



Stratégie de mobilité du Chablais

Mobilité des personnes, transports logistiques
et aménagement numérique

Comité Syndical du 3 mai 2018

Annexe non réglementaire au SCoT du Chablais

1. Le Chablais, un territoire aux enjeux forts d'accessibilité et de déplacement	6
1.1 Un territoire enclavé mais attractif	7
1.2 Un territoire qui fait face à l'étalement urbain et à l'augmentation du trafic routier	8
1.3 L'usage de l'automobile est très dominant sur le territoire	8
1.4 Le transport de marchandises absent des stratégies de planification	14
1.5 Un nombre de déplacements croissant sur le territoire du Chablais.....	18
1.6 Des projets structurants qui renforcent la nécessité de prendre en compte les enjeux de reports modaux	20
2. Stratégie multimodale du Chablais : une montée en puissance pour les vingt prochaines années ____	22
2.1 Vue d'ensemble : année 2017	24
2.2 Stratégie de mobilité à horizon 2021	26
Par mode de déplacement, les principales évolutions :	27
2.3 Stratégie de mobilité à horizon 2025.....	30
Par mode de déplacement, les principales évolutions :	31
2.4 Stratégie de mobilité à horizon 2035.....	34
Par mode de déplacement, les principales évolutions :	35

3. Une stratégie multimodale en 5 axes : les objectifs transversaux	36
Axe 1 : Articuler et intégrer les infrastructures de transport actuelles et futures à un aménagement maîtrisé, et tout particulièrement celles liées au désenclavement du Chablais, notamment routier	37
Axe 1.1 : Maximiser la complémentarité des infrastructures de transports structurantes	38
Axe 1.2 : Développer des alternatives compétitives à l’usage individuel de la voiture	39
Axe 1.3 Développer la multimodalité par des aménagements adaptés et attractifs pour le rabattement	40
Axe 1.4 Conforter l’armature territoriale du Chablais par un maillage structuré de services de transports (tous modes)	41
Axe 1.5 : Accompagner la mise en service des projets d’infrastructures par des choix d’aménagement maîtrisés	43
Axe 1.6 : Considérer les pôles gares ferroviaires, lacustres et les pôles multimodaux (actuels et futurs) comme des pôles prioritaires de structuration du territoire	44
Axe 2 : Développer les infrastructures des modes doux	46
Axe 2.1 : Renforcer le lien urbanisme et transport par des tissus urbains adaptés (accessibilité, cheminement, densification, etc.)	47
Axe 2.2 : Développer les cheminements doux pour la pratique quotidienne, touristique et de loisirs	48
Axe 3 : Promouvoir une desserte multimodale performante toute l’année pour les déplacements liés à l’économie du tourisme et aux loisirs	49
Axe 3.1 : Améliorer l’accès aux stations pour les touristes et visiteurs	50
Axe 3.2 Favoriser les déplacements des touristes lors de leurs séjours	51
Axe 4 : Prévoir la création de plateformes logistiques multimodales et de fret ferroviaire	52
Axe 4.1 : Trouver un modèle de gouvernance adapté à la rationalisation des infrastructures logistiques	53

Axe 4.2 : Améliorer les conditions d'accès et d'accueil des poids lourds et de leurs chauffeurs	53
Axe 4.3 : Intégrer les projets fret en amont des projets urbains	53
Axe 4.4 : Limiter le recours au transport routier	53
Axe 5 : Faciliter et accélérer le déploiement du très haut débit	54
Axe 5.2 Optimiser et mutualiser les équipements existants	56
Axe 5.3 Accompagner les usages du numérique vers plus d'innovation et en lien avec la réduction des besoins en déplacements	56



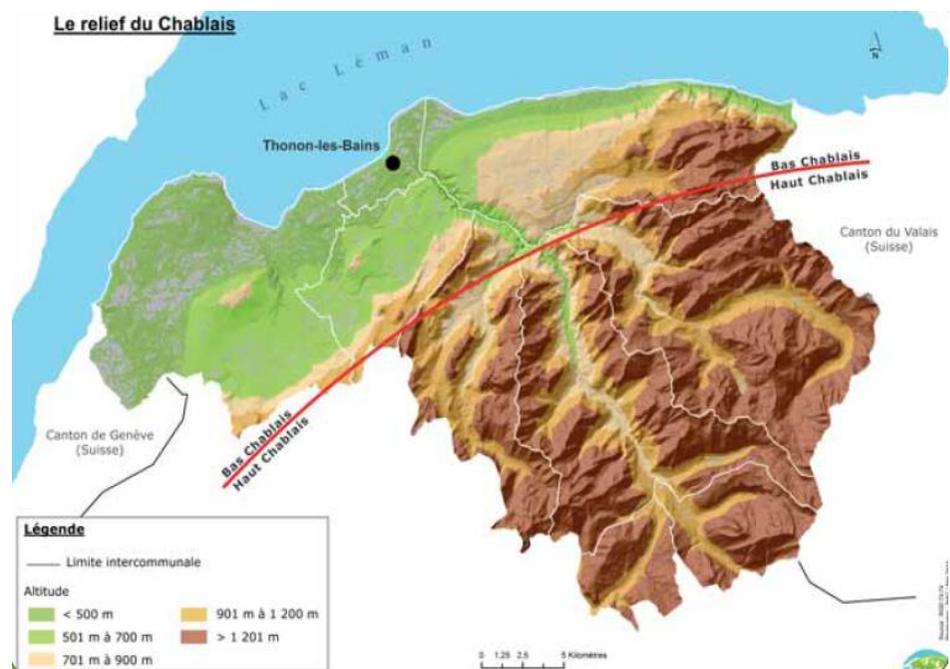
1. Le Chablais, un territoire aux enjeux forts d'accessibilité et de déplacement

1.1 Un territoire enclavé mais attractif

Le Chablais est **un territoire enclavé**, au sein de plusieurs « **barrières** » **naturelles** (lac et montagnes) et **frontalières** (frontières avec les cantons de Genève, de Vaud et du Valais).

Cet enclavement **se traduit** par 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.



Le Relief du Chablais (Source : Schéma Cyclable du Chablais, Décembre 2013)

Malgré cela, on constate une **forte attractivité** du Chablais, ainsi le taux moyen annuel de croissance de la population a été de **+1,65 % entre 2004 et 2014**.

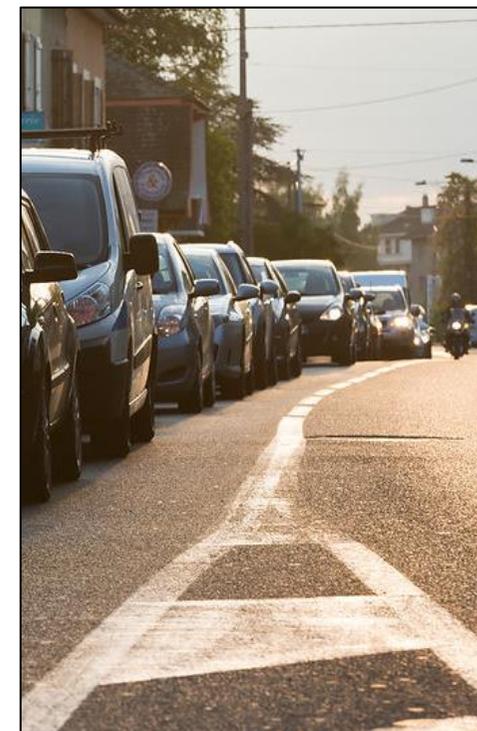
1.2 Un territoire qui fait face à l'étalement urbain et à l'augmentation du trafic routier

Cette augmentation de la population s'est faite en parallèle d'une **augmentation de l'étalement urbain**, en partie responsable de l'augmentation **du trafic routier observé sur les principaux axes du Bas – Chablais**.

Ainsi, le territoire subit une **congestion croissante** en période de pointe au niveau des principaux points durs routiers (carrefour de Douvaine, pont de la Dranse, traversées des bourgs sur la RD 1005, RD 903 et douanes de Saint-Gingolph), ce qui génère non seulement une augmentation des temps de parcours d'accès au territoire, mais aussi des **nuisances liées au trafic** dans les bourgs et villages traversés par les routes.

1.3 L'usage de l'automobile est très dominant sur le territoire

Diverses enquêtes réalisées sur le territoire permettent de connaître la mobilité des habitants.¹ Elles montrent qu'au total, environ **503 400 déplacements quotidiens² sont réalisés sur le territoire du Chablais** (avec en moyenne près de 4 déplacements par jour et par habitants). A ces



¹ Source : bases de données des deux enquêtes ménages déplacements réalisées sur le territoire de la Haute-Savoie entre 2015 et 2017 (le Groupement Local de Coopération Transfrontalière a réalisé en 2015-2016 sur la partie nord du département, une enquête déplacements grand territoire respectant la méthodologie standard du CERTU sur le territoire du Franco-Valdo-Genevois, et le Département de la Haute-Savoie a réalisé le même type d'enquête en 2016-2017), fusionnées par le département de la Haute-Savoie, en une base unique. Ces enquêtes analysent les déplacements des habitants du département de la Haute-Savoie de plus de 5 ans ; les jours de semaine hors vacances scolaires. Ainsi ces résultats ne prennent pas en compte la totalité des flux sur le territoire, notamment les flux touristiques.

² Sur le territoire du Chablais par les habitants de la Haute-Savoie, hors touristes

déplacements s'ajoutent la mobilité touristique, moins connue car non-ciblée par ces enquêtes, mais toutefois conséquente en saison haute, le Chablais ayant une capacité d'accueil d'environ 200 000 lits touristiques³ et ayant comptabilisé environ 10 500 000 nuitées en 2016⁴

Plus de la moitié des déplacements (64%) sont réalisés avec des véhicules particuliers, et ce alors même que 54 % des déplacements s'effectuent sur une distance de moins de 3 km.

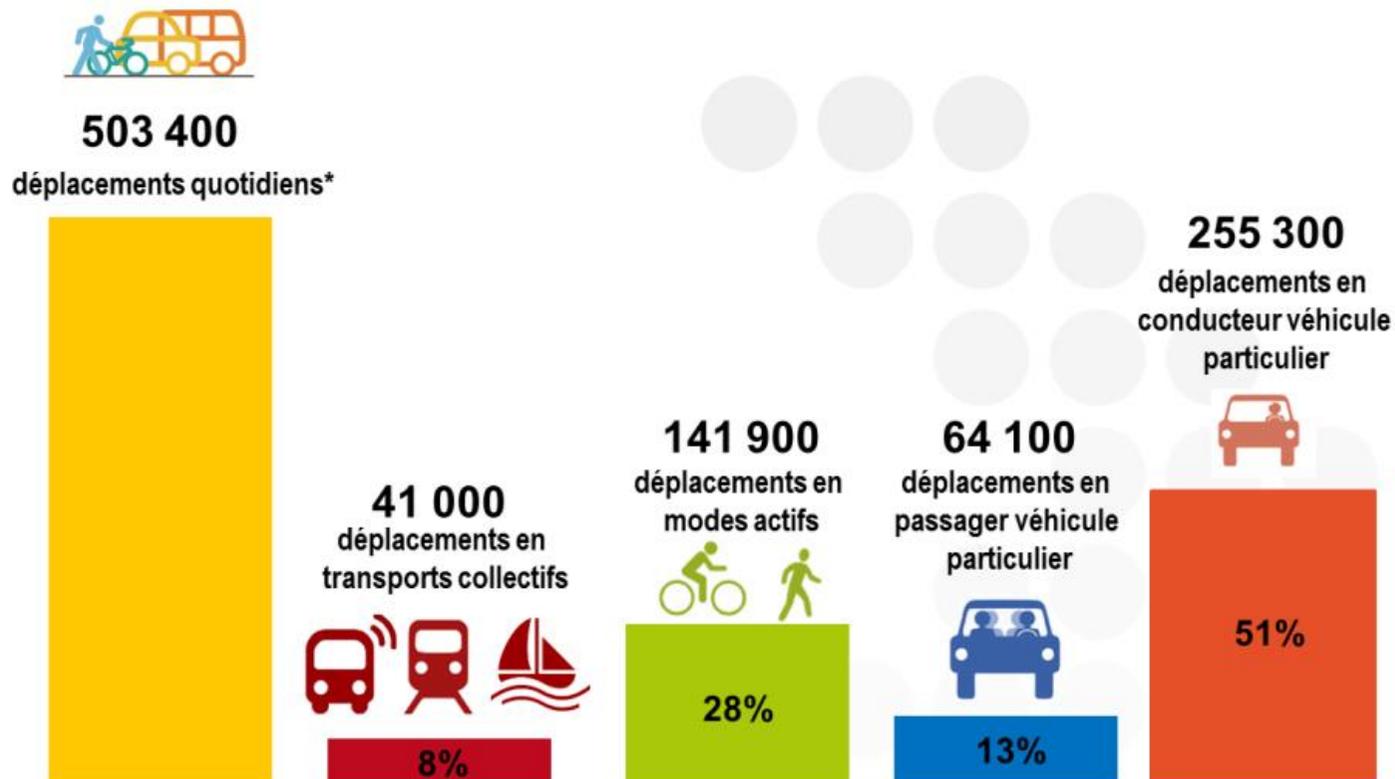
Congestion routière à Douvaine.

