

LIGNE
DIRECTRICE
Chablais



Projet d'agglo franco-valdo-genevois

CAHIER N° 100

Cahier des charges

30 septembre 2009

CRFG
comité régional franco-genevois







Etude des lignes directrices du Chablais

Cahier des charges

**Version
septembre 2009**

Auteurs

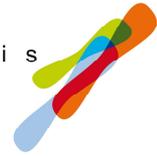
**Equipe du Projet d'agglomération, République et canton de Genève
Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais**





Table des matières

I Modalités de l'étude	7
1. Autorité adjudicatrice.....	7
2. Objet de l'étude.....	7
3. Déroulement de l'étude	8
4. Suivi et pilotage	9
5. Prestations attendues	12
6. Composition de l'équipe de projet	14
7. Exigences concernant les rendus de l'étude	15
8. Langue.....	15
9. Questions de l'équipe de projet.....	15
10. Publication et propriété des projets.....	16
11. Calendrier et organisation de l'étude.....	16
12. Rémunération des mandataires	18
II Le Programme de l'étude.....	19
1. Cadrage général.....	19
2. Le territoire d'étude	21
3. Les planifications territoriales et les grands projets	22
4. Les objectifs quantitatifs de développement	26
5. Les enjeux et objectifs qualitatifs de développement	28
5.1. Un développement économique équilibré et durable.....	28
5.2. Les enjeux et objectifs d'urbanisation.....	28
5.3. Les enjeux et objectifs de mobilité.....	30
5.4. Les objectifs agricoles et environnementaux.....	31



5.5. Les objectifs en matière de nature et de paysage	32
Tableau de synthèse des invariants et des pistes à étudier.....	35
Liste des études et documents	36



I Modalités de l'étude

1. Autorité adjudicatrice

Le département du territoire de la République et canton de Genève, organise, dans le cadre de la mise en œuvre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois une étude ayant pour objet l'établissement d'une image directrice du projet d'aménagement sur le périmètre des lignes directrices du Chablais soit sur l'axe allant de Genève à Thonon.

Les communes françaises de Thonon-les-Bains, Anthy-sur-Léman, Ballaison, Bons-en-Chablais, Chens-sur-Léman, Douvaine, Excenevex, Loisin, Margencel, Massongy, Messery, Nernier, Sciez, Veigy-Foncenex, Yvoire, Allinges, Armoy, Draillant, Cervens, Le Lyaud, Perrignier, Orcier, Juvigny, St Cergues, Machilly, Ville-la-Grand, Annemasse, Brenthonne, Fessy, Lully et les communes genevoises de Cologny, Vandoeuvres, Puplinge, Choulex, Collonge-Bellerive, Presinge, Corsier, Jussy, Meinier, Gy, Anières, Hermance ainsi que la Communauté d'Agglomération d'Annemasse, les Communauté de communes du Bas Chablais, des Collines du Léman, le Syndicat intercommunal d'aménagement du Chablais (SIAC), la région Rhône-Alpes, le Conseil général de la Haute-Savoie et la Préfecture de la Haute-Savoie sont associées à la démarche en participant au comité de pilotage (COPIL).

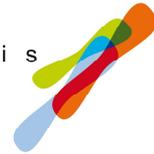
Adresse et secrétariat de l'étude :

DT – Service de la planification directrice cantonale et régionale - Projet d'agglomération
5 rue David-Dufour – CP 224
1211 GENEVE 8
Tél : + 41 22 325 12 48
Fax : + 41 22 327 40 40
Courriel : sylvain.ferretti@etat.ge.ch

2. Objet de l'étude

L'étude des Lignes directrices du Chablais doit coordonner le développement de cette importante portion de territoire. L'étude proposera la mise en place de conditions cadres favorables à l'accueil de nouveaux habitants, emplois et services liés à la vie d'un axe de développement entre le cœur d'agglomération Genevois et le centre régional de Thonon-les-Bains (au sens du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois (PAFVG)).

Au terme de l'étude, il sera possible de présenter un concept territorial sur le périmètre des Lignes directrices du Chablais et des projets d'image directrice sur les centralités locales déjà identifiées dont notamment, Collonge-Bellerive, Thonon, Douvaine, Bons-en-Chablais Sciez et Perrignier. Ces projets viseront à proposer un projet urbain intégrant les potentiels de développement pour



l'urbanisation (logements, équipements publics, activités économiques), la mobilité (transports individuels, transports publics, modes doux), le paysage et les espaces ouverts (agriculture, couloirs naturels. Ils devront permettre de valoriser le potentiel de développement économique du périmètre, dans une approche intégrée combinant urbanisation, mobilité, environnement et paysage.

Les propositions devront préserver et améliorer les aspects environnementaux afin qu'ils puissent générer un cadre de vie de haute qualité, dans une logique de développement durable et en cohérence avec les objectifs du PAFVG.

Cette étude s'inscrit dans le cadre de la poursuite des réflexions engagées dans les planifications territoriales (SCoTs et plan directeur cantonal) et doit en améliorer la cohérence et la pertinence sous l'angle de la construction du Projet d'agglomération.

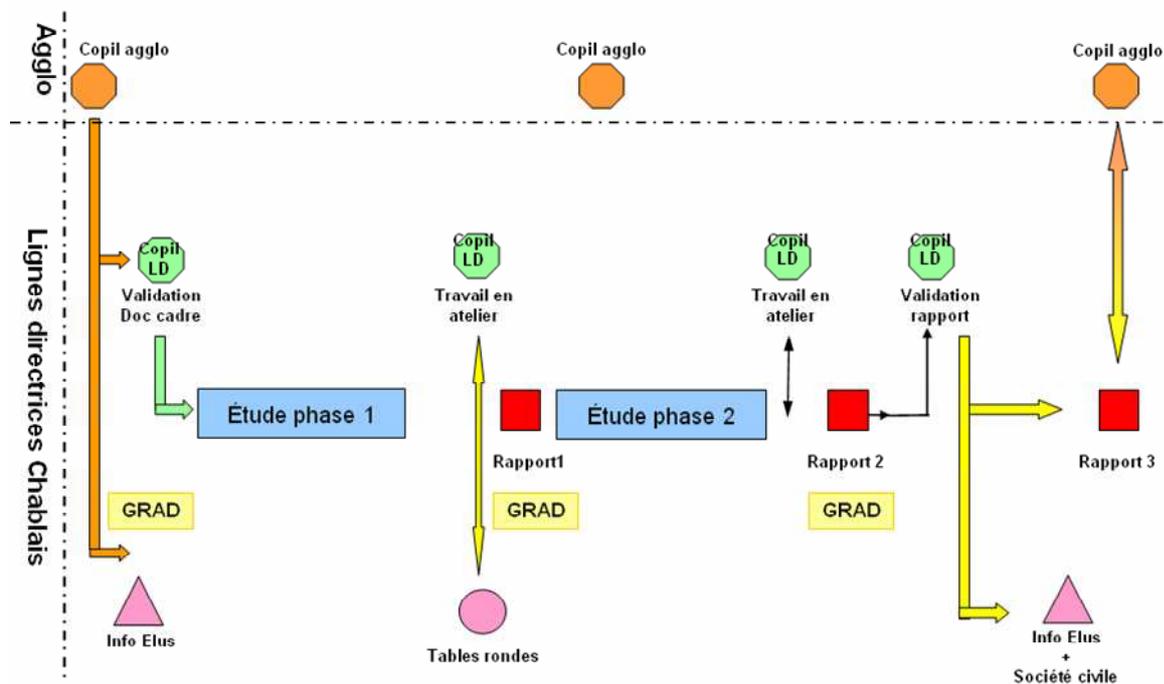
Pour prendre en compte le degré de maturité des différents projets d'infrastructures, il est envisagé deux étapes ou horizons de réflexion en fonction de la mise en service des équipements.

Ce concept d'aménagement territorial évolutif sera par ailleurs utilisé, avec les autres concepts résultant des 9 PACA, comme donnée de base et comme support de vérification pour les autres études sectorielles conduites dans le cadre de la mise en œuvre du PAFVG, notamment celles qui se consacrent aux politiques de services et aux pôles de développement économiques.

