



Révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais

Résumé non technique

Version arrêtée
Comité Syndical du 14 février 2019

1	LA DEMARCHE	3
1.1	QU'EST-CE QU'UN SCOT ?	3
1.2	LES OBJECTIFS DE LA REVISION DU SCOT	3
1.3	LES OUTILS DE MIS EN ŒUVRE D'UN SCOT	3
1.4	LA COMPOSITION DU SCOT.....	3
2	LE PERIMETRE.....	4
3	CONTEXTE DE LA REVISION DU SCOT	5
4	LA GOUVERNANCE DU PROJET	6
4.1	LE GROUPE DE TRAVAIL.....	6
4.2	LES REUNIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES ET CONSULTEES	6
4.3	LES REUNIONS PUBLIQUES.....	6
5	MOYENS TECHNIQUES ET FINANCIERS ENGAGES DANS LA DEMARCHE DE REVISION	6
6	LE CONTENU DU SCOT.....	7
6.1	LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL.....	7
6.2	LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES	9
6.3	LE DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS.....	11
6.4	LE DOCUMENT D'AMENAGEMENT ARTISANAL ET COMMERCIAL	15
6.5	L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	16

1 La démarche

1.1 Qu'est-ce qu'un SCoT ?

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document cadre pour l'aménagement du territoire et un document d'urbanisme réglementaire.

Il permet à un territoire, correspondant à un bassin de vie, de fixer les principes d'organisation de l'espace en matière d'habitat, d'économie, de transport, d'équipement et de service, d'environnement, *etc.*

Pour établir ces principes d'aménagement, le SCoT s'appuie sur une réflexion prospective à l'horizon 20 ans de mise en œuvre.

1.2 Les objectifs de la révision du SCoT

La révision du SCoT du Chablais a été l'occasion de s'interroger sur le projet de territoire actuel et son équilibre, de l'ajuster et de l'approfondir au regard des nouveaux enjeux (notamment des enjeux de mobilité avec en particulier le désenclavement routier du Chablais et la réalisation du Léman Express reliant Genève à Evian-les-Bains), et d'organiser la croissance sur ce territoire.

Le premier SCoT du Chablais a été approuvé en 2012 sous le régime de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. Depuis cette date, le contexte réglementaire a évolué consécutivement à l'adoption de différentes lois. En effet, la loi portant sur l'Engagement National pour l'Environnement (ENE dite « Grenelle II ») du 12 juillet 2010, la loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové du 24 mars 2014 (loi ALUR), la loi PINEL relative à l'Artisanat, au Commerce et aux Très Petites Entreprises (loi ACTPE) du 18 juin 2014, et la loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt (loi LAAF) du 13 octobre 2014 sont venues enrichir le rôle et le contenu des SCoT. La révision a donc permis d'intégrer ces évolutions réglementaires.

1.3 Les outils de mis en œuvre d'un SCoT

Sauf exception (opération foncière ou immobilière d'envergure, procédure pour la création d'Unité Touristique Nouvelle), le SCoT agit de manière indirecte sur l'urbanisme du territoire. En effet, il fixe les règles du jeu qui s'appliquent dans un rapport de compatibilité à tous les Plans Locaux d'Urbanisme, communaux ou intercommunaux, et aux Cartes Communales qui eux-mêmes sont opposables aux permis de construire.

Bien qu'indirect, son rôle est majeur car il donne des principes et des objectifs partagés à l'échelle du Chablais pour éviter les incohérences et rechercher les complémentarités, tout en laissant la liberté à l'échelle communale ou intercommunale pour interpréter ces règles en fonction du contexte local.

1.4 La composition du SCoT

Le document du SCoT est composé de quatre pièces principales :

- Un rapport de présentation qui contient un diagnostic complet du territoire et la justification des choix d'aménagement ; ce dernier élément constitue la clé de lecture du SCoT ;
- Un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) qui formalise la vision d'avenir exprimée par le territoire ;

3 Contexte de la révision du SCoT

La procédure de révision du SCoT du Chablais s'est déroulée de novembre 2015 à février 2019.

Durant cette période, le territoire du Chablais a connu une recomposition importante de son paysage institutionnel avec la mise en œuvre sur le territoire du Schéma Départementale de Coopération Intercommunale et la recomposition en janvier 2017 de deux nouveaux périmètres d'intercommunalités : création de Thonon Agglomération et création de la Communauté de Communes Pays d'Evian Vallée d'Abondance.

Le SCoT est appréhendé comme un moyen d'accompagner les collectivités dans l'élaboration de leurs propres documents de planification et notamment les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi) en cours d'élaboration et devant être arrêtés à la suite du SCoT : PLUi du Bas-Chablais et PLUi de la Communauté de Communes du Haut-Chablais.