Les modes actifs représentent toutefois 28% des déplacements et sont très majoritairement réalisés en march Source : www.pano-tourisme.com

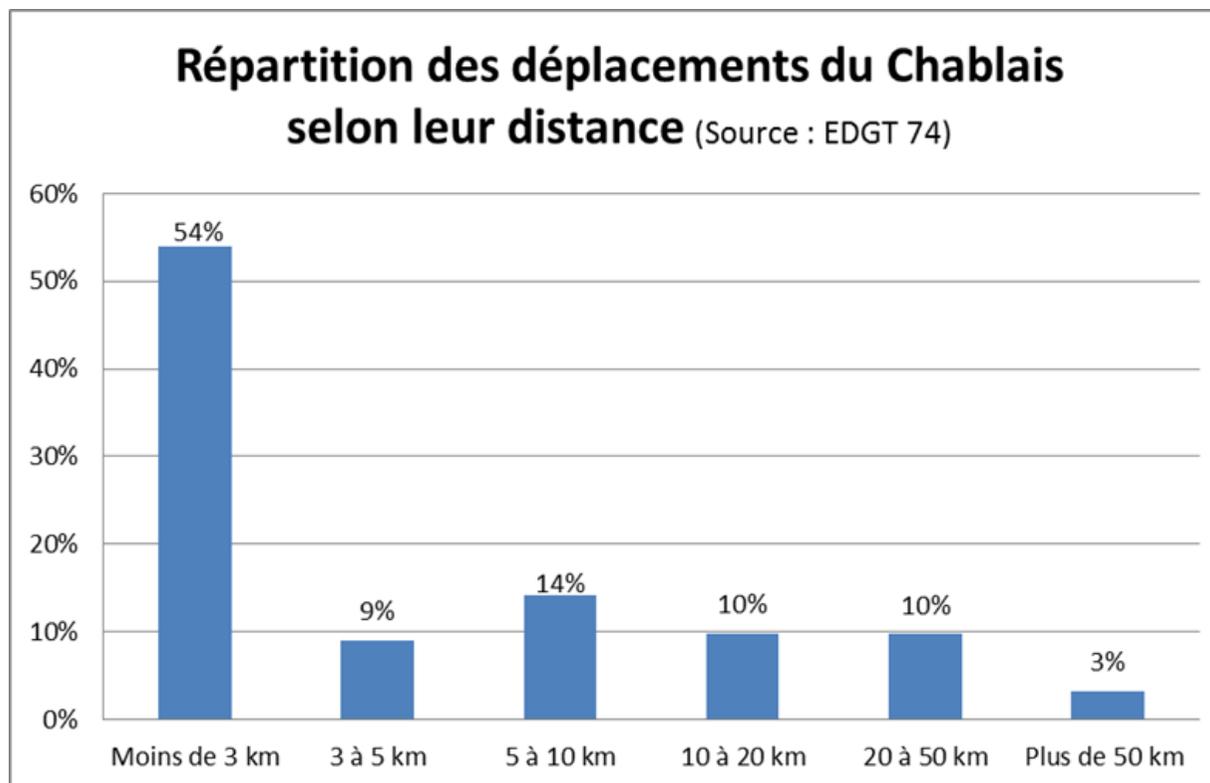
(2%) des déplacements sont effectués à vélo, alors que 63 % des déplacements sont réalisés sur une distance de moins de 5 km, distance qui est pertinente pour l'utilisation de ce mode et sur laquelle l'utilisation du vélo peut constituer une véritable alternative à l'utilisation de la voiture individuelle.

³ Source : Observatoire SMBT 2016 – Savoie Mont Blanc

⁴ Source : BET MARCHAND – Savoie Mont Blanc



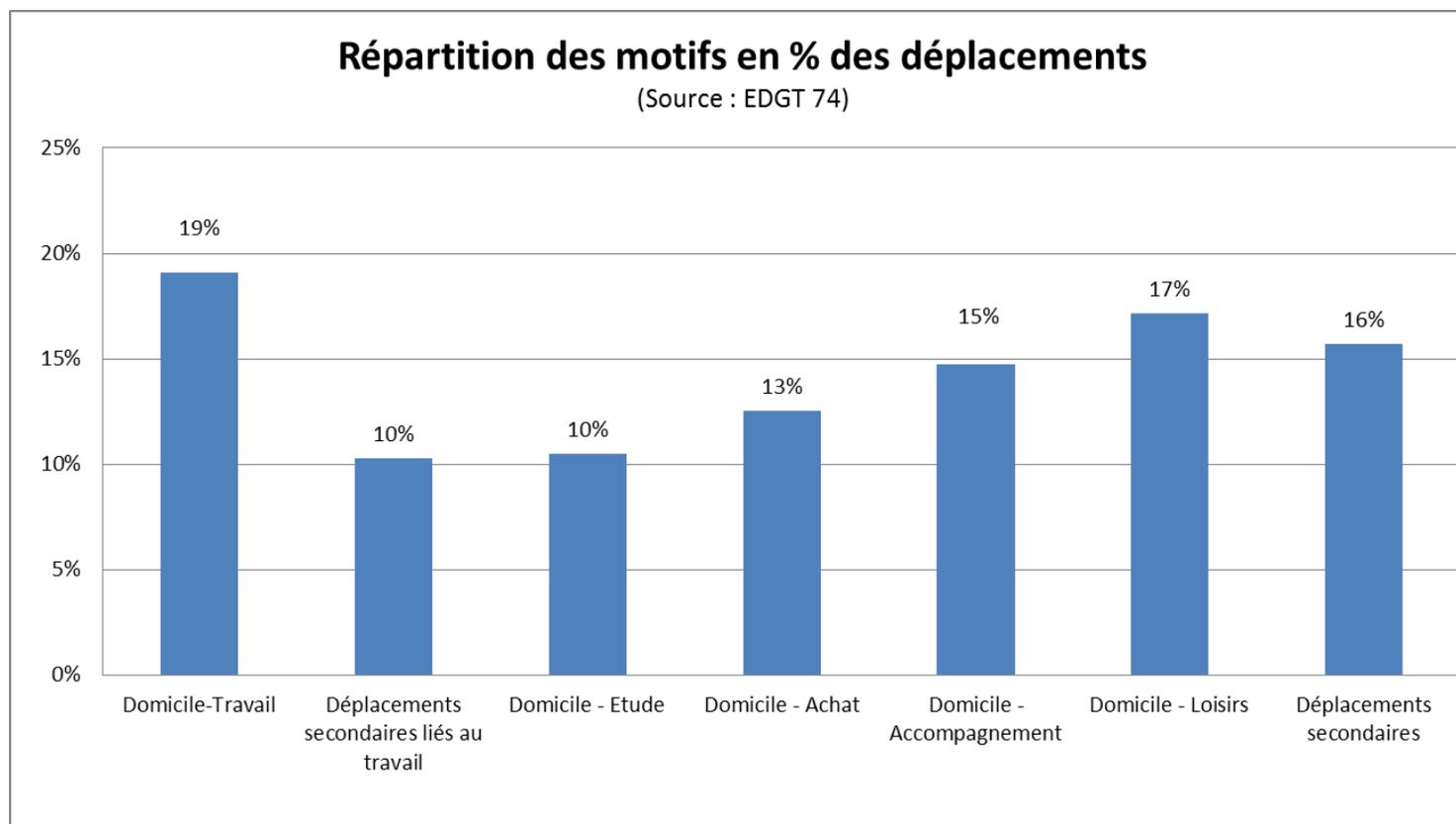
Parts modales des déplacements sur le territoire du Chablais en 2016 (Source : Fusion des enquêtes EDGT de Haute-Savoie) (*sur le territoire du Chablais par les habitants de la Haute-Savoie, hors touristes)



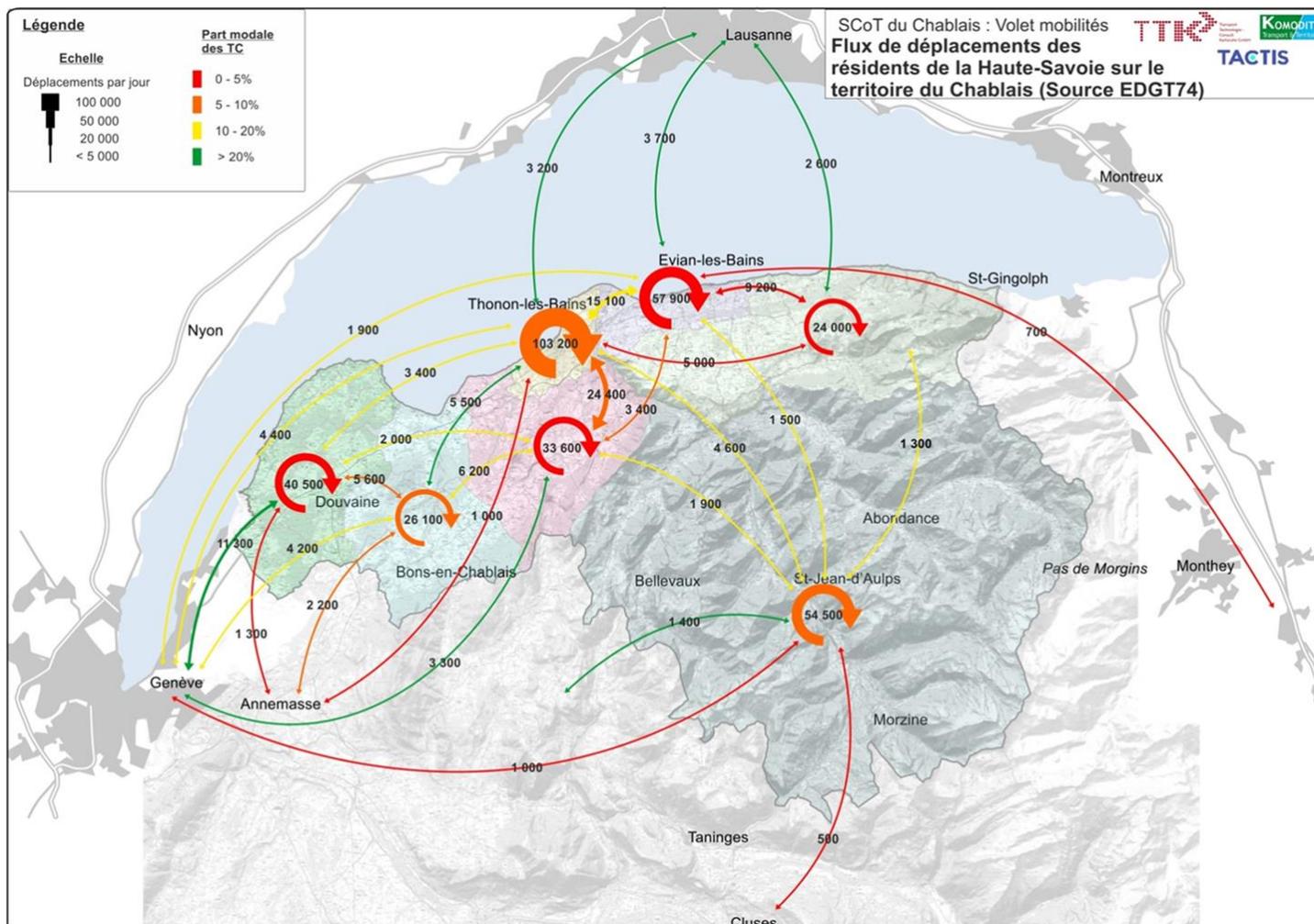
Répartition des déplacements réalisés sur le territoire du Chablais selon leur distance (Source : Fusion des enquêtes EDGT de Haute-Savoie)

L'analyse de cette base de données a également permis de relativiser la proportion des déplacements réalisés depuis ou vers les pôles d'emploi par rapport aux pôles résidentiels.

En effet, 29% des déplacements ont pour origine ou destination le lieu de travail, tandis que 74% ont pour origine ou destination le domicile (hors lieu de travail). Cependant, l'utilisation de la voiture particulière est plus importante (part modale de 75%) pour les déplacements domicile-travail que pour les autres motifs de déplacements (part modale comprise entre 40% et 70% selon les motifs).



Répartition des motifs de déplacements (Source : Fusion des enquêtes EDGT de Haute-Savoie)



En 2016, **86 %** des déplacements en lien avec le Chablais sont internes au territoire, dont 21 % internes à la commune de Thonon-les-Bains. Les flux d'échange sont quant à eux principalement réalisés avec la commune de Genève (5% du total des déplacements), et le Canton de Vaud (2% du total des déplacements).

