

DEPARTEMENT DE LA HAUTE SAVOIE



REVISION DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DU CHABLAIS

Enquête publique TA N° E 19000077/38

du 15 juin 2019 au 13 août 2019

Rapport de la Commission d'enquête

LARROQUE Françoise – Présidente de la Commission d'enquête

BULINGE Bernard- Commissaire Enquêteur

MARTEL Joël- Commissaire Enquêteur

SOMMAIRE

1 LE TERRITOIRE DU SCOT DU CHABLAIS	1
2 LE CONTEXTE DE L'ENQUETE PUBLIQUE	3
2.1 Une révision du SCoT : pourquoi et avec quels objectifs ?.....	3
2.1.1 <i>L'évolution réglementaire</i>	3
2.1.2 <i>Analyse de l'application du SCoT de 2012 à 2016</i>	3
2.2 Objectifs de la révision du SCOT.....	4
3 L'ELABORATION DU PROJET DE REVISION DU SCOT	5
3.1 Le Porter à Connaissance de l'Etat.....	5
3.1.1 <i>Evolutions législatives</i>	6
3.1.2 <i>Projet de désenclavement du Chablais à inscrire dans un projet global de mobilité et d'aménagement</i>	7
3.1.3 <i>Définir les objectifs et les prescriptions relatifs à l'attractivité résidentielle, économique et touristique</i>	7
3.1.4 <i>Préserver et valoriser le patrimoine culturel, paysager, environnemental et agricole d'exception</i>	8
3.2 La concertation préalable des Services, des Elus et du Public	10
3.2.1 <i>Concertation des Services et des PPA-PPC</i>	10
3.2.2 <i>Concertation des élus</i>	10
4 LE PROJET DE REVISION DU SCOT	12
4.1 Le diagnostic	12
4.1.1 <i>Les atouts, faiblesses et enjeux du territoire</i>	12
4.1.2 <i>Les spécificités des territoires couverts par les Lois Littoral et Montagne</i>	23
4.1.3 <i>Analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dernières années</i>	26
4.2 Le PADD	26
4.3 Justification des choix	28
4.3.1 <i>L'armature urbaine</i>	28
4.3.2 <i>Projection démographique</i>	29
4.3.3 <i>Limitation de la consommation d'espaces</i>	29
4.3.4 <i>Mixité de l'habitat</i>	30
4.3.5 <i>Définition des espaces agricoles stratégiques</i>	31
4.3.6 <i>Armature écologique</i>	31
4.3.7 <i>Armature paysagère</i>	31
4.3.8 <i>Transports et déplacements</i>	31
4.3.9 <i>Volet Littoral</i>	32

4.3.10 Volet Montagne.....	34
4.3.11 Aménagement commercial et DAAC.....	35
4.5 Le DOO.....	35
4.6 Analyse des incidences de la révision du SCoT sur l'environnement.....	37
4.6.1 Analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du SCoT et mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser ses conséquences dommageables sur l'environnement	37
4.6.2 Evaluation des incidences sur le(s) site(s) Natura 2000 et mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les incidences dommageables du SCoT.....	40
4.7 Indicateurs de suivi.....	40
4.8 Composition du dossier d'enquête.....	41
5 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE	41
5.1. Désignation de la commission d'enquête.....	41
5.2. Organisation et déroulement de l'enquête : points principaux.....	41
5.3 Analyse des documents du projet de révision du SCoT soumis à enquête.....	43
5.3.1 Volet Mobilité.....	43
5.3.2 UTN : Création d'hébergements touristiques sur la station d'Avoriaz.....	44
5.3.3 Consommation d'espace.....	44
5.3.4 Environnement, bruit.....	45
5.4 Compléments d'information.....	45
5.5. Information du public.....	45
5.5.1 Parutions dans la presse :	45
5.5.2 Affichage.....	46
5.5.3 Autres informations du public	46
5.6 Climat de l'enquête	46
5.7 Clôture de l'enquête et modalités de transfert de dossiers et registres d'enquête	46
6 OBSERVATIONS DU PUBLIC, DES PERSONNES PUBLIQUES, DES ASSOCIATIONS ET DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET MEMOIRE ENREPOSE DU SIAC.....	46
6.1 Synthèse des observations du Public relatives a la révision du SCot.....	47
6.1.1 La Mobilité.....	48
• Autoroute Machilly-Thonon	48
• Le RER Sud.....	48
• Autres observations relatives à la mobilité.....	52
6.1.2 Observations relatives au projets UTN de Morzine-Avoriaz.....	53
6.1.3 Observations relatives à l'urbanisation, la densification et la consommation d'espaces....	58
6.1.4 Observations relatives aux sujets transverses	60
6.1.5 Observations hors objet de l'enquête.....	61

6.2 Synthèse des observations des associations	61
6.3 Synthèse des observations des PPA et PPC	62
6.4 Observations et questions de la commission d'enquête	70
7 PRISE EN COMPTE, DES COMPLEMENTS D'INFORMATION DE LA COMMISSION, DU MEMOIRE EN REPONSE DU SIAC ET RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.....	76

1 LE TERRITOIRE DU SCOT DU CHABLAIS

Le Chablais est un territoire de 870 km², situé au Nord-Est du département de la Haute Savoie, entre lac et montagne.

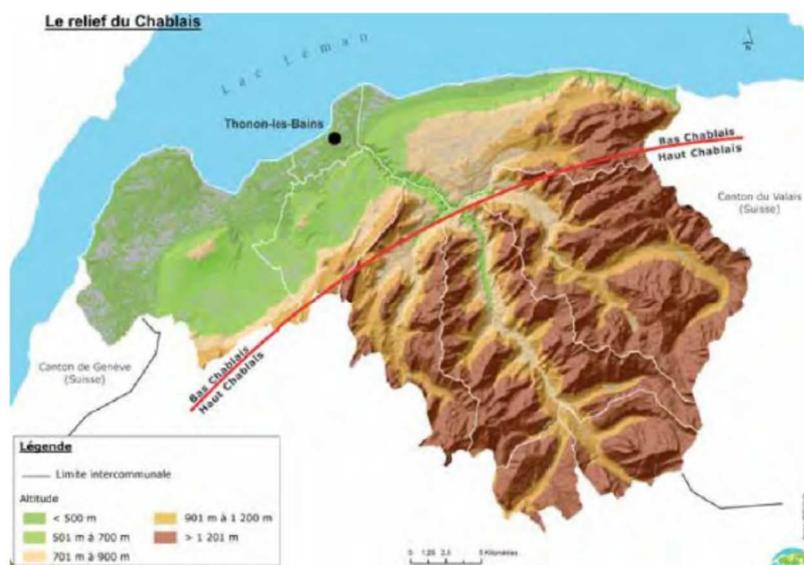
Il est limité au Nord par le lac Léman, à l'Est par le canton du Valais en Suisse, au Sud par le Faucigny et à l'Ouest par le Genevois (canton suisse de Genève et genevois français).

Le Chablais est donc un territoire enclavé au sein de barrières naturelles (lac et montagne) et frontalières (frontières avec les cantons de Genève, de Vaud et du Valais), et se caractérise par 2 grandes zones géographiques :

- **Le Haut Chablais** montagneux, pastoral et forestier et isolé en massifs séparés par des vallées relativement profondes : la vallée d'Abondance, vallée d'Aulps et vallée du Brevon. Avec des massifs montagneux dominant à plus de 2200 m d'altitude, il a développé un important domaine skiable et des stations de ski de renommée internationale : Morzine- Avoriaz, Les Gets, Chatel-Abondance...
- **Le Bas Chablais**, formé de plaines, de coteaux, de piémonts et de bas plateaux, tournés vers le lac Léman et la Suisse qui s'étagent entre 350 et 900 m d'altitude.

Au sein du Bas Chablais, on distingue :

- les rives du Léman marquées par l'urbanisation de l'agglomération de Thonon-Evian, qui s'est fortement développée sous l'influence du bassin d'emploi de Genève, mais connue, dès la fin du XIII^{ème} siècle, comme station à la mode pour son thermalisme, ainsi que de nombreuses petites villes à caractères résidentiel et touristique.
- L'arrière-pays du Pays de la Côte et du Plateau de Gavot, qui reste plus rural et agricole.



Territoire contrasté avec des sites naturels de grande qualité, des zones rurales et des montagnes attractives autour d'un noyau urbain, le Chablais bénéficie d'un patrimoine naturel et paysager exceptionnel et d'une véritable identité historique issue de son passé géologique.

En effet, le Chablais raconte l'histoire des Alpes, grâce à une succession exceptionnellement préservée et presque complète des couches géologiques alpines.

Le Chablais présente une structure géologique complexe et remarquable à l'origine d'un classement en « GEOPARK » par l'UNESCO.

Le Chablais fait l'objet d'une hausse continue de sa population depuis les années 1990. Elle atteignait près de 134000 habitants en 2013 (source INSEE), à laquelle s'ajoute une population touristique saisonnière importante, compte tenu de sa capacité d'accueil qui s'élevait à 193 711 lits en 2017.

Le périmètre du projet de révision du SCoT du Chablais est inchangé par rapport à celui de l'élaboration du SCoT en 2012 : il comporte 62 communes.

Toutefois la loi NOTRe du 7 août 2015, portant la nouvelle organisation territoriale de la République, a conduit à l'élaboration d'un Schéma Départemental de Coopération Intercommunale (SDCI) approuvé par arrêté préfectoral en date du 25 mars 2016, qui a changé les périmètres des intercommunalités dans le Chablais au 1^{er} janvier 2017.

Le Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (SIAC), maître d'ouvrage de la révision du SCoT est aujourd'hui composé de trois collectivités membres :

- La Communauté de Communes du Haut Chablais (CCHC) : 15 communes,
- La Communauté de Communes du Pays d'Evian Vallée d'Abondance (CCPEVA) : 22 communes,
- La Communauté d'Agglomération Thonon Agglomération (TA) : 25 communes.

Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale couvrant le Chablais



Les réflexions au regard du développement et de l'aménagement du Chablais, ne se limitent pas toutefois à ces seuls territoires.

Le Chablais s'inscrit dans l'espace lémanique transfrontalier et coopère avec les territoires limitrophes français et suisses pour développer des projets structurants permettant notamment de régler les problèmes liés à l'intensité des flux de frontaliers.

Les démarches et structures de coopération interterritoriales et transfrontalières sont multiples pour permettre de répondre aux enjeux des territoires de l'espace lémanique : l'Arc Syndicat Mixte, le Groupement Local de Coopération Transfrontalière (GLCT) « Grand Genève », le Comité Régional Franco-Genevois (CRFG), Le Conseil du Léman, La plateforme de Coopération des Trois Chablais, « les Portes du soleil ».

Globalement, le Chablais offre un cadre paysager privilégié en bordure du lac Léman, avec des milieux naturels exceptionnels et variés, des espaces agricoles et forestiers qui forment une trame environnementale d'intérêt écologique, patrimoniale et paysagère, et ce, à proximité du bassin d'emplois de Genève et aux portes de l'agglomération transfrontalière Franco-Valdo-Genevoise. Ce contexte entre lac et montagne a conduit à une résidentialisation importante du territoire et au développement d'un tourisme estival et hivernal qui constituent les principaux piliers de l'économie du Chablais (économie présentielle et touristique).

La révision du SCoT organise donc l'aménagement et le développement de ce territoire soumis à une forte pression dans un contexte d'espace transfrontalier.

2 LE CONTEXTE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Le Chablais s'est doté d'un SCoT approuvé le 23 février 2012. Il a été élaboré sous le régime de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000.

2.1 Une révision du SCoT : pourquoi et avec quels objectifs ?

Le dispositif de suivi et l'évaluation du SCoT, en application du Code de l'Urbanisme, montrent que certaines dispositions doivent être revues au regard de l'évolution du contexte réglementaire d'une part et des nouveaux enjeux, notamment des enjeux de mobilité avec, en particulier le désenclavement routier du Chablais et la réalisation du LEMAN Express reliant Genève à Evian les Bains, d'autre part.

2.1.1 L'évolution réglementaire

Le contexte réglementaire a fortement évolué, ces 10 dernières années, suite à l'adoption de nombreuses lois : la loi Engagement pour l'Environnement (ENE dite « Grenelle II ») du 12 juillet 2010, la loi pour l'Accès au logement et à un Urbanisme Rénové du 24 mars 2014 (loi ALUR), la loi PINEL relative à l'Artisanat, au Commerce et aux Très Petites Entreprises (ACTPE), du 18 juin 2014, la loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt (loi LAAAF) du 13 octobre 2014, la nouvelle loi Montagne du 28 décembre 2016 et plus récemment, la loi pour l'Evolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique (ELAN) du 27 novembre 2018.

Les principaux apports de ces lois, entre autres, sont :

- Le rôle intégrateur du SCoT renforcé : il doit prendre en compte tous les documents supérieurs en termes de compatibilité et/ou de conformité, et notamment les Schémas Régionaux de Cohérence Ecologique (SRCE) et Schéma Territorial Climat Air Energie (STCAE).
- L'analyse de la consommation d'espaces naturels et agricoles sur les 10 dernières années, avec arrêt d'objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.
- L'approche qualitative des déplacements et des temps de déplacement.
- La définition des conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques.

La prise en compte de ces nouvelles dispositions nécessite une mise en révision du SCoT.

2.1.2 Analyse de l'application du SCoT de 2012 à 2016

Cette analyse met en évidence d'une part les progrès et les constats intéressants et d'autre part les difficultés perceptibles, les éléments à surveiller et les points de vigilance.

Les principaux points de vigilance mis en évidence, sont :

- **Population** : s'il est observé globalement un taux de croissance annuel moyen, proche de celui projeté par le SCoT, l'essentiel de l'évolution de la population se situe sur la partie Ouest du Chablais, en proximité avec le territoire du Grand Genève et 55% de la population du Chablais, se situent sur les 16 communes en Loi Littoral.

- **Habitat** : l’affichage par commune du nombre de logements à produire apparaît problématique et pose la question d’une échelle intercommunale plus pertinente pour traduire les objectifs du SCoT.
- **Environnement** : la représentation graphique et le choix des échelles des cartes sera un élément essentiel dans la révision du SCoT, pour une bonne prise en compte des documents d’urbanisme à venir.
- **Paysage** : le SCoT actuel dispose que peu d’orientations claires concernant la thématique paysage.
- **Transports et déplacements** : c’est le sujet prioritaire de la révision du SCoT qui doit prendre en compte le SRCAE et affiner la thématique du transport de marchandises.
- **Consommation de l’espace** : la méthode de définition de l’enveloppe urbaine doit être précisée pour simplifier son application, de même que la distinction entre espace interstitiel et dent creuse qui conduit à des prises en compte variable dans les enveloppes urbaines.
- **Economie** : des disponibilités foncières faibles pour l’économie d’une part et des réflexions à mener sur l’évolution climatique et le tourisme de montagne à venir.
- **Territoires littoraux et montagnards** : 1 seule UTN inscrite au SCoT et non réalisée et des coupures d’urbanisation à suivre de près pour favoriser les fenêtres paysagères sur le lac.
- **Armature territoriale** : renforcement de l’armature urbaine à envisager et dénomination des niveaux d’armature urbaine à harmoniser avec celles du Grand Genève et du SCoT de l’interscot.

Globalement, si le SCoT SRU s’avère être précurseur en matière d’environnement et de nombreux sujets traités, des thématiques déjà prises en compte dans ce SCoT en vigueur devront être renforcées, du fait de l’évolution réglementaire d’une part, de l’analyse de l’évolution du contexte d’autre part et enfin de l’observation de l’application du SCoT actuel sur 4 ans qui met en évidence , soit des prescriptions pas assez opérationnelles, soit des prescriptions trop homogènes pour certaines et non adaptées aux spécificités géographiques du Chablais.

2.2 Objectifs de la révision du SCOT

Au-delà de l’intégration des nouvelles exigences règlementaires, les objectifs de la révision du SCoT sont :

- De favoriser le développement harmonieux du territoire en privilégiant une approche sectorielle définie par les 2 grandes entités complémentaires du territoire que sont le littoral et la montagne, et en s’inscrivant dans les dynamiques locales et transfrontalières ;
- De confirmer de façon lisible et forte le positionnement du Chablais au sein de la démarche InterScot, et vis-à-vis des cantons de Genève, du Valais et de Vaud ;
- De prendre en compte les réflexions issues des Projets de Territoires récemment engagées au sein des intercommunalités ;
- De mesurer et d’anticiper les répercussions de la mise en service prochaine du Léman Express, de contribuer à la poursuite du désenclavement du Chablais, et à l’accompagnement du développement des modes de transports en commun et des communications numériques ;
- De développer une offre de logements accessibles à tous, guidée par l’adéquation entre axes de transports structurants et attentes et besoins de la population actuelle et future ;

- De valoriser les espaces agricoles, forestiers et naturels, vecteurs d'identité et de lisibilité du Chablais, de mettre en valeur paysage et patrimoine, notamment en prenant en compte la charte paysagère et architecturale du Chablais ;
- De développer une stratégie globale d'aménagement des espaces littoral et montagne, et de clarifier sur les espaces concernés, les dispositions d'application des lois « littoral » et « montagne », dans le but de développer une expertise propre au Chablais ;
- De recenser les projets UTN ainsi que ceux d'aménagement et d'équipement sur le littoral, d'en définir les caractéristiques et de les analyser au regard du projet politique du Chablais ;
- D'adapter le SCoT en vigueur aux nouveaux enjeux écologiques (continuités écologiques, trame verte et bleue), en prenant en compte le SRCE ;
- D'approfondir des sujets insuffisamment développés dans le SCoT en vigueur, tels que le tourisme de montagne et de littoral, mais aussi l'économie avec la rédaction d'un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC).

Ainsi, en s'appuyant sur le SCoT en vigueur, en le précisant et en le complétant, la révision du SCoT permettra de répondre aux enjeux politiques au vu de l'évolution du territoire, de développement durable et de croissance organisée du territoire, et règlementaires enfin.

3 L'ELABORATION DU PROJET DE REVISION DU SCOT

L'élaboration du projet de révision du SCoT s'est faite en plusieurs étapes :

- la prise en considération du Porter à Connaissance de l'Etat (PAC),
- la concertation des services, des élus et du public,
- l'élaboration des différentes pièces du dossier de révision : le rapport de présentation et l'évaluation environnementale, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO), qui constituent le projet de SCoT révisé arrêté.

3.1 Le Porter à Connaissance de l'Etat

En application des articles L132-1 à 132-4, et R132-1 à 132-3 du Code de l'Urbanisme, l'Etat porte à la connaissance du syndicat mixte qui a décidé de réviser le schéma de cohérence territoriale les dispositions législatives et réglementaires applicables au territoire concerné, les projets des collectivités territoriales et de l'Etat, en cours d'élaboration ou existants.

Dans le document de porter à connaissance qu'elle a établi en novembre 2015, la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Haute-Savoie indique que le SCoT révisé devra :

- Intégrer les évolutions législatives, relatives à des thématiques nouvelles ou à renforcer ;
- Inscrire le projet de désenclavement du Chablais dans un schéma global de mobilité et d'aménagement ;
- Définir les objectifs et les prescriptions relatifs à l'attractivité résidentielle, économique et touristique ;
- Préserver et valoriser un patrimoine culturel, paysager, environnemental et agricole d'exception.

3.1.1 Evolutions législatives

	Domaine	Objectif	Enjeux pour le SCoT
Thématiques nouvelles	Climat, air, énergie	Réduire les gaz à effet de serre Maîtriser l'énergie Préserver la qualité de l'air	DOO peut conditionner les ouvertures à urbanisation
	Communications électroniques	Offrir à tous l'accès aux technologies de l'information et des communications	PADD fixe les objectifs DOO peut conditionner les ouvertures à urbanisation
	Continuités écologiques	Affiner certaines prescriptions du SCoT actuel	PADD doit fixer les objectifs DOO doit préciser les modalités de protection et de préservation
Thématiques renforcées	Consommation d'espace	Par rapport au SCoT actuel, préciser, mieux territorialiser et renforcer cet item	PADD doit fixer les objectifs de lutte contre l'étalement urbain DOO arrête les objectifs chiffrés par secteur géographique
	Déplacements	Diminution des obligations de déplacement motorisé Développement des transports alternatifs	PADD doit intégrer une approche qualitative DOO peut fixer la densité maximale de construction
	Commerce	Orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal Définition des localisations préférentielles	DOO peut comprendre un DAAC, qui localise les secteurs et prévoit les conditions d'implantation des équipements commerciaux

Au-delà de ces évolutions législatives et des traductions qui peuvent ou doivent en être faites par le biais du DOO ou du PADD, l'Etat fixe les objectifs d'évolution du SCoT :

- *Exprimer une vision stratégique de tous les acteurs qui soit claire, synthétique et ambitieuse, afin de bien faire ressortir le projet global d'aménagement du territoire ;*
- *Être plus opérationnel, grâce notamment à des prescriptions décrites par principe au niveau de l'intercommunalité, et qui soient plus précises et territorialisées afin d'être facilement exploitables pour les PLU ;*
- *Approfondir des thèmes insuffisamment développés dans le SCoT actuel : tourisme, économie, littoral.*

On notera, la contribution de la DREAL qui recense et explicite, notamment :

- Les documents régionaux et projets qui s'imposent au SCoT dans un rapport normatif ou de prise en compte : le SRCE (schéma régional de cohérence écologique) ; le SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) et son projet de révision ; les PGRI (plans de gestion des risques d'inondation) ; les arrêtés de classement de sites ; le projet d'infrastructure de l'Etat, liaison Machilly-Thonon en l'occurrence.
- Les doctrines régionales : PRAD (Plan Régional de l'Agriculture Durable) ; SRCAE (Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie) et SRE (Schéma Régional Eolien).

Certains ont été élaborés depuis l'adoption du SCoT en 2012 : c'est le cas du SRCE, du SRCAE, du PGRI et de la révision en cours du SDAGE, et du classement de certains sites.

3.1.2 Projet de désenclavement du Chablais à inscrire dans un projet global de mobilité et d'aménagement

	Objectif	Enjeux pour le Scot
La liaison Machilly / Thonon	Améliorer : la desserte régionale et locale ; la qualité de vie des riverains des axes actuels	Appréhender ce projet de manière transversale
Un projet global de mobilité à construire	Réaménager le réseau secondaire au profit des modes alternatifs	Nouvelle hiérarchisation du réseau routier, notamment en zone urbaine, à étudier
	Conforter le projet THNS sur la RD 1005	Aménagements en site propre à étudier
	Accompagner le CEVA-Léman Express	Etude exploratoire à mener sur la densification urbaine autour des gares
	Fortifier les transports lacustres	Assurer la connexion des embarcadères avec l'ensemble du système de transport

Qu'ils soient déjà avancés ou à construire, les projets de mobilité sont clairement définis. L'Etat indique que le SCoT doit veiller à ce que ces projets se réalisent dans le cadre d'un développement maîtrisé, après avoir mesuré leurs impacts pour l'habitat, l'emploi ou le tourisme.

3.1.3 Définir les objectifs et les prescriptions relatifs à l'attractivité résidentielle, économique et touristique

	Situation actuelle	Enjeux du SCoT
Maîtriser l'attractivité résidentielle	Taux de croissance de la population plus forts à l'ouest	Hors unités urbaines, diminuer la pression sur les espaces littoraux Viser pour les pôles de proximité une croissance en rapport avec leur place dans l'armature urbaine
	Besoin annuel de logements neufs : 1500	Amplifier la production de logements locatifs sociaux
	SCoT actuel prévoit des dispositions pour limiter la consommation d'espace	Amplifier la diminution de la consommation d'espace Inciter les acteurs de PLU à analyser finement les potentialités de renouvellement urbain
Structurer l'attractivité économique	« Chablais 2040 » : un excellent diagnostic économique établi en 2014, qui souligne des disparités : notamment une surreprésentation de l'économie résidentielle	Procéder à un rééquilibrage économique, en particulier : économie productive / économie résidentielle

Structurer l'attractivité économique	La majorité des emplois se situe hors des zones d'activités	Favoriser les activités au cœur des lieux de vie, après avoir défini une stratégie adaptée Exploiter les futures potentialités (proximité autoroute) tout en soignant les aménagements futurs (consommation d'espace, paysages)
	Le secteur commercial est le premier employeur	Les prescriptions du SCoT doivent être plus précises et opérationnelles
Adapter l'attractivité touristique	Le tourisme de montagne se répartit entre stations de renommée internationale, et d'autres plus modestes	Prendre en compte la dimension climatique et ses conséquences à moyen terme Conforter l'attractivité en prenant en compte la question environnementale, notamment celle liée à la ressource en eau Pour les stations modestes, appréhender la viabilité économique
	Le patrimoine chablaisien est particulièrement riche	Valoriser le patrimoine, la préservation des paysages et des espaces agricoles afin de concourir à l'attractivité de l'arrière-pays

Les enjeux du SCoT ainsi définis dressent une orientation nette du développement souhaité : un développement équilibré qui prenne en compte le sujet de la réduction de la consommation d'espace, qui tienne compte des projets actuels, et des aspects environnementaux impactant le moyen et le long terme.

3.1.4 Préserver et valoriser le patrimoine culturel, paysager, environnemental et agricole d'exception

	Situation actuelle	Enjeux pour le SCoT
Appréhender le littoral de manière intégrée	Le littoral cumule tous les enjeux de l'aménagement Un riche environnement lacustre au plan de la biodiversité et du patrimoine naturel Des espaces remarquables : notamment, site lac Léman (Natura 2000), site du delta de la Dranse, espaces boisés littoraux	Protéger ces espaces remarquables, qui n'ont pas vocation à accueillir des infrastructures portuaires ou des équipements lourds
	Les paysages : au fil du temps, les fenêtres qui offrent des vues publiques sur le lac se sont raréfiées	Etre précis en termes d'urbanisation des espaces proches du rivage, afin de maintenir, notamment, les espaces boisés et agricoles qui offrent encore des paysages exceptionnels

Appréhender le littoral de manière intégrée	Les communes littorales ont connu une forte expansion démographique	Maîtriser l'urbanisation future en revoyant à la baisse les objectifs de croissance démographique, à l'exception de l'unité urbaine Etre très précis pour les conditions d'urbanisation
	Développement des activités de plaisance : une étude du SIAC montre la complexité du sujet	Hors Publier, aucune nouvelle structure lourde n'est envisagée sur le littoral Orientation : moderniser et optimiser les ports actuels, en prenant en compte la dimension environnementale et en s'appuyant sur des solutions légères
Préserver le patrimoine environnemental	Le SCoT actuel, ainsi que le SRCE, établi depuis, dressent une cartographie cohérente sur la trame écologique	Bien caractériser les trames : corridors et coupures, franchissements écologiques, espaces de perméabilité, réservoirs de biodiversité notamment
	L'eau : une belle image en terme de qualité, mais plusieurs systèmes d'assainissement ne sont pas conformes, plusieurs services n'atteignent pas l'objectif de rendement pour l'eau potable. Le réseau de milieux aquatiques est important	Etablir des scénarios de développement en cohérence Prendre en compte les travaux menés par les structures particulières, notamment au travers des contrats de rivière
	Détenus pour moitié par des propriétaires privés, les espaces boisés importants ne sont pas l'objet d'un plan de gestion concertée.	Améliorer la production et la valorisation économique du bois, en respectant une gestion durable des forêts
S'appuyer sur le patrimoine paysager et culturel	Le patrimoine culturel est riche. Le patrimoine paysager se banalise. Le SIAC a conduit d'importants travaux, mais qui ne sont pas opposables.	Intégrer les dispositions de la charte et les traduire en prescriptions
Conforter le patrimoine agricole	Les espaces agricoles se sont réduits	Pérenniser la richesse du patrimoine agricole, par des objectifs ambitieux en matière de consommation d'espace, et un renforcement des conditions d'urbanisation

L'Etat indique lui-même que l'environnement, le patrimoine culturel, paysager et agricole, bien qu'abordés en dernière partie du porter à connaissance, constituent les bases du territoire sur lesquelles l'urbanisation doit venir s'insérer, et en aucun cas des variables d'ajustement.

En conclusion, le document général de porter à connaissance de l'Etat constitue une référence claire, riche et opérationnelle pour la révision du SCoT.

L'on comprend aisément que par souci de synthèse certains points, considérés peut-être comme de détail ou n'ayant que peu évolués depuis le dernier SCoT, n'ont été qu'abordés rapidement voire ignorés dans ce document général. Ainsi par exemple le sujet des sites et sols pollués, évoqué par l'Agence Régionale de Santé, ou encore le sujet des nuisances sonores, dans son volet aérien et non pas seulement routier.

Ces remarques, mineures au regard de la qualité du document général de porter à connaissance, montrent bien tout l'intérêt d'examiner le dossier de révision du SCoT dans son ensemble.

3.2 La concertation préalable des Services, des Elus et du Public

3.2.1 Concertation des Services et des PPA-PPC

Depuis le lancement de la procédure de révision du SCoT jusqu'à son arrêté, le dialogue avec les services de l'Etat a été continu.

On notera en particulier la tenue de 2 réunions avec le Préfet, l'une le 04 novembre 2017 relative aux projets structurants et aux UTN, l'autre le 03 mai 2018 concernant les éléments clés du DOO.

Parallèlement, une dizaine de rencontres ont été organisées entre les services du SIAC et ceux de la DDT, afin de les informer de l'état d'avancement des travaux.

Avant l'arrêté de révision du SCoT, les personnes publiques associées et consultées ont été conviées formellement à deux étapes particulières : le 15 décembre 2016 pour une réunion relative au diagnostic et aux orientations du PADD ; le 11 octobre 2018 pour un point d'avancement, et plus particulièrement le DOO.

Suite à la délibération de son conseil syndical en date du 14 février 2019, arrêtant le projet de SCoT, et conformément à la réglementation, le SIAC a soumis le projet pour avis aux : personnes publiques associées visées à l'article L 132-7 et 132-8 du CU ; aux communes et groupements de communes membres du SIAC ; aux communes limitrophes et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale en ayant fait la demande ; à la CDPENAF ; au comité de massif et à sa commission spécialisée ; au représentant des organismes d'habitations à loyer modéré présent sur le territoire qui en formulent la demande.

La consultation des Personnes Publiques Associées et Consultées s'est déroulée du 21 février 2019 au 08 juin 2019. Chaque PPA ou PPC a ainsi bénéficié de trois mois pour rendre son avis.

3.2.2 Concertation des élus

On notera tout d'abord que piloter la révision du SCoT en régie, par une équipe politique du SIAC, est un choix qui participe de la concertation des élus. En effet, qu'ils soient organes de réflexion ou de décision, le groupe de travail SCoT, le bureau syndical ou le comité syndical du SIAC comprennent des élus représentatifs du Chablais.

En particulier, et qu'il s'agisse de la phase de diagnostic, de PADD ou de DOO, le groupe de travail SCoT (21 puis 25 membres) a été très sollicité.

Parallèlement, les EPCI ont été associés aux travaux et réflexions du groupe de travail, grâce notamment à leurs élus membres du groupe de travail SCoT, qui ont mis en place des commissions de travail.

Lors de réunions spécifiques, le SIAC a présenté à chacun des EPCI : les objectifs de la révision et les méthodes de travail (mars et avril 2016) ; les objectifs de consommation foncière (janvier 2018).

Enfin, une conférence des maires du périmètre du SCoT s'est tenue le 17 novembre 2018.

3.2.3. Concertation du Public

Les modalités de concertation sont définies dans l'arrêté du SIAC en date du 05 novembre 2015 qui prescrit la révision du SCoT.

Y sont précisées : les modalités d'information (affichage de la délibération, communication par voie de presse, mise à disposition du public du porter à connaissance de l'Etat, des comptes rendus des réunions publiques, mise en ligne sur le site du SIAC de l'avancement) ; les modalités d'échange (organisation de réunions publiques, possibilité de transmettre du courrier au SIAC, mise en place d'un registre de concertation).

Quatre réunions publiques ont été organisées lors des étapes principales d'élaboration du projet : trois réunions consacrées au PADD les 18, 20 et 25 septembre 2017 ; une réunion relative aux grandes orientations du SCoT, avant son arrêté, le 24 novembre 2018.

Parallèlement, six observations écrites ont été formulées sur les registres de la concertation.

3.2.4. Bilan de la concertation

Le 06 décembre 2018, le comité syndical du SIAC s'est réuni au sujet du bilan de la concertation effectuée.

Dans ce bilan, après avoir rappelé l'importance du pilotage en régie par son équipe politique pour cette révision, le SIAC note en particulier que :

- les personnes publiques associées ou consultées ont été conviées au cours de deux étapes clés ;
- les élus du territoire se sont réunis à une cinquantaine de reprises et ont été consultés aux étapes stratégiques du projet ;
- les réunions publiques ont été organisées ; le SIAC considère que les remarques et questions émises lors de ces réunions (près de 400 personnes) ont permis d'enrichir l'écriture du document notamment au sujet du foncier à vocation économique, des enjeux environnementaux, du paysage, du tourisme, des ressources, des projets UTN, des infrastructures liées au désenclavement, etc. ;
- l'information dans la presse locale ou celle des communes et EPCI a été régulière.

Estimant enfin que le bilan de la concertation a été conforme aux exigences réglementaires, le SIAC a arrêté ce bilan dont on peut estimer qu'il est conforme aux décisions prises lors de la réunion du comité syndical du 05 novembre 2015.

4 LE PROJET DE REVISION DU SCOT

Le projet de révision du SCoT comporte conformément à la réglementation :

- **Un rapport de présentation** : Le rapport de présentation dresse un diagnostic du territoire actuel et fait une analyse très complète de son évolution au travers de son histoire, de sa situation, de son environnement et de son fonctionnement.

