



09 juin 2023

ANALYSE DE LA MODIFICATION N°1 DU SRADDET AUVERGNE RHONE ALPES

1. Généralités sur le SRADDET	1
2. Rappel sur l'avis du SIAC sur le SRADDET arrêté en 2019	2
3. Objet de la procédure de modification n°1 du SRADDET	3
4. Analyse des points de modification	3
5. Conclusion :	7

1. Généralités sur le SRADDET

Le SRADDET est issu de la Loi NOTRe du 7 août 2015, et est constitué de la fusion **de plusieurs documents préexistants** :

- le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) ;
- le schéma régional de l'intermodalité (SRI) ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) ;
- le plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD) ;
- Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

Les articles L. 4251-1 et R. 4251-8 à R. 4251-12 du code général des collectivités territoriales imposent plus particulièrement aux SRADDET de fixer certains types de règles dans les domaines suivants :

- **infrastructures, transports, intermodalité** : Le SRADDET devra par exemple déterminer les infrastructures nouvelles relevant de la compétence de la région, *etc.*
- **air, énergie, climat** : Les règles générales devront à ce titre déterminer les mesures favorables au développement des énergies renouvelables et de récupération ;
- **biodiversité** : Le SRADDET devra ainsi définir les règles permettant le rétablissement, le maintien ou l'amélioration de la fonctionnalité des milieux nécessaires aux continuités écologiques ;
- **déchets** : Les règles générales du fascicule devront, entre autres, indiquer les installations qu'il apparaît nécessaire de fermer, d'adapter et de créer, *etc.*

Le SRADDET, en vertu de l'article R4351-1 du CGCT, est composé d'un Rapport d'Objectifs, d'un Fascicule des Règles (comprenant les modalités et indicateurs de suivi et d'évaluation de l'application des règles et de leurs incidences), d'une carte au 1/150 000ème et d'annexes.

Pour rappel, Le SRADDET s'impose au SCoT **dans un rapport de prise en compte pour le rapport d'objectif et de compatibilité pour le fascicule des règles** (L4251-3 du CGCT). Le SCoT fait écran au SRADDET pour les PLU/PLUi.

2. Rappel sur l'avis du SIAC sur le SRADDET arrêté en 2019

Un avis avait été rendu par le comité syndical du SIAC sur le SRADDET arrêté le 11 juillet 2019. Cet avis portait sur l'ensemble du document et l'analyse au regard des enjeux portés par le SCoT du Chablais, mais également par le contrat de rivières des Dranses et de l'Est lémanique, des politiques contractuelles dont le LEADER, et du Géoparc mondial UNESCO du Chablais.

De manière générale il avait été conclu par courrier de la Région en date du 03 juin 2019 que le SCoT était jugé globalement cohérent avec les orientations et règles du futur SRADDET, et que les orientations portées par les différentes politiques mises en œuvre sur le Chablais étaient globalement en adéquation avec les principes développés dans le SRADDET.

La délibération du SIAC du 11 juillet 2019 relevait néanmoins certains points :

- *la faible prise en compte du Chablais en tant que territoire constitué, l'incomplète prise en compte de l'enjeu frontalier de la totalité des rives lémaniques françaises,*
- *la faible prise en compte du désenclavement du Chablais, en particulier les infrastructures déterminantes que constituent l'autoroute Machilly-Thonon, le RER Sud Léman, le Bus à Haut Niveau de Service entre Genève et Thonon, le potentiel de mobilité douce de la ViaRhôna, les liaisons lacustres transfrontalières et le maillage des pôles d'échanges multimodaux en tant que projets à enjeux structurants pour le développement régional,*
- *la rédaction de certains objectifs ou règles paraissant trop précise au regard du principe de subsidiarité du SRADDET sur le SCoT et le rôle d'écran des SCoT pour la mise en œuvre du SRADDET,*
- *l'absence de mention du label « Géoparc mondial UNESCO » porté par le Chablais et qui répond aux objectifs de préservation et de valorisation des paysages emblématiques de la Région,*

Ainsi la conclusion de l'avis du SIAC était la suivante :

Après en avoir pris connaissance, le Comité Syndical à l'unanimité des membres présents ou représentés :

- **VALIDE** l'analyse du projet de SRADDET arrêté. Celle-ci est annexée à la délibération,
- **EXIGE** que le désenclavement multimodal du Chablais, qui constitue un objectif prioritaire pour les élus et la population du Chablais, soit pleinement inscrit dans le SRADDET,
- **PREND ACTE** que le SRADDET ne contredit pas les politiques portées à l'échelle du Chablais,
- **En ce sens, CONSIDERE** que la mise en œuvre du SRADDET constitue une opportunité pour engager la Région dans une politique volontariste envers les collectivités locales,
- **AUTORISE** Madame la Présidente à adresser cette analyse, cette contribution et nos fortes demandes à Monsieur le Président de Région.