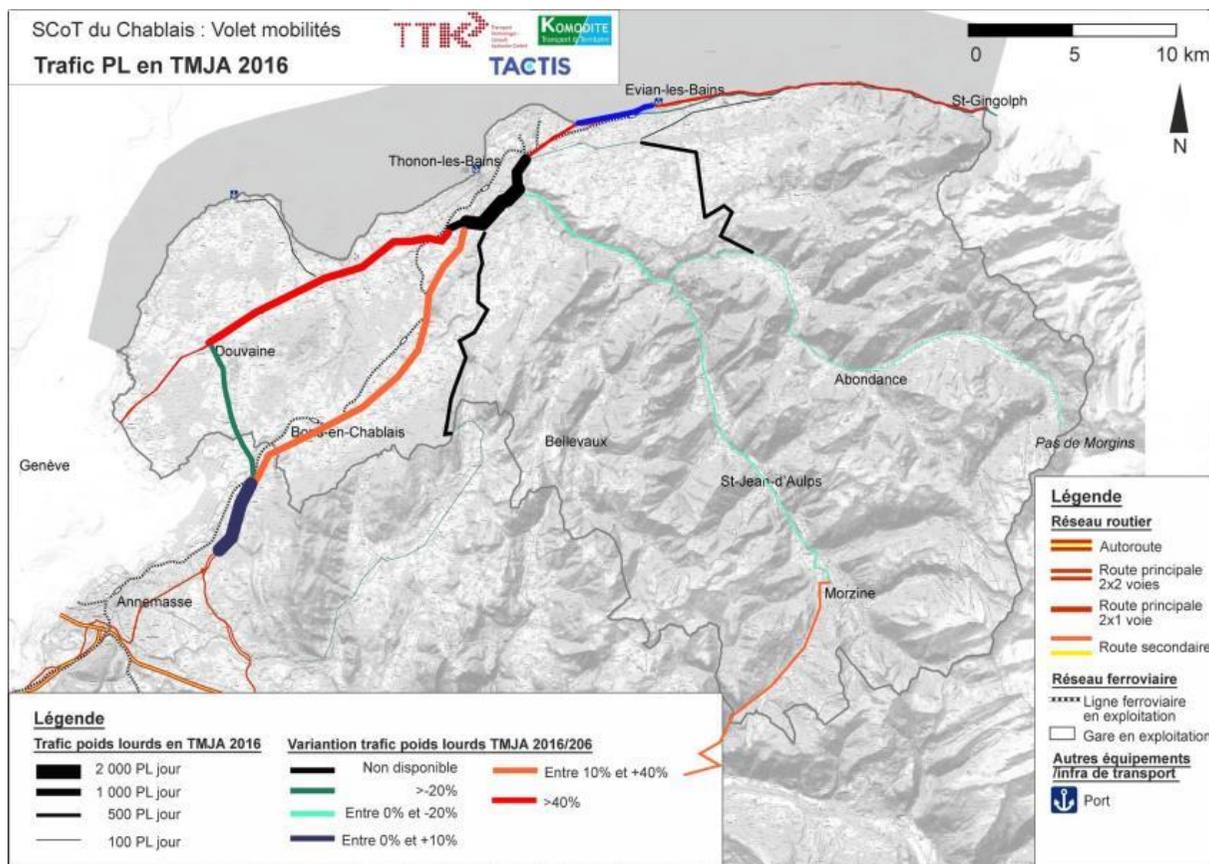
Comme illustré sur la carte suivante, **la part modale des transports en commun reste faible** sur les différentes origines-destinations, à l'exception des déplacements vers Lausanne et Genève (plus de 10, voire de 20% de part modale).

1.4 Le transport de marchandises absent des stratégies de planification

Pour répondre à une évolution des attentes sociétales et environnementales, la gouvernance de la mobilité urbaine a dépassé le seul cadre du transport de voyageurs pour s'impliquer d'avantage dans la mobilité de marchandises. Or le rôle de la sphère publique est encore difficile à définir précisément car le transport de marchandises ne relève pas d'une compétence pleine des collectivités, bien que étant à la croisée de plusieurs champs de compétence : développement économique, planification territoriale, protection et préservation de l'environnement.

Un transport de marchandises captif du mode routier

Le principal axe emprunté par les poids lourds (PL) sur le territoire (trafic >1000 PL/j) est la D1005, notamment entre Douvaine et Thonon Est. C'est en effet le long cet axe que se concentre le poumon économique et commercial du territoire : Espace Léman, Pôle Industriel et commercial de Publier, ZAE de Vongy. A noter que sur cet axe, le trafic poids lourd est conforme à la moyenne départementale soit entre 5% et 6% du Trafic Moyen Annuel Journalier (TMJA) car ce trafic est englobé dans un flux routier voiture très important.



Trafic poids lourds 2016 en TMJA

Seulement 3 axes du Chablais supportent un trafic poids lourds supérieur à la moyenne départementale. Il s'agit :

- RD903 entre Bons en Chablais et Thonon. Cet axe dessert la principale zone économique du territoire. En effet on y recense une superficie totale de 115 ha (dont 85ha occupés et 30 ha en projet) répartie sur 3 zones d'activités : Les Bracots à Bons-en-Chablais, Pôle économique de Perrignier et les Mésinges à Allinges.
- RD12 entre le col de Cou et Thonon. Ce trafic peut s'expliquer par la présence de deux zones d'activités à vocation industrielle occupant une superficie totale de 25.7 ha : ZA les Marquisats à Orcier (construction maison bois, métallurgie..), ZA la Praux (implantation d'une centrale à béton) à Allinges.
- D902 entre Taninges et Morzine. Cet axe est emprunté pour la desserte des zones d'activités du Haut Chablais (26.8 ha de ZA dont 21 ha déjà occupé et 6ha en projet).

Enfin, concernant l'évolution du trafic entre 2006 et 2016, la plus forte croissance concerne la D902 au niveau de la zone commerciale de Publier. Pour autant, le nombre de poids lourds reste relativement faible (417 PL/j). On constate que le trafic poids lourds entre les zones de montagne et les bords du lac a tendance à diminuer, ce qui confirme que Cluses est la porte d'entrée économique des zones de montagne (notamment Morzine). Sur l'axe RD902 Taninges Morzine le trafic a crû de 33%.

Les Eaux d'Evian : unique utilisateur du mode ferroviaire

A l'exception des Eaux d'Evian le trafic de marchandises sur le Chablais est essentiellement routier. Pour autant, le trafic ferroviaire n'est pas négligeable puisque c'est l'équivalent de 960 camions par semaine (25 trains par semaine) qui transit sur le réseau ferroviaire.

La livraison et l'acheminement en milieu urbain

La logistique urbaine concerne les flux de marchandises et de biens dans les agglomérations, leur acheminement, leur livraison à la destination finale, ainsi que la gestion des flux retours.

Pour acheminer une marchandise de son point d'origine à sa destination, chaque secteur économique met en place des chaînes logistiques spécifiques qui répondent à ses propres impératifs de production ou de distribution. C'est pour cette raison que nous préférons parler des logistiques urbaines.

On compte environ 1 livraison ou enlèvement pour 10 habitants par jour et 15 à 20 tonnes livrées par personne par an. Ces données ne prennent pas en compte les livraisons à domicile, qui peuvent être estimées à environ 20 à 35 % de livraisons en plus.

Territoire	Habitant	Flux en mouvement par jour	Flux en millier de tonnes par an Hypothèse basse	Flux en millier de tonnes par an Hypothèse haute
Thonon Agglomération	85 000	8 500	1 275	1 700
Communauté de communes du Haut-Chablais	12 400	1 240	186	248
Communes Pays d'Evian Vallée d'Abondance	40 000	4 000	600	800
Chablais	137 400	13 740	2 061	2 748

D'après une enquête réalisée auprès de 1 000 acteurs économiques du Chablais, il ressort :

- un intérêt des acteurs économiques pour la problématique et un constat partagé sur la saturation du réseau routier en bordure du lac, qui peut pénaliser les temps de livraison ;
- une nécessité d'améliorer les conditions d'accueils des poids lourds sur le territoire (parking sécurisé, lieu de vie...), et l'information aux chauffeurs (conditions de circulations, signalétique de zone...) ;
- un intérêt pour la mutualisation de l'accès de la marchandise au Haut Chablais

1.5 Un nombre de déplacements croissant sur le territoire du Chablais

Au regard des projections de populations considérées dans le cadre de la révision du SCoT, environ 43 700 nouveaux habitants sont attendus sur le territoire du Chablais d'ici 2035.

Si les nouveaux arrivants se déplacent autant que les habitants actuels (3,91 déplacements quotidiens), **ils généreront environ 170 870 déplacements supplémentaires quotidiennement.**



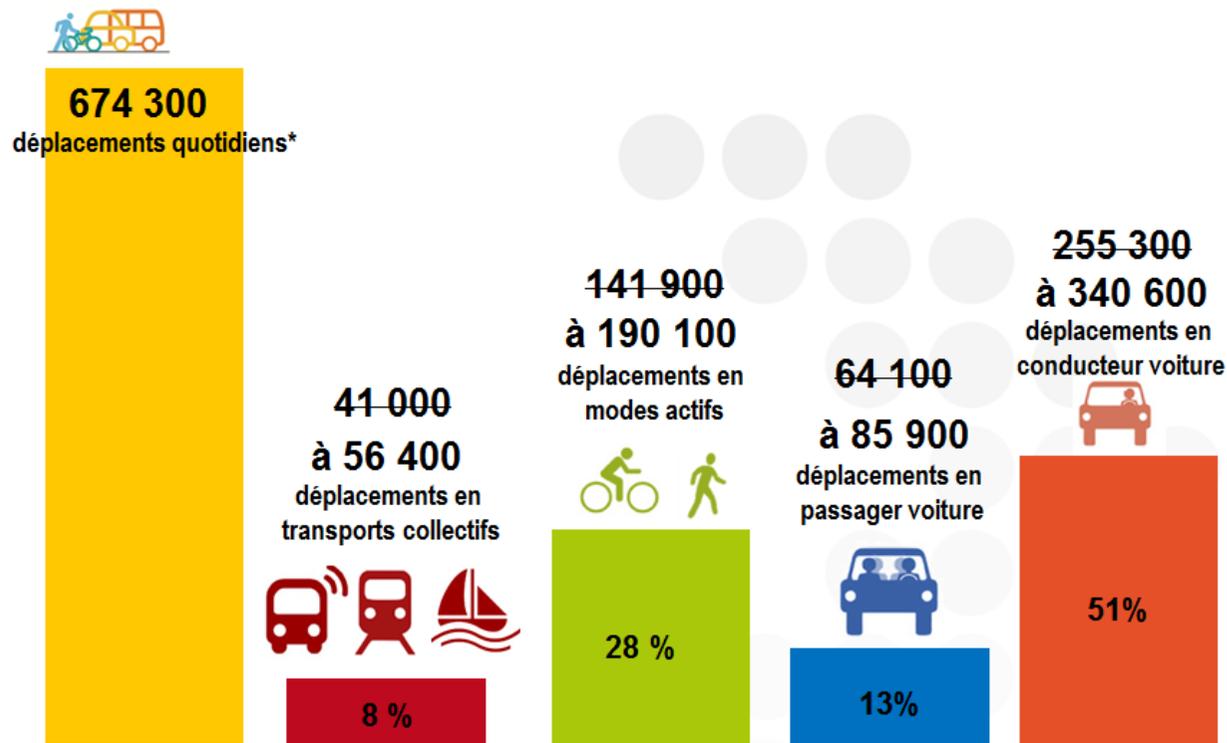
Projections du nombre de déplacements à l'horizon 2035 (NB- Mobilité quotidienne hors mobilité touristique)

Si ces nouveaux arrivants se déplaçaient de façon similaire aux habitants actuels⁵, il faudra prévoir la capacité d'accueillir 340 600 trajets en voiture par jour sur le territoire (contre 255 300 actuellement).

⁵ Même parts modales que la fusion des enquêtes EDGT de Haute-Savoie de 2015-2016

Cela correspondrait à une **croissance du trafic routier d'environ + 30%**. Une telle augmentation ne serait pas durable ni souhaitable pour le territoire, du fait des augmentations des émissions polluantes, du bruit, de la congestion routière dans les villages et le long de l'axe côtier et de la dégradation globale de la qualité de vie dans le Chablais.

C'est pourquoi il existe **un enjeu fort de planification de la mobilité par la puissance publique sur le territoire.**



Nombre de déplacements tendanciel par mode à l'horizon 2035 sur la base des parts modales actuelles

1.6 Des projets structurants qui renforcent la nécessité de prendre en compte les enjeux de reports modaux

Trois projets structurants induisent une évolution des usages et des habitudes de déplacements : Le Léman Express, L'autoroute concédée Machilly – Thonon, la mise en place d'un transport à haut-niveau de service de Genève à St 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.**

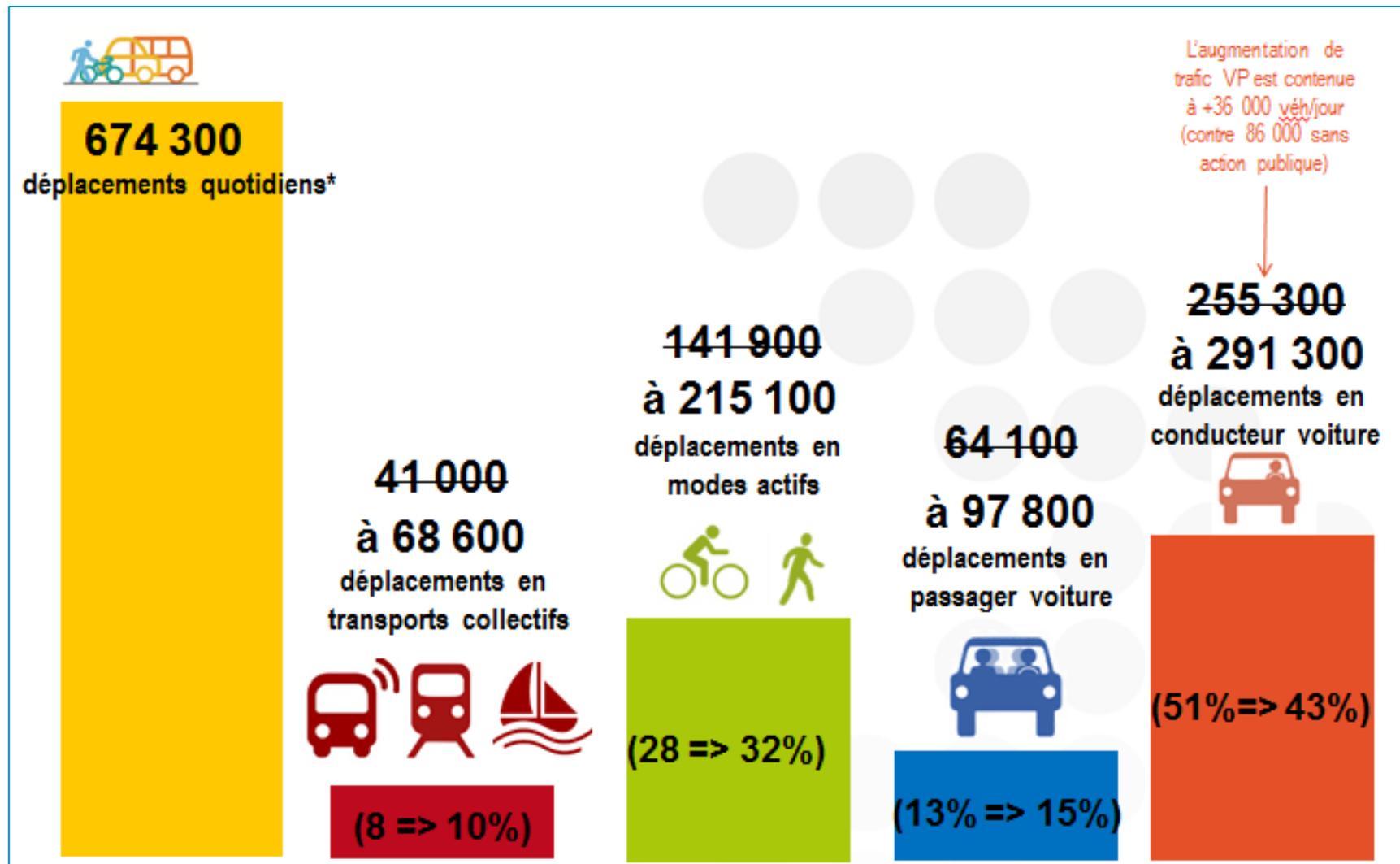
Il y a donc une nécessité d'agir en parallèle sur les autres modes de transports collectifs, les modes actifs pour les courts déplacements, le covoiturage, etc, afin de faire évoluer les pratiques de mobilité vers plus de transports partagés.