Il identifie les besoins et enjeux pour le territoire auxquels le PADD devra répondre tout en respectant les nombreux documents supra-communaux qui s'imposent à lui et qui sont, pour la plupart cités : Loi Littoral, Loi Montagne, le SRADDET dont la révision vient d'être arrêtée, le SDAGE, le PRGI, le Plan d'Exposition au Bruit des Aéroports, Le SRCE, le Schéma Départemental des Carrières.

Il justifie les choix retenus par les élus, intègre l'évaluation environnementale, les spécificités des territoires couverts par les lois « Littoral » et « Montagne » fait l'analyse de la consommation d'espaces, étudie les incidences du projet de révision du SCoT sur l'environnement, définit les critères, indicateurs et modalités retenues pour l'analyse des résultats de l'application du SCoT, et synthétise le tout au sein d'un résumé non technique.

- **Un projet de Développement Durable (PADD)** : Les choix des élus se traduisent par l'élaboration d'un Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), véritable « projet politique » du territoire et « clé de voute » de la révision du SCoT, qui constitue le cadre de référence et de cohérence pour les différentes actions d'aménagement que le SIAC engage et qui doit faire l'objet d'un débat au sein du Conseil Communautaire du SIAC.
- **Un Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)** qui arrête des objectifs chiffrés de consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain, détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les équilibres entre les espaces urbains, ruraux, naturels, agricoles et forestiers, définit les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux , de mise en valeur des entrées de ville, de valorisations des paysages et de prévention des risques.

4.1 Le diagnostic

4.1.1 Les atouts, faiblesses et enjeux du territoire

La révision du SCoT s'appuie sur un diagnostic du territoire sur lequel se construisent et se justifient le choix des élus.

- **Démographie et habitat : un fort dynamisme**

Atouts : une dynamique démographique avec une augmentation continue de la population du Chablais depuis les années 1990, liée à la position transfrontalière du Chablais. Le taux de croissance annuel moyen est 1,67% sur la période 1999-2013, supérieur à celui observé sur le département de la Haute Savoie pourtant lui aussi, concerné par un fort dynamisme.

La croissance est présente sur les 3 EPCI, de façon plus ou moins importante, mais l'impact de l'aire d'influence genevoise est clairement observable avec d'importantes augmentations de population dans les communes et territoires proches de cette aire. La partie la plus peuplée est effectivement le Bas Chablais entre Thonon les Bains et Veigy-Foncenex. Thonon Agglomération rassemble 62% de la population du Chablais. A l'opposé, les stations de montagne se caractérisent par des taux négatifs.

Le Chablais est essentiellement une terre d'accueil, l'augmentation de la population étant essentiellement liée au solde migratoire, le solde naturel étant lui, stable.

La population du Chablais était de près de 134000 habitants en 2013 (source INSEE) pour 97 115 logements, avec un taux de résidences secondaires élevé de 33%, en liaison avec le caractère touristique du territoire d'une part, mais également du fait d'un décompte connu de fausses résidences secondaires dans les communes limitrophes de la Suisse (population helvétique résidant en fait à l'année en France).

L'évolution du parc de logements se fait en faveur des résidences principales pour les secteurs qui accueillent les frontaliers, où la part des maisons individuelles régresse, même si elle reste encore dominante.

Faiblesses : On observe une progressive tendance au vieillissement de la population et un parc de logements globalement récents et de taille importante (4 et 5 pièces dominant) alors que le nombre de personnes/logement baisse (2,3 en 2013 pour 2,46 en 2009), en liaison avec le vieillissement de la population et le desserrement des ménages observé. Il s'en suit un besoin de foncier et de logements plus important pour loger le même nombre de personnes, dans un contexte de prix élevés en locatif et en accession à la propriété sur le territoire.

Le nombre de logements sociaux (6733 en 2014) est faible : de l'ordre de 12% du parc de logements pour Thonon Agglomération et la CCPEVA et de 5% pour la CCHC. A noter que la loi DUFFLOT a conduit à renforcer le taux de logements sociaux de 20 à 25% sur 7 des communes les plus peuplées.

Le logement des saisonniers reste une problématique importante.

Enjeux : maîtriser le développement en prenant en compte la territorialisation marquée des dynamiques, encadrer la production de logements et l'adapter à l'évolution des profils démographiques, confirmer la tendance à la mixité des logements, poursuivre la production de logements sociaux, diversifier les typologies d'habitat, notamment permettant d'intégrer le phénomène de desserrement des ménages, œuvrer à la limitation des résidences secondaires consommatrices d'espaces et répondre aux besoins spécifiques de la population (personnes âgées et saisonniers).

- **Services et équipements : un bon niveau d'équipements à compléter**

Atouts : le Chablais est doté de nombreux équipements publics et collectifs avec une répartition cohérente avec l'armature territoriale (écoles, équipements hospitaliers, culturels, de sports et de loisirs) auxquels s'ajoutent des taux d'équipement importants ramenés à la population permanente, pour les stations touristiques du littoral et de montagne.

Plusieurs grands projets d'équipements sont en cours d'étude pour conforter ce niveau : projets d'équipements structurant le littoral (création d'un port et réhabilitation, requalification de 4 autres), projets de confortement de l'activité touristique de montagne (2 projets UTN), et projets d'équipements relatifs à la mobilité (THNS, Lemn Express, autoroute de désenclavement, réouverture du RER Sud Léman, doublement du pont routier sur la Dranse).

Au niveau commerce, on observe une densité de commerces de proximité globalement élevée à l'échelle du Chablais (9,5 commerces /1000 habitants -moyenne nationale de7), notamment en alimentaire, et particulièrement élevée sur le Haut Chablais (23,7) avec un apport touristique important, ainsi qu'un maillage particulièrement fin de l'offre commerciale sur le territoire.

Malgré une offre commerciale importante le long des axes de circulation, le commerce de centralité se porte plutôt bien dans le Chablais.

L'atout majeur du commerce dans le Chablais est un marché de consommateurs généré par les résidents à fort pouvoir d'achat qui représentent des atouts en matière de positionnement commercial et de positionnement de l'offre (gammes supérieures, concepts innovants), avec toutefois des disparités géographiques et sociales à prendre en compte dans la densité de l'offre commerciale.

Faiblesses : le grand point faible actuel du Chablais est son enclavement géographique et le manque d'équipements routiers et de mobilité pour répondre aux flux importants de déplacements générés par

les frontaliers et l'activité touristique. Les grands projets de mobilité cités précédemment ont pour objectif de corriger cette faiblesse.

Une analyse qualitative des centralités urbaines et des zones commerciales en périphérie montre des situations très hétérogènes au regard de la qualité et de l'hétérogénéité du bâti, de l'insertion paysagère, de la lisibilité des espaces et de l'écologie. D'une manière générale, les ZAE sont peu qualitatives. Plusieurs projets en centralité et en périphérie pour remédier à cette problématique de qualité sont recensés sur le territoire.

En matière d'équipements numériques, on observe plusieurs zones blanches de téléphonie mobile, tout opérateurs confondus en zone de montagne et littorale et plusieurs communes et sites sont desservis de façon peu performante.

Enjeux : maintenir le maillage d'offre de services et d'équipements publics en cohérence avec les niveaux de l'armature, maintenir l'offre de formations et d'équipements scolaires, permettre le confortement d'équipements, revitaliser les centres villes et centres bourgs en y favorisant la densité commerciale, maîtriser la production de nouvelles grandes surfaces alimentaires, améliorer la qualité des zones commerciales périphériques et réduire la consommation foncière, prendre en compte le développement du e-commerce qui change les habitudes de consommation et poursuivre les efforts d'amélioration de la couverture numérique et mobile.

- **Une économie dynamique à conforter**

Atouts : L'économie du Chablais est tournée vers l'économie présentielle (économie résidentielle et touristique), deux composantes dynamiques et caractéristiques des territoires de montagne et frontaliers. Le Chablais compte 35490 salariés et le nombre d'emplois frontaliers est croissant, la population aussi.

Le Chablais capte des revenus importants : les revenus d'ortoirs et touristiques représentent 50% des revenus captés contre 25% pour la moyenne régionale.

Si le commerce est le 1^{er} employeur du territoire, l'industrie productive en est le second, avec la présence des grandes entreprises que sont la SAEME, les Papeteries du Léman, Thalès, poids lourds de l'industrie.

La création d'entreprises est toutefois l'un des principaux moteurs du développement économique Chablaisien, avec un rôle moteur joué par le tourisme : hébergement et restauration, loisirs et services à la personne, enseignement (moniteurs de ski).

Faiblesses : l'économie du Chablais est fortement dépendante, d'une part de la Suisse et des frontaliers et d'autre part du tourisme, principalement d'hiver.

L'artisanat est une activité en mutation qui se fragilise avec l'explosion des micro-entreprises (36% dans le Chablais pour 22% en Haute Savoie), sachant qu'après 5 ans d'exploitation, seules 23% des micro-entreprises sont toujours actives.

Il y a peu d'entreprises intermédiaires et le manque d'ETI sur le Chablais limite les potentialités de développement de l'économie, notamment productive.

Enfin, la ressource stratégique que représentent le foncier économique et l'immobilier d'entreprises est faible sur le Chablais (peu de friches industrielles). Si le Chablais dispose de grandes zones industrielles ou commerciales, il n'a pas de véritable pôle tertiaire.

Enjeux : accompagner l'accueil de nouvelles activités économiques et garantir le développement des existantes, maintenir une économie productive, optimiser le foncier existant et permettre son extension dans une logique de consommation d'espace et doter le territoire de zones plus qualitatives aussi bien en terme paysager que de services en mutualisant des équipements.

- **Le tourisme : une attractivité à conforter et à adapter**

Atouts : la fréquentation touristique du Chablais est stable du fait qu'elle tire parti de la bi-saisonnalité (2/3 nuitées Portes du Soleil et 1/3 Pays du Léman) avec toutefois des nuitées en baisse en saison estivale. La capacité d'accueil est importante et diversifiée (193711 lits), avec un poids prépondérant en zone de montagne (145420 lits). Le tourisme hivernal a un poids économique fort : au cours de l'hiver 2016/2017, les Portes du Soleil ont enregistré 3,7 millions de skieurs, soit 32% des journées skieurs de la Haute Savoie. L'impact du changement climatique a été plutôt bien maîtrisé grâce à la neige de culture (devenue le 1^{er} poste d'investissement :38%) et au travail minutieux de préparation des pistes. Toutefois, certaines stations d'altitude plus basse (en dessous de 1500m), doivent se réorienter : c'est le cas du Biot qui a décidé de fermer son domaine skiable.

L'autre atout du Chablais est sa diversité de tourisme : tourisme lié à l'eau (plages, bases nautiques, ports), thermalisme, tourisme d'affaires, même s'ils nécessitent d'être renforcés.

Une diversification de l'offre touristique est mise en place avec le label « Geoparc Mondial Unesco » depuis 2012, le vélo et le VTT qui est un pilier de l'activité économique des Portes du Soleil en été avec 600 kms de pistes, les itinéraires de randonnées et des attractions culturelles.

Faiblesses : La capacité d'accueil touristique est diversifiée mais fragile que ce soit sur le littoral soumis à une pression résidentielle ou en station avec la problématique des lits froids. En effet globalement, on décompte moins d'un tiers de lits marchands (lits chauds) : 31% en 2017 contre 41% en 2009.

On observe sur les 10 dernières années, en montagne : une perte de lits chauds en hôtels et hébergements collectifs et la création de lits chauds en résidence de tourisme et meublés classés. La création de lits chauds a globalement compensé la perte de lits froids, mais pas sur les mêmes stations : perte sur les petites stations et gain sur les grandes stations. Ce phénomène s'aggrave dans le temps, puisque le nombre de lits marchands estimés voués à disparaître dans les 3 prochaines années est de l'ordre de 3000. Le seuil minimum de création/réhabilitation de lits chauds peut être fixé à hauteur de 2780 lits de manière à maintenir la capacité d'accueil en station. La restauration de l'immobilier de montagne est d'ailleurs une priorité de la nouvelle loi Montagne.

Le tourisme balnéaire n'est pas suffisamment générateur de développement économique car les sites sont peu équipés et les services aux pratiquants de qualité moyenne. Le niveau global des plages du Chablais doit pouvoir être relevé.

Enjeux : profiter des potentialités de l'ensemble du Chablais pour structurer une offre 4 saisons, maintenir la capacité d'accueil marchande du territoire par un renouvellement et une diversification de l'offre d'hébergement du littoral et de montagne, favoriser la diversification saisonnière des stations d'altitude face aux enjeux climatiques, structurer et développer les filières et les équipements lacustres et nautiques, adapter l'offre touristique aux exigences des différentes cibles de clientèle, tant du point de vue qualitatif que de la diversité des activités et services proposée et concilier préservation des espaces naturels et usage touristique.

- **L'agriculture : une activité dynamique du territoire à conforter**

Atouts : l'agriculture est diversifiée avec une prépondérance de l'élevage.

Le Chablais compte 350 exploitations professionnelles et 52 pêcheurs.

On observe une professionnalisation des structures avec un nombre moins important d'exploitations mais plus importantes en surface, ce qui conduit à un développement des statuts sociétaires, à une diminution de la pluriactivité des chefs d'exploitations et à une forte augmentation du salariat, malgré la difficulté de mobiliser de la main d'œuvre face à l'attraction de la Suisse.

La filière bovin-lait structure le territoire, avec la montée en puissance de la production emblématique du territoire, l'Abondance, à laquelle 62% des exploitations du Chablais en bovin lait adhèrent.

Les autres activités présentes sont : l'élevage d'ovins et de caprins sur le secteur de montagne, représentant un bon potentiel pour optimiser l'utilisations des alpages via la complémentarité des troupeaux ; la viticulture qui comprend 7 exploitations professionnelles et exploitent des domaines d'appellations reconnues ; le maraîchage sous forme de petites structures qui développent des circuits courts ; la production de petits fruits , filière à l'avenir incertain, au sein de 6 exploitations ; les grandes cultures qui constituent un atout économique pour les élevages de la plaine et du plateau ; la pêche , filière dynamique malgré une ressource qui reste fragile, au débouché essentiellement local et le développement d'une activité équine dans le Bas Chablais, en liaison avec la proximité de Genève et le fort pouvoir d'achat des habitants.

Cette diversité permet de répondre aux enjeux du territoire, au maintien d'espaces ouverts fondamental pour l'attractivité du territoire et la protection de la biodiversité. Agriculture et collectivités font l'objet d'un partenariat rapproché ayant donné lieu à deux actions d'envergure : le projet Agro-Environnement et Climatique (PAEC) qui permet d'accompagner 88 exploitations engagées dans des pratiques contraignantes visant au maintien de la richesse des milieux et la mise en place d'un méthaniseur collectif sur le plateau de Gavot afin d'assurer la protection de la ressource en eau et la valorisation optimale des effluents.

Faiblesses : le nombre d'exploitations tenues par des personnes de plus de 60 ans est relativement importante et la destination de ces structures potentiellement viables pose question.

La disparition d'exploitations laitières risquerait fort de déstabiliser les coopératives d'une part, et sur certains secteurs et notamment au sein de la CCHC, la transmission représente également un fort enjeu paysager.

L'agriculture est fragilisée par le contexte périurbain : l'autonomie fourragère des exploitations devient difficile entre le respect des règlementations (distances aux habitations), et contraintes du relief ; l'enclavement des bâtiments rend parfois impossible l'agrandissement, la modernisation et la mise aux normes des exploitations , alors qu'elles sont indispensables à la pérennisation de l'activité ; la perte de surfaces engendre la réduction des aides aux agriculteurs, impactant directement le revenu des agriculteurs et donc la pérennité des exploitations ; l'accès des exploitations à la ressource foncière n'est plus assuré dans le temps du fait de la concurrence des autres activités dont la valeur du foncier est en décalage avec la valeur du foncier agricole, ce qui rend difficile toute projection dans le futur ; enfin une nouvelle population urbaine voit l'agriculture comme une nuisance et non comme une richesse, ce qui est source de conflits et certains pêcheurs se retrouvent même sans place de port attitrée en liaison avec la privatisation des rives.

Enjeux : garantir la pérennité des exploitations en soutenant les dynamiques d'installation et maintenir et accompagner la diversité des activités ; maintenir des espaces ouverts, gage de qualité paysagère et d'attractivité touristique et valoriser les pratiques agricoles participant à la préservation des enjeux environnementaux; assurer la préservation des espaces agricoles fonctionnels et garantir le bon fonctionnement des exploitations par des choix d'aménagement adapté et enfin requalifier les accès au lac et les installations portuaires.

- **La forêt : un potentiel pour le développement local**

Atouts : la forêt est un élément majeur du paysage chablaisien : 44058 ha de forêts s'étendent entre les bords du lac et les flancs des montagnes, soit un taux de boisement de 51% et la forêt progresse.

L'économie forestière est présente sur le territoire mais peu structurée : le secteur regroupe un ensemble de micro-entreprises plus ou moins spécialisées, mais peu organisées entre elles.

Des schémas de desserte forestière existent sur la quasi-totalité du haut Chablais et sur la quasi-totalité de la CCPEVA, pour améliorer les conditions de mobilisation de la ressource forestière. En effet, la forêt du Chablais occupe majoritairement des terrains en situation difficile tant au plan des conditions de

climat (altitude élevée) que de relief (forte pente et difficulté d'accès), et la création de routes et de pistes forestières est nécessaire.

Une douzaine de scieries sont présentes sur le territoire : leur production est orientée vers la charpente et la menuiserie et peu d'entreprises proposent des produits transformés.

La volonté des élus du Chablais de développer la filière bois-énergie par des chaufferies bois collectives, est un atout pour dynamiser l'exploitation locale pour l'approvisionnement, mais cela nécessite des investissements au préalable.

Faiblesses : la forêt du Chablais est sous exploitée, ce qui nuit à sa stabilité et à son rôle de protection.

Deux plateformes de stockage de bois, seulement, sont présentes : l'une au Biot, pour laquelle une réflexion d'extension sur place est en cours et l'autre aux Gets.

Enjeux : préserver le paysage identitaire du Chablais que représente la forêt, tout en limitant la fermeture des paysages ; améliorer la disponibilité du capital bois pour répondre à la demande locale et accompagner le développement de la filière bois-énergie ; intégrer le rôle multifonctionnel de la forêt dans le territoire et ses différents usages.

- **Mobilité et déplacements : une priorité**

Le Chablais est un territoire à enjeux forts d'accessibilité et de déplacements : il est attractif mais enclavé au sein de plusieurs barrières naturelles (lac et montagne) et frontalières (cantons de Genève, de Vaud et du valais).

Il fait face à l'étalement urbain et à l'augmentation du trafic, ce qui génère des congestions croissantes en période de pointe aux niveaux des principaux points durs routiers (carrefour de Douvaine, pont de la Dranse, traversées des bourgs de la RD 1005, la RD 903 et les douanes de Saint Gingolph), et une augmentation des temps de parcours d'accès au Chablais et des nuisances générées..

L'usage de l'automobile est très dominant sur le territoire : 64% des déplacements sont réalisés avec des véhicules particuliers alors que 54% des déplacements s'effectuent sur une distance de moins de 3 kms.

Le vélo est peu utilisé : 2% des déplacements alors que 63% des déplacements sont réalisés sur une distance de moins de 5 kms, pertinente pour ce mode.

Les déplacements en transports en commun représentent eux 8%. La part modale des TC reste faible, à l'exception des déplacements vers Lausanne et Genève (plus de 10%, voire de 20% de part modale).

Les prospectives à l'horizon 2035 mettent en évidence que sur les mêmes bases de mode de déplacements avec l'apport de populations nouvelles, le trafic routier serait augmenté d'environ 30%.

Une telle augmentation n'est pas compatible avec le territoire : plus de bruit, de pollution, de congestion routière : il y a là un enjeu fort de planification de la mobilité par la puissance publique.

Le Chablais se caractérise donc par un manque de liaisons, tous modes, avec les territoires voisins et un manque d'harmonisation et de mutualisation de l'offre de mobilité au sein du territoire et avec les territoires voisins.

Trois projets structurants sont appelés à induire une évolution des usages et des habitudes de déplacements : le Léman Express, l'autoroute concédée Machilly-Thonon et la mise en place d'un BHNS de Genève à Saint Gingolph, mais qui ne pourront pas à eux seuls résoudre tous les problèmes de mobilité sur le territoire et devront s'accompagner d'actions en parallèle sur les autres modes de transports collectifs, l'objectif étant d'atteindre un report modal des véhicules particuliers de 51 à 43%.

Au-delà du transport des voyageurs, se pose la question du transport des marchandises qui a toujours été absente des stratégies de planification. A l'exception de la SAEME, unique utilisateur du mode ferroviaire (25 trains/semaine, l'équivalent de 950 camions/semaine), le trafic de marchandises est essentiellement routier.

Le principal axe concerné est la RD 1005 avec un trafic poids lourds supérieur à 1000PL/jour, auquel s'ajoute 3 axes où le taux de poids lourds est supérieur à la moyenne départementale : la RD 903 entre Bons en Chablais et Thonon les Bains qui dessert la principale ZAE du territoire, la RD 12 entre le col

de Cou et Thonon les Bains qui dessert 2 zones d'activités, et la RD 902 entre Taninges et Morzine qui est emprunté pour la desserte des zones d'activité du Haut Chablais.

Les livraisons et acheminements en milieu urbain sont également confrontés à des difficultés : saturation du réseau routier en bordure du lac qui pénalise les temps de livraison, conditions d'accueil des poids lourds sur le territoire à améliorer (parking sécurisé, lieux de vie..) ainsi que l'information aux chauffeurs (conditions de circulation, signalétique..)

Enjeux : les enjeux sont multiples : organiser et développer les pratiques multimodales : routières, ferroviaires et lacustres ; accompagner le report modal au niveau des gares du Léman express et des arrêts de THNS, avec un dimensionnement et un aménagement des pôles multimodaux ; maximiser la complémentarité entre les différents projets d'infrastructures structurantes ; structurer la desserte autour des transports en commun et proposer des alternatives attractives à l'usage individuel de la voiture en accompagnant les changements de comportements ; poursuivre le désenclavement multimodal à l'Est de la Dranse.

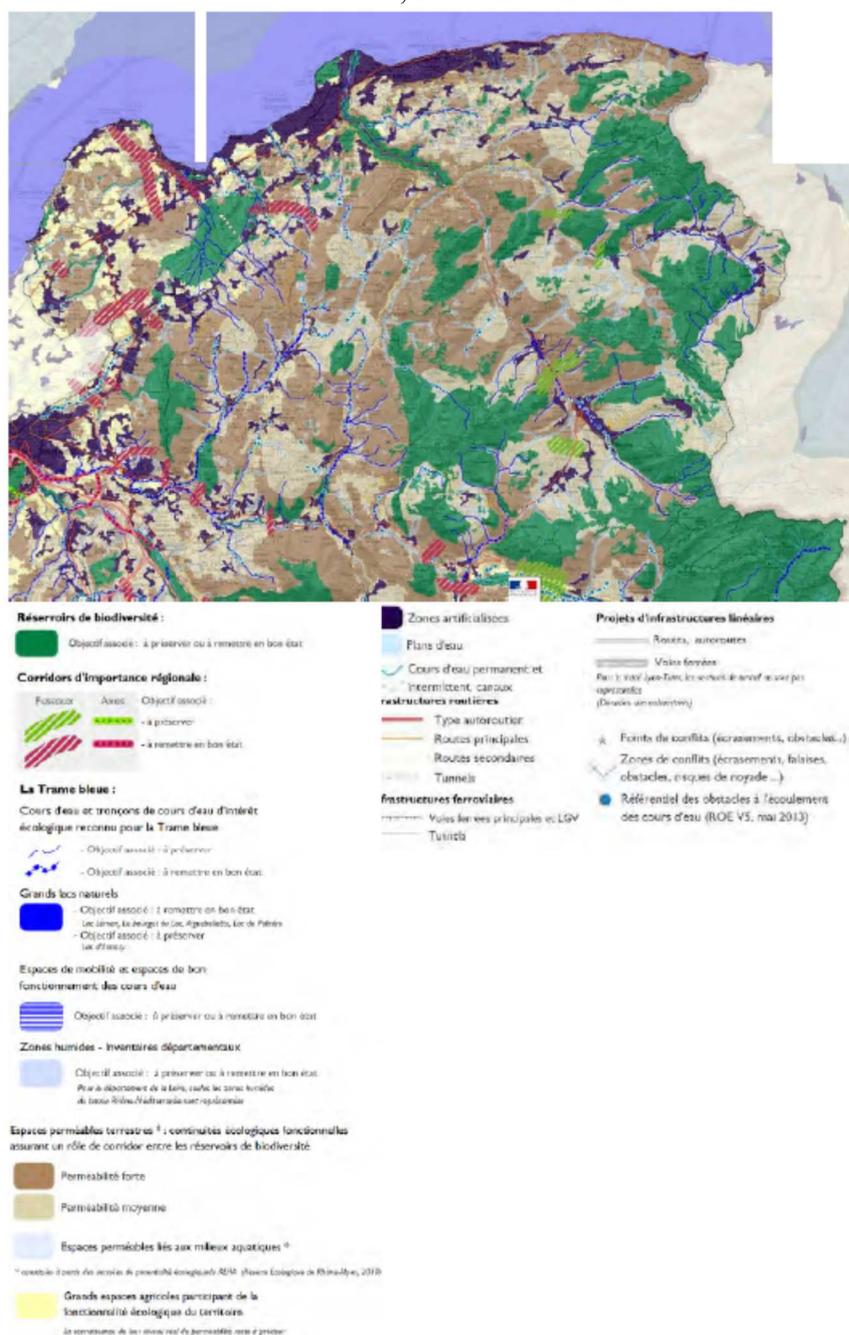
- **L'environnement : une richesse des milieux et ressources à protéger**

Biodiversité et dynamique écologique

Deux éléments caractérisent le Chablais.

Une très forte proportion (80%) de sa superficie est occupée par des forêts et des milieux semi-naturels.

Près de la moitié du territoire est concernée par des zones réglementaires et d'inventaires naturalistes. On relève notamment, parmi les zones protégées et réglementées : 1 réserve naturelle ; 14 arrêtés préfectoraux de protection de biotope, et 11 sites Natura 2000, des zones d'importance pour la conservation des oiseaux (ZICO, deux sites RAMSAR (Rives du Léman et Plateau de Gavot), de nombreuses zones humides réparties sur l'ensemble du territoire et des espaces naturels sensibles. On notera, dans les zones d'inventaires, la très grande surface occupée par les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, qu'elles soient de type I ou II.



Les enjeux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques ont été identifiés dans le SRCE. Ils traduisent les atouts du territoire en termes de continuités écologiques et les menaces qui pèsent sur celles-ci.

La grande et riche diversité de milieux, bien répertoriés et objets de plans d'actions (tels que le contrat de corridor Arve-lac qui concerne les communes de Chens-sur-Léman, Douvaine, Loisin, Bons-en-Chablais et Veigy-Foncenex), prise en compte dans plusieurs PLU, souffre néanmoins de faiblesses qui constituent autant d'enjeux pour le SCoT :

- Conserver et restaurer les continuités écologiques fonctionnelles, en particulier dans l'axe nord-sud, dans le Bas-Chablais, entre lac et montagne, et sur les rives du Léman ;
- Concilier les usages de loisir et les milieux aux équilibres fragiles ;
- Conforter les fonctions écologiques des espaces agricoles, en particulier dans le Bas-Chablais.

Les Paysages

Par leur variété et leur nombre, les paysages du Chablais contribuent à sa richesse et à son attrait.

Répartis en trois grandes unités – un espace littoral urbanisé et en expansion, des plateaux intermédiaires marqués par une campagne ordinaire, et des vallées et sommets situés entre alpage, bois et paysages de montagne aménagée – ces paysages ont été soigneusement référencés, afin d'en suivre l'évolution et de la maîtriser : par la DREAL Rhône-Alpes au travers de son atlas des paysages, par le SIAC au travers de sa charte paysagère et architecturale du Chablais.

De plus, le Grand Genève a donné une place importante au paysage avec 2 Projets Paysagers Prioritaires (PPP) au niveau du projet d'Agglomération Franco-Valdo-Genevoise : Delta de la Dranse-Golfe de Coudrée et Rives du lac-Douvaine.

Par ailleurs, la loi Littoral comme la loi Montagne contribuent à la protection de l'environnement paysager. On note enfin que ce territoire riche comprend 7 sites classés, 27 sites inscrits, 2 zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager (ZPPAU à Yvoire et Féternes).

Il n'en demeure pas moins que l'on a assisté, au fil des ans, à un développement urbain hétérogène, une périurbanisation croissante des villes, de nombreuses diminutions de vues voire des fermetures de paysages, en particulier sur le Léman, soit à une mutation du paysage. Cette mutation touche essentiellement 4 secteurs nécessitant la prise en compte de la modification de leur caractère et de leur image : le secteur Loisin-Massongy, le secteur de Bons-en-Chablais, le secteur de Perrignier, le secteur de le Lyaud et Armoy où l'on a observé un fort développement urbain.

Le SCoT devra donc orienter ses prescriptions pour :

- Préserver les vues et valoriser leur qualité ; assurer le maintien et la mise en valeur des coupures vertes, en particulier le long du littoral lémanique ;
- Œuvrer pour l'amélioration des axes vitrines du territoire, notamment pour les secteurs concernés par la mutation du paysage ;
- Assurer la cohérence architecturale et faire en sorte que les nouvelles formes soient intégrées au regard des nouvelles normes énergétiques et de réduction d'espace ;
- Conserver le caractère patrimonial des sites et villages de caractère.

La ressource en eau

Grâce à des outils contractuels, et à des actions concrètes de terrain, la gestion de l'eau a progressé ces dernières années.

Parmi les outils contractuels on citera le SDAGE qui, s'il n'est pas opposable aux tiers, l'est à l'administration ; les contrats de rivières Dranse et Est lémanique établis par le SIAC ; le contrat de territoire Sud-Ouest lémanique, ainsi que le plan d'action établi par la commission internationale pour la protection des eaux du Léman.

Sur le terrain, beaucoup d'indicateurs quantitatifs ou qualitatifs ont progressé. Par exemple, si 57% des captages étaient protégés par un périmètre de protection en 2012, cette proportion est actuellement de 90%.

Le suivi qualitatif des masses d'eau superficielles (cours d'eau et lacs) montre des états plutôt moyens sur l'ensemble des cours d'eau : des efforts sont à faire pour atteindre le bon état aux horizons 2022 et 2027.

La qualité des eaux de baignade, est, elle, plutôt excellente.

Le suivi quantitatif montre quant à lui, des déficits hydrologiques chroniques sur certains sous-bassins versants, notamment pour les cours d'eau aménagés et des déficits hydrologiques chroniques saisonniers (estival et hivernal) sur les têtes de bassins versants.

En raison notamment de sources potentielles de pollution qui perdurent, et de réelles marges de manœuvre, les enjeux du SCoT restent importants :

- Limiter les pollutions diffuses, notamment dans l'Ouest lémanique et Dranse ;
- Traiter les eaux usées par un raccordement adéquat, dans certains hameaux et bâtis isolés ;
- Mettre en conformité certaines stations d'épuration.

Enfin, les meilleurs équilibres devront être trouvés, entre la ressource et les besoins : qu'il s'agisse par exemple de l'eau potable, pour l'alimentation de laquelle certaines communes ont un rendement insuffisant ; ou de la neige de culture, qui répond à d'autres critères d'analyse.

Une quantification des volumes prélevables avec préservation du bon état écologique des milieux écologiques est en cours dans le cadre des contrats de rivières.

Les sols et sous-sols

Réservoirs de biodiversité, mais aussi supports de production de ressources, les sols constituent un sujet important.

L'extraction des matériaux est encadrée par : d'une part, un Schéma Départemental des Carrières de Haute Savoie (2004) qui fixe les espaces de contrainte liées à l'environnement du territoire ; d'autre part un texte régional (2013), non opposable au SCoT car n'ayant pas qualité de Schéma Régional des carrières, fixe les orientations en termes d'exploitation.

On notera en particulier, l'objectif valable au niveau de la région : réduire la part de l'exploitation de matériaux alluvionnaires, au profit de matériaux recyclés et de l'exploitation de gisements de roche massive.

Les réserves disponibles sont en recul et les besoins ne seraient néanmoins plus assurés à terme à l'échelle du département sur la base des arrêtés d'autorisations actuels. Le soutien de la capacité d'extraction en matériaux des carrières reste un enjeu.

S'agissant des sites et sols pollués, si 26 d'entre eux sont répertoriés comme d'anciens sites ne nécessitant aucune activité de surveillance, 14 sont répertoriés comme pollués ou potentiellement pollués, et nécessitant une action des pouvoirs publics.

L'objectif de traitement de ces pollutions, réelles ou potentielles, donc à titre curatif ou préventif, en découle.

Ressource énergétique, gaz à effet de serre et facteurs climatiques

Abordé au plan international (COP 21, paquet énergie climat) et national (loi de Transition Energétique), ce sujet a été décliné au plan régional (Schéma Régional Climat Air Energie de 2014) puis territorial : à cet égard on notera, notamment, la démarche de la communauté de communes du Pays d'Evian Vallée d'Abondance et de Thonon Agglomération qui se sont lancés dans l'élaboration du Plan Climat Air

Energie Territorial, ainsi que la démarche de l'ARC Syndicat mixte qui porte le projet de Territoire à Energie Positive (TEPOS).

Concrètement sur le territoire du SCoT, les constats principaux s'articulent autour : d'un contexte climatique d'augmentation légère des températures, et de diminution des précipitations hivernales ; d'une consommation d'énergie essentiellement due aux secteurs du résidentiel et des transports ; de belles perspectives en termes d'énergie renouvelable, en particulier dans les filières méthanisation et bois-énergie, déjà présentes sur le territoire.

Ainsi, le SCoT devra bien souligner, notamment, combien il importe de :

- Prendre en compte les changements climatiques dans l'adaptation du tourisme hivernal : enjeu fort sur les moyens de stockage de l'eau pour assurer la production de neige de culture,
- Améliorer la performance énergétique des logements, dont la majorité sont anciens ;
- Structurer durablement les filières d'énergie renouvelable.

