

# Rapport de Présentation

*Choix, incidences  
et suivi*

*Tome 1  
ter*

# SCO

2012

Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais





## Sommaire des orientations

<b>Volet 1 : Explication des choix et évaluation environnementale du PADD et du DOG.....</b>	<b>3</b>
<b>Préambule .....</b>	<b>4</b>
<i>PADD - Défi n°I : Répondre aux besoins de la population en termes de logements, d'équipements et de services dans un cadre structuré.....</i>	<i>7</i>
<i>PADD - Défi n°II : Offrir un cadre de vie et un environnement de qualité .....</i>	<i>15</i>
<i>PADD - Défi n°III : Accompagner et favoriser le développement de l'économie chablaisienne .....</i>	<i>21</i>
<i>PADD - Défi n°IV : Renforcer l'accessibilité au territoire et mieux se déplacer au sein du Chablais .....</i>	<i>24</i>
<i>PADD - Défi n°V : Passer d'une intercommunalité de gestion à une intercommunalité de projets.....</i>	<i>31</i>
<i>DOG - Orientation n°1.1 : Orientations en matière de structuration des espaces urbanisés.....</i>	<i>33</i>
<i>DOG - Orientation n°1.2 : Orientations relatives aux déplacements au sein et via le Chablais.....</i>	<i>43</i>
<i>DOG - Orientation n°2.1 : Orientations en matière d'équilibres agri-environnementaux.....</i>	<i>51</i>
<i>DOG - Orientation n°2.2 : Orientations en matière d'équilibres urbains et paysagers.....</i>	<i>55</i>
<i>DOG - Orientation n°2.3 : Orientations relatives à la gestion : de la ressource en eau, de l'exploitation du sous-sol, des risques et des nuisances...</i>	<i>58</i>
<i>DOG - Orientation n°3.1 : Orientations relatives à l'équilibre social de l'habitat.....</i>	<i>62</i>
<i>DOG - Orientation n°3.2 : Orientations en matière de développement économique.....</i>	<i>65</i>
<i>DOG - Orientation n°4.1 : Orientations relatives aux collectivités concernées par la loi Littoral.....</i>	<i>71</i>
<i>DOG - Orientation n°4.2 : Orientations relatives aux collectivités concernées par la loi Montagne.....</i>	<i>75</i>
<i>En bref : Synthèse des choix politiques et des orientations en découlant.....</i>	<i>79</i>
<i>En bref : Résumé non technique de l'évaluation environnementale.....</i>	<i>80</i>
<b>Volet 2 : Mise en oeuvre du SCoT.....</b>	<b>84</b>
<i>Normes : L'articulation du SCoT avec les autres documents et plans : la hiérarchie des normes.....</i>	<i>86</i>
<i>Observatoire : Des indicateurs pour le suivi du SCoT et pour évaluer la compatibilité des documents de rang inférieur.....</i>	<i>89</i>

»»» TOME 1 ter

Volet 1 «Explication des choix  
et évaluation environnementale  
du PADD et du DOG»

SCO

2012

Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais



*Préambule*

*Une méthode itérative pour élaborer le PADD et le Document d'Orientations Générales*

**Le PADD** est l'expression de grands choix stratégiques, de politiques prioritaires de développement, d'aménagement, de préservation,...dans une logique de développement durable : il a été élaboré en concertation, suite à de nombreuses réunions par territoires, ainsi qu'avec la société civile. Conformément au Code de l'Urbanisme, il a été débattu en Conseil Syndical du SIAC, le 8 février 2007. Il a été enrichi au fur et à mesure de la réflexion qui a été portée tout au long de l'élaboration du SCoT.

**Le DOG** est directement issu du PADD et en constitue en quelque sorte, l'outil de mise en oeuvre. Il a été débattu en commissions de travail thématiques réunissant les élus, la société civile du Chablais et les partenaires. Puis, le projet de DOG a été présenté dans chaque territoire et enfin en Conseil Syndical du SIAC. De nombreux amendements ont été apportés au cours de chacune de ces diverses réunions.

Le DOG et le PADD sont donc nés d'un projet travaillé et partagé par l'ensemble du Chablais.

Le volet 1 est composé de l'explication des choix pour le PADD et le DOG, avec en regard (sur fond vert), les éléments d'évaluation environnementale. Les démarches, initiées par le territoire ou non, sur la totalité du Chablais ou une partie, qui ont nourri la réflexion sur le PADD et le DOG, sont également citées dans ce volet explicatif du SCoT.

Notons parmi ces démarches : le Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois, le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord, les Orientations Régionales, le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement, l'étude déplacements touristiques, le premier volet des PLH, etc.

Le volet explicatif du DOG permet de préciser un certain nombre de notions utilisées dans le document.

Préambule

*Description de la manière dont l'évaluation  
environnementale a été effectuée*

Le travail d'évaluation environnementale a consisté en premier lieu à assurer la meilleure intégration possible des grands enjeux environnementaux et de leur déclinaison, dans l'élaboration du PADD et du DOG. Cette intégration s'est opérée par une analyse systématique des éléments du projet politique et des orientations associées à travers le « crible » des grands enjeux environnementaux. Cette analyse a été réalisée dans le cadre d'un travail itératif avec l'urbaniste, les élus, les personnes publiques associées et les autres acteurs locaux (associations en particulier).

Ce travail itératif s'est formalisé par de nombreux échanges notamment en réunions de travail interdisciplinaires (urbaniste, écologue, économiste, ...) pour élaborer les premières trames, puis par des phases de construction du projet avec les élus, et enfin, par des réunions de concertation avec les personnes publiques et les acteurs locaux.

Le Schéma a ainsi été élaboré en recherchant en permanence un équilibre entre les enjeux sociaux, économiques et environnementaux avec, en définitive, des incidences croisées entre chacun de ces domaines.

Les incidences environnementales sont spécifiquement évaluées conformément à l'article R.122-2 du Code de l'Urbanisme. La méthode d'évaluation consiste à réaliser une analyse croisée des grands enjeux environnementaux du territoire avec les orientations du PADD et les prescriptions du DOG.

L'évaluation environnementale est donc présentée conformément au déroulement global de l'analyse. Elle est intégrée au fur et à mesure de l'explication des choix, dans des encarts sur fond vert où sont développés les points suivants :

- **L'expression des enjeux environnementaux** dans le PADD et le DOG : C'est l'ensemble des orientations et prescriptions développées très en amont dans l'élaboration du schéma pour **éviter ou réduire les incidences négatives** sur l'environnement et développer des incidences positives, en référence à la situation actuelle et à son évolution « au fil de l'eau ».
- **L'analyse des incidences** de la mise en œuvre du SCoT sur l'environnement : Il s'agit d'identifier les effets potentiellement défavorables du schéma sur les grands enjeux environnementaux, puis de dégager **le cas échéant, les mesures complémentaires** retenues par le SCoT.

Préambule

*Description de la manière dont l'évaluation  
environnementale a été effectuée*

Conformément à l'article L121-11 du Code de l'Urbanisme, **l'évaluation des incidences sur l'environnement du SCoT s'est réalisée dans les limites suivantes :**

*« Le rapport de présentation contient les informations qui peuvent être raisonnablement exigées, compte tenu des connaissances et des méthodes d'évaluation existant à la date à laquelle est élaboré ou révisé le document, de son contenu et de son degré de précision et, le cas échéant, de l'existence d'autres documents ou plans relatifs à tout ou partie de la même zone géographique ou de procédures d'évaluation environnementale prévues à un stade ultérieur ».*

Concernant ce dernier point, il est rappelé en particulier que les projets intégrés au SCoT, susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement et en particulier sur des espaces du réseau Natura 2000, devront faire l'objet en phase ultérieure (AVP/PRO - PC) d'une évaluation environnementale (étude d'impact) et le cas échéant d'un document d'incidences Natura 2000 précis et ciblé à leur échelle.

Les conclusions des études d'incidences existantes pour certains de ces projets sont par ailleurs intégrées en l'état dans la présente analyse et replacées à l'échelle du territoire dans une approche plus globale (connectivités entre les grands espaces naturels par exemples).

*PADD - Défi n°1  
Répondre aux besoins  
de la population  
en termes  
de logements, d'équipements  
et de services  
dans un cadre structuré*

*Choix et  
incidences*

### Sommaire

Objectif I.I : Préparer les conditions d'accueil et de vie de la population du Chablais dans un environnement préservé.

Objectif I.II : Promouvoir une politique du logement permettant de favoriser la mixité sociale, la vitalité et les équilibres sociaux du territoire, la qualité de l'urbanisation future.

Objectif I.III : Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale.

Objectif I.IV : Assurer la cohérence entre le développement de l'armature urbaine et celui des équipements publics, des services et des infrastructures.

### **Objectif I.1 : Préparer les conditions d'accueil et de vie de la population du Chablais dans un environnement préservé**

#### ■ Rappel du diagnostic

Le Chablais a connu une évolution démographique soutenue ces dernières décennies, avec un taux de croissance moyen de + 1,70 % /an entre 1999 et 2007, supérieur à la moyenne départementale (+ 1,41 %). Cette croissance est une caractéristique fondamentale du Chablais ; elle induit une pression foncière, renforcée par les populations touristiques et saisonnières qui ont, elles aussi, besoin d'hébergements.

Le développement de l'habitat se fait principalement en logements individuels en secteurs périurbains et induit une surconsommation foncière importante, au détriment d'espaces naturels ou agricoles.

#### ■ Principaux documents de référence

- **Le projet de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Alpes du Nord** (soumis à enquête publique du 9 avril au 21 mai 2010) a fait l'objet d'un avis favorable de la commission d'enquête. Il affiche comme objectif n°1 (parmi 5) « *d'organiser la métropole du Sillon alpin dans un espace multipolaire* ». Dans ce cadre, il s'agit notamment, d'assurer « *la maîtrise et l'organisation d'une croissance urbaine qui soit économe en consommation d'espace* », impliquant « *une structuration de l'espace urbain et périurbain dans une vision multipolaire, en s'appuyant sur une armature urbaine qui risque d'être fragilisée du fait de son morcellement, et qu'il faut conforter en particulier par les transports collectifs urbains et ferroviaires* ».
- **Les Orientations Régionales pour un aménagement et un développement durables des territoires** indiquent qu'il faut maîtriser l'étalement urbain : « Il s'agit d'organiser le renouvellement urbain, de favoriser la densification et de fixer des limites d'urbanisation claires ».
- **Le Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois (PAFVG)** : Une partie du Chablais (Thonon, la Communauté de Commune du Bas-Chablais, la Communauté de Communes des Collines du Léman) adhère à ce projet transfrontalier, dont la Charte, signée fin 2007, prévoit un accueil important de population sur le territoire français frontalier pour les années à venir.

Les communes de la CCBC et de la CCCL se sont engagées dans ce cadre, à construire respectivement au moins 300 logements et 100 logements par an. L'étude des « Lignes Directrices » pour le Chablais (lancée à l'automne 2010) propose un concept général d'aménagement, sorte de déclinaison sectorielle du projet d'agglomération.

#### ■ Explication des choix retenus

La dynamique démographique du Chablais va très probablement se poursuivre dans la prochaine décennie ; si ce dynamisme constitue une richesse, un signe de vitalité et d'attractivité pour le territoire, elle peut générer si elle est mal maîtrisée, de nombreux effets pervers qui se retourneront contre lui.

Conscients qu'il apparaît illusoire de vouloir, et même de pouvoir, ralentir l'évolution démographique, les élus du Chablais ont fait le choix de ne pas subir cette croissance et certains de ses effets induits (pression foncière, notamment), mais d'accompagner les évolutions démographiques (et économiques) et d'organiser l'accueil de la population :

- en prévoyant une offre de logements adaptée en quantité et en qualité, ainsi que le développement des équipements publics, des activités et des mobilités ;
- en prévoyant leur répartition opportune sur le territoire, conciliable avec la préservation des espaces agricoles et naturels, qui font partie intégrante de l'environnement qualitatif du Chablais.

Cet objectif à caractère transversal est à juste titre le premier inscrit au PADD, car l'ensemble des objectifs suivants en découlent.

Pour ce faire, et dans un souci de cohérence avec les documents évoqués précédemment, la volonté a donc été affirmée, d'assurer au mieux, des conditions d'habitat au sens large (logements, équipements, services), qui soient adaptées à l'évolution démographique prévisionnelle, en visant toutes les populations futures, qu'elles soient permanentes, saisonnières ou touristiques.

Cet objectif d'accueil a été volontairement associé à la volonté de préservation du cadre de vie, c'est à dire de l'environnement dans une conception large également. La volonté est donc affirmée d'une offre de logements, certes suffisante en

quantité, mais aussi et surtout plus diversifiée dans ses formes (notamment), afin de répondre aux différents besoins de la population (famille, personnes seules, jeunes, personnes âgées, etc.) et de lui offrir une plus grande palette de choix de parcours résidentiel. Mais cette volonté est associée à celle d'orienter la localisation de ces logements de façon plus « polarisée », plus recentrée, donc moins consommatrice d'espace, moins préjudiciable à l'environnement, c'est à dire : prioritairement en densification, et à proximité des transports en commun et des services de manière à offrir à un maximum de personnes la possibilité de se déplacer autrement qu'en voiture individuelle (contribuant ainsi à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre).

Ce choix de densifier l'urbanisation et de renforcer son lien avec les transports est mieux à même de parer à un développement « au fil de l'eau », dans lequel l'urbanisation continuerait de s'étaler « au coup par coup », sans opération d'aménagement ou de renouvellement urbain et sans organisation des transports en commun.

**Ce défi N°1 participe de fait, à la préservation de l'environnement et du cadre de vie, qui fait l'objet d'un chapitre particulier du PADD (défi II).**

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ÉVENTUELLES

#### Expression des enjeux environnementaux dans le PADD

L'objectif d'économie d'espace pour le développement de l'offre en logements est clairement affiché au travers de deux principes fondamentaux :

- Développer l'offre en logement en priorité au sein de l'enveloppe urbaine actuelle (dents creuses et renouvellement).
- Coordonner le développement de logements avec l'offre de transports en commun, de services et d'emplois.

#### Incidences sur l'environnement

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques :*

Le PADD affirme clairement une politique d'économie d'espace, privilégiant la densification des zones urbaines actuelles. Ce projet pourra ainsi développer les moyens (voir DOG) de préserver la dynamique fonctionnelle des espaces naturels, la connectivité entre ces espaces et, parallèlement, sera favorable à l'affirmation des identités

paysagères, en particulier des paysages ruraux et périurbains.

Le projet politique se place dans une perspective d'adaptation des capacités d'accueil à une évolution démographique qui augmentera la pression de population sur le territoire. La densité augmentera donc par rapport à celle observée aujourd'hui, soit environ 140 hab/km<sup>2</sup> en 2007 contre une moyenne en France métropolitaine de 113 hab/km<sup>2</sup>.

C'est une pression supplémentaire sur les espaces naturels, qu'il faut gérer, pour éviter des incidences négatives supplémentaires sur leur dynamique fonctionnelle et la connectivité entre ces espaces.

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets : Voir Objectif II.IV*

L'évolution démographique implique une augmentation du besoin global en ressources naturelles qui doit être assuré, tant en terme qualitatif que quantitatif, dans une démarche intégrée de développement durable. Cette démarche assurera une disponibilité de la ressource pour cette génération et les générations suivantes. Parallèlement, la production de déchets qui est également plus importante doit être accompagnée de mesures adaptées de gestion durable avec des incidences réduites sur les milieux naturels et la santé.

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Le SCoT insiste sur la nécessité de limiter les transports individuels et de réduire les déplacements qui devraient aboutir à la réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances associées aux modes de déplacements actuels.

#### Mesures

Des objectifs politiques clairs sont affichés dans ce PADD et déclinés dans le DOG, pour diminuer l'incidence de la pression de population en terme d'occupation de l'espace. Mais cette pression sur les milieux naturels ne se traduit pas seulement en termes de consommation d'espace. Elle se traduit également en termes de consommation de ressources naturelles, de production de déchets, de fréquentation diffuse des milieux naturels et de fractionnement du territoire par le maillage des infrastructures nécessaires à la population.

Plusieurs mesures sont développées dans le SCoT :

- L'engagement d'une étude détaillée de la ressource globale en eau à l'échelle des aquifères de l'ensemble du Chablais. Cet objectif affiché dans le SCoT a débuté concrètement en 2009, dans le cadre des deux Contrats de Bassins du territoire (voir objectif II.IV).
- La maîtrise des quantités d'ordures ménagères produites en particulier par l'amélioration de la valorisation matière des ordures ménagères (voir objectif II.IV).
- La diminution des déplacements par un maillage des services, équipements publics et pôles d'emplois. Le développement des énergies renouvelables. Une meilleure accessibilité aux transports en commun qui devront être plus attractifs que l'usage de la voiture individuelle dans certains secteurs, pour offrir une véritable alternative.
- Le développement d'un réseau d'espaces publics de qualité, dans tous les chefs-lieux, ouverts aux piétons et accessibles facilement. Et plus largement, les moyens de capter les populations sur des espaces gérés pour préserver les milieux naturels sensibles (sentiers balisés, informations didactiques, ...) (voir objectif II.IV).

**Objectif I.II : Promouvoir une politique du logement permettant de préserver la mixité sociale, la vitalité et les équilibres sociaux du territoire ainsi que la qualité de l'urbanisation future**

### ■ Rappel du diagnostic

L'habitat principal est majoritairement individuel dans le Chablais.

Le parc de logement est marqué par une forte présence des résidences secondaires, en particulier dans les vallées.

Le marché de l'immobilier est particulièrement élevé et donc pénalisant pour une partie de la population. 48% des ménages du Chablais sont éligibles au parc HLM.

Le logement des actifs saisonniers est insuffisant en particulier dans les secteurs de montagne où la main d'oeuvre saisonnière est beaucoup plus fréquente.

### ■ Principaux documents de référence

- **Le projet de DTA des Alpes du Nord** affiche comme objectif n°2 :  
« Garantir le droit au logement par une offre diversifiée et accessible à tous ».

Dans ce cadre, il souligne notamment, la nécessité de :

- « s'engager à apporter une réponse quantitative forte, principalement dans le domaine du logement social, notamment dans l'espace proche de la Suisse » ;
- « privilégier des modes de réalisation de logement qui permettent d'économiser l'espace, de contribuer à la qualité des paysages et à la maîtrise des charges : formes d'habitat économe d'espace, renouvellement urbain dans les agglomérations, qualité architecturale, économies d'énergie... » ;
- « concevoir des politiques locales de l'habitat dynamiques et coordonnées par grandes entités géographiques ».

- **Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement** prévoit :  
« d'organiser l'offre en logements, afin de combler le retard en matière de logements sociaux [et] d'accompagner les populations en difficulté par des politiques sociales adaptées (...) en intégrant la mixité dans les opérations d'urbanisme et en diversifiant l'offre en logements intermédiaires pour les jeunes et les personnes âgées ».
- Les communautés de communes françaises adhérentes au **Projet d'Agglomération FVG**, c'est à dire la CCCL et la CCBC, se sont engagées (dans le Plan Directeur de l'Habitat Transfrontalier) à réaliser 20% de logements locatifs aidés dans l'offre nouvelle de logements.

### ■ Explication des choix retenus

Outre, l'exigence légale de rendre effectif le droit au logement, les élus du Chablais souhaitent, à travers le PADD, afficher leur volontarisme en matière de diversité et de qualité des logements, face aux multiples enjeux en présence :

- Un enjeu d'équilibre et de cohésion, à la fois social et générationnel.
- Un enjeu de santé et de bien-être des populations (confort et bonnes conditions sanitaires des logements).
- Un enjeu économique (maintien d'un équilibre global emplois / logements, notamment face à la concurrence de l'emploi frontalier, pénalisant les entreprises locales et leurs capacités à se développer en s'appuyant sur un personnel qualifié et stable.).
- Un enjeu d'équilibre territorial (limiter la « spécialisation résidentielle » de cer-

taines communes, et en particulier des plus rurales).

- Un enjeu d'intégration dans les paysages chablaisiens des futurs logements (formes, architectures).
- Un enjeu de performance environnementale des constructions (et notamment des logements).

La diversité recherchée vise tous les types d'habitat (habitat collectif ou individuel en passant par l'intermédiaire), en particulier pour mieux satisfaire aux besoins des ménages à différents stades de leur vie, ainsi qu'à leurs aspirations et à leurs modes de vie, tout aussi divers ...

Les besoins en logements financièrement aidés sont importants sur l'ensemble du Chablais : dans un souci de maintien des populations sur place, mais également de solidarité, le PADD ambitionne le développement de ces logements aidés, en particulier à proximité des services publics et des transports en commun.

Dans le même esprit, le PADD insiste également sur l'offre en hébergements spécifiques pour répondre aux besoins des populations les plus fragiles, ou précarisées. Il s'agit ainsi, de limiter toute forme de discrimination et d'exclusion par le logement.

Pour plus d'efficacité et de pertinence, le PADD propose aux intercommunalités de coordonner l'offre en hébergements ; ce qui est déjà le cas pour celles munies d'un Programme Local de l'Habitat (PLH).

Ces choix politiques sont mieux à même de parer au développement « au fil de l'eau », dans lequel le marché privé de l'immobilier continuerait à « se tendre », sans solutions pour les populations les plus défavorisées, voire même pour une part croissante de ménages à revenus moyens.

Enfin, le Chablais bénéficie d'un cadre de vie exceptionnel grâce à la qualité de ses paysages.

A travers le PADD, les élus affichent une volonté forte afin que le développement urbain ne porte pas atteinte à la qualité de ce cadre de vie, et qu'il respecte les caractéristiques identitaires de chaque sous-territoire du Chablais. Le paysage urbain fait partie intégrante du cadre de vie ; à ce titre, il doit être particulièrement soigné et qualitatif pour le bien-être des habitants, avec une attention renforcée sur ses aspects architecturaux.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le PADD**

Une attention particulière est portée sur le développement de logements aidés à proximité des transports en commun et des zones d'emplois.

L'objectif affiché est de développer une urbanisation dite « de qualité » bien intégrée au paysage. Par ailleurs, le PADD affirme une volonté d'innovation dans les formes urbaines et architecturales pour intégrer les enjeux d'économie d'énergie et plus largement des ressources naturelles (eau, matériaux,...).

#### **Incidences sur l'environnement**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques :*

Le PADD définit des objectifs qui seront favorables à la préservation de la qualité paysagère avec des formes urbaines et architecturales intégrées.

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

L'objectif de qualité de l'urbanisation future intègre également la modernité au regard des économies d'énergies et des autres ressources (eau, matériaux).

Le développement de formes architecturales adaptées aux enjeux d'économie d'énergies, d'eau et de matériaux, de paysage et d'économie d'espace, est soutenu par le SCoT dans une démarche d'innovation coordonnée.

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Le projet insiste sur la nécessité de limiter les transports individuels et de réduire les déplacements, ce qui devrait aboutir à la réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances associées aux modes de déplacements actuels.

#### **Objectif I.III : Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale**

### ■ Rappel du diagnostic

L'offre en services est globalement satisfaisante dans le Chablais, avec une agglomération de Thonon-Evian qui joue pleinement son rôle de chef-lieu d'arrondis-

sement.

Les services administratifs et publics sont répartis sur le territoire, mais il faut noter la baisse du nombre de bureaux de poste.

L'offre en établissements sanitaires et médico-sociaux doit s'adapter au nombre croissant de personnes âgées.

Les établissements scolaires sont bien répartis dans le Chablais, mais des pistes nouvelles de formations diplômantes supérieures devraient être recherchées.

Les équipements culturels, sportifs et de loisirs sont nombreux au regard de la population et correspondent à un territoire très touristique.

### ■ Principaux documents de référence

- Dans le cadre de son orientation 1.1 sur l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire, **le projet de DTA des Alpes du Nord** prévoit une structuration hiérarchisée par pôle, « *chaque pôle ayant vocation, à son échelle, à accueillir : équipements collectifs, développements économiques et résidentiels porteurs de centralité et sources de rayonnement* ». Le renforcement des activités et services dans les agglomérations mais également dans chacune des communes : « *Dans les bourgs et villages, les services de proximité et les activités sont à maintenir, voire à conforter, pour satisfaire les besoins de la population et pour conserver la cohérence d'un territoire plus rural (...)* ».
- **Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement** insiste sur l'adaptation « des services à la personne (santé, commerce, culture...) en fonction des publics (les actifs, les retraités, les personnes en difficulté...) ».

### ■ Explication des choix retenus

Comme les logements, l'offre d'équipements et de services, doit s'adapter aux mutations démographiques et sociétales, et donc, à la diversification des comportements et des besoins ;

Le PADD affirme une volonté forte de développer les services à la population (accueil de la petite enfance, éducation nationale, organisation sanitaire et de prévention, etc.). Le développement de ces services et la réalisation des équipements associés ne dépendent généralement pas des collectivités locales, mais plutôt de l'Etat. C'est pourquoi cet objectif est peu relayé dans le Document d'Orientations Générales du

SCoT. Cette question mérite néanmoins de figurer parmi les intentions politiques du PADD, en tant que levier de l'organisation du territoire, et facteur d'équilibre et de cohésion sociale, ainsi que de qualité de vie.

En effet, le développement des équipements et des services à la population doit être concomitant avec la croissance démographique. Ces services font partie du cadre de vie et garantissent le maintien du lien social dans les villages. Surtout, ils sont nécessaires aux populations peu mobiles et limitent les déplacements longue distance par une offre de proximité.

C'est donc dans un souci de solidarité mais également de limitation des déplacements émetteurs de gaz à effet de serre que les équipements et services de proximité doivent être maintenus, voire développés.

Le SCoT prévoit de localiser les services et équipements en fonction de leur aire d'influence et de l'armature urbaine, afin d'organiser les déplacements induits. Ainsi, les grands équipements et services générateurs de flux importants de personnes, devront être desservis par des transports en commun efficaces.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### Expression des enjeux environnementaux dans le PADD

L'objectif de limiter les déplacements individuels motorisés est affiché sur la base d'un principe de développement des services de transports en commun en relation avec l'évolution démographique.

On retrouve en corollaire le souhait de disposer dans toutes les communes d'équipements et services à la petite enfance et à la jeunesse, au plus près des besoins.

Les équipements de loisirs, culturels ou sportifs devront être développés en complémentarité entre les territoires.

On pourra éviter ainsi des équipements redondants, consommateurs d'espaces. Il devront être desservis par les transports en commun.

#### Incidences sur l'environnement

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques :*

Le PADD affirme la nécessité de développer des équipements complémentaires à l'échelle du territoire. Ce projet limite donc la course aux équipements, avec des effets positifs sur l'occupation de l'espace ainsi optimisée.

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Le projet insiste sur la nécessité de limiter les transports individuels et de réduire les déplacements, ce qui devrait aboutir à la réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances associées aux modes de déplacements actuels.

### **Objectif I.IV : Assurer la cohérence entre le développement de l'armature urbaine et celui des équipements publics, des services et des infrastructures**

#### ■ Rappel du diagnostic

Le rapport de présentation détaille pour chaque thématique (services, emplois, commerces, industries, tourisme, transports, etc.) l'armature urbaine existante dans le Chablais.

#### ■ Principaux documents de référence

- Dans le cadre de son orientation 1.1 sur l'organisation de l'espace métropolitain multipolaire, **le projet de DTA des Alpes du Nord** pose un principe général de polarisation : « *A l'échelle d'un projet de territoire intercommunal, [il s'agit de] garantir la cohérence du développement démographique et économique au sein d'un certain nombre de pôles en fonction des activités, des services et des conditions de desserte qu'ils offrent, selon un équilibre entre proximité et efficacité des services* ».
- **Les Orientations Régionales pour un aménagement et un développement durables des territoires** prévoient de favoriser une urbanisation multipolaire en lien avec les transports.
- **Le Projet d'Agglomération FVG** émet également comme objectif l'organisation d'une agglomération multipolaire performante.

#### ■ Explication des choix retenus

Le Chablais est composé de communes urbaines, périurbaines et rurales. Les phénomènes de périurbanisation, dilution des formes urbaines et « mitage » sont de plus en plus importants sur le territoire.

Face à la « dilution » au manque de lisibilité des fonctions de la plupart des communes, les élus du Chablais souhaitent développer une armature urbaine dans laquelle chaque commune aurait une identité et une fonction mieux affirmées.

C'est la présence (actuelle ou future) d'équipements publics, de services ou d'infrastructures qui détermine l'aire d'influence de chaque commune, et donc, sa fonction dans l'armature urbaine.

Celle-ci prend en compte les spécificités de chaque sous-territoire du Chablais : espaces contraints des vallées ou du littoral, influence genevoise du bas chablais Ouest, plateau et littoral du bas chablais Est.

Le SCoT adhère donc à cette vision polarisée, en optant pour un principe général de maillage du territoire du Chablais, qui soit adapté à ces spécificités, et qui distingue les rôles respectifs (mais complémentaires) de chaque commune selon des niveaux de hiérarchie urbaine différenciés, par pôles : chaque pôle étant appelé à être renforcé dans ses fonctions, pour les années à venir.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le PADD**

Il est affirmé la volonté de maintenir les activités et services existants dans les pôles de proximités, à savoir dans chaque commune du territoire. Il s'agit là d'éviter toute dégradation de la situation actuelle en matière de déplacements pour l'accès aux services et commerces.

