



7- Annexes

Pré-PSD Pallanterie

Pré-PSD Gare de Thonon

Structuration du Bas-Chablais (CCBC)

Pré-PSD Perrignier

Priorisation des TC sur la RD 1005

Plan de Synthèse PACA Chablais

Pré PSD Pallanterie



Rapport pré PSD - mars 2011

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

INTRODUCTION

DÉMARCHE CONCERTÉE

UNE MÉTHODE POUR RATIONALISER UN CHOIX
DES ÉLÉMENTS A INTÉGRER AU FUTUR CAHIER DES CHARGES

FEUILLE DE ROUTE

LIGNES DIRECTRICES DU CHABLAIS /

En septembre 2009, l'étude des lignes directrices du Chablais (rebaptisées PACA Chablais dans le sens d'une meilleure cohérence d'ensemble) a démarré. Il s'est agi durant l'étude de proposer une **organisation du territoire du Bas Chablais à horizon 2030** (depuis la commune suisse de Collonge Bellerrive jusqu'à la commune française de Thonon les Bains) capable d'accueillir **45 000 nouveaux habitants et 15 000 emplois** et de vérifier la faisabilité de la répartition proposée.

La recherche d'un **rééquilibrage habitat/emplois de part et d'autre de la frontière**, d'une **limitation de la mobilité individuelle** (dans un contexte de raréfaction et de hausse du coût des énergies fossiles), et d'une **préservation du cadre de vie** nous a conduit à proposer une organisation du territoire basée sur les principes de :

- **Polarisation de la croissance autour des centralités existantes en lien avec les transports** destinée à limiter l'étalement urbain, économiser la ressource foncière, préserver les entités paysagères et agricoles, renforcer le poids des polarités existantes, assurer une structuration des transports et des services associés efficace, produire du lien social.

- **Développement de la complémentarité des modes de transport** destiné à anticiper la hausse du coût des déplacements, améliorer l'irrigation de l'ensemble du territoire, à limiter la

part des déplacements, à encourager l'utilisation des transports publics, à diversifier les modes de déplacements et à optimiser les temps de déplacements.

- **Mutualisation des moyens et des compétences dans le sens d'une meilleure intelligence collective** destinée à initier de nouvelles pratiques de projet allant dans le sens d'une

meilleure cohérence d'ensemble et à encourager les solidarités territoriales.

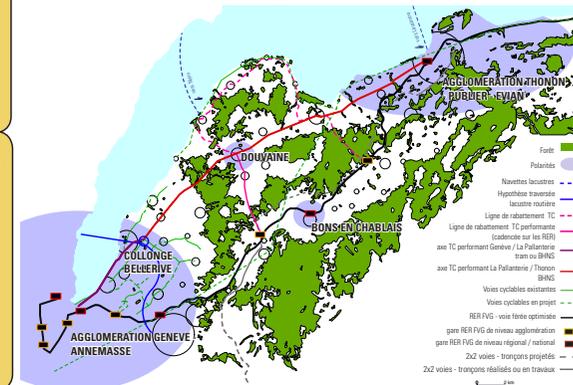
Ces recommandations ont été validées par les membres du COPIL (composé des élus des collectivités suisses et françaises des différents échelons : communes, communauté de communes, conseil général et région côté français / communes et canton côté suisse) le 29 juin 2010.



«Quiconque accomplit des tâches d'aménagement du territoire doit avoir une vision à longue échéance. L'aménagement du territoire doit veiller à ce que les générations futures puissent encore satisfaire leurs propres besoins en matière de développement spatial et ne soient pas uniquement occupés à gérer de coûteux sites laissés par leurs prédécesseurs.»

in : article de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire 'Nouvelles données sur l'évolution de l'utilisation du sol'

LE CHABLAIS EN 2030 : UN TERRITOIRE PRESERVE CAR STRUCTURÉ



Extrait p107 du cahier 100-4 (rapport d'étude final des lignes directrices du Chablais)

QUELLE SIGNIFICATION POUR COLLONGE BELLERIVE / MEINIER / CORSIER ? /

- **7.000 habitants sur 3 communes**
- **3.000 emplois**
- **1 Pôle d'échange en lien avec la sortie de la traversée lacustre**
- **1 tramway ou BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) vers Genève**

PLAN DE SYNTHÈSE PACA CHABLAIS /

Lancé en septembre 2010, les attentes liées à l'étude du plan de synthèse du PACA Chablais étaient les suivantes :

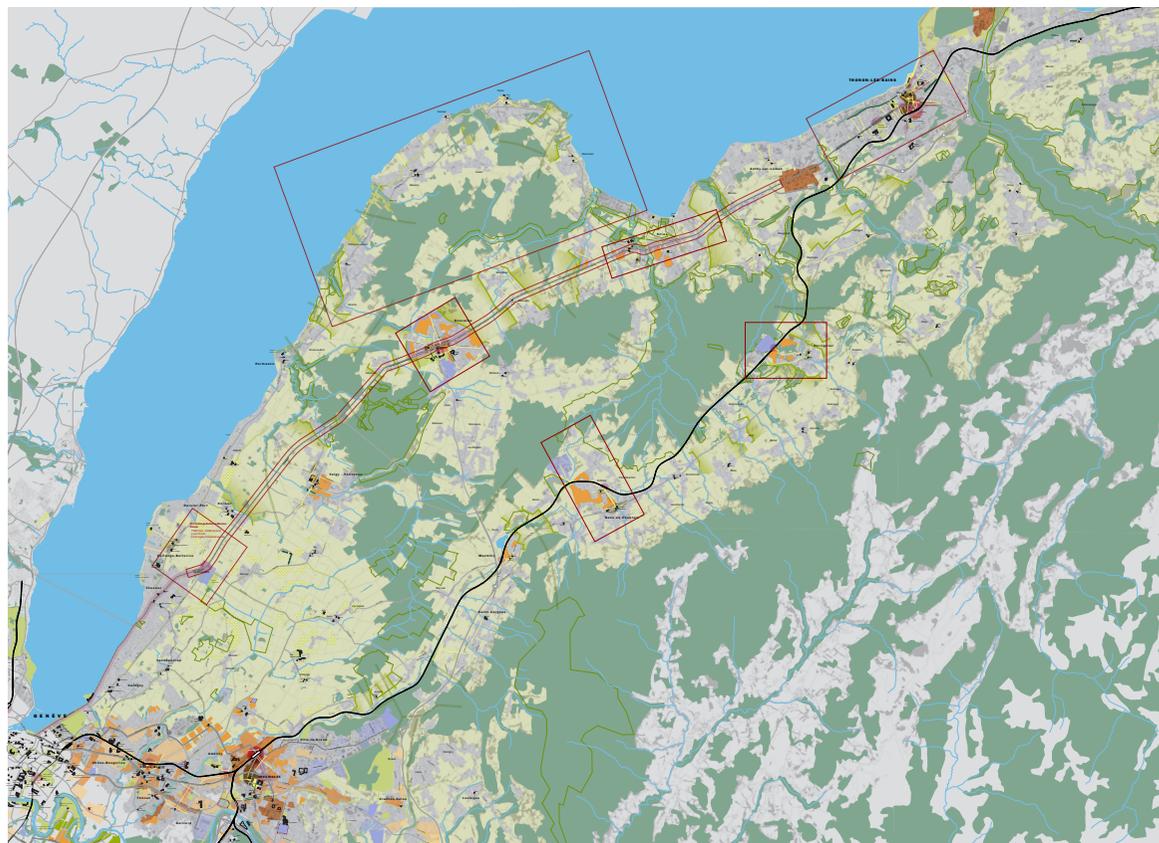
- Préciser les recommandations de principe issues du concept général du PACA Chablais sur les thèmes suivants : mobilité, environnement et urbanisation.
- Identifier les **PSD (Périmètres Stratégiques de Développement)**, approfondir les réflexions, et proposer une démarche pour le déroulement d'études complémentaires à conduire sur les PSD.
- Permettre le mûrissement des décisions à prendre relatives à l'organisation territoriale.

PSD COLLONGE BELLERIVE / MEINIER / CORSIER /

Le secteur de la Pallanterie au cœur des communes de Collonge-Bellerive, Corsier et Meinier est la «**porte chablaisienne**» de l'agglomération qui doit se structurer en réalisant un **nouveau quartier mixte** pour permettre la mise en place d'un **axe TC performant sur la route de Thonon** et à moyen terme, **anticiper la réali-**

sation de la traversée du lac en organisant dès maintenant son développement.

Aussi les questions qui se posent sont : **OÙ ?** et **COMMENT ? faut-il urbaniser ce secteur-ci de l'agglomération ?** Questions auxquelles répond l'étude PSD.



Plan guide extrait du plan de synthèse PACA Chablais - cahier n° 100-6

LA MÉTHODE

La méthode de travail pour la conduite du PSD a reposé sur la tenue de **nombreuses réunions d'échange** entre les mandataires, les élus et les techniciens.

Sur ce principe fondateur, un atelier de travail a été organisé en collaboration avec les élus représentants des trois communes le 22 novembre 2010. La démarche a ensuite fait l'objet d'une présentation devant tous les conseillers communaux des trois communes concernées.

Que ces acteurs soient remerciés de la qualité de ces échanges et débats. Ces allers-retours ont permis de rester **en phase avec les réalités du terrain** et les volontés de ses acteurs, et de formuler une feuille de route réaliste, qui **«colle» aux attentes et aux besoins de chacun.**

INTERVENIR DANS LA DÉMARCHÉ /

L'objectif de l'étude du Périmètre Stratégique de Développement de Collonge Bellerive, Meinier, Corsier est triple :

OBJECTIF N°1

Co-construire en partenariat avec les élus des communes concernées une **grille d'enjeux** précisant quels sont les **conditions pour qu'un projet d'agglomération puisse se faire** et établir et établir un **principe d'analyse des hypothèses d'aménagement** une fois la procédure d'étude lancée. La grille d'analyse est envisagée comme **un outil qui offre la possibilité de prendre du recul face aux images de projet**. Elle permet de vérifier que les enjeux techniques respectent les enjeux généraux sur les thèmes importants voire fondamentaux et de les prioriser si nécessaire.

