	Rive - Gy	3	36
	B	Vésenaz - Chevrens	1	12
	C	Sous-Moulin - Jussy - Monniaz	3	38
	E	Rive - Hermance	4	54
	G	Rive - Corsier - (Veigy)	3 - (2)	35 - (11)
	33	Rive - Chevrier	3	36
CG74	T71	Evian - Genève	2	9
	151	Evian - Douvaine - Annemasse	1	3
	152	Evian - Yvoire - Douvaine	1	4
	141	Evian - Annemasse	1	3
	142	Thonon - Bons	1	3
BUT	C	Thonon - Anthy - Collège Théodore Monod	1	11
	D	Thonon - Espace Léman - Collège Théodore Monod	1	17
	M	Thonon - Allinges - La Chavanne	1	6
	N	Thonon - Mâcheron	1	6
REF FVG		Thonon - Annemasse	2	15



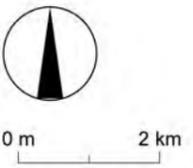
0 m 2 km

**Concept mobilité
TC 2016**

- Zone urbaine
- Ligne péri-urbaine
- Ligne inter-urbaine structurante
- Ligne inter-urbaine structurante secondaire
- Axe fort TC
- Ligne ferroviaire RER FVG
- Gare / halte nouvelle ou remise en service
- Pôle multimodal
- P & R
- Liaison lacustre
- Projet d'infrastructure routière majeure
- Limite du projet d'agglomération