Enfin, la procédure de déclaration d'utilité publique liée à la création de la liaison autoroutière Machilly-Thonon s'est déroulée dans le même pas de temps que celui de la révision ce qui a permis de verser au dossier d'enquête le PADD du SCoT et de porter à la connaissance de la commission d'enquête la stratégie multimodale du Chablais.

4 La gouvernance du projet

4.1 Le Groupe de Travail

Une des particularités importante de cette procédure de révision est son pilotage en régie par l'équipe politique du SIAC. En effet, 25 élus du Chablais, constitués en Groupe de Travail, se sont réunis à une cinquantaine de reprises pour construire un projet partagé à l'échelle des 62 communes du Chablais. Le projet a également régulièrement été abordé en Bureau Syndical et en Comité Syndical afin d'informer sur l'avancement de la procédure et d'échanger sur les orientations à inscrire dans le SCoT révisé.

Les élus des territoires intercommunaux ont été consultés aux étapes stratégiques du projet notamment en amont du débat des orientations du PADD et de l'inscription des règles foncières dans le DOO. Enfin, des mairies ont été rencontrées afin d'échanger sur les enjeux du projet. Ainsi, tout au long de la démarche, les élus locaux ont pu être informés et ont été invités à participer à la construction du projet de SCoT.

4.2 Les réunions des personnes publiques associées et consultées

Les personnes publiques associées ou consultées à leur demande ou à l'initiative du SIAC ont quant à elles été conviées au cours de deux étapes clés :

- le 15 décembre 2015 pour une présentation des éléments clés du diagnostic et les orientations du PADD du SCoT en révision ;
- le 11 octobre 2018 pour une présentation de l'état d'avancement de la procédure de révision et plus particulièrement du Document d'Orientation et d'Objectifs. Cette séance programmée avant l'arrêt du SCoT a été alimentée par l'envoi d'éléments du DOO joints à la convocation, de manière à faciliter les échanges.

Les services de l'Etat (DDT et DREAL) ont été plus régulièrement associés pour des échanges techniques mais aussi politiques d'information et d'échanges sur les objectifs de la révision.

4.3 Les réunions publiques

Afin de garantir l'information et la concertation du grand public et des habitants concernés par le projet quatre réunions publiques ont été organisées lors des deux phases principales d'élaboration du SCoT : la présentation du PADD et la présentation du DOO. Ces réunions ont eu pour objectif de délivrer une information complète au plus grand nombre des tenants et aboutissants du SCoT. Elles ont aussi été un appel à la participation et l'expression citoyenne autour du projet.



5 Moyens techniques et financiers engagés dans la démarche de révision

Le SCoT est élaboré en régie par les services du SIAC. La procédure a été pilotée techniquement par le pôle développement composé de trois agents. Le temps de travail, correspondant à environ 2.5 équivalent temps plein, est financé par une cotisation annuelle des EPCI du périmètre concerné, calculée au *pro rata* de la population municipale.

Six marchés d'études ont été conclus pour appuyer le travail en régie sur des expertises extérieures portant sur des thématiques précises :

- Stratégie d'aménagement des secteurs concernés par les lois « littoral » et « montagne », dans le cadre de la révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais (bureaux d'études Citadia - Expantia - Even) ;
- Assistance-conseil pour la réalisation de l'état initial de l'environnement et l'élaboration de l'évaluation environnementale (bureau d'études Agrestis) ;
- Elaboration des orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal et du Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) (bureau d'études A.I.D) ;
- Etude de diagnostic et de prospective relative à la mobilité, aux déplacements, aux transports de personnes et des marchandises ainsi qu'à la communication numérique (bureaux d'études TTK - Tactis - Komodite) ;
- Accompagnement sur le volet agricole confié aux Chambres d'Agriculture de Haute-Savoie ;
- Assistance juridique pour la sécurisation des documents (cabinet d'avocats Fidal et Maître Février).

6 Le contenu du SCoT

6.1 Le diagnostic territorial

L'objectif visé par le diagnostic est de relever les enjeux du territoire par des analyses actualisées pour adapter les orientations du SCoT aux réalités du territoire chablaisien.

De janvier 2015 à janvier 2016, l'animation de 13 Groupes de Travail a permis de partager les constats et de déterminer les enjeux à mettre en avant dans le document. Le diagnostic permet de mettre en lumière les dynamiques de mutations qui agissent sur le fonctionnement du territoire et dont les effets potentiels se traduisent par la fragilisation de la cohérence de l'armature territoriale et de l'identité patrimoniale du Chablais.