3. Déroulement de l'étude

L'appel à candidature vise à sélectionner un pool de mandataires capables de présenter un concept spatialisé dans le cadre de cette démarche. La démarche s'est déroulée et se poursuivra comme suit :

- Un appel à candidature sur invitation permettra à différentes équipes pluridisciplinaires composées au minimum d'un architecte/urbaniste, d'un expert en mobilité, d'un expert en paysage et environnement de présenter leurs approches et leurs références. Les équipes feront acte de candidature sur la base d'un dossier de présentation et d'une lettre de motivation ;
- Un comité de pilotage (COFIL) composé d'élus validera le choix du prestataire sur la base des critères d'appréciation figurant dans le document d'appel d'offre;
- L'équipe sélectionnée testera plusieurs variantes démographiques et étapes de réalisation des infrastructures. La prestation demandée consistera à établir un concept d'aménagement. L'étude se déroulera en deux phases et des échanges auront lieu entre le COFIL et l'équipe. A l'issue de la première phase, les résultats seront présentés et débattus dans le cadre de tables rondes (processus de concertation) ;
- Le COFIL fournira alors à l'équipe de projet les indications nécessaires à la poursuite de la 2ème phase (approfondissements, réorientations, test d'une hypothèse, ...).



Le présent appel concerne les deux phases de l'étude test.

La participation à l'étude implique pour le mandant, le COPIL et l'équipe de projet, l'acceptation des clauses du présent règlement, des réponses aux questions formulées par l'équipe de projet ainsi que des indications données à ces derniers au fil de l'étude.

4. Suivi et pilotage

Le suivi et le pilotage de l'étude des lignes directrices du Chablais est assuré au niveau technique par le Groupe d'Appui de l'Administration (GRAD) et au niveau décisionnel par le Comité de pilotage COPIL. Ces instances sont composées des personnes suivantes :

Comité de Pilotage (47)

- M. Robert Cramer, 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'Etat 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'Anière
- Mme Christiane Jousson, Maire de Choulex
- M. Francine De Planta, Maire Collonge-Bellerive
- M. Jean Murith, 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 Duppessey, 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. Bernard Séchaud, Maire de Bons-en-Chablais
- M. Alain Camus, Maire de Brenthone
- 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, 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
- Laéticia Zaghouane, Didier Robles et Antoine Daublain, Région Rhône Alpes
- Agnès Patriarca et Stéphane Viallet, DDEA
- Cyrielle Tosi, Céline Billault et Marion Charpié-Pruvost, SIAC
- Jean-François Donque, Frédéric Fromain, Annemasse Agglo
- Ingrid Carini, 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
- Jean Philippe Falavel et Florian Jacob, Chablais Léman Développement (CLD)
- Pascal Vermot, Collonge-Bellerive
- M. Michaud, St Cergues



En fonction des problèmes rencontrés ou des questions des mandataires, le COPIL LD Chablais pourra en tout temps recueillir l'avis de tiers en vue de compléter son information et consolider son jugement sur la pertinence des propositions reçues. Il pourra notamment compter sur la collaboration des services de l'Etat de Genève, de l'Etat français, de la Région Rhône-Alpes, du Conseil général de Haute-Savoie, des EPCI concernés, ainsi que ceux des communes intéressées.

5. Prestations attendues

Les prestations attendues sont décrites ci-après et concernent:

- L'élaboration d'un concept de développement territorial, comprenant les aspects paysagers, urbains (logements, activités, équipements) et de mobilités contribuant à la mise en place d'un cadre de vie attractif et de qualité pour les habitants actuels et futurs du périmètre des lignes directrices du Chablais ;
- La présentation et le partage de la réflexion tout au long de la démarche d'élaboration du concept d'aménagement et jusqu'aux résultats lors des séances de travail et de restitution auprès des élus et des techniciens.

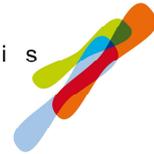
La démarche de projet conçoit l'élaboration du concept d'aménagement en deux phases dont le contenu est précisé ci-dessous :

Première phase : concept général d'aménagement

Le maître d'ouvrage attend des mandataires l'élaboration d'un concept d'aménagement cohérent répondant aux différents enjeux mentionnés ci-dessous, aux objectifs quantitatifs et qualitatifs de développement des chapitres II-3 et II-4, ainsi qu'aux variantes d'études indiquées dans le tableau de synthèse final listant les invariants, les adaptations possibles et les éléments ouverts à de nouvelles suggestions.

Ces propositions porteront plus particulièrement sur les points suivants :

- Prendre en compte des valeurs agricoles, paysagères et naturelles du périmètre d'étude en vue non seulement de les préserver mais également de les améliorer ;
- Distinguer dans la réflexion deux horizons (étapes) de mise en service des infrastructures routières et ferroviaires liées au désenclavement du Chablais en fonction du degré de maturité des différents projets ;
- Proposer un concept de mobilité à l'échelle du périmètre favorisant le report modal du transport individuel motorisé (TIM) vers les TC, mais assurant également une desserte adéquate des zones d'activité économiques (ZAE) par le rail et par la route. Les grands axes de mobilité douce (voie verte) seront organisés pour en assurer la cohérence au niveau de l'agglomération ;



- Travailler sur la cohérence d'un concept territorial, paysager et urbain sur l'ensemble du périmètre d'étude, favorisant la croissance maîtrisée dans les secteurs stratégiques (centralités) en relation avec le développement coordonné des transports, notamment des transports en commun (TC) ;
- Procéder à une vérification quantitative et qualitative des potentiels d'urbanisation (habitat et emploi) identifiés dans les centralités en respectant le principe d'économie d'espace (travail en densification dans les périmètres bâtis et extensions mesurées).

Echelles principale de rendu : de 1:25'000 à 1:10'000, si nécessaire 1:5'000 pour les vérifications et les propositions de composition urbaine sur les bourgs.

Deuxième phase : vérification des propositions d'aménagement des secteurs stratégiques

Le travail de la deuxième phase devra approfondir les notions et propositions présentées lors du premier degré en tenant compte des remarques et demandes du COPIL et du groupe d'appui de l'administration.

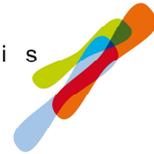
En fonction de ces recommandations, il s'agira d'approfondir les notions suivantes:

- Préciser le concept d'aménagement des secteurs stratégiques, notamment Collonge-Bellerive, Thonon, Douvaine, Bons-en-Chablais, Sciez et Perrignier, en fonction des enjeux principaux identifiés lors de la phase 1, qu'ils soient paysagers, urbains, liés aux transports ou au développement économique ;
- Confirmer les hypothèses d'urbanisations retenues en précisant, si possible, les affectations, le bilan quantitatif des surfaces brutes de plancher et les types de déplacement induits, pour l'habitat et les activités économiques ;
- Proposer une organisation des réseaux de déplacement et des interfaces de transport (RER CEVA, bus, mode doux, voie verte d'agglomération, voiries structurantes, P+R, ...) et préciser le niveau de l'offre TC et qualité de service ;
- Identifier et proposer les sites d'implantations des principaux équipements publics de niveau d'agglomération et leur niveau de rayonnement ;
- Vérifier que les précisions apportées au développement des secteurs stratégiques restent cohérentes par rapport au concept territorial d'ensemble élaboré dans la première phase.

Echelles principales de rendu : 1: 5'000 (éventuellement 1: 2'000) sur les secteurs stratégiques définis à l'issue de la phase 1, et 1:25'000 pour la présentation des évolutions du concept général.

Scénario complémentaire : « société post-pétrole »

Esquisser comment pourrait se développer le périmètre d'étude en faisant l'hypothèse d'une société limitant au maximum l'utilisation des énergies fossiles, principalement dans le domaine des transports:



- Quelle en serait l'impact sur les formes urbaines ?
- Comment se construiraient les échanges, le développement économique et la mobilité dans le périmètre ?
- Quelles hypothèses peuvent être faites sur le mode de vie ?

Ce scénario est optionnel et fera l'objet d'un marché complémentaire.

Cette réflexion sur une société « post-pétrole » se déroulera en parallèle du projet d'aménagement du territoire et viendra apporter un éclairage différent sur les options envisagées et les choix proposés.

6. Composition de l'équipe de projet

Compte tenu de la volonté clairement affirmée d'élaborer un concept de développement territorial intégrant les aspects urbanisation, mobilité et environnement, le groupement devra faire état de compétences avérées dans les trois domaines précités.

La méthodologie proposée par le groupement devra faire la démonstration que celui-ci a la capacité de travailler de manière collégiale et intégrée afin de présenter un concept territorial d'aménagement, comprenant les aspects paysagers, urbains et de mobilités, ainsi que les incidences économiques.