Remarques du SIAC :

De manière générale, les remarques formulées lors de l'arrêt du SRADDET en 2019 n'ont pas toutes été prises en compte, notamment sur l'aspect essentiel du désenclavement. La cartographie de la règle 13 présentant le réseau routier d'intérêt régional ne comporte toujours pas mention du projet d'autoroute et le développement du transport lacustre. Le désenclavement du Chablais et la stratégie de mobilité multimodale sont toujours peu présents.

Néanmoins, le Géoparc du Chablais est davantage cité dans le rapport d'objectifs en tant que richesse à valoriser et outil de valorisation de la biodiversité alpine.

De même, la remarque générale sur la rédaction de certaines règles et objectifs a été suivie, leur rédaction ayant été globalement reprise et permettant de mieux répondre au principe de subsidiarité.

3. Objet de la procédure de modification n°1 du SRADDET

Un premier bilan de la mise en œuvre du SRADDET approuvé en 2019 a été présenté le 16 décembre 2021, à l'issue duquel la modification du document a été actée afin d'intégrer les évolutions législatives et réglementaires intervenues depuis son approbation.

Il s'agit de la première procédure de modification du schéma depuis son approbation. En l'état du champ d'application des procédures d'évolution des SRADDET, tel que précisé par la loi Climat et Résilience, la procédure de modification peut désormais être mobilisée pour conduire l'intégration de nouvelles obligations directement imposées par la loi, quelque soient les impacts des adaptations envisagées sur l'économie générale du schéma. En dehors de cette dérogation, motivée par une volonté de souplesse et d'adaptation rapide des SRADDET, la procédure est strictement encadrée.

Ainsi la modification n°1 du SRADDET engagée le 29 juin 2022 ne remet pas en question les orientations fondamentales du schéma, mais intègre les évolutions impactant le document, à savoir :

- Loi d'Orientations des Mobilités (LOM décembre 2019),
- Loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC-février 2020) et plus particulièrement l'ordonnance du 29 juillet 2020 relative à la prévention et à la gestion des déchets et le décret du 11 décembre 2020 relatif à l'abandon de déchets et les dépôts illégaux,
- Loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (août 2021),
- Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration dite loi 3DS (février 2022).

Cette procédure de modification concerne ainsi, de façon ciblée, les domaines suivants :

- La gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation,
- Le développement et la localisation des constructions logistiques,
- La mise à jour des dispositions anticipées de la LOM,
- La stratégie aéroportuaire,
- La prévention et la gestion des déchets.

Par ailleurs, des documents de rang supérieur que le SRADDET doit prendre en compte, ou avec lesquels il doit être compatible, ont été révisés depuis l'approbation du schéma. Ceci nécessite également son actualisation, par :

- La mise en compatibilité avec la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE 2019-2028)
- La mise en compatibilité avec les Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE 2022-2027) et les Plans de Gestion du Risque Inondation (PGRI 2022-2027)
- La prise en compte de la Stratégie Nationale Bas Carbone 2 (SNBC 2)
- La prise en compte des orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (ONTVB)

4. Analyse des points de modification

L'analyse des principaux points de modification du SRADDET peut suivre la liste des domaines ayant fait l'objet de changements cités ci-dessus.

La gestion économe de l'espace et la lutte contre l'artificialisation

Le principal point de modification et celui qui semble le plus impactant pour les SCoT concerne l'intégration de la loi Climat et Résilience et en particulier les objectifs de limitation de la consommation d'espace et de zéro artificialisation nette à horizon 2050. Ces objectifs vont se traduire par l'intégration d'une trajectoire permettant d'atteindre le ZAN à horizon fin 2050, et d'un objectif de

réduction du rythme de l'artificialisation, décliné par tranches de dix années pour les différentes parties du territoire régional. L'adaptation du SRADDET à ces enjeux est encadrée par des délais (22 août 2022 – 22 février 2024).