- La dynamique démographique

Une croissance démographique soutenue est constatée sur le territoire avec un taux annuel moyen de 1.67 % entre 1999 et 2013. Cette croissance de population est fortement liée au solde migratoire et donc à l'accueil de nouvelles populations. A l'instar de la dynamique nationale, le phénomène de desserrement des ménages augmente le besoin en logement : 2.3 hab/log en 2013 contre 2.5 hab./log en 1999. Les dynamiques démographiques du Chablais sont marquées par la proximité de la Suisse. En effet, 30 % des actifs occupés travaillent en Suisse en 2013.

- L'habitat dans le Chablais : une importante part de résidences secondaires

Le diagnostic met en avant une forte production de logements sur l'ensemble du territoire depuis une vingtaine d'années, et en particulier sur le Bas-Chablais. Le parc de logement est marqué par une forte part de résidences secondaires sur le parc de logements, atteignant 33 % en 2014 particulièrement dans les zones de montagne. La part des résidences principales est en légère hausse sur le territoire, atteignant 61.1 % en 2014, inférieure à la moyenne départementale (70.1 %). L'enjeu de production de logements adaptés à tous les types de population et notamment de logements sociaux est confirmé par le diagnostic.

- L'analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix dernières années

L'analyse de la consommation d'espace par l'urbanisation marque une évolution de la tache urbaine en progression entre 2004 et 2014. En effet, on constate une consommation d'espace moyenne de 75.2 ha/an entre 2004 et 2014, soit 750 hectares sur 10 ans. Cette artificialisation a, en particulier, un fort impact sur les espaces agricoles, dont 550 hectares ont été consommés sur la période.

- L'aménagement et les implantations commerciales

La position frontalière et les axes stratégiques de circulation routière participent à créer dans le Chablais des sites attractifs pour les implantations commerciales. Le Chablais attire une clientèle à fort pouvoir d'achat qui représente un atout en matière de développement commercial et de positionnement de l'offre (gammes supérieures, concepts innovants). En parallèle, des disparités géographiques et sociales sont à prendre en compte dans la diversité de l'offre commerciale. Ce contexte explique une densité commerciale particulièrement élevée sur le Chablais notamment en alimentaire. L'implantation des grandes surfaces s'est faite quasiment exclusivement en périphérie y compris en alimentaire entraînant progressivement une baisse de la densité commerciale dans les centres villes. Une tendance nationale au retour progressif du commerce dans les centres urbains sur des petits et moyens formats est néanmoins observée. Également, un développement du e-commerce change les habitudes de consommation avec un effet déjà perceptible dans le besoin de création de m² commerciaux. Ce sont deux indicateurs importants pris en compte dans les orientations du DAAC relatives à l'encadrement des surfaces commerciales en périphérie. Le secteur du commerce est devenu le premier employeur du territoire devant l'industrie.

- Une économie productive dynamique à conforter

L'économie du Chablais est tournée vers l'économie résidentielle (économie résidentielle et économie touristique). Le tissu économique et artisanal se caractérise par une surreprésentation de petits employeurs et une forte dynamique entrepreneuriale. Le foncier des zones d'activités économiques (ZAE) du Chablais souffre encore de faibles disponibilités immédiates, d'un coût élevé au m², d'une offre peu diversifiée de la chaîne immobilière et d'une qualité parfois insuffisante pour stimuler l'implantation d'entreprises.

- Une attractivité touristique à conforter et à adapter

L'offre touristique principalement tournée vers le tourisme hivernal et balnéaire se diversifie progressivement vers une offre toutes saisons grâce à un triple positionnement « lac – montagne – campagne ». Le parc d'hébergement touristique est diversifié mais présente un équilibre fragile que ce soit sur le littoral soumis à une pression résidentielle ou en station avec la problématique des lits froids. Confrontées au dérèglement climatique, les stations en dessous de 1 500 m d'altitude doivent diversifier leurs activités pour maintenir leur économie. L'offre « balnéaire » quant à elle n'est pas suffisamment génératrice de développement économique car les sites sont peu équipés, et les services de qualité moyenne. Le niveau global des sites balnéaires et nautiques du Chablais doit pouvoir être relevé.

- L'agriculture qui joue un rôle important sur le paysage et marque l'identité du territoire

La production agricole dans le Chablais est marquée par des produits de qualité à forte valeur ajoutée : AOP, AOC, IGP. Cette reconnaissance de qualité permet de porter sur le Chablais une bonne dynamique d'installation (82 porteurs de projets entre 2005 et 2015). Néanmoins, l'étalement urbain engendre des difficultés d'exploitation du foncier qui fragilisent le développement et la pérennité de l'exploitation agricole.