L'amélioration de la situation en matière d'accès aux équipements et services repose sur une distribution raisonnée des fonctions pour chaque pôle du territoire (voir traduction dans le DOG). Le réseau de transports en commun est affiché comme étant la structure déterminant cette multipolarité.

## Répondre aux besoins de la population [...] dans un cadre structuré

Défi N°1

La volonté de renforcer la fonction de lieux de vie des chefs lieux par le développement d'espaces publics de qualité conforte le rôle multifonctionnel des différents pôles de proximité, toujours avec l'objectif de limiter les flux de population entre les différents pôles.

### **Incidences sur l'environnement**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques :*

Le PADD soutient une optimisation de l'occupation de l'espace avec une structure urbaine multipolaire centrée sur l'unité urbaine de Thonon-Evian, les 2 pôles locaux et les 7 pôles secondaires (voir DOG).

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Le projet insiste sur la nécessité de limiter les transports individuels et de réduire les déplacements, ce qui devrait aboutir à la réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances associées aux modes de déplacements actuels.

*PADD - Défi n°II*  
*Offrir*  
*un cadre de vie*  
*et un environnement*  
*de qualité*

*Choix et*  
*incidences*

### Sommaire

Objectif II.I : Mettre en commun les richesses et valoriser le capital patrimonial et environnemental identitaire du Chablais dans ses qualités et ses diversités.

Objectif II.II : Renforcer l'armature urbaine du Chablais dans un objectif de qualité au bénéfice de sa population.

Objectif II.III : Adopter et gérer un principe de précaution à l'égard des risques naturels, technologiques et sanitaires.

Objectif II.IV : Oeuvrer pour réduire les impacts négatifs du développement sur l'environnement.

**Ce défi N°II s'articule plus particulièrement avec l'objectif N°I.I.**  
**Leur libellé et leur rédaction attestent non seulement, de la transversalité des objectifs du PADD, mais aussi d'une certaine « philosophie générale », qui vise à « replacer » l'homme dans son environnement, et non à l'opposer à celui-ci. Est ainsi évité, le point de vue réducteur qui consisterait à ne traiter (isolément), que de la préservation des espaces naturels et de la biodiversité.**

**Objectif II.I : Mettre en commun les richesses et valoriser le capital patrimonial et environnemental identitaire du Chablais dans ses qualités et ses diversités**

### ■ Rappel du diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement

Le Chablais est composé d'une grande richesse de milieux naturels qu'il faut préserver. Sur l'ensemble du territoire, il existe de nombreux espaces de protection ou d'indication de richesses naturelles : réserve naturelle, Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope, ZNIEFF, Espaces Naturels Sensibles, sites RAMSAR, terrains du Conservatoire du Littoral, etc. L'eau et la forêt sont deux composantes essentielles du territoire à préserver et gérer de façon adéquate.

L'EIE relève plusieurs enjeux relatifs à la biodiversité et aux milieux naturels ainsi qu'aux paysages et au patrimoine.

### ■ Principaux documents de référence

- **Le projet de DTA des Alpes du Nord** affiche comme objectif n°3 de « *Préserver un système d'espaces naturels et agricoles et les ressources naturelles et patrimoniales* ».

Dans le cadre de son orientation 2 visant à « *Préserver et valoriser les espaces naturels et ruraux et les ressources* ». Il rappelle que ces espaces et les écosystèmes, outre leur valeur écologique, « *contribuent à l'attractivité du territoire des Alpes du Nord et à la pérennité des activités touristiques et agricoles actuellement fragilisées* ».

- **Les Orientations Régionales pour un aménagement et un développement durables des territoires** affirment que « les espaces naturels et agricoles, ressources

sur lesquelles se fonde en grande partie une politique d'organisation durable du territoire (réseau maillé, trame verte,...), doivent être préservés ou protégés, au même titre que le paysage, facteur d'identité et de lisibilité du territoire. »

- **Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement** a pour objectif « *une agriculture qui favorise la qualité et la diversification de ses productions et de ses activités et participe à la protection de l'environnement, [et] une gestion du sol conçue de manière raisonnée afin de ne pas aboutir à des phénomènes de saturation de l'espace* ».
- **Le Projet d'Agglomération FVG** prévoit de « *préserver et valoriser les espaces naturels et paysagers ; intégrer l'espace agricole comme élément structurant du territoire et composante du paysage* ».

### ■ Explication des choix retenus

Les élus du Chablais souhaitent protéger et mettre en valeur les atouts naturels du Chablais : biodiversité, ressources, paysages.

Cette ambition relève d'un réel choix de valoriser l'identité et le cadre de vie actuel du Chablais tout en préservant l'avenir pour les générations futures.

Il s'agit tout à la fois, d'assurer la santé des écosystèmes et la santé (physique et morale) des habitants, et d'appuyer le développement et le fonctionnement du territoire sur les valeurs identitaires de son cadre de vie, et sur les potentialités de ses ressources naturelles.

Pour ce faire, le choix est affirmé, de :

- préserver les espaces naturels et agricoles les plus remarquables, stratégiques ou sensibles,
- gérer de façon raisonnée les ressources, et en particulier la ressource en eau,
- garantir le maintien des caractéristiques identitaires des paysages.

Ainsi, le PADD du Chablais s'exprime-t-il en cohérence avec les principes de préservation de l'environnement, des espaces naturels et agricoles, ainsi que des paysages, énoncés dans les principaux documents de référence.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le PADD**

Le PADD confirme la nécessité de protéger et de valoriser le patrimoine naturel et paysager du Chablais, dans toute sa diversité et ses différents caractères typiques. Le soutien de la dynamique agricole pour la préservation du caractère identitaire des paysages, est affirmé. Le fonctionnement des corridors écologiques doit être assuré pour préserver la faune et la flore chablaisienne. Afin de maîtriser les différents usages de l'eau et préserver les écosystèmes aquatiques, le SCoT garantit une bonne gestion de la ressource en eau, ressource naturelle majeure du Chablais.

#### **Incidences sur l'environnement**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques :*

Les objectifs du PADD sont ici en faveur d'une préservation du patrimoine naturel et paysager à travers l'affirmation des caractères identitaires des différents types de paysages chablaisiens et le maintien de la dynamique écologique. La préservation de cette dynamique est soutenue ici par le maintien des corridors et la préservation des milieux sensibles et multifonctionnels tels que les zones humides.

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

La maîtrise des différents usages de l'eau et la préservation des écosystèmes aquatiques affichés dans ce volet du PADD donnent la perspective d'une bonne adéquation entre les usages de l'eau et la ressource disponible.

#### **Objectif II.II : Renforcer l'armature urbaine du Chablais dans un objectif de qualité au bénéfice de sa population**

##### ■ Rappel du diagnostic

La consommation foncière est importante dans le Chablais et résulte principalement du développement de l'habitat individuel. Cette consommation se traduit par un mitage du territoire qui se fait au détriment des espaces naturels ou agricoles.

Cette organisation urbaine contribue à un déséquilibre géographique de la population en termes socio-économiques, d'accès à l'emploi, aux services et équipements ; elle induit également de nombreux déplacements individuels motorisés.

##### ■ Principaux documents de référence

- **Les Orientations Régionales pour un aménagement et un développement durables des territoires** prévoient « *d'organiser le territoire selon le maillage des espaces naturels et ruraux* ». « *Associée à la maîtrise de l'étalement urbain et à la protection des terres agricoles, la localisation de secteurs privilégiés d'urbanisation ou de coupures d'urbanisation contribue à assurer un cadre de vie agréable aux habitants et à maintenir l'attractivité des territoires* ».
- **Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement** affiche comme objectif « *une gestion du sol conçue de manière raisonnée afin de ne pas aboutir à des phénomènes de saturation de l'espace* ».

##### ■ Explication des choix retenus

L'objectif du PADD du SCoT du Chablais est de distinguer nettement les espaces ouverts naturels ou agricoles des espaces urbanisés. L'urbanisation actuelle « au fil de l'eau » a engendré des modes d'habitats individuels dans lesquels chacun recherche à être en « pleine nature ».

L'accroissement (local et mondial) de population ne permet plus de garantir à la fois des logements individuels pour tous et des espaces agricoles en suffisance pour garantir l'alimentation des populations ainsi que des espaces naturels pour garantir la biodiversité et l'équilibre écologique. C'est pourquoi, les élus du Chablais font le choix de différencier très clairement les espaces voués à l'urbanisation et ceux voués aux espaces ouverts.

Cette différenciation permet également de lutter contre l'uniformisation des paysages et la dilution des formes urbaines dans le paysage, au bénéfice d'un meilleur cadre de vie. Elle permet également de développer un réseau de transports en commun plus performant, basé sur une réelle structure urbaine, et d'offrir ainsi une alternative à la voiture individuelle.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### Expression des enjeux environnementaux dans le PADD

Le PADD affirme la nécessité de renforcer la vocation d'habitat des enveloppes urbaines actuelles en faisant un effort de densification et de renouvellement urbain. Ce renforcement des pôles d'habitat de chaque commune doit permettre de développer une offre en transports en commun plus performante.

Plus globalement, se révèle dans cet objectif la volonté d'identifier clairement les fonctions de vastes espaces « homogènes » et d'y renforcer les usages correspondants (habitat, agriculture, activité économique, nature gérée, nature sauvage...). Jusqu'à aujourd'hui, la dynamique inverse prédominait : la distribution des usages finissait par déterminer les fonctions.

#### Incidences sur l'environnement

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques :*

Ce projet politique affirme la nécessité d'économiser l'espace et de renforcer ses différentes fonctions, en privilégiant en particulier la densification des zones urbaines actuelles et en captant la population sur des espaces gérés pour éviter des incidences défavorables sur les espaces naturels sensibles.

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Ce projet permettra de développer les moyens pour limiter les transports individuels et réduire les déplacements pour aboutir ainsi à la réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances.

### **Objectif II.III : Adopter et gérer un principe de précaution à l'égard des risques naturels, technologiques et sanitaires**

#### ■ Rappel du diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement

Les phénomènes de risques naturels les plus fréquents dans le Chablais sont les avalanches, les glissements de terrain, les chutes de pierre et de blocs, les phénomènes torrentiels et les inondations. Aucune installation ne relève de la directive SEVESO relative aux risques technologiques majeurs.

L'EIE relève plusieurs enjeux relatifs aux risques pour l'homme.

#### ■ Principaux documents de référence

- **Le projet de DTA des Alpes du Nord et les Orientations Régionales pour un aménagement et un développement durables des territoires** affirment un principe de prise en compte des risques, et notamment des risques naturels.

#### ■ Explication des choix retenus

Cet objectif répond tout particulièrement à l'un des principes fondateurs du développement durable qu'est le principe de gouvernance, incluant notamment les principes de précaution et de prévention énoncés à l'article L 110.1 du Code de l'environnement :

- Le principe de précaution, qui consiste, en l'absence de certitudes (compte tenu des connaissances scientifiques et techniques du moment), à ne pas retarder l'adoption de mesures effectives et proportionnées visant à prévenir un risque de dommages graves et irréversibles à l'environnement, à un coût économiquement acceptable.
- Le principe d'action préventive et de correction, par priorité à la source, des atteintes à l'environnement, en utilisant les meilleures techniques disponibles à un coût économiquement acceptable.

Le SCoT ne constitue pas en soi, l'outil le plus adapté à la prise en compte de cette thématique, qui relève surtout de la réglementation nationale.

Néanmoins, les élus souhaitent que le PADD réaffirme leur volonté de limiter les risques naturels, par la suppression, ou la réduction, des aléas ou des enjeux.

L'aléa est réduit par une meilleure gestion de l'eau, pour limiter les risques d'inondations et une meilleure gestion de la forêt pour limiter les risques d'avalanches, glissements de terrain, chutes de blocs et inondations.  
L'enjeu est quant à lui réduit par une maîtrise de la localisation de l'urbanisation.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

**ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques :**

Les objectifs du PADD favorisent ici le renforcement des protections des boisements des berges et des massifs boisés, milieux essentiels pour la dynamique écologique.

### **Objectif II.IV : Oeuvrer pour réduire les impacts négatifs du développement sur l'environnement**

#### ■ Rappel du diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement

Le rapport de présentation détaille les modes de gestion des ressources, des déchets et des pollutions.

L'EIE relève plusieurs enjeux majeurs relatifs à cette thématique, notamment la gestion des ressources naturelles ainsi que la pollution et la qualité des milieux.

#### ■ Principaux documents de référence

- **Les Orientations Régionales pour un aménagement et un développement durables des territoires** stipulent que « *les territoires doivent intégrer les grands défis environnementaux actuels : l'eau, l'air, l'énergie, la protection du patrimoine naturel, les risques,...* ».

Ainsi, la Région défend-elle le principe d'une préservation de la ressource en eau et d'un développement des énergies renouvelables et des circuits courts.

- **Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement** insiste sur « *une gestion du sol conçue de manière raisonnée afin de ne pas aboutir à des phénomènes de saturation de l'espace* ».

#### ■ Explication des choix retenus

Le PADD du SCoT vise la protection des secteurs les plus fragiles pour les préserver au maximum des effets du développement humain, notamment en maîtrisant l'occupation du sol.

Il affirme également la volonté de déployer ou d'amplifier les solutions « d'accompagnement durable » du développement, pour en limiter les impacts négatifs :

- développer les transports en commun à la place de la voiture individuelle,
- favoriser le bois de chauffage à la place du fioul, du gaz, de l'électricité,
- recycler les déchets et les matériaux inertes, etc.

Les élus du Chablais font également le choix, de gérer de façon raisonnée l'ensemble des ressources naturelles, notamment l'eau.

La réflexion du SCoT se porte donc sur l'énergie, les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le PADD**

Les espaces naturels sensibles (en particulier zones Natura 2000 et ZNIEFF I) font l'objet d'une protection dans le DOG. Les espaces de « nature ordinaire » les plus structurant sont également identifiés et devront faire l'objet d'une analyse plus détaillée et de préservation de ses fonctionnalités écologiques à l'échelle communale.

Le PADD soutient la nécessité d'une évaluation à l'échelle des 62 communes du Chablais de l'adéquation ressources / besoins en eau, pour une meilleure gestion de cette ressource (travail réalisé dans le cadre de deux contrats de bassins couvrant l'ensemble du Chablais).

Dans le DOG, le développement d'une filière fonctionnelle de recyclage des matériaux de démolition sera prioritaire sur toute ouverture ou extension de carrière.

## Offrir un cadre de vie et un environnement de qualité

Défi N°II

Le PADD affirme le besoin de renforcer le recyclage matière des déchets ménagers pour faire face à l'augmentation de déchets à venir.

Le projet politique exprime la volonté de développer des énergies renouvelables.

Le PADD affirme la volonté de modifier les modes de déplacements en développant le transport collectif et en limitant les déplacements par une armature urbaine plus proche des pôles de services et d'emplois.

### **Incidences sur l'environnement**

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Ce projet ouvre la perspective d'une bonne adéquation entre usage de l'eau et ressources disponibles.

Il permet également une meilleure exploitation de la ressource forestière (notamment filière bois-énergie en cours de développement) et un développement accru des énergies renouvelables.

Les efforts sur l'amélioration du taux de recyclage matière ouvre la perspective de freiner l'augmentation des quantités d'ordures ménagères résiduelles à incinérer.

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Ce projet permettra de développer les moyens pour limiter les transports individuels et réduire les déplacements pour aboutir ainsi à la réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances.

### Sommaire

Objectif III.I : Renforcer les différentes facettes de l'économie Chablaisienne.

Objectif III.II : Se préparer aux mutations en cours et aux défis à venir et les accompagner.

*PADD - Défi n°III  
Accompagner et favoriser  
le développement de  
l'économie chablaisienne*

*Choix et  
incidences*

### Objectif III.1 : Renforcer les différentes facettes de l'économie du Chablais

#### ■ Rappel du diagnostic

Une économie qui repose essentiellement sur le secteur tertiaire en particulier le tourisme avec trois « zones » de tourisme.

Le secteur industriel s'est développé localement sur la base de savoir-faire locaux forts ou d'avantages concurrentiels offerts par le territoire.

L'artisanat est réparti équitablement sur le territoire.

Les zones d'activités économiques ne possèdent pas de typologie identifiable.

Une agriculture relativement dynamique malgré la baisse du nombre d'exploitations et de surfaces agricoles.

Une gestion forestière difficile mais qui se structure fortement via les Chartes Forestières de territoires.

La pêche est une activité à valoriser.

#### ■ Principaux documents de référence

- **Le projet de DTA des Alpes du Nord** affiche comme objectif n°4 « *Organiser la poursuite du développement économique et s'appuyer sur les pôles de compétitivité* », et comme objectif n°5 « *Pérenniser le potentiel touristique* ». Son orientation 3, vise plus particulièrement à « *Promouvoir un tourisme respectueux de l'environnement* ».
- **Les Orientations Régionales pour un aménagement et un développement durables des territoires** indiquent que « *les projets de développements d'activités économiques devront privilégier les implantations dans les espaces urbains mixtes et de renouvellement urbain* » et qu'il s'agit également de « *favoriser un aménagement plus durable des zones d'activités* ». Les Orientations Régionales insistent également sur le développement industriel, l'économie agricole et le tourisme.
- **Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement** insiste sur « *l'économie touristique [qui] doit être en mesure de s'adapter aux nouvelles demandes et de faire face à la concurrence [ainsi que sur] l'agriculture [qui] doit favoriser la qualité et la diversification de ses productions et de ses activités [...]* ».

#### ■ Explication des choix retenus

Rappelons en préambule, que la lutte contre le chômage et la création d'emplois, constituent une priorité nationale et une préoccupation majeure de la plupart des élus à tous les niveaux territoriaux, mais peut-être plus encore à l'échelon communal et intercommunal.

Considérant le contexte particulier de ce territoire, le PADD du SCoT affiche la volonté de soutenir toutes les facettes de l'économie chablaisienne, en limitant les difficultés que peuvent affronter les entreprises. Ainsi, le PADD :

- Promeut la diversité du secteur primaire et garantit le maintien des outils de production (lacustres et terrestres).
- Souhaite le rapprochement des activités auprès des habitants pour plus de dynamisme économique, commercial et social ; il développe également la qualité des zones d'activités économiques pour que les entreprises bénéficient d'un environnement plus attractif, dans le même esprit que les Orientations Régionales.
- Insiste sur le secteur touristique, qui est prédominant dans le Chablais. Le cadre de vie Chablaisien est l'atout principal du territoire et permet au tourisme d'être légitimement l'activité économique majeure du Chablais. Il s'agit donc de le renforcer.

La diversité actuelle des activités économiques dans le Chablais assure un développement endogène qui garantit une certaine indépendance de l'économie locale, en dépit de l'appartenance aux bassins d'emplois suisses.

Cette autonomie est importante pour garantir la stabilité de l'emploi et un développement économique local au plus proche des populations, en limitation des déplacements individuels motorisés.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### Expression des enjeux environnementaux dans le PADD

Le PADD affirme la nécessité de pérenniser l'activité agricole, d'abord centrée sur sa fonction de production, mais également sur sa fonction de gestion de l'espace avec un rôle majeur dans le maintien de l'identité de certains paysages. Le développement de circuits courts (vente de proximité) est également affiché.

Le PADD soutient la diversification de la filière sylvicole, en particulier avec le bois-énergie et affirme la nécessité de concilier les différentes fonctions de la forêt (production, protection, habitat naturel, loisirs).

Le PADD affirme la nécessité d'identifier les zones de développement économique prioritaire avec une volonté d'y développer un environnement qualitatif, notamment en termes de paysage. Le développement du réseau de commerces et de services est prévu en cohérence avec l'armature urbaine définie dans le SCoT.

Il est rappelé que la qualité des grands paysages constitue le socle du tourisme de montagne et doit également être valorisée pour le tourisme lacustre. Pour ce dernier, les rivages naturels constituent également un élément à mettre en valeur.

### Incidences sur l'environnement

**ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques :** Les objectifs du PADD sont favorables à la préservation des rivages naturels du Léman, espaces naturels majeurs pour la dynamique écologique entre milieux aquatiques et terrestres, mais également espaces majeurs pour les perceptions paysagères, principal atout touristique du Bas Chablais.

Ce PADD confirme également le caractère multifonctionnel de l'agriculture, qui permet de préserver des espaces de nature ordinaire favorable à la dynamique écologique mais aussi les caractères typiques de certains paysages. Le projet permet également de développer les moyens de préservation et de valorisation des milieux forestiers, vastes espaces naturels majeurs pour la dynamique écologique.

Le développement économique centré sur des pôles identifiés sera une fois de plus favorable à une consommation d'espace optimisée.

Certains aménagements touristiques littoraux peuvent avoir des incidences négatives localisées sur des milieux rivulaires sensibles.

**ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :** Les objectifs du PADD sont également ici favorables au développement de la filière bois-énergie.

**ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :** Ces objectifs, favorables à la systématisation de la desserte en transports en commun des ZAE, permettront de limiter les transports individuels avec un effet sur la réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances.

### **Objectif III.II : Se préparer aux mutations en cours et aux défis à venir et les accompagner**

#### ■ Rappel du diagnostic

Peu de services aux entreprises ; un manque de main d'oeuvre lié à une concurrence salariale à l'avantage de la Suisse voisine.

#### ■ Principaux documents de référence

- **Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement** insiste sur « l'économie touristique [qui] doit être en mesure de s'adapter aux nouvelles demandes et de faire face à la concurrence. »
- **Le Projet d'Agglomération FVG** a pour objectif « la mise en place d'un développement économique plus équitable entre les partenaires franco-valdo-genevois. »

#### ■ Explication des choix retenus

Le PADD du SCoT insiste sur le contexte économique particulier du Chablais, à la fois autonome et en lien avec l'activité économique suisse. En effet, le contexte transfrontalier engendre un certain nombre d'avantages et d'inconvénients. Il s'agit pour l'avenir de s'appuyer sur ce contexte pour développer une économie dynamique et saine, dans une logique d'équilibre et de structuration du territoire.

Le PADD du SCoT émet également la volonté de prendre en compte le contexte économique mondial et de s'y adapter pour renforcer l'attractivité du territoire. L'accent est mis plus particulièrement sur un accueil qualitatif des entreprises, qui est peu développé à l'heure actuelle et doit être renforcé. Dans ce cadre, l'attractivité économique du territoire doit s'appuyer sur la qualité de son cadre de vie.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le PADD**

L'attractivité économique du territoire doit s'appuyer sur la qualité de son cadre de vie.

*PADD - Défi n°IV  
Renforcer l'accessibilité  
au territoire et mieux  
se déplacer au sein  
du Chablais*

*Choix et  
incidences*

### Sommaire

Objectif IV.I : Poursuivre la connexion du Chablais aux grands réseaux de transports : préciser et prolonger le schéma de désenclavement.

Objectif IV.II : Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et modes doux).

Objectif IV.III : Améliorer et développer le transport de marchandises.

Objectif IV.IV : Promouvoir une armature urbaine favorisant la multimodalité et en particulier les modes de déplacements doux.

Objectif IV.V : Transport de l'information : offrir à tous l'accès aux TIC et au Très Haut Débit.

### **Objectif IV.1 : Poursuivre la connexion du Chablais aux grands réseaux de transports : préciser et prolonger le schéma de désenclavement**

#### ■ Rappel du diagnostic

Le désenclavement du Chablais a longtemps été une source d'ardentes polémiques portant, non pas sur sa nécessité, mais sur les moyens d'y aboutir.

Entre avril et décembre 1998, près de 50 réunions ont eu lieu sur la thématique des transports, réunissant plus de 150 acteurs associés.

Elles ont permis d'établir un diagnostic et d'élaborer des propositions rassemblées dans un « Schéma multimodal de désenclavement » (projet d'organisation des transports tenant compte de tous les moyens possibles de déplacements), approuvé le 7 juillet 1999 par décision ministérielle.

#### ■ Principaux documents de référence

- **Le projet de DTA des Alpes du Nord** affiche comme objectif n°3 « *Garantir un système de transport durable, pour les liaisons internes et internationales* », et en particulier, de « *renforcer l'accessibilité du Sillon alpin et améliorer les communications internes* ». Dans le cadre de son orientation 4, visant à « *Garantir un système de transport durable dans les Alpes du Nord* », il rappelle la nécessité de « *préserver les conditions de réalisation des infrastructures d'accès au Sillon alpin ou à l'agglomération franco-valdo-genevoise* », notamment à travers la desserte du Chablais, par « *un projet de liaison Machilly-Thonon (...)* », entre autres projets ferroviaires et routiers que l'Etat doit mettre en oeuvre.

- **Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement** indique que « les infrastructures de transport et les modes de déplacement doivent être en amélioration constante pour irriguer de manière performante le territoire. »

#### ■ Explication des choix retenus

La dynamique du bassin de vie lémanique engendre de nombreux déplacements : La mobilité dans le Chablais augmente à la fois en nombre, en fréquence et en longueur des déplacements. L'usage de la voiture, qui est le mode de transport le plus utilisé, n'a cessé de croître au cours de la dernière décennie, avec ses nombreux

effets induits, notamment en termes de fluidité et de sécurité du trafic automobile. Par ailleurs, les flux quotidiens de personnes et d'activités dépassent largement le bassin de vie chablaisien.

L'utilisation de la voiture est une nécessité qui perdurera sur un territoire tel que celui du Chablais, encouragée en cela par l'habitat disséminé, par l'offre insuffisante et très inégale en modes alternatifs à la voiture. Le développement souhaité des transports en commun sur les infrastructures existantes ne suffira pas à absorber l'ensemble des flux internes et externes au territoire.

C'est pourquoi, la volonté de désenclavement routier, mais aussi ferroviaire du Chablais est logiquement réaffirmée dans le PADD du SCoT, pour offrir au Chablais un accès performant vers et depuis les pôles majeurs du bassin de vie lémanique (franco-valdo-genevois et valaisan).

Pour ce faire, il importe de créer, ou pour le moins d'envisager, de nouvelles infrastructures qui devront être, avant tout, le support de transports en commun routiers ou ferroviaires performants. Dans ce cadre, le volet routier du Schéma de désenclavement a toute légitimité à être mis en oeuvre, voire même prolongé dans une certaine mesure, pour une vision actualisée et plus transfrontalière des problématiques de circulation routière.

Des projets d'Etat soutenus par le SCoT, telle que la route express à 2X2 voies entre Machilly-Thonon, permettront également de délester les routes actuelles qui traversent de nombreux villages. Cette voie aura donc un effet positif sur la sécurisation des parcours et sur la qualité de vie des habitants (nuisances sonores et pollutions éloignées des centres d'habitat).

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

Le PADD confirme la nécessité du développement de nouveaux axes routiers. Ces aménagements auront un effet défavorable par la fragmentation des espaces naturels fonctionnels constituant encore de vastes unités d'intérêt écologique majeur. La problématique à considérer pour mettre en place les mesures adaptées se situe moins dans l'affectation de la biodiversité par destruction directe d'espèces patri-

moniales que dans la forte perturbation de la dynamique fonctionnelle de ces milieux et des espèces associées.

Ces projets auront également des effets défavorables, par l'isolement des espaces naturels du bas chablais par rapport aux espaces situés aux Sud.

L'axe de mobilité de la faune sauvage Nord-Sud sera perturbé.

**ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :**

Les objectifs de report des flux de véhicules hors des pôles d'habitat sont favorables à une diminution de l'exposition directe des populations urbaines aux émissions polluantes et aux nuisances des véhicules motorisés dans les zones urbaines.

Les nouvelles infrastructures routières rendent la route plus attractive pour les véhicules individuels et les poids lourds avec un risque de concurrence forte avec les transports en commun et le fret.

### Mesures

Concernant la 2X2 voies Machilly-Thonon, la dynamique écologique « régionale » Nord-Sud devra être maintenue, en marquant fortement une transparence des ouvrages à hauteur des principaux corridors identifiés : des passages de faunes adaptés seront aménagés (tels que prévus dans les engagements de l'Etat, au travers de la DUP) et les DUL inscriront des espaces fortement protégés de part et d'autre de ces passages pour une connexion préservée avec les massifs des Voirons et de la Maladière.

La dynamique écologique « locale » devra être maintenue avec des passages à faune et le développement d'une multifonctionnalité des ouvrages initialement conçus à vocation unique (hydraulique, chemin rural, ...).

Par ailleurs, le DOG s'emploie à développer des orientations qui garantissent la plus grande attractivité des transports collectifs et du fret.

### **Objectif IV.II : Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et modes doux)**

#### ■ Rappel du diagnostic

L'offre en transports en commun est hétérogène sur le territoire : en dehors du périmètre du SIBAT, les habitants et les actifs du Chablais n'ont aujourd'hui que très peu, voire aucune possibilité de choix alternatif à l'usage de la voiture.

La desserte ferroviaire est limitée par un effet « terminus » en gare d'Evian-les-Bains. La fréquentation de la ligne ferroviaire est en hausse, malgré les difficultés structurelles du réseau.

L'offre routière en transports en commun est complémentaire à l'offre ferroviaire, et non concurrentielle.