Qualité de l'air

Deux documents cadres, directives européennes et recommandations de l'OMS, explicitent les normes relatives à la qualité de l'air.

Au plan national, un décret (version consolidée en 2003) indique les objectifs de qualité de l'air, ainsi que les seuils et valeurs limites à partir desquels les Préfectures doivent entrer en action.

Un plan d'action transfrontalier, le G²AME), (Grand Genève Air Mobilité Energie), concernant 212 communes, s'applique à l'intercommunalité de Thonon Agglomération. Il a pour objectif l'analyse et la prévision de la qualité de l'air à l'horizon 2020/2030 et confirme la présence générale de particules fines, la pollution de proximité en centre-ville et aux abords des grands axes, la pollution des secteurs résidentiels par l'ozone, les impacts de l'aéroport de Genève, de part et d'autre de la frontière.

On notera que, sur le territoire du SCoT, le Schéma Régional Climat Air Energie répertorie 14 communes sensibles, du fait de la coïncidence de récepteurs vulnérables - population et / ou zones naturelles -, et d'une qualité de l'air présentant un risque de dépassement des critères réglementaires.

Le secteur du transport et les chauffages individuels sont les sources de pollution très majoritaires.

Les enjeux pour le SCoT porteront donc sur :

- Les projets d'amélioration des dessertes routières, avec réduction de la part modale de la voiture individuelle, et le développement ferroviaire ;
- La modernisation des modes de chauffage, l'amélioration de la performance énergétique des logements et la valorisation de l'énergie passive pour les nouveaux logements.

Les déchets

Les lois Grenelle I et II, et le décret d'application de 2011, ainsi que la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 constituent les bases réglementaires du sujet, au plan national.

Le Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets Non Dangereux de Haute Savoie, approuvé en 2014, établit un diagnostic et identifie plusieurs orientations.

Sur le terrain, la collecte des déchets, leur transport, la gestion des déchèteries, et le traitement relèvent de la compétence des EPCI.

Les situations sont certes contrastées, en raison de la diversité du territoire et de l'augmentation de la population notamment, mais on relève globalement une baisse des quantités d'ordures ménagères par habitant, parallèlement à une augmentation de la quantité de déchets.

Les déchets issus du BTP, qui représentent toujours une part de déchets nettement supérieure à celle des ménages et des autres activités économiques, représentent un enjeu fort, tant pour le stockage que pour le traitement.

Le territoire ne compte que 6 ISDI : 3 pour la CCPEVA, 3 pour Thonon Agglomération et aucune pour le Haut Chablais où la construction en station de montagne est notamment appelée à se développer.

Le bruit

Code de l'environnement et décrets ou arrêtés relatifs à la limitation des aménagements et infrastructures de transport, à leur classement sont les principaux textes réglementaires qui encadrent le sujet du bruit.

Aucune infrastructure sur le territoire du SCoT n'est concerné par le Plan de Prévention du bruit des grandes infrastructures de transports terrestres, qui concernent les infrastructures subissant un trafic de 8200 veh/ jour.

Le territoire du Chablais est essentiellement marqué par : une gêne phonique plus forte au niveau de l'agglomération de Thonon-les-Bains (la ville a établi un plan de protection du bruit dans l'environnement : PPBE) et le long du lac.

L'activité aérienne de l'aéroport de Genève génère des nuisances sonores sur un nombre limité de communes (Chens-sur-Léman, Messery et Nernier) et à la marge (gêne faible).

Ainsi, l'organisation du territoire et le projet global de mobilité devront limiter les impacts de la circulation routière ; l'urbanisme devra se conformer au Plan d'Exposition au Bruit.

Les risques naturels et technologiques

Inondations, mouvements de terrain, avalanches, séismes sont les principaux aléas naturels répertoriés dans les cartes d'aléas, réalisées par la majorité des communes du SCoT. C'est de façon homogène ou spécifique que ces communes sont concernées : aléa inondation très présent sur tout le territoire, quasi-totalité des communes concernées par les glissements de terrain, aléa avalanche localisé et suivi, sismicité moyenne sur tout le territoire.

Le document de présentation explicite la différence entre l'aléa, phénomène naturel ayant une probabilité de se produire, et le risque, qui est la combinaison de cet aléa avec sa dangerosité potentielle.

Au sujet de l'inondation par exemple, on notera que l'aléa est présent sur tout le territoire, alors qu'il est noté qu'aucune commune n'est comprise dans un territoire à risque important d'inondation.

Outre les cartes d'aléas, on relève parmi les documents d'information préventive et réglementaire : le Document d'Information Communal sur les Risques Majeurs, qui n'a pas de caractère réglementaire ; le Plan de Prévention du Risque naturel, qui constitue une servitude d'utilité publique, toutes les communes n'en disposent pas ; le Plan de Gestion du Risque Inondation, en cours d'exécution pour la période 2016-2021.

Les risques technologiques et industriels sont essentiellement liés aux transports de matières dangereuses, par route et rail, à la présence d'une conduite de gaz naturel sous pression qui traverse le territoire, à 2 barrages qui présentent un aléa pour la population en aval, et à la présence de nombreuses Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

Le SCoT devra prendre en compte les aléas naturels très présents sur le territoire, et l'évolution de l'environnement.

L'analyse croisée des enjeux les plus forts, dégagés pour chaque thématique environnementale a permis de dégager 3 grands enjeux environnementaux majeurs pour ce territoire :

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

4.1.2 Les spécificités des territoires couverts par les Lois Littoral et Montagne

Le périmètre d'application des lois Littoral et Montagne concerne 55 communes sur les 62 communes intégrées au périmètre du SCoT du Chablais. Deux particularités sont à signaler : d'une part, les communes de Bons-en-Chablais et de Brenthonne sont soumises partiellement à la loi Montagne (compte-tenu de l'importante variation topographique de ces deux communes) ; d'autre part, les communes de Saint-Gingolph, Meillerie et Lugrin sont concernées simultanément par les lois Littoral et Montagne.

- **Les espaces littoraux du Chablais**

L'application de la loi Littoral sur le territoire du Chablais nécessite donc de croiser deux angles d'analyse :

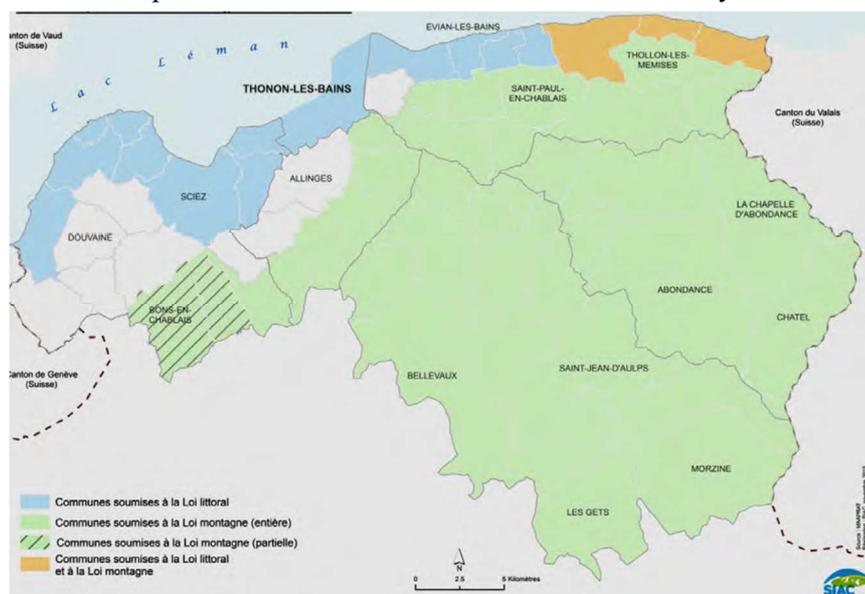
- Une analyse urbaine, environnementale et paysagère permettant de prendre en compte finement des spécificités du littoral chablaisien dans les problématiques d'aménagement et les objectifs du SCoT (partie 1 du diagnostic) ;
- Une approche juridique au regard de la circulaire de 2006 et de la jurisprudence récente régissant l'interprétation des différentes notions de la loi Littoral afin de proposer une territorialisation adaptée sur le Chablais (partie 2 du diagnostic).

Le littoral lémanique du Chablais accueille aujourd'hui trois unités géographiques qui présentent de nombreuses similitudes en matière d'organisation du territoire, d'urbanisation et d'identité paysagère/patrimoniale :

- **Le secteur Ouest** ; de Chens-sur-Léman à Anthy-sur-Léman caractérisé par d'importants liens fonctionnels avec le lac et son environnement naturel et qui enregistre aujourd'hui une forte dynamique de développement urbain et résidentiel du fait de sa proximité avec la Suisse : taux de croissance moyen annuel au-dessus du taux du SCoT actuel. Avec plus de 16 000 habitants en 2013, la population du secteur Ouest représente $\frac{1}{4}$ du poids démographique et de logements de l'ensemble des communes du littoral.

- **L'unité urbaine de Thonon-les-Bains à Maxilly-sur-Léman** ; principale centralité urbaine et premier bassin d'emplois du Chablais. Compte tenu d'une forte continuité de l'Urbanisation entre Evian-les-Bains, Neuvecelle et Maxilly-sur-Léman, d'une implantation paysagère similaire, mais également des enjeux de confortement de développement urbain, la proposition de découpage de cœur urbain est élargie à ces communes et diffère donc de l'unité urbaine définie dans le SCoT de 2012. Avec 54 047 habitants en 2013, l'unité urbaine représente 40% de la population du Chablais et plus de $\frac{2}{3}$ de la population du littoral lémanique.

- **Le secteur Est** ; regroupant les communes de Lugrin, Meillerie et Saint-Gingolph, faiblement peuplé (3 500 habitants en 2013) et marqué par une topographie prégnante en « corniche » et une double-identité littorale et de montagne. Il représente 30% de la superficie totale du territoire.



Le littoral du Chablais possède :

- 25 plages ouvertes au public dont 10 disposent de baignades surveillées en été ;
- 4 bases nautiques à Sciez-sur-Léman, Excenevex, Thonon-les-Bains et Evian-les-Bains proposant des activités voiles, aviron ou canoë mais aussi du Kyte Surf, du Stand up Paddle, plongée ou du ski nautique. Les deux bases nautiques de Thonon-les-Bains et de Sciez-sur-Léman vont bénéficier de travaux de modernisation ;
- 19 ports en activité, pour environ 4 047 places.

Malgré l'importante privatisation du littoral, le secteur Ouest est doté de six ports (Messery, Nernier, Yvoire, Excenevex, Sciez-sur-Léman et Anthy-sur-Léman) et de plusieurs accès directs aux berges du lac. La plus grande plage du secteur et du littoral lémanique français est située à Excenevex. Elle est l'unique plage de sable du territoire et donne accès à un grand nombre d'activités nautiques. La commune d'Yvoire, particulièrement attractive d'un point de vue touristique, se caractérise par un centre historique de grande qualité patrimoniale qui donne par ailleurs accès directement au lac et au port.

En matière d'accès aux berges, les cheminements piétons sont globalement continus, à l'exception de quelques points de rupture entre Yvoire et Nernier et au niveau de certains châteaux et équipements portuaires. Le site des Roselières à Chens-sur-Léman et le parc de Chanterelle à Anthy-sur-Léman constituent deux points d'intérêt majeurs du sentier sur le littoral.

Les rives du lac bénéficient d'aménagements urbains qualitatifs qui contribuent par ailleurs à la mise en valeur touristique du lac, notamment en centre-ville de Thonon-les-Bains et d'Evian-les-Bains.

Coté Est, compte-tenu de leur positionnement géographique et de leur morphologie « en corniche », les berges du Léman ne sont pas toujours faciles d'accès ni praticables. Plusieurs points de blocage rendent notamment le cheminement impossible entre Lugrin et Meillerie. En cœur de village, l'accès aux rives est généralement aménagé, mais ne permet pas toujours un accès direct à la baignade. Chacune des communes dispose d'un aménagement portuaire accessible au public, dont les relations avec l'arrière port et les espaces de stationnement sont toutefois complexes compte-tenu de la contrainte topographique.

Les enjeux du SCoT face aux constats :

- Pérenniser le rôle et les fonctions résidentielles, d'activités dans le cœur urbain ;
- Préserver « strictement » la bande des 100 mètres des dynamiques d'urbanisation ;
- Préserver le caractère naturel ou agricole des coupures d'urbanisation et conforter leur fonction d'ouverture paysagère ;
- Préserver l'identité paysagère et patrimoniale des villages et hameaux littoraux ;
- Maintenir voire développer des accès publics du lac par la maîtrise de la privatisation des berges ;
- Améliorer les conditions d'accès, de stationnement et de fréquentation sur les berges du lac à travers la valorisation des interfaces et liens fonctionnels « ville-port » ;
- Maintenir les itinéraires de déplacements existants en berges de lac et développer les axes de déplacements doux le long du lac.

• **Les espaces de montagne du Chablais**

Deux principes majeurs sous-tendent les dispositions réglementaires issues de la loi et sont à prendre en compte dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale :

- La localisation de l'urbanisation nouvelle en continuité des espaces actuellement urbanisés dans une double logique de modération de la consommation des espaces et de maîtrise des phénomènes de mitage et d'étalement urbain ;
- La préservation des terres agricoles, pastorales et forestières, des espaces et paysages caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard.

La définition des modalités d'application de la loi Montagne sur le territoire du Chablais nécessite donc de croiser deux angles d'analyse :

- Une analyse urbaine, environnementale et paysagère permettant de prendre en compte finement des spécificités des espaces de montagne chablaisien dans les problématiques d'aménagement et les objectifs du SCoT (partie 1 du diagnostic) ;
- Une approche juridique au regard de la jurisprudence récente régissant l'interprétation des différentes notions de la loi Montagne afin de proposer une territorialisation adaptée sur le Chablais (partie 2 du diagnostic).

Le territoire de montagne du Chablais accueille aujourd'hui 3 unités géographiques :

- **Le Piémont** qui s'étire d'Est en Ouest de Bons en Chablais à Thonon-les-Bains, concentre aujourd'hui 55% de la population des communes de montagne pour seulement ¼ de la surface de son territoire. Il se caractérise par une situation en balcon sur le Léman, et conserve une identité rurale façonnée par des paysages ouverts liés aux activités agro-pastorales.
- **Les vallées**, regroupant les communes des vallées d'Aulps, d'Abondance et de Belleveaux. Elles sont caractérisées par une urbanisation diffuse, principalement implantée en fond de vallée et en versant,
- **Les communes d'altitude** du Chablais qui accueillent aujourd'hui les stations du domaine des Portes du Soleil : Châtel, Montriond, Morzine et les Gets.



Les évolutions démographiques observées mettent en évidence une tendance à la stabilisation, voire à une diminution sensible de la population des communes d'altitude, ce qui interroge au regard de la dynamique de développement à moyen et long termes, compte tenu d'un vieillissement démographique observé.

Les enjeux du SCoT face aux constats

- Maîtriser et équilibrer l'aménagement des espaces de piémont dans les bourgs et villages,
- Limiter l'étalement urbain linéaire notamment en fond de vallée ;
- Pérenniser les équipements et services à la population existants sur les communes d'altitude dans les bourgs et villages ;
- Préserver l'identité paysagère et patrimoniale emblématique du patrimoine montagnard ;
- Maîtriser la dynamique de fermeture des paysages agro-pastoraux par le maintien des terres agricoles, et de leur accessibilité ;
- Poursuivre la mise en valeur du potentiel touristique et de loisirs 4 saisons des espaces de montagnes ;
- Maintenir les plans d'eau de montagne.

4.1.3 Analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dernières années

Un progressif ralentissement de la consommation foncière par année est observé. Ainsi, si la moyenne de consommation sur les 10 ans (2004-2014) atteint 75.2 hectares par an en moyenne, elle diminue à 59.06 hectares par an en moyenne entre 2008 et 2014. La tendance à la baisse est réelle et se poursuit : entre 2012 et 2014, la consommation moyenne s'est réduite à 41,5.

Elle est variable selon les territoires et la population qu'ils ont accueillie. Elle s'est concentrée sur le Nord du territoire, sur les espaces de plaines, plateau et littoral, et notamment sur les territoires du Bas Chablais, en raison de la forte pression foncière liée à sa situation, ainsi qu'à la présence de nombreux espaces cultivés aux abords des bourgs et villages. Elle s'est, en effet, faite en majorité sur les espaces agricoles.

La consommation foncière est liée à la typologie de logements construits : ainsi la consommation moyenne par habitant observée sur le Haut Chablais est plus de 2 fois supérieure à celle de la CCPEVA. Elle est bien plus faible au niveau de Thonon Agglomération, étant fortement liée à une production de résidences principales et influencée par les tendances à la densification et au développement de la mixité de l'habitat.

Enjeux

Optimiser les tissus urbains existants pour éviter de consommer des espaces naturels, agricoles et forestiers ;

Favoriser le renouvellement urbain ;

Limiter les extensions de l'urbanisation sur les espaces agricoles et naturels ;

Produire des logements plus économes en espace.

4.2 Le PADD

Le PADD de la révision du SCoT du Chablais fixe le cap qui va guider l'aménagement et le développement du Chablais pour les 20 ans à venir.

Le PADD du SCoT du Chablais doit reprendre, dans son contenu, les thématiques prévues à l'article L141-4 du code de l'urbanisme : urbanisme, logement, transports et déplacements, implantation commerciale, équipements structurants, développement économique, touristique et culturel, développement des communications électroniques, qualité paysagère, protection et mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, préservation et mise en valeur des ressources naturelles, lutte contre l'étalement urbain, préservation et remise en bon état des continuités écologiques.

Le PADD décline les orientations et ambitions voulues par les porteurs du projet en 5 objectifs stratégiques.

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

Cet objectif est décliné dans les items suivants :

- Articuler les infrastructures à un aménagement maîtrisé ;

- Elaborer une stratégie multimodale à l'échelle du Chablais : (renforcer les liaisons lacustres, achever la liaison ferroviaire Sud Lémanique, réfléchir aux transports poids lourds, réaliser des parkings relais... ;
- Développer les infrastructures de modes doux, à mettre en liaison avec les secteurs gares des 3 axes : Léman Express, voie rapide et THNS ;
- Promouvoir une desserte multimodale performante toute l'année, pour les déplacements liés à l'économie du tourisme et aux loisirs ;
- Prévoir la création de plateformes logistiques et de fret ferroviaire, faciliter et accélérer le déploiement du très haut débit.

Le PADD souligne que certaines réflexions devront être menées pour que ces items puissent se concrétiser opérationnellement : ainsi par exemple les réflexions sur les mesures de compensation du projet Machilly Thonon (« ce projet a fait l'objet d'une étude d'impact et d'une enquête publique, les compensations seront donc à prendre en compte »), ou sur les actions visant à réduire les temps de déplacement (« les données issues de l'analyse des temps de déplacements seront prises en compte pour mener différentes réflexions et actions visant à réduire à l'avenir ces temps de déplacement »).

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

Les orientations sont clairement définies, notamment dans les domaines de l'armature urbaine qu'il faut renforcer, de la consommation d'espaces qu'il faut diminuer, de la croissance urbaine sur les espaces littoraux qu'il faut limiter, de l'habitat dont il faut promouvoir la mixité.

Sur le point particulier de la consommation d'espaces, l'objectif consistant à le diviser par deux à l'horizon des vingt ans à venir, soit une enveloppe maximale de 750 hectares, est noté.

On relèvera qu'au sein de cette enveloppe, « l'artificialisation des espaces agricoles ne devra pas dépasser plus de 550 hectares ». Cette limitation constituera un point de vigilance : il faudra en effet veiller à la cohérence entre les besoins, identifiés (besoins relatifs à l'habitat, à l'économie, aux équipements structurants et touristique, à l'infrastructure), quantifiés (750 hectares), la répartition quantitative de cette enveloppe entre EPCI et la façon dont chaque entité répondra à ses besoins propres en impactant ou pas ces espaces agricoles.

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

Afin d'atteindre cet objectif, il conviendra de : valoriser les secteurs sensibles et d'importance écologique, mettre en valeur certains éléments relatifs au paysage et au patrimoine, protéger les populations des risques naturels, sanitaires et technologiques, et atteindre une gestion durable de l'eau. Rappel est fait, sur le deuxième point, de l'existence de la charte architecturale et paysagère du Chablais, qui constitue une base de réflexion. On notera que les coupures d'urbanisation et les espaces remarquables du SCoT en vigueur vont être précisés.

Sur le troisième point, il est bien noté que les orientations chercheront à assurer la préservation de la qualité de l'air, du sol et du sous-sol, et la préservation des pollutions et des nuisances de toute nature.

Au regard de la gestion de l'eau, les perspectives de développement du territoire se feront dans le respect d'une gestion durable de l'eau.

Aucun de ces points ne devra donc être négligé, et il conviendra d'y être vigilant, en veillant à ce qu'ils aient été bien abordés dans les autres documents, avec les actualisations de données éventuellement nécessaires (sujet des nuisances sonore, Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Genève par exemple).

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

Conforter et développer les stations de montagne en tenant compte du changement climatique, structurer les filières et les équipements lacustres et nautiques, développer les filières telles que le thermalisme, valoriser le tourisme vert, promouvoir une stratégie qui favorise les lits marchands, sont les principaux axes liés à cet objectif.

L'enjeu transversal est essentiellement, ici, de structurer les liens entre le littoral et la montagne, afin d'en faire des espaces complémentaires.

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

Renforcer le maillage d'activités commerciales, artisanales et industrielles, permettre l'intégration recherche-formation-innovation, valoriser l'économie agricole, renforcer la gestion de la forêt, promouvoir l'économie liée à l'eau, soutenir une gestion durable des ressources naturelles et de l'énergie permettront d'atteindre ce cinquième objectif.

Il conviendra d'être vigilant d'une part, sur la façon dont s'articule l'activité artisanale et commerciale avec l'activité industrielle, d'autre part sur la déclinaison de l'ensemble de ces activités économiques sur tout le territoire du Chablais.

Les préservations des terres agricoles, dans une logique Eviter Réduire Compenser, ou encore des espaces nécessaires pour servir l'économie forestière, constituent un autre point de vigilance majeur.

En conclusion, le PADD décline de façon très structurée les objectifs que se sont assignés les élus en charge du SCoT. Ses orientations ont été actées lors du débat du Comité syndical, réuni le 24 novembre 2016.

La vigilance principale consistera à s'assurer : de la continuité entre les orientations générales définies et les réflexions identifiées comme nécessaires dans ce document ; de la cohérence de ces orientations avec la traduction qui en sera faite dans le Document d'Orientations et d'Objectifs.

4.3 Justification des choix

4.3.1 L'armature urbaine

L'armature urbaine permet de structurer le territoire, son organisation et son développement, où chaque espace doit avoir sa place et son rôle dans le projet de territoire.

Les différents niveaux de l'armature urbaine précisent les fonctions attendues de chaque centralité.

L'appartenance d'une commune à un niveau d'armature est définie par un cumul de critères dont : la localisation (enjeu de maillage équilibré), la dynamique géographique, les liaisons et projets de transports en commun, le développement économique, l'offre d'équipements et de services, de potentialité de développement en lien avec le projet porté par le SCoT.

Cinq niveaux sont distingués :

- **Le cœur urbain**, qui joue un rôle moteur dans la structuration de l'armature du SCoT : Thonon les Bains, Evian Les Bains et Publier ;
- **Les pôles structurants** : onze pôles assurent le maillage équilibré du territoire en matière d'accès à une base de services et d'équipements intermédiaires ;

- **Les pôles d'interface urbaine**, qui assurent des dynamiques de développement importants en termes d'accueil d'activités et de nouvelles populations : Anthy Sur Léman et Allinges ;
- **Les stations** liées à l'activité touristique principalement hivernale qui influe sur leur fonctionnement ;
- **Les villages** qui jouent un rôle de proximité en termes de lien social et de satisfaction des besoins quotidiens et essentiels et qui participent à la qualité du cadre de vie chablaisien.

Par rapport à l'armature du SCoT de 2012, on observe :

- Une simplification avec la fusion des pôles secondaires et locaux en pôles structurants ;
- L'ajout de 2 pôles structurants, Lullin et Lugrin, en liaison avec leurs équipements et les transports collectifs ;
- L'intégration d'Anthy Sur Léman et d'Allinges, comme pôles d'interface urbaine.

Les enjeux du SCoT sont :

- Le maintien d'une dynamique d'accueil résidente pour le cœur urbain et pour les pôles d'interface urbaine, auxquels s'ajoutent la production de logements sociaux et la mise en œuvre d'un THNS ;
- Le maintien d'un équilibre territorial pour les pôles structurants ;
- Fixer la population résidente pour les stations de montagne ;
- Maîtriser l'étalement urbain et privilégier la restructuration du tissu bâti pour l'accueil des populations dans les villages.

4.3.2 Projection démographique

Suite à l'analyse de plusieurs scénarios de développement, il a été retenu une augmentation de population annuelle sur le territoire de 2054 hab/an, identique à celle observée sur la période 1999-2014 et correspondant à un taux moyen de croissance de 1,31% sur la période 2014-2035.

Ce taux moyen se répartit de la façon suivante entre les EPCI :

EPCI	SIAC	TA	CCHC	CCPEVA
Taux SCoT révisé	1,31%	1,4%	1,4%	1,1%

Les taux retenus sont inférieurs à ceux observés sur les dernières années (2008-2014) à l'exception de la CCHC, très marquée par l'économie touristique, pour laquelle, le projet politique est de redynamiser l'accueil et le maintien des populations permanentes sur le territoire.

4.3.3 Limitation de la consommation d'espaces

Le PADD du SCoT inscrit un objectif fort, à savoir, diviser par deux la consommation d'espaces constatée durant les 10 dernières années (750 ha sur 2004-2014). La consommation d'espace à l'horizon du SCoT (20 ans) devra donc se limiter à 750 ha maxi pour répondre aux différents besoins.

A ce premier objectif s'ajoute un deuxième ciblant la protection des

Il s'en est suivi une analyse de répartition des espaces pour :

- L'accueil des nouvelles populations et la production de logements ;

- Le développement des zones d'activités économiques ;
- Le développement touristique et les équipements structurants.

Le tableau ci-après précise la répartition des grands volumes de surfaces par usage et par EPCI, sur la base d'objectifs de population, d'emplois...

Ces enveloppes ne constituent pas un objectif de consommation mais des balises pour le suivi de la mise en œuvre du principe de limitation de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers par l'urbanisation.

Usage	Habitat	ZAE	Equipements	Infrastructures	Total
Surfaces en Ha	514	84	28	124	750

Il s'en suit, sur la base des densités minimales retenues par niveau d'armature (65log/ha pour le cœur urbain, 40log/ha pour les pôles structurants et d'interface urbaine, 30log/ha pour les stations et 20log/ha pour les villages), un besoin pour l'habitat de 514 ha répartis géographiquement entre les EPCI.

EPCI	SIAC	TA	CCHC	CCPEVA
Besoins Habitat	514 ha	329 ha	75 ha	110 ha

4.3.4 Mixité de l'habitat

En réponse aux besoins liés à l'évolution démographique, le nombre de logements à produire à l'horizon 2040 est d'environ 27540 logements se répartissant en 17 000 pour Thonon Agglomération, 7 000 pour la CCPEVA et 3 600 pour la CCHC.

Limitation de la consommation d'espaces et objectifs de densité orientent la typologie des logements à produire. Ainsi, les documents d'urbanisme locaux devront viser une production maximale de maisons individuelles de :

- 20% dans le cœur urbain, les pôles structurants et les stations,
- 30% dans les pôles d'interface urbaine,
- 40% dans les villages.

Il est à noter que ces % sont proches de ceux observés dans les logements commencés entre 2010 et 2014.

Ces taux plafonds permettent ainsi d'envisager une forte planification de logements intermédiaires et collectifs.

En matière de logements aidés, des objectifs importants sont retenus : la production au sein du cœur urbain, des pôles structurants et d'interface urbaine, ainsi qu'au sein des communes approchant les 3 500 habitants, devra tendre vers 25%.

A noter que les procédures UTN à venir intègrent la production des logements pour les saisonniers.

4.3.5 Définition des espaces agricoles stratégiques

De manière générale, les principaux effets recherchés pour la mise en œuvre du DOO seront d'éviter la fragmentation de l'ensemble des espaces agricoles, et l'urbanisation des espaces stratégiques cartographiés.

Déterminés à partir d'un diagnostic effectué par la chambre d'agriculture, selon les critères de proximité, de taille et de qualité des tènements, ces espaces agricoles stratégiques représentent une surface de près de 24% de la surface totale du territoire.

La cartographie de ces espaces agricoles stratégiques, intégrée au DOO, rend opposables des périmètres au sein desquels la vocation agricole doit être préservée pour des raisons économiques, environnementales et paysagères.

4.3.6 Armature écologique

L'objectif de valorisation des secteurs sensibles et d'importance écologique est rappelé dans le PADD.

Les principaux effets recherchés pour la mise en œuvre du DOO seront de préserver les réservoirs de biodiversités, les continuités et fonctionnalités des espaces d'intérêts écologiques, et d'éviter la fragmentation des espaces de nature ordinaire.

Ainsi, le DOO intègre une carte d'armature écologique qui localise des espaces suivant différents niveaux de protection, en cohérence avec le SRCE :

- Espaces de classe 1 qui représentent 21 000 ha environ sur les 87 000 ha du territoire du Chablais
- Espaces de classe 2 qui représentent 39 000 ha environ

Ce même DOO impose une délimitation de ces espaces, et notamment que ces limites soient précisées dans les documents d'urbanisme.

4.3.7 Armature paysagère

Qu'il s'agisse de grands paysages naturels ou de paysages bâtis en mutation, la thématique paysagère présente un intérêt particulièrement fort dans le Chablais.

Maintenir et valoriser la qualité des fronts paysagers, valoriser les paysages emblématiques de montagne, préserver et valoriser des espaces particuliers (vallée d'Abondance par exemple), sont parmi les objectifs relatifs aux grands paysages naturels.

Intégrer les 28 fenêtres paysagères et les 23 géosites de Geopark Chablais dans l'élaboration des documents d'urbanisme locaux, adopter des prescriptions particulières pour les paysages en mutation sont les autres objectifs principaux du DOO.

La révision du SCoT renforce le volet paysager du SCoT de 2012 avec une cartographie spatialisant les principaux enjeux, avec des prescriptions propres à chaque espace, et ce, afin de bénéficier d'avantages d'outils et de référentiels pour une meilleure prise en compte du paysage dans les documents d'urbanismes locaux.

4.3.8 Transports et déplacements

Compte tenu des perspectives de développement démographique, il est nécessaire d'agir sur le report modal pour augmenter de 33% le trafic par transports en commun et baisser de 8% la part de la voiture individuelle au profit des transports partagés et modes actifs, à l'horizon 2035.

Les équipements structurants de mobilité portés par la révision du SCoT, sont :

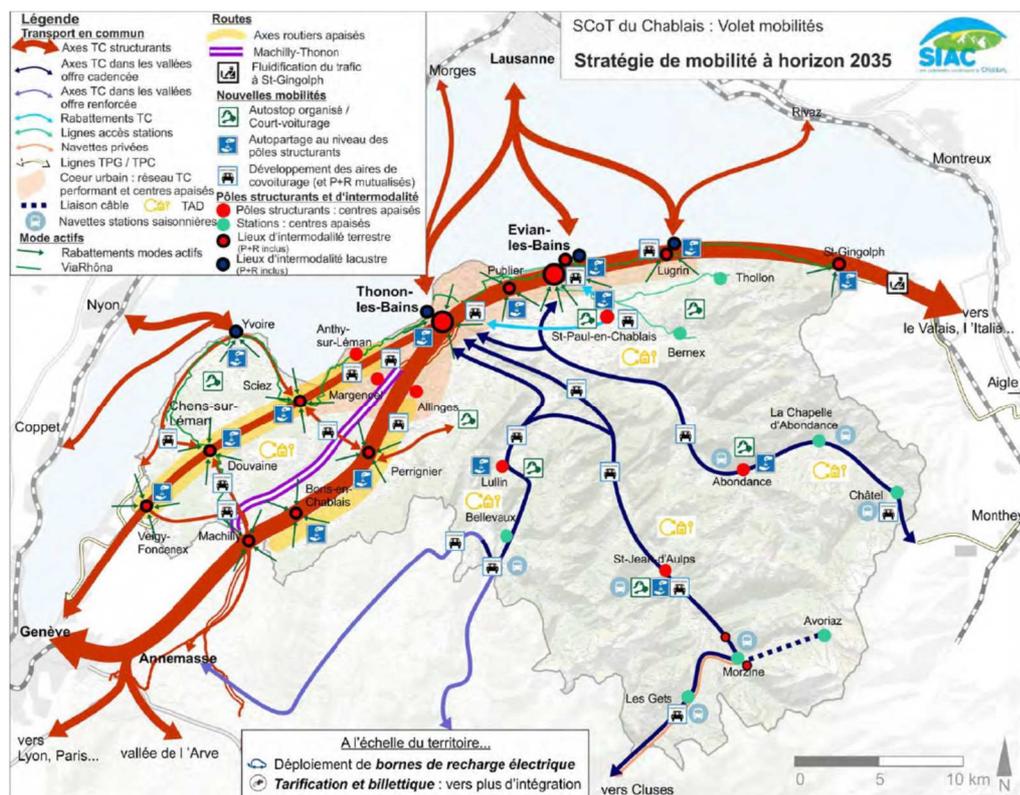
- **Infrastructures ferroviaires** : Léman Express et RER Sud Léman ;
- **Infrastructures lacustres** : liaisons Lausanne-Evian Les Bains, Lausanne-Thonon Les Bains, Nyon- Yvoire, Lugrin-Rivaz, Lugrin-Lausanne, Thonon les bains-Morges ;
- **THNS** Genève-Thonon Les Bains.