OBJECTIF N°2

Sensibiliser les élus à quatre grandes types de développement de l'urbanisation possible, les passer au crible de la grille pour voir les **solutions acceptables et celles qui ne le sont pas**.

OBJECTIF N°3

Identifier avec les conseillers communaux les **critères à absolument faire figurer au cahier des charges** destiné à lancer un mandat d'études parallèles.



Trois enjeux président à ce projet stratégique de développement :

UN ENJEU LIÉ À LA PRISE EN COMPTE DES VOLONTÉS LOCALES /

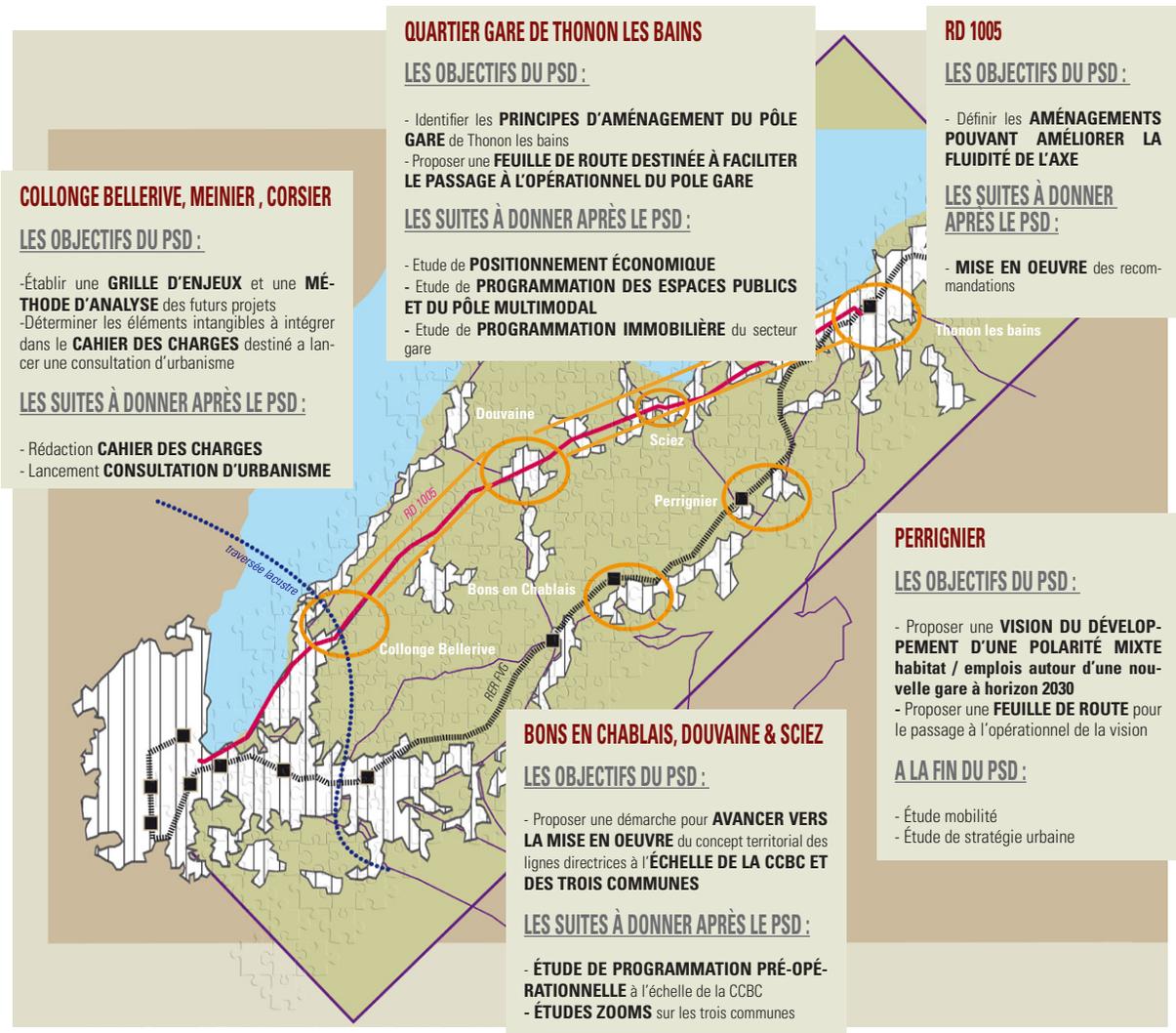
Desserte locale, valorisation foncière, péréquations financières, gouvernance, **environnement, agriculture et paysage, formes urbaines et localisation** d'une nouvelle urbanisation, temporalité et lien social sont autant de questions que l'**échelle territoriale de l'agglomération ne peut nier**.

UN ENJEU LIÉ À L'INTÉGRATION DES PERSPECTIVE GLOBALES /

Traversée lacustre, pôle d'échange, **seuil d'agglomération**, transports condition d'une nouvelle urbanisation, **maîtrise de l'étalement urbain**, préservation de l'activité agricole et des paysages sont des **enjeux d'échelle territoriale que les actions locales ne doivent pas condamner**.

UN ENJEU LIÉ À LA CONCILIATION DES DEUX ÉCHELLES /

Il ne s'agit pas simplement d'une superposition des enjeux propres à deux échelles mais véritablement d'une **fusion, d'une ré-interrogation perpétuelle d'une échelle vis à vis de l'autre**



Emboîtement des échelles



Assemblage des projets



Cohérence du territoire

UNE MÉTHODE POUR RATIONALISER UN CHOIX /

La grille a été **conçue conjointement par les élus représentants des trois communes**. Une liste d'items non exhaustifs leur a été fournie pour lesquels ils ont identifié des **enjeux importants à prendre en compte dans les futurs projets**.

Les items sont les suivants :

- Cohérence territoriale
- Environnement, structure agricole et paysagère
- Mobilités
- Formes urbaines
- Formes architecturales
- Économie et stratégie de mise en oeuvre
- phasage
- Ingénierie de projet

Chaque enjeu doit être **pondéré sur une échelle de 1 à 3**. Cette **pondération vise à hiérarchiser les enjeux et les conditions de réalisation d'un projet entre eux en fonction de leur importance**. Une pondération «1» correspond au plus bas niveau d'importance, et la pondération «3» à une grande importance.

Ainsi, chaque futur projet sera examiné à la lumière de ces items pondérés selon qu'il répond **bien (1 pt) moyennement bien (0 pt) ou pas du tout (-1pt)** aux enjeux ciblés. Ensuite par item, une moyenne pondérée sera calculée pour obtenir un **référentiel de comparaison entre les projet**.

2 ENVIRONNEMENT, STRUCTURE AGRICOLE ET PAYSAGÈRE		+	-	0	⚠
		1pt	-1pt	0 pt	
Espaces naturels protégés	2	●			2
Corridors écologiques préservés	2	●			2
Valorisation des vues et qualités d'ambiance du site	3		●		-3
Viabilité des grands espaces agricoles	1			●	-1
Protection des zones adjacentes au périmètre	1	●			1
Protection des zones de promenade et de loisirs	3			●	0
Intégration des critères du développement durable	2		●		-2
					-1

Projet X

2 ENVIRONNEMENT, STRUCTURE AGRICOLE ET PAYSAGÈRE		+	-	0	⚠
		1pt	-1pt	0 pt	
Espaces naturels protégés	2			●	0
Corridors écologiques préservés	2			●	0
Valorisation des vues et qualités d'ambiance du site	3	●			3
Viabilité des grands espaces agricoles	1		●		-1
Protection des zones adjacentes au périmètre	1		●		-1
Protection des zones de promenade et de loisirs	3	●			3
Intégration des critères du développement durable	2			●	0
					4

Exemple de grille remplie

Projet Z

2 ENVIRONNEMENT, STRUCTURE AGRICOLE ET PAYSAGÈRE		+	-	0	⚠
		1pt	-1pt	0 pt	
Espaces naturels protégés	2	●			2
Corridors écologiques préservés	2	●			2
Valorisation des vues et qualités d'ambiance du site	3			●	0
Viabilité des grands espaces agricoles	1		●		-1
Protection des zones adjacentes au périmètre	1	●			1
Protection des zones de promenade et de loisirs	3	●			3
Intégration des critères du développement durable	2			●	0
					7

Projet Y

Pondération

Résultat pondéré

1- cohérence territoriale

	+	-	0	⚠
Objectif Projet d'Agglo 7000 habitants				
Objectif Projet d'Agglo 3000 emplois				
Pénalisation des projets futurs				
Cohérence de la répartition et organisation commerces / services / équipements entre les 3 communes				
Simultanéité urbanisation / mobilités				
Fonctionnement avec ET sans traversée lacustre				
Cohérence avec extension centre sportif Rouelbeau et ZI / ZA la Pallanterie				

2- environnement, structure agricole et paysagère

	+	-	0	⚠
Espaces naturels protégés				
Corridors écologiques préservés				
Valorisation des vues et qualités d'ambiance du site				
Viabilité des grands espaces agricoles				
Protection des zones adjacentes au périmètre				
Protection des zones de promenade et de loisirs				
Intégration des critères du développement durable				

3- mobilités

	-	0	⚠
Présence d'une offre de transport public structurante et performante			
Maillage mode doux vers pôle multimodal projeté			
Possibilité de diversification des moyens de déplacement			
Projet de P+R suffisants			
Pôle multimodal adapté			

4- formes urbaines

	-	0	⚠
Rapport objectif en nombre de logements / préservation des surfaces agricoles			
Densité (nombre de logements par hectares)			
Compacité suffisante pour attirer commerces, services et équipements			
Centralité			
Accessibilité des commerces / services / équipements par un grand nombre et une diversité d'usagers			
Disposition favorable des commerces / services / équipements			
Phasage spatial et temporel			
Evolutivité du projet			
Diversité des typologies de logement			
Réseau d'espaces publics permettant diversité, connectivité et potentiel d'appropriation			

5- formes architecturales

	-	0	⚠
Forme du bâti			
Intégration à l'existant			
Relations de voisinage avec les tissus existants			

6- économie et stratégie de mise en oeuvre

	+	-	0	⚠
Evolution du ration emplois / logements				
Adéquation des typologies de logement (LUP, PPE, loyers libres, coopératives)				
Types d'emploi et répartition ZA/ zones mixtes				
Planification des équipements induits (enseignement, culture, sports, administration, services techniques)				
Infrastructures à la charge des communes				
Conditions de maîtrise foncière publique				
Définition du rythme de développement				
Adéquation avec les instruments et procédures de planification				
Processus de consultation				
Synergies financières avec les grandes infrastructures				
Possibilités de mutualisations de services				

7- phasage

	+	-	0	⚠
Temporalités				
Enchaînements bloquants				

8- ingénierie de projet

	+	-	0	⚠
(Financière, technique, foncière...)				