Les objectifs de parts modales reposent sur une diminution de la part modale des déplacements en tant que conducteur de véhicules particuliers de 51 à 43 %, ce qui 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.).

La mise en œuvre d'une stratégie de mobilité volontariste en faveur des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture individuelle est souhaitée afin de :

- Capturer la demande future de déplacements grâce aux transports en commun, au covoiturage et aux modes actifs ;
- Inciter à l'utilisation de modes de transports compétitifs et complémentaires ;
- Limiter l'augmentation des déplacements en voiture individuelle, afin de réduire les émissions de GES et de polluants ;
- Réduire les temps et les besoins de déplacements et d'accès au territoire tous modes.

Projections du nombre de déplacements et des parts modales à l'horizon 2035



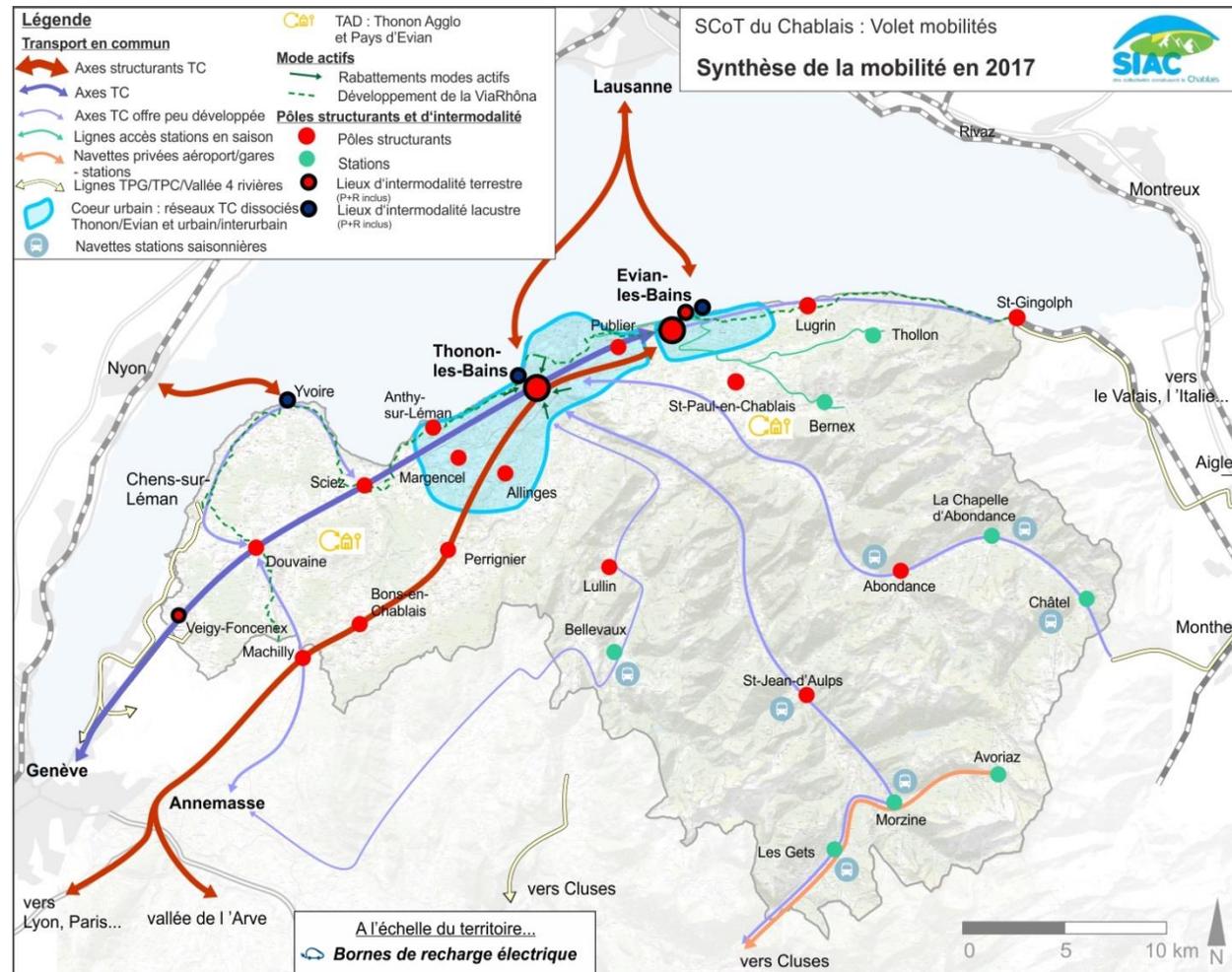


2. Stratégie multimodale du Chablais : une montée en puissance pour les vingt prochaines années

2.1 Vue d'ensemble : année 2017

Le déploiement de la stratégie multimodale pour le Chablais est illustré par trois cartes de phasage. Ces cartographies stratégiques illustrent une politique ambitieuse mais crédible avec une montée en puissance progressive des infrastructures et des services de mobilité et de transport.

Cette vision prospective s'appuie d'abord sur la mise à jour d'un temps 0 qui permet de révéler que le territoire peut déjà s'appuyer sur un réseau de transport en commun à conforter et à développer.



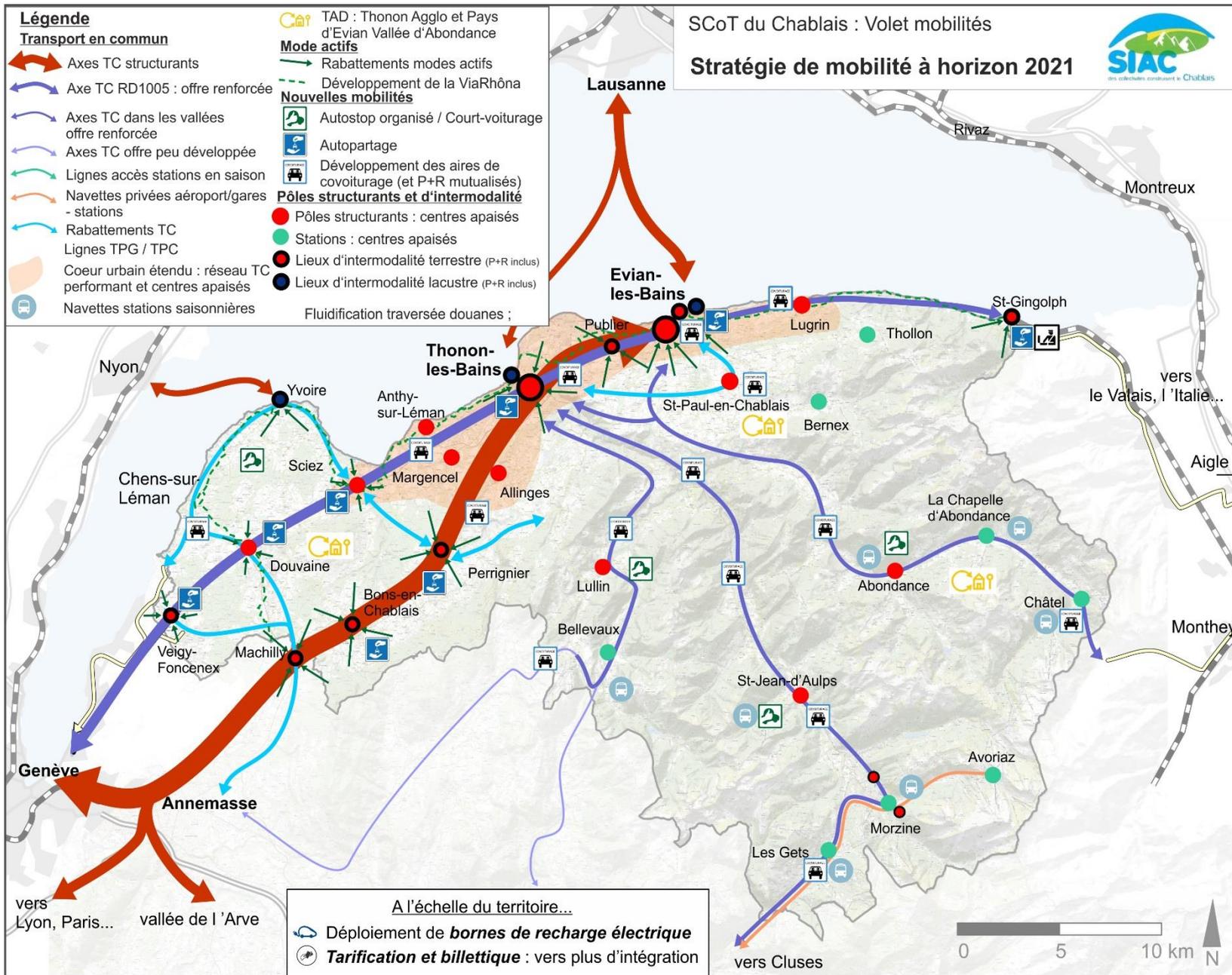
L'un des premiers enjeux de la stratégie a été de disposer d'un temps 0 des infrastructures, des services existants et des projets de mobilité à court terme à l'échelle du Chablais.

La stratégie de mobilité a pour objectif de traiter de l'ensemble de la thématique des déplacements en envisageant la problématique dans sa globalité.

Cet état des lieux, inédit à cette échelle, a permis d'avoir un diagnostic précis :

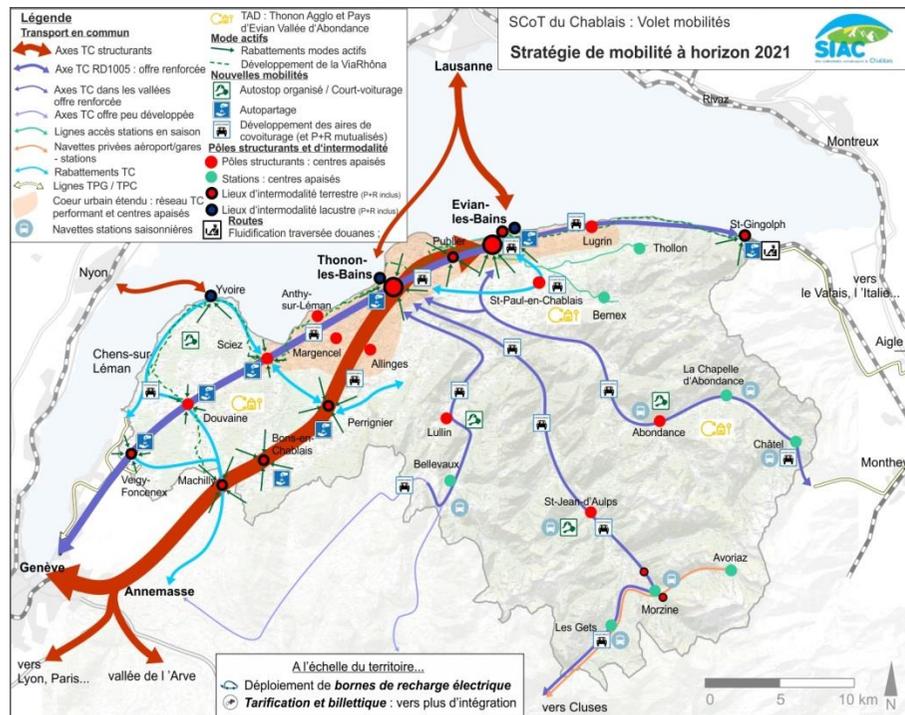
- Des infrastructures de transports en commun tous modes confondus : lacustres, ferroviaires et routiers.
- Des offres de modes actifs (vélo, marche, etc.) : à l'échelle des communes et des îlots les lieux où sont organisés les modes de déplacements « doux » vers des lieux structurants.
- Des services aux usagers déjà en place : transport urbain, TAD, navettes touristiques)

Stratégie de mobilité du Chablais
Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais



Stratégie de mobilité du Chablais
 Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais

2.2 Stratégie de mobilité à horizon 2021



A l'horizon 2021, le territoire Chablaisien bénéficie de deux nouveaux services structurants :

- pour le ferroviaire : le Léman Express opérationnel depuis fin 2019 devenu un axe pleinement structurant.

- pour les transports en commun routiers : le renforcement du réseau de Transport à Haut Niveau de Service entre Genève et Thonon (THNS).

La mise en service de ces deux infrastructures permet la structuration de points de rabattements multimodaux, en particuliers les parkings relais et les liaisons douces, dans les communes desservies : Bons-en-Chablais, Perrignier, Veigy, Douvaine, Sciez, Evian et Publier.