Ces équipements permettront d'assurer environ + 12 600 voyages/jour.

En montagne, le bouclage de la liaison téléphérique Morzine-Avoriaz permettra un report modal d'au moins 250 voitures.

Le succès du report modal repose sur les équipements associés aux infrastructures de déplacements (parkings relais, aires de covoiturage, racks vélos...) que la cartographie stratégique « Horizon 2035 » visualise à très grande échelle sous forme de sigles.

Il repose donc sur les réelles possibilités de dégager des espaces affectés à cet usage dans les documents locaux d'urbanisme, notamment en zones déjà urbanisées et denses.



Le lien urbanisme et équipement de transport favorisant la multimodalité est intégré au DOO. Ainsi, les embarcadères, gares du Léman Express, gares et haltes du RER Sud Léman sont identifiés en tant que sites stratégiques de densification.

La notion de périmètres pertinents autour de ces nœuds multimodaux sera étudiée à l'échelle de la planification locale pour garantir l'optimisation des équipements et services de mobilité.

4.3.9 Volet Littoral

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

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

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

Le littoral chablaisien paraît aujourd'hui être un territoire fragile car il doit supporter de nombreuses fonctions urbaines résidentielles, économiques et touristiques.

Le SCoT du Chablais traite des enjeux littoraux de manière globale et transversale en se basant sur la connaissance précise des éléments à préserver qui sont :

- **Protéger strictement les espaces remarquables caractéristiques de l'environnement lacustre du littoral chablais**

Ces espaces ont été identifiés et cartographiés par secteur : secteur Ouest de Chens-sur-Léman à Anthy-sur-Léman ; secteur central de Thonon-les-Bains à Maxilly-sur-Léman et le secteur Est de Lugrin à Saint Gingolph.

Un principe général d'inconstructibilité, sauf pour :

- Les aménagements légers (liste établie par le code de l'Urbanisme) après enquête publique ou mise à disposition du public ;
- Les travaux visant la conservation ou la protection des milieux ;
- La reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit ou démoli depuis moins de dix ans.

- **Préserver strictement la bande des 100 mètres des dynamiques d'urbanisation et favoriser la mise en valeur durable des berges du littoral lémanique**

Au sein de la bande des 100 m, la loi Littoral définit un régime d'urbanisation strict pour les constructions nouvelles et l'extension de constructions existantes.

La plupart des PLU identifie aujourd'hui les espaces non bâtis situés dans la bande des 100 m en zone naturelle ou agricole.

Hors enveloppe urbaine, les constructions nouvelles et l'extension de constructions existantes sont interdites.

Au sein de l'enveloppe urbaine : la constructibilité est limitée aux dents creuses situées dans une agglomération ou un village existant.

La bande des 100 mètres n'est pas localisée dans le DOO. Néanmoins, avec l'objectif de préciser les enjeux forts liés à la préservation de cet espace stratégique une étude des enjeux par secteur a été réalisée afin d'éclairer l'analyse au cas par cas par de critères d'identification non opposables permettant de délimiter cette bande des 100 mètres, qui peut être élargie par endroit.

- **Préserver durablement le caractère agricole ou naturel des seize coupures à l'urbanisation délimitées et conforter leur fonction d'ouverture paysagère sur le lac**

Les coupures d'urbanisation sont définies par des espaces libres non construits ou faiblement urbanisés à dominante naturelle ou agricole situés entre deux ou plusieurs enveloppes bâties, occupant une fonction de corridors écologiques mais aussi un lien paysager et visuel avec le lac.

Pour cela, un travail de détermination et de caractérisation des enveloppes et poches bâties du littoral a été effectué, afin d'aboutir à une cartographie permettant de localiser les espaces constituant des agglomérations, des villages ou secteurs déjà urbanisés, au titre de la Loi littoral : quatre critères cumulatifs ont été définis pour les agglomérations et cinq cumulatifs également pour les villages et autres secteurs urbanisés.

Les 16 coupures structurantes représentent un minima à préserver. En effet, les documents d'urbanisme pourront identifier des coupures d'urbanisation d'intérêt local, à délimiter sur la base de critères écologiques, environnementaux paysagers et agricoles

- **Respecter les principes d'une extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches des rives.**

Les espaces proches des rives regroupent l'ensemble des espaces urbanisés, naturels ou agricoles caractérisés par une ambiance maritime et qui sont le support d'interactions fonctionnelles et visuelles privilégiées avec le lac.

La délimitation proposée dans le DOO s'appuie sur trois critères non cumulatifs :

- Le caractère urbanisé ou non urbanisé d'un terrain ;
- La présence de co-visibilité depuis et vers le lac ;
- La présence d'un élément de rupture physique, visuel ou fonctionnel avec le lac.

Le DOO localise les limites des « espaces proches des rives », les périmètres des coupures d'urbanisation, les périmètres des espaces naturels remarquables en prescrivant aux documents d'urbanisme locaux leur traduction locale.

4.3.10 Volet Montagne

• Urbanisation

La loi Montagne ne définit pas de critères précis pour l'appréciation et la délimitation des bourgs, villages, hameaux et groupes traditionnels de constructions.

La jurisprudence récente permet néanmoins d'identifier un certain nombre d'éléments à prendre en compte pour faciliter la délimitation des secteurs en continuité desquels l'urbanisation doit être localisée sur les communes en loi Montagne.

En dehors de l'enveloppe urbaine :

- Extension de l'urbanisation en continuité avec les bourgs, villages, hameaux et groupes traditionnels de constructions ;
- Extension des autres secteurs en cas de décision motivée par une étude de discontinuité.

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

Deux principes sont à prendre en compte dans les documents d'urbanisme et de planification territoriale :

- La localisation de l'urbanisation nouvelle en continuité des espaces actuellement urbanisés dans une double logique de modération de la consommation des espaces et de maîtrise des phénomènes de mitage et d'étalement urbain. Ce principe est inscrit dans le SCoT comme un principe général à appliquer sur l'ensemble du territoire ;
- La préservation des terres agricoles, pastorales et forestières, des espaces et milieux remarquables (réservoirs de biodiversité), des corridors écologiques et paysages caractéristiques du patrimoine naturel et culturel montagnard.

• Espaces et paysages

Les espaces et paysages caractéristiques des milieux naturels et culturels de montagne seront à protéger pour leur caractère emblématique : réservoirs de biodiversité, corridors écologiques de classe 1, paysages d'alpages en tant qu'espaces agricoles stratégiques, effets de coupures...

Pour cela, lors d'aménagements, la prise en compte et la préservation de ces espaces en tant que paysages et espaces caractéristiques doivent être justifiées.

Cette préservation s'applique notamment aux lacs de montagne pour lesquels, le Code de l'Urbanisme donne la faculté de déroger au principe d'inconstructibilité des rives naturelles des plans d'eau de faible importance notamment.

Ainsi le projet de révision du Scot reprend les prescriptions de 2012 et dresse une liste fermée de 11 lacs reconnus pour leur importance et qui ne peuvent faire l'objet d'une dérogation pour l'ouverture à l'urbanisation dans les PLU(i) : lacs de Montriond, du Jotty, des Plagnes, de Vallon, d'Arvouin, de Vonnas, d'Avoriaz, de Tavaneuse, de Fontaine, de Darbon, de la Beunaz.

Pour les autres plans d'eau, la protection peut s'interpréter sur une distance de 300 mètres à compter de la rive (proposition d'interprétation), pour les espaces des rives des plans d'eau naturels ou artificiels d'une superficie supérieure à 2 000 m² et inférieure à 1 000 hectares.

- **Immobilier de loisirs**

La nouvelle Loi Montagne a introduit l'enjeu de requalification de l'immobilier de loisirs.

Les élus du Chablais ont souhaité introduire cet enjeu à tout le territoire aussi bien littoral que montagnard.

Il n'a pas été choisi de rendre opposables des objectifs chiffrés de réhabilitation à l'échelle du SCoT étant donné les difficultés de maîtrise et de l'évolution du parc à cette échelle.

Le SCoT se veut incitatif et sa mise en œuvre vise à engager des politiques foncières en parallèle de la mise en œuvre de dispositifs de gestion du parc.

- **UTN**

La révision du Scot a fait un recensement exhaustif de tous les projets touristiques susceptibles d'émerger à l'horizon 2040. Après étude des éléments des projets, deux projets soumis à la procédure particulière des autorisations d'Unité Touristiques Nouvelles Structurantes (UTN-S) ont été inscrits au SCoT : la création d'hébergements touristiques en entrée de station d'Avoriaz et le bouclage de la liaison téléportée Morzine-Les Prodains déjà inscrite dans le SCoT de 2012.

Ce dernier s'inscrit dans la stratégie multimodale en tant qu'infrastructure structurante en transport en commun.

4.3.11 Aménagement commercial et DAAC

Les élus ont souhaité profiter de la révision du SCoT pour disposer d'outils leur permettant d'accompagner l'aménagement commercial pour les 20 ans à venir par des orientations d'aménagement précises et adaptées au contexte local.

Trois scénarios ont été étudiés : « 1 fil de l'eau », « 2 renforcement qualitatif » et « 3 renforcements des centralités ».

Les élus ont opté pour un scénario mixte entre 2 et 3, conduisant à :

- Revitaliser les centres villes et centres bourgs en y favorisant la densité commerciale,
- Eviter l'effet concurrentiel des périphéries sur les centres villes,
- Maîtriser la production de grandes surfaces alimentaires dont l'offre est jugée suffisante,
- Améliorer la qualité des zones commerciales périphériques et réduire la consommation foncière.

Une priorité du DAAC est d'agir sur **un maillage fin du commerce de proximité** sur l'ensemble du territoire, avec des implantations de préférences en centralités : centre bourg, centre station, centres quartier, mais aussi gares ferroviaires et routières débarcadères, ports..).

Le DAAC définit des enjeux locaux par une approche par EPCI, avec analyse des stratégies d'implantations commerciales sur les territoires de la CCPEVA, de la CCHC et de Thonon Agglomération.

4.5 Le DOO

Le DOO est issu des échanges du groupe de travail SCoT.

Il se décline en 11 chapitres avec trois niveaux de lecture.

- Principes de mises en œuvre,
- Prescriptions dont l'application est nécessaire à l'atteinte des objectifs du SCoT et qui ont valeur opposable dans un rapport de compatibilité pour les documents d'urbanisme locaux,
- Recommandations non opposables mais qui participent à atteindre les objectifs du SCoT. Elles ont un caractère incitatif pour les collectivités.

Le tableau ci-après visualise pour chaque chapitre l'importance des prescriptions et recommandations.

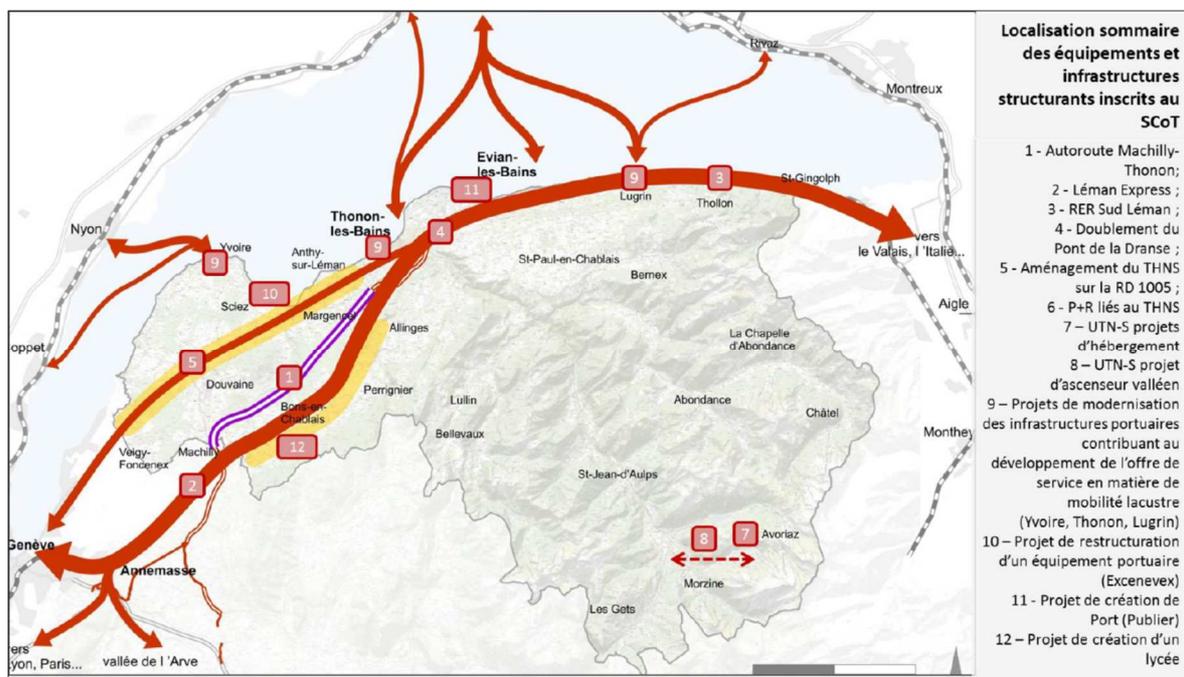
THEMATIQUES	PRESCRIPTIONS	RECOMMANDATIONS
1 Renforcer l'armature territoriale soutenant la structure du Chablais	P1 à P4	-
2 Poursuivre la limitation de la consommation foncière en privilégiant le renouvellement urbain	P5 à P27	R1 à R4
3 Développer la mixité de l'habitat et prévoir les logements pour tous	P28 à P36	R5 à R9
4 Valoriser et préserver les paysages du Chablais, atouts et forces de l'attractivité du Chablais	P37 à P54	R10 à R13
5 Concilier la protection de l'environnement, la préservation des richesses écologiques, la valorisation et l'aménagement	P55 à P 77	R14 à R26
6 Valoriser l'économie agricole et forestière en préservant les espaces et reconnaissant leur multifonctionnalité	P78 à P86	-
7 S'engager dans le désenclavement multimodal du Chablais	P87 à P97	R27 à R33
8 Organiser la complémentarité entre centralités et périphéries	P98 à P106	R34
9 Volet Littoral	P107 à P118	R35 à R36
10 Volet Montagne	P119 à P123	R37
11 Conforter et promouvoir les équipements structurants de services publics	P 124 à P126	R38

Le DOO s'avère beaucoup plus prescriptif qu'incitatif, ce qui constitue un cadre bien défini pour l'ensemble des EPCI lors de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme.

Il prend bien en compte les spécificités des territoires avec des prescriptions adaptées aux espaces littoraux, tout en restant là encore, plus prescriptif qu'incitatif.

Il reste toutefois qu'incitatif en matière de stockage de déchets inertes (ISDI), ce qui rend les DUL libres d'en prévoir ou non. Compte tenu du besoin dans ce secteur lié au fort développement, une prescription serait plus adaptée.

Il détaille l'ensemble des équipements et infrastructures structurantes inscrits au SCoT, que doivent intégrer les documents d'urbanisme des EPCI.



4.6 Analyse des incidences de la révision du SCoT sur l'environnement.

L'évaluation des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du SCoT sur l'environnement a consisté à réaliser une analyse croisée des enjeux de chaque domaine de l'environnement avec les éléments du projet du territoire.

4.6.1 Analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du SCoT et mesures envisagées pour éviter, réduire et compenser ses conséquences dommageables sur l'environnement

- **Biodiversité**

Ralentir la consommation d'espaces (750 ha max pour les 20 ans à venir), définir une armature écologique qui encadre la localisation du développement urbain, et répartir les surfaces d'urbanisation selon une hiérarchisation des pôles définis dans l'armature urbaine, sont autant d'orientations favorables, qui n'appellent pas de mesures spécifiques à ce stade.

En revanche, deux points, appelant mesures particulières, sont à souligner.

Certains projets structurants auront des incidences négatives sur les réservoirs de biodiversité : liaison Machilly-Thonon, et restructuration, création ou modernisation de certains ports.

Enfin, la représentation de l'armature écologique, dans le schéma intégré au DOO, devra être précisée et déclinée dans les documents locaux d'urbanisme, à leur échelle.

- **Paysages**

Le DOO intègre une carte d'armature paysagère, dresse des orientations sur les préservations des limites franches de l'enveloppe urbaine, souligne le rôle paysager des espaces agricoles et forestiers, et veille ainsi à la prise en compte permanente des enjeux paysagers.

- **Ressource en eau**

Sont soulignées les incidences notables prévisibles défavorables : accentuation de la pression sur l'équilibre quantitatif de la ressource en eau, capacité d'alimentation non garanti en proportion de la croissance démographique, insuffisance de certaines stations d'épuration (cas de Douvaine).

Les mesures identifiées pour remédier à ces incidences sont les recommandations ou préconisations apparaissant dans le DOO : préconisation de la mise à jour des schémas directeurs d'alimentation en eau potable au niveau de chaque EPCI, recommandation de réaliser des schémas de conciliation des usagers, conditionnement du développement à la capacité d'alimentation en eau potable et à la capacité d'épuration de la station de Douvaine.

- **Sols et sous-sols**

Dans une volonté de réduction des besoins, le DOO demande de privilégier le recyclage des matériaux.

Mais la possibilité demeure de développer des carrières où les sols présentent une bonne qualité agronomique, exploités pour la production agricole. Il importe dans ces cas que des mesures soient systématiquement prises par les autorités administratives pour définir les conditions de remise en état des sols après l'exploitation.

- **Ressource énergétique, gaz à effet de serre et qualité de l'air**

Effets des projets d'amélioration des modes de déplacement et modernisation des modes de chauffage sont parmi les enjeux forts de ce sujet.

Le DOO développe les pratiques alternatives au transport individuel, déclinant une politique ambitieuse de développement des transports collectifs notamment ; rappelle le choix d'une croissance démographique modérée ; apporte des préconisations et recommandations pour les chauffages modernes ou les qualités de l'habitat à rechercher dans le cadre du renouvellement urbain.

- **Déchets**

Face à la quantité croissante de déchets ménagers et assimilés produits, mais qui ira encore croissant en raison de la démographie, le SCoT vise à ce que la croissance démographique se porte sur le cœur urbain, les pôles d'interface urbaine et les pôles structurants, afin de faciliter le transport ferroviaire des déchets depuis des centres de tri principaux.

Face au constat de la saturation de l'usine d'incinération de Thonon, le SCoT devra veiller à ce que la diminution d'ordures ménagères résiduelles (-20% entre 2010 et 2014) persiste.

Le SCoT recommande la mise en place de sites de stockage de déchets inertes à l'échelle des EPCI.

- **Bruit**

Dans le rapport de présentation, les infrastructures routières sont considérées comme les principales sources de nuisances sonores.

En particulier, l'autoroute Machilly-Thonon aura des impacts négatifs au niveau de plusieurs agglomérations situées à sa proximité immédiate. La mise en place de protections antibruit est identifiée comme mesure concrète, parallèlement aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation portées par les procédures en cours ou à venir.

- **Risques naturels et technologiques**

Tous les secteurs n'étant pas couverts par des plans de prévention des risques, le DOO prescrit que pour ces secteurs soient considérées les cartes d'aléas naturels existantes pour les aménagements et la gestion de l'espace.

- **Equipements structurants portés par le SCoT**

Douze projets structurants sont inscrits au DOO, et soumis pour la plupart d'entre eux à évaluation environnementale (cf cartographie page 37)

Parmi les principaux projets, on relèvera notamment :

- *L'autoroute Machilly-Thonon*, pour laquelle les mesures envisagées sont précisément répertoriées ;
- *Le Léman express*, pour lequel des orientations générales sont données au titre des mesures ;
- *Les unités touristiques nouvelles*, pour lesquelles les mesures ERC listées, sous forme d'orientations, sont nombreuses et leurs compatibilités avec le SCoT étudiées ;
- *Les projets de modernisation des infrastructures portuaires* contribuant au développement de l'offre de service en matière de mobilité lacustre : *Yvoire*, dont les aménagements sont à l'intérieur du port existant ; *Thonon-les-bains*, dont les aménagements dans l'environnement du port existant ne sont pas de nature à avoir des effets sur l'environnement, autre que paysager, pour lequel, les communes apportent une importance toute particulière vu le contexte touristique des lieux ; *Lugrin*, aménagement portuaire dans la continuité de l'existant qui ne se situe pas dans des espaces inventoriés ou règlementés au titre de leurs intérêts écologiques et s'inscrit en dehors des « coupures d'urbanisation » et des « espaces remarquables » inscrits au SCoT au titre de la loi littoral ;
- *Le projet de restructuration d'un équipement portuaire à Excenevex*, qui concentre en un seul site, les anneaux portuaires répartis sur les 3 ports de la commune et permet la renaturation du site portuaire actuel implanté dans le lit mineur du Vion et la renaturation de port de Bellevue ;
- *La création d'un port à Publier*, qui ne se situe pas dans des espaces inventoriés ou règlementés au titre de leurs intérêts écologiques et s'inscrit en dehors des « coupures d'urbanisation » et des « espaces remarquables » inscrits au SCoT au titre de la loi littorale dont les aménagements dans l'environnement du port existant ne sont pas de nature à avoir des effets sur l'environnement, autre que paysager, pour lequel, les communes apportent une importance toute particulière vu le contexte touristique des lieux.

Pour les autres projets, plus ou moins avancés, l'analyse se limite à la prise en compte des éléments connus (localisation) et leurs compatibilités avec les espaces sensibles du SCoT.

4.6.2 Evaluation des incidences sur le(s) site(s) Natura 2000 et mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les incidences dommageables du SCoT

Onze sites Natura 2000 sont présents sur le territoire du SCoT. Tous ces sites ont été inscrits en espace protégé de toute urbanisation.

Au regard de cette liste, trois projets structurants ont des incidences potentielles sur les sites Natura 2000 : l'autoroute Machilly-Thonon, pour laquelle l'autorité environnementale a donné un avis relevant les principaux enjeux, et pour laquelle des mesures précises sont prévues (optimisation du tracé, rétablissement des continuités écologiques par exemple) ; le projet de restructuration d'un équipement portuaire à Excenevex, pour lequel l'enjeu lié à la présence d'une avifaune est noté ; l'express Morzine-Avoriaz, dont l'impact est géographiquement faible et portant sur des boisements, et pour lequel la principale mesure est une mesure d'évitement, afin de limiter au maximum les défrichements.

En conclusion, les élus du SIAC estiment dans le rapport de présentation que la mise en œuvre du SCoT n'a pas d'effet dommageable sur les sites Natura 2000.

4.7 Indicateurs de suivi

Il est prévu dans l'article R 141-2 du code de l'urbanisme que soient définis, dans le rapport de présentation, les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du schéma.

Les thèmes retenus pour l'analyse de ce SCoT, déclinés en indicateurs, sont : la démographie (2 indicateurs), l'habitat (4), la consommation d'espace (3), le commerce et l'économie (3), la mobilité et les déplacements (3), l'environnement (2), l'agriculture (1) et le tourisme (2).

Qu'elle soit globale ou par EPCI, l'analyse de l'évolution et de la répartition de la population sera effectuée à partir de données issues de l'observatoire de l'INSEE.

C'est essentiellement à partir de la même source INSEE que seront évalués les nombres, types, et répartitions de logements, qu'il s'agisse de résidences principales, secondaires, ou de logements sociaux.

L'analyse de la consommation d'espace, notamment par l'urbanisation, se fera à partir des remontées des permis concernés par les EPCI et communes, et des données issues des PLUi/PLU.

Les créations de surfaces commerciales importantes seront analysées en CDAC ; l'évolution de la surface des zones d'activités, en lien avec le sujet de la consommation d'espace, sera suivie par la planification et les permis accordés ; les données relatives aux emplois seront issues de l'observatoire INSEE.

Le domaine de la mobilité et des déplacements sera apprécié au travers, notamment, de la réalisation des infrastructures inscrites au SCoT, du nombre de parkings relais et d'infrastructures multimodales ou encore de la mise en place d'OAP spécifiques pour le renforcement du lien urbanisme / transport.

L'évolution de l'environnement sera analysée grâce au suivi de la planification et des projets, des PLUi et PLU, afin de mesurer la préservation des espaces naturels sensibles, et de voir l'impact potentiel des projets dans les zones de classe 1 ou 2 de l'armature écologique du SCoT. L'indicateur de l'évolution des surfaces agricoles sera évalué par recensement.

Dans le domaine du tourisme, les indicateurs permettront de suivre l'évolution de la capacité globale d'hébergement, ainsi que l'évolution du nombre de lits touristiques, marchands et non marchands.

4.8 Composition du dossier d'enquête

Le dossier soumis à l'enquête a comporté, conformément à la réglementation, les pièces suivantes :

1 Rapport de présentation

I Diagnostic du territoire

II. Justification des choix

III. Evaluation environnementale

IV Critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du SCoT

V Résumé non technique

VI Bilan de la concertation

1. Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

2. Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC)

Atlas cartographique

3. Avis des Personnes Publiques Associées et Consultées

4. Arrêté d'Enquête Publique

5. Délibération de prescription de la révision du SCoT du 05/11/2015

6. Délibération du bilan de la concertation du 06/12/2018

7. Délibération d'arrêt du SCoT du 14/02/2019

8. Parution des avis dans la presse du 30/05/2019

Les dossiers d'enquête publique ont été complétés en cours d'enquête par les publications dans la presse parues dans les 8 premiers jours de l'enquête, puis par l'arrêté de prolongation d'enquête et les nouvelles publications dans la presse en résultant.

A la demande de la commission d'enquête, il a été mis à la disposition du public, en complément du dossier d'enquête, le document intitulé « Stratégie de mobilité du Chablais » permettant d'apporter des précisions sur les principales échéances de mise en œuvre des équipements relatif à la mobilité.

5 ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

5.1. Désignation de la commission d'enquête

Par décision n° E19000077/38 du 20 mars 2019, Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Grenoble a constitué une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

- Président : Madame Françoise Larroque
- Membres titulaires : Monsieur Bernard Bulinge et Monsieur Joël Martel,

pour conduire l'enquête publique relative à la révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Chablais (Haute-Savoie).

5.2. Organisation et déroulement de l'enquête : points principaux

Dès réception de la désignation par le Tribunal Administratif, contact a été pris avec le SIAC (Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais).

Le 15 avril, la commission d'enquête a été reçue pour une première réunion de présentation générale du SCoT, par Monsieur Déage, premier vice-président du Syndicat Intercommunal d'Aménagement du

Chablais, et Madame Rollandeu, responsable du pôle développement et cheffe de projet du Scot au SIAC.

Le mois de mai a essentiellement été consacré à la prise de connaissance du dossier, à la mise au point des modalités de fonctionnement avec le SIAC, et à l'organisation interne de la commission d'enquête.

Le 23 mai a été signé l'arrêté n° ARR2019_08 prescrivant l'enquête publique, par Madame la présidente du SIAC.

Le 13 juin, la commission a été reçue par Madame Pflieger, présidente du SIAC.

Le 14 juin, Monsieur Neury, président de Thonon Agglomération, a présenté les problématiques particulières liées au territoire dont il a la responsabilité.

Le même jour, Madame Garin, présidente de la Communauté de Communes du Haut Chablais a reçu la commission pour la même démarche.

Le 19 juin, la commission s'est entretenue avec Madame Lei, présidente de la Communauté de Communes d'Evian Vallée d'Abondance.

Les pièces des dossiers et le registre d'enquête publique à feuillets non mobiles, paraphés par un membre de la commission d'enquête, ont été tenus à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique, aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies accueillant des permanences de la commission d'enquête, des sièges d'EPCI et du SIAC, siège de l'enquête.

En outre, l'ensemble des pièces du dossier a été rassemblé dans un registre dématérialisé, consultable sur un poste informatique à la disposition du public, en mairies accueillant des permanences de la commission d'enquête, aux sièges des EPCI et au siège de l'enquête.

Une adresse mail spécifique a été créée afin que le public puisse y porter des commentaires, pendant toute la durée de l'enquête.

A la disposition du public, 16 permanences prévues par l'arrêté du 23 mai ont été tenues :

- le lundi 19 juin 2019 de 16h à 18h, à la mairie d'Evian-les-Bains ;
- le samedi 22 juin 2019 de 9h à 11h30 dans les locaux de Thonon Agglo à Ballaison ;
- le samedi 22 juin 2019 de 9h30 à 11h30 à la mairie de Thonon-les-Bains ;
- le lundi 24 juin 2019 de 16h à 18h30 au siège de la Communauté de Communes du Pays d'Evian Vallée d'Abondance à Publier ;
- le samedi 29 juin 2019 de 8h30 à 11h dans les locaux de Thonon Agglo à Perrignier ;
- le mardi 02 juillet 2019 de 15h30 à 17h30 à la mairie de Lugrin ;
- le samedi 06 juillet 2019 de 9h30 à 11h30 à la mairie de Chens-sur-Léman ;
- le jeudi 11 juillet 2019 de 16h30 à 18h30 à la mairie de Morzine ;
- le samedi 13 juillet 2019 de 9h à 11h30 au siège de la Communauté de Communes du Haut Chablais au Biot ;
- le vendredi 19 juillet 2019 de 15h30 à 17h30 à la mairie d'Abondance ;
- le samedi 20 juillet 2019 de 9h à 11h30 dans les locaux de Thonon Agglo à Ballaison ;
- le samedi 20 juillet 2019 de 9h30 à 11h30 à la mairie de Thonon-les-Bains ;
- le lundi 22 juillet 2019 de 16h à 18h30 au siège de la Communauté de Communes du Pays d'Evian Vallée d'Abondance à Publier ;
- le lundi 22 juillet 2019 de 16h30 à 18h30 à la mairie de Lullin ;
- le samedi 27 juillet 2019 de 8h30 à 11h dans les locaux de Thonon Agglo à Perrignier ;
- le mardi 30 juillet 2019 de 16h30 à 18h30 à la mairie de Morzine.

Par arrêté n°ARR2019_11 du 04 juillet 2019, Madame la présidente du SIAC a ordonné la prolongation de l'enquête publique pour une durée de 14 jours, soit jusqu'au mardi 13 août 2019 à 17h00.

Les conditions de consultation du dossier d'enquête et d'expression d'observations sont restées identiques pendant toute la durée de la prolongation.

Durant cette prolongation, en complément des 16 permanences initialement prévues et tenues, 2 nouvelles permanences ont été organisées et tenues :

- le mercredi 07 août 2019 de 15h00 à 17h00 dans les locaux de Thonon Agglo à Perrignier ;

- le mardi 13 août 2019 de 15h00 à 17h00 dans les locaux des services techniques de la mairie d'Evian-les-Bains.

Le 26 août 2019, le procès-verbal de synthèse a été remis au SIAC, en présence de Monsieur Déage, accompagné de Messieurs Marin, DGS du SIAC et de Mr Martin, urbaniste du SIAC.

5.3 Analyse des documents du projet de révision du SCoT soumis à enquête

Les différents documents du projet de révision du SCoT soumis à enquête sont clairs, bien structurés, cohérents entre eux, et traduisent un important travail effectué par le SIAC et les collectivités locales qui le composent.

Ils rappellent systématiquement les documents que doit prendre en compte le SCoT. Sur ce point, il serait utile de rajouter le Plan Départemental des Déchets.

Leur analyse est, toutefois, à l'origine de remarques de la part de la commission d'enquête sur les thèmes principaux suivants.

5.3.1 Volet Mobilité

On rappellera tout d'abord que, sur ce sujet primordial dans le SCoT, la commission d'enquête a demandé que soit mis à la disposition du public, avec le dossier d'enquête, le document sur la stratégie de mobilité. Reprenant, certes, certains éléments présents dans le dossier, il présente de nombreux avantages utiles à tous les lecteurs, en termes de calendrier prévisionnel par exemple.

Le volet mobilité est le premier objectif stratégique du PADD.

Il repose sur une approche multimodale avec la prise en compte de : l'autoroute Machilly-Thonon pour le désenclavement, le CEVA, la mise en place de THNS sur la RD 1005, l'augmentation des liaisons fluviales, le développement des pistes cyclables, l'ascenseur valléen de Morzine-Avoriaz et la réouverture de la ligne du Tonkin entre Evian et Saint Gingolph, pour la réduction de l'usage de la voiture.

Il associe géographiquement, développement de l'urbanisme et proximité des transports en commun, ce qui permet d'optimiser la réduction du « tout voiture ».

Cette approche multimodale/urbanisme est pertinente compte tenu de la complexité du territoire qui s'inscrit dans un espace Franco-Valdo-Genevois, à l'origine de flux de déplacements très importants.

- **Réouverture de la ligne du Tonkin**

Le PAC des services de l'Etat pour la révision du SCoT a mentionné l'ensemble des aménagements, précédemment cité, à prendre en compte, à l'exception, toutefois, de la réouverture de la ligne du Tonkin.

Par ailleurs, la région AURA, ayant la compétence ferroviaire n'apparaît pas, dans le SCoT en tant que prescripteur de ce projet, de même que SNCF Réseau, propriétaire du foncier et partenaire.

Les estimations de fréquentation de cette ligne reposent sur une étude datant de 2011 (étude TTK), avec un taux de croissance de la population de 1,87%, alors que la révision du SCoT ne prend en compte qu'un taux de croissance de 1,1 % sur la CCPEVA. De plus, les cartographies visualisent des flux de 700 déplacements/jour entre Evian et Saint Gingolph, ce qui apparaît relativement faible.

Il s'en suit une forte interrogation sur la faisabilité de ce projet et sur sa réalité à l'horizon du SCoT, de même que sur son coût et son financement.

La commission d'enquête a, de ce fait souhaité avoir des entretiens avec la Région AURA en charge des transports et avec la SNCF Réseau également concernée par ce projet.

La commission d'enquête recommande que les informations recueillies auprès de ces organismes et notamment les démarches en cours, soient intégrées au dossier d'approbation du SCoT.