- Une forte présence de la forêt, vecteur d'identité

Du fait d'une demande croissante, la filière bois énergie représente un potentiel de développement. Cependant, la filière locale est aujourd'hui peu adaptée au développement de cette économie même si des dynamiques se mettent progressivement en place. La topographie contraignante limite l'exploitation et les accès aux massifs. De plus, les accès peuvent être parfois impactés par l'étalement de l'urbanisation. La forêt chablaisienne présente également un caractère multifonctionnel qui en fait un atout pour son attractivité, touristique notamment.

- La mobilité, le transport et le déplacement

Le Chablais est un territoire enclavé, au sein de plusieurs « barrières » naturelles (lac et montagnes) et frontalières (cantons de Genève, de Vaud et du Valais). Le diagnostic des infrastructures constate un manque :

- de liaisons tous modes, avec les territoires voisins et plus éloignés ;
- d'harmonisation et de mutualisation de l'offre de mobilité au sein du territoire et avec les territoires voisins.

L'augmentation de l'étalement urbain est en partie responsable de l'augmentation du trafic routier observé sur les principaux axes du Bas-Chablais, entraînant :

- une congestion croissante en période de pointe au niveau des principaux points durs ;
- une augmentation des temps de parcours d'accès au Chablais et des nuisances générées (polluants atmosphériques, et nuisances sonores).

Actuellement, la grande majorité des déplacements se fait en véhicules particuliers : 64 %. Des projets structurants mise en service à court et moyen terme renforcent la nécessité de prendre en compte les enjeux de reports modaux par des mesures d'accompagnement renforcées : Léman Express, autoroute Machilly-Thonon, THNS, RER Sud Léman.

Les enjeux de territoire ainsi déterminés permettent d'appuyer les orientations du projet d'aménagement durable à l'horizon 2040.

6.2 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) traduit en projet politique les enjeux de territoire relevés par le diagnostic et présente les stratégies d'aménagement à développer règlementairement dans le DOO. D'avril à novembre 2016, six Groupes de Travail ont permis de construire le projet, débattu ensuite sur chaque territoire intercommunal avant d'être proposé au débat du Comité Syndical.

Ainsi, le 24 novembre 2016, les élus du Comité Syndical ont débattu des orientations du PADD et voté à l'unanimité ces 5 objectifs stratégiques :

- **S'engager pour le désenclavement multimodal du Chablais, en lien avec une urbanisation intégrée, et affirmer la position spécifique de ce territoire dans les dynamiques locales et transfrontalières**

La problématique des déplacements et des transports est de plus en plus prégnante sur le territoire Chablais, avec des besoins croissants de mobilité depuis l'extérieur du Chablais et au sein même du territoire, notamment dans les vallées. Dans ce contexte, différents projets d'infrastructure sont programmés dans les 20 ans de mise en œuvre du SCoT. L'enjeu de la révision du SCoT vise notamment à renforcer le lien urbanisme/transports, avec l'émergence de pôles gares et de pôles multimodaux, à développer les modes doux et actifs notamment en lien avec les secteurs gares. Il s'agira enfin d'accompagner le rabattement des bassins de vie vers les axes structurants de mobilité, qu'ils soient ferroviaires, routiers ou lacustres.

- **Accueillir les populations permanentes et touristiques sur ce territoire attractif, dans une logique de localisation stratégique, de limitation de l'étalement urbain et de réduction de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers**

Chaque commune a sa place et son rôle dans la construction d'une armature urbaine cohérente. Le SCoT a pour objectif de garantir la cohérence du maillage en orientant les aménagements futurs. Pour cela, l'armature du SCoT de 2012 est confortée, avec une croissance privilégiée dans le cœur urbain et autour des nœuds multimodaux. Afin de préserver les espaces littoraux et d'organiser les effets induits par la mise en service de nouvelles infrastructures de transport (Léman Express et autoroute), il convient de définir des orientations pour maîtriser l'urbanisation des espaces agricoles et naturels. Le PADD inscrit la réduction de moitié de la consommation d'espace soit 750 ha de nouveaux espaces artificialisés au maximum en 20 ans.

- **Continuer à faire de l'environnement et des paysages du Chablais un atout pour le territoire, permettant de concilier protection, valorisation et aménagement**

Le SCoT de 2012 était précurseur en matière environnementale. L'objectif est de prendre en compte les continuités écologiques existantes, de constituer une trame verte et bleue au regard des objectifs du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE). Les singularités paysagères et patrimoniales constituent une force pour le Chablais, aussi bien en montagne que sur le littoral.