Le maillage du territoire avec des services liés à l'usage partagé de la voiture facilite les recours aux transports partagés dans les vallées et sur les axes structurants.

Il est également proposé dans un premier temps de développer un système d'autostop organisé dans les secteurs encore peu desservis par les transports en commun du Chablais, à savoir la presqu'île et les vallées. Ces secteurs sont ceux pour lesquels les bénéfices de ce service devraient être les plus importants.

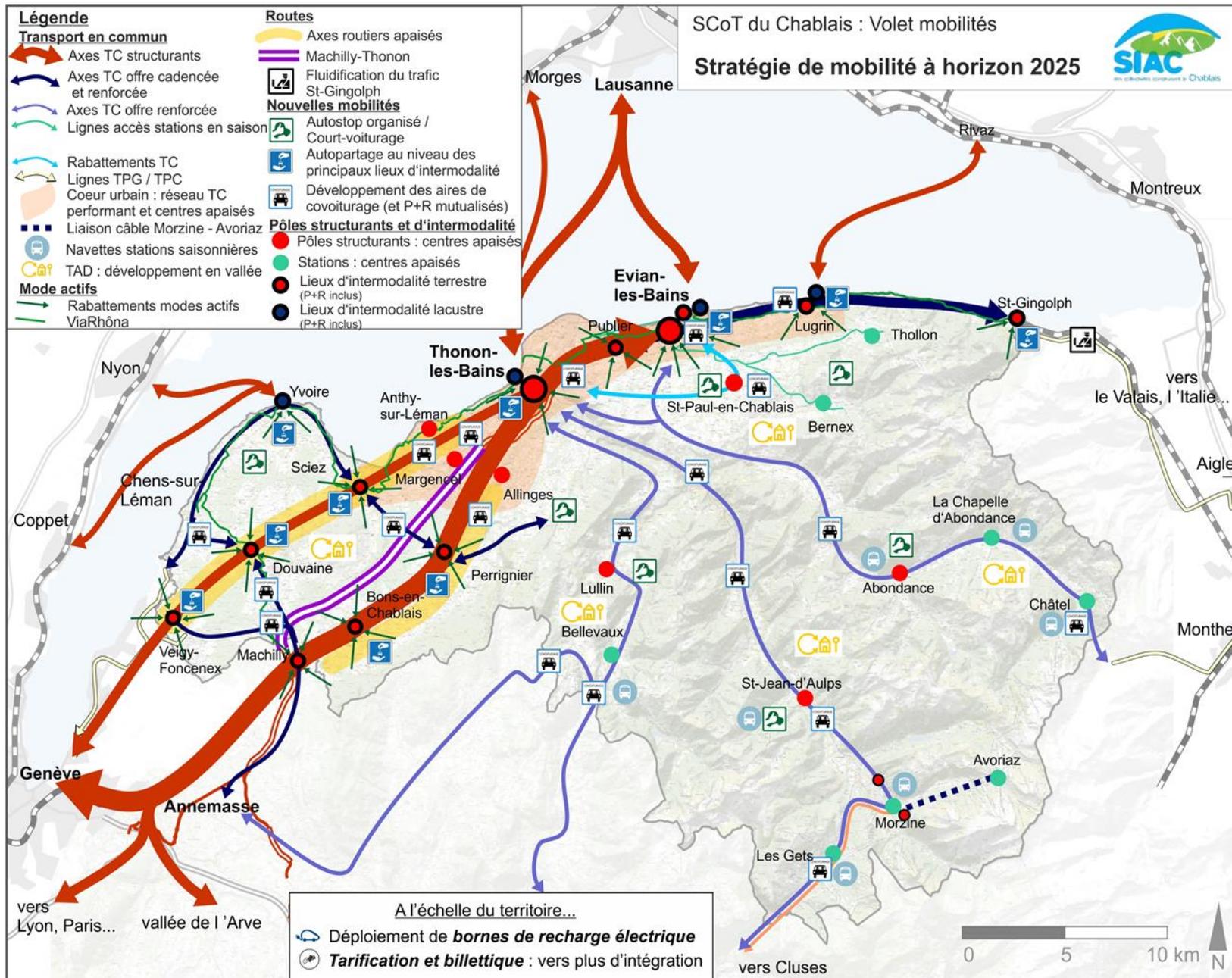
Enfin en terme de services annexes, le territoire dote ses principales portes d'entrées de flottes de véhicules en auto partage :

- ▶ Thonon-les-Bains (Gare);
- ▶ Evian – les – Bains (Embarcadère – Centre-Ville) ;
- ▶ Gare CFF de Saint – Gingolph, ainsi que les pôles structurants de Thonon – Agglomération à savoir : Bons-en-Chablais, Douvaine, Perrignier, Sciez et Veigy-Foncenex.

Par mode de déplacement, les principales évolutions :

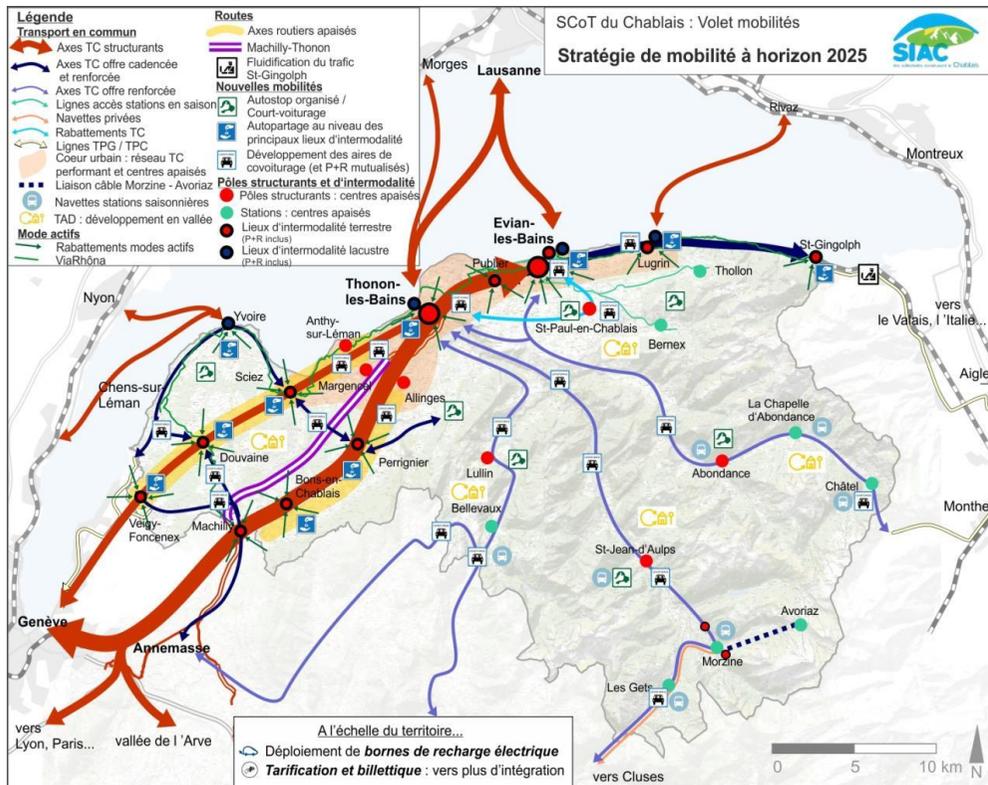
- Ferroviaire : RER Léman Express opérationnel
- TC routier : RD 1005 – renforcement de la ligne T71 Genève-Thonon vers la mise en place d'un THNS
- TC routier : DSP aux EPCI qui sont gestionnaires de leurs lignes
- Rabattement : Parking relais mise en place autour des embarcadères lacustres et des gares du Léman express
- Transport partagé : Mise en place d'un réseau de covoiturage et d'autostop dans les vallées et sur la Presqu'île

⇒ **En conclusion, dès 2021, la hiérarchisation et les interactions entre les différents réseaux commencent à se dessiner.**



Stratégie de mobilité du Chablais
Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais

2.3 Stratégie de mobilité à horizon 2025



L'horizon 2025 voit la mise en service de l'autoroute Machilly-Thonon qui constitue la principale évolution dans la structuration du réseau d'infrastructures. Un des effets directs de cette mise en service est l'apaisement des routes départementales. Grâce à la baisse du trafic, sur la départementale 1005 il est possible de développer un transport en commun routier structurant et cadencé de type THNS de Genève à Thonon.

L'arrivée de l'autoroute facilite l'accès au territoire pour le transport de marchandises.

L'axe routier Evian St-Gingolph se structure autour d'un transport en commun desservant Lugrin qui devient un point de rabattement multimodal avec la mise en service d'un nouvel embarcadère.

2025 est aussi marqué par la montée en puissance des transports en commun lacustres avec la mise en service de trois nouvelles lignes :

- ▶ Lugrin – Rivaz,
- ▶ Thonon – Morges,
- ▶ Yvoire – Coppet.

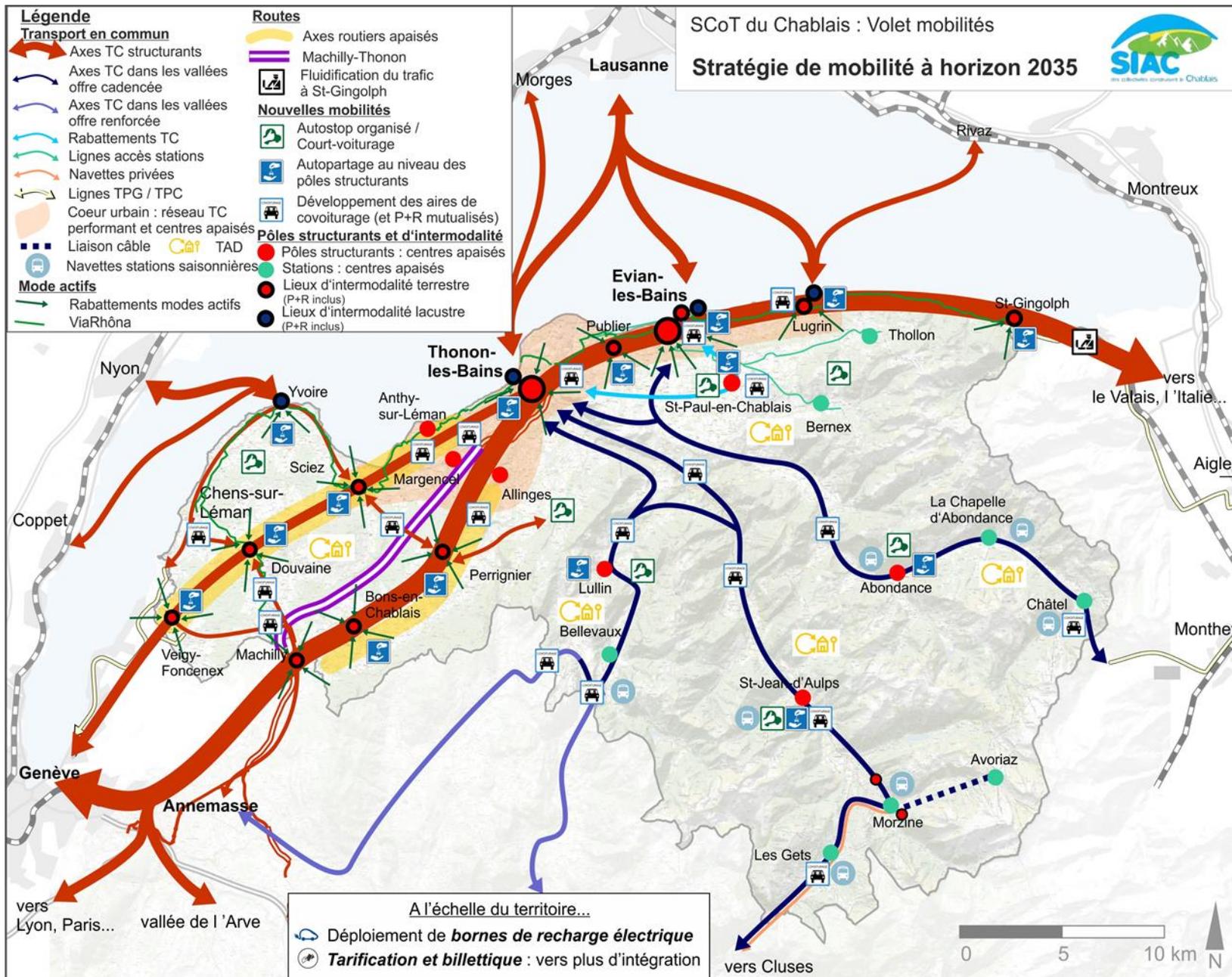
Les sites à proximité des échangeurs autoroutiers ou des carrefours routiers deviennent des secteurs privilégiés pour le développement de la multimodalité. Dans ces secteurs, la densité d'équipement devra être renforcée en lien avec des choix d'urbanisation adaptés.

En 2025, la multimodalité pour les déplacements quotidiens est facilitée.