La règle n°4 du SRADDET est ainsi complétée, avec l'ajout d'un objectif plus fort de réduction de la consommation d'ENAF et l'intégration de plafonds chiffrés pour chaque SCoT. Si l'esprit de réduction était déjà présent dans la règle initiale, c'est bien son renforcement et l'ajout d'éléments chiffrés qui la renforcent considérablement. Cette règle est particulièrement destinée aux SCoT qui devront la traduire à leur échelle.

Deux temporalités, les mêmes que celles prévues par la loi, appariassent donc et sont retraduites de la manière suivante :

1. Pour la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031 : Les documents de planification et d'urbanisme doivent également traduire une gestion économe, prospective et intégrée de la ressource foncière, et ceci dans le cadre des objectifs de réduction du rythme de consommation d'Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (ENAF) et des plafonds mobilisables définis pour la période. Ces objectifs (en pourcentage) et plafonds (en hectares), déterminés par périmètres de SCoT ou d'EPCI non couverts par un SCoT, figurent dans le tableau de référence intégré en fin de règle.

Pour cette période, les documents d'urbanisme pourront prévoir de valoriser, dans leur enveloppe foncière mobilisable, les surfaces ayant fait l'objet d'une opération de renaturation dès lors qu'elle aura donné lieu à une évolution du zonage du document d'urbanisme ; ceci afin d'encourager les démarches volontaristes.

2. Pour les décennies suivantes (1er janvier 2031-1er janvier 2041 ; 1er janvier 2041-1er janvier 2051) : Afin d'atteindre une non-artificialisation nette à l'échelle régionale en 2050, les documents de planification et d'urbanisme, dans le respect de leurs champs d'intervention, doivent prévoir la poursuite de la réduction de leur rythme prévisionnel d'artificialisation des sols, par un effort au moins équivalent à l'objectif de la période précédente, toutes choses étant égales par ailleurs. Dans cette perspective, ils pourront identifier des surfaces préférentielles de renaturation à travers un zonage spécifique, afin de favoriser la restauration de la biodiversité, le stockage du carbone, et la mise en œuvre de mesures de compensation écologique.

Le tableau lié au premier point est le suivant pour ce qui concerne le Chablais :

SCoT ou EPCI non couvert par un SCoT	Total des ENAF (en ha) consommés sur la période du 1er janvier 2011 au 1er janvier 2021 (source cerema - observatoire national de l'artificialisation)	Plafond maximum mobilisable (en ha) pour la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031	Objectif de réduction de la consommation d'ENAF pour la période du 1er janvier 2021 au 1er janvier 2031 par rapport à la consommation d'ENAF de la décennie précédente
SCoT du Chablais	690	296	-57,1%

Ce tableau fixe donc un plafond de surface maximum mobilisable d'ici 2031. La base de calcul est celle de l'observatoire national de l'artificialisation du CEREMA et le chiffre retenu de 296 hectares pour le Chablais constitue une réduction de -57.1% par rapport à la consommation observée sur la période 2011-2021. Cette baisse supérieure à 50% est liée à la prise en compte en amont et au niveau de la région, de l'impact des projets régionaux structurants, de la déduction des impacts des projets de

reconquête industrielle, et la constitution d'un bonus « vie des territoires ». Au lieu de 15 093 hectares observés à l'échelle régionale sur 10 ans, ce sont 13 193 hectares qui ont été répartis par SCoT, en retenant en amont :

- Déduction par avance de l'impact de projets régionaux structurants (listés en règle n°9), soit 1000 ha ;
- Déduction par avance de l'impact prévisionnel de projets de reconquête industrielle, soit 900 ha ;
- Constitution du bonus "vie des territoires" pour les communes rurales (bénéficiant de la Dotation Solidarité Rurale bourg centre) ou les communes carencées au titre de la loi SRU, soit 539 ha.

Nous retrouvons donc bien l'enjeu de division par deux d'ici 2031 de la consommation d'espace observée sur la période 2011-2021, ainsi que la poursuite des tendances de réductions afin d'atteindre la zéro artificialisation nette en 2050.

Remarques du SIAC :

Cette thématique apparaît comme l'évolution majeure de cette modification n°1 du SRADDET. En effet, la loi Climat et Résilience impacte fortement les documents de planification et introduit la notion d'artificialisation avec des objectifs particulièrement ambitieux de sobriété foncière.