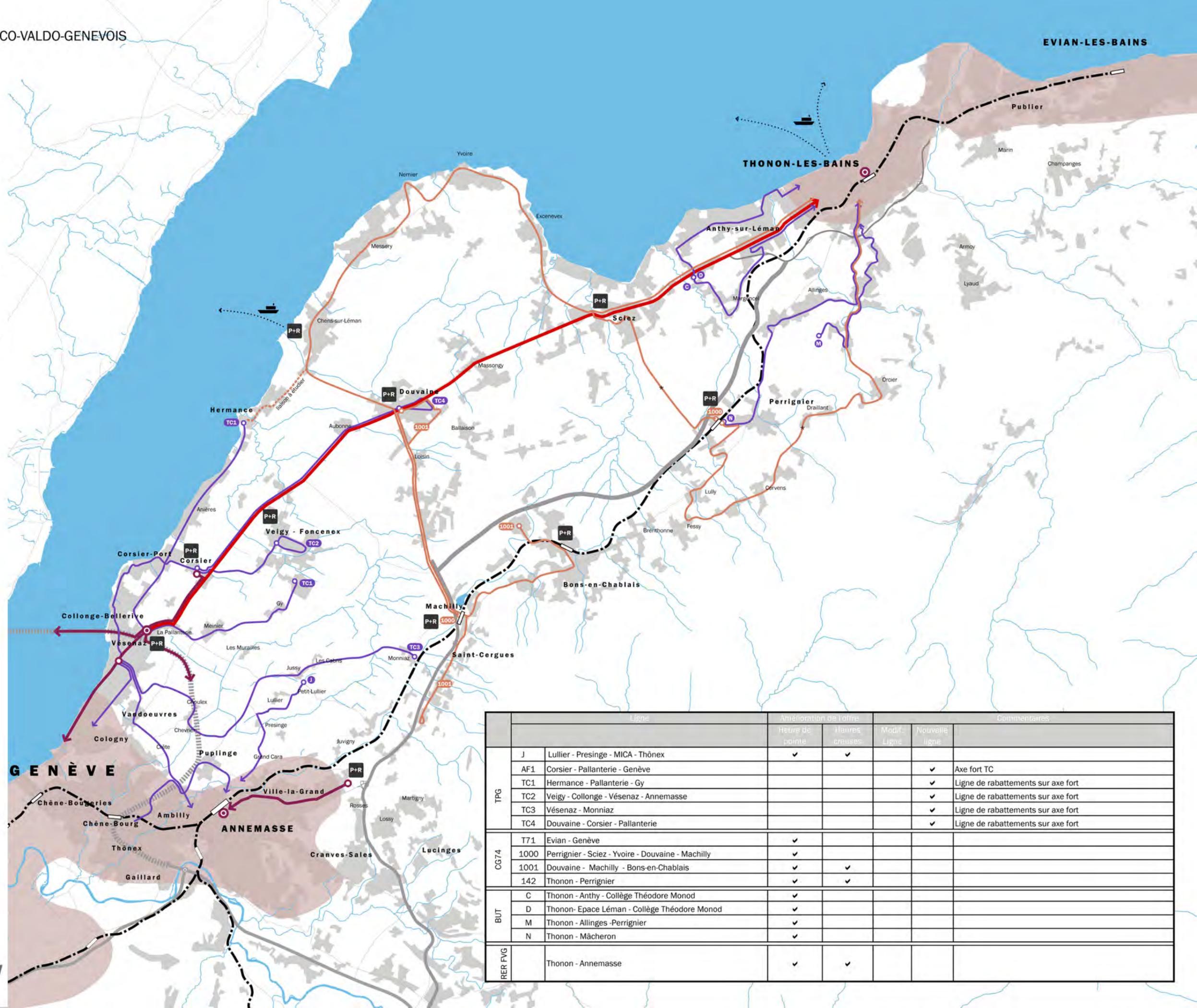


	Ligne		Amélioration de l'offre		Commentaires	
			Heure de pointe	Heures creuses	Modif. ligne	Nouvelle ligne
TPG	A	Rive - Gy	✓			
	B	Vésenaz - Chevrens	✓	✓	✓	Prolongation -> Annemasse -> Veyrier
	C	Sous-Moulin - Jussy - Monniaz	✓		✓	Prolongation jusqu'à Monniaz
	E	Rive - Hermance	✓			
	G	Rive - Corsier - Veigy	✓	✓	✓	Prolongation plus systématique jusqu'à Veigy
	J	Lullier - Presinge - MICA - Thonex				✓
	33	Rive - Chevrier				
CG74	T71	Evian - Genève	✓	✓		
	1000	Perrignier - Sciez - Yvoire - Douvaine - Machilly				✓ ~ 30 km, 1 bus/h
	1001	Douvaine - Machilly - St-Cergues - Bons-en-Chablais				✓ ~ 10 km, 2 bus/h
	142	Thonon - Perrignier	✓	✓	✓	Arrêt à Perrignier au lieu de Bons
BUT	C	Thonon - Anthy - Collège Théodore Monod	✓	✓		
	D	Thonon - Espace Léman - Collège Théodore Monod	✓	✓		
	M	Thonon - Allinges	✓	✓		
	N	Thonon - Mesinges - Perrignier	✓	✓	✓	Prolongement jusqu'à Perrignier
RER FVG		Thonon - Annemasse	✓	✓		



**Concept mobilité
TC 2025-30**

- Zone urbaine
- Ligne péri-urbaine
- Ligne inter-urbaine structurante
- Ligne inter-urbaine structurante secondaire
- Axe fort TC
- Pôle multimodal
- Ligne ferroviaire RER FVG
- Gare / halte nouvelle ou remise en service
- P+R P & R
- Liaison lacustre
- Limite du projet d'agglomération



	Ligne		Amélioration de l'offre		Modif. Ligne	Nouvelle ligne	Commentaires
	J	Heure de pointe	Heures creuses				
TPG	J	Lullier - Presinge - MICA - Thônex	✓	✓			
	AF1	Corsier - Pallanterie - Genève				✓	Axe fort TC
	TC1	Hermance - Pallanterie - Gy				✓	Ligne de rabattements sur axe fort
	TC2	Veigy - Collonge - Vézenaz - Annemasse				✓	Ligne de rabattements sur axe fort
	TC3	Vézenaz - Monniaz				✓	Ligne de rabattements sur axe fort
CG74	1000	Perrignier - Sciez - Yvoire - Douvaine - Machilly	✓				
	1001	Douvaine - Machilly - Bons-en-Chablais	✓	✓			
	142	Thonon - Perrignier	✓	✓			
BUT	C	Thonon - Anthy - Collège Théodore Monod	✓				
	D	Thonon - Espace Léman - Collège Théodore Monod	✓				
	M	Thonon - Allinges - Perrignier	✓				
	N	Thonon - Mâcheron	✓				
RER FVG		Thonon - Annemasse	✓	✓			