L'offre en transports en commun lacustres se développe, au bénéfice principal, d'un nombre croissant de travailleurs frontaliers.

#### ■ Principaux documents de référence

- **Le projet de DTA des Alpes du Nord**, dans le cadre de son orientation 4.1.2, propose de « *favoriser un report des transports des personnes [...] vers les modes les plus respectueux de l'environnement* ».
  - **Le Schéma Régional des Services de Transports** prévoit, dans le cadre de la modernisation du réseau ferré en Rhône-Alpes, la réalisation de « l'Etoile d'Annemasse » jusqu'à Saint-Gingolph.
  - **Le Projet d'Agglomération FVG**, dont le diagnostic a souligné la question des déplacements comme un « point faible », a pour objectif de « *développer un report modal, en développant les transports publics et les mobilités douces [...]* ».
- La Charte pour le Développement des Transports Publics Régionaux dans le bassin franco-valdo-genevois** (signée en 2003), ambitionne notamment de « *développer un réseau cohérent et complémentaire de transports publics (ferroviaires et routiers) du bassin transfrontalier, répondant à la demande de déplacements* ».

### ■ Explication des choix retenus

Le développement d'une offre performante en transports collectifs revêt donc un enjeu particulièrement important à l'échelle de ce territoire : un enjeu essentiel, non seulement pour limiter les impacts environnementaux du trafic automobile, mais aussi pour garantir à tous le droit de se déplacer, droit indispensable à l'intégration de la population dans son lieu de vie (ville ou village), et dans la société en général.

En cohérence et en complémentarité avec les propos du chapitre IV.1, le PADD du SCoT affirme la nécessité de développer un réseau de transports en commun performant (ferré, routier et lacustre) afin de reporter les flux pendulaires et touristiques vers les transports publics, dans un objectif de limitation des émissions de gaz à effet de serre.

La hausse de la fréquentation de la ligne ferroviaire Evian-Annemasse atteste de l'intérêt de la population pour ce mode de transport, qui nécessite aujourd'hui une modernisation du réseau.

Les déplacements domicile-travail, importants dans le Chablais, sont particulièrement susceptibles de se reporter sur les transports en commun routiers, lacustres ou ferroviaires, en particulier lorsqu'il s'agit de déplacements de centres à centres.

La constitution d'un véritable maillage de transports en commun permet également d'offrir un service public de transport performant pour tous les chablaisiens et participe à l'attractivité du territoire aussi bien pour les habitants permanents que pour les touristes et les activités économiques.

Enfin, le développement des modes « doux » (non ou faiblement motorisés) est à favoriser, comme l'une des solutions alternatives au « tout automobile », et notamment pour les déplacements urbains de proximité. Pour ce faire, il s'agit de faire en sorte que les piétons et les cyclistes puissent se déplacer dans de meilleures conditions en termes de sécurité, de confort, de continuité et de convivialité, cette intention s'exprimant également vis-à-vis des personnes à mobilité réduite, conformément aux dispositions légales en vigueur.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le PADD**

Le PADD insiste sur le développement du transport ferroviaire à l'Ouest (CEVA) et à l'Est (réouverture de la ligne ferroviaire Evian-Saint-Gingolph) avec une volonté de rendre ces équipements également attractifs pour les touristes.

Le projet politique prévoit également le renforcement des autres modes de transports en commun : bus, transport à la demande, navette lacustre. L'ensemble de ce développement des transports en commun doit être respectueux de l'environnement.

#### **Incidences sur l'environnement**

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Ces objectifs qui visent à favoriser les transports en commun, permettront la réduction du flux de véhicules individuels et seront en faveur d'une réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances.

#### **Objectif IV.III : Améliorer et développer le transport de marchandises**

### ■ Rappel du diagnostic

Perçu comme générateur de nuisances, le transport de marchandises est un élément primordial dans le dynamisme économique, l'attractivité et le développement des villes.

L'essentiel du trafic poids lourds se concentre sur la partie Ouest du Chablais.

Le Chablais ne constitue pas un lieu de transit important pour l'accès à la Suisse, mais bien un lieu de départ ou d'arrivée pour les poids lourds.

Le transport par voie ferrée bénéficie de clients importants dans le Chablais, mais les infrastructures actuelles ne permettent pas un développement du fret ferroviaire.

L'offre lacustre ne constitue pas une alternative viable pour le transport de marchandises, hormis pour l'acheminement local, car le trafic se limite au lac et au canal Stockalper.

### ■ Principaux documents de référence

- **Le projet de DTA des Alpes du Nord**, dans le cadre de son orientation 4.1.2, propose de « *favoriser un report des transports des marchandises vers les modes les plus respectueux de l'environnement* » et notamment, « *d'optimiser l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire* »,

### ■ Explication des choix retenus

Le transport de marchandises est majoritairement routier, dans le Chablais comme sur l'essentiel du territoire national. Les élus du Chablais, à travers le PADD du SCOT, exprime leur volonté de renforcer et de développer le transport ferré de marchandises, pour limiter les déplacements motorisés et, de ce fait, limiter les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que les nuisances auprès des habitants.

Il s'agit donc de moderniser les installations ferroviaires et de réaliser un pôle de fret, pour permettre les passages d'un mode de transport de marchandises à un autre, et ainsi, rendre ce mode de transport plus compétitif et dynamique : d'où l'intention affichée d'une nouvelle plate-forme de fret (la seule du Chablais) à proximité de la gare de PERRIGNIER : projet ayant fait l'objet d'une approche de sa faisabilité technique, de son implantation et de ses impacts (étude ISIS, août 2004), en lien avec le projet routier de voie nouvelle Machilly-Thonon-les-Bains.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le PADD**

Le PADD prévoit le développement d'un pôle fret à Perrignier pour dynamiser le transport ferré de marchandises.

#### **Incidences sur l'environnement**

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Le PADD fixe des objectifs en faveur de la limitation du transport de marchandises par route avec une amélioration de l'attractivité du rail grâce au pôle fret de Perrignier. Des incidences favorables sont donc étendues sur la réduction des émissions polluantes

(GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances. Le développement du transport de marchandises par rail permettra de désengorger une partie des infrastructures routières existantes.

#### **Mesures**

Le DOG s'emploie à développer des orientations qui garantissent la plus grande attractivité du fret par rapport aux nouvelles infrastructures routières.

### **Objectif IV.IV : Promouvoir une armature urbaine favorisant la multimodalité et en particulier les modes de déplacements doux**

#### ■ Rappel du diagnostic

Le développement de l'habitat dans le Chablais est assuré en priorité en logements individuels. Le Chablais est donc soumis à des phénomènes de mitage et d'étalement urbain. La consommation de l'espace multiplie les déplacements routiers, rend plus compliqué l'organisation des services publics et la mise en place de réseaux de transports en commun.

#### ■ Principaux documents de référence

- **Le projet de DTA des Alpes du Nord**, en préambule de son orientation 3.1, affirme comme principe directeur la « *coordination entre l'urbanisation et le développement du transport collectif* ». Il s'agit de « *localiser l'urbanisation en priorité dans des secteurs desservis par des services de transports collectifs performants déjà en service ou programmés [...], ou dans des secteurs permettant l'utilisation de ces services de manière concurrentielle par rapport à l'usage de la voiture individuelle ; dans tous les cas, un rapprochement des zones d'habitat et des zones d'emplois sera recherché* » .
- **Les Orientations Régionales pour un aménagement et un développement durables des territoires** insistent sur « *la cohérence entre urbanisme et déplacements* » et ont pour objectif de « *favoriser une organisation multipolaire, [...] développer des quartiers urbains autour des gares, [...] développer l'intermodalité [...]* » .

## Renforcer l'accessibilité ... et mieux se déplacer au sein du Chablais

Défi N°IV

- **Le Projet d'Agglomération FVG** prévoit de « *prioriser le développement de l'urbanisation en fonction du réseau futur de transports publics [...]* ».

### ■ Explication des choix retenus

Les principes généraux d'organisation du territoire et de développement urbain (proposé sous les objectifs I.IV et III.II), constituent un levier essentiel pour favoriser le développement d'offres performantes de transports collectifs, et influencer, à terme, sur les pratiques de déplacement de la population.

En contribuant à contenir les phénomènes de péri-urbanisation et d'étalement urbain (qui entraînent un éclatement des flux de déplacements peu favorables aux transports collectifs), ces principes visent, à terme, à rapprocher les habitants des zones principales de services et d'emplois afin de limiter les déplacements en voiture individuelle et de favoriser les déplacements doux.

L'armature urbaine proposée par le SCoT, associée à la diversification recherchée des modes de déplacements, permettent également un meilleur accès de tous les habitants aux fonctions des pôles urbains majeurs et dynamise ainsi l'économie locale.

Enfin, elle vise également à favoriser la multimodalité, notamment en développant pour les gares routières et ferroviaires, une véritable fonction de plate-forme multimodale avec un développement du réseau de modes doux sur le même lieu. Ces plate-formes multimodales vont également devenir des pôles d'habitat et/ou d'activités.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le PADD**

La définition de l'armature urbaine assure un rapprochement des fonctions (habitat, emploi, loisirs, commerces, services) pour limiter les déplacements et permettre le développement des modes doux (piétons, vélos,...).

Ce développement concerne principalement l'unité urbaine de Thonon-Evian et les pôles locaux et secondaires. L'ensemble des gares routières et ferroviaires du Chablais doivent développer une véritable fonction de plateforme multimodale.

#### **Incidences sur l'environnement**

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels* : Ces objectifs qui visent à favoriser les modes de déplacements doux permettront la réduction du flux de véhicules individuels et seront en faveur d'une réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances.

## Renforcer l'accessibilité ... et mieux se déplacer au sein du Chablais

Défi N°IV

### **Objectif IV.V : Transport de l'information : offrir à tous l'accès aux TIC et au Très Haut Débit**

#### ■ Rappel du diagnostic

En 2004, 36 communes étaient couvertes entièrement ou en partie par l'ADSL. La desserte en Très Haut Débit fait l'objet d'études pour réaliser l'aménagement numérique du territoire.

#### ■ Principaux documents de référence

- **Les Orientations Régionales pour un aménagement et un développement durables des territoires** affirment la volonté de soutenir « *l'accès des Rhône-Alpins à des conditions abordables au haut débit, et en travaillant à la couverture en très haut débit sur l'ensemble du territoire* ».
- **Le Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement** indique que « *l'esprit d'initiative et d'innovation [de la Haute-Savoie] sera maintenu et amplifié si les réseaux de télécommunications permettent à tous les utilisateurs de bénéficier de toutes les innovations* ».

#### ■ Explication des choix retenus

L'accès par tous aux nouvelles techniques d'information et de communication (T.I.C.) est une composante « virtuelle » de la mobilité.

La stratégie de développement d'un territoire doit prendre en compte les T.I.C. comme facteur important de maintien et de renforcement de l'attractivité économique et résidentielle du territoire.

En effet, le retard dans l'appropriation des T.I.C. par les forces vives d'un territoire constituerait un facteur de récession et de fracture sociale.

Le PADD du SCoT affirme donc l'importance d'un accès de tous (habitants, acteurs économiques, administrations, ...) à ces T.I.C. Il s'agit d'assurer un accès équitable pour tous les habitants du Chablais, à coût abordable et évolutif du point de vue des débits proposés. Enfin, les technologies de l'information et de la communication permettent une limitation des déplacements par un accès direct aux informations et une communication directe.

### INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

La mise à disposition de réseau numérique performant sera favorable au développement du télétravail et donc à la réduction des déplacements domicile/travail.

*PADD - Défi n°V  
Passer d'une  
intercommunalité  
de gestion  
à une intercommunalité  
de projet*

*Choix et  
incidences*

### Sommaire

- Objectif V.I : Oeuvrer pour dépasser le stade des coopérations « techniques » pour intégrer le champ de la stratégie et de l'action intercommunale (voire internationale) : une intercommunalité de projets.
- Objectif V.II : Développer les coopérations avec les territoires voisins.

## Passer d'une intercommunalité de gestion à une intercommunalité de projet Défi N°V

### **Objectif V.I : Oeuvrer pour dépasser le stade des coopérations « techniques » (transports, assainissement, déchets,...), pour intégrer le champ de la stratégie et de l'action intercommunale (voire internationale) : une intercommunalité de projets**

#### ■ Rappel du diagnostic

38 EPCI dans le Chablais : Syndicats à vocation unique, à vocation multiple, à la carte, communautés de communes.

#### ■ Explication des choix retenus

Ce choix traduit un véritable enjeu de gouvernance territoriale et la nécessité de simplifier, de promouvoir un processus de collaboration entre territoires, plus économe en temps, en énergie et en deniers publics.

Il s'agit donc de poursuivre la formation de structures intercommunales de projets, aux compétences qui dépassent le stade de la simple gestion.

Ce développement de structures de projets permettrait de développer un travail de cohésion entre communes, mais également une simplification administrative, en réunissant et clarifiant un certain nombre de structures.

Cet objectif du PADD vise également une meilleure lisibilité des structures, une mutualisation des moyens (en termes de fonctionnement et d'investissement) et plus de solidarité entre les communes, et entre les territoires.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques :*

Le PADD affirme la nécessité de développer une intercommunalité de projet qui devrait tendre à limiter la course à l'équipement avec des effets favorables sur l'occupation de l'espace ainsi optimisée.

### **Objectif V.II : Développer les coopérations avec les territoires voisins**

#### ■ Rappel du diagnostic

Le Chablais s'inscrit dans un espace transfrontalier (trois frontières communes avec la Suisse), ainsi que dans l'espace alpin. Plusieurs organismes de coopération existent déjà (franco-suisse ou français uniquement), parmi lesquels : le CRFG, l'Arc, le Sillon Alpin, les Portes du Soleil, l'Espace Mont Blanc, etc.

#### ■ Principaux documents de référence

- **Le Projet d'Agglomération FVG** a pour objectif affirmé « *d'améliorer la coordination des planifications entre les partenaires* ».

#### ■ Explication des choix retenus

Les 62 communes du Chablais se sont engagées dans une réflexion et une coopération communes sur le devenir du territoire, à travers l'élaboration du SCoT et du Contrat de Développement Durable Région Rhône-Alpes.

Le PADD du SCoT affirme la volonté des élus d'aller au-delà de cette coopération interne, en coopérant également avec les territoires voisins. En effet, le Chablais est en interaction constante avec ces territoires, qu'il s'agisse des corridors écologiques, des échanges économiques ou bien des déplacements domicile - travail- loisirs. Le Chablais est lié aux territoires voisins en termes d'économie, d'environnement et de développement social. Afin que cette liaison soit une véritable synergie développée dans le cadre du développement durable, les élus du Chablais font de la coopération avec les territoires voisins une priorité de leur politique.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques :*

Les coopérations avec les territoires voisins permettront de maintenir les fonctionnalités écologiques qui dépassent les territoires de projet.

## *DOG - Orientation n°1.1 Orientations en matière de structuration des espaces ur- banisés*

### *Choix et incidences*

#### Sommaire

- 1.1.1 Renforcer l'armature urbaine et la solidarité des 62 communes du Chablais.
- 1.1.2 Accueillir la population actuelle et à venir.
- 1.1.3 Optimiser l'urbanisation dans l'enveloppe urbanisée et dans les zones des servies par les transports en commun.
- 1.1.4 Vers une urbanisation durable et de qualité.

#### Avant-propos sur la structure rédactionnelle du DOG

Pour chacune de ses orientations, le DOG expose :

- Des principes généraux.
- Des éléments de régulation et/ou de traduction dans les Documents d'Urbanisme Locaux (PLU, cartes communales), désignés ci-après « DUL » :

Pour ce qui concerne les DUL, il s'agira le plus souvent, et selon les cas :

- soit d'éléments à caractère méthodologique (pour certains tableaux chiffrés, notamment),
- soit de mesures de sauvegarde à prévoir ou à prendre,
- soit de se doter d'un cadre réglementaire plus précis, plus « fin », voire d'un cadre pré-opérationnel, notamment à travers l'engagement de réflexions pouvant se traduire par des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) au sens de l'article L 123-1 du Code de l'Urbanisme.

L'ensemble de ces principes généraux et de ces éléments vise à permettre la déclinaison et la mise en œuvre des orientations du DOG, dans le respect du principe de compatibilité.

- Une traduction spatialisée (cartographies associées à certaines orientations).
- Par ailleurs, outre le rappel des valeurs du développement durable auxquelles répond chaque orientation, ainsi que la mention des documents de référence qui ont été pris en considération par le DOG, sont également émises des recommandations, sans portée juridique, mais dont la valeur pédagogique et « suggestive » mérite d'être consignée, notamment lorsqu'elles constituent un complément ou un prolongement utile des orientations du SCoT sur certains points particuliers, mais qui sortent de son cadre réglementaire.

## Orientations en matière de structuration des espaces urbanisés

Orientation n°1.1

### **Orientation n°1.1.1 : Renforcer l'armature urbaine et la solidarité des 62 communes du Chablais**

#### ■ Rappel du PADD

II.II : Renforcer l'armature urbaine dans un objectif de qualité au bénéfice de sa population.

I.III Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale.

I.IV Assurer la cohérence entre le développement de l'armature urbaine et celui des équipements publics, des services et infrastructures.

#### ■ Explication de l'orientation

A l'appui d'une carte (a.1.1) et d'un tableau, le SCoT du Chablais pose les principes généraux d'une organisation multipolaire structurée et hiérarchisée, chaque commune étant reconnue comme un pôle à part entière. Ainsi le DOG distingue, par grands territoires, 5 niveaux ou 5 types de polarité, dotés de fonctions différentes et complémentaires :

- L'unité urbaine, comprenant la ville-centre de Thonon-les-Bains et les communes limitrophes de Publier et d'Evian-les-Bains ;
- Les pôles locaux de Bons-en-Chablais et Douvaine (en Chablais Ouest).
- Les pôles secondaires, au nombre de 7.
- Les stations de montagne, au nombre de 8.
- Les pôles de proximité correspondant aux 42 autres communes du Chablais.

L'unité urbaine de Thonon-Publier-Evian correspond à un espace déjà très fortement urbanisé et particulièrement dense. Thonon et Evian sont les deux plus grandes villes du Chablais, Publier, situé entre ces deux villes, fait le lien. Il existe donc une cohérence urbaine de cette unité, avec une coupure d'urbanisation importante (la réserve naturelle du Delta de la Dranse) qui apporte une aération à cet espace urbanisé. Le périmètre de transport urbain du SIBAT permet de desservir ces trois communes. Les communes périurbaines qui sont limitrophes à cette unité urbaine, n'y ont pas été incluses, car il a été décidé de limiter le secteur de forte urbanisation aux trois communes de l'unité urbaine. Les communes limitrophes auront un développement de l'urbanisation correspondant aux pôles de proximité.

La forte croissance du bas Chablais Ouest, situé dans l'aire d'influence immédiate de

la métropole genevoise, a conduit à l'identification de cinq pôles secondaires ou locaux sur ce seul secteur, afin d'équilibrer le territoire et de polariser cette croissance dans ces pôles.

Les pôles locaux et les pôles secondaires ont été déterminés en fonction de plusieurs critères :

- leur capacité à équilibrer l'offre d'équipements et de services sur le territoire, en étant localisés de façon centrale pour les intercommunalités et suffisamment loin de l'unité urbaine pour une autonomie de l'offre en équipements et services (Abondance, Saint-Jean-d'Aulps, Saint-Paul-en-Chablais, Saint-Gingolph, Perrignier, Bons-en-Chablais, Douvaine, Sciez) ;
- leur localisation frontalière des cantons de Genève ou du Valais, afin de développer les espaces de vie franco-suisse et de limiter l'effet frontière (Veigy, Saint-Gingolph) ;
- l'existence d'équipements et de services structurants (collège, etc.) ;
- leur poids démographique ;
- la densité de leur urbanisation ;
- l'existence d'espaces publics et d'un chef-lieu dynamique qui aura la capacité de se développer ;
- leur rôle administratif ;
- la présence d'un arrêt de transport en commun majeur (arrêt de train par exemple).

La distinction entre les pôles locaux et les pôles secondaires est directement issue du projet de DTA des Alpes du Nord. Les pôles locaux identifiés, Douvaine et Bons-en-Chablais, cumulent la quasi totalité des critères susmentionnés et constituent donc un niveau intermédiaire entre l'unité urbaine et les pôles secondaires.

La distinction des stations de montagne se justifie en ce qu'elles jouent un rôle fort dans l'économie et les déplacements du Chablais. Cependant, la saisonnalité limite la majeure partie des équipements et services présents dans ces communes à certaines périodes de l'année. La station oscille donc entre un rôle de pôle secondaire et un rôle de pôle de proximité en fonction des saisons. Ses équipements peuvent donc avoir un dimensionnement identique à ceux d'un pôle secondaire, à condition qu'ils soient en rapport avec l'activité touristique et qu'ils ne soient pas concurrentiels avec un équipement du pôle secondaire le plus proche, l'objectif étant avant tout de

## Orientations en matière de structuration des espaces urbanisés

Orientation n°1.1

maintenir les services et équipements pour toute la population.

Cette distinction vise à la fois à rendre plus lisible l'armature urbaine du Chablais, et à renforcer le rôle de proximité et de mixité des fonctions de chaque commune, permettant de limiter les déplacements et d'assurer à toutes les populations des services accessibles.

L'armature urbaine proposée s'oppose ainsi au scénario d'évolution « au fil de l'eau » (ou scénario « tendanciel ») qui par simple « laisser-faire », engendrerait ou aggraverait certaines tendances préjudiciables à l'être humain et à son environnement.

Cette armature structure l'espace et organise de ce fait la mobilité et le développement économique et social du Chablais.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### Expression des enjeux environnementaux dans le DOG

Développement d'une armature urbaine favorable à une réduction des déplacements motorisés par une multifonctionnalité des pôles de vie et un réseau d'équipements et services au plus prêt de l'habitat. Les grands équipements structurants à l'échelle intercommunale devront être desservis par les transports collectifs et ne pourront s'implanter dans les espaces naturels ou agricoles stratégiques identifiés au 2.1.1 et 2.1.2.

Le renforcement du poids et de l'attractivité de l'unité urbaine de Thonon-Evian favorise l'optimisation des transports collectifs des modes de déplacements doux et de l'économie d'espaces.

#### Incidences sur l'environnement et mesures

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :* L'occupation de l'espace par les équipements est optimisée : limitation de la course à l'équipement avec le développement d'équipements complémentaires à l'échelle du territoire.

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :* Réduction des déplacements en voiture pour l'accès aux équipements et services.

### Orientation n°1.1.2 : Accueillir les populations présentes et futures, permanentes et touristiques

#### ■ Rappel du PADD

I.III : *Promouvoir une politique du logement permettant de favoriser : la mixité sociale, la vitalité et les équilibres sociaux du territoire, la qualité de l'urbanisation future.*

#### ■ Explication de l'orientation

Le Chablais, comme l'ensemble des territoires frontaliers haut-savoyards, a connu et connaîtra encore très vraisemblablement une croissance démographique soutenue. C'est une réalité qu'il est indispensable de prendre en compte pour un aménagement cohérent des 62 communes pour les 10 à 20 prochaines années.

Dépassant les incertitudes liées au ralentissement observé entre 2008 et 2010, le scénario retenu est celui d'une reprise soutenue, avec une tendance démographique comparable à celle qui a été observée pendant la période 1999-2007 : ce scénario rejoint l'un des trois scénarii proposés par l'étude prospective des besoins en logements en Haute-Savoie, pour la période 2010-2015 : correspondant, pour le Chablais, à un taux de croissance annuel de près de 1,7 %, il apparaît plus pertinent que le scénario « coup de frein », et même que le scénario de « croissance atténuée », dans la mesure où tous les indicateurs du projet d'agglomération franco-valdo-genevois et de l'étude des Lignes Directrices du Chablais affichent une attractivité grandissante du territoire (avec + 33 000 habitants annoncés dans les pôles principaux de la partie ouest, y compris Thonon. Toutefois cette prospective se situe à l'échéance 2030, plus lointaine que celle du SCoT).

Mais l'important n'est pas tant les perspectives quantifiées, que la façon d'accueillir la population, de la répartir opportunément sur le territoire, et de « consommer » l'espace supplémentaire nécessaire, notamment pour répondre aux besoins correspondants en logements. Pour ce faire, le SCoT pose le principe d'évolutions démographiques différenciées, correspondant au confortement recherché de l'armature urbaine, et plus particulièrement, des pôles locaux et pôles secondaires, dans une perspective de rééquilibrage et de polarisation plus marquée, contre le phénomène de dilution du développement (notamment), dont on connaît les effets préjudiciables à divers égards.

## Orientations en matière de structuration des espaces urbanisés

Orientation n°1.1

C'est pourquoi le DOG propose un tableau détaillé par commune :

- Des taux de croissance prévisionnels à l'échéance du SCoT, qui tendent à s'homogénéiser en fonction du type de commune (en particulier pour les pôles de proximité pour lesquels est proposé un taux de croissance prévisionnel identique, et plus faible que dans les autres pôles).
- Des besoins prévisionnels (déduits) en logements supplémentaires à construire, y compris les résidences secondaires et logements occasionnels (suivant la définition de l'INSEE).

Cette orientation vise non seulement un certain équilibre démographique entre les 3 ensembles territoriaux composant le Chablais, mais également au renforcement progressif du poids démographique global des 12 pôles principaux du territoire (unité urbaine + pôles locaux + pôles secondaires).

### ■ Éléments de compréhension de l'orientation

- Les commentaires associés à ce tableau sont importants, dans la mesure où celui-ci doit être considéré comme une base méthodologique, et non comme des objectifs à atteindre ou des seuils à ne pas dépasser. Le fait que le SCoT ne « prescrit » pas d'objectifs chiffrés se justifie à différents égards :
- D'une part, dans le cadre juridique applicable au moment de l'arrêt du projet (soit avant l'entrée en vigueur de la loi dite « Grenelle II »), un SCoT n'a pas pour obligation de déterminer des objectifs chiffrés, mais seulement « d'orienter ».
- D'autre part, face aux difficultés statistiques d'actualiser (sur des bases unitaires et fiables), les chiffres démographiques et de logements (de chaque commune) à la date d'arrêt du projet de SCoT (2010), et compte-tenu des évolutions très contrastées observées entre 2007 (date du dernier recensement de l'INSEE, officialisé avec 3 ans de décalage...) et 2010, le SCoT renvoie de façon plus réaliste aux communes, la responsabilité de procéder à ces actualisations, lors de l'élaboration et de la révision de leur document d'urbanisme (et de leur mise en compatibilité avec le SCoT) : ceci, en se référant au tableau du DOG sur les perspectives d'évolution démographique et sur les logements supplémentaires à prévoir (s'agissant d'ordre de grandeur) à la date d'approbation du SCoT.

- Enfin, cette orientation méthodologique se justifie également par le fait que SCOT, PLU et cartes communales sont « décalés » en ce qui concerne leur application dans le temps, et n'ont pas non plus forcément la même durée de vie.
- Les chiffres prévisionnels (indicatifs) des logements affichés dans le tableau ont été obtenus en combinant (voir tableaux dans le diagnostic général : Tome 1 bis) : population estimée à 2020/2030 / taux de décohabitation (écart de -0,16 entre 2007 et 2020, et de -0,25 entre 2007 et 2030 reproduit en fonction du nombre de personnes par ménages recensé en 2007, conformément aux prévisions de l'INSEE) / taux de vacance permettant la fluidité du parc (6 %).
- Le logement touristique (résidences secondaires et logements occasionnels), intégré dans les chiffres prévisionnels des logements a été maintenu à un taux comparable à celui recensé dans les communes, dans une optique de maintien de l'attractivité touristique du Chablais. La non distinction des résidences secondaires par rapport aux résidences principales dans les autorisations d'urbanisme ne permet pas de limiter les résidences secondaires, même si le SCoT recommande les lits chauds aux lits froids, dès lors que cela est possible. Sur l'ensemble du Chablais, la part des résidences principales est d'environ 65 %.

Ainsi, pour chaque commune, le calcul du nombre de logements s'établit de la façon suivante :

Population 2020 = population 2007 à laquelle on applique le taux de croissance prévisionnel du SCoT.

Nombre de personnes par ménages 2020 = nombre de personnes par ménage (en 2007) -0,16.

Nombre de résidences principales 2020 = population totale 2020 / nombre de personnes par ménage 2020.

Logements vacants 2020 (besoin 6% pour la fluidité du parc) = nombre de résidences principales X 0,06.

Résidences secondaires 2020 : nombre de résidences secondaires 2007 auquel on applique le taux de croissance prévisionnel.

Nombre total de logements 2020 = résidences principales 2020 + logements vacants 2020 + résidences secondaires 2020.

Le DOG propose par ailleurs, une répartition de ces logements par type (collectif,

## Orientations en matière de structuration des espaces urbanisés

Orientation n°1.1

intermédiaire, individuel) et par pôle, cette orientation s'articulant avec la précédente pour approcher les besoins en espaces nécessaires en logement.

En effet, le choix a été fait de renforcer la part du logement collectif et de développer l'habitat intermédiaire, impliquant un effort de rattrapage plus ou moins important selon les communes. Cette répartition des types de logements a été logiquement et raisonnablement modulée, pour tenir compte à la fois, de l'identité et des paysages de chaque type de commune et de chacun des trois sous-territoires composant le Chablais, ainsi que du maillage urbain et des principes de développement associés aux différents pôles du territoire.