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), les contrats de rivières/de territoires permettront des plans d'actions visant à améliorer et à préserver utilement et durablement la qualité de l'eau, à œuvrer pour le maintien et la valorisation des continuités écologiques, à gérer la question des risques d'inondation, et *in fine* à améliorer la qualité de l'eau du lac Léman.

- **Affirmer et poursuivre le développement de l'économie touristique en s'appuyant sur le caractère complémentaire du littoral lémanique et de la montagne chablaisienne**

Entre lac et montagnes, le Chablais bénéficie de plusieurs sites et thématiques complémentaires, et d'une renommée mondiale pour certaines stations. Celles-ci constituent un pilier du tourisme chablaisien, et le renforcement, voire le développement de certaines est une des orientations du PADD. Par ailleurs, l'ambition du SCoT sera de faciliter les accès au lac Léman, et de privilégier la rationalisation et l'optimisation des équipements portuaires. Concernant les hébergements touristiques, l'offre sera à pérenniser, avec un objectif d'amélioration de la qualité, et les collectivités seront invitées à rechercher des solutions permettant de favoriser les hébergements marchands.

→ Développer les activités économiques, la création d'emplois et les équipements pour un territoire chablaisien actif et entreprenant

Le Chablais est un territoire dynamique sur le plan économique : les orientations du SCoT permettront de l'affirmer de façon quantitative (foncier, dimensionnement des zones d'activités, emplois, *etc.*) et qualitative (structuration de l'offre, intégration paysagère, formes architecturales des bâtiments, services aux entreprises, innovation, formation, *etc.*). Ainsi, il est proposé de renforcer le maillage d'activités commerciales, artisanales et industrielles, et de définir une stratégie économique sur l'ensemble du Chablais, en lien avec la thématique transport, et en prenant en considération les territoires voisins.

6.3 Le Document d'Orientation et d'Objectifs

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) fixe les prescriptions et les recommandations à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs du PADD. De janvier 2017 à novembre 2018, l'élaboration du DOO a nécessité 19 Groupes de Travail. Le DOO du SCoT est composé de onze chapitres représentant chacun un prisme d'intervention du SCoT pour le développement et l'aménagement du territoire.

Chapitre 1 : Renforcer l'armature territoriale soutenant la structuration du Chablais

L'armature territoriale du SCoT est le socle du Document d'Orientation et d'Objectifs. L'organisation de l'armature territoriale se construit en continuité de l'armature du précédent SCoT. Elle est renforcée pour permettre un maillage appuyé autour de pôles structurants en devenir, notamment du fait du désenclavement du Chablais et de l'arrivée de nouvelles infrastructures multimodales. L'armature territoriale se développe en 5 niveaux : le cœur urbain (3 communes), les pôles d'interface urbaine (2 communes), les pôles structurants (11 communes), les stations (8 communes) et les villages (38 communes).

Chapitre 2 : Poursuivre la limitation de la consommation foncière en privilégiant le renouvellement urbain

L'objectif de réduction de moitié de la consommation d'espace naturel et agricole par l'urbanisation est inscrit dans le PADD. Cet objectif pose un défi important de mise en œuvre du SCoT qui aborde les projets de planification en trois étapes de réflexion successives. D'abord, il est demandé aux rédacteurs de PLU et PLUi de définir une enveloppe urbaine selon une méthode opposable au plus près du bâti, puis, de rechercher au maximum les potentiels urbanisables au sein de cette enveloppe urbaine. Enfin, si elle ne peut être évitée, l'ouverture à l'urbanisation en extension de l'enveloppe urbaine, consommatrice d'espaces agricoles et naturels, doit être justifiée et doit être abordée comme une exception.

La gestion économe de l'espace visant la préservation des espaces agricoles, naturels et forestiers apparaît donc comme l'enjeu déterminant de mise en œuvre du SCoT. Le DOO engage un changement de paradigme ambitieux dans la façon de concevoir la planification. En effet, si le prisme du nombre de logements à produire était dominant dans le premier SCoT, il s'agit désormais de raisonner en termes d'enveloppe foncière maximale, en laissant une gestion relativement souple aux collectivités dans leur mise en œuvre.

Chapitre 3 : Développer la mixité de l'habitat et prévoir des logements pour tous

La mixité de l'habitat répond à l'enjeu essentiel de permettre à tous les types de population de se loger sur le territoire, tout en répondant à l'évolution des parcours résidentiels. La production de logements doit donc dans un premier temps permettre d'intégrer les dynamiques d'accueil de population, tout en offrant une diversité de typologies de logements adaptées aux populations et notamment des logements aidés.

La donnée quantitative du nombre de logements à produire en réponse aux besoins d'accueil de population sur le territoire est répartie par EPCI dans la logique intercommunale du SCoT. La production de logements programmée à l'échelle du document d'urbanisme local devra répondre à une logique de projet, un accueil de population estimé induisant un besoin en logements et de fait, un besoin en surfaces à urbaniser justifié.