Par mode de déplacement, les principales évolutions :

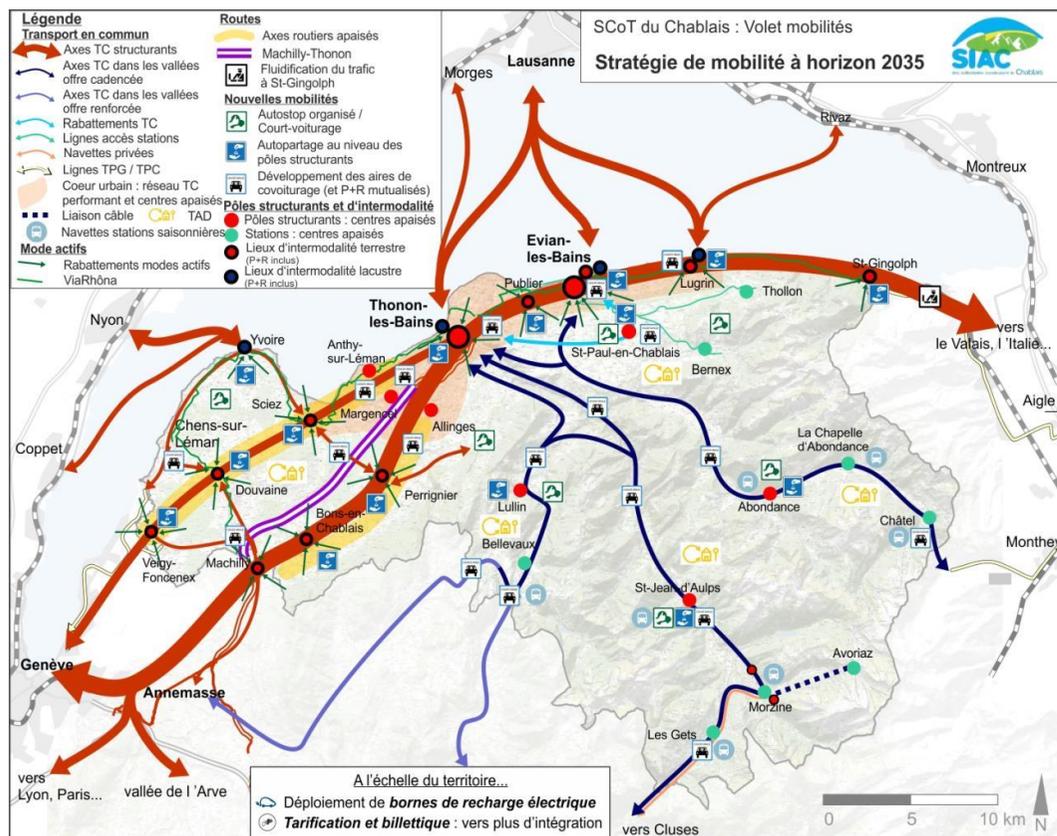
- Axe routier structurant : mise en service de l'autoroute Machilly-Thonon
- Transport lacustre : mise en service de l'embarcadère de Lugrin et de 4 nouvelles lignes régulières.
- TC routier : THNS et Sud Léman bus opérationnels
- Maillage d'équipements liés : P+R et aires de covoiturage regroupés en pôles communs au niveau de Lugrin – Touronde, à l'entrée de Vailly et renforcement de Veigy-Foncenex, Loisin, Châtel, Les Gets, Col de Jambaz, Col de Terrament/Les Mouilles, etc.
- Renforcement des nœuds multimodaux : RD 22/RD 1005 à Marin/Larry, RD 1005/RD 2005 à Margencel, RD 22/RD 26 à Vailly, RD 22/RD 902 à Bioge, etc.
- Développement de services d'auto partage sur le plateau de Gavot, Thollon et Bernex, et les collines du Léman.
- Transports touristiques : Création du téléphérique Express Morzine – Les Prodains – Avoriaz

⇒ **En conclusion, en 2025, le désenclavement est effectif, et le Chablais se structure pour adapter ses services aux nouvelles infrastructures.**



Stratégie de mobilité du Chablais
 Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais

2.4 Stratégie de mobilité à horizon 2035



En 2035, la réouverture de la ligne sud Léman entre Evian et St-Gingolph permet d'envisager la desserte du tour complet du lac Léman par le rail. Les gares desservies sont devenues des pôles de rabattements multimodaux où la diversité et la qualité des services sont devenues des atouts pour l'intensification du recours aux transports en commun.

Toutes les infrastructures sont opérationnelles et structurantes.

- ✓ Montée en puissance des transports en commun dans les vallées, cadencés et opérationnels.
- ✓ RER Sud Léman bouclé vers Le Valais permettant une desserte ferroviaire de toute la frange lacustre,
- ✓ 5 liaisons lacustres opérationnelles

Une large partie du Chablais est structurée. L'accès aux transports en commun cadencés et performants est possible depuis la presqu'île, le plateau de Gavot et les vallées vers les axes structurants.

Par mode de déplacement, les principales évolutions :

- Mode ferroviaire : mise en service du RER sud Léman accompagnée de l'aménagement des gares en pôles multimodaux
- TC routier : les axes secondaires pour le rabattement bénéficient de cadencements adaptés (Presqu'île, vallées)
- TC lacustre : une nouvelle ligne Lugrin-Lausanne
- Maillages denses de services associés dont les logiques d'implantation renforcent le lien urbanisme/transport : aires de covoiturage, services d'autopartage, etc.

⇒ **En conclusion, en 2035, tous les objectifs de la stratégie sont atteints.**



3. Une stratégie multimodale en 5 axes : les objectifs transversaux



Axe 1 : Articuler et intégrer les infrastructures de transport actuelles et futures à un aménagement maîtrisé, et tout particulièrement celles liées au désenclavement du Chablais, notamment routier

- Axe 1.1 : Maximiser la complémentarité des infrastructures de transports structurantes
- Axe 1.2 : Développer des alternatives compétitives à l'usage individuel de la voiture
- Axe 1.3 : Développer la multimodalité par des aménagements adaptés et attractifs pour le rabattement
- Axe 1.4 : Conforter l'armature territoriale du Chablais par un maillage structuré de services de transports (tous modes)
- Axe 1.5 : Accompagner la mise en service des projets d'infrastructures par des choix d'aménagement maîtrisés
- Axe 1.6 : Considérer les pôles gares ferroviaires, lacustres et les pôles multimodaux (actuels et futurs) comme des pôles prioritaires de structuration du territoire

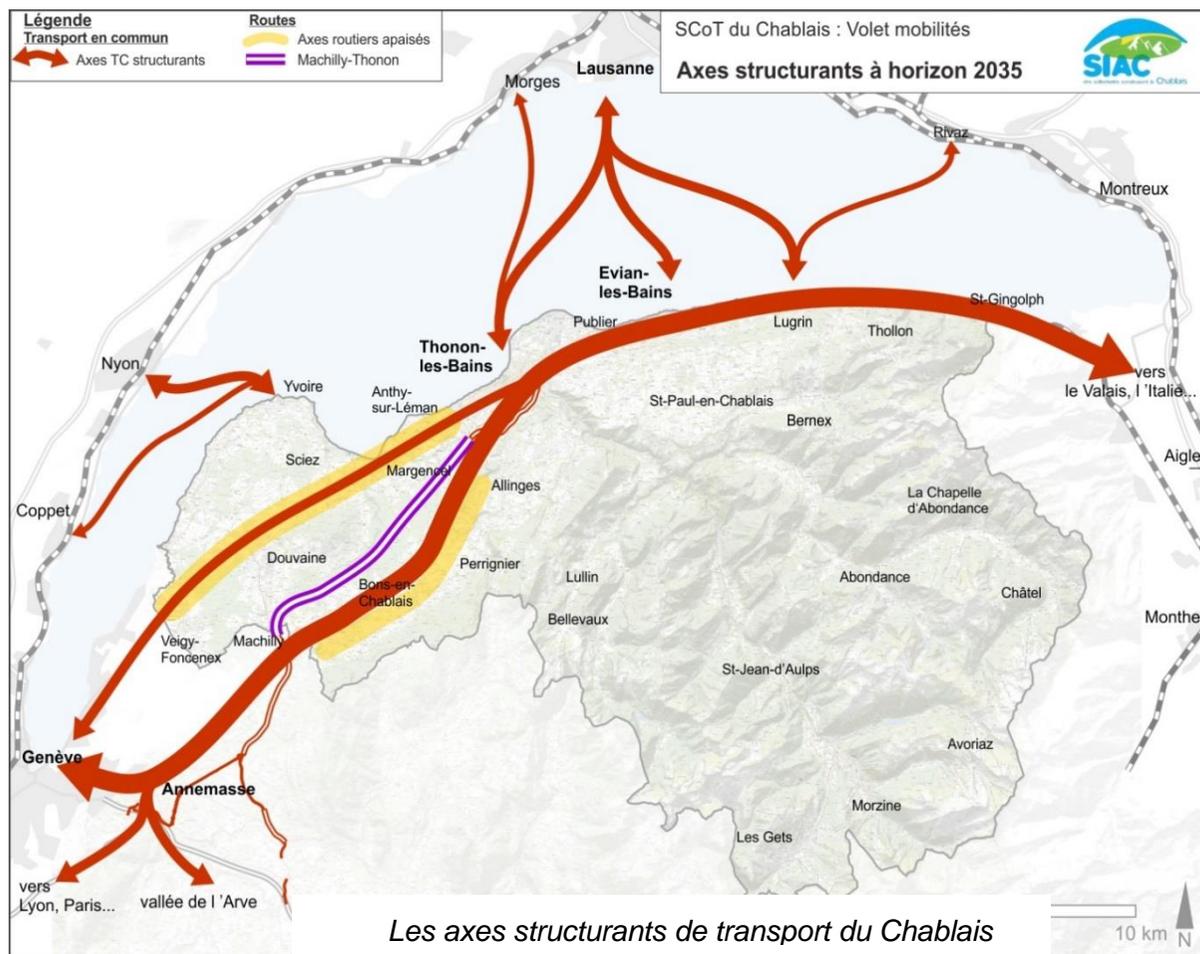
Axe 1.1 : Maximiser la complémentarité des infrastructures de transports structurantes

Plusieurs infrastructures et services de transports structurants vont être mis en service ou bien renforcés d'ici 2035 : Le Léman Express, l'autoroute Machilly-Thonon, l'axe de transport à Haut Niveau de Service sur la RD 1005, mais également le RER Sud Léman à l'horizon 2035 ainsi que le réseau lacustre. **L'ensemble de ces axes structurants constitueront l'architecture du réseau de transport du Chablais. Ils seront complémentaires les uns des autres**, permettant de répondre à des demandes de déplacements différentes. Ils seront également complémentaires des infrastructures et services déjà existants sur le territoire.

Chaque mode, a par ailleurs été choisi en fonction de ses caractéristiques afin de répondre au mieux aux spécificités du territoire (relief, lac, infrastructures existantes, ...), et d'optimiser les temps de parcours pour satisfaire au mieux les besoins des usagers.

Enfin, il s'agit de **saisir les opportunités apportées par la mise en place de ces nouvelles infrastructures pour développer des projets connexes** :

- ▶ désengorgement des axes secondaires par leur apaisement (réduction des vitesses),
- ▶ développement d'infrastructures pour les modes alternatifs à la voiture individuelle,
- ▶ requalification des centres bourgs



Axe 1.2 : Développer des alternatives compétitives à l'usage individuel de la voiture

Organiser la pratique du covoiturage en particulier par l'aménagement d'aires à proximité des points de rabattements et des axes routiers structurants



Il s'agit de **penser le covoiturage comme une offre complémentaire, en interaction avec les transports en commun**. Le covoiturage doit être vu comme une solution lorsque la voiture est le moyen de déplacement le plus efficace dans les territoires où la desserte par les transports en commun ne constitue pas la réponse la plus pertinente. L'aménagement d'aires de covoiturage ne constitue pas l'unique facteur clés d'une politique de covoiturage. Il conviendrait également de **développer une politique d'animation et de communication autour du covoiturage sur**

le territoire du Chablais et de faciliter la mise en relation, notamment via la communication auprès des usagers des plateformes de mise en relation existantes.



Développement de l'autostop organisé et du court-voiturage pour les territoires les moins denses

L'autostop organisé et le court-voiturage sont des solutions intermédiaires entre le covoiturage et l'autostop. Elles permettent de répondre à des besoins de trajets généralement plus courts et plus occasionnels que ceux précédemment considérés avec le covoiturage classique : achats, loisirs, rendez-vous médicaux, ... Concernant l'autostop organisé, des arrêts spécifiques sont mis en place au sein du territoire, le passager se rendant à l'arrêt le plus proche et affichant sa destination après s'être inscrit au service. **Le service d'autostop organisé offre ainsi une certaine flexibilité au passager et au conducteur**, puisqu'ils ne sont pas obligés de planifier leur trajet à l'avance. Le court-voiturage quant à lui permet la mise en relation en temps réel de personnes souhaitant covoiturer sur des courtes distances grâce à une application ou à un site internet.



Démocratiser l'autopartage en priorisant les nœuds multimodaux d'importance : d'abord les principales portes d'entrée TC du territoire, puis les pôles multimodaux principaux et enfin l'ensemble des pôles structurants

La création d'un service d'autopartage permet aux usagers non-motorisés de bénéficier d'une voiture en cas de besoin seulement. Ce service incite donc à l'usage raisonné d'un véhicule individuel, favorise la multi modalité, et contribue à limiter le taux de motorisation des ménages, permettant aussi des gains sur l'espace public. **L'enjeu du développement de l'autopartage dans les prochaines années semble ainsi essentiellement lié à sa lisibilité et sa gouvernance**. En effet, hormis quelques

systèmes en France directement subventionnés par des EPCI, la plupart des acteurs économiques de l'autopartage sont indépendants et doivent ainsi réaliser des bénéfices pour faire perdurer leur activité.



Renforcer l'offre existante de transport à la demande en particulier sur les secteurs non desservis par les transports en commun

Il s'agit de développer des services de transport à la demande de façon pragmatique au regard du coût important du service par personne transportée. Les dessertes permettent toutefois de répondre à des besoins de mobilités différents suivant les territoires, ce qui rend ce mode intéressant :

- ▶ rabattement sur les principaux axes de transport en commun ;
- ▶ déplacements entre les hameaux et les centres-bourgs,
- ▶ déplacements entre différentes zones d'une même intercommunalité.