Dans ce cadre, le SIAC a participé aux travaux de la conférence des SCoT qui a proposé à la région une contribution visant à intégrer au mieux ces nouveaux objectifs dans le schéma régional. Cette contribution traitait notamment de la territorialisation des objectifs et de l'ajout de critères de différenciation.

Il s'avère que le SRADDET modifié a traité de la question de la réduction des espaces naturels agricoles et forestiers de manière globalement uniforme face à la complexité que constitue la territorialisation. En effet, la logique de réduction par 2 est appliquée sur chaque périmètre, avec une petite variabilité liée aux bonus de vie des territoires.

Cette approche n'a donc pas pu tenir compte des propositions de critérisation de la territorialisation proposée par les SCoT et notamment, pour ce qui concerne le Chablais, de l'enjeu de croissance démographique.

Il aurait semblé important pour le Chablais de tenir compte à la fois de l'importante croissance démographique que le territoire doit intégrer, de critères d'efficacité foncière (nombre d'habitants accueillis par m² consommés), du caractère transfrontalier, de la stratégie de développement économique et touristique, ainsi que des efforts déjà consentis. En effet, le SCoT du Chablais, approuvé en 2020 et intégrant une ambitieuse réduction par deux des consommations d'espace, doit pouvoir se mettre en œuvre et les réductions effectuées depuis de nombreuses années devraient être prises en compte afin d'éviter le phénomène de bonus aux territoires ne s'étant pas dotés d'outils de maîtrise. Le SCoT du Chablais souhaite ainsi alerter sur la difficulté des territoires ayant travaillé récemment à des documents de planification vertueux face aux nouveaux objectifs intégrés par le SRADDET et notamment les plafonds de surface correspondant à la réduction par deux des consommations d'espace sur la période 2011-2031. Cette réduction est d'ailleurs largement plus importante puisqu'elle atteint pour le Chablais -57.1%, en retenant à l'échelle régionale les projets structurants.

Concernant ces projets structurants, il est important que le lycée de Douvaine soit effectivement compté en amont des surfaces allouées au Chablais et soit ainsi pris en compte à l'échelle régionale comme un projet en maîtrise d'ouvrage régionale directe.

Par ailleurs, le projet d'autoroute Machilly-Thonon, pour laquelle les élus ont déjà fait d'importants efforts en l'intégrant dans le SCoT et en la comptabilisant dans la réduction par deux des consommations, pourrait également constituer un projet d'importance pour le désenclavement de notre territoire et ainsi, être considéré à l'échelle de la Région.

Enfin, des questions se posent quant au décompte des surfaces et ce qui est considéré comme de la consommation d'ENAF. En effet, chaque SCoT définit et justifie ce qu'il considère constituer de la consommation d'espace. Cela permet de tenir compte de réalités locales et de conserver une certaine adaptation en définissant généralement un seuil à partir duquel la consommation d'espace est comptabilisée. A la lecture du SRADDET modifié, il apparaît que la consommation d'espace est définie comme « la création ou l'extension effective d'espaces urbanisés sur le territoire concerné » ou « la somme des surfaces des ENAF rendus potentiellement urbanisables par les règles opposables établies par les documents de planification et d'urbanisme, notamment les zonages (U, AU) ». Il apparaît ainsi que peu de marges de manœuvre subsistent et il paraîtrait essentiel de rappeler que les SCoT, qui constituent des projets de territoire, auront comme enjeu de définir plus précisément ce qui sera décompté. Le cas contraire risque de contraindre encore davantage les territoires et de remettre en cause les documents d'urbanisme récents qui ont été élaborés.

A ce titre, le Chablais souhaite rappeler son engagement dans la réduction des consommations d'espaces traduit dans son SCoT de 2020. Il apparaît essentiel de laisser à de tels documents le temps de leur mise en œuvre avant de définir, comme la loi l'impose, une trajectoire de réduction progressive de l'artificialisation sur la période 2031-2050. L'analyse de la compatibilité des SCoT avec le SRADDET modifié devrait tenir compte des documents récents et vertueux.

Le développement et la localisation des constructions logistiques

La loi climat et résilience prévoit que les SRADDET fixent des objectifs pour la localisation et le développement des constructions logistiques. Les objectifs concernant la limitation de l'extension des zones logistiques sont précisés.

Une règle 18 est ajoutée au fascicule des règles afin de favoriser la prise en compte de l'organisation logistique des territoires dans les documents de planification.