Cette orientation a un objectif multiple :

- Une meilleure réponse (avec un panel plus large) à la diversification des besoins et des attentes sociales en matière d'habitat ; mais une réponse différenciée selon le type de commune (la demande en logements collectifs, notamment, étant légitimement plus forte au sein de l'unité urbaine).
- Une moindre consommation d'espace (par densification de l'urbanisation) et la limitation du grignotage des espaces naturels et agricoles par une urbanisation extensive.
- Une plus grande mixité urbaine (prônée par la loi SRU), par des formes d'habitat plus diverses, dans des espaces urbanisés clairement définis.
- Des conditions plus favorables au développement des transports en commun.

### ■ Éléments de compréhension de l'orientation

#### - Sur les tableaux :

- Les pourcentages affichés dans le tableau relatifs à la typologie des logements sont des valeurs repères vers lesquelles « tendre », en tenant compte des logements existants : en référence à la notion de compatibilité, ils correspondent en quelque sorte à des objectifs de moyens (et non à des objectifs de résultats), que le SCoT considère comme souhaitable pour répondre aux objectifs définis ci-avant.

Par ailleurs, les répartitions proposées ne sont pas strictement contingentées, dans la mesure où, une part de l'individuel peut être reversée vers l'intermédiaire ou le collectif et une part de l'intermédiaire peut être reversée vers le collectif : l'objectif premier est bien de réduire la part de l'habitat individuel « pur », qui non seulement est le plus consommateur d'un espace qui se raréfie, mais constitue également un « produit » de moins en moins accessible financièrement, par un nombre croissant

de ménages. L'habitat intermédiaire en particulier, représente à ces égards, une alternative intéressante au lotissement pavillonnaire classique

- A ce tableau est associé un second, pour l'évaluation des surfaces nécessaires à chaque type de logements, en nombre minimum de logements à l'hectare, nombre volontairement plus important (optimisé) par rapport aux réalités actuelles, mais qui ne s'applique logiquement qu'aux logements futurs.
- L'utilisation combinée de ces deux tableaux, fournit ainsi une base méthodologique de référence, permettant aux communes d'évaluer les surfaces nécessaires à l'accueil des logements, tout en respectant l'objectif d'une optimisation de la consommation d'espace.

#### - Sur la distinction entre logements collectifs, intermédiaires, individuels :

- Le « collectif » correspond à plusieurs logements situés dans un seul bâtiment (les entrées depuis l'extérieur sont rattachées à plusieurs logements en même temps).

Un hôtel ou un gîte seront considérés comme logements collectifs dans l'évaluation et le suivi des DUL et du SCoT.

- « L'individuel » correspond à un seul logement dans un seul bâtiment (maison).
- Il n'existe pas de définition juridique, ni de distinction statistique (par l'INSEE) des logements dits « intermédiaires » (si ce n'est les logements « individuels groupés », de conception plus réductrice).

Par « intermédiaire », on entend deux (ou plus) logements mitoyens verticalement ou horizontalement (c'est à dire accolés ou superposés), avec des accès individuels (séparés depuis l'extérieur), un petit espace privatif extérieur (terrasse, balcon, jardin) si possible sans vis-à-vis gênant, et des parties communes réduites et conçues pour une gestion peu coûteuse.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Le poids démographique des 3 communes de l'unité urbaine Thonon-Evian et des 9 pôles locaux ou secondaires est renforcé, avec l'objectif d'une inversion de tendance avec la situation « au fil de l'eau ». En effet, cette évolution montrait une diminution du poids de ces pôles par rapport aux pôles de proximité ; les orientations

## Orientations en matière de structuration des espaces urbanisés

Orientation n°1.1

du DOG offrent la perspective d'une augmentation de ce poids démographique, qui devrait s'élever à près de 60 % de la population du chablais en 2020, contre environ 57 % aujourd'hui. Ces pôles devraient ainsi supporter à l'horizon 2020 plus de 66 % de la croissance de population contre 50 % entre 1990 et 2007.

En corollaire, le poids démographique endossé par les pôles de proximité est contenu : 33 % à l'horizon 2020 (contre 42 % dans un premier scénario proposé en janvier 2010).

Le DOG prescrit un objectif de densification par le développement de logements collectifs et intermédiaires, dans des proportions plus élevées qu'elles ne le sont actuellement.

Le rapport espaces «artificialisés» actuels, hors ZAE (environ 8 600 ha en 2007) / nombre de logements existants (environ 85 000 logements) donne un ratio moyen à l'échelle du Chablais, d'environ 10 logements/ha.

Les orientations du SCoT permettent de porter cette densité moyenne à environ 11 logements/ha à l'horizon 2020.

La consommation d'espace pour la construction de nouveaux logements devrait ainsi se limiter à moins de 770 ha à l'horizon 2020, dont une partie significative se situera au sein de l'enveloppe urbaine actuelle (voir orientation 1.1.3).

Le scénario initialement proposé (en janvier 2010) portait cette consommation d'espace à plus de 1 100 ha.

Cette évolution favorable est la conséquence, principalement :

- Du report de la croissance démographique des pôles de proximité vers l'unité urbaine et les deux pôles locaux ;
- De l'augmentation des proportions de logements collectifs pour Thonon et Evian.

### **Incidences sur l'environnement, et mesures**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

Les prescriptions en faveur du renforcement du poids démographique des pôles à vocation plus urbaine et de densification par le développement de logements collectifs, limitent la tendance à l'étalement urbain et au mitage des espaces naturels plus ruraux, observée avec le mode de développement passé (voir également orientation

1.1.3). Ces éléments sont en faveur de la préservation des espaces de nature ordinaire et des espaces relais, ainsi que de la préservation ou la recomposition de caractères identitaires des différents paysages (bas chablais en particulier).

La croissance de population envisagée conduirait à l'horizon 2020 à environ 151 000 habitants contre environ 122 000 habitants en 2007, soit 29 000 habitants supplémentaires entre 2007 et 2020 (13 ans) contre 24 000 entre 1990 et 2007 (17 ans). La pression démographique augmente donc sur le territoire, avec une densité qui passe de 140 hab./km<sup>2</sup> en 2007 à 174 hab./km<sup>2</sup> en 2020 (moyenne 2007 en France métropolitaine : 114 hab./km<sup>2</sup>).

C'est une pression supplémentaire sur les espaces naturels que le SCoT s'emploie à gérer pour réduire ses incidences défavorables sur l'environnement. Des prescriptions sont faites dans le DOG pour diminuer en particulier l'incidence de la pression de la population en termes d'occupation d'espace (voir orientations 1.1.1 et 1.1.3), mais également de fréquentation diffuse des milieux naturels et de fractionnement du territoire par le maillage des infrastructures nécessaires à la population.

### **Plusieurs mesures sont ainsi développées dans le DOG**

#### - Orientation 2.1.1 :

La protection des espaces naturels majeurs, mais également des espaces dits de « nature ordinaire » les plus structurants à son échelle (870 km<sup>2</sup> représenté au 1/125 000), que les documents d'urbanismes locaux devront préciser et réglementer à l'échelle communale.

L'aménagement d'itinéraires de promenades dans le respect des sites sensibles (Eviter les pénétrations diffuses, non encadrées au cœur des grands espaces naturels), en développant les moyens de capter les populations sur des espaces gérés pour préserver les milieux naturels sensibles (sentiers balisés, informations didactiques, ...).

#### - Orientation 2.2.1 :

La précision que les aménagements et modes de fréquentation par le public des sites naturels emblématiques du Chablais doivent respecter la vocation naturaliste de ces lieux et leur objectif premier de préservation environnementale et paysagère.

## Orientations en matière de structuration des espaces urbanisés

Orientation n° 1.1

### - Orientation 1.2.4 :

Le développement des modes de déplacement doux, avec une attention portée sur la protection des espaces naturels par une bonne gestion des flux au coeur des milieux sensibles.

Par ailleurs, dans le cadre du suivi du SCoT les indicateurs mesurés permettront de faire un état du nombre de logements totaux par hectare « artificialisé » (habitats, services, réseaux, espaces publics) pour établir un bilan de son évolution à l'échelle des polarités de l'armature urbaine.

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Augmentation du besoin global en ressources naturelles et de la production de déchets, pour une augmentation de population plus importante que les 15 dernières années.

Sur la base des données 2003, la consommation en eau s'élevait à environ 18 million de m<sup>3</sup> par an dont 9,7 millions de m<sup>3</sup> pour l'alimentation en eau potable, soit une moyenne d'environ 88 m<sup>3</sup> d'eau par habitant permanent. Le besoin en eau potable pourrait donc atteindre environ 13,3 millions de m<sup>3</sup> par an à l'horizon 2020, soit +37 % par rapport à la situation établie en 2003. La ressource en eau est en effet déjà fortement sollicitée, avec des situations parfois tendues en particulier dans la vallée d'Aulps. Une étude globale sur la ressource disponible sera donc engagée en 2011 dans le cadre des 2 contrats de Bassins engagés sur le territoire.

En 2006, la production annuelle moyenne d'ordures ménagères résiduelles était d'environ 358 kg/habitant, soit avec une évolution au fil de l'eau, une production d'environ 54 000 T/an d'ordures ménagères en 2020. La capacité de l'incinérateur est aujourd'hui de 38 000 T/an. 16 000 T/an d'ordures ménagères du Chablais (30 % de la production) devront donc trouver une solution de traitement d'ici 2020.

Les solutions développées devront donc permettre d'ici 2020 de sortir pour recyclage environ 30 % des déchets de la poubelle incinérée par la diminution des quantités collectées (par ex. compostage individuel), l'amélioration de la performance de la collecte sélective, le traitement spécifique de la FFOM.

A titre indicatif on estime le gisement de FFOM mobilisable entre 20 % et 50 % des

ordures ménagères suivant les techniques de collecte ou de séparation utilisées. Le plan départemental des déchets ménagers et assimilés en cours d'élaboration devra dégager des solutions pour ce territoire en cohérence avec les objectifs ambitieux de diminution de la part de déchet incinéré fixés par les lois du Grenelle de l'environnement.

### Plusieurs mesures sont développées dans le DOG

#### - Orientation 1.1.4 :

Le développement des énergies renouvelables. La rénovation et l'extension urbaine intégrant la démarche écoquartiers ou quartiers durables.

- Orientations 1.2.2 à 1.2.4 : Une limitation des consommations d'énergies par une meilleure accessibilité aux transports en commun et aux modes de déplacements doux, qui seront plus attractifs dans les principaux pôles de l'armature urbaine, que l'usage de la voiture individuelle.

- Orientation 2.3.1 : Des prescriptions pour protéger la ressource et réduire les rejets polluants, améliorer l'infiltration naturelle des eaux pluviales, préserver durablement la ressource. Une gestion intégrée de la ressource en eau est développée à l'échelle du territoire (2 contrats de bassins, dont un en projet).

- Orientation 2.3.2 : Une production de matériaux raisonnée en optimisant l'existant et le recyclage de déchets inertes.

- Orientation 2.3.3 : le développement et l'optimisation de la collecte sélective. Le développement de la valorisation locale des déchets organiques, ainsi que du recyclage des déchets inertes.

- Orientations 3.2.1 à 3.2.3 : La diminution des déplacements par un maillage des services et équipements publics, structurés en fonction de leur zone d'influence. Le développement d'un réseau d'espaces publics de qualité, dans tous les chefs lieux, ouverts aux piétons et accessibles facilement.

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Les orientations en faveur du renforcement du poids démographique des pôles à vocation plus urbaine favorisent une « captation » plus facile des populations vers les transports collectifs (dont le ferroviaire) et les déplacements doux.

## Orientations en matière de structuration des espaces urbanisés

Orientation n°1.1

### **Orientation n°1.1.3 : Optimiser l'urbanisation dans l'enveloppe urbanisée et dans les zones desservies par les transports en commun**

#### ■ Rappel du PADD

II.IV : *Ouvrer pour réduire les impacts négatifs du développement sur l'environnement.*

I.III : *Promouvoir une politique du logement permettant de favoriser : la mixité sociale, la vitalité et les équilibres sociaux du territoire, la qualité de l'urbanisation future.*

#### ■ Explication de l'orientation

L'objectif de cette orientation est de favoriser le renforcement des pôles d'habitat denses à proximité des transports en commun afin de développer l'usage des transports collectifs et de limiter l'usage de la voiture individuelle. Il s'agit également de densifier les zones déjà urbanisées afin d'y amener les transports collectifs, dans le même esprit que décrit précédemment. L'optimisation et la densification des espaces urbanisés permettent de limiter le « grignotage » des terres agricoles et naturelles par l'urbanisation. Le choix est donc clairement fait, d'utiliser au mieux les espaces déjà fortement anthropisés et d'orienter leur développement afin d'améliorer l'usage des transports collectifs.

Pour ce faire, le DOG fournit une méthodologie et des indicateurs permettant :

- De définir spatialement « l'enveloppe urbanisée ».
- De quantifier les surfaces interstitielles potentiellement urbanisables, et ce depuis la parcelle isolée en « dent creuse » jusqu'au tènement foncier de plusieurs milliers de m<sup>2</sup>.

#### ■ Éléments de compréhension de l'orientation

- « L'enveloppe urbanisée » n'est pas « la tâche urbaine » :

La tâche urbaine correspond à une « empreinte humaine » ou à une « anthropisation » du milieu. Il s'agit d'un espace de 20 mètres autour de chaque bâtiment, que ce bâtiment soit isolé ou en pleine ville. La définition de l'enveloppe urbanisée est largement développée dans le DOG comme étant un espace complexe, défini par de nombreux critères qualitatifs et quantitatifs. La définition des enveloppes urbanisées des communes fait donc partie de la réflexion menée au sein de chaque conseil municipal lors de l'élaboration du document d'urbanisme local. Un bâtiment isolé ne peut pas constituer une enveloppe urbanisée.

- Une « dent creuse », un « espace interstitiel » :

La dent creuse et l'espace interstitiel correspondent tous deux à des espaces vides au sein de l'enveloppe urbanisée. La dent creuse est un espace correspondant à la taille d'un bâtiment, l'espace interstitiel est de taille plus importante.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Dans un souci d'économie de l'espace, l'ensemble des prescriptions visent à contenir en priorité le développement urbain dans une enveloppe urbaine dont les limites correspondent aux franges urbaines actuelles.

L'extension urbaine ne pourra pas se faire dans les espaces naturels et agricoles identifiés sous l'orientation 2.1 ; elle devra respecter les principes d'économie d'espace, de qualité paysagère, de proximité des réseaux de transports en commun, et de préservation de la dynamique écologique (continuité en particulier) des espaces de « nature ordinaire ».

L'extension de l'urbanisation par rapport à l'enveloppe urbaine n'est possible qu'après optimisation des capacités d'accueil évaluées au sein de cette enveloppe et suivant des critères prenant en compte les données environnementales : typologie urbaine économe en espace, qualité paysagère, préservation des espaces protégés identifiés au 2.1, mixité des fonctions, proximité des transports en commun, capacité de traitement des déchets et des eaux usées, capacité de gestion des eaux pluviales, ressource en eau disponible, espaces publics de proximité.

Ces extensions hors de l'enveloppe urbaine sont limitées par les espaces de nature ordinaire et corridors écologiques locaux repérés à l'échelle communale conformément aux prescriptions de l'orientation 2.1.1.

##### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

L'incidence sur la dynamique fonctionnelle des espaces naturels est limitée par une priorité clairement affichée de densification dans l'enveloppe urbaine existante.

## Orientations en matière de structuration des espaces urbanisés

Orientation n°1.1

A titre dérogatoire, la consommation d'espaces de nature ordinaire par extension de l'urbanisation est toujours autorisée en dehors de l'enveloppe urbaine et par le dépassement possible, mais exceptionnel, des objectifs de construction de logements établis au 1.1.2.

Des prescriptions en faveur d'une réduction de ces incidences sont développées dans d'autres orientations :

- Orientation 1.1.3 : Les zones d'urbanisation nouvelles de plus de 5000 m<sup>2</sup> doivent faire l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) au PLU.
- Orientation 1.1.4 : Les zones nouvelles d'habitat doivent privilégier les constructions HQE et mettre en oeuvre une démarche du type AEU quand elles sont autorisées en dehors de l'enveloppe urbaine.
- Orientation 2.2.3 : Doivent être définies des limites urbaines lisibles et en cohérence avec les espaces agricoles à préserver conformément au 2.1.2.

La tâche urbaine (méthode DDEA : 20 m autour de chaque bâtiment) représente aujourd'hui environ 8 000 ha (hors réseaux routiers, y compris ZAE), soit un peu moins de 10 % de la superficie totale du Chablais (87 000 ha) et environ 660 m<sup>2</sup>/habitant.

Le suivi de l'évolution de cette tâche urbaine et de l'identification territoriale de la nature ordinaire et corridors écologiques locaux par les PLU sera réalisé dans le suivi du SCoT afin d'établir un bilan circonstancié de sa dynamique à venir par rapport à celle passée.

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

La consommation de ressources et la production de déchets supplémentaires est possible par le dépassement exceptionnel des objectifs de construction de logements établis au 1.1.2 (voir développement des incidences et mesures pour l'orientation 1.1.2).

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Le développement de l'urbanisation est prévu en cohérence avec les conditions d'accès au réseau de transports collectifs.

## Orientations en matière de structuration des espaces urbanisés

Orientation n°1.1

### **Orientation n°1.1.4 : Vers une urbanisation durable et de qualité**

#### ■ Rappel du PADD

I.III : Promouvoir une politique du logement permettant de favoriser : la mixité sociale, la vitalité et les équilibres sociaux du territoire, la qualité de l'urbanisation future.

#### ■ Explication de l'orientation

Les paysages du Chablais se sont banalisés avec le développement du mitage urbain et d'une architecture non locale. Aujourd'hui, le SCoT fait le choix de renverser cette tendance en optant pour la réalisation d'une charte paysagère et architecturale.

Le SCoT préconise également le développement des énergies renouvelables et de l'urbanisme durable dans une démarche globale de développement durable.

#### ■ Éléments de compréhension de l'orientation

##### - Sur l'approche environnementale de l'urbanisme ou « AEU » :

C'est une démarche globale et transversale consistant à intégrer, le plus en amont possible les préoccupations environnementales et énergétiques dans tout projet d'urbanisme, qu'il s'agisse de planification ou d'urbanisme opérationnel (élaboration ou révision de documents de planification, aménagement de ZAC, rénovation de quartiers...). Le développement durable est alors intégré depuis la localisation du projet jusqu'à sa réalisation concrète.

- La réflexion s'organise autour de 8 thématiques ...

l'énergie, le climat, les déplacements, le bruit, les sites et sols pollués, la bio-diversité, les déchets, l'eau et l'assainissement.

- ... avec 4 objectifs principaux :

identifier les potentialités et les contraintes de l'état initial, analyser les impacts liés au projet, intégrer les propositions de solutions dans le parti d'aménagement, proposer des transcriptions dans les documents réglementaires et contractuels.

##### - Sur les écoquartiers et quartiers durables :

Les opérations d'écoquartiers et de quartiers durables procèdent directement des démarches d'urbanisme durable.

Les projets d'écoquartiers sont plus particulièrement focalisés sur l'aspect environnemental, les quartiers durables correspondent à des projets centrés sur les trois aspects du développement durable.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

- Mise en place d'une charte architecturale et paysagère à l'échelle du Chablais qui définira les modalités d'intégration paysagère et d'intégration des enjeux énergétiques dans les formes urbaines et architecturales.
- L'utilisation des énergies renouvelables doit être développée et les DUL doivent autoriser ce développement.
- La ressource disponible en eau potable ainsi que les réseaux d'eau et d'assainissement devront être en capacité d'assurer les besoins des populations accueillies dans toute urbanisation nouvelle.
- L'aménagement de toute zone nouvelle d'habitat privilégie la mise en oeuvre d'une démarche de type AEU.
- Le SCoT préconise dans l'unité urbaine et les pôles locaux, le développement d'éco-quartiers ou de quartiers durables en lien avec la desserte en transports collectifs.

##### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

L'application d'une charte paysagère prescrite par le SCoT contribuera à préserver voir améliorer le caractère identitaire de certains paysages en intégrant notamment les éléments à double intérêts paysagers et écologiques (prés, vergers, petits boisements, ...) et souvent situés à proximité ou au sein de l'urbanisation.

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Le développement des énergies renouvelables et l'amélioration des performances énergétiques sont soutenus par des orientations en termes de formes urbaines et d'architectures.

### *DOG - Orientation n°1.2 Orientations relatives aux déplacements au sein et via le Chablais*

### *Choix et incidences*

#### Sommaire

- 1.2.1 Réaliser les infrastructures nécessaires au désenclavement du Chablais.
- 1.2.2 Développer et optimiser l'offre en transports collectifs vers les pôles de l'armature urbaine.
- 1.2.3 Favoriser par un stationnement adapté le rabattement des véhicules motorisés individuels vers les transports collectifs ou le covoiturage.
- 1.2.4 Développer les modes doux pour une pratique utilitaire et de loisirs.
- 1.2.5 Améliorer le transport de marchandises.
- 1.2.6 Améliorer le transport de l'énergie et le transport de l'information.

#### Avant-propos sur la structure rédactionnelle du DOG

Se reporter à la page 33.

## Orientations relatives aux déplacements au sein et via le Chablais

Orientation n°1.2

### **Orientation n°1.2.1 : Réaliser les infrastructures nécessaires au désenclavement du Chablais**

#### ■ Rappel du PADD

II.II : Renforcer l'armature urbaine dans un objectif de qualité au bénéfice de sa population.

I.III Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale.

I.IV Assurer la cohérence entre le développement de l'armature urbaine et celui des équipements publics, des services et infrastructures.

#### ■ Explication de l'orientation

Le dynamisme du vaste bassin lémanique engendre de nombreux déplacements (pendulaires, touristiques ou autres) dans le Chablais et via le Chablais. Cependant, le réseau d'infrastructures en place ne permet pas une fluidité des déplacements.

En effet, l'enclavement du Chablais (en termes d'infrastructures de transports en commun et routières) engendre de nombreux « points noirs » routiers.

L'objectif du SCoT est donc de reporter ces flux de véhicules qui traversent de nombreux villages, d'une part sur les transports en commun (et en particulier les infrastructures ferroviaires) et d'autre part, sur des infrastructures routières plus adaptées aux flux de déplacements chablaisiens.

Les projets ferroviaires de prolongement du CEVA et de réouverture de la ligne Evian-Saint-Gingolph (ligne du Tonkin, dédiée au transport de personnes uniquement), offriraient ainsi une liaison ferroviaire efficace pour l'ensemble du Chablais, mais également pour le bassin lémanique en allégeant les flux au nord du Léman.

Le projet CEVA et son prolongement permettraient ainsi de passer, sur le tronçon entre Annemasse et Evian, de 1200 passagers par jour en 2008 à 3200 passagers par jour en 2016, soit + 167 % de passagers.

Les dessertes ferroviaires ne seront cependant pas suffisantes pour supprimer les points noirs routiers. En effet, le bassin lémanique est un territoire en pleine expansion démographique et économique. De ce fait, les déplacements sont en accroissement continu. Si le report modal vers les transports en commun est déterminant, il ne sera pas suffisant pour absorber tous les flux de transports.

C'est pourquoi, la nécessité de nouvelles liaisons routières est réaffirmée par le SCoT,

en référence et en prolongement du Schéma de désenclavement du Chablais (validé en 1999 par l'Etat) : liaisons routières qui permettraient de développer une offre en transport en commun (bus) plus rapide (avec des réflexions pour rendre l'offre bus plus attractive), de soulager le trafic sur les axes existants et d'envisager une sécurisation des traversées d'agglomérations. Certaines d'entre elles, à l'est comme à l'ouest, permettraient par ailleurs une meilleure fonctionnalité transfrontalière.

Toutefois, compte tenu des incidences environnementales et paysagères probables de telles infrastructures, et des divers stades d'avancement des études relatives aux projets routiers, le SCoT n'inscrit véritablement que le projet de liaison à 2X2 voies Machilly-Thonon, comme le seul ayant fait l'objet d'une étude d'impact, et d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP pris après enquête).

Les autres projets routiers traduisant une volonté politique forte (exprimée dans le PADD), et notamment le projet de « barreau routier » entre Machilly et Veigy-Foncenex (sans doute le plus avancé), ne sont évoqués dans le DOG, qu'à travers le souhait exprimé d'études plus abouties, voire plus fines sur les besoins réels, les fonctionnalités et les nuisances induites.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG :**

- Réalisation d'une liaison ferroviaire à plus fort cadencement entre Genève et Evian (1/2 heure à terme) avec une liaison directe souhaitée entre Cointrin et les gares du Chablais pour rendre l'offre en transports en commun compétitive et plus attractive que la voiture pour les population touristiques.
- Les projets routiers seront réalisés (ou admis par le SCoT) qu'après avoir pris en compte la dynamique écologique des espaces traversés. Les études à mener ou à finaliser devront en particulier prévoir le rétablissement des continuités et fonctionnalités écologiques de ces espaces.

##### **Incidences sur l'environnement et mesures :**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

Seul le projet déclaré d'utilité publique de la nouvelle liaison routière Machilly-Thonon est inscrit au présent SCoT.

Ce projet traverse les espaces naturels sensibles identifiés sous l'orientation 2.1.1. Le prolongement de cette liaison, en particulier par les liaisons Machilly-Veigy et

## Orientations relatives aux déplacements au sein et via le Chablais

Orientation n° 1.2

Thonon-St Gingolph, est prévu au schéma multimodal de désenclavement du Chablais.

Ces projets devront faire l'objet d'études complémentaires en particulier environnementales qui dès lors, pourraient justifier leur inscription ultérieure au SCoT (dans le cadre d'une prochaine révision ou modification de celui-ci).

A l'échelle du territoire du SCoT, on relève que les incidences majeures de ces nouvelles liaisons routières porteraient surtout sur la dynamique et les fonctionnalités écologiques, en conséquence de la fragmentation accrue des habitats naturels du bas chablais (morcellement) et de leur isolement accentué par rapport aux vastes espaces naturels (zones nodales) du sud du territoire.

Concernant la future liaison routière de Machilly-Thonon actée par le SCoT, et qui traverse le réseau de zones humides du site natura 2000 « réseau de zones humides du bas chablais » (FR8201722 ) et les ZNIEFF 1 et 2 associées, on relève les incidences potentielles suivantes :

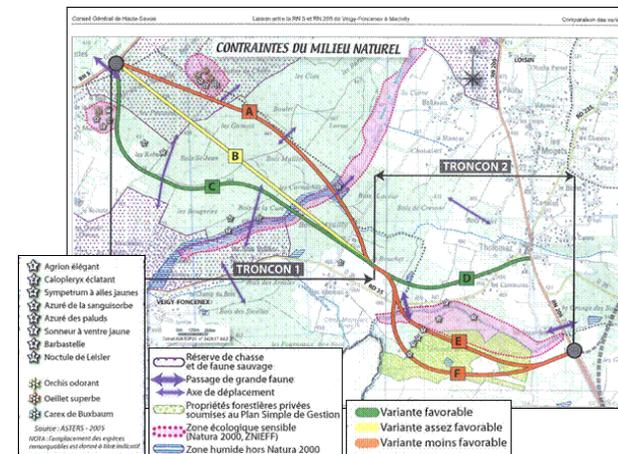
1. Traversée d'ensembles forestiers à considérer comme un réservoir de biodiversité local.
2. Interaction entre les eaux de ruissellement des chaussées et les zones humides, notamment les ruisseaux, (dont celui du Redon – site RAMSAR) et les milieux humides de la forêt de Planbois.
3. Risque de rupture de la continuité amont – aval des cours d'eau, tant au niveau du lit (pour la faune piscicole) que des berges (ripisylve).
4. Imperméabilisation de l'emprise de l'ouvrage susceptible de modifier (notamment par effet cumulatif) l'alimentation hydrique des zones humides périphériques.
5. Rupture de corridors biologiques.
6. Renforcement du caractère anthropisé en périphérie des zones naturelles intéressantes pour les haltes migratoires de l'avifaune avec une perte de leur attractivité.
7. Les échangeurs et diffuseurs induiront probablement de nouvelles constructions à leurs abords en raison de la facilité de desserte. Des impacts indirects du fait de l'urbanisation sont à prévoir.

Concernant l'éventualité évoquée par le DOG, d'une nouvelle liaison routière entre Machilly et Veigy, qui traverse le réseau de zones humides du site Natura 2000 « marais de Chilly-Marival » (FR8201724) et la ZNIEFF 1 associée, des études complémentaires devront être menées à l'appui d'un projet plus précis à développer pour une évaluation des incidences dans le cadre d'une future évolution du SCoT.