Chapitre 4 : Valoriser et préserver les paysages du Chablais, atouts et socles de l'attractivité du Chablais

Les effets du SCoT sur la qualité des paysages du Chablais découlent de la mise en œuvre de l'ensemble des prescriptions du DOO. Dès l'élaboration des documents d'urbanisme locaux ou de la conception des programmes d'infrastructures ou d'équipements, il est attendu que la recherche de la qualité paysagère, urbaine et architecturale soit mise au cœur de la conception des projets, et ce, quelle que soit leur fonction (résidentielle, économique ou commerciale).

A l'échelle des grands paysages emblématiques du Chablais, l'enjeu du SCoT est de permettre leur valorisation depuis les axes paysagers vitrines en maintenant, voire en requalifiant des points de vue remarquables et fenêtres paysagères sur le lac ou les massifs.

A l'échelle de paysages quotidiens, un des enjeux essentiels de la mise en œuvre du SCoT est d'éviter la banalisation des paysages chablaisiens. Les entrées de villes et villages sont des secteurs particulièrement sensibles aux mutations du fait notamment de l'urbanisation (nappes de lotissement, zones commerciales, etc.).

Chapitre 5 : Concilier la protection de l'environnement, la préservation des richesses écologiques, la valorisation et l'aménagement

Le territoire du Chablais bénéficie de patrimoines naturels et environnementaux riches et sensibles aux mutations. Les choix d'urbanisme et d'aménagement doivent intégrer le principe d'évitement, de réduction voire, en dernier recours, de compensation de leurs impacts résiduels sur les milieux et les ressources.

Afin de conserver le fonctionnement écologique des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques localisés, les possibilités d'urbanisation et les choix d'aménagement sont adaptés aux enjeux environnementaux :

- Par des zonages adaptés en fonction des niveaux de sensibilité des milieux, habitats et espèces ;
- Par la traduction réglementaire des prescriptions du SCoT pour chaque zone.

La préservation des ressources et notamment la ressource en eau est une préoccupation majeure. Les futurs aménagements et choix d'urbanisme doivent systématiquement intégrer la capacité de la ressource à alimenter de nouveaux développements en lien avec le fonctionnement écologique des milieux naturels.

Chapitre 6 : Valoriser l'économie agricole et forestière en préservant les espaces et en reconnaissant leur multifonctionnalité

Espaces agricoles et forestiers représentent des espaces stratégiques pour une économie à haute valeur ajoutée pour le territoire (AOC, filière courte, etc.). Il est donc essentiel de conserver la fonctionnalité des espaces et d'en garantir l'accès pour leur bonne exploitation. Le rôle de l'espace agricole et forestier dans la structuration et la valorisation des paysages emblématiques du Chablais est aussi reconnu. Le développement des activités agricoles et forestières doit pouvoir se faire en cohérence avec la qualité environnementale et paysagère de ces espaces, supports d'activités récréatives et touristiques « vitrines ».

Chapitre 7 : S'engager pour le désenclavement multimodal du Chablais

Quatre projets structurants induisent une évolution des usages et des habitudes de déplacement : le Léman Express, l'autoroute Machilly-Thonon, la mise en place d'un transport à haut-niveau de service de Genève à Thonon-les-Bains et la réouverture du RER Sud-Léman Evian-Saint-Gingolph. S'ils peuvent fortement contribuer aux changements de comportement, ils ne peuvent résoudre à eux seuls toutes les questions de mobilité sur le territoire.

Il y a donc une nécessité d'agir en parallèle sur les autres modes de transport collectif, le transport lacustre, les modes actifs pour les courts déplacements, le covoiturage, etc., afin de faire évoluer les pratiques de mobilité vers plus de transports partagés.

Les objectifs de parts modales reposent sur une diminution de la part des déplacements en tant que conducteur de véhicules particuliers de 51 à 43 %. Cela constitue un objectif de report modal ambitieux, nourri par des actions concomitantes sur toutes les autres solutions de mobilité (transports publics routiers, ferroviaires et lacustres, covoiturage, marche à pied, vélo, autopartage, etc.).

Chapitre 8 : Organiser la complémentarité commerciale entre centralités et périphéries

Ce chapitre traite de l'implantation commerciale et décline les orientations générales liées au développement commercial. Il est complété par le DAAC qui précise ces orientations et conditions d'implantation au sein des localisations préférentielles que sont les centralités commerciales et les 10 zones commerciales périphériques.