- **THNS sur le RD 1005**

Le SCoT retient comme autre projet relatif à la mobilité pour réduire le « tout voiture », l'aménagement d'un THNS sur la RD1005 qui se fera essentiellement sur les emprises routières existantes, accompagné de la création de P+R. La réduction de trafic de véhicules légers attendue est de 5 à 10%.

Compte tenu des caractéristiques très contraintes de la RD 1005, notamment dans la section Evian - Saint Gingolph, et des risques d'éboulements connus et avérés, il aurait été intéressant que soient précisés dans le SCoT, les trafics actuels sur cette voie et les projets de sécurisation de la route. La commission d'enquête a pour cela mené une démarche auprès du Pôle Route du Conseil départemental.

- **Projet de liaison téléportée entre Morzine et les Prodains**

Il est indiqué, dans le rapport de présentation comme dans le DOO, que ce projet n'est que la deuxième phase d'un projet inscrit dans le SCoT de 2012, dont la première tranche, liaison les Prodains vers Morzine, a été réalisée. Nul document ne fait état d'un retour d'expérience de l'utilisation de cette première tranche.

Il est indiqué également que l'implantation de la nouvelle gare de départ s'accompagnera d'un projet de renouvellement et requalification urbaine du quartier du Plan à Morzine. La brève synthèse qui est faite de ces conséquences pour la commune – sans doute compréhensible au regard d'un dossier SCoT - peut expliquer pour partie les réactions sur ce sujet.

La liaison Morzine-Avoriaz par câble, appelée « ascenseur valléen », permet d'éviter 250v/jour en pointe sur la route des Prodains. Le SCoT précise les éléments qui ont conduit à écarter d'autres alternatives, mais ne donne que peu d'éléments sur le projet, dont l'analyse environnementale met, par contre en évidence d'importants impacts sur le bâti (survol, bruit) et sur l'environnement (paysage, zones humides, risques naturels, ressources en eau, faune, flore, trame verte et bleue).

Une justification plus détaillée de cette stratégie de liaison apparaît utile dans le SCoT.

5.3.2 UTN : Création d'hébergements touristiques sur la station d'Avoriaz

Il est indiqué dans le rapport de présentation que ce projet nécessite, notamment, un « plan de modernisation du domaine skiable », et la « (re) définition d'un « plan neige » permettant de répondre aux enjeux et de déterminer les conditions juridico-financières de sa mise en œuvre .

Sans entrer dans un détail qui ne ressortit pas du cadre d'un SCoT, le rapport de présentation, ou autre document, aurait pu lister quelques orientations ou critères d'analyse pour ces sujets importants.

5.3.3 Consommation d'espace

Le sujet de la consommation d'espace est largement abordé. Sont notamment détaillées les répartitions des enveloppes consommables maximales, à vocation d'habitat, pour le développement d'activités économiques ou pour les infrastructures.

Le PADD indique qu'au sein de l'enveloppe maximale de 750 hectares, dont les répartitions entre EPCI sont claires, l'artificialisation des espaces agricoles ne devra pas dépasser 550 hectares.

Or aucun document ne mentionne les procédures qui permettront de respecter cet objectif.

5.3.4 Environnement, bruit

Dans la partie « état initial de l'environnement : bruit » du rapport de présentation, il est indiqué que :

- s'agissant des infrastructures routières, le plan de prévention du bruit à l'échelle du département a été approuvé en 2015 ;
- dans le domaine des transports aériens, le plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Genève date de 2008.

L'évolution du trafic aérien, par rapport à celle qui a dû être prise en compte au moment de l'élaboration de ce PEB, d'une part, et la vétusté potentielle de ce PEB, d'autre part, auraient pu laisser à penser qu'il ne soit pas présenté seulement comme un atout (document de présentation), mais comme un instrument de protection à réactualiser dès que possible. Sans méconnaître les difficultés d'une telle procédure, pour un aéroport dont le PEB couvre des zones transfrontalières.

Les autres thèmes développés dans le dossier de révision du SCoT ont, pour la plupart, permis d'apporter les éléments nécessaires à une bonne information du public.

5.4 Compléments d'information

La commission d'enquête a souhaité contacter et/ou rencontrer les services à même d'apporter des compléments d'information ou réponses à l'analyse précédente.

Ont ainsi eu lieu :

- une réunion de la commission, le 15 juillet à la DDT avec Messieurs Khomf et Princic de la DDT, respectivement Chef de service Aménagement et Risques et adjoint en charge du secteur du Chablais,
- une rencontre de Mr Martel Joël avec Madame le maire de Nernier, en date du 21 juin, relative à la problématique du bruit de l'aéroport de Genève,
- un échange téléphonique avec Mr Godefroy du service Montagne de la DDT, relatif aux projets UTN de Morzine-Avoriaz,
- une réunion de la commission d'enquête, le 26 août, avec Mr Gruffaz du pôle route du Conseil départemental de la Haute Savoie, relative aux projets et améliorations envisagés sur la RD 1005, notamment entre Evian-les-bains et Saint-Gingolph,
- une réunion téléphonique, le 5 septembre, avec Madame Dubromel, responsable du Service Grands Projets de la Direction des Transports de la région AURA, concernant le projet de réouverture de la ligne du Tonkin,
- une réunion téléphonique avec Mr Allary le 10 septembre, Directeur territorial Auvergne-Rhône-Alpes de SNCF Réseau, concernant également la réouverture de la ligne du Tonkin.

5.5. Information du public

5.5.1 Parutions dans la presse :

Premières insertions : le jeudi 30 mai 2019, dans Le Dauphiné Libéré et Le Messenger ;

Secondes insertions : le jeudi 20 juin 2019, dans Le Dauphiné Libéré et le Messenger.

Suite à la prolongation de l'enquête, d'autres parutions ont été effectuées :

Le jeudi 18 juillet 2019, dans le Dauphiné Libéré et le Messenger ;

Le jeudi 01 août 2019, dans le Dauphiné Libéré et le Messenger.

5.5.2 Affichage

L'arrêté n° ARR2019_08 du 23 mai 2019, signé par la présidente du Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais et prescrivant l'enquête publique, a été affiché dans les mairies du Chablais ainsi qu'aux sièges des établissements publics en charge du SCoT, selon les certificats d'affichage dont la liste est jointe en annexe. Il en a été de même de l'arrêté n°ARR2019_11 du 04 juillet 2019 relatif à la prolongation de l'enquête.

5.5.3 Autres informations du public

Plusieurs mois avant le début de l'enquête, le rapport de présentation relatif à la révision du SCoT a été mis en ligne sur le site du SIAC.

Par ailleurs, avant le début de l'enquête, un communiqué de presse a été publié le mardi 11 juin 2019 par le SIAC, afin de rappeler l'intérêt de l'enquête et les modalités pratiques.

Les différents EPCI et certaines Agglomérations ont inséré sur leur propre site une information relative à l'enquête publique et à sa prolongation aux rubriques actualités ou autres.

5.6 Climat de l'enquête

L'enquête publique s'est déroulée conformément à la réglementation en vigueur. Les dispositions matérielles ont été satisfaisantes ; les documents ont pu être consultés aisément et les observations portées normalement.

Les permanences se sont déroulées dans un climat serein.

On notera à ce stade que la plupart des observations notées sur les registres papier et émanant de particuliers portent sur des questions plus en rapport avec des problématiques de PLU qu'avec le projet de SCoT révisé lui-même. En revanche les observations portées par les associations concernent le SCoT.

La très grande majorité des observations formulées par mail et envoyées à l'adresse spécifique ont trait au SCoT ou a minima à l'un des points particuliers de celui-ci.

5.7 Clôture de l'enquête et modalités de transfert de dossiers et registres d'enquête

A l'issue de sa prolongation, l'enquête a été close le 13 août 2019 à 17h.

Les dossiers et registres d'enquête ont été récupérés par les services du SIAC dans les différents lieux de permanence, et rassemblés à leur siège. Ainsi, la commission d'enquête a disposé de la totalité des registres d'enquête avec leurs annexes le 14 août 2019.

6 OBSERVATIONS DU PUBLIC, DES PERSONNES PUBLIQUES, DES ASSOCIATIONS ET DE LA COMMISSION D'ENQUETE ET MEMOIRE ENREPONSE DU SIAC

La synthèse des observations présentées ci-après ont fait l'objet d'un PV de synthèse rendu au SIAC le 26 août 2019, en présence de Mr Déage, premier vice-président du SIAC, de Mr Marin, DGS du SIAC et de Mr Martin, Urbaniste du SIC.

La date de remise du PV de synthèse a été fixée, en accord avec le SIAC le 26 août, pour tenir compte des congés des élus.

La SIAC a fait un mémoire en réponse par mail reçu le 9 septembre, en l'intégrant en couleur dans le PV de synthèse. C'est donc PV de synthèse et mémoire en réponse qui sont visualisés dans les tableaux ci-après. Le document signé par la Présidente du SIAC est joint en dossier d'annexes.

6.1 Synthèse des observations du Public relatives a la révision du SCot

Le Public s'est exprimé durant l'enquête :

- 52 personnes sont venues aux permanences,
- 34 observations écrites ont été portées aux registres d'enquête des 11 mairies où se déroulaient les permanences, accompagnées de nombreux documents mis en annexe,
- 27 lettres ont été adressées au siège de l'enquête. A noter qu'une lettre est arrivée après clôture de l'enquête publique (9/09). Elle a été adjointe au registre du SIAC non ouverte.

243 observations ont été portées au registre d'enquête dématérialisé, soit directement, soit par mails affectés à l'enquête et publiés au registre, certaines également accompagnées de documents joints,

Par contre, le registre dématérialisé utilisé ne permet pas de connaître le nombre de téléchargements effectués et le nombre de visites du site.



Eléments de réponse

Les documents constituant le dossier d'enquête publique étaient téléchargeables durant toute la durée de l'enquête sur le site internet du SIAC. Les données issues du site du SIAC concernant le nombre de téléchargements des pièces du dossier d'enquête au 26/08/2019 :

Rapport de présentation : 449 téléchargements

PADD : 321 téléchargements

DOO : 389 téléchargements

Atlas : 398 téléchargements

Arrêté enquête publique : 195 téléchargements

Arrêté prolongation enquête publique : 106 téléchargements

Avis prolongation enquête publique : 198 téléchargements

Au total, l'enquête publique a donc généré de l'ordre de 300 observations, du fait d'observations déposées à la fois sur les registres papiers, sur le registre dématérialisé et par courriers.

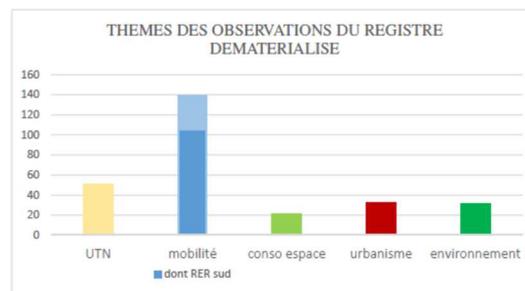
Aucun problème n'est à signaler.

Les observations écrites, lettres, et registre dématérialisé traitent principalement des thèmes suivants:

- La mobilité : 161 observations
- Les projets UTN de Morzine -Avoriaz : 57 observations
- Urbanisation, densification et consommation d'espaces : 48 observations,
- Les sujets transverses : environnement, carrières, loi littoral

A cela s'ajoutent quelques questions diverses et hors objet de l'enquête relevant des DUL (notamment demandes de constructibilité de parcelles): 33 observations

A noter que 25 observations ont été déposées par des associations.



6.1.1 La Mobilité

La mobilité regroupe les sujets relatifs à l'autoroute de Machilly- Thonon, la mobilité douce (voie verte cyclo- piétonne), les transports en commun et le projet de réouverture de la ligne du Tonkin, appelée « RER Sud ». Le Léman Express et le BHNS ne font pas l'objet d'observations.

Le thème mobilité a suscité près 60% des observations : 161 observations, dont 59 favorables, 85 défavorables (dont 17 anonymes), les autres ne se prononçant pas (dont 3 anonymes) ou étant non renseignées. **Les avis sont comptablement partagés. Toutefois, ils font l'objet d'arguments très développés de la part des opposants.**

• Autoroute Machilly-Thonon

L'autoroute Machilly-Thonon a suscité de l'ordre de 5% des observations : 12 défavorables et 1 ne se prononce pas.

Les observations sur l'autoroute s'accompagnent en quasi-totalité d'une opposition à beaucoup d'autres thèmes : démographie, urbanisation, densification, consommation d'espaces, RER Sud, UTN, ZAE...

C'est un public qui déplore l'artificialisation des sols, l'accroissement de la population des frontaliers, la consommation d'espaces agricoles et naturels pour les projets du SCoT, les ZAE.... tout ce qui est contraire à la protection de l'environnement et source de réchauffement climatique.... Ce public évoque même la notion de décroissance.

Eléments de réponse :

Le projet autoroutier, projet structurant du désenclavement du Chablais, constitue une partie intégrante de la stratégie de mobilité multimodale, permettant la réalisation en parallèle de transports en commun avec l'arrivée du Léman Express et le développement du bus à haut niveau de service.

Il s'inscrit également dans un projet de territoire visant à accueillir la population nouvelle tout en réduisant la consommation d'espace et en améliorant les conditions de mobilité. Le projet de SCoT vise effectivement à réduire à minima par deux la consommation d'espace, en la limitant à 750 hectares tout compris pour 20 ans et en établissant comme principe que l'extension de l'enveloppe urbaine doit être considérée comme une exception (principes de mise en oeuvre du DOO page 9).

Concernant la procédure, le SIAC au titre du SCoT est membre du Comité de pilotage agriculture et environnement animé par le Préfet de Région dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique du projet autoroutier. Le projet de PADD du SCoT révisé a également été versé au dossier d'enquête publique de la DUP. De plus, Thonon-Agglomération a acquis un domaine foncier afin d'oeuvrer à la compensation de ce projet.

• Le RER Sud

Le RER sud ou réouverture de la ligne du Tonkin focalise, lui, 70% des observations relatives à la mobilité (113), avec des avis très partagés : 57 défavorables (dont 12 anonymes) pour 51 avis favorables (dont 8 anonymes, 6 liés à des associations ou groupements liés au rail dont une Suisse et 1 député suisse) et 5 ne se prononçant pas.

Le public favorable à la réouverture de la ligne du Tonkin met en avant :

- Le prolongement évident du CEVA, une boucle autour de lac Léman et le désenclavement du Chablais qui facilitera l'accès entre France et Suisse,
- Une alternative indispensable face à l'augmentation du trafic, des bouchons, aux coupures de voies pour travaux ou éboulements,
- Un délestage aussi bien pour les voyageurs que pour le frêt en cas de problème sur les lignes Genève-Modane,
- Un mode transport propre, silencieux et écologique générant des retombées économiques et touristiques (faire le tour du lac en train),
- Un parallèle avec la ligne Belfort-Delle qui est une désinformation.

Globalement, cette réouverture est perçue comme une amélioration de la mobilité sur le secteur, les déplacements des habitants du Chablais par piste cyclable étant illusoires et sa réouverture en 2035 beaucoup trop lointaine. Elle est perçue comme un plus pour la population, l'économie, le tourisme, le climat et la mortalité sur la route et comme une vision à long terme comme doit le faire le SCoT par un développement respectueux de l'environnement et du climat.

Des propositions de sécurisation des PN sont même détaillées et il est avancé que voie verte et RER Sud ne sont pas incompatibles et que la voie verte doit pouvoir être parallèle à la voie ferrée. La voie verte ne doit pas mettre en péril la liaison ferroviaire RER Sud.

Le tableau suivant regroupe, lui, par thème, les arguments développés par les opposants à ce projet.

Thème	observations
Objectifs et finalité du projet	<p>La finalité du projet ne sera pas atteinte du fait de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une ligne non adaptée aux travailleurs frontaliers du canton de Vaux qui sont les plus nombreux en liaison avec plusieurs ruptures de charges (à Saint Gingolph et dans le Valais), une ligne directe refusée par les Suisses du fait d'une zone protégée en bordure du lac, un allongement de 35 kms pour se rendre dans le canton de Vaux. 95% des personnes qui sont sur la RD 1005 prennent la direction du canton de Vaux au rond-point des Evouettes. - Horaires non adaptés aux impératifs des travailleurs paramédicaux, ouvriers et hôteliers. - Scolaires privilégiant les bus qui les amènent devant leur établissement. - Itinéraire plus rapide par le Nord pour les Suisses du Valais se rendant à Genève.
Eléments de réponse	<p>Eléments de réponse Concernant l'adaptation de la ligne aux travailleurs, il apparait que la part de 95% de personnes prenant la direction du canton de Vaud est erronée. Le chiffre présent dans l'étude Transitec de 2018 présente une part de 60% environ, avec 20 à 25% vers le Valais. L'objectif de la liaison ferrée, reliant à terme deux voies existantes, est de favoriser un lien Est-Ouest. Les liaisons Nord-Sud bénéficient d'une réflexion et d'une amélioration donnant la priorité aux liaisons lacustres. Afin d'assurer une efficacité pour le réseau ferré, les Cantons de Vaud et du Valais mènent actuellement des réflexions pour une liaison ferroviaire plus directe entre les Chablais Vaudois et Valaisan La question des horaires n'est pas encore d'actualité, les études à venir auront pour but de définir les caractéristiques de l'offre future. De même, la question du transport scolaires et des bus sera à travailler par la Région Auvergne Rhône-Alpes et les collectivités compétentes</p>
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de diminution notable de trafic sur la RD 1005 à attendre : les Suisses venant faire leurs courses prennent leur voiture et le problème des poids lourds est inchangé. - Non adapté à un habitat dispersé sur le Chablais.

	<ul style="list-style-type: none"> - Allongement de parcours pour les résidents en liaison avec la suppression des PN (11).
Eléments de réponse	<p>Des réflexions de fond sont menées sur la question de la RD 1005. Le développement des transports en commun offrira des alternatives pour les remontées de files en particulier pour le passage de la douane qui pose le plus problème. Concernant la pertinence d'un transport en commun en site propre dans le cadre d'habitat dispersé il est important d'analyser la question aux différentes échelles. Le projet de RER Sud Léman permettra dans un premier temps de relier deux réseaux de RER et deux régions, du côté d'Annemasse et du Valais. Par ailleurs un lien sera créé entre le coeur urbain du Chablais et les pôles structurants que sont Lugrin et Saint-Gingolph. De fait, cette liaison reliera également ces pôles structurants de la CCPEVA avec les pôles à l'Ouest de Thonon, que sont Perrignier et Bons en Chablais. Il s'agit donc d'un projet assurant l'amélioration des liaisons entre les polarités du territoire Chablaisien. Enfin, à échelle plus fine, le SCoT intègre des prescriptions pour le renforcement du lien urbanisme transport et la densification des abords des gares, afin de développer la proximité d'un plus grand nombre d'habitants avec les transports en commun, en cohérence avec les lois Grenelle. La suppression des passages à niveau sera abordée dans les études de sécurisation à venir.</p>
Environnement	<ul style="list-style-type: none"> - Destruction des paysages locaux, - Rupture de la continuité du tissu urbain et d'écosystèmes, - Source de nuisances sonores pour les riverains- murs anti-bruit, et dépréciation des biens immobiliers, - Dangereux, compte tenu de la géologie, - Sources de risques et de dangers en cas de transport de fret.
Eléments de réponse	<p>Eléments de réponse Sur l'ensemble de ces sujets, des études de programmation débiteront à l'automne 2019. La CCPEVA, SNCF réseau, le canton du Valais, la Région Auvergne Rhône-Alpes et le SIAC portent un projet INTERREG 5 France-Suisse afin de financer les études d'avant-projet, dont les études de sécurisation des passages à niveau, des études socio-économiques portant notamment sur la fréquentation de la ligne, ainsi que des études environnementales et paysagères plus fines. Ces études permettront de prendre en compte les enjeux et de trouver des réponses à ces interrogations dans le cadre des procédures règlementaires ultérieures.</p>

Economie	<ul style="list-style-type: none"> - Gouffre et aberration financiers en liaison avec une fréquentation surestimée, - Déficit d'exploitation connu dès le départ et risque de trafic de fret et de transport de TMD en liaison avec les usines chimiques du Valais, - Parallèle avec la ligne Belfort-Delle et coût pour les contribuables du Chablais.
Eléments de réponse	<p>Les études mentionnées ci-dessus s'inscrivent clairement dans la perspective d'une réouverture exclusive pour les voyageurs. Dans ce cadre, les deux Etats travaillent pour une nouvelle convention internationale régissant l'ouverture de la ligne. Les questions économiques dépassent largement le cadre du SCoT, mais les études socio-économiques prévues permettront de répondre à ces interrogations. Par ailleurs la comparaison avec la ligne Belfort-Delle n'est pas pertinente car dans le cas présent le projet permet d'envisager un lien entre RER Genevois et Valaisan dont la fréquentation est déjà aujourd'hui dynamique coté Valais et favorable coté Léman Express</p>

Aucun débat public, ni concertation avec les habitants, malgré la recommandation de la Commission d'enquête lors de l'élaboration du SCoT en 2012, n'a été fait par le SIAC.

Cette réouverture est perçue par les opposants comme une volonté suisse de décharger les liaisons saturées au nord du lac et de régler le problème des TMD qui traversent Genève et Lausanne.

La quasi-totalité des opposants à la réouverture de la ligne demande, à la place, la mise en œuvre d'une voie verte cyclo-piétonne, pouvant éventuellement être utilisée comme voie de délestage en cas d'accidents sur la RD 1005.

Une autre demande récurrente est la mise en place d'un réseau de bus électriques, seule alternative viable.

Plusieurs affirment que le désenclavement ne peut se faire que par une route sur les Hauts d'Evian, éloignée du lac et des falaises, jusqu'en Suisse, projet abandonné sous la pression des services de l'Etat. Enfin, quelques demandes isolées portent sur : la mise en place d'un bateau entre Evian et Saint Gingolph, des parkings gratuits pour covoiturage avec vignettes délivrées aux frontaliers.

Globalement, il ressort que la majorité des requérants soulignent, notamment : le coût exorbitant de la ligne du « Tonkin », au regard de son potentiel de fréquentation ; l'illusion d'une ligne dont on pourrait exclure le fret ; le manque de concertation sur ce sujet ; sa faible contribution à la diminution du trafic routier ; l'intérêt de prévoir, sur ce tracé, une voie verte cyclo-piétonne. Pendant que d'autres requérants indiquent la nécessité de doubler par endroit la voie ferrée, et la nécessité de prévoir des espaces pour créer des plateformes pour le fret. On notera enfin sur ce sujet de la mobilité que les opposants à la réouverture de la ligne du « Tonkin » soutiennent majoritairement la création d'une voie routière ou autoroutière haute, reliant directement Evian à la Suisse.

Eléments de réponse :

Concernant la question de la concertation sur le projet de liaison, le projet présentera ses propres études et son instruction règlementaire, avec des précisions apportées en phase d'avant-projet. Le SIAC n'a pas la compétence en matière d'organisation de la mobilité et des transports. En revanche, le SIAC a bien mené une concertation dans le cadre de la révision du SCoT depuis le 5 novembre 2015.

Les motivations pour la réouverture de cette ligne sont partagées entre Suisse et France, des délibérations prises par la CCPEVA et le SIAC affichant clairement la volonté de la France sur ce projet. Les

Présidents du Département de la Haute-Savoie et de la Région Auvergne Rhône-Alpes ont également apporté un ferme engagement par écrit.

Les liaisons cyclables constituent un enjeu pour le territoire et la voie ferrée, les transports en commun et les voies cyclables sont complémentaires dans la stratégie multimodale du Chablais. L'objectif actuel est d'ailleurs clairement de développer une voie cyclable entre Locum et Evian, une étude de la CCPEVA prévoyant d'ailleurs le tracé de cette voie.

Concernant les alternatives au projet, la mise en place d'un bus sur le tracé de l'actuelle voie ferrée serait un projet particulièrement coûteux et techniquement complexe. Plusieurs ouvrages et ponts seraient notamment à remplacer. Par ailleurs, la voie est toujours classée et son déclassement n'est pas à l'ordre du jour et il ne s'agit bien entendu pas d'une prérogative du SCoT du Chablais. De plus le SRADDET AURA récemment arrêté indique la volonté de la Région de voir un projet de RER sur cette ligne, avec la notion de desserte circum-lémanique.

L'opportunité d'une route sur les Hauts d'Evian relève dans un premier temps du Conseil Départemental et non du SCoT. L'objectif actuellement poursuivi par le Département est la sécurisation de la RD1005 et non la création d'une nouvelle route. Le projet de sécurisation des falaises de Meillerie est d'ailleurs en voie de finalisation.

Sur la notion de lignes lacustres entre Evian et Saint-Gingolph, l'étude sur les liaisons lacustres du haut-lac a été reprise dans la stratégie multimodale. Ces lignes de cabotage sont par ailleurs systématiquement mises en place lors de coupures de la RD1005.

Enfin, des démarches sont engagées par la CCPEVA pour la création de parkings de covoiturage, notamment à Lugrin, appelé à devenir un pôle multimodal de l'Est du Chablais.

Le SCoT a intégré les projets de transports structurants et a anticipé leurs impacts dans le projet de territoire. Néanmoins le SCoT n'a fait qu'inscrire ces intentions de projets, qui devront ensuite suivre leurs procédures propres et les études liées permettront de les affiner et de les rendre concrètement réalisables tout en assurant une concertation poussée.

• **Autres observations relatives à la mobilité**

Il est reproché au SCoT :

- de ne pas être assez ambitieux sur les déplacements collectifs et doux pour réduire la part modale des voitures et de manquer de vision sur les pistes cyclables,
- Un manque de préconisation pour que le vélo devienne le mode de déplacement privilégié en ville qui doit se faire éloigné des voitures, couplé au bus et aux trains.

Eléments de réponse :

Plusieurs prescriptions visent à renforcer le maillage en mode doux et à favoriser le recours aux déplacements cyclables, en particulier pour les déplacements sur de courtes distances : P90. Prévoir dans les documents d'urbanisme locaux, autour des lieux d'intermodalité, les équipements accès et dessertes nécessaires aux pratiques intermodales afin de réduire la contrainte de la rupture de charge : stationnements vélo, dessertes autobus, stations d'autopartage, aires de covoiturage, P+ R, etc. La priorité devra être donnée à l'accessibilité tous modes des stations (train, bus, car, bateau) et à la proximité des stationnements (vélos, autopartage, taxis, voitures), intégrant la prise en compte des personnes à mobilité réduite. P91. Prévoir dans les documents d'urbanisme des cheminements modes doux aussi directs et qualitatifs que possible entre les lieux d'intermodalité stratégiques du territoire, lorsque ceux-ci sont situés à moins de 2 km l'un de l'autre en distance directe (par exemple entre les gares et les embarcadères de Thonon-les-Bains et d'Evian-les-Bains). P93. Systématiser la création de stationnement des deux roues à proximité des services, équipements, gares etc. P94. Développer les

liaisons douces et le maillage entre quartiers, ainsi que la perméabilité des tissus bâtis, notamment en évitant les enclaves et les impasses et en assurant le lien entre les tissus urbains anciens et récents. P95. Les opérations d'aménagement devront donc créer des conditions favorables au développement des circulations douces, notamment vers les pôles générateurs de déplacements et arrêts de transport en commun proches, afin de favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle. De plus, les déplacements doux et les stationnements des cycles devront être intégrés pour les projets d'équipements publics et pour les commerces comme le précise le DAAC. Le SCoT, porté par le SIAC qui n'est pas autorité organisatrice des mobilités, encourage bien sûr, pour les liaisons cyclables au sein des territoires, à mener des réflexions intercommunales pour la création d'un réseau cohérent et sécurisé.

Il est demandé :

- La mise en place de TC sur le plateau de Gavot avec des liaisons fréquentes par minibus vers les gares ferroviaires, routières et les embarcadères,
- Le soutien du projet de doublement de la ligne entre Genève et Evian,
- La réalisation d'axes structurants de mobilité douce pour réduire les GES et de pistes cyclables entre les petites communes du Chablais : à titre d'exemple, Chens, Messery, Massongy, Loisin à Douvaine,

Et ce, en complément de la voie verte, vu précédemment sur la ligne actuelle du Tonkin abandonnée.

Eléments de réponse :

La stratégie multimodale intègre une volonté de développement des rabattements depuis Saint-Paul en Chablais en transports en commun vers Thonon et Evian, ainsi qu'un développement des nouvelles mobilités (autopartage, autostop organisé, covoiturage). Le schéma multimodal de la CCPEVA prévoit par ailleurs le développement des liaisons sur le plateau de Gavot. Pour la voie ferrée, le projet de doublement est pris en compte par le SCoT révisé, avec une prescription sur la préservation des emprises foncières nécessaires dans les DUL (Prescription.87) et mentionné comme essentiel pour le désenclavement du Chablais. Il s'agit d'un projet à développer entre la Région et la SNCF.

6.1.2 Observations relatives aux projets UTN de Morzine-Avoriaz

57 observations portent sur les projets UTN de Morzine-Avoriaz. Le public s'est essentiellement exprimé en nom propre : 12 anonymes.

Les associations ont privilégié d'autres modes d'expressions que le registre dématérialisé qui sur ce thème, ne sont que 4.

Si la majorité des observations portent sur les 2 UTN, il est à noter que le projet de gros porteur reliant Morzine aux Prodains, appelé EMA fait l'objet de plus de critiques ciblées, portant notamment sur des points **qui ne sont pas issus du dossier du SCoT** : 7 observations portent spécifiquement sur le projet immobilier d'Avoriaz, alors que 13 portent spécifiquement sur le projet EMA dont plusieurs proposent des solutions alternatives.

L'ensemble des observations du public sont défavorables à l'exception d'un seul « ne se prononce pas ».

Est rapportée dans le tableau suivant, la synthèse des observations récurrentes par thème que suscitent ces UTN auprès du Public.