En l'état des éléments disponibles, on mentionnera d'ores et déjà les incidences po-

tentielles suivantes :

1. Traversée du site naturel du Marais de Chilly (zone Natura 2000–ZNIEFF I) et d'un ensemble forestier (ZNIEFF II–réserve de chasse) à considérer comme un réservoir de biodiversité local.
2. Interaction entre les eaux de ruissellement des chaussées et le marais de Machilly.
3. Consommation d'espaces de la zone humide stricto sensu et de son bassin versant d'alimentation avec des incidences négatives sur son intégrité et son fonctionnement (limitation des apports hydriques), réduction de ses capacités (autoépuration, stockage tampon des eaux).
4. Rupture d'un corridor écologique terrestre identifié au 2.1.
5. Banalisation et morcellement de milieux naturels pouvant être utilisés comme haltes migratoires pour l'avifaune.
6. Ce projet de désenclavement concerne « l'enclave urbaine de Veigy ». Aujourd'hui ce secteur urbain est bien délimité par les boisements de feuillus. Ce seuil paysager (espace marquant entre deux ambiances) sera bien moins perceptible s'il est traversé par une route.
7. Avec ce projet, l'image du Bas-Chablais risque de se transformer en nœud routier (type Findrol) sans participer à donner une image forte du secteur avec des incompatibilités possibles avec les prescriptions du 2.2 (orientations en matière d'équilibres urbains et paysagers).



La cartographie de synthèse des enjeux du milieu naturel (ci-contre) est issue de l'étude préliminaire d'environnement réalisée par le Conseil Général en juillet 2006 :

Concernant l'éventualité évoquée par le DOG, d'une liaison routière sud-lémanique entre Thonon et Saint-Gingolph (intégrant pour partie la reprise et la requalification de la RD 32), qui borde l'aval du réseau de zones humides du site Natura 2000 « plateau de Gavot » (FR8201723) et traverse la zone RAMSAR « impluvium d'Evian », on mentionnera d'ores et déjà les incidences potentielles suivantes :

1. Localisation en périphérie immédiate du site naturel du plateau de Gavot, réservoir de biodiversité.
2. Interaction entre les eaux de ruissellement des chaussées et les zones humides.
3. Risque de rupture de la continuité amont – aval des cours d'eau, tant au niveau du lit (pour la faune piscicole) que des berges (ripisylve).
4. Rupture de corridors biologiques.
5. Renforcement du caractère anthropisé en périphérie des zones naturelles intéressantes pour les haltes migratoires de l'avifaune -> perte de leur attractivité.

Les prescriptions du SCoT dans cette partie 1.2.1 affirment la nécessité d'intégrer des mesures pour « rétablir les continuités et fonctionnalités écologiques » des espaces naturels et corridors identifiés au 2.1. Cela implique en particulier :

- D'éviter le plus possible le morcellement des vastes espaces naturels continus (les vastes forêts du bas chablais et le réseau de zones humides). Maintenir leur unité fonctionnelle, en considérant l'ensemble (le tout) comme plus important que la somme des différentes parties issues de la partition spatiale après aménagement.  
L'implantation de la liaison routière Machilly-Thonon au Sud de la forêt de Planbois limite l'effet de morcellement de l'unité forestière. Le tracé 3 (ouest) de la liaison routière Machilly-Veigy est également plus favorable de ce point de vue.
- D'éviter une interaction négative pour les zones humides des rejets d'eaux de ruissellement de chaussée (traitement avant rejet). Préserver l'intégrité des marais de Chilly en renforçant leur rôle autoépurateur et régulateur par une gestion intégrée des eaux de ruissellement soustraites de leur bassin versant : aménagement d'une zone humide connexe servant de prétraitement des eaux.
- De développer des ouvrages adaptés à la circulation de la faune (aquatique et terrestre) pour une transparence complète des ouvrages de franchissement des ruisseaux tant pour le lit que pour les berges de cours d'eau. Objectifs multifonctionnels des ouvrages de franchissements ou hydrauliques, initialement conçus à vocation unique.
- De raisonner le rejet des eaux de ruissellement traitées en fonction des bassins versants d'alimentation des différentes zones humides. Préférer l'aménagement des bassins de traitement sous forme de zones humides connexes plutôt que de piscines bâchées.

- De maintenir une dynamique écologique « régionale », en marquant une transparence des ouvrages à hauteur des principaux corridors identifiés en particulier à hauteur de deux corridors majeurs localisés à Bons en Chablais et entre Perrignier et Allinges : des passages de faunes adaptés seront aménagés (tels que prévus dans les engagements de l'Etat, au travers de la DUP) et les DUL inscriront des espaces fortement protégés de part et d'autre des passages pour une connection préservée avec les massifs des Voirons et de la Maladière.
- De renforcer l'intérêt des zones naturelles existantes à proximité des ouvrages pour préserver leur attractivité pour les haltes migratoires de l'avifaune.
- Localement : ne pas rechercher à tous prix des aménagements paysagers sophistiqués, mais conserver l'esprit rural et naturel des lieux.
- une réflexion sur la mise en scène des séquences paysagères du tracé serait bienvenue.

Le DOG préconise également, de définir les itinéraires les moins impactants pour ces espaces identifiés au 2.1.

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

La liaison ferroviaire souhaitée entre le CEVA et les gares du Chablais sera favorable au report de l'usage de la voiture vers le ferroviaire du fait de l'amélioration de son attractivité et donc sera favorable à une diminution de l'exposition directe des populations urbaines aux émissions polluantes et aux nuisances des véhicules motorisés dans les zones urbaines.

Les nouvelles liaisons routières éventuelles devront être conçues dans l'objectif d'être attractives pour délester certains axes routiers existants (en particulier les RD 1005 et 903). Mais cette attractivité pourrait avoir des conséquences dommageables au report modal vers le ferroviaire.

Par conséquent, ces projets routiers (autres que le projet Machilly-Thonon) ne pourront être justifiés que par l'insuffisance des solutions de déplacements alternatifs sur les voies existantes (TC routiers) ou par voie ferrée ou lacustre. Ils ne devront pas constituer une solution concurrente aux autres modes de déplacements. Dans ce sens, le SCoT souhaite (orientation 1.2.1), lors de la création de ces nouvelles voies, qu'une réflexion soit menée sur l'opportunité d'optimiser la circulation des TC par des aménagements appropriés.

### **Orientation n°1.2.2 : Développer et optimiser l'offre en transports collectifs vers les pôles de l'armature urbaine**

#### ■ Rappel du PADD

IV.II : Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et modes doux).

I.III Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale.

V.II Développer les coopérations avec les territoires voisins.

#### ■ Explication de l'orientation

Le DOG du SCoT vise à rapprocher habitat et transports collectifs, contrairement à un développement de l'urbanisation au fil de l'eau.

En effet, le SCoT souhaite que soit développé un réseau de transports en commun qui convienne aux différents types de communes composant le Chablais, avec notamment un axe ferroviaire particulièrement fort dans le bas Chablais Ouest (là où les poids de population sont importants), mais aussi le développement d'un service de transport à la demande (pour les territoires moins denses).

C'est dans ce sens que le DOG fournit des précisions sur le maillage (à conforter) des lignes de transport interurbaines, et que sont évoqués des offres et/ou des lignes qui sont, à créer, à étendre, à améliorer ou à renforcer, au sein même du territoire, mais également en liaisons transfrontalières.

Il s'agit ainsi de capter un maximum de population vers les transports en commun, mais également d'offrir à tous les habitants du Chablais ou aux touristes la possibilité de se déplacer en transports en commun.

Par ailleurs, le DOG préconise le développement de l'urbanisation en priorité à proximité des arrêts de transports en commun majeurs afin de renforcer le dynamisme de ces transports en commun et encourager le report modal.

C'est donc une véritable structuration du territoire qui est promue, avec un double maillage urbanisation - transports collectifs.

#### ■ Éléments de compréhension de l'orientation

##### - Sur l'intermodalité

C'est le passage d'un mode de transport à un autre (exemple : du train au vélo) au cours d'un même trajet.

##### - Sur la multimodalité

Offre de plusieurs moyens de transports pour un déplacement entre une origine et une destination.

##### - Sur le pôle d'échange multimodal

Il réunit sur un même lieu une variété de modes de transports (marche à pied, vélo, bus, tramway, métro, train, voire avion). C'est un espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Amélioration globale de l'attractivité et de l'accessibilité des transports en commun pour la population du Chablais.

##### **Incidences sur l'environnement et mesures**

###### **ENJEU B :**

*Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Les transports en commun ont une meilleure performance énergétique que les véhicules individuels motorisés.

###### **ENJEU C :**

*Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Ces objectifs qui visent à favoriser les transports en commun, permettront la réduction du flux de véhicules individuels et seront en faveur d'une réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances.

## Orientations relatives aux déplacements au sein et via le Chablais

Orientation n°1.2

### **Orientation n°1.2.3 : Favoriser par un stationnement adapté le rabattement des véhicules motorisés individuels vers les transports collectifs ou le covoiturage**

#### ■ Rappel du PADD

IV.II : Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et modes doux).

#### ■ Explication de l'orientation

Il s'agit par cette orientation de développer des stationnements adaptés permettant, soit le report de véhicules vers les transports collectifs (au niveau des arrêts structurants), soit le covoiturage.

Dans les deux cas, l'orientation vise à limiter le nombre de véhicules individuels motorisés utilisés par une seule personne. Il s'agit donc de limiter le nombre de véhicules sur les routes et ainsi, de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

En effet, la faible densité de certaines communes du Chablais ne permet pas de développer un transport en commun compétitif par rapport à la voiture individuelle ; cependant, les transports en commun sont compétitifs sur d'autres tronçons.

L'objectif est donc d'encourager le rabattement des véhicules individuels jusqu'à ces tronçons, afin que les Chablaisiens puissent ensuite emprunter les transports en commun.

Parallèlement, le covoiturage prend de plus en plus d'ampleur. Le SCoT souhaite renforcer cette tendance sociétale en prévoyant des stationnements adéquats.

Enfin, dans les secteurs qui bénéficient de transports en commun attractifs, le SCoT préconise une limitation du stationnement privé afin de renforcer le caractère concurrentiel des transports collectifs.

#### ■ Éléments de compréhension de l'orientation

##### - Sur les Parcs relais ou « P+R » :

Ce sont des espaces de stationnement pour automobilistes, destinés à les inciter à emprunter les transports en commun. Situés à proximité immédiate des arrêts de transports en commun, ils permettent de se stationner en amont des points

de congestion automobile et d'accéder plus facilement et plus rapidement aux centres-villes grâce aux transports en commun. Ils peuvent être payants ou non, gardés ou non. Certains permettent aussi le stationnement des vélos et des deux-roues à moteur. Les Parkings-Relais favorisent la mixité des modes de déplacement.

##### - Sur le covoiturage :

Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun (CERTU). Il existe deux façon d'utiliser le ou les véhicules : utilisation à tour de rôle du véhicule de chacun des covoiturés qui est ainsi alternativement conducteur et passager ou bien utilisation d'un seul véhicule et participation des passagers aux frais de déplacement (essence, péage, usure).

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Des prescriptions en faveur du rabattement du flux de déplacement de la route vers les transports en commun avec en particulier la mise en place de parking relais (P+R).

##### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Les transports en commun ont une meilleure performance énergétique que les véhicules individuels motorisés.

##### *ENJEU C :*

*Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Ces objectifs qui visent à favoriser les transports en commun, permettront la réduction du flux de véhicules individuels et seront en faveur d'une réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances.

### **Orientation n°1.2.4 : Développer les modes doux pour une pratique utilitaire et de loisirs**

#### ■ Rappel du PADD

IV.II : Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et modes doux).

#### ■ Explication de l'orientation

L'objectif de cette orientation est de redonner une place aux déplacements non motorisés (ou très faiblement, s'agissant des vélos à assistance électrique) dans les modes de déplacements actuels. Le développement des modes doux (marche à pied, vélo ou autre cycle) participe aux enjeux d'une mobilité durable, et a un impact positif environnemental, social et économique, que ce soit :

- Pour les déplacements « utilitaires » de proximité (trajets pédestres d'une distance généralement inférieure à 1 km. ou d'un temps de moins de 15 minutes.), en considérant plus particulièrement l'amélioration des conditions de circulation des personnes handicapées, des piétons, et notamment des scolaires.
- Pour les déplacements « d'agrément », à but sportif ou touristique.

#### ■ Éléments de compréhension de l'orientation

##### - Sur les zones de rencontres

La zone de rencontre est ouverte à tous les modes de transport, avec une mixité des usagers et un partage de l'espace. Mais les piétons bénéficient de la priorité sur tous (à l'exception des tramways). Les piétons peuvent se déplacer sur toute la largeur de la voirie et n'ont pas l'obligation de circuler sur les trottoirs. Pour que cela soit possible, et il y a une mise à niveau des trottoirs et chaussées, la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h et une parcimonie dans la signalisation verticale et horizontale (pas de feux tricolores, de stop, de passage piétons car il n'y a pas de traversée mais la liberté d'évoluer, de se déplacer partout).

##### - Les secteurs pacifiés

Ce sont des secteurs avec une occupation de l'espace optimisée en faveur des espaces verts, des cheminements et des itinéraires pour les modes doux; ils disposent d'une bonne desserte en transport collectif et une distance temps entre l'arrêt de transports collectifs et l'habitation qui ne doit jamais excéder 5 minutes, et qui possède des places de stationnement optimisées et regroupées.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Des prescriptions en faveur du rabattement du flux de déplacements de la route vers les modes doux (piéton, vélo, etc.).

##### **Incidences sur l'environnement et mesures**

###### **ENJEU B :**

*Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Ces modes de déplacements sans consommation énergétique participe à une gestion optimum des ressources naturelles exploitées à l'échelle mondiale.

###### **ENJEU C :**

*Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Ces objectifs qui visent à favoriser les modes doux, permettront la réduction du flux de véhicules individuels et seront en faveur d'une réduction des émissions polluantes (GES, particules, HAP, ...), des risques sanitaires associés et des nuisances.

## Orientations relatives aux déplacements au sein et via le Chablais

Orientation n°1.2

### **Orientation n°1.2.5 : Améliorer le transport de marchandises**

#### ■ Rappel du PADD :

IV.III : Améliorer et développer le transport de marchandises sur le territoire.

#### ■ Explication de l'orientation

Le SCoT fait le choix de développer le transport de marchandises par voie ferroviaire. Le fret ferroviaire existe déjà dans le Chablais, mais les études menées montrent qu'il y a encore un potentiel important de marchandises qui pourraient être transportées par voie ferroviaire, notamment les granulats, les eaux minérales, les déchets, etc. Le développement du fret ferroviaire permettrait ainsi de réduire le nombre de poids lourds sur les routes et d'ainsi limiter les émissions de gaz à effet de serre et participer à la sécurisation des routes.

C'est dans cette perspective que le SCoT soutient et inscrit le projet de plateforme ferroviaire sis à Perrignier et Lully, et qui a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP), dans le cadre du projet de liaison routière à 2X2 voies Machilly-Thonon. (...)

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Des prescriptions en faveur du rabattement du flux de transports de marchandises de la route vers le fret avec la création d'une plateforme ferroviaire à Perrignier.

##### **Incidences sur l'environnement et mesures**

###### **ENJEU B :**

*Incidence sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Le fret a une meilleure performance énergétique que les poids lourds.

###### **ENJEU C :**

*Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Transfert du flux de transport de marchandises de la route vers le fret avec une réduction du nombre de véhicules sur les axes routiers.

### **Orientation n°1.2.6 : Améliorer le transport de l'énergie et le transport de l'information**

#### ■ Rappel du PADD

IV.V : Transport de l'information : offrir à tous l'accès aux TIC et au Très Haut Débit.

#### ■ Explication de l'orientation

Face à un développement fort des technologies de l'information et de la télécommunication, le SCoT préconise une desserte des territoires du Chablais afin de bénéficier de ce dynamisme pour les entreprises, les populations et les administrations.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Développement du transport de l'information.

##### **Incidences sur l'environnement et mesures**

###### **ENJEU C :**

*Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Le mise à disposition de réseau numérique performant sera favorable au développement du télétravail et donc à la réduction des déplacements domicile/travail.

### *DOG - Orientation n°2.1 Orientations en matière d'équilibres agri-environnementaux*

### *Choix et incidences*

#### Sommaire

- 2.1.1 Préserver l'armature écologique du territoire.
- 2.1.2 Pérenniser l'armature agri-pastorale.
- 2.1.3 Promouvoir les activités agricoles, viticoles, pastorales, sylvicoles et piscicoles.

#### Avant-propos sur la structure rédactionnelle du DOG

Se reporter à la page 33.

## Orientations en matière d'équilibres agri-environnementaux

Orientation n°2.1

### **Orientation n°2.1.1 : Préserver l'armature écologique du territoire**

#### ■ Rappel du PADD

II.1 : *Mettre en commun les richesses et valoriser le capital patrimonial et environnemental identitaire du Chablais dans ses qualités et ses diversités.*

#### ■ Explication de l'orientation

Le Chablais bénéficie d'espaces et de milieux naturels remarquables, qui constituent une grande richesse écologique et géologique.

Le DOG du SCoT garantit le maintien de la fonctionnalité des espaces naturels d'intérêt écologique majeur, en tant que réservoir de biodiversité, mais également des grands corridors écologiques ainsi que des espaces de nature ordinaire, en tant que relais des réservoirs de biodiversité, et des corridors écologiques locaux.

Le choix a été fait d'aller au-delà des protections réglementaires en protégeant les espaces répertoriés à échelle régionale, nationale ou internationale comme ayant un intérêt écologique. Les corridors écologiques locaux et espaces de nature ordinaire seront précisés par les communes, l'objectif étant de repérer, dans le SCoT, les éléments écologiques qui correspondent à l'échelle supra-communale du SCoT.

La carte A3 de «l'armature écologique» (b.2.1), associée à cette orientation permet d'identifier :

- Les espaces artificialisés (avec zone tampon).
- Les espaces naturels d'intérêt écologique majeur, réservoirs de biodiversité (espaces « bleus » / espaces « verts ») : à préserver strictement dans les DUL.
- (en hachures) : Les espaces de nature ordinaire, relais des réservoirs de biodiversité : espaces de sensibilité écologique à prendre en compte et à évaluer précisément dans les DUL (à l'appui d'un inventaire d'échelle communale).
- (sur calque superposé) : Les corridors terrestres, aquatiques ou aériens, dont la fonctionnalité doit être préservée dans les DUL.

Il s'agit notamment, de préserver les milieux aquatiques et leur fonctionnalité écologique, en particulier, les zones humides, les cours d'eau et les rives naturelles du lac Léman qui sont particulièrement sensibles.

Cette approche par le «non bâti» spécifique aux espaces naturels « verts et bleus », permet ainsi :

- De protéger effectivement (via le SCoT) environ 26 000 hectares d'espaces naturels d'intérêt majeurs, soit environ 30 % du territoire.
- De prendre en considération (via les DUL) un potentiel de préservation de 36 400 ha de nature ordinaire, soit jusqu'à 42 % supplémentaires d'espaces préservés.

Cette orientation participe ainsi fortement à lutter contre la tendance d'évolution « au fil de l'eau ».

A titre particulier, le DOG propose un « zoom cartographique » (carte b.2.1bis à l'échelle 1/40 000 ème) et des orientations particulières au plateau de Gavot destinés à prendre en compte les sensibilités particulières de ce secteur correspondant à l'impluvium des eaux minérales d'Evian, et riche en zones humides, qui sont reconnues et protégées par ailleurs (depuis septembre 2008) au titre de la Convention internationale de RAMSAR.

Dans ce cadre, le SCoT insiste sur la prise en compte des orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).

Cette orientation 2.1.1 est assortie de recommandations étoffées, pour une prise en compte renforcée des espaces et milieux naturels sensibles, en particulier des zones humides, des cours d'eau et de leur embouchure sur le lac, mais aussi de la forêt. L'achèvement de la mise en œuvre du réseau Natura 2000 sur l'ensemble du territoire du SCOT est également recommandé.

#### ■ Éléments de compréhension de l'orientation

##### - Sur un espace naturel, un corridor écologique :

Les espaces naturels constituent, entre autres fonctions, des habitats pour les espèces faunistiques et floristiques. Les corridors écologiques permettent les déplacements des espèces faunistiques et floristiques entre deux espaces naturels. Ils sont indispensables au bon fonctionnement écologique des territoires.

##### - Sur les espaces de nature ordinaire structurant :

Espaces naturels généralement sans statut de protection réglementaire, constitués de prairies naturelles, haies, boisements de berges, bosquets, prés vergers, fourrés, landes, ... qui participent à la dynamique écologique du territoire en constituant un réseau de milieux favorables aux échanges biologiques, en extension ou en relais des vastes zones naturelles réservoirs de biodiversité (zones de protection réglementaire en général).

## Orientations en matière d'équilibres agri-environnementaux

Orientation n°2.1

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### Expression des enjeux environnementaux dans le DOG

Cette orientation est centrée sur des mesures relevant de l'environnement. Les préconisations relevant de cette orientation n'ont donc que des incidences positives sur l'environnement.

#### **Orientation n°2.1.2 : Préserver l'armature agripastorale**

##### ■ Rappel du PADD

III.1 : Renforcer les différentes facettes de l'économie du Chablais.

II.1 : Mettre en commun les richesses et valoriser le capital patrimonial et environnemental identitaire du Chablais dans ses qualités et ses diversités.

##### ■ Explication de l'orientation

La régression des espaces agricoles et pastoraux au profit de l'urbanisation (voire de l'enfrichement) a été très forte ces dernières années.

Ces espaces ont une fonction économique (première) et sociale, mais également une valeur paysagère et écologique, en tant que composants des espaces de nature ordinaire.

C'est pourquoi le DOG opte pour une protection stricte des espaces nécessaires à long terme pour l'activité agricole et pastorale. Il associe à cette orientation une carte de « l'armature agri-pastorale » (c.2.1), permettant d'identifier les espaces nécessaires à la pérennité de l'activité agricole et de décliner à l'échelon local les orientations du SCoT ; cette carte (scindée en quatre secteurs), identifie :

- Les espaces à dominante agricole stratégiques (environ 15 928 ha).
- Les alpages (environ 16 900 ha).
- Les sièges d'exploitation (pérennes en 2007), dont la fonctionnalité est à maintenir.

Le SCoT garantit ainsi la préservation de près de 33 000 ha d'espaces agricoles et pastoraux, soit près de 38 % du territoire.

Cette préservation est par principe prioritaire à l'extension de l'urbanisation. Cependant, l'échelle cartographique et les limites volontairement « floutées » des espaces agricoles et pastoraux, offrent aux communes une marge raisonnable d'in-

terprétation des limites de ces espaces à protéger (limites à préciser au niveau parcellaire dans les DUL).

Par ailleurs, le SCoT propose une liste d'occupations et d'utilisations du sol qui peuvent être admises, dans ces espaces, qu'elles soient liées, ou non, à l'activité agricole. Certaines sont soumises à conditions particulières ; d'autres sont explicitement interdites.

Le SCoT encourage également la lutte contre l'enfrichement (et la fermeture des paysages, montagnards et collinaires en particulier), et la restitution au domaine agricole, de « franges forestières ».

Outre les principes généraux de protection des espaces agricoles stratégiques, le DOG pose également des principes de prise en considération (dans les DUL) des espaces agricoles « ordinaires », en tant que lieux possibles d'arbitrage entre enjeux agricoles, environnementaux et de développement urbain, ce dernier étant envisageable (dans de tels espaces), mais devant être justifié, et pour le moins, maîtrisé.

Enfin, le DOG pose les principes généraux de préservation de la fonctionnalité des sièges d'exploitation et de leurs espaces de proximité, en se référant notamment aux dispositions du code rural (et à la règle dite « de réciprocité »).

Il pose également les conditions d'acceptation d'un logement de fonction pour l'exploitation agricole (afin d'éviter toute « dérive » déjà constatée dans le domaine), et propose également une méthode schématisée d'appréciation du périmètre de protection d'un siège d'exploitation.

Ces orientations résultent d'une concertation étroite avec les exploitants agricoles et la Chambre d'Agriculture.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### Expression des enjeux environnementaux dans le DOG :

Cette orientation est centrée sur des mesures relevant de l'environnement. Les préconisations relevant de cette orientation n'ont donc que des incidences positives sur l'environnement.

## Orientations en matière d'équilibres agri-environnementaux

Orientation n°2.1

### **Orientation n°2.1.3 : Promouvoir les activités agricoles, viticoles, pastorales, sylvicoles et piscicoles**

#### ■ Rappel du PADD

III.1 : Renforcer les différentes facettes de l'économie du Chablais.

II.1 : Mettre en commun les richesses et valoriser le capital patrimonial et environnemental identitaire du Chablais dans ses qualités et ses diversités.

#### ■ Explication de l'orientation

- D'une façon générale, il s'agit de dynamiser l'ensemble du secteur primaire, dans une optique de diversification économique, mais aussi de valorisation patrimoniale et touristique.

Sont visées les activités agricoles et pastorales, dans toute la diversité de leurs productions, notamment les productions fromagères et viticoles (en grande partie labellisées), mais aussi l'exploitation forestière et la pêche professionnelle.

Dans ce cadre, le DOG insiste sur le développement des filières courtes afin de rapprocher les producteurs des consommateurs, et donc, de limiter les déplacements des produits, contribuant ainsi à limiter les émissions de gaz à effet de serre.

- Les forêts sont des espaces multi-fonctionnels. Le DOG encourage la valorisation des multiples usages de la forêt, dans le respect de ses fonctions environnementales au sens large, et paysagères.

L'accent est mis dans ce chapitre sur les filières bois à fort potentiel de développement, au profit de la construction et des énergies renouvelables (voir le Plan d'Approvisionnement Territorial).

Les conditions d'exercice des activités sylvicoles et d'entretien de la forêt doivent donc être favorisées, qu'il s'agisse des accès, ou de plateformes de stockage des grumes.

Parallèlement, diverses recommandations sont émises pour une gestion plus efficace de la forêt.

- La pêche professionnelle est également à promouvoir, en offrant aux pêcheurs les moyens d'exercer, voire de développer leurs activités au bord du lac, sous certaines conditions liées notamment à l'application de la loi Littoral.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Cette orientation est centrée sur des mesures relevant de l'environnement. Les préconisations relevant de cette orientation n'ont donc que des incidences positives sur l'environnement.

## *DOG - Orientation n°2.2 Orientations en matière d'équilibres urbains et paysagers*

### *Choix et incidences*

#### Sommaire

- 2.2.1 Valoriser le patrimoine remarquable du Chablais.
- 2.2.2 Découvrir les paysages du Chablais par les points de vue.
- 2.2.3 Donner une meilleure lisibilité à l'armature urbaine.
- 2.2.4 Rénover les paysages fragiles ou dégradés.

#### Avant-propos sur la structure rédactionnelle du DOG

Se reporter à la page 33.

## Orientations en matière d'équilibres urbains et paysagers

Orientation n°2.2

Sur un site au relief marqué tel que celui du Chablais, qui est fortement exposé visuellement mais aussi « qui offre à voir », la préservation et la mise en valeur des paysages revêtent une importance particulière et complémentaire à la protection du patrimoine « vivant » (biodiversité et fonctionnalités écologiques) du territoire.

Les orientations du SCoT visent, dans ce domaine, divers « motifs » paysagers reconnus comme ayant un intérêt visuel et une valeur patrimoniale, fondant en grande partie l'identité du Chablais, et la qualité de son cadre de vie.

Les orientations relatives à ces valeurs paysagères s'expriment essentiellement en terme de « mise en valeur » respectueuse, voire de « réhabilitation », indispensable à leur gestion et à leur « découverte ». Il s'agit également d'associer plus étroitement valorisation paysagère / patrimoniale et promotion culturelle et touristique du territoire.

### ■ Rappel du PADD (pour les 4 orientations qui suivent)

II.1 : *Mettre en commun les richesses et valoriser le capital patrimonial et environnemental identitaire du Chablais, dans ses qualités et ses diversités.*

### **Orientation n°2.2.1 : Valoriser le patrimoine remarquable du Chablais**

#### ■ Explication de l'orientation

Le patrimoine remarquable du Chablais est constitué des paysages naturels et ruraux, mais également des sites ayant une valeur architecturale et/ou culturelle.

La préservation de ce patrimoine est la garantie du maintien de l'originalité du Chablais, de son identité et de sa richesse naturelle et historique, c'est pourquoi le DOG y consacre une orientation à part entière.

Le DOG souligne la possibilité offerte aux communes (dans le cadre ou hors cadre du PLU), d'utiliser les outils réglementaires à leur disposition, et encore trop peu utilisés pour mener une politique paysagère, en particulier l'article L 123.1.7° du Code de l'urbanisme.

Le DOG recommande également diverses démarches paysagères à valeur pédagogique (charte paysagère) ou juridique (Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine).

### **Orientation n°2.2.2 : Découvrir les paysages du Chablais par les points de vue**

#### ■ Explication de l'orientation

La préservation de coupures d'urbanisation est une garantie du maintien des points de vue vers les grands paysages du Chablais. Le DOG insiste sur l'importance et sur les raisons de préserver des espaces ouverts (face à la progression de l'urbanisation, ou de la forêt).

Les moyens de perception des paysages offerts par les axes majeurs de communication, ainsi que par les sentiers pédestres (et autres itinéraires « doux »), sont à promouvoir à travers l'identification, la réservation et l'aménagement (par les communes) de secteurs de « points de vue ».