Le SRADDET appuie également sur l'importance de la maîtrise des zones logistiques et sur la priorité qui doit être donnée aux activités industrielles et agro-alimentaires.

Remarques du SIAC :

La stratégie de mobilité, annexée au SCoT du Chablais, avait abordé la question de la logistique et le DOO avait traité la question à la fois sur le prisme de la proximité entre pôles d'activités et infrastructures de mobilité, mais également concernant la rationalisation des flux. L'enjeu de préservation des embranchements ferroviaires est également prescrit, en accord avec la règle 17 du SRADDET.

La règle 18 du SRADDET porte particulièrement sur la préservation des emprises foncières nécessaires à l'organisation de la logistique des territoires, et le SCoT recommande d'intégrer à chaque projet de développement économique, une réflexion sur l'organisation et la rationalisation des flux routiers de marchandises, et prescrit de préserver tous les espaces pouvant représenter un potentiel pour le transport logistique alternatif au mode routier, qu'ils soient localisés près des voies ferrées et/ou du lac.

La mise à jour des dispositions anticipées de la LOM

Des ajustements sont effectués notamment sur la couverture des territoires en Autorités Organisatrices de la Mobilité.

Remarques du SIAC :

Les points modifiés sur ce sujet n'appellent pas de remarque particulière dans la mesure où il s'agit principalement de mises à jour.

La stratégie aéroportuaire

La loi 3DS renforce le rôle du SRADDET en matière de transport aérien. Celui-ci définit la stratégie régionale aéroportuaire pour les aérodromes ouverts à la circulation publique, soit 37 aérodromes sur les 69 existants sur la région.

L'objectif 5.6 du SRADDET est complété afin d'appuyer sur la nécessaire complémentarité entre équipements aéroportuaires ainsi que sur l'enjeu d'une aviation moins carbonée.

Remarques du SIAC :

L'aéroport commercial international de Genève est mentionné sur la cartographie du rapport d'objectifs. Il est également concerné par l'enjeu de maillage à l'échelle régionale et la règle sur l'accès aux pôles d'échanges est complétée avec l'importance de la complémentarité des infrastructures aéroportuaires.

Pour la partie Chablais, l'accès à l'aéroport a été grandement amélioré avec la mise en service du Léman Express, intégré dans la stratégie de mobilité annexée au SCoT.

L'aéroport n'étant par ailleurs pas situé sur le territoire du SCoT, les autres objectifs fonctionnels ou liés à l'optimisation de la gestion du foncier aéroportuaire ne concernent pas le Chablais.

En revanche, le SCoT du Chablais souhaite mettre en avant les nuisances sonores et les différentes pollutions notamment atmosphériques générées par l'aéroport qui impactent le territoire, principalement pour les communes situées au bord du littoral lémanique. Il s'avère que le SRADDET évoque cette problématique à travers son état des lieux (cf. p.204) en mentionnant l'aéroport international de Genève comme « source de nuisance environnementale (bruit, biodiversité) ». Ainsi, le SCoT du Chablais aurait souhaité que le SRADDET traite davantage de cette question, en portant une attention particulière à la prise en compte, à ce jour et dans le futur, des nuisances et pollutions générées par l'aéroport international de Genève sur le territoire du Chablais, au regard des perspectives de développement mentionnées dans le rapport d'objectifs (cf. p.177). Celui-ci indique que « l'objectif que le SRADDET fixe aux acteurs du territoire est de renforcer la mobilité durable du Grand Genève » notamment en améliorant « la gouvernance avec l'ensemble des parties prenantes pour une meilleure prise en compte des impacts transfrontaliers dans toutes leurs dimensions (environnement, aménagement, développement économique) » d'ici 2030.

La prévention et la gestion des déchets

Le fascicule des règles tome déchets et l'ex Plan Régional de Prévention et des Gestion des Déchets (PRPGD) sont intégrés au rapport d'objectif et au fascicule général de règles.

La mise à jour porte sur l'économie circulaire, la réduction des déchets, le recyclage et la valorisation des matières organiques, ainsi que la limitation du transports routiers des déchets.

Les matériaux de carrières et les déchets inertes font également l'objet de compléments et le SRADDET rappelle l'enjeu pour les SCoT d'intégrer les objectifs du schéma régional des carrières approuvé en 2021, et ce notamment sur l'approvisionnement en matériaux.