Thème	Observations
Objectifs du SCoT	Les projets UTN vont à l'encontre des objectifs du SCoT et du PADD qui sont énoncés : projet de développement durable, préservation des secteurs sensibles et des réservoirs de biodiversité, gestion durable de l'eau, gestion économe de l'espace visant la préservation des espaces agricoles naturels et forestiers, préservation et valorisation des éléments emblématiques environnementaux.
Eléments de réponse	Concernant les objectifs du SCoT, l'inscription de ces projets vise à réduire au maximum les impacts sur les secteurs sensibles, et il est important de souligner que le SCoT du Chablais n'a inscrit que deux projets UTN sur la multitude de projets potentiels qui auraient pu être intégrés dans le cadre de la révision. La volonté a été de limiter ces projets et de n'inscrire un développement que dans la station la plus élevée du territoire, afin de prendre en compte les évolutions des pratiques et climatiques. De plus, en matière de développement durable, le projet a pour vocation de remplacer les transports actuels en bus diesel par une remontée mécanique sans transporter davantage de skieurs qu'actuellement. Il s'agit d'un remplacement vers une mobilité plus moderne, sécuritaire, confortable et moins génératrice de gaz à effet de serre.
Tourisme	Assez de capacités touristiques à Avoriaz, trop de lits froids. Ne pas construire de nouveaux lits, car avenir du ski est compromis en liaison avec le changement climatique. Amplification du problème de saturation du domaine skiable déjà actuel.
Eléments de réponse	Concernant les lits froids et les taux de d'occupation, il s'avère qu'Avoriaz possède des taux d'occupation supérieurs à 80% sur le coeur de saison (semaines 52 à 16) et supérieur à 70% sur l'ensemble de la saison. Des réflexions sont par ailleurs en cours sur l'ensemble du territoire du Haut-Chablais afin de limiter ce phénomène de lits froids, menées dans le cadre du volet « Habitat » du PLUi-H du Haut Chablais. Ce PLUi-H, en cours d'élaboration intègre cette problématique et envisagera des solutions à mettre en oeuvre. Concernant la question de la saturation du domaine des réflexions sont en cours et la commune de Morzine vient d'entrer en phase négociation avec son délégataire la SERMA pour un nouveau Plan Neige 2020-2032 qui sera lié à la réalisation des lits de l'UTN. Cette négociation ne fait que commencer mais devrait comprendre : <ul style="list-style-type: none"> * Le remplacement d'un TSF 3 par une TCD 10 * La création de 2 nouveaux TSD 6 * La transformation d'un TSD 4 en TSD 6 * La création de 5 nouvelles pistes Ces investissements se feront à l'intérieur du domaine skiable concédé actuellement donc sans extension. A noter que 2 nouveaux TSD 6 avec 2 pistes vont voir le jour pour l'hiver 2019/2020 sur l'autre commune du domaine Montriond

<p>Environnement</p>	<p><u>Protection de la planète</u> : espaces naturels à préserver et à privilégier, déboisement d'une « forêt à protéger » et qui assure une fonction de protection du village des Udrezants.</p> <p><u>Eau</u> : ressources en eau basées sur des études anciennes de débits d'étiage qui ne tiennent pas compte du réchauffement climatique et de la sécheresse ; disparition de l'enneigement à Morzine dans les 30 ans à venir ; nécessité de recourir à la neige artificielle, consommatrice d'eau et d'énergie= aberration environnementale.</p> <p><u>Pollution</u> : la station d'épuration de capacité 64 000 EH pour les Gets, Morzine, la Côte d'Arbroz, Essert-Romand et Montriond est déjà saturée.</p> <p><u>Risques naturels</u> : pylône de liaison Morzine -Avoriaz en zone dangereuse</p>
<p>Eléments de réponse</p>	<p>L'ensemble du tracé de la remontée a été modélisé et un grand nombre d'études menées pour limiter au maximum l'impact de la ligne et des pylônes sur l'environnement ainsi que leur exposition aux risques. Concernant les défrichements, la technologie 3S permettant une grande hauteur, les défrichements devraient être limités aux abords immédiats des pylônes. Concernant la ressource en eau, depuis 2015, la CCHC mène une réflexion sur un éventuel transfert de l'eau potable et de l'assainissement à la structure intercommunale. Cette réflexion a conduit à la mise en place d'un schéma directeur de l'eau potable, schéma qui est en cours de finalisation. A travers ce schéma, c'est l'équilibre ressources/besoins en eau potable qui a été étudié finement et ceci en tenant compte des perspectives d'évolution qui seront inscrites dans le SCoT et dans le PLUi-H. L'alimentation en eau potable du secteur d'Avoriaz est assurée par des captages propres au site et par deux lacs réservoirs : - le lac 1700 (situé à 1 730 m d'altitude) d'une capacité de 65 000 m³ - le lac 2000 (situé à 2 000 m d'altitude) d'une capacité de 40 000 m³ Le lac 2000 et les captages sont reliés par gravité au lac 1700 afin de le réalimenter en cours de saison touristique. Le lac 2000 peut aussi être alimenté par pompage depuis un réservoir situé à 1250 m d'altitude (Vérard) lui-même alimenté par le captage des Fontaines Froides. Ces lacs-réservoirs permettent d'absorber les besoins en eau potable de la station en haute saison soit les vacances de Noël et les 4 semaines des vacances d'hiver. Par ailleurs et si nécessaire, la commune dispose de pompes de refoulement permettant de remonter de l'eau vers le lac 1700 pour alimenter cette réserve à concurrence de 800 m³/j. Cette possibilité peut notamment être utilisée en janvier pour réalimenter le lac 1700 lorsque les ressources disponibles en vallée sont très largement supérieures aux besoins (basse saison hivernale). Le refoulement du lac 1700 vers le lac 2000, actuellement impossible, est à l'étude pour optimiser le remplissage du lac 2000. Une réflexion prospective sur les besoins de l'UTN en lien avec les autres projets (évolution du parc de logements, projets de développement de la station) met en avant les conclusions suivantes : > Sur le secteur d'Avoriaz : 3 638 m³/j en 2031 (2 788 m³/j en 2018), avec une hypothèse de taux de remplissage de 90 %. Soit une utilisation de 80 % de la ressource disponible correspondant à 4 559 m³ /j. > Sur le secteur de Morzine: 4 134 m³ / J en 2031 (3 211 m³ /j en 2018), avec une hypothèse de taux de remplissage de 75 %. Soit une</p>

	<p>utilisation de 88% de la ressource disponible évaluée à 4 704 m³ /J. En conclusion, la ressource actuelle et future est suffisante pour alimenter les nouveaux résidents touristiques, en considérant l'évolution globale des besoins de la commune. Le projet sera raccordé au réseau collectif d'assainissement. La station d'épuration peut encore absorber environ 10 000EH, ce qui est bien supérieur aux 2 250 EH apportés par l'UTN. De plus, le schéma directeur de l'assainissement étudié par la CCHC en cours de finition prévoit un certain nombre d'actions pour limiter les eaux parasites et la mise en place de réseaux séparatifs qui améliorera la capacité de la station en limitant l'apport en eaux claires.</p>
Urbanisme et paysage	<p>Urbanisation excessive conduisant à une dénaturation, défiguration du village typique et historique de Morzine :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bétonnage de Morzine : complexe hôtelier et nombreuses constructions pour financer le projet EMA, - Absence de préservation du cœur de village avec un parking de 650 places qui amène le trafic voitures en cœur de village : Morzine n'est plus une station, mais devient une ville, - Survol du village par un pylône de 100m de haut, consommation d'énergie pour déneiger les toits, - Vues paysagères sacrifiées, - Sensibilité paysagère de la vallée des Ardoisières, - Dénomination d'ascenseur valléen contestée
Eléments de réponse	<p>La réalisation de l'UTN d'hébergement hôtelier n'est pas liée au financement de l'Express Morzine Avoriaz. Les deux UTN sont complètement indépendantes financièrement. Concernant la circulation urbaine, la commune a engagé une réflexion autour de la révision du plan de circulation pour améliorer le fonctionnement urbain et un parking public de 400 à 500 places est prévu à proximité de 1 zones bâties. Par ailleurs, dans le cadre de la concertation menée durant l'hiver 2018/2019, une réflexion est menée pour limiter l'impact paysager du pylône de 100m de hauteur tout en lui donnant un aspect emblématique pour la station. Enfin, l'EMA constitue bien un ascenseur valléen en tant que lien entre la vallée et la station d'altitude et ceci sans desservir un domaine skiable propre. a gare aval d'EMA. Par ailleurs, une démarche de mise en place d'une plateforme logistique en dehors de la zone urbaine est engagée par la CCHC dans le cadre du PLUi-H afin de limiter à l'avenir le nombre de camions au sein de Morzine. La technologie 3S a été retenue pour ce projet de téléporté car elle permet une consommation d'énergie moindre. De plus, elle permet une hauteur de pylônes supérieure limitant ainsi les problèmes de survol des zones bâties. Par ailleurs, dans le cadre de la concertation menée durant l'hiver 2018/2019, une réflexion est menée pour limiter l'impact paysager du pylône de 100m de hauteur tout en lui donnant un aspect emblématique pour la station. Enfin, l'EMA constitue bien un ascenseur valléen en tant que lien entre la vallée et la station d'altitude et ceci sans desservir un domaine skiable propre.</p>

Economie	Projet EMA caractérisé de projet démesuré, de coût pharaonique et de gouffre financier.
Eléments de réponse	Le financement du projet est en cours d'étude. Une partie est en discussion dans le cadre de la concession de service public actuellement en cours de négociation.

Il est également noté en particulier que la liaison téléportée n'apportera pas de solution aux problèmes de parking, mais les déplacera, des Prodains vers Morzine, ne diminuera pas significativement le temps d'accès à Avoriaz ; aura un impact paysager négatif (hauteur des pylônes notamment).

Les mêmes requérants indiquent que le projet d'hébergement touristique à Avoriaz : viendra saturer une station qui l'est déjà, son domaine skiable n'étant pas extensible, ne tient pas compte des problèmes de l'eau potable et amplifiera les problèmes sécuritaires aux abords des bâtiments nouveaux envisagés.

Ces observations sont parfois associées à des propositions :

- moratoire pour ces projets,
- alternative au projet EMA : réaménager le TC de Super Morzine avec liaison directe avec Avoriaz, projet qui serait mieux intégré et nettement moins cher,
- sortir les UTN de la révision du SCoT, qui représentent, compte tenu de l'opposition un risque pour le SCoT,
- jouer la carte « village écologique et responsable » qui assurera l'avenir, compte tenu d'une clientèle de plus en plus attiré par ce modèle.

Une observation particulière du public résume l'ensemble des arguments développés par les opposants : « *J'exprime mon total désaccord avec le projet de remontée à grande capacité partant du centre de Morzine vers Les Prodains et Avoriaz et accompagnée, pour la financer, d'une construction d'un nombre déraisonnable de lits dans le vieux bourg comme dans la station d'altitude. Ce projet, en tous points (adaptation au changement climatique maîtrise de l'urbanisation, lutte contre l'étalement urbain, prise en compte de la ressource en eau, respect de l'environnement, de la forêt et des paysages) s'inscrit à l'opposé des principes mêmes de durabilité du développement posés par le Document d'Orientation et d'Objectifs du SCOT, comme de la politique de Transition écologique à laquelle nous appelle l'Etat.* »

Eléments de réponse :

Dans un premier temps, il nous semble important de souligner que le comité de massif des Alpes a rendu un avis favorable au SCoT du Chablais intégrant les deux projets UTN. Les justifications et informations ont été par ailleurs jugées suffisantes pour l'intégration dans un SCoT, les procédures suivantes pour de tels projets ayant pour but de développer davantage d'arguments.

Concernant le choix du tracé, le scénario retenu est le seul qui permet de proposer un véritable projet de village et d'intégrer une nouvelle logique de circulation et une nouvelle distribution de l'espace public, en assurant également une liaison en transport public entre la vallée et Avoriaz.

La volonté des élus s'inscrit dans :

- La continuité d'une liaison initiée en 2013 avec la reconstruction du 3S Prodains Express (avec les dispositions constructives permettant le raccordement de la gare) entre les Prodains et Avoriaz et tel qu'inscrit au SCOT de 2012. Les Prodains reste un hameau comprenant une certaine activité économique qui peut être mise en péril si une liaison directe avec Avoriaz est mise en oeuvre. La construction de la gare EMA, partiellement en zone rouge, a été très bien étudiée et appréhendée par plusieurs études qui ont confirmé l'absence de risques pour le public moyennant certains aménagements préconisés. Par ailleurs, l'arrivée à Avoriaz telle qu'esquissée sur le tracé A non retenu est relativement excentrée du coeur station, des facilités de transport et pouvant difficilement être proposée à des usagers autres que les skieurs.

- La construction d'un transport urbain, bien connecté au réseau de transport en commun et avec une offre en stationnement voisine est une véritable volonté politique pour inscrire l'EMA dans un « projet village » : Gare d'arrivée en centre station, plutôt qu'avec des dispositions type P+R ou de nouvelles

navettes extra-urbaine déconnectées des pôles générateurs de flux d'usagers (hébergements, commerces, équipements publics, remontées mécaniques).

La possibilité de réaménagement du TC de Super-Morzine a été étudiée mais son coût, pas significativement inférieur, ne permettait pas de créer un véritable transport public et ne servirait qu'à conforter les liaisons pour les skieurs et non les autres usagers.

Les projets d'UTN structurantes doivent règlementairement être intégrés dans les SCoT.

La notion de village éco-responsable constitue une politique communale au-delà de l'urbanisme règlementaire et de la planification (sujet n'ayant pas à être intégré à l'échelle d'un SCoT).

6.1.3 Observations relatives à l'urbanisation, la densification et la consommation d'espaces

Ces thèmes génèrent 48 observations dont 42 défavorables, une favorable, 4 « ne se prononce pas » et une non renseignée.

Ces observations se positionnent à 3 niveaux :

- **Au niveau du principe de développement même du Chablais** : taux de croissance trop important qui pousse à la densification des villes de Thonon, Bons, Evian.., à l'étalement des villages, à la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (Douvaine par exemple), à l'urbanisation excessive (Publier par exemple), au bétonnage Associés à des demandes de maintien du caractère authentique ou rural des villages et de réduction de la croissance, avec mise en avant des impacts sur la pollution et le climat et de l'incohérence avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et des préconisations du GIEC.
- **Au niveau de la structure urbaine développée dans la révision du SCoT** : l'intégration d'Anthy sur Léman et d'Allinges dans le cœur urbain de Thonon, avec des consommations d'espaces et une densification qui conduit à doubler la population d'Anthy et à la transformer en pôle urbain, avec fermetures des paysages est contestée. Pourquoi ces deux communes seulement, et pourquoi ne pas utiliser les pôles d'équilibre (Sciez, Douvaine, Bons en Chablais) pour soulager la pression urbaine sur Thonon, Evian et Publier. Les questions de la cohérence avec le second objectif du PADD, de la compatibilité avec la Loi Littoral et du respect des règles applicables aux espaces proches du rivage sont posées.
De même, l'urbanisation du Chablais dans les zones les plus denses, à savoir les bords du Léman, est contesté.
- **Au niveau de points spécifiques** :
 - + les ZAE pour lesquelles, la consommation d'espaces pour les extensions, plutôt que la densification interpelle notamment dans le cas de l'Espace Léman (où va se faire l'extension ?). De même, il est demandé de stopper l'extension de zones commerciales en dehors des centres urbains (ex : Marclaz ouest).
 - + la nature en ville : la densification et bétonisation des villes font disparaître les espaces libres et verts qui oxygènent la ville : il faut revégétaliser la ville,
 - + limiter les constructions et la bétonisation en stations pour garder charme et authenticité : Morzine, Avoriaz, les Gets,
 - + favoriser l'implantation de jeunes agriculteurs-maraîchers pour une alimentation de proximité et de qualité.

Eléments de réponse :

L'ensemble des choix ayant guidé la révision de ce SCoT se sont inscrits dans une logique d'accueil de population de manière la plus objective possible en prenant en compte les dynamiques passées et actuelles, tout en limitant la consommation d'espace et en développant un lien fort entre urbanisme et mobilité.

Dès le PADD une ambition de division par deux des consommations d'espace observées a été inscrite et a constitué un objectif fort de la révision. A cet enjeu général de limitation de la consommation d'espace ont été adjointes de nombreuses prescriptions opérationnelles visant à ancrer des principes forts, tel que la limitation des extensions urbaines, le besoin de respect de densités minimales, la limitation du développement des commerces périphériques ou encore la mise en place de trames agricoles stratégiques et environnementales particulièrement structurantes.

La volonté de ce SCoT révisé est de réussir à consommer moins et mieux l'espace, en intégrant également largement plus fortement la composante paysagère avec la mise en place de nombreuses prescriptions thématiques et d'une cartographie paysagère opposable.

Ainsi l'étalement urbain devra nécessairement être limitée, et la densité certes renforcée, mais de manière cohérente et en lien avec les tissus bâtis. Il existe une multitude de formes urbaines, intégrant le végétal et des espaces de respiration, pouvant répondre à la fois aux enjeux de qualité de vie et de limitation de la consommation d'espace. Les formes d'habitat intermédiaires sont encouragées (prescription 31), les densités sont des moyennes globales permettant de s'adapter aux caractéristiques locales des communes, ou encore des OAP sont attendues pour les tènements stratégiques (prescription 32). C'est la lecture combinée des différentes prescriptions, ne pouvant être lues une par une, qui permet de répondre aux divers enjeux de l'aménagement du Chablais. La densité constitue le corollaire de la consommation d'espace et ne constitue pas l'antithèse de la préservation du patrimoine. Les formes bâties patrimoniales et historiques dans les centres bourgs sont d'ailleurs généralement très denses.

L'enjeu réside ensuite dans la capacité des PLU(i) à intégrer et traduire localement ces principes forts. Pour la thématique de l'armature urbaine, les évolutions apportées par rapport à l'armature de 2012 ont fait l'objet de longues discussions afin de répondre au mieux aux réalités territoriales. L'intégration d'Allinges et d'Anthy-sur-Léman en pôles d'interfaces urbaines répond à des enjeux forts de production de logements sociaux pour la première et de prise en compte de la position en frange urbaine de Thonon pour la seconde. Soumises actuellement à de fortes pressions, un statut intermédiaire a été défini permettant d'intégrer la réalité du développement observé et notamment les opérations urbaines se développant déjà sur ces territoires. Le SCoT n'impose pas de taux de croissance démographique aux communes et, s'il vise à cadrer un développement, ne génère pas celui-ci. Par ailleurs, les pôles structurants sont renforcés dans le SCoT dans une logique de répartition cohérente du développement sur le territoire, en lien en particulier avec les équipements et les transports collectifs. Le SCoT fixe un cadre au développement, et pour ce qui concerne le littoral chablaisien, sous pression, les principes de la loi littoral sont évidemment les premiers éléments à prendre en compte.

Les zones d'activités économiques sont essentielles pour l'emploi local et l'économie productive. Leur développement répond aux mêmes principes que ceux de l'habitat, à savoir que les enveloppes foncières existantes et les dents creuses devront être mobilisées en priorité (prescription 19 et rappelé dans les principes de mise en oeuvre). Par ailleurs un choix a été opéré de ne retenir qu'un certain nombre des zones d'activités dites prioritaires sur l'ensemble de zones du territoire, dans une logique de concentration des activités.

Pour les commerces, un DAAC a été mis en place, qui permet de limiter au maximum les zones d'activités commerciales périphériques, dans une volonté de redynamisation et de préservation des centres urbains. Les commerces de moins de 500 m² ne sont ainsi plus attendus en zones périphériques. Pour le cas de la zone d'espace Léman, la zone périphérique définie dans le DOO répond à l'objectif de limitation des extensions en prenant en compte la situation existante. L'intégration de cette zone en ZAE prioritaire ne signifie pas qu'elle sera étendue, mais qu'elle constitue une zone structurante pour le territoire, pouvant se densifier éventuellement.

Pour le maraichage, le SCoT contribue à rendre ces pratiques possibles en limitant la consommation d'espace et en visant, via notamment la notion d'enveloppe urbaine à délimiter et l'identification de limites franches entre espace urbains et agricole (prescription 43), à conserver des tènements agricoles cohérents à proximité des zones de vie. De plus, en matière d'action concrète, Thonon-Agglomération a acquis

un domaine foncier de 83 hectares, domaine de Chignens, qui permettra le développement de ces pratiques.

6.1.4 Observations relatives aux sujets transverses

Elles portent sur :

- **Les carrières** : 7 observations dont 5 défavorables, une non renseignée et une « ne se prononce pas »
Le thème récurrent est le maintien de la distance de 200 m entre habitat et limite de carrières, ainsi que l'implantation dans des espaces définis.
- **La Loi Littoral** : il est noté que des précisions supplémentaires devraient être apportées, relatives au littoral et à son environnement : servitudes de marchepied et accès au lac, paysages et vues, coupures d'urbanisation.
- **Le non-respect de plusieurs règles du futur STRADDET** en cours d'enquête publique, qui s'impose aux collectivités et notamment les règles n°7, 8 et 24.
- **Des remarques relatives à la régularité de la procédure**, mentionnées par l'une des associations.
- **Sont soulignés également la désertification des services publics, et l'insuffisance de référence au Géoparc du Chablais.**

Eléments de réponse :

Sur la thématique des carrières, le SCoT a poursuivi l'objectif de répondre aux enjeux de préservation des paysages, de l'environnement et des populations, ainsi qu'à celui de besoin en matériaux. Ainsi la bande de 200 mètres a été maintenue et réinscrite dans le DOO (prescription 69). Un léger assouplissement a été apporté pour les extensions de carrières existantes en mentionnant le besoin d'une bande tampon à maintenir vis-à-vis des habitations pour permettre une prise en compte des réalités de terrain lors des procédures liées à ces installations.

La loi littoral fait l'objet d'un volet propre, avec une cartographie associée (intégrant les coupures d'urbanisation), et répond à l'enjeu de l'échelle du SCoT. Ici également, les PLU devront retraduire plus précisément les principes du SCoT, dans le respect du principe de subsidiarité.

Concernant le SRADDET, la région AURA a considéré le projet de SCoT du Chablais globalement cohérent avec le SRADDET dans le cadre de la consultation des Personnes Publiques Associées. Les procédures ont d'ailleurs été menées en parallèle.

Par ailleurs la préservation du foncier agricole est assurée par la réduction des consommations foncières et de l'étalement urbain, et par la définition d'une cartographie des espaces agricoles stratégiques à préserver, carte non obligatoire dans un SCoT. Pour l'énergie et la production d'énergie renouvelable le SCoT intègre l'enjeu pour les zones d'activité (prescription 27), les infrastructures et équipements (prescription 124) et de manière générale via plusieurs recommandations (recommandation 20 à 23). Pour la ressource en eau, le DOO a consacré une partie sur l'enjeu quantitatif, construite autour d'une prescription forte (prescription 61) et de plusieurs recommandations, demandant notamment aux documents d'urbanisme locaux - échelle d'action pertinente - de calibrer leurs perspectives de développement en cohérence avec la disponibilité actuelle et future de la ressource en eau.

Sur la question de la régularité de la procédure de révision du SCoT :

- Le bilan du SCoT, plus précisément appelé analyse des résultats de l'application du SCoT ne constitue pas réglementairement une pièce du dossier de SCoT révisé (L143-28 du code de l'urbanisme). Néanmoins, dans une perspective d'apport aux réflexions lors du lancement de la révision du SCoT, une analyse des résultats de l'application du SCoT 2012-2016 a été menée et validée par délibération en comité syndical du SIAC le 13 décembre 2016. En application de l'article L143-28 du code de l'urbanisme, le document a été transmis à la DREAL. Ce document est depuis public et disponible sur le site internet du SIAC.

- Le bilan de la concertation est intégré au dossier de révision et constitue la partie VI du rapport de présentation arrêté, page 480 de celui-ci.
- La question de l'annulation partielle du SCoT en vigueur et du fait que cela n'a pas été indiqué dans la délibération de prescription de la révision a été mentionnée sur le registre dématérialisé de l'enquête publique. L'assistance juridique accompagnant le SIAC dans la révision du SCoT a indiqué que l'absence de visa du jugement du TA de GRENOBLE portant annulation partielle du SCoT n'a pas d'influence sur l'information de la population ou sur la régularité de la procédure, cela n'apportant rien sur le fond, la révision du SCoT étant par ailleurs générale et non une procédure de reprise des éléments ayant fait l'objet de l'annulation.

6.1.5 Observations hors objet de l'enquête

Elles sont au nombre de 33.

Dans leur majorité, les observations des particuliers concernent des classements de parcelles et ressortissent donc des DUL. A cet égard on notera que : certaines de ces observations s'inscrivent dans la continuité de procédures contentieuses engagées avec les mairies ; d'autres (ou parfois les mêmes) sont alimentées par le degré d'imprécision de cartes figurant dans le dossier du SCoT, dû aux échelles nécessairement utilisées pour un tel document.

Les autres remarques des particuliers rejoignent celles des associations, en particulier au travers des thèmes abordés.

6.2 Synthèse des observations des associations

D'un strict point de vue comptable, le registre dématérialisé comporte 25 observations émanant d'associations : 7 se déclarent favorables au projet de SCoT révisé, 16 se prononcent défavorablement, 2 ne se prononcent pas.

Certaines de ces associations émettent des commentaires sur plusieurs sujets. Ainsi, le sujet de la mobilité (au travers de 14 remarques) et en particulier celui du RER Sud Léman (9 remarques) est majoritairement mentionné ; vient ensuite le sujet de la consommation d'espace (9 remarques) ; de l'environnement (5 commentaires) ; des UTN structurantes (4 commentaires) ; de l'urbanisme (2) ; des matériaux (2).

Les partisans de la réouverture de la ligne ferroviaire dite du « Tonkin » mettent en avant les principaux arguments suivants. La fréquentation sera effective, dès lors que le matériel sera moderne et la ligne correctement cadencée ; l'estimation de coût n'a pas tenu compte d'une possible optimisation que réaliserait une entreprise privée ; toute région desservie par le train connaît un développement économique et touristique important ; le trafic routier sur la RD 1005 serait diminué ; l'argument du manque de rentabilité n'est pas défendable, si l'on prend en compte les aspects liés à la santé et à l'environnement. Au plan contextuel, le consensus constaté aujourd'hui n'a jamais existé auparavant, et les opposants au projet ont tout fait pour que le débat qu'ils souhaitent ne s'instaure pas dans des conditions sereines.

A l'inverse, les principaux arguments développés par les opposants sont les suivants. Ce projet n'a jamais fait l'objet d'un véritable débat public, tel que recommandé par la précédente enquête sur le SCoT 2012, ni d'étude effectivement indépendante ; il faut que cette voie devienne une voie cyclo-piétonne, et la réalisation d'un tronçon cyclo piétonnier de 3 km, au coût exorbitant, n'est qu'une manœuvre pour empêcher la réalisation d'une voie verte sur 18 km ; il faut un fuseau routier éloigné des berges du lac pour répondre aux contraintes géographiques et aux besoins de la population ; en résumé, le projet de réouverture du "Tonkin" est incohérent, du fait de la géographie et la topographie des lieux, du faible taux de fréquentation potentiel, de la circulation routière qui ne sera pas diminuée, du coût d'investissement exorbitant.

Le sujet de la consommation de l'espace fait l'objet de commentaires négatifs qui se rejoignent.

Les associations s'opposent à un SCoT dont elles disent qu'il permettra aux PLU de transformer des terres agricoles ou naturelles en terres constructibles. En particulier, continuer à bétonner les sols, à hauteur de 750 hectares de prairies, de bois, de zones humides sacrifiés au nom de la croissance, est noté comme irresponsable. Sont donnés en exemple : le projet d'autoroute Machilly Thonon, considéré comme détruisant 120 ha sans résoudre les problèmes de bouchon ou de pollution ; le cœur urbain de Thonon Agglo, dans lequel 38 ha pourraient devenir constructibles, jugé effarant car réalisable à la seule condition de sacrifier les dents creuses qui oxygènent la ville. Les centres villes sont sacrifiés au profit de zones d'activités dans lesquelles il faut se rendre en voiture, ce qui va à l'inverse de ce qu'il faudrait faire.

S'agissant de l'environnement, et sans revenir sur les commentaires négatifs concernant le projet d'autoroute Machilly Thonon, de nombreux projets, zones commerciales extérieures aux centres villes préjudiciables aux commerces de proximité, doublement du pont sur la Dranse par exemple, sont notés comme étant incompatibles avec le STRADDET, qui impose de réduire la mobilité.

Éléments de réponse :

Une grande partie des questionnements ou remarques sont abordées en réponse sur les points précédents, en particulier sur le RER Sud Léman et sur la consommation d'espace.

Il peut être néanmoins précisé que le Chablais constitue un territoire particulièrement dynamique et attractif, du fait notamment de la proximité de la Suisse et du marché de l'emploi. Dans ce cadre, les dynamiques démographiques observées sont liées à ce caractère attractif. Le SCoT n'induit pas, par sa rédaction, ce dynamisme mais vise à le cadrer et à cadrer le développement global du territoire dans une perspective de cohérence. Au contraire, l'absence de SCoT induirait un développement territorial sans cadre particulier. La volonté affichée dans le SCoT révisé est de limiter la consommation d'espace tout en réussissant à créer de la proximité, en particulier entre urbanisme et transports.

6.3 Synthèse des observations des PPA et PPC

104 PPA et PPC ont été consultées en plus de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE), du Comité de Massif (en liaison avec la présence de 2 UTN) et de la CDPENAF.

Ont été consultées :

- La totalité des communes composant le SIAC,
- L'ensemble des services de l'Etat, la Région, le Département, les chambres professionnelles, associations...
- Les collectivités territoriales et EPCI du Chablais et des environs,
- Les autorités Suisses et franco-suisses limitrophes : canton du Valais, de Vaud, de Genève, Le Grand Genève.

Sur les 35 avis des PPA et PPC reçus, 15 concernent les délibérations des conseils municipaux et 3 les délibérations des conseils communautaires, seuls **2 avis sont défavorables** : ils concernent la commune de Margencel, qui souhaite disposer de plus de possibilités de développement et la commune de Bons en Chablais.

Les autres avis sont réputées favorables en l'absence de réponse.

Parmi les 33 avis favorables, une quinzaine font l'objet de multiples observations, remarques et réserves.

La synthèse des principales remarques est visualisée par thème dans le tableau ci-contre.

Malgré ces observations, remarques et réserves, la majorité des PPA et PPC soulignent le travail clair et approfondi qui a été fait pour cette révision du SCoT, ce que partage également la commission d'enquête. Celle-ci note que l'ensemble de ces avis ne remettent pas en cause le projet de révision du SCoT qui est jugé nettement plus abouti que le SCoT en vigueur.

Les observations portent essentiellement sur des précisions à apporter, des recommandations supplémentaires et des demandes d'évolution de recommandations en prescriptions.

Le SCoT doit constituer un outil suffisamment précis pour ne pas générer ambiguïté et difficultés d'interprétation dans l'élaboration des DUL : c'est pourquoi, la commission d'enquête souhaite la prise en compte, dans le DOO, des demandes des PPA et PPC suivantes :

- Les DUL devront afficher une durée de vie et des consommations d'espaces à l'horizon 10 ans, ainsi que des objectifs chiffrés de consommation d'espaces sur l'aire d'influence de l'autoroute,
- Le taux de croissance de la CCHC devra être justifié dans le SCoT, et les préconisations de densité de logements/ha adaptées aux différents villages, dans les DUL, en fonction de leur situation, de leur desserte en TC et de la présence d'espaces agricoles stratégiques à proximité.
- Traduire l'objectif de 550 ha de consommation maxi d'espaces agricoles dans le DOO et les répartir entre les EPCI,
- Faire évoluer à l'échelle des DLU certains espaces agricoles stratégiques à préserver en « espaces agricoles protégés »
- Intégrer au DOO une prescription relative à la prise en compte du « Schéma Départemental des gens du voyage »
- Faire évoluer au DOO la recommandation relative aux ISDI en préconisation,
- Intégrer au DOO une prescription imposant aux DLU de faire un règlement de publicité,
- Intégrer au DOO une prescription imposant une OAP paysagère et patrimoniale aux DUL de la vallée d'Abondance.

Thème	Avis, remarques, recommandations et réserves
Croissance démographique	<p>Le taux de croissance de 1,3% est jugé excessif (FNE) et celui de 1,4% de la CCHC doit être justifié (Services de l'Etat- CDPENAF) par rapport au taux actuel de 1% des années précédentes, car présentant un risque d'utiliser l'enveloppe foncière pour des résidences secondaires, alors que l'objectif est de dynamiser la population permanente et de rééquilibrer RP/RS.</p> <p>Le cœur urbain et les pôles structurants qui sont desservis par le THNS et le Léman Express pourraient accueillir une plus grande part de la croissance démographique avec une densité et une intensité urbaine (Pôle Métropolitain). Au-delà, il est recommandé de bien mettre en cohérence urbanisme et transport à partir de l'offre de mobilité en TC existante (Région).</p>
Développement urbain- consommation d'espace	<p>Le SCoT doit affirmer par prescription la consommation d'espace et la durée de vie des DUL(10 ans) et bien préciser que les consommations d'espaces ne sont pas des objectifs (Services de l'Etat-CDPENAF- Chambre d'Agriculture- Comité de Massif) .Il est demandé la justification du volume des enveloppes foncières par EPCI permettant de s'assurer qu'il s'inscrit bien dans une maîtrise de la consommation foncière (MRAE) et de limiter le développement urbain en liaison avec l'autoroute, en définissant spécifiquement sur l'aire d'influence de l'échangeur de Perrignier, des objectifs chiffrés de consommation d'espaces (MRAE)</p> <p>Le développement des villages sur TA reste important, 44% de l'enveloppe foncière, soit 9 ha d'extension possible contre 3 à 4 dans les autres EPCI, au regard de leur faible niveau de desserte en TC. Le DOO devrait prescrire des conditions d'ouverture à l'urbanisation des zones d'urbanisation future, des densités minimales, des stationnements adaptés dans les secteurs positionnés à proximité des TC (Annemasse Agglo).</p> <p>Le taux de 20 log/ha des villages est faible (Services de l'Etat) et doit être revu à la hausse (Chambre d'Agriculture). De même, le taux de logements individuels apparaît élevé et présente un risque d'étalement urbain. Il doit être proportionné et différencié en fonction des villages et de leur localisation. En cœur urbain et dans les pôles structurants, un minimum de % de collectifs devrait être précisé (Chambre d'Agriculture).</p> <p>Les OAP dans les DUL devraient être obligatoires dès 2500m² et non au besoin (Chambre d'Agriculture).</p> <p>La thématique de la nature en ville devrait faire l'objet au moins d'une prescription (FNE), et l'urbanisation doit réserver une place plus importante à la nature (parcelles végétalisées, parcs et jardins...), permettant de tendre vers l'objectif « zéro artificialisation nette » prévu au Plan Biodiversité (Services de l'Etat- Chambre d'Agriculture).</p>
Population spécifique	<p><u>Mixité sociale</u> : définir clairement les objectifs de mixité sociale et renforcer les objectifs de production de LS (Services de l'Etat-Thonon Agglo): le seuil de 5000m² pour déclencher la production de LS est trop importante, à ramener à 800m² (Services de l'Etat).</p> <p><u>Gens du voyages</u> : Le SCoT doit tenir compte des obligations du SDAHGV (Département). Le DOO devra indiquer une disposition demandant aux PLH et DUL d'intégrer le « Schéma Départemental des Gens du Voyage » qui comprend la sédentarisation de 282 familles : 78 sur TA et la CCPEVA et 8 sur la CCHC,(Services de l'Etat) Intégrer au Scot des aires d'accueil et aires de passage, habitats adaptés et terrains familiaux pour les gens du voyage (Symavec)</p> <p><u>Services</u> : DOO doit intégrer une disposition demandant aux PLH de répondre aux besoins en logements des services : type de logements ou structures, volume, localisation (Services de l'Etat).</p>

Thème	Avis, remarques, recommandations et réserves
Zones d'activité économiques	<p>Il est demandé une rationalisation et une optimisation du foncier économique avant toute nouvelle ouverture de zone à l'urbanisation (Pôle Metropole), l'affirmation du caractère très exceptionnel des possibilités d'extension des zones commerciales périphériques (CDPENAF) et de privilégier la requalification des zones d'activités et des friches avant toute extension/nouvelle urbanisation (Région)</p> <p>Le foncier mobilisable doit être cohérent avec l'objectif de revitalisation et de confortement des activités commerciales (CCI). 14 ha d'extension pour les activités commerciales sont à revoir à la baisse (Chambre des Métiers).</p> <p>De même, il est précisé qu'il existe 50 ha de libre au sein des ZAE prioritaires. Les 84 ha de zones d'activités du SCoT doivent être clarifiés (MRAE) et ne doivent pas être un objectif. 2 ZAE prioritaires posent question quant à la poursuite de leur développement : la zone de la Molière à la Chapelle d'Abondance et la zone des Plagnettes à Esset -Romand (Services de l'Etat). Le potentiel de développement de 5 ha de la zone de Douvaine pose question au regard de son classement en zone d'importance 2 du fait d'une surface équivalente à celle de l'Espace Léman, positionnée comme zone d'importance 1 (Annemasse Agglo).</p> <p>L'activité artisanale et de production est à développer et non l'activité commerciale : il est demandé l'ajout d'une recommandation afin que les nouvelles implantations (réhabilitations et constructions) soient à dominante artisanales plutôt que commerciales (Thonon Agglomération) et que les prescriptions précisant que certaines implantations ne sont pas souhaitées évoluent en « non autorisées » (CCI, Chambre des Métiers)</p>
Equipement	<p>Les 12 ha sur TA réservés aux équipements sont insuffisants : demande de dérogation par dépassement tout en maintenant les 399 ha maximum de consommation d'espace (Thonon Agglomération).</p> <p>Intégrer dans le SCoT, la décision actée du Département pour la construction d'un nouveau collège, les tracés inscrits au PDIPR, et les tracés routiers et cyclables départementaux : THNS entre Feigy-Foncenex et Thonon et le véloroute Sud Léman (Département).</p> <p>Le projet de lycée est à travailler au regard de la consommation d'espaces agricoles dans la continuité de l'urbanisation actuelle (Chambre d'Agriculture).</p>
Mobilité	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Intégrer au Scot le dossier mobilité du SIAC</u> (Services de l'Etat). - <u>covoiturage</u> : évaluation des besoins de covoiturage et d'implantation d'aires de covoiturage à faire et à mettre au cahier des charges du concessionnaire autoroutier et non laissé au concessionnaire autoroutier (FNE). - <u>Prescription ou pour le moins recommandation</u> à mettre dans le SCoT, garantissant une meilleure prise en compte des modes doux dans les DUL (FNE).