Grille d'analyse co-construite par les élus de Collonge Bellerive, Meinier, Corsier

Quatre types de développement de l'urbanisation ont été soumis à l'analyse de la grille. **L'exercice a été réalisé en atelier par les élus** en fonction de coefficients attribués par ces derniers. Cette démarche a eu pour but à la fois de **tester la grille** et de voir si les quatre hypothèses de développement sont envisageables où si certaines sont incompatibles avec les critères et la pondération des élus. Les résultats ont permis de **donner des orientations à intégrer dans le cahier des charge** de la future consultation et que devront suivre les équipes mandatées.

DES ÉLÉMENTS À INTÉGRER AU FUTUR CAHIER DES CHARGES /

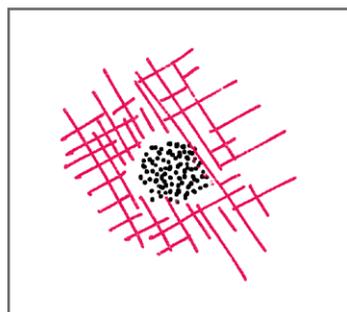
Il est ressorti de l'exercice que c'est la **structuration ex-nihilo**, c'est à dire autour de la création d'une nouvelle centralité qui a été plébiscitée par les élus de manière à **respecter le caractère des centralités villageoises existantes**. Le programme devra être **mixte et offrir**

une capacité élevée en logements dont une part d'utilité publique, subventionnés ou coopératifs selon la L1 35 art.4A (LGZD) et en **surfaces d'activités**. L'urbanisation sera **compacte** avec une densité importante dans le respect du site notamment pour **préserver les vues sur le lac et les Alpes**. Des **espaces publics de qualité** permettront de lier les centres historiques au nouveau quartier en offrant des **cheminements de mobilités douces** à l'écart des grands axes routiers. Des liens avec le pôle multimodal et la zone d'activité devront permettre un fonctionnement optimal.

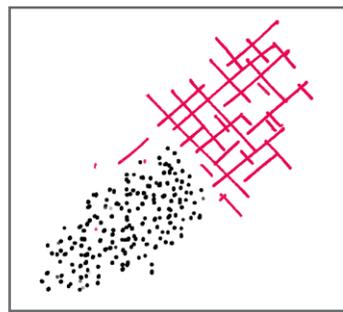
Le nouveau quartier devra se construire autour d'un **axe TC fort** si possible en site propre depuis le centre de Genève en direction du Chablais. L'infrastructure devra impérativement **précéder l'arrivée des nouveaux habitants**. Un **pôle multimodal** sera créé en lien avec cette infrastructure et le captage des flux en provenance du Chablais (TIM et TC) dans un premier temps puis en intégrant la sortie de la traversée du lac dans

un second temps. Un **P+R** participera à la maîtrise des TIM en transit et à destination du centre de Genève dans un premier temps sans la traversée du lac puis avec. La sortie d'un ring autoroutier de la traversée du lac devra être intégrée au schéma de circulation et de développement de l'urbanisation proposé par les équipes.

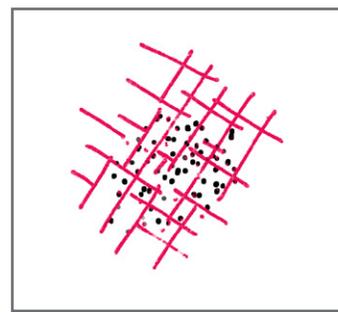
Enfin, le nouveau développement devra **maîtriser sa consommation de terre agricole** et prévoir un **traitement de ses franges bâties** en tirant le plus possible partie des **vues et l'environnement paysager de haute qualité du site**. Les valeurs naturelles telle que le site de Rouelbeau, la plaine de la Seymaz et les mouilles des Esserts devront être maintenues de même que la structure arborée existante qui sera autant que possible intégrée au réseau d'espaces publics favorisant ainsi la **présence de la nature en ville**. Enfin une attention particulière sera portée aux contraintes sonores liées aux axes de circulation.



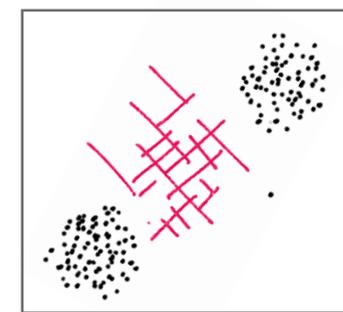
Autour de la structure villageoise existante



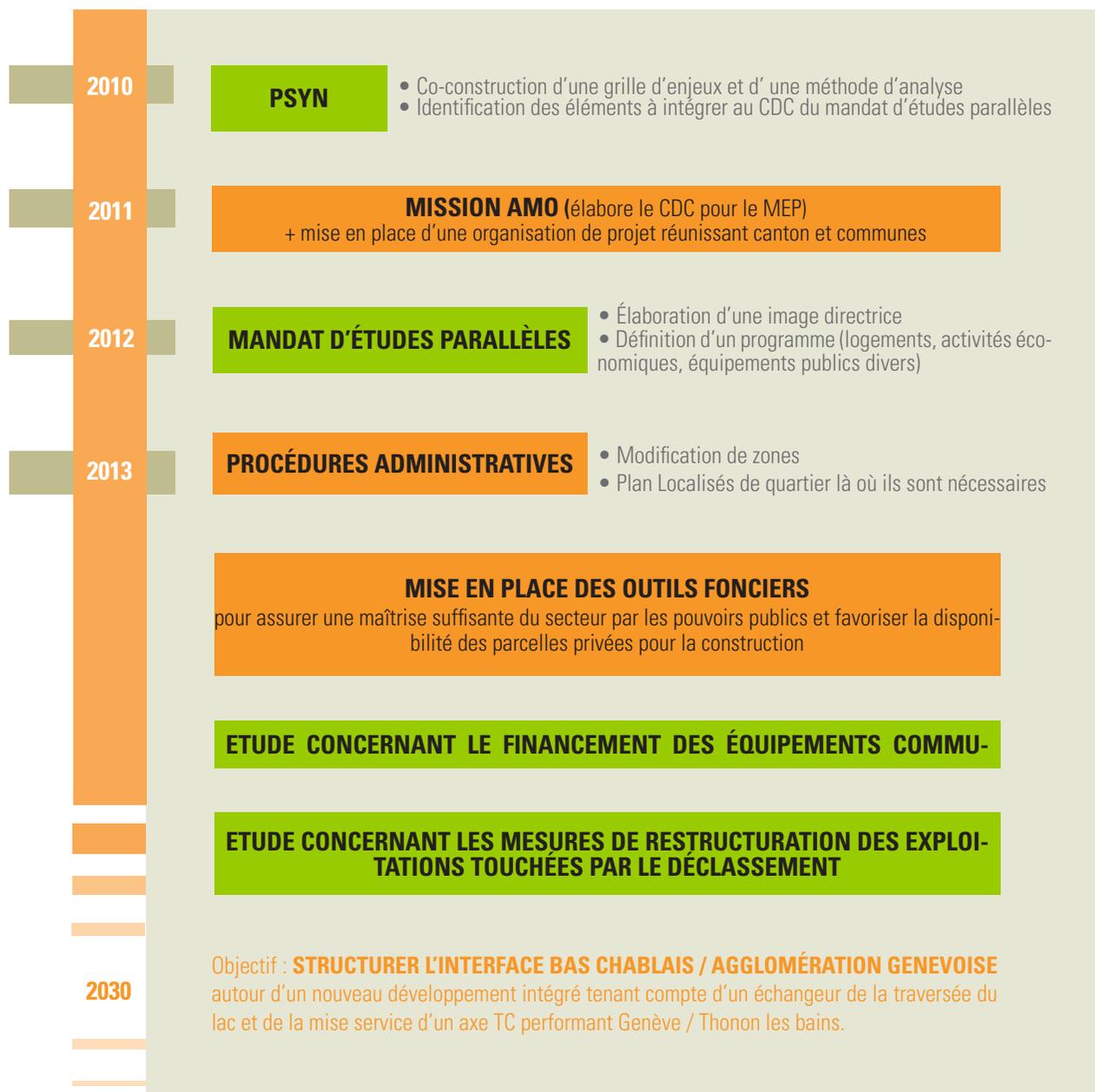
En continuité de l'urbanisation existante



En densification du tissu existant



Ex nihilo



RECOMMANDATIONS

LES SUITES A DONNER /

La feuille de route détaillée ci-contre permet d'avoir une **vision opérationnelle du projet stratégique de développement de la Pallanterie**.

Elle a pour but de **donner un calendrier des grandes étapes à franchir** pour dessiner ce nouveau morceau de l'agglomération

L'exercice réalisé dans le cadre de ce projet stratégique de développement aura permis en outre d'instaurer **une précieuse culture du dialogue et de l'échange**, terreau essentiel pour la conduite de la suite des opérations.

Plan de Synthèse PACA Chablais

Pré PSD gare de Thonon les Bains



Rapport pré PSD - mars 2011



SOMMAIRE

PRÉAMBULE

INTRODUCTION

RÉFLEXIONS LIÉES A L'AMÉNAGEMENT DU PÔLE GARE

UNE LISIBILITÉ URBAINE CONFUSE
DES POTENTIALITÉS IMPORTANTES
3 DÉMARCHES A CONDUIRE
LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT
LE CALENDRIER
REFERENCES DE POLE GARE

FEUILLE DE ROUTE

PREAMBULE

LIGNES DIRECTRICES DU CHABLAIS /

En septembre 2009, l'étude des lignes directrices du Chablais (rebaptisées PACA Chablais dans le sens d'une meilleure cohérence d'ensemble) a démarré. Il s'est agi durant l'étude de proposer une **organisation du territoire du Bas Chablais à horizon 2030** (depuis la commune suisse de Collonge Bellerrive jusqu'à la commune française de Thonon les Bains) capable d'accueillir **45 000 nouveaux habitants et 15 000 emplois** et de vérifier la faisabilité de la répartition proposée.