### **Orientation n°2.2.3 : Donner une meilleure lisibilité à l'armature urbaine**

#### ■ Explication de l'orientation

L'affirmation d'une véritable lisibilité urbaine consiste avant tout à mieux préserver, voire instaurer ou restaurer des limites claires entre espaces urbanisés (habitat / activités) et espaces agraires ouverts, de la même façon qu'il importe de préserver des limites claires entre espaces agricoles et espaces forestiers (contre la fermeture des paysages). Cette orientation s'articule avec celles relatives à la densification de l'urbanisation et à la préservation des espaces naturels et agricoles.

Il s'agit également de conforter et valoriser certains paysages bâtis dans leur qualité intrinsèque, et de mieux qualifier les paysages « à construire », en considérant les silhouettes, les formes urbaines, les architectures et les espaces publics ou collectifs de proximité.

### **Orientation n°2.2.4 : Rénover les paysages fragiles ou dégradés (entrées de ville, points noirs)**

#### ■ Explication de l'orientation

Les entrées de villes sont souvent des paysages banalisés voire dégradés. Pourtant elles sont omniprésentes dans notre cadre de vie.

L'orientation est donnée par conséquent, de rénover, de requalifier ces paysages peu valorisants pour l'image du territoire, et plus globalement, de réduire le nombre de points noirs paysagers (sinon à les résorber en totalité...).

#### ■ Éléments de compréhension de l'orientation

##### - Sur les points noirs paysagers

Ce sont des objets ponctuels qui dénaturent le paysage.

Ils ont fait l'objet d'un recensement dans le cadre des études du SCoT.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Ces quatre orientations sont centrées sur des mesures relevant de l'environnement. Les préconisations qui en relèvent n'ont donc que des incidences positives sur l'environnement.

*DOG - Orientation n°2.3  
Orientations relatives  
à la gestion :  
de la ressource en eau, de  
l'exploitation du sous-sol, des  
risques et des nuisances*

*Choix et  
incidences*

### Sommaire

- 2.3.1 Protéger et gérer la ressource en eau.
- 2.3.2 Gérer l'exploitation du sous-sol durablement.
- 2.3.3 Réduire les pollutions liées à la production de déchets.
- 2.3.4 Prendre en compte les risques naturels, technologiques et sanitaires.

### Avant-propos sur la structure rédactionnelle du DOG

Se reporter à la page 33.

### **Orientation n°2.3.1 : Protéger et gérer la ressource en eau**

#### ■ Rappel du PADD

II.I : *Mettre en commun les richesses et valoriser le capital patrimonial et environnemental identitaire du Chablais dans ses qualités et ses diversités.*

II.III : *Adopter et gérer un principe de précaution à l'égard des risques naturels, technologiques et sanitaires dans l'aménagement.*

#### ■ Explication de l'orientation

L'eau, ressource vitale mais vulnérable, et qui se raréfie, a été déclarée comme faisant partie du « *patrimoine commun de la nation* » (Loi du 03/01/1992), justifiant des mesures de prévention et de précaution, concernant à la fois sa quantité et sa qualité. Qu'elle soit souterraine ou de surface, l'eau revêt une importance capitale pour les populations, mais également pour l'économie locale.

Dans le Chablais, l'eau est présente sous diverses formes : zones humides, lacs, cours d'eau, nappes phréatiques, ...

Les circulations souterraines de l'eau et le caractère diffus des pollutions impliquent la prise en compte de cette problématique à une échelle supra communale.

En conséquence et à titre de préalable, le SCoT rappelle la nécessité de décliner les huit orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), établi pour la période 2010/2015, et avec lequel les documents de planification doivent être compatibles.

Les orientations du SCoT visent globalement une gestion raisonnée l'eau (d'un point de vue quantitatif) et de protéger la qualité de l'eau, non seulement du point de vue écologique (comme vu sous l'orientation n°2.1.1), mais aussi du point de vue sanitaire pour garantir la sécurité et la durabilité de l'approvisionnement en eau potable (enjeu de salubrité publique). Sont évoqués à ce titre, la réserve importante que constitue le lac Léman ainsi que les eaux souterraines, et la nécessité de les préserver des pollutions diffuses générées par l'occupation et les activités humaines : ceci par des orientations relatives notamment, à la protection des captages d'eau potable, aux réseaux de distribution, à l'assainissement, mais aussi à la gestion des eaux pluviales dans leurs fonctions d'alimentation des nappes superficielles locales (et en lien avec l'orientation n°2.3.4 concernant les risques d'inondation).

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

L'ensemble des orientations sont ici en faveur de la protection de la ressource.

On retiendra en particulier :

- L'engagement d'une étude détaillée de la ressource globale en eau à l'échelle des aquifères de l'ensemble du Chablais. Les conclusions de cette étude seront prises en compte dans la gestion de l'eau.
- Que tout développement urbain est conditionné aux capacités de la ressource et des réseaux de distribution.

##### **Incidences sur l'environnement et mesures**

###### *ENJEU B :*

*Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Le DOG prévoit une maîtrise des rejets et une protection de la ressource en eau actuelle et future.

### **Orientation n°2.3.2 : Gérer l'exploitation du sous-sol durablement**

#### ■ Rappel du PADD

II.I : *Mettre en commun les richesses et valoriser le capital patrimonial et environnemental identitaire du Chablais dans ses qualités et ses diversités.*

II.III : *Adopter et gérer un principe de précaution à l'égard des risques naturels, technologiques et sanitaires dans l'aménagement.*

#### ■ Explication de l'orientation

Il s'agit par cette orientation de gérer de manière économe et raisonnée les matériaux issus des carrières, en lien avec la production de déchets inertes.

Le SCoT intègre également les aspects sociaux, paysagers et environnementaux dans le choix des sites de carrières, ainsi que dans leur gestion (pour limiter les nuisances liées à l'exploitation), et leur remise en état ou leur réhabilitation.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### Expression des enjeux environnementaux dans le DOG

Le DOG donne la priorité au développement des filières de recyclage des déchets inertes qui seraient en mesure de combler une part significative du déficit ponctuel en granulats.

Ce point est renforcé par une prescription qui impose que les déchets inertes mis en décharge soient effectivement des déchets ultimes, non recyclables.

Par ailleurs, l'exploitation et la remise en état des carrières existantes devront être réalisées en portant la plus grande attention aux enjeux écologiques, paysagers et de préservation de la ressource en eau.

Le DOG fournit également plusieurs précisions en faveur des filières courtes.

#### Incidences sur l'environnement et mesures

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

Le DOG prescrit une limitation des ouvertures ou extensions de sites en faveur d'une consommation réduite des espaces de nature ordinaire. Les espaces naturels majeurs inscrits au SCoT sont quant à eux protégés de toute exploitation de matériaux.

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Les filières courtes et de recyclage local sont privilégiées au bénéfice des économies d'énergies liées aux transports.

Le recyclage des déchets inertes permettra de limiter les extensions de carrières.

En effet, le développement de la valorisation des déchets inertes permettrait de produire au global (matériaux de carrières + recyclage) environ 1 Million de tonnes par an, contre un besoin annuel estimé à environ 1,2 millions de tonnes à l'horizon 2020 (7,7 kg/hab). Les extensions ou l'implantation de nouvelles carrières restent donc nécessaire et devront se réaliser en dehors des espaces à enjeux écologiques et paysagers identifiés dans le DOG.

#### ENJEU C :

*Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Conditions favorables à la réduction des transports de matériaux par la route, par le développement de filières locales.

### Orientation n°2.3.3 : Réduire les pollutions liées à la production de déchets

#### ■ Rappel du PADD

II.III : *Adopter et gérer un principe de précaution à l'égard des risques naturels, technologiques et sanitaires dans l'aménagement.*

II.IV : *Ouvrir pour réduire les impacts négatifs du développement sur l'environnement.*

#### ■ Explication de l'orientation

Le SCoT préconise une amélioration du tri à la source, du stockage et du recyclage des déchets, afin de limiter les impacts de la démographie sur l'environnement, à charge pour les communes ou les intercommunalités de prévoir les dispositions réglementaires ou foncières nécessaires dans leur DUL, voire d'autres mesures conservatoires ou organisationnelles. Plusieurs recommandations complètent cette orientation.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### Expression des enjeux environnementaux dans le DOG

Le SCoT affirme les moyens à développer pour renforcer le recyclage matière des déchets ménagers afin de faire face à l'augmentation de déchets à venir.

Il s'agit en particulier d'améliorer le tri à la source par des modes d'urbanisation adaptés à la mise en place des filières de collecte sélective.

Le SCoT préconise également le développement de plateformes de recyclage des déchets inertes, au plus proche des besoins.

Par ailleurs, le SCoT affirme la nécessité de développer les filières de valorisation de la fraction organique des ordures ménagères et de préserver au sein des DUL les espaces nécessaires à leur épandage.

#### Incidences sur l'environnement et mesures

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

Préserver des espaces suffisants pour l'épandage des matières organiques est favorable à la préservation des espaces de « nature ordinaire », le plus souvent à vocation agricole d'élevage.

De plus, la vigilance portée sur l'adéquation entre les matières organiques à épandre et la capacité d'accueil des espaces agricoles oeuvre en faveur de la préservation des milieux sensibles aux excès d'azote ou de phosphore en particulier.

### *ENJEU B :*

*Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Les efforts sur l'amélioration du taux de recyclage matière ouvrent la perspective de freiner l'augmentation des quantités d'ordures ménagères résiduelles à incinérer.

Par ailleurs, l'adéquation entre les matières organiques à épandre et la capacité d'accueil des espaces agricole est favorable à la préservation de la qualité de la ressource en eau potable et minérale (Evian, Thonon).

### **Orientation n°2.3.4 : Prendre en compte les risques naturels, sanitaires et technologiques**

#### ■ Rappel du PADD

II.III : *Adopter et gérer un principe de précaution à l'égard des risques naturels, technologiques et sanitaires dans l'aménagement.*

II.IV : *Ouvrer pour réduire les impacts négatifs du développement sur l'environnement.*

#### ■ Explication de l'orientation

A des fins de prévention et de précaution, le SCoT pose les principes et les conditions d'une limitation des risques et nuisances pesant sur la santé humaine et/ou sur l'environnement, y compris les risques diffus. Sont évoqués en particulier :

- La limitation des divers risques naturels.
- Une meilleure connaissance des risques technologiques et de la pollution atmosphérique.
- Une limitation de l'exposition des populations aux nuisances sonores.
- Le développement des énergies renouvelables.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

La lutte contre les risques naturels passe par une gestion des espaces naturels qui se rapproche des objectifs environnementaux.

##### **Incidences sur l'environnement et mesures**

###### *ENJEU C :*

*Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Le suivi des pollutions atmosphériques et des nuisances sonores sera effectué au cours de la mise en oeuvre du SCoT.

*DOG - Orientation n°3.1  
Orientations relatives  
à l'équilibre social  
de l'habitat*

*Choix et  
incidences*

Sommaire

- 3.1.1 Réaliser les logements nécessaires à toutes les populations.
- 3.1.2 Se doter des outils d'aide à la maîtrise foncière et urbaine.

Avant-propos sur la structure rédactionnelle du DOG

Se reporter à la page 33.

## Orientations relatives à l'équilibre social de l'habitat

Orientation n°3.1

### **Orientation n°3.1.1 : Réaliser les logements nécessaires à toutes les populations**

#### ■ Rappel du PADD

I.I : Préparer les conditions d'accueil et de vie de la population du Chablais.

#### ■ Explication de l'orientation

Cette orientation répond à l'article L 122.1 du Code de l'urbanisme, stipulant que les SCoT définissent notamment « *les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux* ».

Le DOG pose en préalable, le principe d'un engagement partagé et solidaire (mais modulé) de toutes les communes du Chablais, en matière de logements financièrement aidés (ou logements sociaux).

Contrairement aux idées reçues qui peuvent encore subsister en la matière, plus de logements sociaux, permettent de réduire les problèmes sociaux.

Les besoins dans ce type de logements ne concernent pas que des populations très défavorisées, puisque 57 % des ménages du Chablais ont un niveau de revenu qui les rend éligibles à un logement locatif aidé de type « PLUS ».

Dans ce domaine, le DOG :

- Se réfère aux études prospectives des besoins en logements pour la Haute-Savoie (dont ceux identifiés pour le bassin de vie du Chablais, pour 2005-2010, puis pour 2010-2015), qui évaluaient les besoins annuels en logements à vocation sociale à près de la moitié des besoins globaux en logements neufs (soit 421 logements par an pour la période 2010-2015, dont 245 locatifs, mais dans un scénario de croissance atténuée ...).
- Renvoie aux Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) en vigueur avant l'approbation du SCoT, tel que celui de la CC du Bas-Chablais, en cours de mise en oeuvre.
- Dans les autres cas : invite les pôles principaux de l'armature urbaine du Chablais, à « tendre vers » un minimum de 20 %, voire (pour 3 communes) de 30 % de logements sociaux (pourcentage rapporté au nombre de résidences principales) : cette « visée » concerne les trois communes de l'unité urbaine, les pôles locaux,

ainsi que les communes susceptibles d'atteindre les 3 500 habitants dans les dix années à venir : ceci dans un objectif de respect (ou de rattrapage) vis à vis de l'obligation imposée par l'article 55 de la loi SRU, conforté par la loi portant Engagement national pour le Logement (ENL).

- Préconise que chaque opération d'habitat significative (quelle que soit la commune où elle se réalise) prévoie un minimum de logements sociaux.
- Prône une diversité des logements aidés (selon la vocation de chaque pôle de l'armature urbaine) qu'il soient en accession ou en location (PLAI, PLUS, PLS) :

#### ■ Éléments de compréhension de l'orientation

##### - Sur les PLUS, PLAI et PLS :

Trois catégories de logements locatifs aidés sont définies selon les prêts qui les financent. Le montant de ces prêts varie en fonction de la localisation des logements (zone 1, 2 ou 3) et en fonction des revenus des ménages (plafonds de ressources réévalués annuellement). Ils donnent lieu à des plafonds de loyers.

- PLUS, prêt locatif à usage social : accessible aux ménages sous condition de ressources en fonction de la composition du ménage : le besoin dans ce type de logement pour la période 2010-2015 a été estimé à 70 % des logements locatifs sociaux à prévoir.
- PLAI, prêt locatif aidé d'intégration, dit logement très social, car les plafonds de revenus correspondent à 60% de ceux permettant l'accès au PLUS : le besoin dans ce type de logement pour la période 2010-2015 a été estimé à 22 % des logements locatifs sociaux à prévoir.
- PLS, prêt locatif social, dit logement intermédiaire, les revenus plafonds étant de 30% supérieurs aux revenus permettant l'accès au PLUS. le besoin dans ce type de logement pour la période 2010-2015 a été estimé à 8 % des logements locatifs sociaux à prévoir.

Cette orientation du DOG visant toutes les populations prône également la réalisation d'habitats pour des populations spécifiques (mobiles, dépendantes, précairisées,...) en cohérence notamment avec les plans et schémas départementaux ; l'accueil des gens du voyage est abordé plus particulièrement.

## Orientations relatives à l'équilibre social de l'habitat

Orientation n°3.1

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG :**

Les orientations relatives à l'habitat aidé n'ont pas d'incidences particulières sur l'environnement.

#### **Orientation n°3.1.2 : Se doter des outils d'aide à la maîtrise foncière et urbaine**

#### ■ Rappel du PADD

I.1 : *Préparer les conditions d'accueil et de vie de la population du Chablais.*

V.1 : *Ouvrer pour dépasser le stade des coopérations techniques pour intégrer le champ de la stratégie et de l'action intercommunale : une intercommunalité de projets.*

#### ■ Explication de l'orientation

Le DOG associe la mise en oeuvre de l'orientation précédente à l'engagement (ou la poursuite) d'une politique foncière publique, comme condition essentielle à la réalisation d'opérations d'habitat répondant à des objectifs de mixité sociale.

Pour ce faire, les communes ou intercommunalités sont encouragées, principalement :

- S'il y a lieu : à prévoir un volet « foncier » dans le programme d'actions de leur PLH.
- A exploiter les outils réglementaires, opérationnels et fonciers offerts (dans le cadre du PLU), favorisant la réalisation de ces objectifs (et résultant notamment de la Loi ENL du 13 juillet 2006).
- A user opportunément de leur droit de préemption urbain.

L'adhésion à l'Établissement Public Foncier (EPF) de Haute-Savoie est encouragée (entre autres) en tant que structure de portage intéressante, pour la mise en oeuvre d'une politique foncière du logement (à l'échelle communale ou intercommunale).

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG :**

Les orientations relatives à la maîtrise foncière et urbaine permettent aux communes de mieux maîtriser leur développement et donc de respecter les orientations exprimées au 1.1.

### *DOG - Orientation n°3.2 Orientations en matière de développement économique*

### *Choix et incidences*

#### Sommaire

- 3.2.1 Favoriser le déploiement des activités et services au coeur des lieux de vie.
- 3.2.2 Offrir des sites de qualité pour les zones d'activités.
- 3.2.3 Développer un maillage commercial équilibré du territoire.
- 3.2.4 Développer une stratégie globale en matière touristique et de loisirs.
- 3.2.5 L'exception des équipements structurants et cohérents.
- 3.2.6 Promouvoir les activités agricoles, viticoles, pastorales, sylvicoles et piscicoles  
= renvoi à l'orientation n°2.1.3

#### Avant-propos sur la structure rédactionnelle du DOG

Se reporter à la page 33.

## Orientations en matière de développement économique

Orientation n°3.2

### **Orientation n°3.2.1 : Favoriser le déploiement des activités et des services au coeur des lieux de vie**

#### ■ Rappel du PADD

I.III Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale.

III.I Renforcer les différentes facettes de l'économie du Chablais.

V.I Oeuvrer pour dépasser le stade des coopérations techniques pour intégrer le champ de la stratégie et de l'action intercommunale : une intercommunalité de projets.

#### ■ Explication de l'orientation

Le principe de la mixité et de la diversité des fonctions urbaines est fortement affirmé par l'article L 121.1 du Code de l'Urbanisme issu de la Loi SRU :

Cette mixité dite « fonctionnelle » vise à organiser et à faire cohabiter sur un même lieu, un même quartier, un même village, les équipements et les espaces publics, l'habitat et les activités économiques compatible avec le voisinage de l'habitat.

Le SCoT promeut cette mixité des fonctions dans les coeurs urbains, pour les vertus dont elle est porteuse : en rapprochant les habitants des activités et des services dont ils ont le plus besoin au quotidien, cette mixité contribue à réduire les distance à parcourir, donc à limiter les déplacements en véhicule motorisé individuel, et à une meilleure accessibilité de tous (notamment des personnes à faible mobilité), à ces activités et ces services : ce qui par conséquent, favorise également le développement économique et renforce le lien social et la cohésion sociale.

Enfin, la mixité des fonctions s'oppose au découpage du territoire en zones fonctionnellement différenciées (« zones dortoirs » / zones d'activités) qui a caractérisé la planification urbaine de l'après-guerre. Elle est donc facteur d'animation des principaux lieux de vie et donc, d'une urbanité plus affirmée des villages du Chablais.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Développement d'une mixité urbaine avec des orientations en faveur de l'implantation des activités et services au coeur des centres urbanisés, au plus prêt de l'habitat. Ces prescriptions sont favorables à une réduction des déplacements motorisés.

#### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Ces prescriptions sont favorables à une réduction des déplacements motorisés, le plus fort consommateur d'énergie.

En lien avec l'orientation 1.2.4, ces prescriptions favorisent l'usage des modes de déplacement doux (à but « utilitaire ») et des transports en commun pour les trajets domicile/travail et l'accès aux services.

#### *ENJEU C :*

*Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

La réduction des déplacements en voiture, en faveur des modes de déplacement doux, pour accéder aux pôles d'emplois et aux services est favorable à une réduction des émissions.

### **Orientation n°3.2.2 : Offrir des sites de qualité pour les zones d'activités**

#### ■ Rappel du PADD

III.I Renforcer les différentes facettes de l'économie du Chablais.

V.I Oeuvrer pour dépasser le stade des coopérations techniques pour intégrer le champ de la stratégie et de l'action intercommunale : une intercommunalité de projets.

#### ■ Explication de l'orientation

Si le Chablais souhaite garder le taux d'emploi actuel sur son territoire, et contenir, sinon atténuer sa dépendance à l'emploi suisse, il doit pouvoir créer de nouveaux emplois en parallèle de la croissance démographique : l'offre en Zones d'Activités Économiques (ZAE) y participe.

Des études prospectives (plus ou moins récentes) ont analysé les ZAE existantes, évalué les surfaces encore disponibles, ainsi que les besoins éventuels en surfaces supplémentaires. L'étude des Lignes Directrices pour le Chablais Ouest a même avancé une proposition de répartition de l'activité économique et des emplois supplémentaires à prévoir à l'horizon 2030. L'offre actuelle et les projets d'importance intercommunale mentionnés par le SCoT ont été estimés comme suffisants en

termes de surfaces, pour répondre aux besoins futurs. Cependant, compte-tenu de la situation particulière du Chablais et des incertitudes liées à l'évolution du contexte économique, il a été jugé plus opportun de ne pas quantifier les surfaces dédiées aux activités, mais plutôt d'insister sur les conditions «qualitatives» de leur gestion, de leur extension, ou de leur création éventuelle : l'orientation du DOG vise donc la structuration et la qualification de ces zones, et encourage l'impulsion de démarches qualitatives afin de rendre ces espaces attractifs d'un point de vue économique et social, tout en optimisant ces espaces.

Dans une optique de meilleure gouvernance, la dimension intercommunale des ZAE est soulignée, et le DOG reconnaît (en les listant) les zones d'importance intercommunale dont la confortation, l'extension ou la création est admise.

Le fait de mutualiser les activités au sein de grandes zones d'activités organisées, et en grande partie maîtrisées sur le plan foncier, permet de mutualiser également les moyens (et donc d'offrir des services plus qualitatifs), et de moins consommer d'espaces. Cette démarche procède d'une solidarité entre communes.

Compte-tenu du contexte géographique particulier du Chablais, et des spécificités des territoires qui le composent, avec notamment des fonctionnements différents en termes d'activités et d'emploi, ces zones d'activités n'ont pas été priorisées, car il s'agit de prévoir une offre de proximité à l'échelle de chaque territoire, afin de favoriser l'emploi localement, et de limiter les déplacements (prioriser par exemple une zone du bas Chablais Ouest par rapport à une zone de la vallée d'Aulps) n'aurait pas de sens par rapport au fonctionnement de l'emploi).

Par ailleurs, pour les communes non dotées de ZAE, la possibilité est offerte par le DOG, sous un certain nombre de conditions cumulatives, de prévoir de petits espaces économiques de proximité (micro-sites) permettant d'apporter une réponse plus souple et plus rapide à des besoins locaux (artisans principalement, mais aussi services), d'éviter leur « fuite » de la commune, et ainsi de maintenir un minimum de dynamique de l'emploi dans ces communes ; cette orientation participe donc également à la limitation des déplacements pendulaires domicile-travail.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG :**

Le SCoT affirme la nécessité de mutualiser les moyens financiers des communes en

matière de développement économique ce qui aura pour effet d'éviter la course à l'aménagement de ZAE. Par ailleurs, le SCoT soutient la qualification et la restructuration des zones existantes dans un objectif d'optimisation de l'espace.

Toujours en faveur d'une politique d'économie d'espace, le SCoT préconise qu'une attention particulière soit portée sur la mutualisation des stationnements au sein des ZAE ainsi que sur le potentiel de densification de l'enveloppe existante.

Par ailleurs, il est demandé que toute création, requalification ou extension de zone fasse l'objet d'une attention particulière en matière de développement durable pour développer des zones emblématiques et attractives. Il s'agit en particulier de porter une attention particulière à la qualité paysagère, l'aménagement d'espaces verts, la gestion de l'eau et des milieux naturels, les déchets et la desserte par les transports en commun. En matière de gestion de l'eau, l'accent est porté sur la nécessité de limiter l'imperméabilisation des sols et de développer au minimum 20 % de la surface du tènement foncier en espaces végétalisés.

#### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

De nombreuses prescriptions sont favorables à une consommation d'espace la plus réduite possible.

Les zones d'activités en projet de création ou d'extension sont, pour certaines, situées à proximité de milieux naturels sensibles et/ou au sein de secteurs à enjeux paysagers.

Les projets de créations ou d'extensions de ZAE doivent prendre en compte les enjeux écologiques et paysagers, non seulement d'échelle locale, mais également d'échelle régionale (corridors biologiques en particulier).

Les prescriptions du DOG vont dans ce sens, en affirmant la volonté de développer des zones de qualité qui prennent en compte la démarche de développement durable.

Afin de ne pas affecter la dynamique fonctionnelle des milieux naturels protégés au titre du 2.1 du DOG, il s'agira en particulier :

- D'éviter d'accroître le morcellement des vastes espaces naturels structurants du Bas Chablais en particulier.
- De veiller à ne pas affecter la fonctionnalité des corridors écologiques.
- De veiller également à ne pas impacter les nombreuses zones humides du territoire ou de développer en dernier recours des mesures compensatoires adaptées.

De même pour la prise en compte des enjeux paysagers, avec en particulier :

- Pour les ZAE du bas Chablais Ouest :  
Éviter un décalage d'image entre espace rural et zone d'activité afin de ne pas amplifier le manque de lisibilité de ces paysages en mutation. La ZAE des Esserts à Douvaine devra préserver le cône de vision sur les espaces viticoles de Ballaison. Prendre en compte les incidences possibles sur les cônes de vues vers les montagnes.
- Pour les ZAE du haut Chablais :  
Une attention particulière devra être portée sur la lisibilité globale des fonds de vallée en évitant les conséquences majeures de tout aménagement banalisé sur la perception de ces paysages typiques. Les incidences possibles sur les cônes de vues vers et depuis les montagnes sont à prendre en compte.
- Pour Thonon :  
Des efforts positifs sont réalisés de structuration et qualification de la zone commerciale de Marclaz, mais une attention particulière doit être portée sur la préservation des vues sur le lac et les montagnes. La qualité architecturale peut créer une mise en scène esthétique et « vendeuse » avec les montagnes en arrière-plan.

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Les prescriptions sont favorables à une gestion raisonnée de l'eau et des déchets.

*ENJEU C : Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Réduction des déplacements en voitures avec des accès aux zones d'activités en transports en commun.

### **Orientation n°3.2.3 : Développer un maillage commercial équilibré du territoire**

#### ■ Rappel du PADD

III.1 Renforcer les différentes facettes de l'économie du Chablais.

I.III Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale.

V.1 Oeuvrer pour dépasser le stade des coopérations techniques pour intégrer le champ de la stratégie et de l'action intercommunale : une intercommunalité de projets.

#### ■ Explication de l'orientation

Cette orientation répond à l'article L 122.1 du Code de l'urbanisme, stipulant que les SCoT définissent notamment « *les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces* ». Les orientations d'un SCoT en la matière s'imposent au moment de la délivrance d'une autorisation d'aménagement commercial. Dans cette esprit, le DOG développe cette orientation principalement en terme de « localisation préférentielle » des commerces (alimentaires ou non alimentaires), visant un recentrage des activités commerciales au plus proche de l'habitat ou dans les zones commerciales existantes du Chablais.

L'intention est à la fois : de limiter les déplacements individuels, de favoriser l'accessibilité de toutes les populations aux commerces et de redynamiser des secteurs centraux des communes, en préservant et ou soutenant les commerces de détail et de proximité, (également facteurs de diversité commerciale), y compris la vente directe des produits agricoles.

Toutefois, cette orientation exclut nécessairement toute disposition restrictive ou obligatoire sur l'implantation des commerces, qui irait à l'encontre du principe de liberté du commerce et de l'industrie et des restrictions légales posées par le Code du Commerce (pour certaines catégories de commerce soumises à un régime d'autorisation spécifique).

Enfin, l'accent est mis sur la qualité (notamment paysagère) des zones commerciales et sur la limitation et l'optimisation de la consommation des espaces dédiés aux activités commerciales en zones propres.

Par ces différents volets, cette orientation du DOG s'oppose ainsi au scénario d'évolution « au fil de l'eau » (ou scénario « tendanciel »), dans lequel les commerces ont (comme l'habitat résidentiel) tendance à s'implanter « au coup par coup », sur les axes de passages routiers, à l'extérieur des zones d'habitat.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG :**

Plusieurs prescriptions visent ici à développer les commerces de proximité au sein des pôles urbanisés, au plus près des populations.

Le SCoT souhaite favoriser par ailleurs les filières courtes pour les produits agricoles en autorisant le développement d'espaces de ventes au sein des espaces agricoles, en extension mesurée des bâtiments agricoles existants.

Enfin, le SCoT prévoit une politique de maîtrise de la consommation d'espaces, avec en particulier la prise en compte de la dynamique d'évolution de la demande en bâtiment commerciaux en fonction des évolutions de consommation (E-commerce) et d'éviter ainsi des espaces « gelés » à vocation commerciale (friche commerciale). Cette économie d'espace est également affirmée à travers la limitation de l'implantation de grandes surfaces alimentaires aujourd'hui suffisantes sur le territoire ainsi que le développement de bâtiments en niveaux superposés.

#### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU A : connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

La politique de développement du maillage commercial a des effets en faveur de l'optimisation de la consommation d'espace par les zones commerciales.