Le pilotage du groupement sera assuré par un urbaniste chef de projet qui sera responsable de constituer son équipe pluridisciplinaire, composée au minimum d'un expert en transports et d'un expert en paysage et en environnement et qui pourra s'adjoindre – si nécessaire - d'autres spécialistes.

Outre les compétences métier, il est demandé que le chef de projet des mandataires soit à même d'animer les séances du COPIL dans le but de construire une vision partagée du développement du territoire. Le groupement devra mettre en avant une capacité avérée de communication et d'expression, tant à l'oral qu'à l'écrit.

Dans ce but, le chef de projet sera clairement identifié dans l'offre et sa participation personnelle au déroulement de toute l'étude, notamment aux séances de travail et de restitution, devra être garantie.

Indépendamment de l'origine des bureaux constituant le groupement, celui-ci devra maîtriser les législations et les procédures des systèmes français et suisses.



7. Exigences concernant les rendus de l'étude

Les rendus de l'étude se feront sous forme de plans et d'un rapport explicatif.

Les plans seront orientés avec le Nord en haut, selon les coordonnées géographiques. Ils comprendront la mention « Etude des Lignes directrices du Chablais » ainsi que le nom des auteurs du projet. Hormis ces prescriptions, les modalités de rendu ne sont pas imposées, l'équipe de projet pouvant rendre des documents sous une forme adaptée à leurs propos.

Les plans seront accompagnés d'un rapport explicatif présentant les partis pris et les hypothèses de travail et décrivant la démarche aboutissant aux résultats présentés.

Les mandataires établiront en coordination avec les chefs de projet et le GRAD les documents de présentations nécessaires au partage des résultats de l'étude.

Tous les documents seront soumis aux chefs de projet au minimum 7 jours avant les échéances de rendu (cf 12-Calendar et organisation de l'étude).

Pour le rendu de chaque phase, le groupement de mandataire remettra :

- Un exemplaire de tous les documents présentés sous format papier et sous forme de fichiers numériques transmissibles (PDF, PPT ou image, si possible en format vectoriel) sur CD-ROM ;
- Les éléments significatifs du rendu sur support papier non plié, pour affichage, au format A0.

Les documents graphiques devront être de grande qualité et garantir une excellente lisibilité des propositions dans un souci de communication à destination d'un public de non-professionnels de l'aménagement.

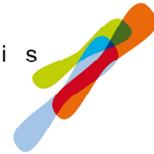
La reproduction en nombre des documents sera assurée par le mandant, les frais courants de reproduction étant compris dans le montant forfaitaire de 4'000.-- CHF.

8. Langue

La langue officielle de la procédure est le français, pour le programme, les questions, les réponses, les rendus de projets et les rapports du COPIL.

9. Questions de l'équipe de projet

Les questions relatives au déroulement de l'étude peuvent être adressées en tout temps par l'équipes de mandataires à l'attention de l'adjudicateur (par mail : sylvain.ferretti@etat.ge.ch et



c.tosi@siac-chablais.fr). Les réponses parviendront à l'équipe dans les meilleurs délais, en fonction des démarches nécessitées (recherches, validation par le COPIL,...).

10. Publication et propriété des projets

Les résultats de l'étude seront rendus publics, sous une forme appropriée qui reste à déterminer. Ils feront l'objet d'une exposition publique.

Les documents relatifs à toutes propositions présentées deviennent propriété de l'adjudicateur, la propriété intellectuelle restant réservée à leurs auteurs dans une mesure conforme à la loi et à la jurisprudence. Toute publication relative aux études par un participant est soumise à l'approbation préalable du mandant.

11. Calendrier et organisation de l'étude

Le déroulement de l'étude se fera en deux phases. A l'issue de chacune d'entre elles, sur la base du rendu de l'équipe de projet, un atelier de présentation et de discussion permettra des échanges entre les mandataires et le COPIL, ainsi qu'avec les représentants techniques du groupe d'appui de l'administration. A cette occasion, l'équipe de projet sera représentée par le chef de projet accompagné d'au moins un responsable de chaque domaine de compétence requis par la procédure (urbanisme + mobilité + paysage/environnement).

Les propositions des mandataires seront examinées par le COPIL et les représentants techniques du groupe d'appui de l'administration qui pourront émettre des remarques quant à leur conformité avec les contraintes réglementaires.

A l'issue de l'atelier, des tables rondes de concertation seront organisées pour débattre sur les propositions présentées par les mandataires. Ces tables rondes réuniront des représentants de la société civile, des élus municipaux et communautaires, des membres des commissions cantonales compétentes en matière d'aménagement du territoire (commission d'aménagement du canton CAC, commission consultative pour l'aménagement du territoire CAT, commission d'urbanisme CU) des élus de l'ARC du Genevois (Association régionale de coopération du Genevois), ainsi que des représentants du Conseil général de la Haute-Savoie et de la Région Rhône-Alpes et de l'Etat français.

L'appréciation des solutions proposées est réservée aux membres du COPIL. Celui-ci pourra en cours de route orienter la suite de l'étude afin d'approfondir telle ou telle proposition.

Un rapport répertoriant les orientations, les compléments d'information et les développements à poursuivre sera transmis aux mandataires pour lancer la seconde phase de l'étude. Ce rapport regroupera les avis du groupe d'appui de l'administration et de ses mandataires concernant les notions de mobilité, d'environnement, de paysage, etc., les recommandations du COPIL, ainsi que les avis des tables rondes.



Les échéances suivantes sont d'ores et déjà envisagées (voir détail de calendrier ci-dessous), celles-ci pouvant être adaptées en fonction des problématiques soulevées par les propositions l'équipe de mandataires. Cette dernière sera avisée dès qu'une modification d'échéance sera décidée par le COPIL. Les délais de rendu ne seront toutefois pas raccourcis.

Calendrier :

Planning prévisionnel détaillé		
12 août 09 à 9h	GRAD	Perrignier
9 septembre 09 à 18h	Info LD Chablais	Douvaine
16 septembre 09 à 10h	GRAD	Clos Babuty
23 septembre 09 à 15h	COPIL n°1 validation document cadre	Ballaison
30 septembre 09	Envoi cahier des charges à 3-6 bureaux	
19 octobre 09 à 17h30	Retour des offres	
22 octobre 09	Audition des candidats	A fixer
28 octobre 09	Envoi rapport + proposition adjudication.	
3 novembre 09 à 14h	GRAD	CCCL
6 novembre 09 à 10h	Validation par les élus (COPIL restreint)	Thonon
11 novembre 09	Adjudication de l'étude	
Semaine 46 - 47	Visite du terrain avec le mandataire (GRAD)	
Semaine 50 ou 51	Séance mandataire ferroviaire	A fixer
20 janvier 2010 à 14h	GRAD - préparation atelier n°1	A fixer
5 février 2010	COPIL n°2 atelier rendu phase 1	Genève
6 février 2010	Tables rondes	Douvaine
10 février 2010 à 9h30	GRAD	A fixer
Semaine 6 - 7 - 8	Recadrage étape 2 + validation	
1 ^{er} mars 2010	Démarrage 2ème phase	



28 avril 2010 à 14h	GRAD - préparation atelier phase 2	A fixer
7 mai 2010 à 9h30	COFIL n°3 atelier rendu phase 2	Cl os Babuty
2 juin 2010 à 9h30	GRAD	A fixer
18 juin 2010	COFIL n°4 validation rapport final	Perri gnier
1 juillet 2010 à 19h	Présentation publique des résultats	Douvaine

12. Rémunération des mandataires

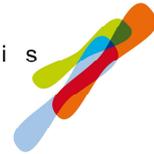
Les mandataires sont rétribués forfaitairement pour l'ensemble de l'étude à hauteur de **100'000 .-- CHF (soit environ 70'000 € TTC)**, pour autant qu'ils aient déposé dans les temps les documents demandés.

Les rétributions couvrent tant les honoraires (prestations) que les divers frais engagés par les équipes de projet. Elles sont déterminées comme suit (montants TTC, par équipe mandataire) :

1 ^{ère} phase	Concept général d'aménagement et de mobilité	CHF 50'000. -- TTC
2 ^{ème} phase	Vérification des propositions d'aménagement des secteurs stratégiques	CHF 50'000. -- TTC

La prestation demandée est estimée pour les deux phases à environ 600 heures de travail à répartir entre architecte / urbaniste, ingénieur mobilité et ingénieur environnement, au taux moyen de 160 . -- CHF/h. y compris la participation à environ dix séances.