Remarques du SIAC :

Le SCoT du Chablais traitait de la thématique des déchets en particulier pour les zones d'activités ainsi avec un enjeu de valorisation des déchets à la source. Une partie spécifique sur les déchets est présente dans le DOO, visant la proximité dans le dépôt et le traitement des déchets.

Les déchets inertes font également l'objet de prescriptions spécifiques, avec un enjeu fort de localisation de sites adaptés à l'échelle des EPCI. Le SRC sera analysé et intégré plus en détail lors de la prochaine évolution du SCoT.

5. Conclusion :

Le SIAC, structure porteuse du SCoT du Chablais souhaite faire part à la Région de plusieurs remarques :

- Lors de l'arrêt du SRADDET en 2019, le SIAC avait formulé un avis portant notamment sur le manque de prise en compte du territoire du Chablais et de l'enjeu frontalier, ainsi que l'absence de prise en compte du désenclavement du Chablais en particulier les infrastructures déterminantes que constituent l'autoroute Machilly-Thonon, le RER Sud Léman, le Bus à Haut

Niveau de Service entre Genève et Thonon, le potentiel de mobilité douce de la ViaRhôna, les liaisons lacustres transfrontalières et le maillage des pôles d'échanges multimodaux en tant que projets à enjeux structurants pour le développement régional. Ces remarques nous paraissent toujours d'actualité car le dossier de SRADDET approuvé ne les avait pas intégrées.

- Sur la thématique centrale de la limitation de la consommation foncière et de l'artificialisation, le choix d'une trajectoire de réduction uniforme pour tous les SCoT ne répond pas aux propositions de la conférence des SCoT et ne valorise pas les territoires les plus vertueux en matière d'efficacité foncière.
- Le Chablais se caractérise par une position transfrontalière, une croissance démographique particulièrement forte, et un enjeu économique et touristique marqué. Par ailleurs, la répartition ne tient aucunement compte des territoires qui se sont structurés et ont élaboré depuis des années des documents de planification vertueux et ambitieux et ont déjà opéré d'importants efforts.
- Le SIAC souhaite donc que les critères de différenciation puissent être utilisés à minima dans l'analyse de la compatibilité des SCoT avec le SRADDET, tout comme devraient être pris en compte les efforts déjà effectués et les SCoT récents.
- Concernant les projets structurants, le SIAC demande que le lycée de Douvaine soit bien comptabilisé au niveau régional. De la même manière, le projet d'autoroute Machilly-Thonon constitue un projet important et structurant qui pourrait être considéré d'échelle régionale, comme partie constitutive du désenclavement du Chablais.

Considérant que les orientations portées par les différentes politiques mises en œuvre sur le Chablais sont globalement en adéquation avec les principes développés dans le SRADDET,

Considérant que le SCoT du Chablais est globalement cohérent avec les points de modification apportés au SRADDET,

Considérant l'analyse du dossier de modification N°1 du SRADDET annexée à la présente délibération,

Après en avoir délibéré, le Comité Syndical à l'unanimité des membres présents ou représentés :

- **Emet une réserve** quant à l'uniformisation des trajectoires de réduction entre tous les SCoT, ne prenant pas en compte les critères de différenciation proposés dans la contribution de la conférence des SCoT et ne tenant pas compte des territoires ayant élaboré des documents de planification récents et ambitieux, concernés par un développement démographique fort, et œuvrant à l'efficacité foncière,
- **Réitère la demande** de prise en compte dans le SRADDET de la position transfrontalière du territoire Chablaisien et d'inscription du désenclavement du Chablais qui constitue un objectif prioritaire pour les élus et la population,
- **Demande** qu'à défaut d'avoir territorialisé l'objectif de division par deux de la consommation d'espace entre territoires de SCoT, les critères de différenciation proposés tels que la croissance démographique, l'efficacité foncière ou les efforts déjà consentis

dans des documents de planification parfois très récents, soient pris en compte dans l'analyse de la compatibilité entre ces documents et le SRADDET modifié,

- **Demande** que le projet de lycée de Douvaine soit bien comptabilisé comme un projet structurant d'échelle régionale, ainsi que d'inscrire le projet d'autoroute Machilly-Thonon comme un projet d'envergure régionale,
- **Demande** que le SRADDET porte une attention particulière à la prise en compte des nuisances et pollutions générées par l'aéroport international de Genève sur le territoire du Chablais.