*ENJEU B : Incidences sur la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et gestion raisonnée des déchets :*

Les prescriptions sont favorables à une réduction des déplacements motorisés, le secteur le plus consommateur d'énergie.

En lien avec l'orientation 1.2.4, ces prescriptions favorisent l'usage des modes de déplacement doux et des transports en commun pour l'accès aux commerces.

#### **ENJEU C :**

*Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Les déplacements en voiture sont réduits pour l'accès aux commerces, principalement en faveur des modes de déplacement doux.

### **Orientation n°3.2.4 : Développer une stratégie globale en matière touristique et de loisirs**

#### ■ Rappel du PADD

I.III Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale.

III.I Renforcer les différentes facettes de l'économie du Chablais.

III.II Se préparer aux mutations en cours et aux défis à venir et les accompagner.

V.I Oeuvrer pour dépasser le stade des coopérations techniques pour intégrer le champ de la stratégie et de l'action intercommunale : une intercommunalité de projets.

#### ■ Explication de l'orientation

Il n'existe aucune obligation légale pour un SCoT de développer une stratégie touristique individualisée.

Seule la localisation des Unités Touristiques Nouvelles peut faire l'objet d'une prescription spécifique dans un SCoT (conformément à l'article L 122.1 du Code de l'urbanisme) : ce qui fait l'objet de l'orientation n°4.2.3, à laquelle on se reportera.

Néanmoins, cette stratégie touristique est appréhendée de façon plus ou moins directe, à travers diverses orientations du DOG, principalement en matière :

- D'accueil des populations (...) permanentes et touristiques (n° 1.1.2).
- De développement des modes doux, notamment pour une pratique touristique et de loisirs (n°1.2.4).
- De préservation de l'armature écologique du territoire (n°2.1.1).
- De valorisation du patrimoine remarquable du Chablais (n°2.2.1).
- De découverte des paysages du Chablais par les points de vue (n°2.2.2).
- De préservation des espaces remarquables, rives et coupures d'urbanisation du littoral (n°4.1.1).
- D'aménagements durables le long du littoral lémanique (n°4.1.3).

## Orientations en matière de développement économique

Orientation n°3.2

- De préservation des espaces agricoles, pastoraux et forestiers, des plans d'eau et du patrimoine montagnard (n°4.2.1).

Par ailleurs, et dans le cadre de la présente orientation n°3.2.4, le DOG vise à conforter le tourisme en tant qu'activité économique à part entière (aux nombreuses retombées directes et indirectes), à concilier avec une certaine préservation des sites sensibles et du patrimoine chablaisien.

Il s'agit de valoriser au mieux le potentiel touristique du Chablais, en se basant sur les caractéristiques de tous les territoires qui le composent.

Pour ce faire, il pose les principes généraux :

- D'une diversification et d'une complémentarité de l'offre touristique (à développer).
- D'une mise en réseau des acteurs touristiques et des sites majeurs, au bénéfice d'une meilleure promotion touristique du Chablais ; cette orientation relevant d'un principe de bonne gouvernance et d'efficacité.
- D'une répartition équilibrée et durable des équipements touristiques et de loisirs, selon l'armature urbaine proposée par le SCoT, dans l'optique (constante) de structuration du territoire et des déplacements.

Afin de pouvoir affiner et décliner ces orientations à l'échelon local, le DOG :

- Précise les éléments de mise en oeuvre plus spécifiques aux grandes entités touristiques : territoires de montagne / arrière pays / littoral, ainsi que les principes de leur synergie.
- Renvoie aux communes, la responsabilité d'évaluer leurs besoins en matière touristique (hébergements, activités), et la détermination éventuelle (s'il y a lieu), d'orientations générales en la matière (à travers le PADD du PLU).

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### Expression des enjeux environnementaux dans le DOG

La diversité naturelle et patrimoniale du Chablais est affirmée comme une richesse à cultiver et à valoriser pour une économie touristique basée sur des entités complémentaires qui devront être mises en réseau.

Cette approche globale de l'économie touristique ouvre des perspectives d'une vision à une échelle de territoire plus cohérente, en particulier concernant les enjeux en matière de dynamique écologique, de ressource en eau ou de maîtrise des rejets (assainissements, déchets).

Le développement souhaité du tourisme vert et du tourisme de proximité ainsi que des loisirs-nature est encadré par une volonté de ne pas porter atteinte aux espaces naturels sensibles : encadrement des flux de personnes sur des itinéraires non motorisés, politique de stationnement en faveur d'une maîtrise de la fréquentation des espaces naturels sensibles.

### **Orientation n°3.2.5 : L'exception des équipements structurants et cohérents**

#### ■ Rappel du PADD

III.1 Renforcer les différentes facettes de l'économie du Chablais.

V.1 Oeuvrer pour dépasser le stade des coopérations techniques pour intégrer le champ de la stratégie et de l'action intercommunale : une intercommunalité de projets.

#### ■ Explication de l'orientation

Le SCoT prévoit la possibilité de réaliser des équipements structurants et cohérents en dehors des dispositions de l'orientation n°3.2, mais avec un certain nombre de conditions, parmi lesquelles le respect de l'orientation n°2.

Cette possibilité est nécessaire pour permettre la réactivité du domaine économique.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### Expression des enjeux environnementaux dans le DOG

Les équipements rendus possible dans le cadre de cette orientation ne devront pas porter atteinte aux espaces naturels majeurs. Ils devront par ailleurs se conformer aux règles d'économie d'espace développées dans les orientations précédentes et devront être desservis par les transports en commun.

### **Orientation n°3.2.6 : Promouvoir les activités agricoles, viticoles, pastorales, sylvicoles et piscicoles voir l'orientation n°2.1.3.**

*DOG - Orientation n°4.1  
Orientations relatives  
aux collectivités concernées  
par la loi Littoral*

*Choix et  
incidences*

Sommaire

- 4.1.1 Préserver les espaces remarquables, les rives et les coupures d'urbanisation.
- 4.1.2 Maîtriser et développer stratégiquement l'urbanisation en dehors et dans les espaces proches du rivage.
- 4.1.3 Réaliser des aménagements durables le long du littoral lémanique.

Avant-propos sur la structure rédactionnelle du DOG

Se reporter à la page 33.

## Orientations relatives aux collectivités concernées par la loi Littoral

Orientation n°4.1

### **Orientation n°4.1.1 : Préserver les espaces remarquables, les rives et les coupures d'urbanisation**

#### ■ Rappel du PADD

II.I : *Mettre en commun les richesses et valoriser le capital patrimonial et environnemental identitaire du Chablais dans ses qualités et ses diversités.*

#### ■ Explication de l'orientation

Pour cette orientation et celle qui suit, le DOG rappelle les dispositions législatives en vigueur (articles L 146 et suivants du Code de l'urbanisme, issus de la loi « Littoral »), et décline l'application de la loi Littoral, en particulier sur le plan spatial.

Ainsi, la carte littorale proposée par le DOG (d.4.1) résulte de la prise en compte combinée, de certaines études spécifiques (étude paysagère, étude de la CIPEL sur le potentiel de renaturation des rives) et de la carte produite dans le cadre du projet de DTA des Alpes du Nord ; ... à quelques détails près, relevant d'une prise en compte de l'évolution récente (ou en cours) de l'urbanisation (et qui n'est pas forcément visible sur la photo aérienne constituant le fonds de la carte d.4.1).

Cette carte identifie à l'échelle du Chablais, des notions majeures de la loi que sont : l'espace proche du rivage, les coupures d'urbanisation et les espaces remarquables ; à charge pour les DUL, de reprendre ou de préciser ces éléments à l'échelle locale.

Le DOG rappelle également la règle générale d'inconstructibilité dans la bande littorale des 100 mètres, à identifier et à protéger dans les DUL.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Le SCoT souhaite protéger le patrimoine naturel et paysager des rives du lac Léman. Des espaces remarquables ont été cartographiés et seront protégés contre toute urbanisation. Les cheminements piétonniers, cyclables ou équestre y sont autorisés mais ils devront respecter la qualité écologique et paysagère du site en réalisant notamment une renaturation systématique des aménagements légers réalisés.

Par ailleurs, le SCoT cartographie les coupures d'urbanisation à respecter pour maintenir des espaces ouverts sur le lac.

### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

Les coupures vertes permettent de préserver la connexion des milieux terrestres avec le lac, en particulier pour certains oiseaux d'eau.

Ces coupures vertes et rivages protégés permettent également de conserver des vues sur le lac et des espaces de respiration pour les populations locales et les visiteurs ; d'autant plus qu'ils sont peu nombreux et peuvent devenir très attractifs pour les usages de loisirs et nature, avec des risques de pression accrue sur les écosystèmes sensibles.

Une attention particulière sera portée sur le développement d'information du public et de gestion des flux de fréquentation sur les espaces naturels préservés le long des rivages. Des mesures de suivi des incidences de la fréquentation sur les espaces ouverts au public seront mises en oeuvre.

### **Orientation n°4.1.2 : Maîtriser et développer stratégiquement l'urbanisation en dehors et dans les espaces proches du rivage**

#### ■ Rappel du PADD

I.III *Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale.*

#### ■ Explication de l'orientation

Outre les propos précédents (ci-contre), le DOG rappelle les principes et les conditions d'extension de l'urbanisation «en continuité», posés par le Code de l'urbanisme, et en particulier, de l'extension «limitée» à l'intérieur de l'espace proche du rivage (la limite de cet espace étant indiquée sur la carte d.4.1).

Il propose en outre, des critères d'appréciation du caractère limité de cette extension (qui doit être justifiée et motivée dans les DUL des communes littorales).

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Le SCoT identifie les « espaces proches du rivage » notamment sur la base de leurs caractéristiques paysagères et naturelles.

## Orientations relatives aux collectivités concernées par la loi Littoral

Orientation n°4.1

Il limite le développement de l'urbanisation dans ces espaces et précise que toute extension limitée de l'urbanisation devra notamment prendre en compte la qualité des espaces naturels et des écosystèmes.

### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

La limitation de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage permet de préserver une connexion entre les différents milieux naturels.

### **Orientation n°4.1.3 : Réaliser des aménagements durables le long du littoral lémanique**

#### ■ Rappel du PADD

I.III Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale.

#### ■ Explication de l'orientation

Le diagnostic « plaisance » réalisé en 2009 sur l'intégralité du lac Léman a révélé des besoins importants, en termes tant qualitatifs que quantitatifs ; avec notamment une demande d'environ 800 places à flot pour la rive française du Chablais.

Par ailleurs, le SCoT relève le besoin de valoriser le littoral lémanique en conciliant valorisation patrimoniale, aménagement et accessibilité aux rives.

Le SCoT reconnaît et inscrit en tant que tel, le projet de restructuration / extension du port de Publier/La Rive (avec 200 places supplémentaires), qui a fait l'objet (notamment) d'une étude d'impact et d'une validation en Commission Départementale des Sites et des Paysages.

Toutefois, compte-tenu des besoins identifiés, et dans le même esprit qu'à l'égard des projets routiers, le SCoT n'exclue pas la possibilité de restructuration/extension d'autres ports existants, voire de réalisation de nouveaux ports.

Plusieurs communes littorales sont porteuses de projets portuaires, dont l'état d'avancement technique n'est pas apparu suffisant pour justifier leur inscription au SCoT :

ceci notamment, du point de vue de l'opportunité de leur localisation et de leur réalisation (étant donné la multiplicité des intentions exprimées), mais aussi de l'évaluation de leurs impacts sur l'environnement et les paysages lémaniques.

L'inscription éventuelle de ces projets (dont la réalisation se situe dans une échelle de temps sans doute plus lointaine que la durée de vie du premier SCoT du Chablais), demeure donc conditionnée par son acceptation dans le cadre d'une évolution future du SCoT (modification ou révision).

Le DOG avance d'ores et déjà un certain nombre de considérations et de conditions (en termes socio-économiques, urbains, environnementaux et de gestion) devant guider la localisation, la conception et la réalisation éventuelle de telles infrastructures.

On rappellera par ailleurs, que dans la partie française du Léman (lac domanial) appartenant au domaine public de l'État, la création des ports est soumise au régime des ports maritimes, qui devra tenir compte, le cas échéant, des textes relatifs à la protection de l'environnement et aux enquêtes publiques.

Les opérations de valorisation du littoral lémanique sont également promues par le SCoT, concernant le patrimoine naturel (roselières, plants de littorale) ou archéologique, en particulier sur les communes de Chens-sur-Léman et Messery ; de même que l'amélioration de l'accessibilité aux rives pour l'ensemble des communes, en compatibilité avec l'article L 146.2 du Code de l'urbanisme (issu de la loi Littoral).

Enfin, le SCoT soutient les aménagements et constructions nécessaires à l'activité de pêche professionnelle, comme facteur de dynamisation et de valorisation du rivage et du patrimoine gastronomique du lac Léman.

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Le SCoT soutient l'aménagement de sites de découverte du patrimoine naturel des rives du lac pour développer notamment ses fonctions de loisirs - nature et pédagogiques.

Cette valorisation des sites aura vocation à être le moteur d'une renaturation d'espaces artificialisés.

Pour aller dans ce sens, le SCoT demande aux communes de porter une attention particulière à la renaturation des rives du lac, parallèlement au développement de leur accessibilité.

La création ou l'extension des ports est accompagnée de prescriptions pour limiter leurs incidences sur l'environnement. Ils ne pourront se situer dans les espaces de renaturation des rives cartographiés dans le SCoT.

Le SCoT soutient le projet de Chens-sur-Léman qui développe sur les rives du Léman une opération de valorisation de son patrimoine archéologique et de ses rivages naturels avec en particulier le développement et la protection de roselières depuis Hermance.

#### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU A : Connectivité et la dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

Le caractère pédagogique et la vocation « réparatrice » donnés aux aménagements prévus pourront améliorer la qualité des milieux artificialisés et leurs connections.

Le développement de l'accueil des publics sur les rives naturelles du Léman peut présenter des risques de pression accrue sur les écosystèmes sensibles.

Une attention particulière sera donc portée sur le développement d'information au public et de gestion des flux de fréquentation sur les espaces naturels préservés le long des rivages.

Des mesures de suivi des incidences de la fréquentation sur les espaces ouverts aux publics seront mises en oeuvre.

L'extension ou la création de ports (qui n'est évoquée dans le SCoT que comme une éventualité) peut avoir des conséquences négatives sur les milieux naturels et leur dynamique.

Mais elles sont limitées par le fait d'implantation dans des zones déjà fortement anthropisées.

Les risques sont liés à l'augmentation du flux de bateaux avec les effets induits du batillage sur des milieux connexes, le dérangement de la faune et les pollutions liées aux rejets par les bateaux à moteur.

Ainsi, tout futur projet d'aménagement de port devra-t-il faire l'objet d'une analyse détaillée de ses incidences sur l'environnement (étude d'impact, incidences Natura 2000).

*DOG - Orientation n°4.2  
Orientations relatives  
aux collectivités concernées  
par la loi Montagne*

*Choix et  
incidences*

Sommaire

- 4.2.1 Préserver les espaces pastoraux, forestiers et agricoles, les plans d'eau et le patrimoine montagnard.
- 4.2.2 Maîtriser et développer stratégiquement l'urbanisation.
- 4.2.3 Le projet d'Unité Touristique Nouvelle « gros porteur Morzine-les Prodains ».

Avant-propos sur la structure rédactionnelle du DOG

Se reporter à la page 33.

## Orientations relatives aux collectivités concernées par la loi montagne

Orientation n°4.2

### **Orientation n°4.2.1 : Préserver les espaces pastoraux, forestiers et agricoles, les plans d'eau et le patrimoine montagnard**

#### ■ Rappel du PADD

II.1 : *Mettre en commun les richesses et valoriser le capital patrimonial et environnemental identitaire du Chablais dans ses qualités et ses diversités.*

#### ■ Explication de l'orientation

Pour cette orientation et celle qui suit, le DOG se réfère aux dispositions législatives en vigueur (articles L 145 et suivants du Code de l'urbanisme, issus de la loi «Montagne»), et rappelle les principes de développement et de protection attachés aux espaces et à l'économie montagnards.

Elle précise les dispositions sur les thématiques majeures de la montagne, que sont :

- La gestion des espaces agricoles, pastoraux et forestiers.
- La protection et la valorisation du patrimoine montagnard (qu'il soit naturel ou construit), les éléments naturels les plus remarquables étant identifiés sous l'orientation n°2.1.1 et la carte b.2.1, à charge pour les DUL, d'identifier, de délimiter et de préserver les éléments les plus remarquables de leur patrimoine à l'échelle locale.
- La gestion des chalets d'alpages (dans le cadre de l'article L 145.3 du Code de l'urbanisme).
- La protection des plans d'eau inférieurs à 1 000 hectares, qui sont identifiés par le DOG (dans le cadre de l'article L.145-5 du Code de l'Urbanisme) ; à charge pour les DUL d'assurer la délimitation et les protection des « rives naturelles » de ces plans d'eau, sur la base des critères d'appréciation fournis par le DOG.

#### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

##### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Le SCoT prescrit que les équipements sportifs ne devront pas porter atteinte à la fonctionnalité écologique des espaces naturels majeurs ni à leurs caractéristiques paysagères.

Les communes devront identifier et délimiter dans leurs documents d'urbanisme les éléments remarquables de leur patrimoine naturel qu'elles devront protéger de toute nouvelle construction.

Le SCoT prend également en compte les termes de la loi Montagne, en prescrivant la délimitation et la protection dans les DUL des parties naturelles des rives de plan d'eau listés dans le DOG.

##### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU A : Connectivité et la dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

La fonctionnalité des espaces naturels majeurs est protégée de la pression de l'urbanisation et des équipements touristiques. La préservation des rives naturelles des petits lacs de montagne sera favorable au maintien des connections avec les différents milieux en connexion avec ces milieux aquatiques.

### **Orientation n°4.2.2 : Maîtriser et développer stratégiquement l'urbanisation**

#### ■ Rappel du PADD

I.III *Répondre aux attentes de la population en matière d'équipements et de services : enjeu de cohésion sociale.*

#### ■ Explication de l'orientation

Outre les propos précédents (ci-contre), le DOG rappelle les principes et les conditions d'extension de l'urbanisation en continuité, posés par le Code de l'Urbanisme. Mais les principes d'urbanisation posés principalement dans les orientations n°1.1.2 et 1.1.3 sont également applicables aux communes de montagne.

La condition de « continuité » attachée à l'extension des bourgs, villages, hameaux ou groupements de constructions existants, suppose leur identification et leur délimitation mises à la charge des DUL, mais à l'appui de critères d'appréciation qui sont là encore, fournis par le DOG.

Les possibilités très exceptionnelles, et les conditions limitatives d'urbanisation en discontinuité sont également évoquées par le DOG.

## Orientations relatives aux collectivités concernées par la loi montagne

Orientation n°4.2

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG**

Les limites des bourgs, villages, hameaux et groupements de constructions mentionnés dans la loi montagne seront notamment déterminées en fonction de critères paysagers (points de vue et perspectives sur le site).

#### **Incidences sur l'environnement et mesures**

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

Des urbanisations en discontinuité sont autorisées en dernier recours dans l'objectif de restructuration paysagère d'espaces mités par de l'habitat dispersé. Dans ce cas, des effets sur la dynamique écologique sont possibles du fait de la création d'un nouvel espace imperméable au déplacement des espèces et d'augmentation de la pression de population dans des espaces encore peu contraints.

Toute urbanisation en discontinuité devrait faire l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation dans les DUL et devrait être développée dans le cadre d'une démarche urbaine durable, de type « quartier durable ».

#### **Orientation n°4.2.3 : Le projet d'Unité Touristique Nouvelle « gros porteur Morzine-les Prodains »**

### ■ Rappel du PADD

IV.1 Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

### ■ Explication de l'orientation

Le projet de gros porteur Morzine-les Prodains constitue le seul projet d'Unité Touristique Nouvelle inscrit dans le SCoT et validé en commission UTN le 3 mai 2010 : le DOG en fournit le contenu technique détaillé (contexte du projet, description, localisation, caractéristiques de l'appareil).

La mise en service de cet ouvrage permettra de reporter une partie des véhicules individuels motorisés vers ce transport en commun par câble.

Bien plus qu'une simple remontée mécanique, il s'agit d'un projet de transport alternatif, qui correspond aux objectifs de développement durable et aux orientations du SCoT en matière de multimodalité des déplacements.

### ■ Précisions complémentaires

Le DOG a précisé sous l'orientation n° 3.2.4, qu'aucun autre projet d'UTN n'était prévu au SCoT, pour des projets d'immobilier touristique ; il en est de même pour d'autres projets éventuels d'infrastructures (remontées mécaniques).

Aucun des projets touristiques (immobiliers ou autres) défendus par certaines communes de montagne n'est suffisamment déterminé, ni suffisamment évalué du point de vue environnemental, pour être inscrit en l'état dans le SCoT (ou alors, ne relève pas forcément de la procédure UTN) ; on mentionnera, entre autres, un projet à l'étude, de liaison entre Abondance et le domaine skiable des Portes du Soleil. Néanmoins, la possibilité n'est pas exclue, d'une inscription ultérieure de ces projets, à l'occasion d'une évolution ultérieure du SCoT (par voie de révision ou de modification).

En tout état de cause, le DOG émet d'ores et déjà la recommandation, « *que les stations des massifs du Haut-Chablais réfléchissent en concertation intercommunale, à l'opportunité d'un développement des liaisons entre domaines skiabiles, dans la perspective de constitution d'un projet d'UTN, qui pourra alors justifier d'une révision ou d'une modification du SCoT* ».

### ■ INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

#### **Expression des enjeux environnementaux dans le DOG :**

Le projet de téléphérique débrayable (type 3S) entre Morzine et Les Prodains, s'inscrit dans une démarche de report modal des déplacements en voiture individuelle pour l'accès à la station d'Avoriaz.

Ce projet développe ainsi une solution qui intègre la nécessaire réduction des effets cumulés sur les milieux, la santé et le cadre de vie des modes de déplacements actuels. Les objectifs s'inscrivent dans une démarche de développement durable à savoir :

## Orientations relatives aux collectivités concernées par la loi montagne

Orientation n°4.2

### Enjeux sociaux-économiques

- Rapprocher le village de la station en 12 minutes et permettre aux habitants et aux touristes d'accéder plus rapidement de centre à centre sans utiliser de voiture ;
- Permettre aux touristes Morzinois d'accéder plus facilement et plus rapidement aux domaines de ski d'Avoriaz ;
- Développement d'une véritable liaison Portes du Soleil entre le village de Morzine et la Station d'Avoriaz ;
- Association fonctionnelle des surfaces commerciales d'Avoriaz et de Morzine.

### Enjeux environnementaux

- Lutte contre les nuisances causées par la saturation en véhicules de la station et des routes avoisinantes, autant pour les habitants permanents (pollution, bruit, encombrement de la station) que pour la clientèle ;
- Report modal au minimum de 340 véhicules/jours à la montée et 340 à la descente (navettes et véhicules individuels des saisonniers) .
- Réduction des émissions polluantes.

### ■ Incidences sur l'environnement et mesures

*ENJEU A : Connectivité et dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages :*

Ce projet est implanté en bordure immédiate de la zone Natura 2000 dite « du Haut Giffre » (la ZPS, FR8212008) .

C'est une zone importante pour la conservation des oiseaux, l'enjeu avifaunistique est donc majeur sur ce secteur (Galliformes de montagnes et rapaces en particulier). La ZPS du Haut Giffre couvre un très vaste territoire (Morzine, Passy, Samoëns, Sixt, Verchaix). Cette vaste zone accueille de nombreux oiseaux d'intérêt patrimonial : l'aigle royal, la bondrée apivore, la chevêchette d'Europe, la chouette de Tengmalm, le faucon pèlerin, le grand-duc d'Europe, le gypaète barbu, la gélinoite des bois, le lagopède alpin, le milan noir, la perdrix bartavelle, le pic noir, la pie-grièche écorcheur et le tétras lyre.

Concernant les enjeux avifaunistiques, le tracé du projet se situe en dehors de la zone Natura 2000, en limite nord.

Le dernier tiers du tracé est situé en aval de la ZPS et traverse exclusivement des espaces ouverts de prairies, ponctuellement en lisière de la pessière.

Les risques d'incidences négatives se situent donc surtout à deux niveaux :

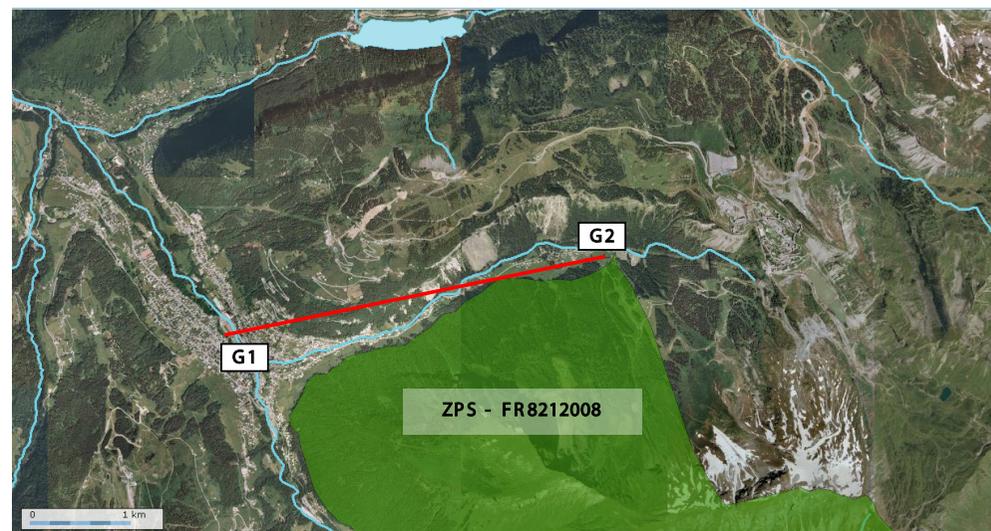
- Les risques de collisions de l'avifaune avec les câbles du 3S.
- Les incidences paysagères.

Cet équipement doit faire l'objet d'une étude d'évaluation de ses incidences environnementales, en considérant certains éléments déterminants du projet (hauteur et diamètre de câble, implantation des pylônes) et les résultats d'inventaires de l'avifaune à réaliser. Une étude a d'ailleurs été engagée dans ce sens.

### *ENJEU C :*

*Effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels :*

Le projet de liaison par téléphérique débrayable entre Morzine et les Prodains, permet un report des déplacements en voiture entre Morzine et Avoriaz (professionnels et vacanciers résidant à Morzine). Une incidence positive forte est donc attendue sur le trafic de voitures au coeur de Morzine en période touristique, avec une baisse globale des émissions et des nuisances sonores.



*En bref*

*Synthèse des choix politiques  
et des orientations en découlant*

Les deux cartes qui suivent permettent de visualiser de façon synthétique les orientations découlant des choix politiques du PADD.

La carte « structuration des espaces naturels et agricoles » fait apparaître les espaces strictement protégés dans le SCoT ainsi que ceux protégés par les territoires voisins. Le SCoT du Chablais s'est ainsi employé à maintenir les continuités écologiques qui existent entre les divers territoires, dans un esprit de cohérence et de coopération au-delà des frontières.

La carte de synthèse « structuration du développement territorial » permet d'avoir une vision globale des espaces protégés, de la structuration urbaine du Chablais, de sa structuration en termes de déplacements et enfin de sa structuration économique (au travers des zones d'activités économiques importantes du territoire).



## *Résumé non technique de l'évaluation environnementale*

L'état initial de l'environnement a dégagé, après une analyse transversale, trois grands enjeux environnementaux :

- La connectivité et la dynamique fonctionnelle des espaces naturels terrestres et aquatiques, en lien avec la lisibilité des paysages.
- La gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées et la gestion raisonnée des déchets.
- Les effets cumulés sur les milieux et la santé des modes de déplacements actuels.

Ils résument en quelques mots l'agrégation de nombreux enjeux qui ont été détaillés pour chaque domaine de l'environnement (voir détail dans l'état initial).

Ces enjeux environnementaux ont été intégrés aux enjeux socio-économiques pour dégager quatre enjeux transversaux qui ont servi de base au développement du projet politique à travers le PADD, ensuite décliné dans le DOG :

1. La maîtrise de la gestion de l'espace aménagé et agricole, qui préserve la connectivité et la dynamique fonctionnelle des espaces naturels, terrestres et aquatiques.
2. Un développement économique conciliable avec la gestion optimum et économe des ressources naturelles exploitées.
3. Une mobilité pour tous, considérant les effets cumulatifs sur les milieux et la santé, des modes de déplacements actuels.
4. Des coopérations et des solidarités à renforcer, au sein du Chablais et avec les territoires voisins (enjeu de gouvernance).

Ce développement aura des incidences sur l'environnement, que les prescriptions du SCoT s'efforcent de limiter ou de compenser, dans un équilibre raisonné avec les enjeux socio-économiques à gérer sur ce territoire et dans un souci de développement durable.

## *Résumé non technique de l'évaluation environnementale*

Les principales incidences que le SCoT s'efforce de prendre en compte sont les conséquences de l'augmentation des pressions de populations, en termes :

- d'occupation de l'espace,
- de consommation de ressources naturelles,
- de production de déchets,
- de fréquentation des milieux naturels sensibles,
- de fractionnement du territoire par le maillage des infrastructures nécessaires aux déplacements et aux activités économiques.