La recherche d'un **rééquilibrage habitat/emplois de part et d'autre de la frontière**, d'une **limitation de la mobilité individuelle** (dans un contexte de raréfaction et de hausse du coût des énergies fossiles), et d'une **préservation du cadre de vie** nous a conduit à proposer une organisation du territoire basée sur les principes de :

- **Polarisation de la croissance autour des centralités existantes en lien avec les transports** destinée à limiter l'étalement urbain, économiser la ressource foncière, préserver les entités paysagères et agricoles, renforcer le poids des polarités existantes, assurer une structuration des transports et des services associés efficace, produire du lien social.

- **Développement de la complémentarité des modes de transport** destiné à anticiper la hausse du coût des déplacements, améliorer l'irrigation de l'ensemble du territoire, à limiter la

part des déplacements, à encourager l'utilisation des transports publics, à diversifier les modes de déplacements et à optimiser les temps de déplacements.

- **Mutualisation des moyens et des compétences dans le sens d'une meilleure intelligence collective** destinée à initier de nouvelles pratiques de projet allant dans le sens d'une

meilleure cohérence d'ensemble et à encourager les solidarités territoriales.

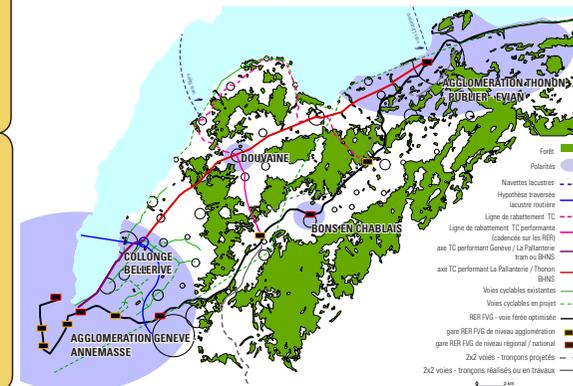
Ces recommandations ont été validées par les membres du COPIL (composé des élus des collectivités suisses et françaises des différents échelons : communes, communauté de communes, conseil général et région côté français / communes et canton côté suisse) le 29 juin 2010.



«Quiconque accomplit des tâches d'aménagement du territoire doit avoir une vision à longue échéance. L'aménagement du territoire doit veiller à ce que les générations futures puissent encore satisfaire leurs propres besoins en matière de développement spatial et ne soient pas uniquement occupés à gérer de coûteux sites laissés par leurs prédécesseurs.»

in : article de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire 'Nouvelles données sur l'évolution de l'utilisation du sol'

LE CHABLAIS EN 2030 : UN TERRITOIRE PRESERVE CAR STRUCTURÉ



Extrait p107 du cahier 100-4 (rapport d'étude final des lignes directrices du Chablais)

QUELLE SIGNIFICATION POUR THONON ? /

- + 13.000 habitants
- + 6.000 emplois
- 1 Pôle d'échange
- 1 priorité donnée à l'emploi

PLAN DE SYNTHÈSE PACA CHABLAIS /

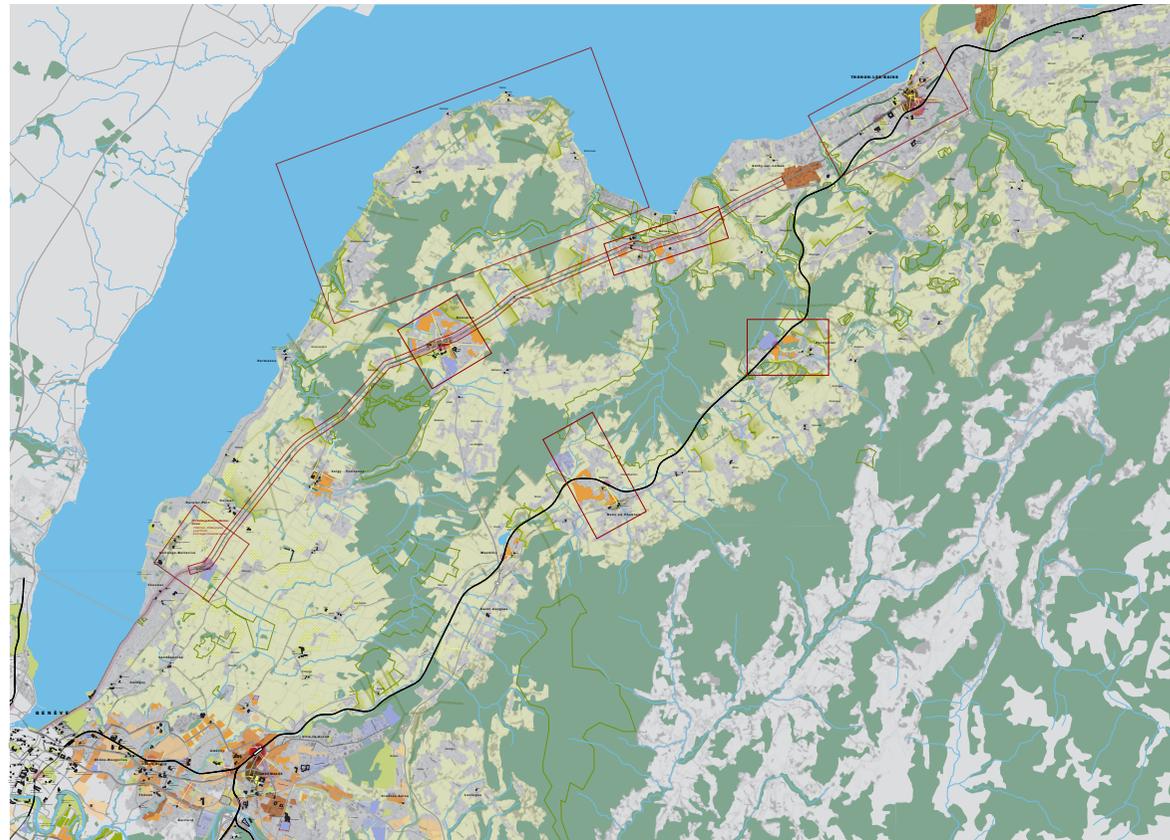
Lancé en septembre 2010, les attentes liées à l'étude du plan de synthèse du PACA Chablais étaient les suivantes :

- Préciser les recommandations de principe issues du concept général du PACA Chablais sur les thèmes suivants : mobilité, environnement et urbanisation.
- Identifier les **PSD (Périmètres Stratégiques de Développement)**, approfondir les réflexions, et proposer une démarche pour le déroulement d'études complémentaires à conduire sur les PSD.
- Permettre le mûrissement des décisions à prendre relatives à l'organisation territoriale.

PSD POLE GARE DE THONON LES BAINS /

Le secteur gare de Thonon est **un lieu stratégique capable de porter la croissance d'emplois et le rayonnement économique du Chablais dans le système tour du lac** à condition que soit menée une **étude de positionnement stratégique** claire en la matière.

Aussi l'objectif du PSD mené sur la zone a été d'identifier d'une part des **principes d'aménagement clairs et un calendrier permettant d'aller négocier avec les partenaires fonciers** et d'autre part de disposer d'une **feuille de route pour le passage à l'opérationnel**.



Plan guide extrait du plan de synthèse PACA Chablais - cahier n° 100-6



LA MÉTHODE

La méthode de travail pour la conduite du PSD a reposé d'une part sur la tenue de **nombreuses réunions d'échange** entre les mandataires, les élus, les techniciens et les partenaires (RFF et SNCF) fondées sur **l'écoute, le dialogue et l'échange**. Que ces acteurs soient remerciés de la qualité de ces échanges.

En effet, ces allers-retours ont permis de rester **en phase avec les réalités du terrain**, de formuler des pistes de réflexion, de formaliser un calendrier et une feuille de route réalistes, qui **«collent» aux attentes et aux besoins de chacun des acteurs et des décideurs**.

D'autre part, la méthode de travail a reposé sur en un **aller-retour permanent dans les échelles de projet et de territoire**, interrogeant de fait l'emboîtement des démarches.

Cette façon de travailler a permis de **révéler l'ambition d'une ville pour son territoire**.

Deux objectifs président à l'étude du Périmètre Stratégique de Développement du pôle gare de Thonon les bains.

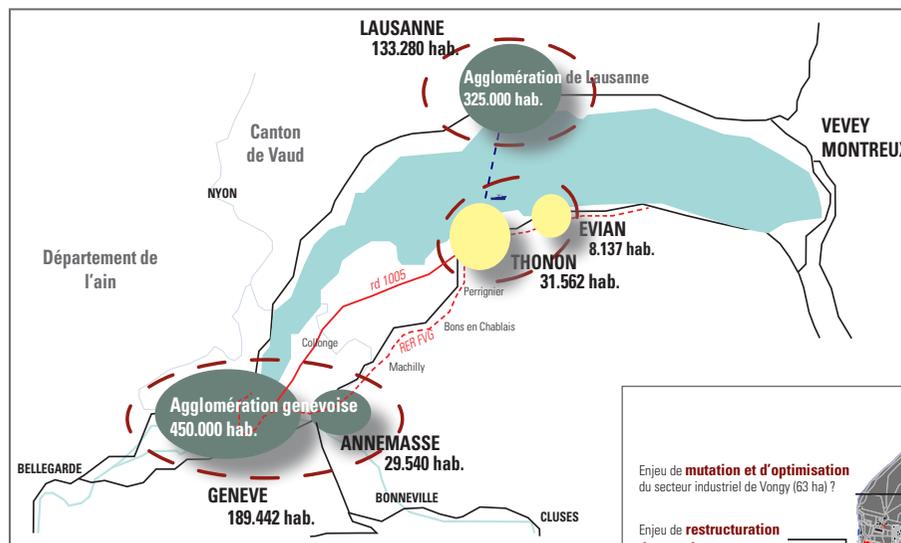
1- IDENTIFIER DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT CLAIRS /

Il existe sur le secteur gare un réel enjeu de **réorganisation de l'intermodalité** notamment en lien avec l'arrivée du RER FVG en 2016 et de **requalification des espaces publics** en lien avec cette intermodalité. Parallèlement, les potentialités foncières sur le secteur sont importantes et stratégiques.