Chapitre 9 : Volet loi littoral

Seize communes du SCoT, riveraines du lac Léman sont soumises à l'application de la loi littoral : Anthy-sur-Léman, Chens-sur-Léman, Evian-les-Bains, Excenevex, Lugrin, Margencel, Maxilly-sur-Léman, Meillerie, Messery, Nernier, Neuvecelle, Publier, Saint-Gingolph, Sciez-sur-Léman, Thonon-les-Bains, Yvoire.

Cette loi de 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral repose sur un double principe :

- d'équilibre entre les différentes fonctions et usages des espaces littoraux ;
- de gestion économe de l'espace, traduit par le principe d'aménagement en profondeur.

Territoire exceptionnel par la qualité de ses milieux et la diversité des paysages qu'il donne à voir, le littoral chablaisien apparaît aujourd'hui comme un territoire fragile et convoité qui supporte de nombreuses fonctions urbaines résidentielles, économiques et touristiques, et bénéficie d'une valeur environnementale reconnue.

Le SCoT du Chablais traite des enjeux littoraux de manière globale et transversale en se basant sur la connaissance précise des éléments à préserver (environnement, paysages, espaces agricoles et naturels, coupures d'urbanisation), puis en définissant une stratégie claire, précise et territorialisée sur les possibilités et les conditions d'aménagement (urbanisation et activités liées au lac).

Chapitre 10 : Volet loi Montagne

Trente-neuf communes sont concernées, pour tout ou partie, par l'application de la loi montagne.

La loi de 1985 relative au développement et à la protection de la montagne est fondée sur la reconnaissance de la spécificité du territoire montagnard et la nécessité de rechercher un équilibre entre développement et protection du territoire. La loi Montagne instaure en particulier des modalités en matière d'aménagement, de protection et de gestion des espaces. Deux principes majeurs sous-tendent les dispositions réglementaires issues de la loi et sont à prendre en compte dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale :

- La localisation de l'urbanisation nouvelle en continuité des espaces actuellement urbanisés dans une double logique de modération de la consommation des espaces et de maîtrise des phénomènes de mitage et d'étalement urbain. Ce principe est inscrit dans le SCoT comme un principe général à appliquer sur l'ensemble du territoire ;
- La préservation des terres agricoles, pastorales et forestières, des espaces et paysages caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard. L'enjeu est également partagé à l'échelle de l'ensemble du Chablais. Ce chapitre insiste cependant sur la préservation des lacs de montagne.

Enfin, le chapitre inscrit deux projets soumis à la procédure particulière des autorisations d'Unité Touristiques Nouvelles Structurantes (UTN-S) pour deux projets : la création d'hébergements touristiques en entrée de station d'Avoriaz et le bouclage de la liaison téléportée Morzine-Les Prodains déjà inscrite dans le SCoT de 2012.

Chapitre 11 : Conforter et promouvoir les équipements structurants de service public

Afin d'assurer à la population les services collectifs dont elle a besoin, le territoire doit pouvoir adapter son offre de services et d'équipements. A son échelle, le SCoT prévoit le développement d'infrastructures et d'équipements qui ont vocation à devenir structurants pour l'aménagement du territoire et qui répondent aux ambitions stratégiques portés par le SCoT. Sont alors inscrits au SCoT les équipements :

- qui exercent un rôle moteur pour le territoire ;
- qui génèrent des flux et des déplacements ;
- qui s'appuient sur une aire d'influence supra-communautaire ;
- qui connaissent une fréquentation ou une utilisation importante.

6.4 Le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial

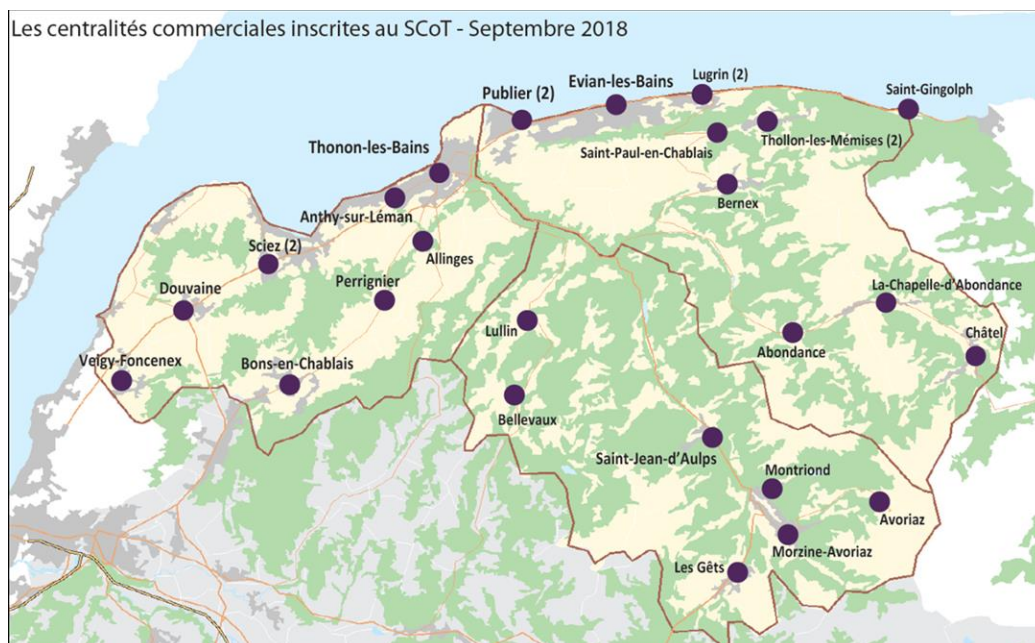
Le document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) compose le volet commercial du SCoT. Il fixe les prescriptions en matière d'implantation commerciale notamment en délimitant les zones préférentielles pour l'implantation de surfaces commerciales.