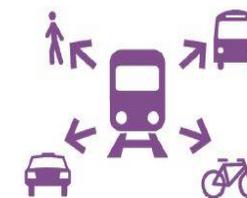
Axe 1.3 Développer la multimodalité par des aménagements adaptés et attractifs pour le rabattement

Aménager les pôles d'échanges pour favoriser l'intermodalité

Afin de faciliter l'intermodalité, en limitant les contraintes liées aux ruptures de charge, **un standard d'aménagement doit être mis en place sur les pôles d'échanges du territoire.**

En effet, le bon fonctionnement d'un pôle d'échanges dépend en grande partie de l'organisation des différents espaces favorisant une organisation optimale des flux en termes d'accessibilité et d'efficacité.

La priorité est donnée à **l'accessibilité tous modes des stations (train, bus, car, bateau) et la proximité des stationnements (voitures, vélos, taxis),** intégrant la prise en compte des personnes à mobilité réduite. **La qualité des aménagements et des espaces publics favorisera également l'appropriation des nouvelles infrastructures.**



Source : Transilien



Source : Transilien

Il convient également de proposer, au niveau de ces pôles, des services liés au développement des énergies électriques par la mise en place à des points stratégiques de bornes de recharge des voitures ou vélos.

Harmoniser, simplifier, rendre lisible et fluidifier la tarification et la billettique

Des avancées sur les thématiques tarifaires semblent indispensables pour assurer l'attractivité des réseaux de transports en commun sur le territoire, et pour faciliter les déplacements avec les réseaux de transports en commun des territoires voisins. Une démarche partenariale est à engager en ce sens, éventuellement dans le cadre de la planification régionale de l'intermodalité portée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Axe 1.4 Conforter l'armature territoriale du Chablais par un maillage structuré de services de transports (tous modes)

Développer un réseau de transport structurant reposant sur l'armature territoriale du Chablais et de l'arc lémanique

L'un des piliers de la stratégie de mobilité du Chablais repose sur le développement d'un réseau structurant de transport en commun permettant de :

- ▶ relier les principales polarités urbaines du Chablais entre elles et à celles des territoires limitrophes ;
- ▶ renforcer l'armature territoriale du Chablais.

Améliorer la performance des transports en commun au sein du cœur urbain et de sa première couronne

La stratégie de mobilité ambitionne d'augmenter le nombre d'utilisateurs des transports en commun pour les déplacements réalisés au sein du pôle urbain.

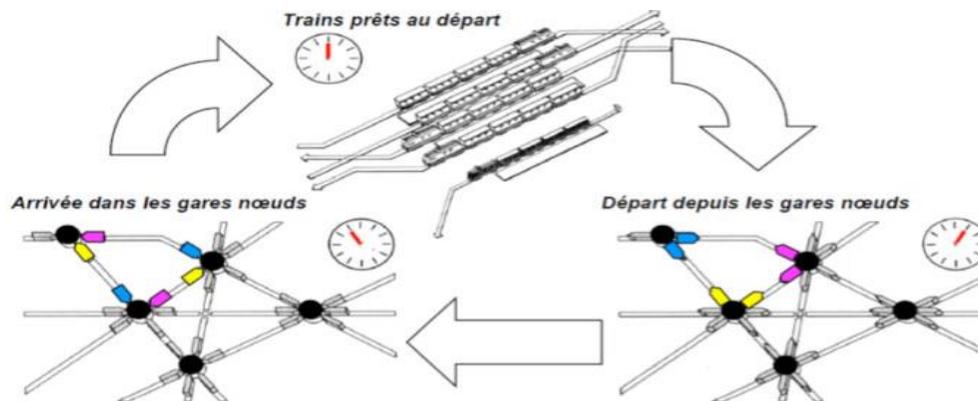
Pour ce faire, les actions pourraient porter concomitamment sur :

- ▶ **la recherche d'optimisation des performances du réseau urbain ;**
- ▶ **l'amélioration des complémentarités entre le réseau urbain et le réseau interurbain ;**
- ▶ **enfin, la clarification du rôle de chaque mode de transport pour assurer la desserte au sein du cœur urbain.** Le Léman Express jouera un rôle crucial pour les déplacements entre les centres villes de Thonon-les-Bains et d'Evian-les-Bains, mais une réflexion devra être conduite pour déterminer le rôle de chaque réseau (Léman Express, Lihsa, ou But).

Organiser une offre de transport en commun secondaire en rabattement sur les axes structurants : cadencement adapté à chaque territoire et logique de point de rendez-vous

Le diagnostic a permis de mettre en évidence le manque d'harmonisation entre les différentes offres de transport en commun, tant en termes de correspondances physiques ou temporelles (coordination des horaires). Afin d'inciter au report modal il importe de favoriser les correspondances entre les différents modes de transport. Pour ce faire, il est proposé de **développer un cadencement des transports en commun adapté à chaque territoire**. L'enjeu du cadencement est d'autant plus fort que l'on se retrouve dans le milieu rural (vallées) ou aux heures creuses avec des fréquences faibles : il permet aux différents réseaux de fonctionner en synergie et en bonne complémentarité en termes d'horaires. A chaque circulation d'un service cadencé de transport en commun peut correspondre un bus ou car en correspondance (en milieu rural toutes les heures, deux heures ou 4 heures).

Des connexions étroites et performantes de l'armature du réseau de transport structurant avec les autres dessertes (cars, bus, TAD ...) seront recherchées. Cela nécessite de travailler les horaires des différents modes **en créant des points de rendez-vous** qui permettent de pouvoir aller « depuis partout » « vers partout ». Cela nécessite un changement de paradigme qui consiste à construire des horaires et des services qui ne vont plus forcément « aussi vite que possible » mais « aussi rapidement que nécessaire ». Le modèle Suisse illustre l'explosion de fréquentation à laquelle a pu conduire ce changement.



Le principe d'un nœud : arrivée des trains, bus ou cars à .55, échanges « depuis partout » « vers partout » à l'heure pile (.00), départs des trains, bus ou car à .05 (Source : Étude de planification stratégique Ligne Nouvelle Paris Normandie, Rapport A1 : Définition des fonctionnalités et des objectifs de desserte SMA)

Axe 1.5 : Accompagner la mise en service des projets d'infrastructures par des choix d'aménagement maîtrisés

Intégrer, dès le projet de planification, la desserte tous modes des nouveaux secteurs de développement

Il s'agit de réfléchir en amont des nouveaux projets urbains aux conditions de mobilité des futurs usagers du lieu (habitants, employés, visiteurs). Tout nouvel aménagement devrait offrir des conditions acceptables de déplacement en modes actifs (sécurisation des itinéraires notamment), intégrer les perméabilités nécessaires pour rejoindre pôles générateurs de déplacements et arrêts TC proches, tout en facilitant les usages alternatifs de la voiture individuelle.

Rendre attractifs les lieux d'intermodalité par des aménagements urbains de qualité

Les lieux d'intermodalité constituent des sites stratégiques pour la qualité de vie en ville. La mise en place d'aménagements urbains de qualité à proximité (éclairage, cheminements, qualité des matériaux, végétalisation...) ainsi que le développement de services sur place ou à proximité est souhaitable pour renforcer leur rôle urbain et inciter à l'usage des réseaux de transport, tout en facilitant les conditions de l'intermodalité.

Apaiser les centres urbains et les centres bourgs pour favoriser la proximité et inciter à l'usage des modes actifs en ville

L'utilisation actuelle de la voiture pour la réalisation de déplacements dont les distances sont inférieures à 5km s'explique notamment par le manque de sécurisation des itinéraires dédiés aux modes actifs, et en particulier au vélo qui souffre d'un manque d'aménagements sur le territoire. Peu de contraintes sont mises à la circulation routière (ralentisseur de vitesse, contrainte de stationnement, etc.) qui pourraient dissuader le conducteur à prendre sa voiture.

Un des enjeux forts de la stratégie de mobilité est d'augmenter la part modale des modes actifs de 28% à 32% en particulier sur les courts trajets. Cet objectif sera en particulier porté par des actions concernant les déplacements de courtes distances réalisés au sein des centres urbains et des centres-bourgs du territoire.

Axe 1.6 : Considérer les pôles gares ferroviaires, lacustres et les pôles multimodaux (actuels et futurs) comme des pôles prioritaires de structuration du territoire

Il s'agit, pour améliorer les lieux entre lieux de vie et usages de transports en commun de **favoriser la densification urbaine autour des pôles, gares et liaisons de transport en commun structurant. Inversement, il s'agit également de favoriser les dessertes en transport en commun des secteurs urbanisés afin de créer « des villes de proximité » limitant le recours à l'utilisation de la voiture particulière**

Le développement du réseau structurant de transport en commun devra s'accompagner d'une densification de l'urbanisation en priorité aux abords des points d'arrêts permettant de renforcer l'accessibilité des lieux de résidence et ainsi de rationaliser les nouveaux déplacements qui seront générés sur le territoire.

*Exemple-type de développement « vertueux » autour de gares
(intensification urbaine, gares accessibles à pied)*



Développer des lieux de vies au niveau des principaux pôles d'échanges, afin de les rendre plus attrayants pour les usagers. Les lieux d'intermodalité peuvent aussi devenir des lieux d'innovation. Différents types de services peuvent ainsi être développés au sein des lieux d'intermodalité ⁶ :

- ▶ services dédiés aux achats du quotidien,
- ▶ services de mobilités (maison du vélo, atelier de réparation de vélo, ...),
- ▶ services au public (crèche, conciergerie, ...),
- ▶ services supports de travail et d'activités (espace de coworking, ...).

⁶ CEREMA, Développer des services dans les gares TER, Premiers enseignements d'expériences locales

Le choix des services à développer au sein des différents lieux d'intermodalité doit se faire site par site et dépend :

- ▶ des besoins des usagers transitant par ces pôles d'échanges ;
- ▶ du foncier disponible pour accueillir ces services au sein et aux abords des lieux d'intermodalité.



Axe 2 : Développer les infrastructures des modes doux

- **Axe 2.1 : Renforcer le lien urbanisme et transport par des tissus urbains adaptés (accessibilité, cheminement, densification, etc.)**
- **Axe 2.2 : Développer les cheminements doux pour la pratique quotidienne, touristique et de loisirs**

Les modes doux sont particulièrement pertinents pour les déplacements de courtes distances (< 5 km) qui représentent plus de la moitié des déplacements sur le territoire du Chablais (64 % des déplacements). Les parts modales vélos pour se rendre aux différentes gares du Chablais sont actuellement assez faibles : 4% à Evian, 6% à Thonon, 7,5 % à Bons-en-Chablais et 17 % à Perrignier.

Ils doivent par ailleurs être planifiés en lien étroit et en complémentarité avec les transports collectifs, le covoiturage, l'autopartage ou l'autostop organisé, puisqu'ils constituent souvent les modes d'accès privilégiés pour rejoindre ces autres modes de transport.

Axe 2.1 : Renforcer le lien urbanisme et transport par des tissus urbains adaptés (accessibilité, cheminement, densification, etc.)

Prioriser le développement des infrastructures cyclables et piétonnes sécurisées depuis les principaux pôles générateurs de déplacements/bassins de vie vers les pôles multimodaux structurants

L'accès aux transports collectifs structurants – le Léman Express, le THNS, le RER Sud Léman, les lignes CGN – est un enjeu fort pour assurer leurs succès. Parmi les combinaisons intermodales possibles, l'utilisation des modes actifs doit être privilégiée pour les courtes distances. Leur souplesse d'utilisation et leur fiabilité rendent ces modes particulièrement performants pour les déplacements en intermodalité.

Développer les aménagements cyclables structurants et des stationnements associés au sein du cœur urbain, afin d'assurer la continuité cyclable notamment vers les pôles multimodaux

Il est essentiel d'assurer les continuités cyclables pour favoriser la pratique, et notamment pour permettre un accès aux principaux pôles générateurs de déplacements situés au sein du cœur urbain ; ainsi que de conforter la cyclabilité des axes et de lever les freins à l'usage du vélo en agglomération.

Développer des aménagements en rabattement depuis les autres communes voisines sur le cœur urbain

Cette action peut être portée notamment afin de développer la pratique du vélo (vélo traditionnel ou vélo à assistance électrique) pour les déplacements domicile-travail, ces derniers étant principalement polarisés vers Thonon-les-Bains au sein du Chablais.

Développer les cheminements piétons et les aménagements cyclables (aménagements sur voirie, stationnement, recharge électrique...) au sein des communes et entre les communes du territoire

Toutes les communes du territoire ne disposent pas de cheminements piétons. Il convient donc de développer des cheminements piétons sécurisés au sein des centres-bourgs et des cheminements piétons et cyclables entre les centres-bourgs et les hameaux, afin d'inciter à l'utilisation des modes actifs pour les déplacements réalisés sur des courtes distances, par exemple pour les trajets domicile-école ou domicile-achat.

Axe 2.2 : Développer les cheminements doux pour la pratique quotidienne, touristique et de loisirs

Le territoire accueille de nombreux cyclos-randonneurs et vététistes. Afin de conforter cette position de territoire attractif pour la pratique récréative du vélo, et de renforcer le développement économique et touristique du territoire, il est proposé de développer la pratique du vélotourisme et du vélo de loisir sur le territoire, plus particulièrement en assurant la mise en place des aménagements nécessaires à la pratique de ces activités.



Poursuivre l'aménagement de la Via Rhôna sur le territoire, ainsi que le développement de l'offre de services complémentaires à cet aménagement tels que le développement d'un réseau de structures d'hébergements de type « accueil vélo » sur l'itinéraire.

Les développements de l'utilisation des vélos électriques que ce soit via des projets de vélos en libre-service électriques, d'aide à l'achat de vélos électriques ou de communication/marketing sur ce mode de transport pourrait également contribuer à développer la pratique, dans un premier temps pour un usage « loisirs », puis pour un usage quotidien en tant que mode de déplacement à travers une appropriation progressive par les habitants.