Un montant forfaitaire de 4'000 . -- CHF est prévu pour les frais.

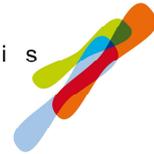


II Le Programme de l'étude

1. Cadrage général

A partir des principes et des enjeux définis dans la charte du Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise, il s'agit d'établir sur l'ensemble du périmètre des Lignes directrices du Chablais, un concept de projet urbain intégrant les potentiels de développement pour l'urbanisation (logements, activités, équipements publics), la mobilité (transports individuel, transport collectifs, mobilité douce), le paysage, les espaces ouverts (agriculture, couloirs biologiques...) et l'environnement.





La réflexion sur le concept d'aménagement du périmètre d'étude doit amener de la cohérence à l'échelle du périmètre et tenter de répondre à certaines questions générales qui orienteront certainement la suite de l'étude:

- Quelles relations entretiennent le Chablais et l'agglomération genevoise ?
- Quelles mises en cohérence peuvent être proposées et dans quels domaines pour offrir un cadre de vie de qualité ?
- Quels sont les projets pouvant solliciter un financement du fond d'infrastructure de part leur impact positif sur le territoire suisse ?

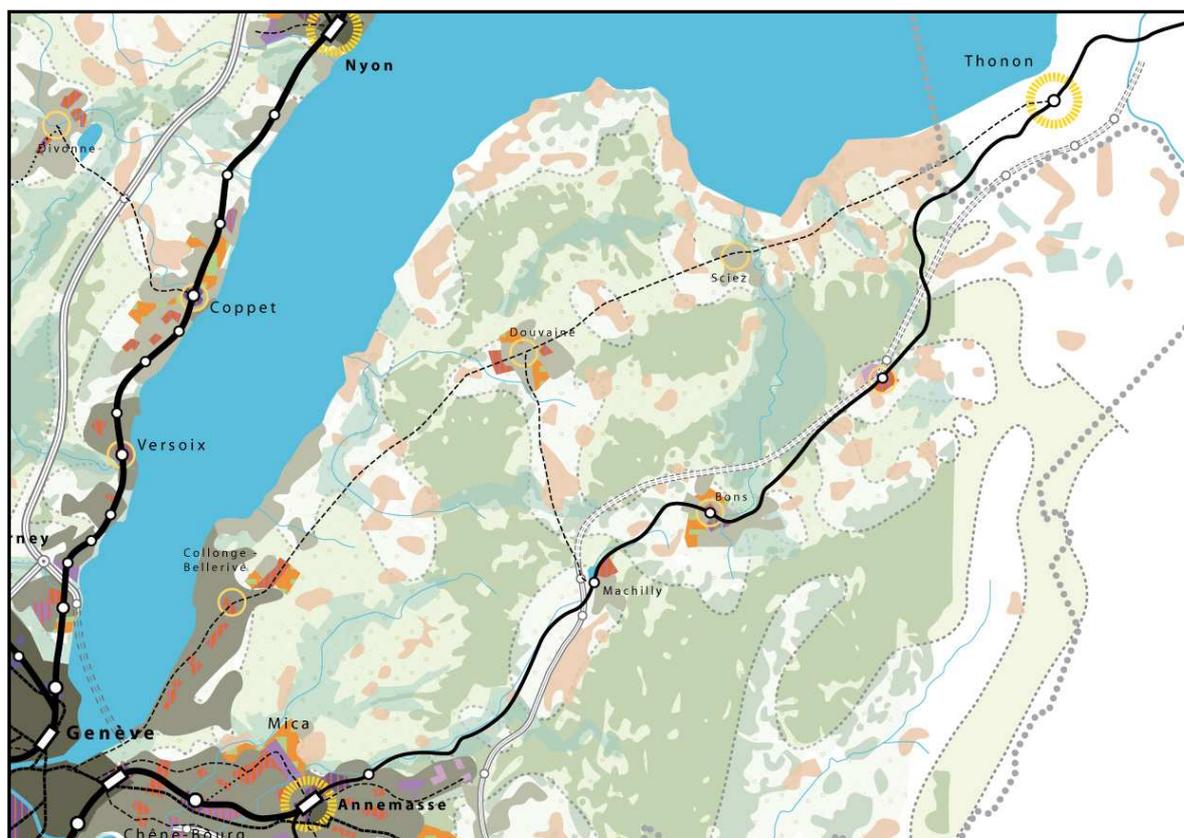
Il est à noter que cette étude doit s'inscrire dans la continuité des études existantes et y apporter d'une part la plus value d'une mise en cohérence à l'échelle du périmètre et d'autre part des propositions spatialisées du développement urbain. Selon le principe de l'économie d'espace, l'étude devra favoriser le développement des sites déjà urbanisés, en friche ou en développement en se fixant sur l'horizon temporel de 2030.



2. Le territoire d'étude

Le territoire d'étude et de propositions des Lignes directrices du Chablais sera envisagé comme un seul et même axe de développement transfrontalier de l'agglomération. Il est constitué des communes suivantes : Thonon-les-Bains, Anthy-sur-Léman, Ballaison, Bons-en-Chablais, Chens-sur-Léman, Douvaine, Excenevex, Loisin, Margencel, Massongy, Messery, Nernier, Sciez, Veigy-Foncenex, Yvoire, Allinges, Armoy, Draillant, Cervens, Le Lyaud, Perrignier, Orcier, Juvigny, St Cergues, Machilly, Ville-la-Grand, Annemasse, Brenthonne, Fessy, Lully, Cologny, Vandoeuvres, Puplinge, Choulex, Collonge-Bellerive, Presinge, Corsier, Jussy, Meinier, Gy, Anières et Hermance.

Ce périmètre de projet devra également prendre en considération les relations avec les territoires voisins, notamment avec les réflexions initiées sur le périmètre du PACA Genève-Eaux Vives-Annemasse, en abordant en particulier les enjeux de mobilité liés au transport ferroviaire et individuel et à leurs impacts.





3. Les planifications territoriales et les grands projets

Ce chapitre donne une vue d'ensemble aussi exhaustive que possible des documents de planification adoptés et des projets en cours, afin que les candidats puissent s'imprégner de la spécificité des lieux et intégrer les fondamentaux de ces démarches et études, de façon à mieux les orienter et les enrichir « in fine ».

Ces documents de planification et ces projets sont considérés comme des invariants à l'horizon 2015-2020 mais devront toutefois être remis en perspectives ou faire l'objet de propositions d'optimisation ou d'évolution dans le projet global à l'horizon 2030.

Les politiques spatiales DTA (avant-projet)- SCOT- PLU, PDC - PDcom

Le périmètre de l'étude des Lignes Directrices du Chablais recoupe diverses planifications territoriales qui s'imposent les unes aux autres:

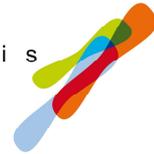
Pour la France :

- La Directive territoriale d'aménagement des Alpes du Nord (DTA) en cours d'élaboration ;
- Les schémas de cohérence territoriale (SCoT) du Chablais, en cours d'élaboration, et d'Annemasse - Les Voirons adopté en décembre 2007 ;
- Les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou cartes communales au niveau communal, généralement en vigueur ou en cours de révision pour certains. (en révision pour la CCCL : Allinges, Perrignier, Armoiy, Draillant) ;
- La politique de l'habitat à travers les PLH (Programmes locaux de l'habitat) (Communauté de communes du Bas-Chablais : adoption en novembre 2007, CCCL, Annemasse), Thonon en projet, PLH des Collines du Léman (diagnostic réalisé) ;
- La politique de mobilité d'Annemasse Agglo à travers l'élaboration d'un PDU (Plan des déplacements urbains) et du Chablais : Plan global de déplacement (SIBAT et SIAC) ;
- Schéma de développement commercial (Chablais, Annemasse).

Pour Genève:

- Le plan directeur cantonal (PDC) adopté en 2003 mais actuellement en phase de révision ;
- Les plans directeurs communaux (PDcom) des communes genevoises.

Au delà des planifications territoriales, les éléments réglementaires concernant l'environnement, la nature et le paysage sont également à prendre en compte.



Projets ferroviaires

Le CEVA

Il s'agit du futur RER franco-valdo-genevois. La connexion des réseaux suisses et français, dite « liaison CEVA » (Cornavin-Eaux Vives-Annemasse) permettra de mettre en valeur l'ensemble du réseau ferroviaire de l'agglomération et de créer ainsi des connexions régionales et internationales efficaces en transports publics.