Aussi il est important pour la ville de **disposer de principes d'aménagement clairs sur le périmètre pour dialoguer avec les propriétaires foncier** (SNCF et RFF) **et avancer vers l'opérationnel**.

2- AMORCER UNE RÉFLEXIONS SUR LE POSITIONNEMENT DU QUARTIER GARE A L'ÉCHELLE DU TOUR DU LAC /

Les enjeux que porte Thonon les bains dépassent le strict cadre des limites communales. En effet, à l'échelle du tour du lac, il est frappant de constater l'absence sur la rive française du Léman d'une polarité structurante. Or, si aucune réflexion relative à la gouvernance n'est menée, ce sont Genève et Lausanne qui continueront de polariser le développement au détriment du Chablais.

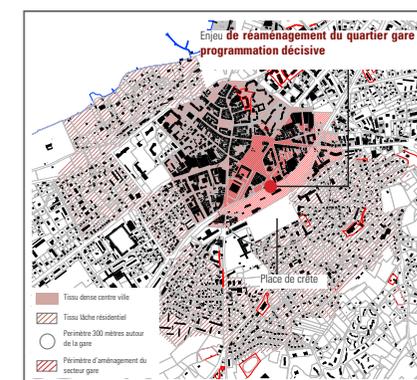
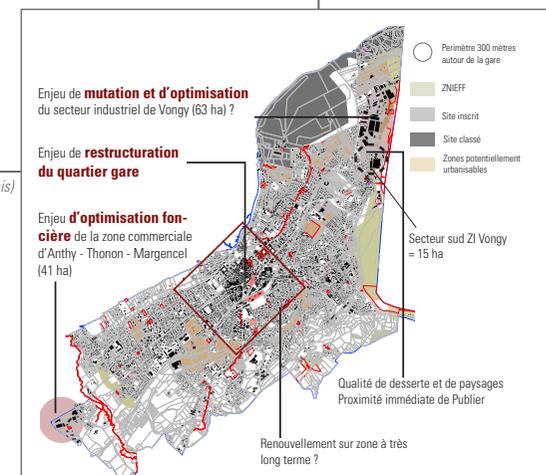


Extrait p69 du cahier 100-4 (rapport d'étude final des lignes directrices du Chablais)

La réflexion à l'échelle du tour du lac s'impose.

Dans cette logique et au regard des potentialités du secteur gare, celui-ci est tout à fait capable d'assumer le rôle de **vitrine française du Léman**. Une **étude de positionnement stratégique** doit être conduite en ce sens pour identifier le/les créneaux porteurs d'attractivité et d'image pour la future agglomération de Thonon.

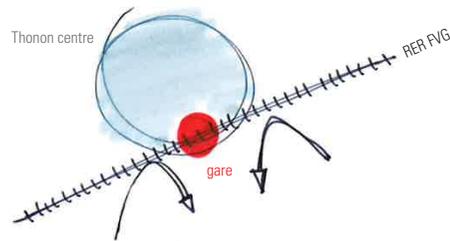
Car cette question est indissociable de celle liée à l'évolution des périmètres institutionnels actuels. C'est la constitution d'une **agglomération forte regroupant Thonon, Publier et Evian** ainsi que les communes périphériques dont le fonctionnement est lié à la ville centre (ex : Anthy, Margencel, Allinge...) qui permettra de **s'inscrire dans le réseau structurant des villes du tour du lac**.



Le secteur gare de Thonon souffre à la fois d'une **organisation urbaine peu qualitative** notamment dans le traitement de ses espaces publics et dans l'organisation de ses flux et d'une **faiblesse de rayonnement et d'image**. Aussi trois enjeux majeurs sont liés à ce secteur qui posent diverses questions à diverses échelles.

UN ENJEU LIÉ À L'ACCESSIBILITÉ DE LA GARE /

- **Comment accède-t-on à la gare de Thonon** selon que l'on est à pied, en transports en commun, en vélo, en voiture et que l'on vient de Thonon, des vallées, des montagnes, du Chablais ?
- **Quels itinéraires** sont à mettre en oeuvre selon les modes de déplacement ? Doit-on par exemple franchir les voies ferrées pour se garer si l'on vient en voiture du sud de Thonon ? Doit-on d'ailleurs favoriser l'accès voiture au plus proche de la gare



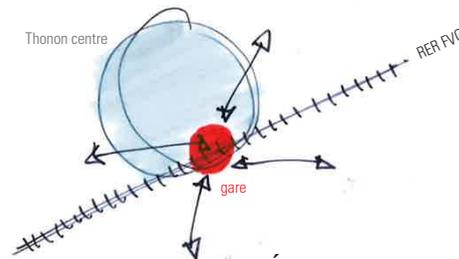
Échelle intercommunale

dans un tissu urbain dense ?

C'est un enjeu d'échelle intercommunale qu'il faut examiner à l'échelle du bassin de vie de Thonon.

UN ENJEU LIÉ À LA GESTION DE L'INTERMODALITÉ AUTOUR DE LA GARE /

- **Comment organiser les liens** entre la gare de voyageurs, la gare routière, la place de crête, la place des arts, le bord du lac ?
- Quels traitements des espaces publics pour assurer une **lisibilité et une cohérence** aux usagers ?
- **Comment gérer les différents modes de transport** sur le site, les différents flux ? Par exemple, où localiser la desserte TC (au plus près de la gare, en sous terrain, en aérien ? quelles dimensionnements pour les quais bus ? combien ? ...)



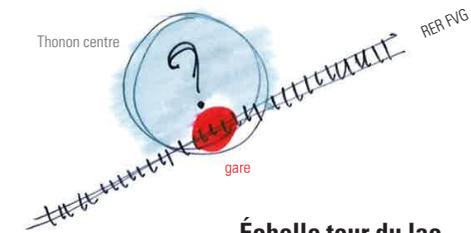
Échelle urbaine

C'est un enjeu d'échelle urbaine qui concerne à la fois la physionomie du centre Thonon, et l'image de la ville vis à vis de l'extérieur.

UN ENJEU LIÉ À LA PROGRAMMATION-GARE /

- **Quelle programmation** autour du pôle gare au plus proche des infrastructures de déplacement ?
- Quelles sont les **surfaces disponibles**, potentiellement mutables ? quels sont les points durs ?
- Quel est le **niveau d'ambition et la part de risques** entendable pour Thonon afin d'affirmer sa position dans le système tour du lac ?

Cette enjeu s'entend à l'**échelle de l'agglomération franco valdo genevoise**.



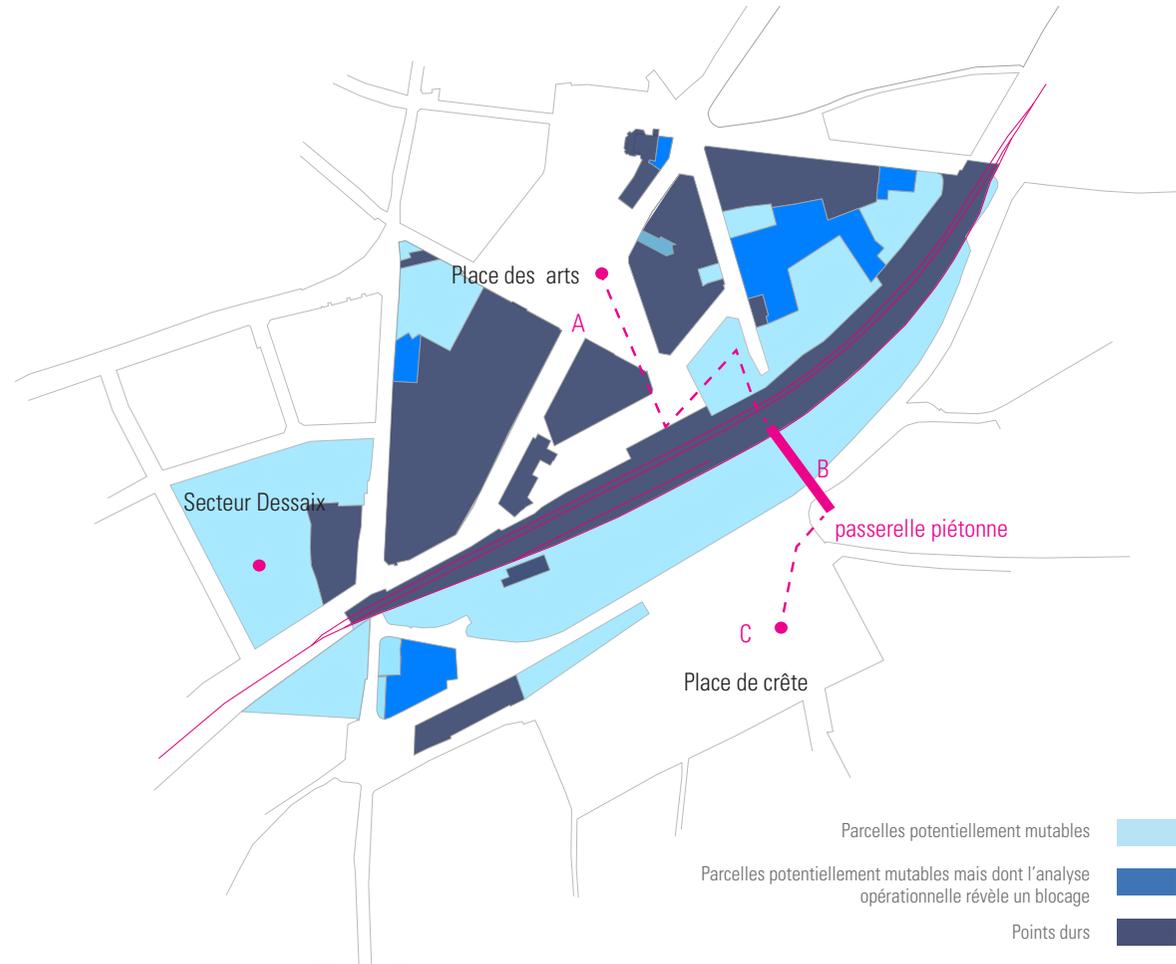
Échelle tour du lac

UNE LISIBILITÉ URBAINE CONFUSE /

RÉFLEXIONS LIÉES À L'AMÉNAGEMENT DU PÔLE GARE

Aujourd'hui le cheminement entre la place des arts et la place de crête n'est **pas lisible pour le piéton**. Au sortir de la gare par exemple, la vue est bouchée en direction de la place des arts où se trouve pourtant la gare routière (à 200 mètres). De la même manière, pour se rendre place de crête, il faut contourner un îlot bâti avant de pouvoir s'engager sur la passerelle. Le trajet est loin d'être rectiligne... Il y a donc urgence à **réorganiser d'une part l'espace public et d'autre part les mobilités** de façon à préparer l'arrivée du RER FVG dans un premier temps et l'accueil d'une programmation innovante dans un second temps. La ville s'est saisie de la question de l'espace public et des mobilités en partenariat avec ses interlocuteurs transports.