Source : lesgets.com



Axe 3 : Promouvoir une desserte multimodale performante toute l'année pour les déplacements liés à l'économie du tourisme et aux loisirs

- **Axe 3.1 : Améliorer l'accès aux stations pour les touristes et visiteurs**
- **Axe 3.2 : Favoriser les déplacements des touristes lors de leurs séjours**

Axe 3.1 : Améliorer l'accès aux stations pour les touristes et visiteurs

Les déplacements touristiques sont importants sur le territoire. Il s'agit de faciliter la mobilité, tout en incitant aux comportements vertueux, en particulier pour l'accès aux stations et ce afin de limiter aussi la saturation du stationnement sur place.

Valoriser et renforcer l'offre en transport en commun depuis les principales gares d'accès au territoire vers les principales stations le vendredi soir et les weekends d'hiver

Les liaisons à renforcer et les équipements à adapter afin d'acheminer les touristes en station sont celles entre la gare de Thonon-les-Bains et les vallées d'Aulps et d'Abondance. Les horaires des bus assurant ces liaisons devront être organisés avec les horaires des principaux trains longues distances desservant la gare de Thonon-les-Bains : TGV, TER, ...

L'opportunité de liaisons depuis la gare de Cluses vers les stations des Gets, de Morzine et d'Avoriaz devra également être considérée.

Renforcer et rendre plus lisible auprès des touristes et des usagers du Bas-Chablais l'offre de transport en commun permettant de se rendre en station à la journée le weekend depuis Thonon-les-Bains : marketing incitatif tel que l'achat combiné d'un titre de transport et du forfait de ski

Il est recommandé de renforcer l'offre avec des services permettant d'aller à la journée au ski en TC : au moins deux bus le matin pour se rendre aux stations et deux bus pour rentrer le soir à Thonon-les-Bains et un aller – retour le midi le weekend et pendant les vacances scolaires en période hivernale. Autant que possible, les horaires de départ et d'arrivée à Thonon sont à organiser autour de ceux du Léman Express.

Par ailleurs, il s'agira d'effectuer un travail sur **la communication et le marketing** autour de ces services afin d'en **améliorer la lisibilité**. En effet, afin de valoriser cette offre, il paraîtrait intéressant de l'orienter en termes marketing autour de l'accès aux stations les weekends d'hiver : horaires adaptés aux skieurs, offres commerciales intéressantes en accord avec les stations de ski (transport + forfait directement dans le bus), confort des bus améliorés, correspondances assurées avec les des trains du Léman Express à Thonon-les-Bains.

Valoriser le covoiturage vers les stations par des actions incitatives : parking dédié, réductions, etc.

Plusieurs actions sont à envisager. En termes d'infrastructures, des aires de covoiturage seraient à créer en amont, à des emplacements stratégiques (généralement au niveau des routes d'accès aux vallées), afin de faciliter le regroupement des usagers ; mais il conviendra aussi de mettre à disposition des voitures ayant covoiturés, des places de stationnement au plus près des pistes de skis. Ces actions sont à accompagner de réductions sur les forfaits de ski aux skieurs ayant covoituré, et d'actions de communication sur le covoiturage (aires dédiées, plateformes de covoiturage dédiées à l'accès en station telles que skivoiturage,...).

Axe 3.2 Favoriser les déplacements des touristes lors de leurs séjours

Une fois arrivés sur place, et en plus particulier pour ceux venus en train ou en avion sur le territoire, les touristes doivent pouvoir trouver des solutions de mobilité pour leurs déplacements lors de leur séjour.

Cadencer les lignes desservant les vallées à l'heure pendant les vacances scolaires d'hiver et de juin à septembre

Afin de répondre aux besoins de déplacements pendant les périodes de vacances scolaires entre le cœur urbain et les vallées, que ce soit pour l'accès aux stations, le déplacements des jeunes ou le déplacements des touristes pendant leur séjour, voire même les déplacements des habitants, il est proposé **de cadencer les lignes desservant les vallées à l'heure pendant les vacances scolaires d'hiver et de juin à septembre**, avec certains services réguliers (ceux évoqués dans la partie précédente) et d'autres services à la demande (TAD ligne virtuelle).

Cette offre s'adresse principalement aux personnes non motorisés et vise à favoriser leur indépendance en réduisant le trafic d'accompagnement.

Maintien des navettes internes aux vallées et aux stations existantes

L'offre existante des navettes internes aux vallées et aux stations étant performante, il conviendra de la conserver et de la pérenniser.

Assurer des liaisons entre les différentes vallées

Afin de répondre à la fois aux demandes de déplacements des chablaisiens et des touristes, il conviendrait de développer une ligne de transport en commun cadencée (régulières et/ou transport à la demande) entre les vallées d'Aulps et du Brevon, via la Vernaz.



Axe 4 : Prévoir la création de plateformes logistiques multimodales et de fret ferroviaire

- Axe 4.1 : Trouver un modèle de gouvernance adapté à la rationalisation des infrastructures logistiques
- Axe 4.2 : Améliorer les conditions d'accès et d'accueil des poids lourds et de leurs chauffeurs
- Axe 4.3 : Intégrer les projets fret en amont des projets urbains
- Axe 4.4 : Limiter le recours au transport routier

Axe 4.1 : Trouver un modèle de gouvernance adapté à la rationalisation des infrastructures logistiques

Le transport de marchandises n'étant pas une compétence directe du SIAC et des collectivités territoriales, il est essentiel d'inventer une gouvernance nouvelle avec l'ensemble des parties prenantes (acteurs privés et institutionnels) concernées par la problématique.

Celle-ci doit s'appuyer un objectif partagé et ambitieux de mobilité soutenable des marchandises qui intègre à chaque échelle du territoire les flux de marchandises.

Pour atteindre cet objectif, un schéma local pour une logistique durable pourrait être porté. Il s'appuiera notamment sur :

- un diagnostic plus complet notamment sur les filières matériaux de constructions et déchets ;
- un recensement des fonciers disponibles ou mobilisables pouvant, notamment, accueillir une plateforme multimodal ;
- une réflexion sur l'utilisation du transport lacustre qui s'appuiera sur le développement d'un réseau portuaire chablaisien.

Axe 4.2 : Améliorer les conditions d'accès et d'accueil des poids lourds et de leurs chauffeurs

La proximité de la frontière Franco-Suisse, la présence des pôles économiques, commerciaux et urbains au bord du lac ont pour effet une concentration du flux poids lourds sur le bas chablais.

Cette partie du territoire se doit d'offrir de bonnes conditions d'accueils aux chauffeurs routiers : hôtel, centre de vie, restaurant, parking sécurisé.... Or, nous constatons un déficit d'équipement sur ce secteur.

Afin de combler ce manque, une réflexion doit être menée pour l'aménagement d'un équipement structurant à l'échelle du Chablais.

Axe 4.3 : Intégrer les projets fret en amont des projets urbains

La rationalisation des flux de marchandises passera par une meilleure articulation entre les projets urbains et les aménagements nécessaires au fonctionnement du secteur économique de la logistique : aménagement de voirie, équipement, zone multimodale... notamment pour la problématique de la distribution urbaine.

Il conviendra donc à veiller à la bonne intégration de ces enjeux (conflit d'usage de voirie, zone d'accueil pour les livraisons, mutualisation des flux...) dans les différents documents de planification et programmation.

Axe 4.4 : Limiter le recours au transport routier



Axe 5 : Faciliter et accélérer le déploiement du très haut débit

- **Axe 5.1 : Faciliter et accélérer le déploiement des réseaux de télécommunications filaires et hertziens pour garantir la couverture sur tout le territoire**
- **Axe 5.2 : Optimiser et mutualiser les équipements existants**
- **Axe 5.3 : Accompagner les usages du numérique vers plus d'innovation et en lien avec la réduction des besoins en déplacements**

Axe 5.1 : Faciliter et accélérer le déploiement des réseaux de télécommunications filaires et hertziens pour garantir la couverture sur tout le territoire

Déploiement de la fibre optique sur le territoire par le SYANE :

- Raccordement de 50% des foyers et entreprises en 2019.
- Raccordement de 90% des foyers et entreprises en 2025.

Réseau basse fréquence : proposer des services en zones urbanisées.

- A horizon trois ans :
 - Développer un réseau basse fréquence dédié à l'Internet des Objets (IoT) dans les pôles urbains denses et les principales stations (éclairage public intelligent, compteurs communicants pour l'eau, le gaz, et l'électricité, gestion de l'entretien des remontées mécaniques, etc.).
 - Et/ou s'appuyer sur l'offre privée existante, si elle est conséquente.
- A horizon dix ans : basculer sur la 5G qui intégrera un volet fréquences pour l'internet des objets.

A dix ans, déployer et généraliser le passage à la 5G pour des applications et services diversifiés:

- Véhicules autonomes (dans les zones urbaines les plus fréquentées)
- Télémédecine et expérimentation de blocs opératoires robotisés dans les stations de sport d'hiver et d'été.
- Développer des projets de voies routières connectées, particulièrement sur les routes et éventuelles autoroutes équipées.

Réseau Wi-Fi : viser une couverture quasi-intégrale et unifiée.

- A horizon trois ans, développer un Wi-Fi intégral et unifié dans les hyper-centres, sur le réseau ferré (gares, wagons), le long des autoroutes, des berges et des stations balnéaires lacustres et renforcement sur les trois principales stations de sport d'hiver pour amorcer des projets de smart-station.
- A horizon dix ans, généralisation des systèmes de connectivité unifiés dans les transports collectifs.

Axe 5.2 Optimiser et mutualiser les équipements existants

Amélioration de la couverture GSM :

- La loi récente sur la mutualisation des points hauts devrait permettre de supprimer les zones blanches GSM sur le territoire.

CADRE LEGAL DE LA MUTUALISATION DES PYLONES :

Selon l'article D.98-6-2 du CPCE, les règles liées à la mutualisation des infrastructures passives sont désormais les suivantes :

- Les opérateurs sont contraints de « **privilégier les solutions de partage avec des sites existants pour implanter un équipement** ».
- Lors du déploiement sur un nouveau site, les opérateurs seront tenus de « **rendre possible le partage de ce site avec d'autres opérateurs dans le futur** ».
- Si d'autres opérateurs le demandent, il sera obligatoire « **de permettre leur colocalisation sur ce site dans des conditions raisonnables** ».

Ces règles ont été élaborées dans une optique de protection de l'environnement - la mutualisation des infrastructures passives doit réduire le nombre total de sites et de pylônes. L'article répond également à un objectif d'accélération du déploiement : en réduisant les coûts de déploiement, la mutualisation permettra de réduire plus rapidement les zones blanches.

Améliorer l'accès aux réseaux :

- L'optimisation et la mutualisation des points hauts permettront de diversifier les réseaux accessibles sur le territoire, et ainsi d'améliorer la couverture notamment à partir du réseau de collecte.
- L'interopérabilité avec les réseaux hertziens permettra également aux usagers de disposer d'une connectivité en mobilité sans interruption.

Axe 5.3 Accompagner les usages du numérique vers plus d'innovation et en lien avec la réduction des besoins en déplacements

Agriculture connectée : accompagner la transition numérique de l'agriculture en soutenant des agriculteurs du territoire dans la mise en place d'approches de services connectés afin d'optimiser la gestion de leurs exploitations grâce aux outils numériques (amélioration des prévisions, du suivi du bétail et des cultures...).

- Une expérimentation dans une exploitation agricole à horizon trois ans, par exemple dans le Bas Chablais où la taille des exploitations – plus grandes – rend le projet plus susceptible d’être amorti à moyen terme.
- Généralisation à l’ensemble ou presque des exploitations agricoles à horizon dix ans, y compris aux plus petites exploitations du Haut-Chablais.

Coworking : renforcer le dynamisme du territoire en créant des espaces de coworking dans les lieux appropriés afin de limiter les mobilités pendulaires, et d’accroître l’attractivité du Chablais pour les travailleurs notamment transfrontaliers.

- A horizon trois ans, implanter des espaces de télétravail et de coworking, à Thonon (travailleurs transfrontaliers et petits entrepreneurs) et principales stations.
- A horizon dix ans, multiplication des lieux de ce type dans les territoires plus ruraux où ils apparaîtront nécessaires afin de contribuer globalement à la même logique de réduction des mobilités pendulaires.

Télé-médecine : profiter de l’aboutissement des négociations au niveau national sur les honoraires des médecins pour relancer les projets de télé-médecine afin de pallier les problématiques de désertification médicale.

- A horizon trois ans, mener une expérimentation sur une zone désignée du territoire.
- A horizon dix ans, généraliser cette démarche à l’ensemble des zones rurales ou dotées d’un maillage médical faible (territoires montagnards et arrière-pays, notamment Orcier, Drailant, Excenevex, Bernex, La Côte d’Arbroz, etc.).

Smart territoire : Déploiement de quelques projets de type smart territoires (smart stations, smart cities : pilotage de la consommation énergétique par la donnée, optimisation de l’éclairage public...) :

- A horizon trois ans, expérimentations particulièrement dans les zones urbaines denses (Thonon) et dans les stations majeures du territoire pour les maintenir à un niveau compétitif face aux concurrents européens.
- A horizon dix ans, généralisation des approches « smart territoires » dans les zones urbaines denses et dans les stations, et implémentations dans les zones rurales.
- En 2020, l’objectif stratégique permettra d’accéder à un meilleur niveau de service pour l’ensemble des usagers de la zone du Haut-Chablais, y compris dans les petites communes et les zones les moins connectées actuellement.

Les projets menés dans le cadre des quatre axes seront positionnés géographiquement après études d’opportunité et analyse du contexte économique et social des territoires envisagés.