Des aménagements complémentaires d'infrastructures en gare de Thonon, Evian et Annemasse permettront d'améliorer l'offre de train sur toute l'étoile d'Annemasse.

L'opportunité de ce RER franco-valdo-genevois améliorera la desserte en transport public du Chablais et confirme l'intérêt de développer l'urbanisation autour des gares ainsi que leur accessibilité, dans l'optique d'améliorer le report modal vers le train.

La réouverture de la ligne ferroviaire Sud Lémanique

La liaison ferroviaire CEVA et la mise en service du futur RER franco-valdo-genevois permettra de relier Genève à Evian-les-Bains. La réouverture de la ligne Ferroviaire Sud Lémanique d'Evian à Saint-Gingolph s'inscrit dans une perspective d'un maillage ferroviaire fonctionnel sur l'intégralité du bassin lémanique.

La ligne constituerait ainsi un prolongement naturel du projet de desserte ferroviaire CEVA.

L'étude prospective ferroviaire

Une étude déplacements et prospective en Savoie et Haute-Savoie est actuellement en cours sous pilotage de la Région Rhône-Alpes jusqu'à fin 2010. Cette étude vise à élaborer des scénarios d'offre de transport ferroviaire à l'horizon 2030 décliné à 2020 selon des analyses de la demande.

L'objectif étant à la fois de produire un schéma de desserte à l'horizon du prochain CPER 2013-2020 et de replacer les propositions du volet transport de la candidature d'Annecy aux JO dans une vision plus globale et à long terme d'usage des TC.

L'étude P+R

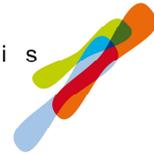
Une étude a été conduite au cours de l'année 2008-2009 sur l'opportunité de création de P+R dans le territoire du franco-valdo-genevois. Cette étude a dressé une cartographie de proposition d'implantation de P+R avec des éléments mettant en avant leurs intérêts et inconvénients.

Quatre cas de nature différente ont été approfondis. Une analyse complémentaire sur la gestion et le financement a été produite.

Projets routiers

La nouvelle 2 x 2 voies de désenclavement du Chablais

Il s'agit de la création d'une nouvelle voie routière à 2*2 voies entre Machilly et le contournement de Thonon. Sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, le projet bénéficie d'une DUP depuis 2006. Son financement n'est pas assuré à ce jour.



Le Tronçon « Carrefour des Chasseur-Machilly »

Sur ce tronçon routier s'inscrivant dans le projet d'ensemble du désenclavement du Chablais, il est prévu la mise en 2x2 voies, la création d'une contre-allée et la sécurisation des carrefours dangereux.

Les travaux doivent débuter avant la fin de l'année 2009 sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat.

Le barreau routier « Machilly-Veigy »

Il s'agit de la création d'une nouvelle route à 2*1 voies entre Machilly et Veigy (RD 1005). Le projet est sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général. Quatre tracés ont fait l'objet d'une étude de faisabilité.

Le contournement de Douvaine

Toujours inscrit dans le PLU de la commune pour en réserver l'emprise, le contournement de Douvaine a fait l'objet de nombreuses oppositions qui en ont finalement bloqué la réalisation. L'objectif de ce contournement était de détourner le trafic de transit du cœur de Douvaine d'une part pour en favoriser l'accès en TC mais aussi pour diminuer les nuisances. Le projet est abandonné à ce jour.

La traversée du lac

Projet récurrent, la traversée du lac par une route nationale suisse entre le Vengeron et la Belotte puis sur un tracé encore à définir mais aboutissant à la plateforme douanière de Thonex-Vallard doit permettre d'offrir une alternative au trafic de l'autoroute de contournement genevoise qui est saturée.

Le DCTI conduit une étude de faisabilité sur ce tracé et a lancé au mois d'août 2009 une étude complémentaire sur l'insertion et les impacts de cette infrastructure sur le territoire genevois et sur les répercussions possibles sur le Chablais. Les premiers résultats de cette étude seront disponibles courant novembre.

L'aménagement du dénivelé de Vézenaz

Dans le but d'améliorer la sécurité du carrefour de Vézenaz sur la commune de Collonge-Bellerive et de permettre la priorisation des TC, un projet de mise en tranchée couverte de la route de Thonon a été élaboré. Ce projet est au bénéfice d'une autorisation de construire et les travaux ont été adjugés, mais un référendum populaire en bloque actuellement le financement et donc la réalisation.

Mobilité douce

La voie verte du Chablais

Le Conseil général de Haute-Savoie s'est engagé dans la réalisation d'aménagements cyclables (voies vertes, routes avec bandes cyclables et itinéraires), notamment dans le but de promouvoir le



vélo comme moyen de déplacement de proximité et d'en assurer un usage sécurisé. L'objectif est d'atteindre 300 km de réseau continu de véloroute.

Dans le Chablais, le projet de véloroute du Sud Léman doit relier St-Gingolph à Chens sur Léman et propose une connexion en direction d'Annemasse.

Projets d'aménagement de zones d'activité économiques (ZAE)

ZAE de Planbois

La Communauté de communes des Collines du Léman en concertation avec les communes de Perrignier et d'Allinges souhaite réaliser un projet zone de développement économique sur le secteur de Planbois. La situation de ce projet à proximité immédiate d'infrastructures routières et ferroviaires permet d'envisager un rayonnement de ce site à l'échelle du territoire du Chablais et du PAFVG. Réparti sur deux zones, ce parc devra trouver l'équilibre nécessaire entre protection de l'environnement et développement des activités économiques.

Pour aller dans ce sens, la CCCL s'est engagée dans démarche environnementale de réalisation du parc d'activités de Planbois. Une approche environnementale de l'urbanisme est en cours de réalisation (extension / requalification) ainsi qu'une étude de positionnement économique.

ZAE des Bracots

La ZAE des BRACOTS, située à Bons-en-Chablais (centre local pour le PAFVG) est intégrée dans la Politique des pôles de développement de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Il s'agit d'une zone majeure pour le Chablais. D'une superficie de 28 ha à ce jour, elle verra sa surface doublée à un horizon de 10 ans. 6 hectares supplémentaires seront viabilisés dès 2010.

Réseau hydrologique et contrat de rivière

Le contrat de rivières du sud-ouest Lémanique regroupe les régions du Pays de la Côte en Chablais et du Bas Chablais, implantées entre les massifs des Alpes et le lac Léman. Ce contrat de rivières touche le territoire du canton de Genève par le bassin de l'Hermance.

Les 12 cours d'eau concernés sont tous des affluents du lac Léman. Les principaux sont le Pamphiot, les Fossaux, le Dronzet, le Redon, le Foron de Sciez, le Vion, le Mercube, Les Léchères et l'Hermance. Seul ce dernier est franco-suisse. L'ensemble du territoire inclu entre les bassins du Pamphiot et de l'Hermance couvre 226 km² de bassins versants. 24 communes françaises et 4 communes suisses sont concernées.



Le contrat de rivières est un accord technique et financier réunissant l'Etat français, la région Rhône-Alpes, le canton de Genève, le département de la Haute-Savoie, l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée et Corse, les collectivités locales et les usagers du bassin franco-genevois. Le Syndicat mixte des affluents du sud-ouest lémanique (SYMASOL) est la structure porteuse du contrat de rivières. Il regroupe les communautés de communes du Bas-Chablais et des Collines du Léman, le syndicat d'Eau et d'Assainissement de Fessy-Lully et la commune de Brenthonne. La ville de Thonon et le Canton de Genève ont intégré le contrat par voie de convention. La signature du contrat de rivières du sud-ouest lémanique a eu lieu le 19 janvier 2006.

Lors du lancement de l'étude, une liste de documents sera remis à chaque équipe identifiant les études importantes à prendre en considération et celles disponibles à des fins d'approfondissement ou à titre d'information.

4. Les objectifs quantitatifs de développement

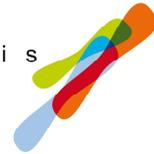
Il s'agit de vérifier que le périmètre des Lignes Directrices du Chablais est capable d'accueillir à l'horizon 2030 dans le cadre d'un développement cohérent et équilibré du territoire transfrontalier de 25'000 à 45'000 habitants supplémentaires et de 8'000 à 15'000 emplois, notamment qualifiés. Cette évaluation des potentiels ne peut donner à ce stade de l'étude que des ordres de grandeur que l'étude-test devra permettre de vérifier. S'agissant des potentiels pour les activités économiques, l'enjeu n'est pas la disponibilité du sol mais bien la nature et le caractère qui sont donnés aux différents sites projetés.