Il faut noter que **la maîtrise foncière de la commune sur le secteur est actuellement très limitée**. Cependant une dynamique de restructuration urbaine a déjà été enclenchée par la commune sur le secteur Dessaix (350 logements, commerces, résidence de services) qui peut être considéré comme une première action de restructuration du périmètre.



A- gare routière place des arts



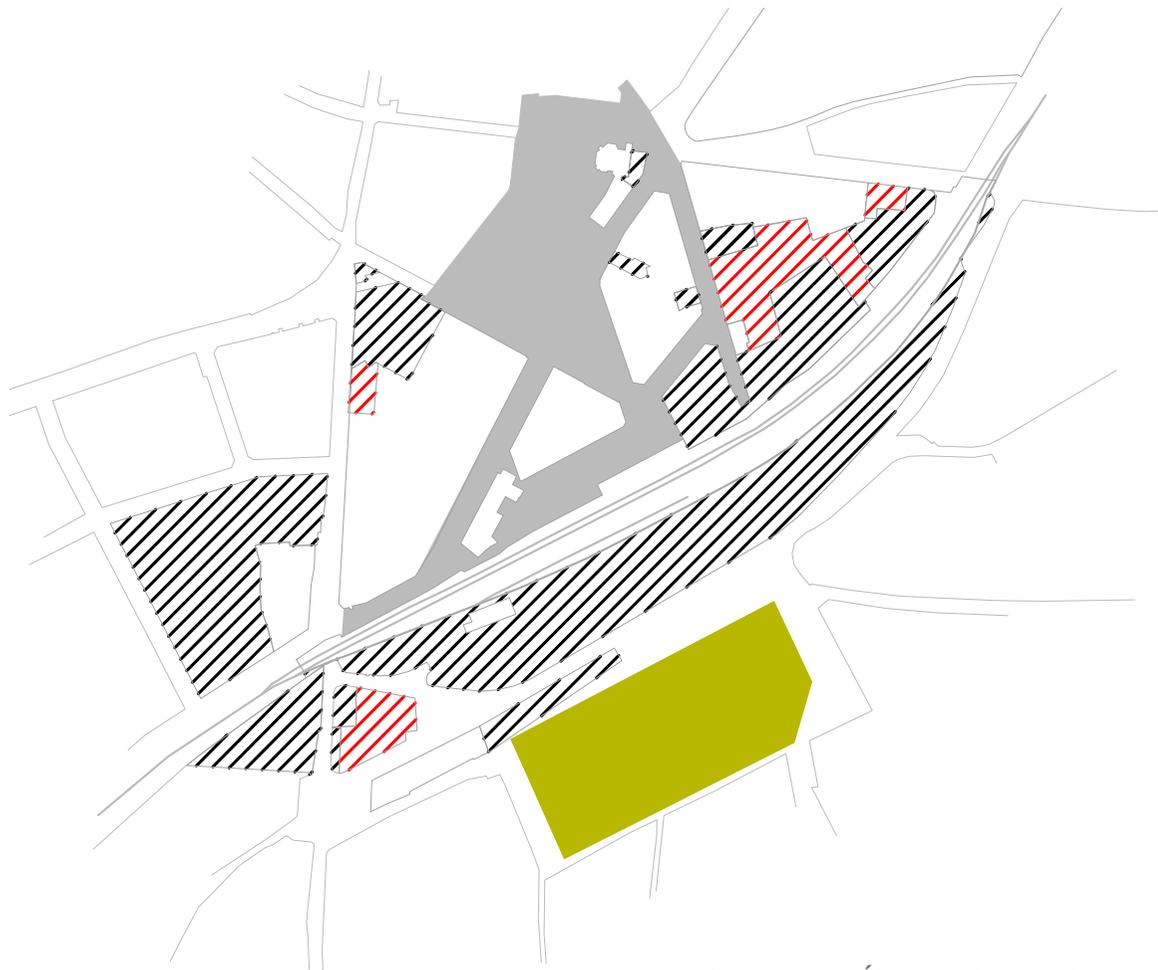
B- vue depuis la passerelle existante



Au bout de la passerelle



C- place de crête



DES POTENTIALITÉS IMPORTANTES /

Autour de la gare, **6 hectares sont potentiellement mutables** (mais pas nécessairement disponibles à court terme) ce qui représente une opportunité de développement de l'ordre de 180.000 m² de SHON (COS 3) dont 40.000 sont déjà partis sur le secteur Dessaix soit au total **140.000m² de SHON potentielle**.

- Parcelles potentiellement mutables : **5,2 ha**
- Parcelles potentiellement mutables mais dont l'analyse opérationnelle révèle un blocage : **0,8 ha**

Total : 6 ha

3 DEMARCHES A CONDUIRE /

UNE DÉMARCHE DE «L'URGENCE»

Elle consiste dès à présent d'une part à négocier avec SNCF sur ses parcelles au sud du périmètre **l'ouverture d'un P+R temporaire** destiné à alimenter le RER FVG a horizon 2016-2017 et d'autre part à faire étudier conjointement la **faisabilité technique de la création d'une nouvelle passerelle** dans l'axe de la place des arts répondant aux normes handicapées (ascenseurs desservant les quais).

UNE DÉMARCHE PRÉ-OPÉRATIONNELLE

Elle consiste à lancer une **étude de programmation des espaces publics et du pôle multimodal**. La démarche est sur le point d'être lancée par la ville auprès de ses partenaires transport (région, SIBAT...).

UNE DÉMARCHE PROSPECTIVE

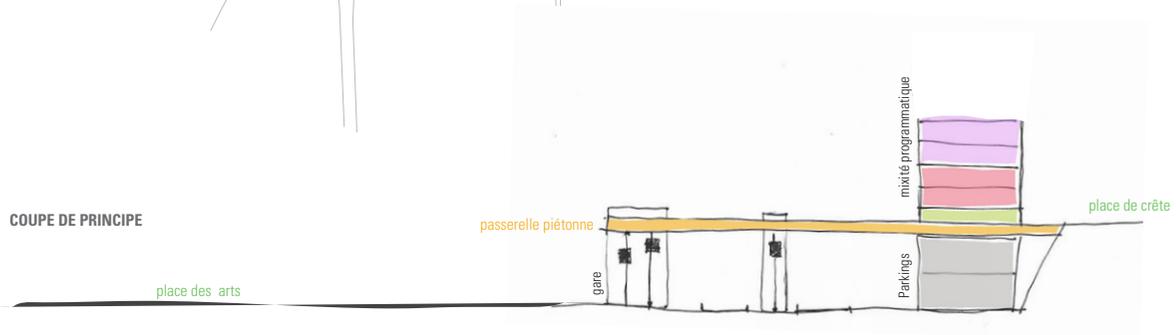
Elle consiste à lancer une **étude de positionnement stratégique en matière économique**.

Les résultats de cette étude permettront la conduite d'une **mission de programmation pour la valorisation des terrains au sud de la gare**. Cette étude s'occupera de déterminer entre autre le prix de la charge foncière, le prix de vente, l'équilibre de l'opération et le montage.

- Principe n°1
- Principe n°2
- Principe n°3
- Principe n°4



COUPE DE PRINCIPE



• PRINCIPE N°1 : ASSURER UNE MIXITÉ PROGRAMMATIQUE A DOMINANTE ÉCONOMIQUE

En ce sens une étude de positionnement économique doit être lancée par Thonon. De cette étude dépendra le rayonnement du secteur gare, la mise en oeuvre du concept territorial développé par les lignes directrices du Chablais, le ré-équilibrage du territoire vis à vis de l'agglomération franco valdo genevoise.

• PRINCIPE N°2 : RÉORGANISER LE PÔLE MULTIMODAL

Les flux multimodes doivent être rapatriés au plus près de la gare pour une meilleure efficacité et attractivité. Le stationnement doit être organisé au sud du site pour limiter les passages sur voie. Ces orientations doivent déboucher sur des réalisations rapides et concrètes pour accompagner l'arrivée du RER FVG comme par exemple la création d'un P+R temporaire (hachures).

• PRINCIPE N°3 : REQUALIFIER LES ESPACES PUBLICS

Le pôle de la place des arts doit en gardant sa vocation de pôle d'échanges, évoluer vers un espace public lisible et généreux à même d'assurer son articulation urbaine avec la gare. Aussi les espaces publics au sortir de la gare devront également être traités.