Thème	Avis, remarques, recommandations et réserves
Environnement	<p>- <u>Espaces agricoles, nature, biodiversité, continuités écologiques</u> : intégrer une disposition à part entière traduisant l'objectif de limitation de la consommation d'espace agricole à 550 ha (CDPENAF- Chambre d'Agriculture). Compléter la prescription 79 et inviter les DUL à mettre en œuvre des dispositions de protection de long terme de type « zones agricoles protégées » sur les zones agricoles stratégiques à proximité de la future autoroute et des futurs échangeurs sur Perrignier et Allinges dans le cadre de l'accompagnement du désenclavement routier (Services de l'Etat, Région, Chambre d'Agriculture, INAO). Cartographies plus précises que celles du SRCE afin de faciliter leur insertion dans les DUL. (Services de l'Etat- CDPENAF- Chambre d'Agriculture-INAO).</p> <p>Demande d'inscriptions complémentaires d'espaces agricoles stratégiques sur Veigy-Foncenex et Anthy-sur-léman (Chambre d'agriculture).</p> <p>L'affirmation du caractère majoritairement non constructible des espaces agricoles est trop restrictif (Chambre d'Agriculture).</p> <p>- <u>Déchets inertes</u> : incitation à l'identification préalable à l'échelle des EPCI des problèmes de stockage des déchets inertes à mettre en prescription et prescrire également pour les stockages, les espaces dégradés ou sans enjeux environnementaux ou paysagers (Chambre d'Agriculture). Les stockages sont à prescrire en dehors des espaces agricoles stratégiques et le SCoT doit les orienter vers des implantations sur des espaces agricoles difficilement exploitables (Services de l'Etat).</p> <p>Les ISDI doivent faire l'objet de prescriptions et non de simples recommandations (BTP).</p> <p>- <u>carrières</u> : il est demandé : pas d'interdiction d'implantation de carrières dans les espaces de classe1, que les distances d'éloignement soient définies dans les études d'impact et non pas fixées à 200m, et que soit intégré au SCoT le livre blanc des carriers de 2016.</p> <p>- <u>Energie</u> : développer le volet Energie en parallèle avec le STRADDET et faire des prescriptions ou recommandations au niveau du SCoT (Région)</p> <p>- <u>santé publique</u> : compléter le projet de Scot sur le volet Bruit, et le cas échéant prévoir des prescriptions et recommandations sur ce point (MRAE).</p> <p>L'air et le changement climatique ne font l'objet que d'une seule prescription et de 4 recommandations. Il n'est pas évalué si l'augmentation des émissions de GES par l'autoroute à venir permet ou pas de répondre aux engagements français et européens en la matière et le SCoT n'engage pas à l'utilisation systématique d'outils d'évaluation des GES pour toute opération d'aménagement (FNE).</p> <p>Les DUL devront intégrer les mesures de gestion définies dans les profils de baignade établis conformément au Code de la santé Publique , susceptibles d'impacter l'urbanisation des secteurs concernés.</p>
Paysage	<p>Mettre en œuvre, au travers du DOO, des mesures participant à la réduction des impacts des projets structurants et compléter le SCoT par des éléments destinés à assurer une meilleure maîtrise des éventuels effets indirects des projets UTN sur le paysage (MRAE).</p> <p>Préserver les plans d'eau de moyenne importance de la dérogation systématique prévue au Code de l'Urbanisme, par une rédaction adéquate de la prescription (CDPENAF) ou une identification dans les DUL (Services de l'Etat).</p> <p>Il est regretté qu'il n'est pas été retenu au niveau du SCoT, la maîtrise et la stricte limitation de l'affichage publicitaire pour toutes les communes ainsi que la réhabilitation des paysages des alpages altérés par des installations de neige devenues obsolètes (FNE).</p> <p>Préserver le terrain non bâti situé à l'entrée ouest de la zone « Espace Léman », en prolongeant la fenêtre paysagère identifiée plus en amont sur la RD 1005 (CDPENAF).</p>

Thème	Avis, remarques, recommandations et réserves
Volet Littoral	<p>Il est regretté que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les stations touristiques lacustres ne disposent pas d'un statut particulier, avec mise en place de navettes touristiques, à l'identique de ce qui existe pour les stations de montagne (mairie d'Excenevex) ; - Qu'une prescription ne soit pas au SCoT, pour les communes soumises à la Loi Littoral, relative à la possibilité de réhabilitation des bâtis existants à vocation touristique et d'animation, vacants et inoccupés, (Thonon Agglomération) - Le volet requalification de l'immobilier de loisirs ne donne lieu qu'à une recommandation (FNE) <p>Il est demandé de conforter les dispositions relatives aux « villages » au sens de la Loi littoral, avec une mobilisation modeste des potentialités en dents creuses et d'éviter les extensions spatiales qui accentueraient les phénomènes de conurbation et les tensions exacerbées sur le littoral (CDPENAF).</p>
Volet montagne	<p><u>Préservation de secteurs emblématiques</u> : le Scot doit souligner la nécessité de préserver des sites tels que la Vallée d'Abondance avec ses alpages, ses clairières, son bâti traditionnel et ses noyaux patrimoniaux (Services de l'Etat).</p> <p><u>Etablissement d'un cadre qualitatif</u> : pour l'aménagement des Fronts de neige des diverses stations, l'organisation et l'aménagement des stationnements associés, l'aménagement des domaines skiables ou la réalisation des équipements importants (Services de l'Etat).</p> <p><u>Mutation des stations de moyenne altitude</u> : incitation à la réflexion (Services de l'Etat)</p> <p><u>Problématique Lits froids-lits chauds</u> : lutte contre les lits froids à figurer au SCoT de façon plus explicite (FNE). La requalification de l'immobilier de loisirs ne fait l'objet que d'une recommandation (FNE). Les conventions lors d'un projet immobilier doivent garantir le maintien des lits chauds et leur ouverture toutes saisons (Services de l'Etat- Comité de Massif).</p> <p><u>Projets UTN Morzine -Avoriaz</u> : avis défavorable en liaison avec un domaine skiable saturé, une réduction à terme du domaine skiable du fait d'un moindre enneigement, incompatible avec une clientèle haut de gamme exigeante et des problèmes d'alimentation en eau potable et de traitement des eaux usées (FNE). En outre, il est noté que ces projets ne vont pas dans le sens du développement d'une offre touristique « 4 saisons ».</p> <p>Le choix du site de la gare d'arrivée de la liaison Morzine-Avoriaz situé en risque fort avalanche et torrentiel doit être justifié (Services de l'Etat).</p> <p>Le projet immobilier doit être associé à la problématique de la ressource en eau (Services de l'Etat-CDPENAF-Comité de Massif). Les 2 projets UTN sont autorisés à domaine skiable constant (Comité de Massif- CDPENAF).</p> <p>Une attention particulière doit être menée pour l'intégration paysagère des projets, le Club MED marquant la limite franche et définitive de l'urbanisation (Comité de massif- CDPENAF).</p> <p>Le projet de SCoT doit être complété par des éléments destinés à amener à une meilleure maîtrise d'éventuels effets indésirables du projet UTN sur le Paysage (MRAE).</p>

Eléments de réponse :

Concernant les remarques des PPA et PPC :

L'enjeu de précision de certains points a clairement été identifié par le SIAC, et des groupes de travail SCoT, au cours de l'automne, auront pour but d'analyser ces remarques et de répondre au mieux aux attentes des PPA et PPC.

Pour la partie conclusive :

- Sur le sujet de la durée de vie des documents d'urbanisme locaux, le SCoT arrêté intègre une recommandation (R1) en ce sens. Des discussions avec les PPA ayant fait cette remarque sont en cours. Ce point devra être abordé et arbitré en groupe de travail SCoT et en bureau syndical, avec une possibilité de développement de la recommandation 1.

- Le taux de croissance retenu comme référence dans la révision du SCoT est un taux de croissance limitant l'évolution exponentielle de la population, car basé sur un accueil brut réaliste d'accueil de population par an. Il a ainsi été fixé à 1.31% comme justifié dans le rapport de présentation. Ce taux général intègre de fait les taux de croissances pouvant être définis par EPCI et en particulier les taux retenus par les PLUi en cours sur le territoire. Le taux affiché pour la CCHC, sur 20 ans, s'est en premier lieu attaché à intégrer le projet intercommunal. Ce taux, plus élevé que la croissance passée observée vise à répondre à une volonté forte de limitation des résidences secondaires, voir de réappropriation de résidences secondaires en résidences principales (des réflexions sont en cours sur le sujet notamment dans le cadre du PLUi-H), et d'installation de populations permanentes sur le territoire du Haut-Chablais. Ce taux de croissance, s'appliquant par ailleurs à une population du Haut-Chablais globalement faible par rapport au reste du territoire du Chablais, répond donc à un réel projet de territoire intercommunal et s'insère dans le projet général du Chablais. La justification sera développée davantage dans le rapport de présentation du SCoT.

Concernant les densités, l'objectif poursuivi lors de la rédaction du DOO a été de permettre une adaptation aux réalités de terrain et aux spécificités locales. Ainsi, plutôt qu'une densité minimale imposée par secteur d'aménagement, le SCoT du Chablais arrêté a défini des densités moyennes globales par commune. Ainsi, en fonction des justifications locales, les communes peuvent adapter les densités par secteurs d'aménagement en fonction des tissus bâtis existants, du paysage ou encore de la desserte en transport. De manière plus globale, une commune de niveau d'armature village, concernée par un transport en commun structurant actuel ou en projet, présentera l'enjeu de dépasser potentiellement cette densité minimale globale, en particulier sur les secteurs desservis. A contrario, une commune non desservie, et enserrée d'espaces agricoles stratégiques présentera un enjeu de préservation et de limitation de son développement, à la fois en matière de densité (20 logements minimum global apparaissant comme adapté aux structures villageoises, notamment aux densités historiques) mais surtout en matière de nombre de logements à produire, enjeu propre au PLU(i). La rédaction actuelle du DOO semble permettre cette souplesse en assurant une prise en compte des caractéristiques supra et infra communales.

- L'enjeu de limitation de la consommation d'espace est effectivement affiché en deux parties dans le PADD, avec un objectif ambitieux de ne pas dépasser 750 hectares dont 550 hectares agricoles. Il s'avère effectivement que la donnée sur les 550 hectares agricoles n'apparaît pas dans le DOO, ce qui peut être considéré comme un manque de cohérence. Le SIAC envisage d'ajouter cette mention chiffrée dans le DOO. Néanmoins cet enjeu de limitation à 550 hectares agricoles constitue, depuis la rédaction du PADD, un enjeu de mise en oeuvre et de suivi du SCoT. Il est difficilement envisageable de traiter cette surface maximale agricole de la même manière que le total de surface de 750 hectares. L'enjeu sera d'analyser, lors des planifications locales ou au fil du suivi des consommations d'espaces, la part consommée sur des terrains agricoles, et en faire un élément de bilan pour la future l'analyse des résultats de l'application du SCoT. Le suivi de la consommation d'espace agricole est d'ailleurs mentionné dans la partie critères, indicateurs et modalités retenues pour l'analyse des résultats de l'application du SCoT du rapport de présentation. Le DOO amendé s'attachera donc à intégrer, dans les principes de mise en oeuvre, la mention sur l'enjeu de suivi de la consommation des espaces agricoles. L'ajout exact sera à définir lors du prochain groupe de travail SCoT.

- Le principe de définition des espaces agricoles stratégiques et l'intégration d'une cartographie spécifique au DOO vise à préserver au mieux ces espaces essentiels pour le territoire. L'idée poursuivie est que ces espaces servent de base pour la planification locale et assurent une prise en compte des enjeux particulièrement forts de ces terres agricoles. Afin de limiter au maximum le mitage de l'espace, même par des constructions agricoles, le DOO a fixé comme principe fort le caractère majoritairement non constructible des espaces agricoles. Les zonages de PLU devront de fait définir des secteurs dans lesquels des besoins d'installations agricoles sont recensés et donc permises, et traiter les autres espaces sous forme de zones agricoles protégées.

- La thématique de prise en compte du schéma d'accueil des gens du voyage sera ajoutée dans le DOO. Point à aborder et rédiger en groupe de travail.

- ISDI : une possible évolution de la recommandation 26 sera à analyser et arbitrer en groupe de travail SCoT.

- RLP : au sujet des RLP, la recommandation 13 du DOO révisé intègre cette notion sur le volet paysager. Une réflexion sera menée sur le sujet dans le cadre des prochains groupes de travail.

- La vallée d'Abondance, du fait de ses caractéristiques paysagères et bâties (implantation et architecture) présente un intérêt particulièrement fort. Dans ce cadre, la prescription 47 a été mise en place, en lien avec un figuré particulier sur la carte d'armature paysagère du DOO. Un ajout, induisant une réflexion poussée dans les DUL pourra potentiellement être ajoutée, même si la mention exacte de l'outil règlementaire OAP ne peut être inscrite dans le DOO qui ne peut être prescripteur de moyens et de procédures. Une rédaction sera à définir et à arbitrer lors du prochain groupe de travail SCoT. Une prescription patrimoniale existante pourra être développée sur le sujet comme par exemple les prescriptions 39 ou 40. Ce point reste à arbitrer plus précisément

6.4 Observations et questions de la commission d'enquête

La commission d'enquête, après avoir étudié le dossier, analysé les remarques du public, des PPA et des PPC, émet une liste de questions et fait des suggestions auxquelles il est demandé au SIAC de répondre dans un mémoire en réponse.

Ces observations portent sur les 5 thèmes suivants : mobilité, UTN de Morzine-Avoriaz, urbanisation et consommation d'espaces, ZAE et environnement.

Thème	Précisions demandées	Suggestions de la commission d'enquête
Mobilité - RER Sud	<u>Position de SNCF Réseau</u> : cession des emprises foncières ? réouverture de la ligne ? calendrier ? <u>Financement/exploitation</u> : SNCF, PPP, autres... ? <u>Emprises foncières SNCF Réseau</u> (PN, tunnels) permettent-elles de répondre à plusieurs hypothèses d'aménagement ?	Etude indépendante de fréquentation de la ligne, prenant en compte le développement tel qu'il est envisagé au niveau de la CCPEVA, et non une étude de 2011. Envisager au niveau du SCoT une solution alternative permettant de répondre beaucoup plus rapidement aux problèmes de saturation de la RD 1005 : voie mixte site propre et cyclo-piétonne sur la ligne du Tonkin.

<ul style="list-style-type: none"> - Liaisons routières - Liaisons fluviales 	<p><u>Amélioration de la liaison Evian-Saint-Gingolph</u> : étude existante ou projets routiers nouveaux ? <u>Liaison Thonon -Evian</u> : idem ?</p> <p>Faisabilité de la liaison Lugrin-Rivaz, compte tenu de la position suisse, et pourquoi Rivaz ?</p>	<p>Etudes à prévoir</p> <p>Liaison fluviale Thonon – Evian-saint Gingolph, Ouvverture du marché fluvial aux entreprises françaises.</p>
<p>Eléments de réponse</p>	<p>SNCF réseau est partenaire des études sur la réouverture de la ligne. Ces études et analyses permettront d'ailleurs de répondre aux questions de calendrier. Concernant le financement également, ce sont les études qui vont être menées qui apporteront des précisions et des réponses. Comme expliqué précédemment, une alternative sur l'emprise foncière de la voie ferrée, toujours classée, n'est pas envisagée pour des raisons de complexité technique et de coût. La région soutient la mise en place d'un RER sur cette ligne, permettant par ailleurs de finaliser le lien entre RER Genevois et Valaisan .</p> <p>L'amélioration de la liaison Evian Saint Gingolph n'intègre pas de projet routier nouveau, mais porte sur la sécurisation de la RD1005, avec les études lancées par le Conseil Départemental sur la sécurisation des falaises de Meillerie. De plus, des études du Conseil Départemental sur le pont de Dranse débutent, avec des COPIL programmés de définition des objectifs.</p> <p>Lurgin-Rivaz : cette liaison, inscrite dans la stratégie de mobilité multimodale du Chablais répond aux enjeux de développement des liaisons lacustres, de nature à désengorger les axes routiers.</p> <p>L'étude bouclée en 2018 et cofinancée par la France et la Suisse a conclu à la faisabilité de cette ligne. Le Canton de Vaud, chef de fil sur les liaisons lacustres, a affirmé vouloir poursuivre le développement des liens lacustres à partir de 2020. La localisation précise de Rivaz répond à la meilleure articulation entre modes de transport. Cette possibilité a été envisagée par l'étude car offrant une connexion efficace avec le RER Vaudois. Les études franco-suissees de 2020 prévoient d'affiner la faisabilité du projet</p>	<p>Des études vont être lancées sur l'ensemble de ces sujets. La CCPEVA, SNCF réseau, le canton du Valais, la Région AURA et le SIAC portent un projet INTERREG 5 France-Suisse afin de financer les études d'avant-projet, dont les études de sécurisation des passages à niveau, des études socio-économiques portant notamment sur la fréquentation de la ligne, ainsi que des études environnementales et paysagères. Ces études permettront de prendre en compte les enjeux et de trouver des réponses aux différentes interrogations. Pour une alternative sur les emprises foncières, la réponse présentée précédemment dans le document est que la voie ferrée est classée dans le domaine ferroviaire et que la complexité technique et financière limite fortement les possibilités d'un investissement de ce type dans une perspective transitoire. Des éléments sont difficilement mobilisables sur la question du marché fluvial et son mode de gestion, qui ne relève pas du SCoT mais des autorités organisatrices de la mobilité.</p>

<p>UTN Morzine-Avoriaz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projet EMA • Projets immobiliers à Avoriaz 	<p>Justification du projet EMA : besoins, typologie et origine de la clientèle, fréquentation. Financement du projet : Collectivités, exploitant du domaine skiable, PPP... ?</p> <p>Préciser l'adéquation entre les capacités d'alimentation en eau potable, les capacités de traitement des eaux usées et le développement immobilier sur Avoriaz. Idem pour les réserves d'eau nécessaires pour assurer l'enneigement artificiel, compte tenu du réchauffement climatique. Pourquoi le Plan Neige d'Avoriaz n'est-il pas joint au dossier UTN ? Précisions sur l'état de saturation du domaine skiable d'Avoriaz</p>	<p>Enquête de clientèle à faire sur les besoins de liaison Morzine-Avoriaz, en saison hivernale, estivale et en période creuse.</p> <p>Dossier du SCoT à compléter sur l'adéquation entre équipements publics eau et assainissement existants et projets immobiliers</p>
<p>Eléments de réponse</p>	<p>Le projet EMA n'a pas vocation à transporter plus de skieurs sur le domaine d'Avoriaz mais à les acheminer dans de meilleures conditions de sécurité et de confort tout en supprimant les bus diesel actuels. Le financement du projet fait l'objet de discussions avec le département, la région et l'union européenne pour des financements dans le cadre de la politique des ascenseurs valléens. La commune a de plus lancé une procédure de concession de service public qui permettra, via la redevance d'occupation du domaine public, de financer une partie du projet. En matière d'eau, il est à noter que, sur Avoriaz, aucun lien et interconnexion n'existe entre le réseau d'eau potable et le réseau de neige de culture. Un nouveau Plan Neige est en discussion avec le délégataire et devrait être approuvé cette fin d'année.</p>	<p>Rappel de la réponse précédente concernant la ressource en eau : depuis 2015, la CCHC mène une réflexion sur un éventuel transfert de l'eau potable et de l'assainissement à la structure intercommunale. Cette réflexion a conduit à la mise en place d'un schéma directeur de l'eau potable, schéma qui est en cours de finalisation. A travers ce schéma, c'est l'équilibre ressources/besoins en eau potable qui a été étudié finement et ceci en tenant compte des perspectives d'évolution qui seront inscrites dans le SCoT et dans le PLUi-H. L'alimentation en eau potable du secteur d'Avoriaz est assurée par des captages propres au site et par deux lacs réservoirs : - le lac 1700 (situé à 1 730 m d'altitude) d'une capacité de 65 000 m³ - le lac 2000 (situé à 2 000 m d'altitude) d'une capacité de 40 000 m³. Le lac 2000 et les captages sont reliés par gravité au lac 1700 afin de le réalimenter en cours de saison touristique. Le lac 2000 peut aussi être alimenté par pompage depuis un réservoir situé à 1250 m d'altitude (Vérard) lui-même alimenté par le captage des Fontaines Froides. Ces lacs-réservoirs permettent d'absorber les besoins en eau</p>

	<p>potable de la station en haute saison soit les vacances de Noël et les 4 semaines des vacances d'hiver. Par ailleurs et si nécessaire, la commune dispose de pompes de refoulement permettant de remonter de l'eau vers le lac 1700 pour alimenter cette réserve à concurrence de 800 m³/j. Cette possibilité peut notamment être utilisée en janvier pour réalimenter le lac 1700 lorsque les ressources disponibles en vallée sont très largement supérieures aux besoins (basse saison hivernale). Le refoulement du lac 1700 vers le lac 2000, actuellement impossible, est à l'étude pour optimiser le remplissage du lac 2000. Une réflexion prospective sur les besoins de l'UTN en lien avec les autres projets (évolution du parc de logements, projets de développement de la station) met en avant les conclusions suivantes : > Sur le secteur d'Avoriaz : 3 638 m³/j en 2031 (2 788 m³/j en 2018), avec une hypothèse de taux de remplissage de 90 %. Soit une utilisation de 80 % de la ressource disponible correspondant à 4 559 m³ /j. > Sur le secteur de Morzine: 4 134 m³ / J en 2031 (3 211 m³ /j en 2018), avec une hypothèse de taux de remplissage de 75 %. Soit une utilisation de 88% de la ressource disponible évaluée à 4 704 m³ /J. En conclusion, la ressource actuelle et future est suffisante pour alimenter les nouveaux résidents touristiques, en considérant l'évolution globale des besoins de la commune. Le projet sera raccordé au réseau collectif d'assainissement. La station d'épuration peut encore absorber environ 10 000EH, ce qui est bien supérieur aux 2 250 EH apportés par l'UTN De plus, le schéma directeur de l'assainissement étudié par la CCHC en cours de finition prévoit un certain nombre d'actions pour limiter les eaux parasites et la mise en place de réseaux séparatifs qui améliorera la capacité de la station en limitant l'apport en eaux claires.</p>
--	---

Urbanisation et consommation d'espaces	Justification des différentes dénominations de la structure urbaine (pôles d'interface urbaine, pôles structurants, villages) et des choix mal compris par le public	Répartition des 550 ha maxi de consommations de terres agricoles et naturelles par EPCI Recommandations, voire préconisations architecturales pour introduire le végétal en ville
Eléments de réponse	Les différentes dénominations sont liées à l'armature territoriale, clé de voute du SCoT. Son objectif est de structurer et hiérarchiser le territoire et son développement en fonction de caractéristiques essentielles comme l'accessibilité ou la présence de services. Afin de faciliter la compréhension des différents niveaux, le DOO et/ou le rapport de présentation pourra être complété, de manière à expliquer plus clairement la nature des catégories	Comme explicité ci-dessus, la donnée des 550 hectares agricoles maximum présente dans le PADD sera introduite dans le DOO pour assurer la cohérence entre les pièces du SCoT. Cet ajout visera à faire de cette donnée foncière un élément de suivi de la mise en oeuvre du SCoT. Le végétal en ville et la notion d'intégration de la nature au sein des tissus bâtis pourra être développée dans le DOO, en lien notamment avec les densités
ZAE		Recommandation pour les DUL d'absence de possibilité d'extension de ZAE sans étude de densification préalable
Eléments de réponse		Il s'agit effectivement de la philosophie générale du SCoT et du DOO de privilégier à toute extension la mobilisation du tissu bâti existant et des dents creuses, rappelé dans les principes de mise en oeuvre de la partie « gérer de façon économe les espaces à vocation économique » du DOO. Principe présent également dans la prescription 19, la notion d'étude de densification préalable pourra être plus explicitement ajoutée, point à arbitrer en groupe de travail SCoT. Environnement
Environnement	Quid du devenir de la gare actuelle d'arrivée aux Prodains ?	Prescription au lieu de recommandation pour les ISDI dans les DUL. Actualisation des Schémas d'alimentation en eau potable dont certains sont anciens. Actualisation du PEB lié à l'aéroport de Genève
Eléments de réponse	La question sur la gare actuelle d'arrivée aux Prodains n'a pas été saisie. Il existe cependant aux Prodains l'ancienne gare aval du téléphérique historique d'Avoriaz. La destruction de cette gare est envisagée à moyen terme.	Pour les ISDI, enjeu fort du territoire, une possible évolution de la recommandation 26 sera à analyser et arbitrer en groupe de travail SCoT. Pour les schémas d'alimentation en eau potable et le PEB, dépassant la compétence SCoT, des

		recommandations pourront être discutées, si elles sont envisageables, point également à arbitrer en groupe de travail SCoT. La recommandation 14 du DOO demande déjà la mise à jour des Schémas Directeurs en Eau Potable.
--	--	--

Il est à noter que le mémoire en réponse du SIAC s'est accompagné de la mise à disposition de la commission d'enquête de plusieurs documents permettant d'apporter des éléments de réponses aux questions de la commission, à savoir :

- Potentiel de report modal dans la région du Haut lac Léman : CCPEVA - Transitec – Octobre 2018. Etude relative aux flux transfrontaliers et aux reports possibles sur les lignes fluviales.
- COPIL du 18-01-2018 et conclusion : Via Rhona,
- Etude du Schéma de Transport Multimodal de la CCPEVA : SYSTRA- 2018- Mission 1-2 et 3

De même, il est à noter que le PV de synthèse a été remis au SIAC sans avoir pu consulter au préalable dans cette période de congés deux organismes directement concernés par la problématique de la réouverture de la ligne du Tonkin : SNCF Réseau et la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Des rendez-vous téléphoniques ont pu avoir lieu depuis :

- Le 5 septembre avec Madame Dubromel de la Direction des transports de la région Auvergne-Rhône-Alpes,
- Le 10 septembre avec Monsieur Allary, Directeur Territorial de SNCF Réseau Auvergne-Rhône-Alpes.

Ils ont mis en évidence les éléments suivants, validés par mail par les personnes citées :

La liaison ferroviaire Evian-Saint Gingolph est inscrite au niveau du Contrat de Plan Etat-Région de 2015-2020, dans les opérations potentielles, et ce, au niveau études.

Elle est également inscrite au STRADDET de la région AURA, en cours d'enquête publique, document qui, une fois approuvé s'imposera au SCoT :

objectif stratégique 7 du STRADDET: *valoriser les dynamiques européennes et transfrontalières et maîtriser leurs impacts sur le territoire : renforcer la mobilité durable à l'échelle du Grand Genève. Pour ce faire, à l'horizon 2030, il conviendra de valoriser la ligne ferroviaire aujourd'hui inexploitée entre Evian et saint Gingolph pour développer des liaisons exclusivement réservées aux voyageurs, contribuant au désenclavement du Chablais et à la création d'une desserte « circum-lémanique » via le canton du Valais.*

Même s'il est précisé au STRADDET « des liaisons exclusivement réservées aux voyageurs », ce n'est pas une garantie et c'est insuffisant pour exclure le fret. En effet la ligne fait l'objet d'un accord international entre la France et la Suisse, datant de 1882, qui l'autorise. La France a dénoncé cet accord en vue de négocier une exclusion du fret, accord qui de ce fait sera caduque dans un an, sans nouvelle entente entre les deux pays.

L'interdiction du fret sur la ligne apparaît en effet un impératif pour la protection du lac de Léman. Il existe par ailleurs un arrêté du Préfet pour protéger effectivement le risque de pollution du lac interdisant le transport de matière dangereuse en transit sur la RD1005 entre Thonon et St Gingolph. Toute autorisation de fret serait incohérente.

La ligne a été éligible au PRODES 2030/35 (programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire) en Suisse, ce qui constitue une avancée importante en matière de financement.

Un programme d'étude Franco-Suisse, financé dans le cadre d'INTERREG et copiloté par la région AURA et le canton du Valais, va démarrer avec une première phase portant sur le volet socio-économique (analyse du potentiel du projet -des flux..). Elle s'insère dans la phase 2 du programme INTERREG avec une échéance à 2 ans dont les conclusions tiendront compte des coûts, de la dynamique du territoire et des retombées économiques évaluées.

Tout usage autre de la ligne, compte tenu de ce programme, est exclu par la Région.

D'une part, les véritables éléments de sa faisabilité ne seront connus au plus tôt que dans 2 ans, et d'autre part, durant cette période, il aura été possible d'observer les premiers effets CEVA sur les comportements en matière de mobilité.

La logique de SNCF Réseau est aujourd'hui, de s'inscrire en matière de fermeture et de réouverture de ligne ferroviaire, en partenaire dans un projet de territoire tel qu'il est réfléchi et voulu au niveau de la Région, des élus du territoire et des instances suisses en l'occurrence pour le Chablais, au regard des besoins transfrontaliers.

Le programme d'études qui va être lancé à l'automne porte sur le volet socio-économique, sur les aspects techniques, permettant d'ici 2 à 3 ans de disposer d'outils décisionnels pour les différents partenaires.

La prise en compte ou non du fret dans les études à venir est encore en cours de discussion et l'hypothèse à retenir devrait faire l'objet d'une stabilisation prochainement.

La ligne du Tonkin a aujourd'hui le statut de « ligne ouverte et suspendue à la circulation ». Toute modification de ce statut est possible mais requiert des procédures lourdes et longues dont l'avis de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports), contre lequel SNCF Réseau peut souhaiter ne pas aller.

Le statut actuel n'est pas un facteur bloquant, mais pouvant être très limitant dans le temps pour une évolution autre que ferroviaire de la voie.

De plus, toute autre projet transitoire (voie verte/site propre) conduirait à des aménagements techniques spécifiques, à l'origine d'investissements importants difficilement envisageables pour une période très limitée (10 ans). Il n'y a pas de solution transitoire possible.

Quant aux emprises foncières de SNCF Réseau qui permettraient d'envisager, voie verte et ligne SNCF en parallèle, il est aujourd'hui difficile d'y répondre.

La position de Réseau SNCF confirme qu'une sérieuse avancée de cette prospective à long terme, ne sera possible qu'à l'horizon 2 à 3 ans.

Les recommandations à suivre de la commission d'enquête ont pris en compte ces éléments nouveaux.

7 PRISE EN COMPTE, DES COMPLEMENTS D'INFORMATION DE LA COMMISSION, DU MEMOIRE EN REPONSE DU SIAC ET RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUETE.

La révision du SCoT porte sur la stratégie de développement du Chablais en termes de démographie, de logements, de mobilité, de développement économique et touristique, d'équipements d'infrastructures mais également de préservation des paysages, des espaces naturels et agricoles, de la biodiversité...

Les recommandations de la commission d'enquête portent sur les thèmes principaux qui ont nécessité une analyse plus poussée.

Au vu des réponses du SIAC et des compléments d'information pris en compte, la commission d'enquête note que :

- Le nombre de personnes ayant téléchargé les documents du dossier d'enquête, n'est pas significativement différent du nombre total d'observations déposées et reste faible au regard de la population concernée par le SCoT (62 communes) ;
Le public ne s'est donc pas mobilisé pour la révision du SCoT : méconnaissance de l'importance du SCoT, désintérêt ou manque d'information ?
- Les remarques de la commission d'enquête sur les avis des PPA-PPC, donnent lieu dans le mémoire en réponse à :
 - Soit à une validation du SIAC pour les compléments et justifications demandées au niveau des rapports,
 - Soit à une proposition d'examen en groupe de travail SCoT pour les demandes concernant les DUL.

La commission d'enquête recommande que l'ensemble des remarques validées ou à valider par le SIAC soient inscrites au SCoT et qu'au-delà du passage de recommandation en prescription pour les ISDI, le SCoT prévoit que des zones favorables à l'accueil des ISDI soient recensées et délimitées au niveau des DUL.

- Le SIAC sera consulté en tant que PPA, sur les DUL.
La commission d'enquête recommande que le SIAC porte une attention particulière aux délimitations des coupures d'urbanisation, des TVB et des réservoirs de biodiversité sur le DUL, compte tenu des cartographies au niveau du SCoT à grande échelle ne permettant pas une délimitation précise. Elle recommande également qu'il soit instauré au niveau des DUL, des espaces agricoles protégés.
- Au niveau des pôles d'interface urbaine, il n'est fait aucune différence au niveau densité urbaine, entre commune soumise et non soumise à la Loi Littoral.
La commission d'enquête recommande que pour la commune du pôle d'interface urbaine soumise à la Loi Littoral, la densité de 40 log/ha soit modulée en fonction de la distance au littoral dans le PLUI à venir.