Les fourchettes de chiffres sont dues aux difficultés à faire converger la croissance démographique attendue et sa limitation réglementaire par les planifications territoriales d'ordre supérieures, notamment la DTA.

Les mandataires devront d'une part tester la capacité du territoire à accueillir dans de bonnes conditions cette augmentation de la population et proposer les conditions cadre au développement économique et d'autre part vérifier que la répartition de la croissance démographique est compatible avec les planifications en cours et qu'elle est en phase avec les développements à plus long terme, notamment en regard de modifications importantes des conditions cadres.

Pour les vérifications quantitatives, les éléments suivants de statistiques d'occupation et de surface par habitant ou emploi sont donnés à titre indicatif et seront validés au début de l'étude lors d'une séance du GRAD sur la base de l'expérience des mandataires et des données locales.

Potentiel à localiser	Nombre logements	Nombre habitants	Surfaces activités	Nombre emplois
A identifier par les mandataires	A vérifier par les mandataires	De 25'000 à 45'000	A vérifier par les mandataires	De 8'000 à 15'000 emplois



Pour les logements, on considèrera un taux d'occupation moyen de 2,2 personnes par logement et une surface de 50m² de SBP par personne (surface brute de plancher, à peu près équivalente à la surface hors œuvre brute - SHOB - selon la terminologie usuelle française). La surface moyenne d'un logement est ainsi de 110 m² de SBP.

Il s'agit de ratios moyens qui recouvrent des réalités territoriales diverses. Ces ratios pourront donc être modulés en fonction des différents secteurs urbains identifiés selon les données disponibles.

Concernant le total de logement envisagé, il sera demandé aux mandataires dans la 2^{ème} phase d'étude de prendre en considération la notion du desserrement résidentiel que l'on constate dans le logement neuf (concept du « point mort »). En effet, une partie des nouveaux logements construits répondra aux besoins liés aux décohabitations et au renouvellement du parc de logements existants, sans induire de croissance de population. Cette proportion peut être estimée à 4 logements sur 10.

Pour les emplois, les activités tertiaires nécessitent 25m² SBP/emploi, les activités secondaires de 60m² SBP/emploi, selon la nature des activités et des entreprises. Il s'agit là de moyennes statistiques genevoises.

Le contexte français étant différent, l'étude PPDE France (politique des pôles de développement économiques, cahiers 11 du PAFVG) sur l'analyse des potentiels des sites stratégiques des territoires français part de l'hypothèse d'une moyenne de 50 m² /emploi, ce qui représente une densification par rapport à la réalité actuelle des territoires français de l'agglomération, plus proche de 100m² /emploi. Le ratio est à moduler en fonction de la typologie d'emplois analysée.¹ En effet, les activités tertiaires de service sont nettement moins consommatrices d'espace par emploi, que les activités commerciales. A noter que le Projet d'agglomération va dans le sens d'une densification des surfaces, en privilégiant les activités génératrices d'emplois denses.

Les équipes de projet formuleront des propositions en sachant que pour garantir la cohérence de l'ensemble, les emplois et services, notamment ceux à forte densité de main d'œuvre ou de clientèle, devront en priorité être concentrés à proximité des arrêts de transports collectifs, existants ou à créer.

S'agissant des potentiels pour les activités économiques, il est rappelé que l'enjeu n'est pas tant la disponibilité du sol mais bien la nature et le caractère qui sont donnés aux différents sites projetés.

Les besoins induits en équipements publics et services

A l'heure actuelle il n'existe pas de demande confirmée d'implantation pour les équipements publics d'échelle supra-communale voir de niveau d'agglomération de la part des collectivités publiques concernées.

¹ Stockage, entreprises de technologie avancée, industrie traditionnelle/artisanat de production, construction, services de distribution et à la personne (commerce léger et lourd), service aux entreprises, quartiers généraux, administration privée (back offices), administration publique, organisations à caractère international, logistique.



L'équipe de projet se bornera à proposer à titre indicatif des sites d'implantations d'équipements publics de niveau d'agglomération les plus judicieux en explicitant leurs propositions.

5. Les enjeux et objectifs qualitatifs de développement

5.1. Un développement économique équilibré et durable

En matière de développement économique, l'étude des lignes directrices du Chablais devra dresser les potentiels de développement et de renforcement des pôles d'emplois et quartiers mixtes, particulièrement dans le secteur des gares et dans les centralités existantes. Le projet devra mettre en valeur les potentiels offerts, à court, moyen et long terme, par les différentes options d'urbanisation particulièrement au regard des nouvelles qualités de sites développées par le renforcement de l'offre de TC. Cela comprend également l'enjeu de la densification par la recherche d'une gestion économe de l'espace par l'activité économique.

Le projet devra permettre l'accueil, à minima, sur le périmètre d'étude, de 8'000 à 15'000 nouveaux emplois à l'horizon 2030, selon les hypothèses de projection démographique retenues dans le Schéma d'Agglomération. Les mandataires pourront s'appuyer sur les résultats intermédiaires des deux études (France et Genève) réalisées pour la mise en place progressive d'une Politique intégrée de pôles de développement économique (PPDE). Cette politique vise à créer les conditions cadres nécessaires pour faciliter l'accueil des entreprises selon une approche combinant étroitement urbanisation, mobilité et environnement et favorisant largement la mixité fonctionnelle des pôles. Elle vise ainsi une répartition plus équitable des emplois de part et d'autre de la frontière, en encourageant notamment le développement d'emplois qualifiés dans les pôles stratégiques de développement des territoires français. Dans ce cadre, il s'agit de proposer une offre d'accueil différenciée, complémentaire et adaptée selon les qualités des sites et les qualités recherchées par les entreprises.

En s'appuyant notamment sur les études existantes, l'étude des Lignes Directrices du Chablais devra ainsi permettre la mise en perspective des potentiels des sites en matière de développement économique et des types d'activités pouvant être accueillies au regard des qualités des sites (desserte TC, accessibilité routière, qualité architecturale et paysagère, proximité de services aux entreprises et aux salariés, etc.).

Elle devra également permettre de dresser les potentiels de développement d'emplois qualifiés, notamment dans les pôles autour des gares (Bons, Thonon, Planbois...), mais également dans le centre des bourgs (Douvaine, Sciez, Perrignier...) et dans les zones d'activité économiques (Perrignier, Bons, Douvaine, Thonon, Collonge-Bellerive...).

5.2. Les enjeux et objectifs d'urbanisation

Pour d'évidentes raisons géomorphologiques, l'urbanisation actuelle entretient une relation étroite avec les tracés historiques et avec le maillage des cours d'eaux, la limite des rives du lac, la



topographie du relief. Cette organisation est renforcée par les grandes infrastructures de transport (le chemin de fer et les routes principales) qui construisent un faisceau de mobilité parallèle aux rives du Lac. Cette disposition engendre de multiples enjeux en termes de paysage, mais aussi de rapports entre urbanisation, espace rural et nature. La valorisation du (ou des) paysage(s) présents et l'insertion du développement urbain deviennent ainsi une composante essentielle du projet et interroge fortement l'identité et le développement des centralités.

Cette question constitue un des cœurs de la présente étude. Ainsi, l'objectif qualitatif d'aménagement du périmètre doit intégrer de manière forte l'environnement naturel, paysager et agricole pour ancrer les propositions de développement sur l'identité, le devenir et le rôle des centralités historiques (Bons, Thonon, Perrignier, Douvaine, Sciez, Collonge-Bellerive) en relation notamment avec le potentiel de développement autour des axes TC forts (CEVA et bus Thonon-Douvaine-Genève) et la construction d'infrastructures routières d'importance (traversée du lac, 2x2 voies ...).

L'étude mettra en cohérence les approches différentes du développement entre la partie genevoise du périmètre, où la volonté d'extension des villages est limitée, et la partie Chablaisienne qui disposant d'espace et d'une forte croissance, montre une volonté d'expansion plus élevée.