• PRINCIPE N°4 : LIER LES ESPACES ENTRE EUX

Une nouvelle passerelle piétonne, dans l'axe de la place des arts et de la place de crête assurera la mise en relation de ces nouveaux espaces et de

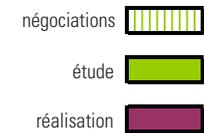
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
passerelle															
parkings aériens															
organisation pôle mobilité															
parvis de la gare															
secteur nord gare															
secteur sud gare															

2016 *

- Mise en oeuvre du programme immobilier suite à l'étude de programmation du secteur sud
- Mise en service de la nouvelle passerelle et du P+R temporaire au sud des voies

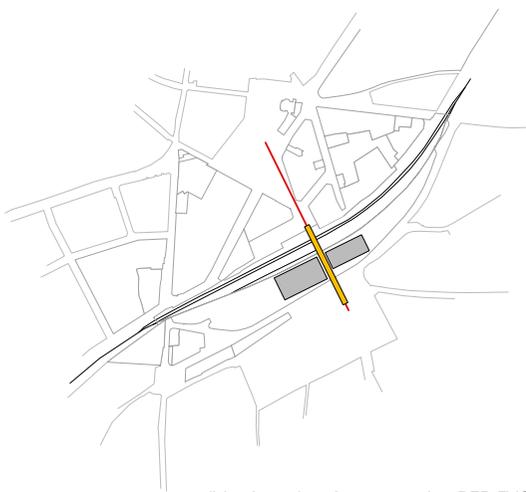
2020

- Réception des espaces publics
- Réception du pôle mobilités
- Réception du secteur nord

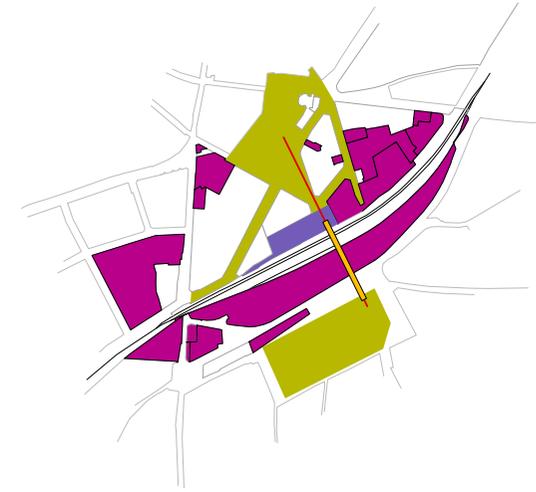


2025-2030

- Réception du programme gare



* horizon de mise en service RER FVG



ST ETIENNE CHATEAUCREUX /

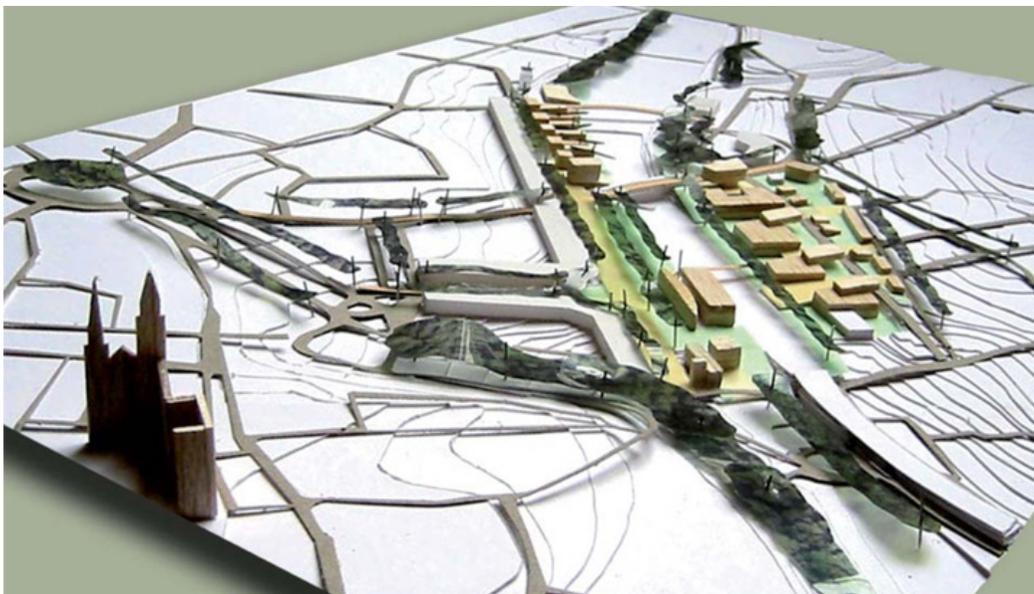
Le programme :

- siège du Groupe Casino : 36 000 m² SHON
- Cité des Affaires : 27 000 m² de bureaux
 - pôle d'échange multimodal
- Parking gare Châteaureux de 600 places

En 2012 :

- 16 000 m² SHON de commerces et services en RDC
- 150 logements
- une gare bi-face





CHARTRES /

Les données :

- 39 767 habitants
- 10 hectares périmètre gare
- 30 hectares périmètre élargi
- 9 000 voyageurs /jour
- 55 000m² de surface

Le programme :

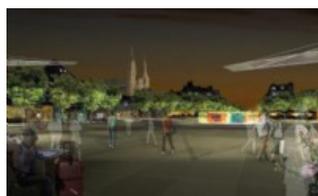
- logements / bureaux / salle multiculturelle et sportive
- parking de 750 places

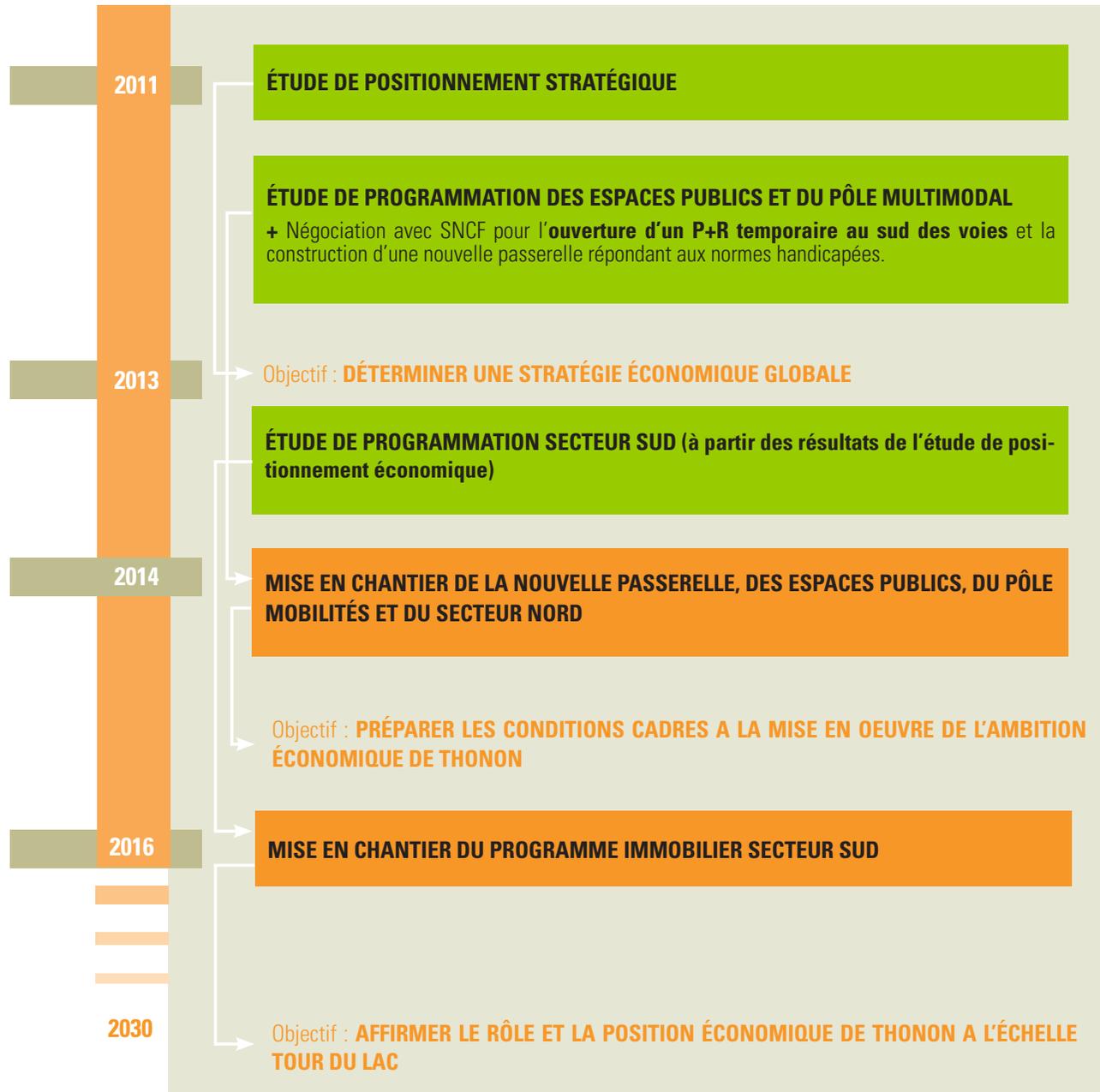
Cout de l'étude de définition :

50 000 € HT

Montant estimatif des travaux :

40 millions d'euros





RECOMMANDATIONS

LES SUITES A DONNER /

La feuille de route détaillée ci-contre permet d'avoir une **vision opérationnelle d'ensemble du secteur gare** avec les études à mener et les mises en chantier afférentes.

Elle a pour but de **donner à Thonon les moyens de son ambition** pour peser dans le système «tour du lac».

Menées de concert, ces actions permettront de **garder un cohérence opérationnelle forte à toutes les échelles.**

Plan de Synthèse PACA Chablais

Structuration du Bas Chablais (CCBC)



Rapport- mars 2011



SOMMAIRE

PRÉAMBULE

INTRODUCTION

PROPOSITION D'UNE DÉMARCHE

MONTAGE
PORTAGE ET FINANCEMENT
RÉFÉRENCES
CONCLUSION

PREAMBULE

LIGNES DIRECTRICES DU CHABLAIS /

En septembre 2009, l'étude des lignes directrices du Chablais (rebaptisées PACA Chablais dans le sens d'une meilleure cohérence d'ensemble) a démarré. Il s'est agit durant l'étude de proposer une **organisation du territoire du Bas Chablais à horizon 2030** (depuis la commune suisse de Collonge Bellerrive jusqu'à la commune française de Thonon les Bains) capable d'accueillir **45 000 nouveaux habitants et 15 000 emplois** et de vérifier la faisabilité de la répartition proposée.