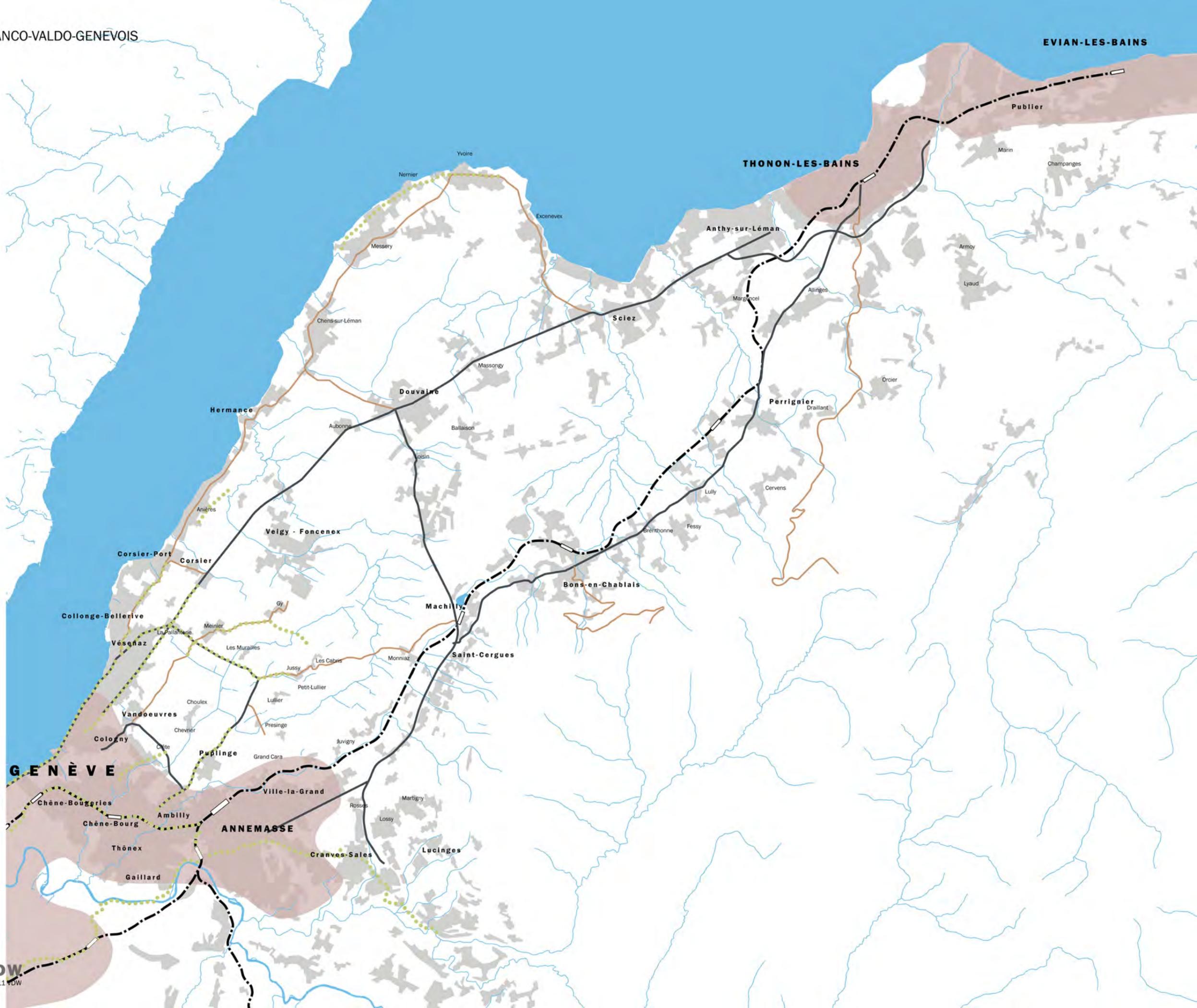


0 m 2 km

Concept mobilité

TIM-MD, actuel

- Réseau routier principal
- Réseau routier secondaire
- ... Voie verte, liaison MD attractive
- Zone urbaine