Pour guider la réflexion et la démarche, un certain nombre d'objectifs et pistes de réflexions ont été identifiés ci-dessous et devront être développés en fonction de l'échelle de la phase d'étude:

- Adapter la capacité d'accueil à l'augmentation de la démographie en développant principalement les centralités situées sur des axes TC forts et si nécessaire en proposant l'amélioration de cette desserte. Imaginer le fonctionnement du territoire entre ces bourgs qui vont croître et les villages et hameaux dont le développement sera plus contenu. Valider le choix des secteurs stratégiques de développement déjà retenus (Collonge-Bellerive, Thonon, Douvaine, Sciez, Perrignier, Bons) et si nécessaire identifier ceux qui devraient faire l'objet d'approfondissement à l'horizon 2030 ;
- Préserver et valoriser les grandes entités naturelles, paysagères et agricoles en tenant compte de leurs fonctions (production agricole, détente, loisir, mobilité douce,...) en regard du développement urbain. Minimiser les coupures urbaines des grandes infrastructures (chemin de fer et routes) ;
- En relation avec les objectifs quantitatifs, montrer quel impact sur le territoire aura l'accueil des nouveaux habitants, notamment pour la fourchette haute des prévisions, d'une part en densification dans un réel souci de maîtrise et d'économie de l'espace, d'autre part en développement de nouveaux secteurs d'urbanisation ;
- Envisager le développement des centralités en gardant comme fil conducteur la qualité de vie et le développement durable (mixité sociale, mixité activité/logement, services, organisation des espaces publics en relations avec les modes doux de déplacement, etc.) ;
- Proposer un concept d'aménagement de la gare de Thonon en lien avec la gare routière de la place des Art en vue d'en faire un pôle multimodal d'importance. Etudier la possibilité



d'intégrer un P+R, des activités et du logement, sans négliger la qualité des espaces publics ;

- Etudier et optimiser si nécessaire le potentiel d'urbanisation autour des gares en renforçant selon les cas le lien urbain entre la gare et le centre bourg (Bons-en-Chablais, Machilly, Perrignier,...) ;
- Travailler sur la qualité architecturale, l'intégration environnementale et les relations avec le reste du territoire (transport, accessibilité, liens avec les villages,..) des ZAE des Bracots (Bons-en-Chablais), de Planbois (Perrignier - Allinges) et de la Palanterie (Colonge-Bellerive). Le développement de la ZAE Annemasse-Ville-la-Grand est traitée dans le PACA Genève-Annemasse).

5.3. Les enjeux et objectifs de mobilité

La croissance démographique et économique, l'urbanisation et la préservation de l'environnement rendent nécessaire la diversification des modes de transports. L'enjeu de l'étude est de proposer un concept de mobilité à l'échelle du périmètre favorisant le report modal du transport individuel motorisé (TIM) vers les TC, mais assurant également une desserte adéquate des zones d'activité économiques (ZAE), soit par le rail soit par la route. La mobilité douce doit également être prise en compte, d'une part sur les grands axes (voies vertes) pour constituer un réseau cohérent au niveau de l'agglomération et d'autre part dans les bourgs pour assurer la qualité des cheminements piétons et cyclistes.

Le secteur du Chablais est en constante évolution et la volonté de s'ouvrir au reste de la France en se « désenclavant » suscite de nombreux projets tant routiers que ferroviaires. Dans le but d'orienter les réflexions, il est proposé d'étudier deux « étapes » de réalisation déterminées en fonction du niveau de maturité des différents projets identifiés.

	Route	Rail	Mobilité douce
Etape 1	Aménagement Chasseur-Machilly	Offre CEVA 2016	Voies vertes
Etape 2	<ul style="list-style-type: none"> - Traversée lacustre - 2x2 voies Machilly-Thonon - Axe TC fort Eaux-Vives-Palanterie 	Offre post CEVA	Voies vertes

L'étude devra apporter des éléments de réponse aux objectifs et pistes de réflexions identifiés ci-dessous en tenant compte du niveau de détail induit par le phasage de l'étude et des deux étapes de mobilité :

- Proposer un concept de circulation des TC tenant compte des centres de gravité de Genève et Thonon en travaillant principalement sur les deux axes forts de TC qui sont

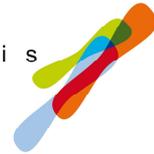


l'axe Thonon-Douvaine-Genève pour le bus et l'axe Thonon-Annemasse pour le fer. La fonctionnalité de ces deux axes sera renforcée par des axes TC secondaires ainsi que les points de rabattement, en particulier sur le secteur de la Presqu'île du Léman. Les transports lacustre ne sont pas inclus dans le périmètre de l'étude et feront l'objet d'une réflexion lors de l'élaboration du projet d'agglomération n°2 ;

- Proposer un système performant sur le réseau ferroviaire qui soit concurrentiel par rapport à la nouvelle 2x2 voies pour les zones urbaines de Thonon, Bons, Perrignier et Annemasse; Plus généralement, le temps de transport, la régularité et la fréquence seront adaptés pour rendre les TC attractifs ;
- Mener une réflexion sur la complémentarité d'un Régio express (RE) entre Evian et Annemasse et d'un RER en traitant notamment de la pertinences des différentes haltes, existantes ou potentielles; Préciser en particulier le rôle de Machilly dans cette organisation des TC et sa relation avec St Cergues village et St Cergues gare ;
- Favoriser la priorité et le renforcement de l'axe TC Bus entre Thonon-les-Bains, Douvaine, Veigy et Genève., Evaluer les conditions de mise en place d'une infrastructure TC forte entre Genève et la Palanterie (Tram ou Bus à Haut Niveau de Service) ;
- Proposer, en se basant sur l'étude P+R et en coordination avec l'amélioration de la desserte TC, la mise en place de P+R de niveau d'agglomération et en préciser le mode de fonctionnement ;
- Mettre en évidence les problèmes liés au trafic TIM de percolation sur des infrastructures inadaptées et dans des localités, notamment sur la couronne genevoise. Mettre les propositions d'amélioration de cette situation en perspective avec les grands projets d'infrastructures. Dans ce cadre, analyser l'opportunité et la pertinence des projets d'extension du réseau routier connexe en relation avec la 2x2 voies et la traversée du Lac (barreau Veigy-Machilly ou autre) ;
- Améliorer l'interface modale aux pôles gares en aménageant des cheminements piéton et cyclable, des parkings P+R et des stationnements vélos et enfin en proposant des services aux usagers et habitants ;
- Proposer un réseau cohérent de voies vertes (véloroutes) à l'échelle du périmètre d'étude en partant des projets en cours.

5.4. Les objectifs agricoles et environnementaux

L'équipe de projet devra proposer un développement permettant de limiter au maximum la consommation de surface agricole utile et l'enclavement de parcelles cultivées. Elle devra garder en tout temps à l'esprit que la zone agricole ne constitue pas un réservoir de surfaces vides, mais un outil de production essentiel à la région franco-valdo-genevoise.



En s'appuyant sur les études existantes, volets agricoles des SCOT, étude agricole d'agglomération ou autre, il conviendra de réfléchir aux mesures de protection et de valorisation de l'espace agricole, tout au moins d'en déterminer et d'en justifier la localisation.

La nature des limites entre la zone à bâtir et la zone de production agricole pourra faire également l'objet de proposition.

Au-delà de la question agricole, l'application d'une démarche proactive et systématique de prise de compte des contraintes et opportunités environnementales tout au long du processus de planification permettront de répondre aux différents objectifs environnementaux du projet d'agglomération, notamment l'économie de l'espace et la gestion des sources de pollution de l'air et du bruit.

5.5. Les objectifs en matière de nature et de paysage

La préservation des milieux naturels ainsi que le renforcement de la biodiversité font partie intégrante des mesures à caractère paysager du projet territorial.

Dans ce sens, les propositions des équipes de projet porteront aussi bien sur les paysages naturels et agricoles existants (grands espaces ouverts, liens entre milieux naturels, forêts, rives), éléments de terroir, etc) que sur la composition paysagère des nouvelles entités urbaines (entrées de ville et accompagnement des artères principales, vues paysagères, lien avec et entre les espaces publics, etc.).

Les mandataires formuleront des propositions de traitement des points de frottements identifiés dans le plan paysage du schéma d'agglomération, notamment en accord avec l'Atlas des réseaux écologiques Rhône-Alpes.

Le projet devra également identifier les continuités paysagères et les « connexions biologiques majeures » à préserver et à renforcer.

L'étude des lignes directrices du Chablais pourra définir des espaces naturels où l'urbanisation doit être interdite et notamment identifier les espaces supra-communaux remarquables.