En premier lieu, les 27 centralités identifiées dans le DAAC constituent les secteurs privilégiés pour l'implantation de nouvelles surfaces commerciales avec l'objectif de redynamiser les centres villes. Le développement des périphéries commerciales est encadré et les nouvelles implantations de moyennes et grandes surfaces devront s'installer dans une des dix zones identifiées dans le DAAC. Les commerces de petites surfaces sont exclus des zones périphériques et orientés dans les centres, secteurs à privilégier pour l'implantation de commerces de proximité.

Deux enjeux importants pour le territoire : renforcer l'attractivité des centres villes en freinant l'effet de concurrence avec les périphéries qui accueillent de plus en plus de petites surfaces qui ont vocation à rester voire même revenir en centre-ville.

En matière d'offres commerciales, l'attractivité du territoire en particulier vis-à-vis des clientèles suisses a eu tendance à surdimensionner les surfaces alimentaires. Hormis dans les centralités, l'objectif du DAAC est de freiner les grandes surfaces alimentaires en rééquilibrant et diversifiant l'offre.

Enfin, le SCoT et le DAAC portent l'enjeu d'amélioration de la qualité des projets d'implantation commerciale tant en termes de performances environnementales et énergétiques que paysagères. Ils incitent également à développer la desserte et l'équipement des zones pour améliorer l'accès en mode actif et en transport en commun.



6.5 L'évaluation environnementale

L'état initial de l'environnement s'est attaché à dégager les enjeux environnementaux du territoire et à les hiérarchiser. Le Chablais est un territoire aux enjeux forts et diversifiés, tant au niveau du littoral lémanique que dans les zones de montagne.

L'analyse croisée des enjeux les plus forts, dégagés pour chaque thématique de l'environnement, a permis de dégager des enjeux environnementaux majeurs dont ont été évaluées les perspectives d'évolution, suivant la dynamique actuelle (sans l'application de SCoT) :

- La structuration de l'espace pour une dynamique écologique fonctionnelle et la préservation de l'identité paysagère ;
- L'amélioration de la gestion qualitative et quantitative de la ressource en eau ;
- Le développement d'une politique globale d'économie des ressources énergétiques et d'amélioration de la qualité de l'air.

La démarche d'évaluation environnementale a consisté en premier lieu à évaluer les conséquences potentiellement dommageables du SCoT sur l'environnement dans une logique d'évitement.

Le travail a donc été avant tout d'assurer la meilleure intégration possible des enjeux environnementaux dans l'élaboration du PADD et du DOO. C'est donc un travail itératif entre la construction du SCoT et l'évaluation environnementale proprement dite qui a été mis en œuvre.

L'analyse des incidences du projet a été réalisée au fur et à mesure de l'élaboration du SCoT et en particulier du DOO. Les résultats de cette analyse permanente ont été débattus avec les élus et techniciens du territoire, pour faire progressivement évoluer le projet et/ou développer des orientations qui permettront d'éviter et réduire ses conséquences potentiellement dommageables sur l'environnement.

L'évaluation des incidences notables (favorables et défavorables) de la mise en œuvre du SCoT sur l'environnement, a consisté à réaliser une dernière analyse croisée des enjeux environnementaux, avec les éléments du projet de développement de territoire, retenus par les élus.

Les équipements structurants inscrits dans le SCoT et qui pourraient avoir des incidences sur Natura 2000, et les mesures à mettre en œuvre, ont également été analysés.

Le résumé non technique de la partie d'évaluation environnementale du projet est développé plus largement dans la partie dédiée du rapport de présentation.