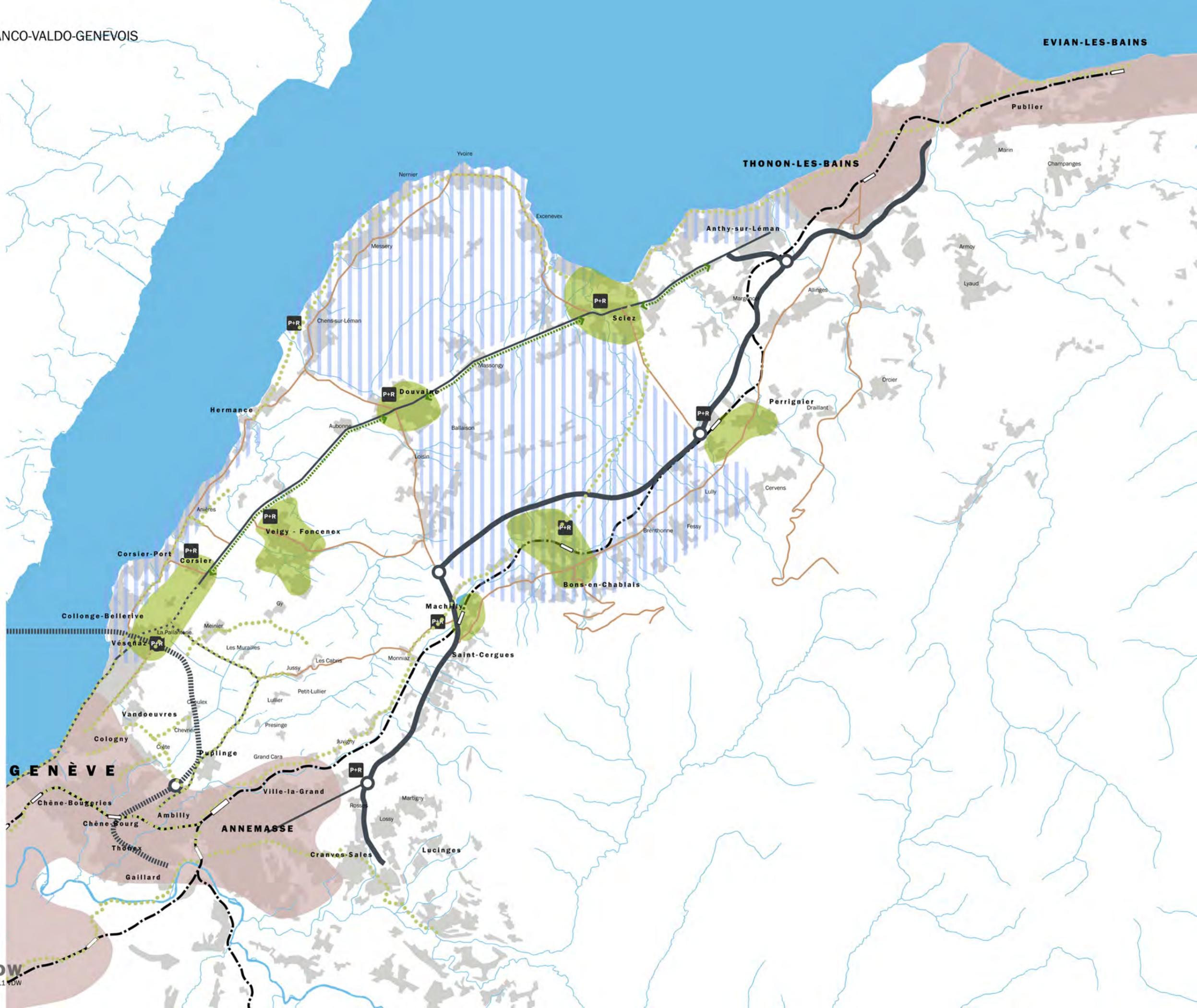


0 m 2 km

Concept mobilité

TIM-MD, futur

-  Réseau routier régional, national
-  Projet d'infrastructure routière majeure
-  Réseau routier principal
-  Réseau routier secondaire
-  Voie verte, liaison MD attractive
-  Jonction
-  P & R
-  Secteur mobilités douces
-  Secteur mobilités fines
-  Pistes cyclables
-  Zone urbaine



0 m 2 km

Concept environnement

-  Espace urbanisé
-  Espace ouvert agricole
-  Vignoble
-  Massif boisé et forestier, haie marquante
-  Fenêtre paysagère / coulisse verte
-  Parc ou autre espace vert dans le tissu urbain
-  Corridor biologique
-  Zone de transition nature / nouveau quartier
-  Cours d'eau
-  Espaces protégés (ZNIEFF, OBAT, OROEM)
-  ZAP / ZAS

Mesures

-  Espace ouvert stratégique
-  Parc ou autre espace vert, projet
-  Renforcement/création de corridor biologique
-  Réaménagement cours d'eau
-  Mesure faune-traffic à étudier