In fine, il s'agira de définir de manière transfrontalière les zones naturelles et agricoles à préserver à long terme et identifier les « grands corridors verts » qui structurent cet axe.

Les aspects paysagers liés au littoral seront si nécessaire repris des études existantes pour assurer la cohérence de la réflexion, mais ne seront pas développés pour eux même dans la présente étude.

Le présent cahier des charges a été validée par le COPIL des Lignes Directrices du Chablais lors de la séance du 23 septembre 2009

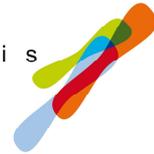


Tableau de synthèse des invariants et des pistes à étudier

Définition des catégories d'enjeux/objectifs

Les « invariants »

Il s'agit de l'ensemble des projets ou des choix de développements ou de préservations engagés et dont le niveau d'avancement et certaines caractéristiques techniques ont déjà fait l'objet de validations par les diverses autorités compétentes. Ces invariants doivent être respectés dans le travail des équipes.

Les documents de planification récemment adoptés (Plan directeur cantonal de l'Etat de Genève) ou en cours d'achèvement sont considérés comme des invariants à l'horizon 2015/2020 et devront toutefois être remis en perspectives ou faire l'objet de propositions d'optimisation ou d'évolution dans le projet global à l'horizon 2030.

Les « propositions / adaptations et optimisations possibles »

C'est une catégorie « non exhaustive » de pistes de réflexions, pour laquelle le COPIL et le GRAD attendent un travail de la part des équipes pour les thématiques et objets indiqués.

Les propositions et adaptations concernent les projets et les thèmes non formalisés ou incertains à ce jour, et dont il est attendu de la part des équipes des propositions d'urbanisme.

On parlera d'optimisation lorsque des propositions ou scénarios d'urbanisme, portant sur les développements ultérieurs de projets ou de choix considérés comme invariants sont attendus par le collège.

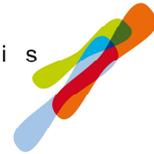
Les éléments ouverts à de nouvelles suggestions, à étudier et à tester

Cette catégorie regroupe de manière non exhaustive les pistes que le COPIL souhaite voir étudier et tester. Il s'agit d'hypothèses et de pistes nouvelles, qui peuvent avoir des conséquences importantes dans la structuration future du territoire.

Au delà du simple dessin, il sera demandé pour ces « tests » un argumentaire justifiant les options des équipes (densité; potentiel de population desservie, fonctionnalité et identité ...). C'est le cas par exemple des scénarios de développement urbain autour de nouvelles haltes ferroviaires.....

Précisions méthodologiques eu égard à ce tableau de synthèse :

- A noter que le programme de l'étude test est développé dans les paragraphes précédents. Tous les objectifs de l'étude test ne sont pas repris dans le tableau ci-contre. Ce dernier constitue une synthèse et précise la nature des « invariants » à prendre en considération.



Concernant les propositions, les équipes sont bien entendu disposées à proposer des interventions non précisées dans le tableau ;

- Enfin, l'énumération et la classification des objectifs dans les diverses catégories n'est pas « étanche », un objectif pouvant appartenir à plusieurs catégories.



Thèmes	Les invariants	Optimisation proposition	Ouvert à suggestion, étudié, testé
Projets urbains, économiques et d'espaces publics	<p>Aménagement du quartier de la gare à Thonon-les-Bains</p> <p>Extension de la ZAE des Bracots à Bons-en-Chablais (+ 28 ha à terme)</p> <p>Requalification des ZAE (Perrignier et Allinges) et Réalisation de la ZAE de Planbois respectueuse de l'environnement</p> <p>Localisation de la plateforme de fret ferroviaire</p>	<p>Identification et optimisation des potentiels de densification et de renouvellement urbain dans les centres locaux : Perrignier, Douvaine, Sciez, Bons-en-Chablais, Collonge-Bellerive,...</p> <p>Optimisation des potentiels d'urbanisation autour des gares (Perrignier, Bons-en-Chablais,...);</p> <p>Proposition concernant l'amélioration de la qualité environnementale/architecturale de la ZAE des Bracots + positionnement > en faire un pôle économique capable de répondre à des besoins d'agglomération</p>	<p>Renforcement du lien urbain entre la gare et le centre bourg de Bons-en-Chablais - Quelles extensions urbaines envisagées ?</p>
Environnement, nature, agriculture et paysage	<p>Préserver les sites de grande valeur paysagère et historique / Châteaux des Allinges</p> <p>Préservation des corridors, zones Natura 2000, ZNIEFF...</p> <p>Intégration paysagère ZAE, plate-forme de fret, aménagements divers : Perrignier, Bons</p> <p>Traitement des points de frottement du projet d'agglomération</p> <p>Protéger et valoriser l'espace agricole</p>	<p>Mesures de requalification paysagères sur axes routiers majeurs + sites naturels/historiques</p> <p>Définir de manière transfrontalière les zones naturelles à préserver à long terme.</p>	<p>Définir des mesures compensatoires à la création d'infrastructures ou au développement de l'urbanisation aux abords de zones naturelles majeures.</p> <p>Amélioration de l'aspect des zones commerciales proches de Thonon (requalification,...)</p>
Mobilité, déplacement et espaces publics	<p>RD 1005 : principe de renforcement de l'offre TC en direction de Genève</p> <p>P+R de Veigy</p> <p>Ferroviaire : Réouverture Ligne du Tonkin Aménagement des gares (RE) : Perrignier, Bons</p> <p>Localisation des P+R : Ferroviaire : Bons, Perrignier, Thonon, Machilly, Routier : Veigy, Lacustres : Thonon, Evian, Chens sur Léman</p> <p>Thonon : pôle multimodal pour l'ensemble du Chablais</p> <p>Désenclavement 2x2 voies et raccordements aux infrastructures routières existantes</p> <p>Traversée lacustre</p>	<p>Localisation et pertinence des P+R routiers : Douvaine, Sciez, Anière, Corsier, Palanterie</p> <p>Cohérence à rechercher entre périmètre de développement urbain et perspectives de développement des TC ; Douvaine, Sciez, Massongy</p> <p>Favoriser la vitesse commerciale des TC ; Priorisation sur la RD 1005</p> <p>CEVA : / cadencement, nouvelle halte (Mésinges- Allinges)</p> <p>Pour tous les P+R : taille, mode de gestion, adaptation mode doux, intégration tarifaire;</p> <p>Développement de la multimodalité sur les pôles gares (P+R, B+R, TC, MD);</p> <p>Développement de réseaux de modes doux ou optimisation dans les centres bourgs;</p> <p>Connexion cyclable entre le Chablais, Annemasse Agglomération et Genève;</p>	<p><u>Amélioration de la desserte TC</u> : différentes pistes à explorer, approfondir : réfléchir à modification, extension des réseaux de bus urbains : maillage à long terme d'un réseau de transport collectif à l'échelle du Chablais ; rabattement sur les gares ; TAD ; lignes scolaires ouvertes au public</p> <p>Rechercher et proposer pour le réseau ferroviaire un système performant et concurrentiel, notamment par rapport aux développements routiers (2x2 voies, traversée du lac,...);</p> <p>Tester les impacts mobilité, urbanisation, environnement de la réalisation des 2x2 voies Machilly –Thonon, sur les territoires traversés;</p> <p>Evaluer le besoin et tester les impacts mobilité, urbanisation, environnement des voies routières connexes à la traversée du lac et à la 2x2 voies;</p> <p>Etudier l'aménagement d'une plateforme de fret ferroviaire à Planbois;</p>



Liste des études et documents

Une grande part des documents et des études cités dans le cahier des charges sont disponibles sur internet aux adresses suivantes:

Le projet d'agglomération franco-valdo-genevois:

<http://www.projet-agglo.org/>

Aménagement du territoire genevois, plan directeur cantonal et communaux:

http://www.ge.ch/themes/themes_aménagement.asp

L'Etat français (équipement)

<http://www.rhone-alpes.equipement.gouv.fr/>

La Région Rhône-Alpes

<http://www.rhonealpes.fr/>

Le département de la Haute Savoie (conseil Général 74)

www.cg74.fr

Syndicat d'aménagement du Chablais(SIAC) pour le SCOT:

<http://www.siac-chablais.fr/>

Scot de la région d'Annemasse:

<http://www.region-annemasse.org/>

Les communautés de communes:

<http://www.annemasse-agglo.fr/>

<http://www.cc-collinesduleman.fr/>

<http://www.cc-baschablais.com/>