En ce qui concerne les dossiers UTN Morzine-Avoriaz, la commission d'enquête note que :

- Le mémoire en réponse du SIAC apporte des éléments relatif au Plan Neige du domaine skiable d'Avoriaz, pour lequel, des craintes ont été exprimées vu le développement immobilier de Morzine et Avoriaz.
La commission d'enquête recommande que ces précisions soient intégrées au SCoT, notamment au regard de la non extension du domaine skiable.
- L'ascenseur valléen « Morzine-Avoriaz » met en avant le développement durable au regard de la réduction de la circulation automobile. La commission d'enquête note une sensibilité nettement bien moindre sur l'aspect paysager notamment, avec pylônes de grande hauteur et présence de plusieurs gares de remontées mécaniques aux Prodains qui portent atteinte au paysage.
La commission d'enquête recommande que le SCoT inscrive une prescription pour le DUL concerné, quant à la prise en compte du paysage aux Prodains (destruction ou réaménagement paysager de l'ancienne gare) ainsi que de l'intégration paysagère des pylônes.

- Les éléments du mémoire en réponse confortent l'idée que l'alimentation en eau potable a été étudiée. Il est regrettable que les solutions mises en oeuvre soient très peu développement durable : consommation d'énergie (pompage), impacts sur les eaux superficielles, notamment. Globalement, la commission d'enquête note, qu'indépendamment des coûts sur lesquels, elle a peu de visibilité, le caractère développement durable du projet, n'apparaît pas de façon évidente. [La commission d'enquête maintient sa suggestion d'une enquête de fréquentation toute saison de ce futur équipement, afin de mieux appréhender les besoins réels.](#)

En matière de mobilité, la commission d'enquête note que :

- **Liaisons routières :** de la consultation du Conseil Départemental par la commission d'enquête, il ressort qu'aujourd'hui, une liaison routière haute Evian Saint Gingolph- La Suisse, n'est ni étudiée, ni envisagée, en cohérence avec le PAC de l'Etat.
Seule la sécurisation de la RD 1005 au niveau de Meillerie, par la mise en place de galeries de protection est programmée à court terme (2 ans).
Le SCoT n'apporte aucune solution à court terme, à l'amélioration de la fluidité de circulation sur la RD 1005 sur la section Evian-Saint Gingolph, dont le trafic est très important (Source CD).

N°comptage	Commune	MJA	Pointe	%PL
134	Lugrin	7 167	10 484	5,11
72	St-Gingolph	9 777	12 837	3,07

L'efficacité d'un THNS sur la section Evian- Saint Gingolph, en termes de report modal, pose en effet question, compte tenu d'une circulation partagée sur l'axe routier, même si un couloir spécifique est aménagé au niveau de la douane.

La suggestion de la commission d'enquête dans son PV de synthèse d'un site propre empruntant la ligne désaffectée du Tonkin, est techniquement et financièrement exclue par les Maîtres d'Ouvrage à titre temporaire.

[La commission d'enquête recommande que la mise en place des P+R et des points d'autopartage inscrits au SCoT entre Evian et Saint Gingolph et prévus seulement à l'horizon 2025, soient mis en oeuvre sans délai.](#)

- **Liaisons douces :** Le SCoT inscrit des prescriptions applicables aux DUL en matière de liaisons douces. Il aurait été peut être judicieux d'inscrire notamment pour les accès aux futures gares et embarcadères, des liaisons douces, d'ores et déjà au SCoT.
[La commission d'enquête recommande qu'un schéma des liaisons douces soit réalisé à l'échelle du SIAC.](#)
- **Liaison RER-SUD**
Au préalable, la commission précise que les entretiens avec les représentants de la Région, de SNCF réseau, postérieurs au rendu de PV de synthèse, et les études complémentaires en accompagnement du mémoire en réponse du SIAC ont permis d'apporter des éléments nouveaux inexistant dans le dossier de révision du SCoT.
La commission d'enquête note que la réouverture de la ligne du Tonkin est inscrite dans des documents d'ordre supérieur (Contrat de Plan Etat-Région, STRADDET en cours d'enquête publique).

Son inscription dans le dossier de révision du SCoT est donc logique.

Il n'en demeure pas moins, que les outils décisionnels ne seront véritablement connus qu'à l'échéance de 2 à 3 ans et que la population concernée est fortement demandeuse d'informations et de concertation régulière.

Même si le STRADDET privilégie les transports exclusifs voyageurs, l'exclusion du fret à terme n'est pas garantie à ce jour.

Par ailleurs, l'avancement du projet suisse de réduction des distances ferroviaires entre canton de Vaud et canton du valais (ex : shunt Aigle -Monthey) renforçant l'opportunité et l'intérêt de la réouverture de la ligne du Tonkin, ne nous est pas connu, non plus.

La question des passages à niveaux, ayant une très forte importance en matière de coupures de l'urbanisation et de sécurité n'est pas non plus traitée.

Au vu de toutes ces inconnues, la commission d'enquête demande que soit prescrites au SCoT :

- une communication régulière par le SIAC de l'avancement des études relatives à la réouverture de la ligne du Tonkin, avec information régulière de la population, sur l'avancement du programme d'études INTERREG sur les 2 à 3 ans à venir.
- qu'à l'issue de ce programme, une concertation avec garant sera demandée par le SIAC aux Autorités Organisatrices de la mobilité.

A ANNECY le 17 septembre 2019

F LARROQUE
Présidente de la
commission d'enquête



B BULINGE
Commissaire enquêteur



J MARTEL
Commissaire enquêteur



DEPARTEMENT DE LA HAUTE SAVOIE



REVISION DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DU CHABLAIS

Enquête publique TA N° E 19000077/38
du 15 juin 2019 au 13 août 2019

Avis et conclusions motivées de la commission d'enquête

LARROQUE Françoise – Présidente de la Commission d'enquête

BULINGE Bernard- Commissaire Enquêteur

MARTEL Joël- Commissaire Enquêteur

En date du 20 mars 2019, le Tribunal Administratif de Grenoble a désigné une commission d'enquête, composée de Madame Larroque Françoise, présidente, et de Messieurs Bulinge Bernard et Martel Joël, commissaires titulaires, pour l'enquête E 19000077/38 relative à «*la révision du Schéma de Cohérence Territorial du Chablais (Haute Savoie)* », qui porte sur 62 communes.

En date du 23 Mai 2019, le SIAC, autorité organisatrice, a prescrit, par arrêté ARR2019-08, l'ouverture de l'enquête publique, puis le 4 juillet, par arrêté ARR2019-11, la prolongation de l'enquête.

L'enquête publique s'est déroulée du 15 juin 2019 au 13 août 2019, soit durant 60 jours consécutifs intégrant une période de vacances scolaires, compte tenu du caractère touristique du territoire du Chablais.

Durant cette période, le public a pu consulter le dossier d'enquête sous forme papier dans les 11 lieux d'enquête désignés dans l'arrêté et au SIAC, à Thonon les bains, siège de l'enquête et sous forme dématérialisée sur le site internet du SIAC. Il a pu apporter des observations :

- sur les registres d'enquête papier aux heures d'ouverture au public des lieux d'enquête et du SIAC,
- sur le registre dématérialisé, à toute heure, durant la période d'ouverture de l'enquête,
- adresser des courriers à la Présidente de la commission d'enquête qui ont été annexés au registre d'enquête du siège de l'enquête, au fur et à mesure de leur arrivée,
- par mail dédié à l'enquête publique.

Les mails reçus, ont été mis sur le registre dématérialisé au fur et à mesure de leur arrivée, et portés ainsi à la connaissance de tous.

Pour mener à bien l'enquête, la commission d'enquête a procédé aux différentes étapes suivantes :

- Analyse du dossier d'enquête (complétude et contenu) et des modalités d'information du public,
- Participation à la réunion de préparation de l'enquête publique au SIAC,
- Reconnaissance de terrain, suite aux observations reçues,
- Réception du public au cours de 16 permanences ,
- Analyse des avis des Personnes Publiques Associées et consultées (PPA et PPC),
- Analyse des observations, mails et courriers du Public,
- Rédaction et présentation du procès-verbal de synthèse au cours d'une réunion au SIAC,
- Prise en compte du mémoire en réponse du SIAC et des compléments d'information recueillis auprès des organismes et services contactés pour émettre avis et conclusions motivées en toute connaissance de cause.

Le rapport traite de ces différentes étapes, les conclusions motivées et avis suivants en sont la synthèse.

Conclusions relatives au contexte de la révision du SCoT

Le Chablais offre un cadre paysager privilégié en bordure du lac Léman, avec des milieux naturels exceptionnels et variés, des espaces agricoles et forestiers qui forment une trame environnementale d'intérêt écologique, patrimoniale et paysagère, et ce, à proximité du bassin d'emplois de Genève et aux portes de l'agglomération transfrontalière Franco-Valdo-Genevoise. Ce contexte entre lac et montagne a conduit à une résidentialisation importante du territoire et au développement d'un tourisme estival et hivernal qui constituent les principaux piliers de l'économie du Chablais (économie présente et touristique).

Si le SCoT en vigueur s'est avéré être précurseur en matière d'environnement et de nombreux sujets traités, des thématiques devront être renforcées, du fait de l'évolution réglementaire d'une part, de l'analyse de l'évolution du contexte d'autre part et enfin de l'observation de l'application du SCoT actuel sur 4 ans qui met en évidence , soit des prescriptions pas assez opérationnelles, soit des prescriptions trop homogènes pour certaines et non adaptées aux spécificités géographiques du Chablais.

- **Un contexte territorial dynamique, sous forte pression tout en étant enclavé**

On observe une dynamique démographique avec une augmentation continue de la population du Chablais depuis les années 1990, liée à la position transfrontalière du Chablais. Le taux de croissance annuel moyen est 1,67% sur la période 1999-2013, supérieur à celui observé sur le département de la Haute Savoie pourtant lui aussi, concerné par un fort dynamisme.

La population des 62 communes du Chablais était de près de 134000 habitants en 2013 (source INSEE) pour 97 115 logements, avec un taux de résidences secondaires élevé de 33%, en liaison avec le caractère touristique du territoire d'une part, mais également du fait d'un décompte connu de fausses résidences secondaires dans les communes limitrophes de la Suisse (population helvétique résidant en fait à l'année en France).

C'est un territoire très contraint géographiquement (entre lac et montagnes) et règlementairement, de nombreuses communes étant soumises à la Loi Littoral et/ou à la Loi Montagne.

Le grand point faible actuel du Chablais est son enclavement géographique et le manque d'équipements routiers et de mobilité pour répondre aux flux importants de déplacements générés par les frontaliers et l'activité touristique.

Plusieurs grands projets d'équipements sont en cours d'étude pour désenclaver le Chablais et font partie intégrante de la révision du SCoT : projets d'équipements structurant le littoral (création d'un port et réhabilitation, requalification de 4 autres), projets de confortement de l'activité touristique de montagne (2 projets UTN), et projets d'équipements relatifs à la mobilité (THNS, Lemman Express, autoroute de désenclavement, réouverture du RER Sud Léman, doublement du pont routier sur la Dranse).

C'est donc un territoire **essentiellement résidentiel et touristique** soumis à des problématiques de transports et déplacements, de pression foncière, d'urbanisme et de logements, ...

- **Une révision du SCoT qui intègre les évolutions législatives et se décline selon 5 objectifs principaux :**

- S'engager pour le désenclavement multimodal du Chablais, en lien avec une urbanisation intégrée, et affirmer la position spécifique de ce territoire dans les dynamiques locales et transfrontalières.
- Accueillir les populations permanentes et touristiques sur ce territoire attractif, dans une logique de localisation stratégique, de limitation de l'étalement urbain et de réduction de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers.
- Continuer à faire de l'environnement et des paysages du Chablais un atout pour le territoire, permettant de concilier protection, valorisation et aménagement.
- Affirmer et poursuivre le développement de l'économie touristique en s'appuyant sur le caractère complémentaire du littoral lémanique et de la montagne chablaisienne.
- Développer les activités économiques, la création d'emplois et les équipements pour un territoire chablaisien actif et entreprenant.

Le volet mobilité est le premier objectif stratégique du PADD du SCoT.

Il repose sur une approche multimodale avec la prise en compte de : l'autoroute Machilly-Thonon pour le désenclavement, le CEVA, la mise en place de THNS sur la RD 1005, l'augmentation des liaisons fluviales, le développement des pistes cyclables, l'ascenseur valléen de Morzine-Avoriaz et la réouverture de la ligne du Tonkin entre Evian et Saint Gingolph, pour la réduction de l'usage de la voiture.

Il associe géographiquement, développement de l'urbanisme et proximité des transports en commun, ce qui permet d'optimiser la réduction de l'usage de la voiture.

Le volet consommation d'espaces est le second objectif stratégique du PADD du SCoT, à savoir, diviser par deux la consommation d'espaces constatée durant les 10 dernières années (750 ha sur 2004-2014). La consommation d'espace à l'horizon du SCoT (20 ans) devra donc se limiter à 750 ha maxi pour répondre

aux différents besoins, avec un objectif supplémentaire d'artificialisation d'espaces agricoles limité à 550 ha.

L'environnement et les paysages du Chablais constitue le troisième objectif stratégique du PADD du SCoT. La révision du SCoT renforce le volet paysager du SCoT de 2012 avec une cartographie spatialisant les principaux enjeux, avec des prescriptions propres à chaque espace, et ce, afin de bénéficier d'avantages d'outils et de référentiels pour une meilleure prise en compte du paysage dans les documents d'urbanismes locaux.

Le développement maîtrisé de l'économie et du tourisme constitue les quatrième et cinquième objectifs du PADD du SCoT.

Conforter et développer les stations de montagne en tenant compte du changement climatique, structurer les filières et les équipements lacustres et nautiques, développer les filières telles que le thermalisme, valoriser le tourisme vert, promouvoir une stratégie qui favorise les lits marchands, sont les principaux axes liés à cet objectif.

En matière d'économie, la révision du SCoT intègre un DAAC afin de bien maîtriser le développement commercial. Une priorité du DAAC est d'agir sur **un maillage fin du commerce de proximité** sur l'ensemble du territoire, avec des implantations de préférences en centralités : centre bourg, centre station, centres quartier, mais aussi gares ferroviaires et routières débarcadères, ports..).

En conclusion, le PADD décline de façon très structurée les objectifs que se sont assignés les élus en charge du SCoT.

Le DOO s'avère, beaucoup plus prescriptif qu'incitatif, ce qui constitue un cadre bien défini pour l'ensemble des EPCI lors de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme.

- **Une concertation préalable des services de l'Etat, des Elus et du public sérieuse et efficace**

Depuis le lancement de la procédure de révision du SCoT jusqu'à son arrêté, le dialogue avec les services de l'Etat a été continu.

Piloter la révision du SCoT, en régie, par une équipe politique du SIAC, est un choix qui participe de la concertation des élus. En effet, qu'ils soient organes de réflexion ou de décision, le groupe de travail SCoT, le bureau syndical ou le comité syndical du SIAC comprennent des élus représentatifs du Chablais.

Les modalités de concertation sont définies dans l'arrêté du SIAC en date du 05 novembre 2015 qui prescrit la révision du SCoT : affichage de la délibération, communication par voie de presse, mise à disposition du public du porter à connaissance de l'Etat, des comptes rendus des réunions publiques, mise en ligne sur le site du SIAC de l'avancement, organisation de réunions publiques, possibilité de transmettre du courrier au SIAC, mise en place d'un registre de concertation.

Quatre réunions publiques ont été organisées lors des étapes principales d'élaboration du projet. Les remarques et questions émises lors de ces réunions (près de 400 personnes) ont permis d'enrichir l'écriture du document notamment au sujet du foncier à vocation économique, des enjeux environnementaux, du paysage, du tourisme, des ressources, des projets UTN, des infrastructures liées au désenclavement, etc. ;

Le SIAC a arrêté le bilan de la concertation, dont on peut estimer qu'il est conforme aux décisions prises lors de la réunion du comité syndical du 05 novembre 2015.

- **Une révision du SCoT qui réorganise la structuration urbaine du territoire et son développement pour répondre aux besoins de logements, aux enjeux touristiques et économiques**

Il a été retenu une augmentation de population annuelle sur le territoire de 2054 hab/an, identique à celle observée sur la période 1999-2014 et correspondant à un taux moyen de croissance de 1,31% (au lieu de 1,87% sur la période précédente) sur la période 2014-2035.

L'armature urbaine permet de structurer le territoire, son organisation et son développement, où chaque espace doit avoir sa place et son rôle dans le projet de territoire.

Cinq niveaux sont distingués :

- **Le cœur urbain**, qui joue un rôle moteur dans la structuration de l'armature du SCoT : Thonon les Bains, Evian Les Bains et Publier,
- **Les pôles structurants** : onze pôles assurent le maillage équilibré du territoire en matière d'accès à une base de services et d'équipements intermédiaires,
- **Les pôles d'interface urbaine**, qui assurent des dynamiques de développement importants en termes d'accueil d'activités et de nouvelles populations : Anthy Sur Léman et Allinges,
- **Les stations** liées à l'activité touristique principalement hivernale qui influe sur leur fonctionnement,
- **Les villages** qui jouent un rôle de proximité en termes de lien social et de satisfaction des besoins quotidiens et essentiels et qui participent à la qualité du cadre de vie chablaisien.

Avec pour objectifs : le maintien d'une dynamique d'accueil résidente pour le cœur urbain et pour les pôles d'interface urbaine, auxquels s'ajoutent la production de logements sociaux et la mise en œuvre d'un THNS ; le maintien d'un équilibre territorial pour les pôles structurants, fixer la population résidente pour les stations de montagne, maîtriser l'étalement urbain et privilégier la restructuration du tissu bâti pour l'accueil des populations dans les villages.

Deux projets soumis à la procédure particulière des autorisations d'Unité Touristiques Nouvelles Structurantes (UTN-S) ont été inscrits au SCoT : la création d'hébergements touristiques en entrée de station d'Avoriaz et le bouclage de la liaison téléportée Morzine-Les Prodains déjà inscrite dans le SCoT de 2012. Ce dernier s'inscrit dans la stratégie multimodale en tant qu'infrastructure structurante en transport en commun.

- **Une révision du SCoT qui renforce l'armature écologique et paysagère, et protège les espaces agricoles**

L'objectif de valorisation des secteurs sensibles et d'importance écologique a conduit à la classification d'espaces en classe 1 et 2. Espaces de classe 1 : 21 000 ha environ sur les 87 000 ha du territoire du Chablais et Espaces de classe 2 : 39 000 ha environ.

La révision du SCoT renforce le volet paysager du SCoT de 2012 avec une cartographie spatialisant les principaux enjeux, avec des prescriptions propres à chaque espace, et ce, afin de bénéficier d'avantages d'outils et de référentiels pour une meilleure prise en compte du paysage dans les documents d'urbanismes locaux.

Les espaces agricoles stratégiques représentent une surface de près de 24% de la surface totale du territoire. La cartographie de ces espaces agricoles stratégiques, intégrée au DOO, rend opposables des périmètres au sein desquels la vocation agricole doit être préservée pour des raisons économiques, environnementales et paysagères.

Au vu des éléments précédents, la commission d'enquête considère que :

- **La révision du SCoT est bénéfique.** Elle intègre les problématiques de développement d'une véritable « métropole franco-valdo-genevoise » en matière de structuration urbaine et de mobilité. Dans ce domaine, les projets intégrés au SCoT ciblent et offrent vraiment la possibilité de générer une modification des comportements en matière de déplacements. Des améliorations à la marge qui ne remettent pas en cause les objectifs du SCoT peuvent toutefois être apportées.
- **Le PADD et le DOO** sont vertueux. **Le PADD** réduit de façon notable les consommations d'espaces observées jusqu'en 2014, en s'inscrivant dans une densification pour la production de

logements et une nette tendance à la diversification et à la mixité sociale de l'habitat ; préserve les atouts naturels et paysagers du Chablais ; protège les espaces agricoles et renforce son économie touristique notamment. **Le DOO** est lui très prescriptif, ce qui induit une nécessaire prise en compte des orientations dans les DUL à venir.

- La révision du SCoT a fait l'objet d'une concertation préalable sérieuse qui a permis d'informer de nombreux habitants sur les différentes étapes de son élaboration.

La révision du SCoT, en définissant cette stratégie d'aménagement du Chablais à l'horizon 2035, permettra un développement maîtrisé, orienté et cadré des 62 communes du territoire.

Conclusions relatives à l'organisation et au déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans de bonnes conditions matérielles (bureaux et salles attribués permettant la confidentialité, mise à disposition d'un ordinateur dans les lieux d'enquête permettant au public de visualiser le dossier sur le site du SIAC et de faire des observations sur le registre dématérialisé dans un climat serein. Aucun incident n'est à noter.

- **Une information du public uniquement réglementaire et peu diversifiée**

L'information auprès du public a été faite dans deux journaux d'annonces légales : arrêté d'ouverture d'enquête et arrêté de prolongation d'enquête.

Parallèlement, l'arrêté d'ouverture d'enquête, l'arrêté de prolongation de l'enquête, les avis d'information de l'enquête publique et de sa prolongation ont été affichés en mairie des 62 communes et aux sièges des EPCI et du SIAC.

Les affiches réglementaires au format A2 et de couleur jaune étaient bien visibles et attiraient l'attention.

Avant le début de l'enquête, un communiqué de presse a été publié le mardi 11 juin 2019 par le SIAC, afin de rappeler l'intérêt de l'enquête et les modalités pratiques.

Arrêtés, avis d'enquête et dossier d'enquête ont été consultables et téléchargeables sur le site du SIAC durant toute l'enquête.

Les différents EPCI et certaines Agglomérations ont insérés sur leur propre site une information relative à l'enquête publique et à sa prolongation aux rubriques actualités ou autres.

- **une fréquentation très faible du public lors des permanences mais de nombreuses observations sur le registre dématérialisé**

52 personnes se sont déplacées lors des permanences.

Le public a effectué au total 300 observations environ dont 243 sur le registre dématérialisé. Les registres papier ont fait l'objet de 34 dépositions et de 27 lettres.

Au vu des éléments précédents, la commission d'enquête considère que:

- Bien que minimaliste au niveau affichage, la publicité relative à l'enquête publique a été efficace,
- La mise en place d'une adresse mail dédiée à l'enquête publique et d'un registre dématérialisé a offert la possibilité aux personnes résidentes comme non résidentes du Chablais et notamment des ressortissants Suisses de pouvoir s'exprimer sans contraintes d'horaires ou d'envois de courriers.

L'information du Public a donc été assurée par l'affichage et les voies dématérialisées, ce qui a conduit à de nombreuses observations.

Conclusions au regard des observations et des réponses apportées

- **Des avis des personnes Publiques Associées (PPA et PPC) quasi tous favorables mais avec de nombreuses réserves ou demandes**

Seules 2 communes sur les 62 communes du SIAC ont voté contre le projet de SCoT : Bons en Chablais concerné par l'implantation d'un lycée et la commune de Margencel, qui souhaite disposer de plus de possibilités de développement.

Les demandes de prise en compte des remarques des PPA-PPC par la commission d'enquête, donnent lieu dans le mémoire en réponse à :

- Soit à une validation du SIAC pour les compléments et justifications demandées au niveau des rapports,
 - Soit à une proposition d'examen en groupe de travail SCoT pour les demandes concernant les règles et prescriptions du DOO.
- **Des observations du public très contrastées portant sur la mobilité et le désenclavement du Chablais et dénonçant les UTN de Morzine-Avoriaz, et tout particulièrement l'ascenseur valléen Morzine-Avoriaz.**

Peu d'observations sur le projet autoroutier Machilly-Thonon, à l'exception d'une douzaine de personnes (5%) qui s'avèrent, par ailleurs, défavorables à tout type d'aménagement et de développement du Chablais

La mobilité et le désenclavement du Chablais et particulièrement la réouverture de la ligne du Tonkin, ainsi que les UTN de Morzine-Avoriaz, ont représenté de l'ordre de 65% des observations.

Les observations relatives à la réouverture de la ligne du Tonkin traduisent une fracture au niveau de la population avec autant d'observations favorables que défavorables, et surtout une absence de communication auprès du public sur ce projet.

Le projet de révision du SCoT apporte, en effet, peu d'informations sur le projet dont l'horizon est 2035 : il n'est pas mentionné dans le PAC de l'Etat, et n'apporte aucune information de la part de la Région (Autorité Organisatrice en matière de mobilité) et de SNCF Réseau (propriétaire et exploitant).

La commission d'enquête a donc contacté ces organismes, afin de disposer d'éléments complémentaires.

Au vu de ces contacts et du mémoire en réponse du SIAC, il s'avère que ce projet est inscrit au contrat de Plan Etat-Région AURA de 2015-2020, ainsi qu'au STRADDET AURA, en cours d'enquête publique, qui, après approbation, s'imposera au SCoT. Il fait l'objet d'un programme d'études qui va débiter à l'automne 2019 et apportera les outils décisionnels, aussi bien socio-économiques que techniques d'ici 2 à 3 ans.

Le SCoT ayant vocation à définir un projet stratégique à long terme pour le territoire, l'inscription de la réouverture de la ligne du Tonkin ou RER Sud Léman à la révision du SCoT est logique et devra faire l'objet d'une information régulière auprès du public.

Les observations relatives aux projets d'UTN Morzine-Avoriaz sont toutes défavorables. Elles relèvent, soit d'une opposition au développement immobilier d'Avoriaz, soit essentiellement de la prise en compte de données techniques connues du public dans le cadre de procédures communales pour le projet de liaison Morzine-Avoriaz et non pas de la stratégie d'aménagement d'un ascenseur Valléen.

Le mémoire en réponse du SIAC rappelle que ces UTN ont fait l'objet d'un avis favorable du Comité de Massif avec toutefois des exigences en matière de domaine skiable.

Ces UTN s'inscrivent dans une stratégie d'aménagement de la montagne à terme, qui s'est limité en matière de développement des stations à ces deux UTN.

Leur inscription au SCoT est réglementaire et stratégique, et les problématiques techniques sont à renvoyer aux procédures à suivre spécifiques au projet, à l'exception de celles relevant de la stratégie d'aménagement.

L'autre thème, objet d'observations, porte sur la consommation d'espace, la densification et la structuration urbaine : elles représentent 16%.

La consommation d'espaces est réduite de moitié par rapport à celle des 10 dernières années.

La structuration urbaine a évolué par rapport au SCoT de 2012 avec des dénominations différentes qui sont liées à l'armature territoriale, clé de voute du SCoT dont l'objectif est de structurer et hiérarchiser le territoire et son développement en fonction de caractéristiques essentielles comme l'accessibilité ou la présence de services. Cette évolution est mal comprise par le public.

Notamment, deux communes, Anthy sur Léman et Allinges, évoluent en pôles d'interface urbaine, avec des densités urbaines plus importantes. Il est à noter qu'au niveau des pôles d'interface urbaine, il n'est fait aucune différence au niveau densité urbaine, entre commune soumise et non soumise à la Loi Littoral.

La densification dans les villes est perçue comme un perte d'espaces de respiration.

Au vu des observations précédentes et du mémoire en réponse du SIAC, je considère que:

- **le PADD et le DOO de la révision du SCoT** ne sont globalement pas contestés par le public. Seuls les projets UTN de Morzine-Avoriaz et la réouverture de la ligne du Tonkin cristallisent des oppositions de la part des habitants respectivement de Morzine, des riverains de la ligne ferroviaire et d'une population et/ou d'associations qui souhaitent une évolution de la ligne vers une voie verte.

- **Les oppositions se focalisent plus sur des projets, plus ou moins bien connus, que sur des stratégies d'aménagement**

- **les PPA ont émis des avis favorables mais accompagnés de réserves et recommandations** que la commission d'enquête partage pour certaines et auxquelles, le SIAC répond soit favorablement, soit les soumet à discussion au niveau du groupe de travail SCoT du SIAC.

- **la commission d'enquête sera amenée à faire soit des réserves, soit des recommandations**, afin que les observations pertinentes du public soient prises en compte

Avis et conclusions motivées

Considérant :

- **Les points forts, à savoir**

- **une organisation du travail en régie**, dans laquelle les élus ont été directement sollicités, permettant ainsi une connaissance en temps réel de l'avancée des sujets et facilitant a priori la concertation nécessaire.
- **Un DOO beaucoup plus directif qu'incitatif** qui permet de bien cadrer les DUL à venir
- **Consommation d'espace** : une réelle prise en compte de la réduction de la consommation d'espaces, traduite par une déclinaison par EPCI,
- **Logements** : une volonté de prendre en compte la mixité urbaine en matière de logements

- **Mobilité** : un projet structuré et phasé dans le temps reposant sur une multimodalité exploitant tous les atouts du territoire (liaisons routières, fluviales, ferroviaires et cyclables) et une coordination affichée mobilité-structuration urbaine,
- **UTN** : un plan neige en cours d'élaboration qui répond en partie aux interrogations relatives au développement maîtrisé de la station d'Avoriaz et, par contrecoup, du village de Morzine, dans la mesure où il fait ressortir qu'il n'entraînera pas d'extension du domaine skiable. On notera toutefois que les ébauches de ce plan, qui n'ont été apportées qu'en réponse au PV de synthèse, ne figuraient pas dans le dossier initial du SCoT.
- **Environnement** : Une volonté de prise en compte des sensibilités environnementales avec l'identification des sensibilités écologiques, des trames bleue et verte, des réservoirs de biodiversité (sites Natura 2000), des corridors écologiques, des espaces paysagers sensibles avec une absence d'incidence du projet de PLU sur l'environnement, sur les sites NATURA 2000, mise en évidence par l'évaluation environnementale.
- **Une enquête publique qui s'est déroulée dans de bonnes conditions**, sans aucun incident avec de nombreuses observations sur le registre dématérialisé.

La quasi-totalité des points forts concernent le fond du dossier.

Les points faibles, à savoir :

- **Consommation d'espaces** : un sous-objectif de consommation d'espace agricole globalement affiché, mais qui devra être précisé pour chacun des territoires, et suivi,
- **Mobilité** : certains aspects insuffisamment développés dans le SCoT : transport scolaire notamment ; des études socio-économiques portant notamment sur les fréquentations des lignes qui devront être affinées pour recueillir la crédibilité nécessaire.
Tous les éléments véritablement décisionnels pour le RER Sud ne seront connus qu'à échéance de 2 ou 3 ans. Il est donc particulièrement important que, sans attendre l'échéance, l'information du public soit active et régulière tout au long de l'instruction des différents points.
- **une faible mobilisation du public**, à qui il conviendra d'attacher une grande attention lors de l'évolution des différents dossiers,
- **une concertation préalable et des réunions publiques qui n'ont pas suffi** à bien ancrer dans la population les définitions nouvelles liées à l'armature urbaine et l'intérêt de leur prise en compte pour le développement du territoire.

Les points faibles relèvent de compléments à apporter et de pédagogie

Le Bilan

Compte tenu des points forts et des points faibles du projet, la commission d'enquête considère que le projet de révision du SCoT correspond à une stratégie réfléchie et organisée de l'aménagement du territoire à moyen et long terme.

De plus, le SIAC propose d'apporter quelques modifications et/ou compléments au projet, en réponse aux observations émises dans le cadre de l'enquête publique.

**La commission d'enquête donne un AVIS FAVORABLE à la révision du SCoT du chablais.
Cet avis est assorti d'une réserve et de 7 recommandations:**

RESERVE

Inscrire au DOO du SCoT du Chablais qui sera approuvé que le SIAC s'engage à faire usage de son droit d'initiative (article L 121-19 du Code de l'Environnement) auprès du Représentant de l'Etat, relatif au projet de réouverture de la ligne du Tonkin pour qu'une concertation avec garant soit organisée, à l'issue des études socio-économiques et techniques du programme INTERREG.

RECOMMANDATIONS

Recommandation n°1 : la commission d'enquête demande que soit prescrite au SCoT une communication par le SIAC relative à la réouverture de la ligne du Tonkin, avec information régulière de la population, sur l'avancement du programme d'études INTERREG sur les 2 à 3 ans à venir.

Recommandation n°2 : La commission d'enquête recommande que l'ensemble des remarques validées ou à étudier par le SIAC, dans son mémoire en réponse, soient inscrites au SCoT et qu'au-delà du passage de recommandation en prescription pour les ISDI, le SCoT prévoit que des zones favorables à l'accueil des ISDI soient recensées et délimitées au niveau des DUL.

Recommandation n°3 : La commission d'enquête recommande que le SIAC porte une attention particulière aux délimitations des coupures d'urbanisation, des TVB et des réservoirs de biodiversité sur le DUL, compte tenu des cartographies au niveau du SCoT à grande échelle ne permettant pas une délimitation précise. Elle recommande également qu'il soit instauré au niveau des DUL, des espaces agricoles protégés

Recommandation n°4 : La commission d'enquête recommande que pour la commune du pôle d'interface urbaine soumise à la Loi Littoral, la densité de 40 log/ha soit modulée en fonction de la distance au littoral dans le PLUI à venir.

Recommandation n°5 : La commission d'enquête recommande que les précisions relatives au Plan Neige du domaine skiable d'Avoriaz, apportées par le mémoire en réponse du SIAC, soient intégrées au SCoT, notamment au regard de la non extension du domaine skiable et que le SCoT inscrive une prescription pour le DUL concerné, relative à la prise en compte du paysage aux Prodains (destruction ou réaménagement paysager de l'ancienne gare) ainsi qu'à l'intégration paysagère des pylônes.

Recommandation n°6 : La commission d'enquête recommande qu'une enquête de fréquentation toute saison relative à la liaison Morzine-Prodains soit menée, afin de mieux appréhender les besoins réels.

Recommandation n°7 : La commission d'enquête recommande que la mise en place des P+R et des points d'autopartage inscrits au SCoT entre Evian et Saint Gingolph , prévus à l'horizon 2025, soient mis en œuvre sans délai et qu'un schéma des liaisons douces soit réalisé à l'échelle du SIAC.

A ANNECY le 17 septembre 2019

F LARROQUE
Présidente de la
commission d'enquête



B BULINGE
Commissaire enquêteur



J MARTEL
Commissaire enquêteur