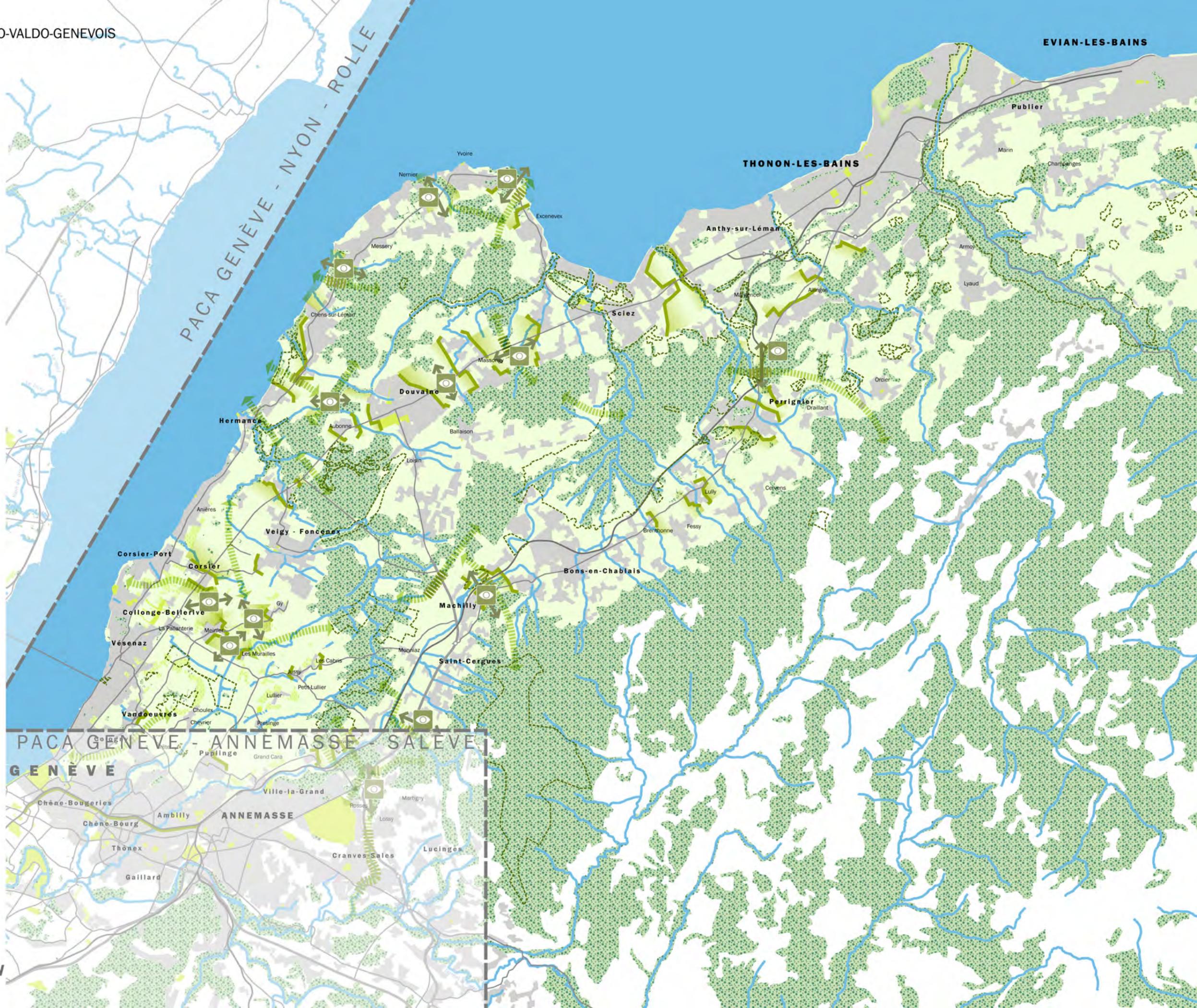


Schéma PACA

Urbanisation

- Nouveau quartier avec dominante habitation
- Nouveau quartier avec dominante activités
- Densification de quartier existant avec dominante activités
- Restructuration urbaine
- Projet à étudier
- Corridor de développement, axe urbain
- Centralité (principale, secondaire, locale)

Mobilité

- Chemin de fer, avec gare / halte
- Gare / halte nouvelle ou remise en service
- Nouvelle liaison ferroviaire, à long terme
- Amélioration de ligne ferroviaire
- Axe fort TP
- Autoroute, 2x2 ; jonction avec gestion en heure de pointe
- Nouvelle jonction
- Nouvelle route
- Voie verte / jaune

Nature et paysage

- Espace ouvert agricole
- Espace ouvert stratégique
- Vignoble
- Massif boisé et forestier, haie marquante
- Parc ou autre espace vert dans le tissu urbain
- Fenêtre paysagère / coulisse verte
- Point de vue
- Renforcement/création de corridor biologique
- Aménagement de la zone de transition nature/nouveau quartier



0 m 2 km