Le SCoT développe les moyens d'adapter les capacités d'accueil de son territoire à son évolution démographique prévisible, tout en préservant durablement les dynamiques fonctionnelles des espaces naturels et nos ressources en qualité et en quantité.

Le projet s'est donc employé à fixer des objectifs et des orientations qui visent à éviter ou à réduire les incidences de la pression de population et de la pression urbaine associée.

La réduction de la dynamique actuelle de consommation d'espace est assurée par une meilleure structuration urbaine et une répartition des modes d'habitat en faveur de la densification et d'un confortement des enveloppes urbaines actuelles.

On retiendra en particulier une croissance à l'horizon 2020 portée à 66 % par l'unité urbaine de Thonon-Publier-Evian et les 9 pôles locaux et secondaires, contre 50 % jusqu'à aujourd'hui.

Le poids de population de ces pôles est ainsi renforcé pour atteindre environ 60 % de la population du Chablais en 2020.

## *Résumé non technique de l'évaluation environnementale*

Ce projet de structuration urbaine, associé à d'autres prescriptions du DOG, œuvre en faveur d'une évolution profonde des modes de déplacements actuels, trop centrés sur la voiture individuelle.

Cette évolution repose tout d'abord sur le rapprochement des équipements, services, commerces et pôles d'emploi, des pôles principaux d'habitation pour favoriser les déplacements non motorisés (piéton, cycle). Par ailleurs, cette évolution repose sur le renforcement de l'attractivité (accessibilité, performance) du ferroviaire (CEVA, liaison Evian - Saint-Gingolph) et des transports en commun routiers, sans oublier les transports de marchandises (projet de plateforme fret à Perrignier).

Par ailleurs, il s'agit de traiter les incidences de la pression de population sur les espaces naturels et les ressources. Les ressources seront préservées des rejets polluants par une meilleure maîtrise des émissions dans l'atmosphère (évolution des modes de transports principalement), dans les sols et dans l'eau.

Pour ces derniers, le SCoT vise à maîtriser les capacités d'épandages agricoles des matières organiques (consommation d'espaces agricoles) et s'appuie sur la mise en œuvre des actions des contrats de Bassin couvrant l'ensemble du territoire.

On relève en particulier, une étude sur l'ensemble du Chablais, destinée à mieux connaître la ressource globale en eau du territoire. Le projet préconise une gestion économe de la ressource en eau avec un développement contraint par la ressource disponible et la capacité des réseaux.

Le SCoT est également en faveur d'une diminution des quantités de déchets incinérés (OMr) ou mis en décharges (déchets inertes), notamment par le tri de la fraction organique des ordures ménagères ou la mise en place de filière de recyclage des déchets du BTP pour limiter l'extension ou l'ouverture de nouvelles carrières de matériaux.

## *Résumé non technique de l'évaluation environnementale*

Enfin les espaces naturels remarquables (Natura 2000, ZNIEFF, autres zones humides, berges du Léman) et les continuités écologiques sont préservés de l'urbanisation à travers une série de prescriptions du DOG.

Des mesures devront être mises en œuvre pour éviter le morcellement des milieux et les ruptures de continuum écologiques, du fait des aménagements structurants retenus dans le SCoT.

On retiendra en particulier la nécessaire « transparence » (passage de faune, connexions hydrauliques, ...) des aménagements routiers en projet.

Ces mesures sont, soit déjà intégrées à des projets avancés, telle que la liaison nouvelle Machilly-Thonon inscrite au présent SCoT, soit à développer par des analyses complémentaires à engager pour des futurs projets à intégrer lors d'une prochaine révision du SCoT.

Le SCoT développe parallèlement, une série de prescriptions en faveur d'une préservation des paysages remarquables et de l'affirmation d'une image lisible et structurée des paysages en mutation.

Le SCoT porte une attention particulière à cette question, en lien avec les enjeux écologiques, dans sa traduction des lois montagne et littoral.

»»» TOME 1 ter

Volet 2 « Mise en oeuvre  
du SCoT »

2012

Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais



SCoT

## L'articulation du SCoT avec les autres documents et plans : la hiérarchie des normes

### Le Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais doit :

#### ■ Être compatible avec :

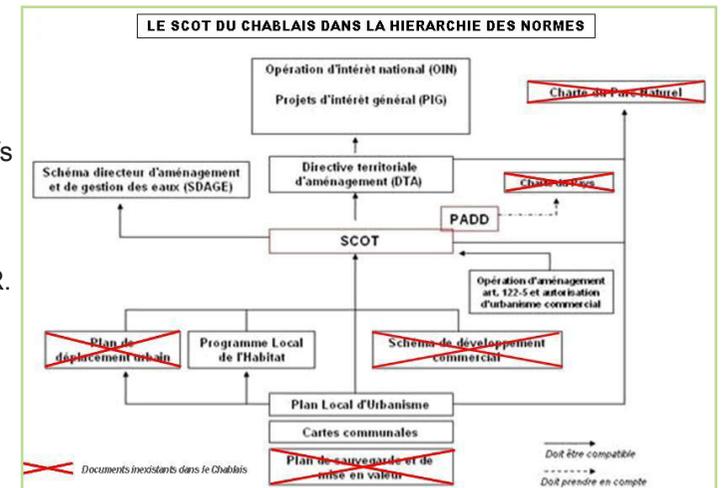
- Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, ainsi qu'avec les SAGE.
- Les Directives Territoriales d'Aménagement et les prescriptions de massifs.
- Les zones identifiées dans le réseau Natura 2000 et dans le cadre de la convention RAMSAR.
- La Déclaration d'Utilité Publique pour la 2X2 voies Machilly-Thonon

#### ■ Prendre en compte (principalement) :

- Les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités locales et des établissements et services publics.
- Les plans départementaux (Plan départemental des déchets et assimilés, Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée, etc.)
- Les Orientations Régionales.
- La Charte du Projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevois.
- Les contrats de rivières.

### Doivent être compatibles avec le Schéma de Cohérence Territoriale :

- Cartes communales, Plans Locaux d'Urbanisme,
- Documents sectoriels : Programmes Locaux de l'Habitat, Plan de Déplacements Urbains, Schéma de Développement Commercial,
- Délimitation des périmètres d'intervention foncière prévus par l'article L 143.1 du Code de l'urbanisme.
- Opérations foncières et les opérations d'aménagement suivantes, mentionnées sous l'article R 122-5 du Code de l'urbanisme : Zones d'Aménagement Différé et périmètres provisoires de zones d'aménagement différé ; Zones d'Aménagement Concerté ; lotissements, remembrements réalisés par des associations foncières urbaines et constructions soumises autorisations (SHON de plus de 5 000 m<sup>2</sup>) ; constitution, par des collectivités et des établissements, de réserves foncières de plus de 5 hectares d'un seul tenant.



## L'articulation du SCoT avec les autres documents et plans.

### ⇒ Le SDAGE 2010 - 2015 :

#### Les masses d'eau

##### ■ Cours d'eau

- HR-06-04 : Sous Bassin Versant des Dranses
- HR-06-12 : Sous Bassin versant du Sud-Ouest Lémanique

##### ■ Plans d'eau

- FRDL64 : Lac de Vallon
- FRDL65 : Lac Léman
- FRDL67 : Lac de Montriond

##### ■ Masses d'eau souterraines

- FR-D0-201 : Formations glaciaires et fluvio-glaciaires Bas Chablais (P. Gavot, Delta Dranse, terrasses Thonon)
- FR-D0-408 : Domaine plissé du Chablais et Faucigny - BV Arve et Dranse
- FR-D0-517 : Domaine sédimentaire du genevois (molasses et formations IVaires)

#### Les orientations fondamentales du SDAGE

Le SDAGE développe pour le bassin Rhône-Méditerranée, huit orientations fondamentales :

- OF1 : Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacités
- OF2 : Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques.
- OF3 : Intégrer les dimensions sociales et économiques dans la mise en œuvre des objectifs environnementaux.
- OF4 : Organiser la synergie des acteurs pour la mise en œuvre de véritables projets territoriaux de développement durable.
- OF5 : Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé.

- OF6 : Préserver et redévelopper les fonctionnalités naturelles des bassins et des milieux aquatiques.
- OF7 : Atteindre l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.
- OF8 : Gérer les risques d'inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des cours d'eau.

### ⇒ Les Objectifs locaux de qualité des masses d'eau superficielles :

N°	MASSES D'EAU NOMS	STATUTS	ETAT ECOLOGIQUE			ETAT CHIMIQUE		MOTIFS DU REPORT PARAMETRES
			2009	NR NQE	OBJ. BE	2009	OBJ. BE	
FRDR548	L'Eau Noire	MEN	2		2015	2	2015	
FRDR552a	La Dranse du pont de la douceur au Léman	MEFM	2		2027	3	2021	continuité, substances prioritaires
FRDR552b	Les Dranses en amont de leur confluence jusqu'au pont de la douceur sur la Dranse	MEFM	2		2027		2015	hydrologie
FRDR552c	La Dranse de sa source à la prise d'eau de Sous le Pas	MEN	3		2015	1	2015	
FRDR552d	La Dranse de la Morzine de sa source à l'amont du lac du barrage du Jotty	MEN	1		2015	3	2021	substances prioritaires
FRDR553	Le Brevon (Trit) de sa source au lac de Vallon	MEN	2		2015	2	2015	
FRDR10030	L'eau de bérard	MEN	2		2015	2	2015	
FRDR10251	Rivière la dranse de montriond	MEN	2		2015	2	2015	
FRDR10647	Torrent de seytroux	MEN	1		2021	2	2015	morphologie
FRDR10760	Torrent la morgé	MEN	2		2015	2	2015	
FRDR11222	Ruisseau l'eau noire	MEN	2		2015	2	2015	
FRDR11354	Ruisseau le bochard	MEN	2		2015	2	2015	
FRDR11464	Ruisseau le malève	MEN	2		2015	2	2015	
FRDR11805	Ruisseau la follaz	MEN	1		2021	2	2015	morphologie
FRDR12086	Torrent l'ugine	MEN	1		2027	2	2015	morphologie

Tableau 1 : HR-06-04 : Sous Bassin Versant des Dranses

## L'articulation du SCoT avec les autres documents et plans.

N°	MASSES D'EAU NOMS	STATUTS	ETAT ECOLOGIQUE			ETAT CHIMIQUE		MOTIFS DU REPORT PARAMETRES
			2009	NR NQE	OBJ. BE	2009	OBJ. BE	
FRDR550	Le Foron	MEN	2		2015	1	2015	
FRDR551	Le Pamphiot	MEN	2		2015	2	2015	
FRDR10616	Ruisseau le vion	MEN	1		2021	2	2015	morphologie
FRDR10677	Ruisseau le grand vire	MEN	1		2021	2	2015	morphologie
FRDR11129	Ruisseau de la gorge	MEN	1		2021	2	2015	morphologie
FRDR11140	Ruisseau le redon	MEN	2		2015	2	2015	
FRDR11815	Rivière l'hermance	MEN	1		2021	2	2015	morphologie

LEGENDE :	
état écologique :	<ul style="list-style-type: none"> <li>● -&gt; très bon</li> <li>● -&gt; bon</li> <li>● -&gt; moyen</li> <li>● -&gt; médiocre</li> <li>● -&gt; mauvais</li> <li>● -&gt; pas de données</li> <li>● -&gt; Non respect des Normes de Qualité Environnementales</li> </ul>
état chimique :	<ul style="list-style-type: none"> <li>● -&gt; bon</li> <li>● -&gt; pas bon</li> <li>● -&gt; pas de données</li> </ul>
niveau de confiance de l'état évalué :	<ul style="list-style-type: none"> <li>① -&gt; faible</li> <li>② -&gt; moyen</li> <li>③ -&gt; fort</li> </ul>
objectif bon état :	<ul style="list-style-type: none"> <li>? -&gt; à préciser</li> <li>20XX -&gt; objectif moins strict</li> </ul>

Tableau 2 : HR-06-12 : Sous Bassin versant du Sud-Ouest Lémanique :

### Mesures à mettre en oeuvre sur le territoire du SCoT

Les principaux problèmes posés à l'échelle du territoire des Alpes du Nord ont été identifiés :

- Des altérations de la continuité biologique, sédimentaire et de la morphologie des cours d'eau, aggravées localement par la présence d'espèces invasives.
- Des pollutions par les substances dangereuses.
- Des déséquilibres de répartition de l'eau entre les besoins des milieux aquatiques et les différents usages tels que la production d'hydroélectricité.

Face à ce constat, un certain nombre d'actions sont déjà en cours, principalement en matière de lutte contre les pollutions (domestiques, industrielles) et de restauration morphologique des cours d'eau. Le projet de programme de mesures 2010-2015 vise à poursuivre et à compléter ces efforts.

On retient à l'échelle du bassin des Dranses, de l'Est Lémanique et du sud-ouest Lémanique, les mesures présentées dans les tableaux ci-après.

Problèmes posés	Code	Mesures
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gestion locale à instaurer ou à développer.</li> <li>▪ Perturbation du fonctionnement hydraulique</li> </ul>	1A10	⇒ Mettre en place un dispositif de gestion concertée
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Substances dangereuses hors pesticides.</li> <li>▪ Dégradation morphologique</li> </ul>	5E04	⇒ Élaborer et mettre en œuvre un schéma directeur de gestion des eaux pluviales
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pollutions par les pesticides</li> </ul>	5D01	⇒ Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zone agricole.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dégradation morphologique</li> </ul>	3C43	⇒ Etablir un plan de restauration et de gestion physique du cours d'eau.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Problèmes de transport sédimentaire</li> </ul>	3C09	⇒ Mettre en œuvre des modalités de gestion des ouvrages perturbant le transport solide.
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Altération de la continuité biologique.</li> </ul>	3C11	⇒ Créer ou aménager un dispositif de franchissement pour la montaison
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Déséquilibre quantitatif</li> </ul>	3C01	⇒ Adapter les prélèvements dans la ressource aux objectifs de débits.
	3C02	⇒ Définir des modalités de gestion du soutien d'étiage ou augmenter les débits réservés.

Tableau 3 : Mesures du SDAGE, à mettre en œuvre sur le bassin des Dranses (HR-06-04)

## L'articulation du SCoT avec les autres documents et plans.

Problèmes posés	Code	Mesures
<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestion locale à instaurer ou à développer.</li> </ul>	3D16	⇒ Poursuivre ou mettre en œuvre un plan de gestion pluriannuel des zones humides.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Substances dangereuses hors pesticides.</li> </ul>	5E04	⇒ Élaborer et mettre en œuvre un schéma directeur de gestion des eaux pluviales
	5A50	⇒ Optimiser ou changer les processus de fabrication pour limiter la pollution, traiter ou améliorer le traitement de la pollution résiduelle
<ul style="list-style-type: none"> <li>Pollutions par les pesticides</li> </ul>	5D01	⇒ Réduire les surfaces désherbées et utiliser des techniques alternatives au désherbage chimique en zone agricole.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dégradation morphologique</li> </ul>	3C43	⇒ Etablir un plan de restauration et de gestion physique du cours d'eau.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Déséquilibre quantitatif</li> </ul>	3A10	⇒ Définir des objectifs de quantité (débits, niveaux piézométriques, volumes mobilisables
	5F28	⇒ Mettre en œuvre une solution de sécurisation de l'approvisionnement.

Tableau 4 : Mesures du SDAGE, à mettre en œuvre sur le bassin du Sud-Ouest Lémanique (HR-06-12)

Ces mesures sont portées sur le Bassin du Sud-Ouest Lémanique par un contrat de Bassin en cours de mise en œuvre et sur le Bassin des Dranses et de l'Est Lémanique par un contrat de Bassin en cours d'élaboration.

## *Des indicateurs pour le suivi du SCoT et pour évaluer la compatibilité des documents de rang inférieur*

Les rapports du SCoT avec les documents de rang supérieur ou de rang inférieur, s'expriment en termes de compatibilité, c'est à dire, le respect d'un principe de « non contrariété » (respecter « l'esprit »), qui diffère du principe de conformité (respecter « la lettre »). La décision ou la règle inférieure ne doit pas avoir pour effet ou pour objet d'empêcher l'application de la règle supérieure. Il n'est pas exigé dans ce cas que le destinataire de la règle s'y conforme rigoureusement mais simplement qu'il ne contrevienne pas à ses aspects essentiels.

Le SCoT n'est pas un aboutissement, mais un commencement ... En effet, il doit faire l'objet d'un bilan de sa mise en oeuvre et d'une analyse des résultats de son application (notamment en ce qui concerne l'environnement), au plus tard six ans après son approbation (article L 122-14 nouveau, du Code de l'Urbanisme).

A défaut d'un tel bilan et d'une délibération sur son maintien en vigueur ou sur sa révision, le SCoT deviendrait caduc.

C'est pourquoi, un observatoire sera mis en place pour réaliser l'évaluation de la mise en oeuvre du SCoT du Chablais.

Par ailleurs, afin d'évaluer la compatibilité des documents de rang inférieur avec le SCoT, il est nécessaire de suivre un certain nombre d'indicateurs.

Le tableau qui suit présente d'une part des exemples d'indicateurs qui pourront être utilisés pour évaluer la compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le SCoT (lors des modifications ou révisions des DUL) et d'autre part des exemples d'indicateurs qui pourront être utilisés dans le cadre du suivi du SCoT.

L'indicateur est une variable qualitative ou quantitative permettant de mesurer de manière objective une situation ou une tendance, dans le temps ou dans l'espace. Par définition, un indicateur n'est pas une donnée exhaustive mais une donnée synthétique représentative d'un phénomène à observer.

Dans le cadre de l'observatoire du SCoT du Chablais, les indicateurs permettront, par un suivi réalisé sur un large champ thématique, d'apprécier l'évolution du territoire chablaisien par rapport aux orientations qui ont été définies préalablement dans le SCoT. Ils feront ressortir des tendances, positives ou négatives, ce qui permettra à l'autorité de planification d'entreprendre les actions correctrices appropriées. L'indicateur ne s'évalue donc qu'en référence à une situation actuelle ou passée et par rapport à un objectif qui peut être quantifié et/ou qualifié.

**Outre ce qui précède, on rappellera que le SCOT est un document modifiable ou révisable (partiellement ou totalement) à tous moments, dans les conditions définies par l'article L 122-13 (nouveau) du Code de l'Urbanisme.**

N° de l'orientation	Titre de l'orientation	Exemples d'indicateurs de compatibilité des documents de rang inférieur	Exemples d'indicateurs d'évaluation du SCoT
1.1.1	Renforcer l'armature urbaine et la solidarité des 62 communes du Chablais.	1: projets d'équipements publics structurants (localisation, type, fréquentation, ...) 2: distance entre l'équipement et une arrêt de transports en commun	3: nombre d'EPCI et leur vocation
1.1.2	Accueillir la population actuelle et à venir.	4: surface constructible dans le DUL 5: coefficient d'occupation du sol et coefficient d'emprise au sol dans les DUL	1: population 2: nombre de logements (principal / secondaire / vacant) 3: nombre de logements (individuel / intermédiaire / collectif) 4: surface constructible dans le DUL
1.1.3	Optimiser l'urbanisation dans l'enveloppe urbanisée et dans les zones desservies par les transports en commun.	2: localisation des zones d'urbanisation future (continuité, transports en commun, réseaux divers, ...)	1: numérisation des DUL pour une évaluation des types d'occupation, surfaces, ...
1.1.4	Vers une urbanisation durable et de qualité.	2: précision des orientations d'aménagement des DUL	1: nombre de démarche de quartiers durables ou écoquartiers
1.2.1	Réaliser les infrastructures nécessaires au désenclavement du Chablais.	3: préservation des emprises foncières nécessaires aux projets	1: projets routiers (localisation, état d'avancement,...) 2: projets ferroviaires (état d'avancement,...) 4: comptage routier des véhicules légers (VL) et poids lourds (PL)
1.2.2	Développer et optimiser l'offre en transports collectifs vers les pôles de l'armature urbaine.	4: aménagement des pôles d'échanges majeurs	1: desserte et fréquence des transports collectifs 2: fréquentation des transports collectifs 3: comptage routier des véhicules légers
1.2.3	Favoriser le rabattement des véhicules motorisés individuels vers les transports collectifs.	1: parkings relais et parkings pour covoiturage (localisation, état d'avancement des projets, ...) 4: règle de stationnement dans les DUL	1: parkings relais et parkings pour covoiturage (localisation, état d'avancement des projets, ...) 2: comptage routier des véhicules légers 3: fréquentation des transports collectifs
1.2.4	Développer les modes doux pour une pratique utilitaire et de loisirs.	3: itinéraires piétons (localisation, type, longueur, ...) 4: règle de stationnement cycles dans les DUL	1: véloroutes / bandes et pistes cyclables (localisation, type, longueur, ...) 2: itinéraires personnes à mobilité réduite (localisation, type, longueur, ...) 3: itinéraires piétons (localisation, type, longueur, ...)
1.2.5	Améliorer le transport de marchandises.	3: préservation des emprises foncières pour la plateforme fret	1: trafic du fret (type de marchandises, quantités, ...) 2: comptage routier des poids lourds
1.2.6	Améliorer le transport de l'énergie et de l'information		1: couverture numérique du territoire.

N° de l'orientation	Titre de l'orientation	Exemples d'indicateurs de compatibilité des documents de rang inférieur	Exemples d'indicateurs d'évaluation du SCoT
2.1.1	Préserver les espaces naturels structurants ou sensibles.	1: surface et continuité des zones naturelles dans les DUL 2: surface des espaces verts urbains	1: surface et continuité des zones naturelles sur le territoire 2: surface des espaces verts urbains
2.1.2	Préserver les milieux aquatiques (cours d'eau, zones humides et lacs).	4: zonage dans les DUL à proximité des milieux aquatiques	1: aménagement et franchissement des cours d'eau 2: relevés de qualité de l'eau 3: renaturation des rives du lac Léman
2.1.3	Gérer durablement la forêt et la filière sylvicole.	1: surface forestière	1: surface forestière 2: nouvelles plateformes forestières 3: desserte forestière
2.1.4	Pérenniser les espaces agricoles et pastoraux.	1: surface agricole dans les DUL 3: règlement des zones agricoles dans les DUL	1: surface agricole dans les DUL 2: localisation des sièges d'exploitation
2.1.5	Promouvoir les activités agricoles, viticoles, pastorales, sylvicoles et piscicoles.		1: nombre d'exploitations (taille, types, ...) 2: nombre d'emplois agricoles, piscicoles, sylvicoles 3: ventes directes à l'exploitation 4: AOC et IGP 5: nombre de chaudières bois collectives
2.2.1	Valoriser le patrimoine remarquable du Chablais.	3: identification du patrimoine local d'intérêt dans les DUL	1: actions de valorisation du patrimoine chablaisien 2: nombre et localisation des ZPPAUP
2.2.2	Découvrir les paysages du Chablais par les points de vue.	1: coupures d'urbanisation dans les DUL 2: identification des cônes de vue dans les DUL	3: itinéraires de promenade et de randonnée
2.2.3	Donner une meilleure lisibilité à l'armature urbaine.	1: zonage dans les DUL 2: article 11 des PLU	
2.2.4	Rénover les paysages fragiles ou dégradés.	3: précision des orientations d'aménagement des secteurs d'urbanisation en entrée de ville	1: Observatoire photographique des points noirs 2: nombre et périmètres d'action des règlements d'affichages publicitaires

N° de l'orientation	Titre de l'orientation	Exemples d'indicateurs de compatibilité des documents de rang inférieur	Exemples d'indicateurs d'évaluation du SCoT
2.3.1	Protéger et gérer la ressource en eau.	1: périmètres de protection des captages 6: dimensionnement de l'urbanisation par rapport à la ressource en eau et ses usages à l'échelle du bassin 11 : Nombre et localisation des zonages d'assainissement 12 : Nombre et localisation des schémas directeurs de gestion des eaux pluviales	1: périmètres de protection des captages 2: qualité de l'eau des milieux aquatiques 3: liste des SPANC (Service Public d'Assainissement Non Collectif) 4: linéaire de réseau d'assainissement collectif 5: rendements des réseaux d'eau potable 7: volume des prélèvements par usage 8: rendement épuratoire de chaque unité de traitement 9: taux de raccordement aux réseaux d'assainissement collectifs 10: proportion de réseaux séparatifs 13: taux d'installation d'assainissements non collectifs conformes 14: taux de population desservie par une eau non conforme (pollutions chroniques)
2.3.2	Gérer l'exploitation du sous-sol durablement.		1: taux de déchets inertes recyclés 2: taux de déchets inertes mis en décharge de classe III 3: implantation des carrières et volume prélevé 4: remise en état et réhabilitation des sites 5: nombre de sites pollués recensés dans BASOL (Base de données sur les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif).
2.3.3	Réduire les pollutions liées à la production de déchets.	6: mesures de gestion des déchets par la réalisation de sites appropriés dans les DUL	1: réseaux de collecte sélective (desserte, type, ...) 2: état des lieux des anciennes décharges brutes communales (localisation, type, état, ...) 3: quantité de déchets valorisés (en matière ou énergie) 4: plateformes de déchets inertes et de compostage (localisation, type, desserte, ...) 5: sites d'enfouissement de déchets ultimes (localisation, caractéristiques, ...) 6: ratio des tonnes de matériaux consommés et des matériaux produits par an et par habitant

N° de l'orientation	Titre de l'orientation	Exemples d'indicateurs de compatibilité des documents de rang inférieur	Exemples d'indicateurs d'évaluation du SCoT
2.3.4	Prendre en compte les risques naturels, technologiques et sanitaires.	1: identification et préservation des champs d'expansion des crues dans les DUL	2: évolution des Plans de Prévention des Risques 3: installations classées (localisation, type, ...) 4: qualité de l'air (nombre de jours de dépassement des seuils...) 5: nombre de plans de secours communaux et/ou intercommunaux élaborés
2.3.5	Contribuer à la lutte contre le réchauffement climatique.		1: part de la production d'électricité à partir d'énergies renouvelables par rapport à la consommation totale d'électricité
3.1.1	Réaliser les logements nécessaires à toutes les populations.	6: réalisation de logements aidés 7: accueil des gens du voyage	1: parc de logement sociaux (nombre, localisation, type, ...) 2: évolution des PLH 3: accueil des gens du voyage (localisation, nombre de places, aires ou terrains) 4: établissements d'accueil pour personnes âgées ou dépendantes 5: nombre de logements saisonniers
3.1.2	Se doter des outils d'aide à la maîtrise foncière et urbaine.		1: nombre de communes adhérentes à l'EPF
3.2.1	Favoriser le déploiement des activités et services au cœur des lieux de vie.	2: mixité des fonctions dans les DUL	1: localisation des activités et services structurants
3.2.2	Offrir des sites de qualité pour les zones d'activité.	1: ZAE (localisation, surface, type ...) 3: démarche qualitative dans la zone	1: ZAE (localisation, surface, type ...) 2: présence de services dans les zones
3.2.3	Développer un maillage commercial équilibré du territoire.	2: surface des zones commerciales dans les DUL 3: démarche qualitative dans la zone	1: commerces (nombre, localisation, type, surface, ...) 2: surface des zones commerciales sur le territoire
3.2.4	Développer une stratégie globale de développement touristique et de loisirs.	2: équipements touristiques (localisation, type, ...)	1: nombre d'emplois touristiques 2: équipements touristiques (localisation, type, ...) 3: hébergements touristiques (localisation, type, nombre de lits) 4: mise en place d'une plateforme touristique, d'un portail Internet, d'un guide de communication et d'une signalétique commune. 5: mise en place du projet de géoparc

N° de l'orientation	Titre de l'orientation	Exemples d'indicateurs de compatibilité des documents de rang inférieur	Exemples d'indicateurs d'évaluation du SCoT
3.2.5	L'exception des équipements structurants et cohérents.		1: nombre, type et localisation d'équipements structurants, cohérents et exceptionnels
4.1.1	Préserver les espaces remarquables, les rives et les coupures d'urbanisation.	1: zonage du DUL par rapport à la cartographie littorale du SCoT	2: continuité et surfaces d'espaces naturels
4.1.2	Maîtriser et développer stratégiquement l'urbanisation en dehors et dans les espaces proches du rivage.	1: zonage du DUL par rapport à la cartographie littorale du SCoT	2: surfaces urbanisées et urbanisables
4.1.3	Réaliser des aménagements durables le long du littoral lémanique.	1: projets de valorisation du littoral 2: projets de ports 5: espaces littoraux ouverts au public (linéaire de côte)	1: projets de valorisation du littoral 2: projets de ports 3: actions de renaturation des rives 4: nombre de places de ports 5: espaces littoraux ouverts au public (linéaire de côte)
4.2.1	Préserver les espaces pastoraux, forestiers et agricoles, les plans d'eau et le patrimoine montagnard.	1: zonage des DUL	2: continuité et surfaces d'espaces naturels
4.2.2	Maîtriser et développer stratégiquement l'urbanisation.	1: zonage des DUL 2: identification des chalets d'alpages dans les DUL	3: surfaces urbanisées et urbanisables