La recherche d'un **rééquilibrage habitat/emplois de part et d'autre de la frontière**, d'une **limitation de la mobilité individuelle** (dans un contexte de raréfaction et de hausse du coût des énergies fossiles), et d'une **préservation du cadre de vie** nous a conduit à proposer une organisation du territoire basée sur les principes de :

- **Polarisation de la croissance autour des centralités existantes en lien avec les transports** destinée à limiter l'étalement urbain, économiser la ressource foncière, préserver les entités paysagères et agricoles, renforcer le poids des polarités existantes, assurer une structuration des transports et des services associés efficace, produire du lien social.

- **Développement de la complémentarité des modes de transport** destiné à anticiper la hausse du coût des déplacements, améliorer l'irrigation de l'ensemble du territoire, à limiter la

part des déplacements, à encourager l'utilisation des transports publics, à diversifier les modes de déplacements et à optimiser les temps de déplacements.

- **Mutualisation des moyens et des compétences dans le sens d'une meilleure intelligence collective** destinée à initier de nouvelles pratiques de projet allant dans le sens d'une

meilleure cohérence d'ensemble et à encourager les solidarités territoriales.

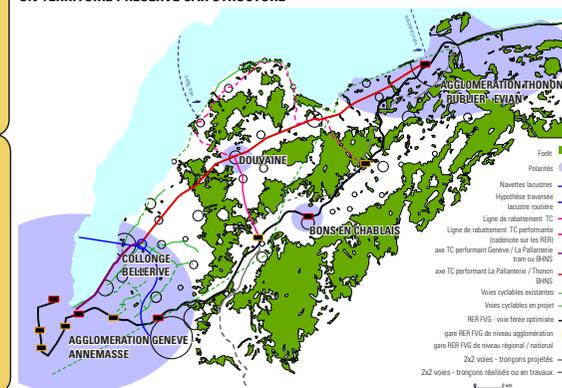
Ces recommandations ont été validées par les membres du COPIL (composé des élus des collectivités suisses et françaises des différents échelons : communes, communauté de communes, conseil général et région côté français / communes et canton côté suisse) le 29 juin 2010.

STRUCTURATION POLARISEE DU TERRITOIRE	<p>OBJECTIFS À ATTEINDRE : POLARISER LES TERRITOIRES</p> <ul style="list-style-type: none"> - ECONOMISER LA RESSOURCE FONCIÈRE - PRESERVER LES PAYSAGES NATURELS ET AGRICOLES - ASSURER UNE STRUCTURATION DES TRANSPORTS ET DES SERVICES ASSOCIÉS EFFICACE - PRODUIRE DU LIEN SOCIAL
INFRASTRUCTURES TC PERFORMANTES	<p>OBJECTIFS À ATTEINDRE : COMPLÉMENTARITÉ DES TC</p> <ul style="list-style-type: none"> - ANTICIPER LA HAUSSE DU COUT DES DEPLACEMENTS - PRIVILEGIER LES TC - IRRIGUER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE - DIVERSIFIER LES MODES DE DEPLACEMENTS - OPTIMISER LES TEMPS DE DÉPLACEMENTS
MUTUALISATION DES COMPÉTENCES ET DES MOYENS	<p>OBJECTIFS À ATTEINDRE : MUTUALISER LES MOYENS</p> <ul style="list-style-type: none"> - REINVENTER LE COLLECTIF - INITIER DE NOUVELLE PRATIQUES DE PROJET ALLANT DANS LE SENS D'UNE MEILLEURE COHERENCE D'ENSEMBLE - ENCOURAGER LES SOLIDARITÉS TERRITORIALES POUR UNE MEILLEURE INTELLIGENCE COLLECTIVE

«Quiconque accomplit des tâches d'aménagement du territoire doit avoir une vision à longue échéance. L'aménagement du territoire doit veiller à ce que les générations futures puissent encore satisfaire leurs propres besoins en matière de développement spatial et ne soient pas uniquement occupés à gérer de coûteux sites laissés par leurs prédécesseurs.»

in : article de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire 'Nouvelles données sur l'évolution de l'utilisation du sol'

LE CHABLAIS EN 2030 : UN TERRITOIRE PRESERVÉ CAR STRUCTURÉ



Extrait p107 du cahier 100-4 (rapport d'étude final des lignes directrices du Chablais)

QUELLE SIGNIFICATION POUR DOUVAINE, BONS EN CHABLAIS ET SCIEZ ? /

- **14.000 habitants répartis sur les trois communes**
- **2.500 emplois répartis sur Douvaine et Bons en Chablais**
- **une organisation du territoire et des TC structurés pour un environnement préservé**

PLAN DE SYNTHÈSE PACA CHABLAIS /

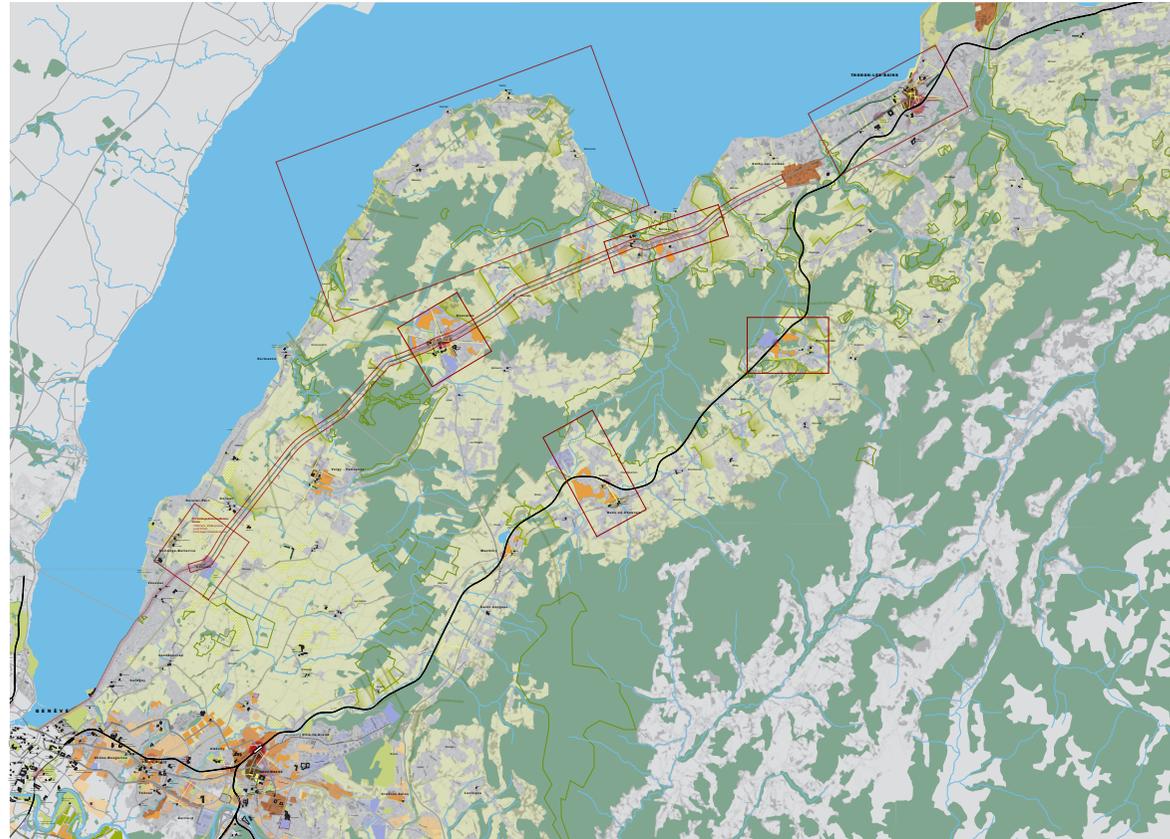
Lancé en septembre 2010, les attentes liées à l'étude du plan de synthèse du PACA Chablais étaient les suivantes :

- Préciser les recommandations de principe issues du concept général du PACA Chablais sur les thèmes suivants : mobilité, environnement et urbanisation.
- Identifier les **PSD (Périmètres Stratégiques de Développement)**, approfondir les réflexions, et proposer une démarche pour le déroulement d'études complémentaires à conduire sur les PSD.
- Permettre le mûrissement des décisions à prendre relatives à l'organisation territoriale.

PSD DOUVAINE, BONS EN CHABLAIS, SCIEZ/

Les communes de Bons en Chablais, Douvaine et Sciez sont stratégiques en terme d'implantation du futur développement et ce dans une logique de **polarisation de la croissance** car utilement situées au **carrefour de plusieurs axes TC forts** (RER FVG, axe TC fort Thonon/Genève, boucle de rabattement).

Aussi l'objectif du PSD mené sur ces trois communes et plus largement sur le périmètre institutionnel de la CCBC a été de réfléchir à la question de la **mise en oeuvre du modèle de développement territorial recommandé par les lignes directrices**. En ce sens, **une démarche à été proposée au territoire**.



Plan guide extrait du plan de synthèse PACA Chablais - cahier n° 100-6



LA MÉTHODE

La méthode de travail pour la conduite du PSD a reposé d'une part sur la tenue de **nombreuses réunions d'échange** entre les mandataires, les élus et les techniciens. Ces allers-retours ont permis de **proposer une démarche possible pour traduire opérationnellement la vision stratégique du territoire à 20 ans**. La démarche a été accompagnée d'un chiffrage et de clefs de répartition possible du financement entre les différents partenaires.

D'autre part, la méthode de travail a reposé sur en un **aller-retour permanent dans les échelles de projet et de territoire**, interrogeant de fait l'emboîtement des démarches.

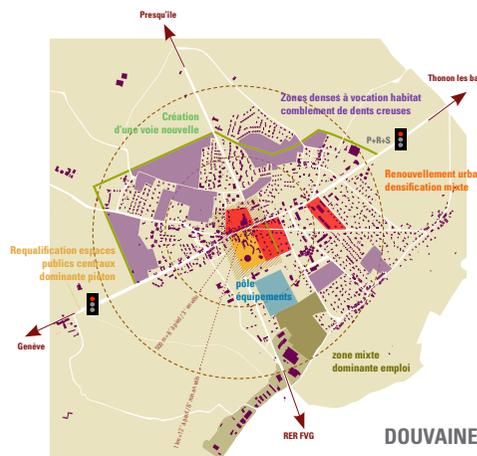
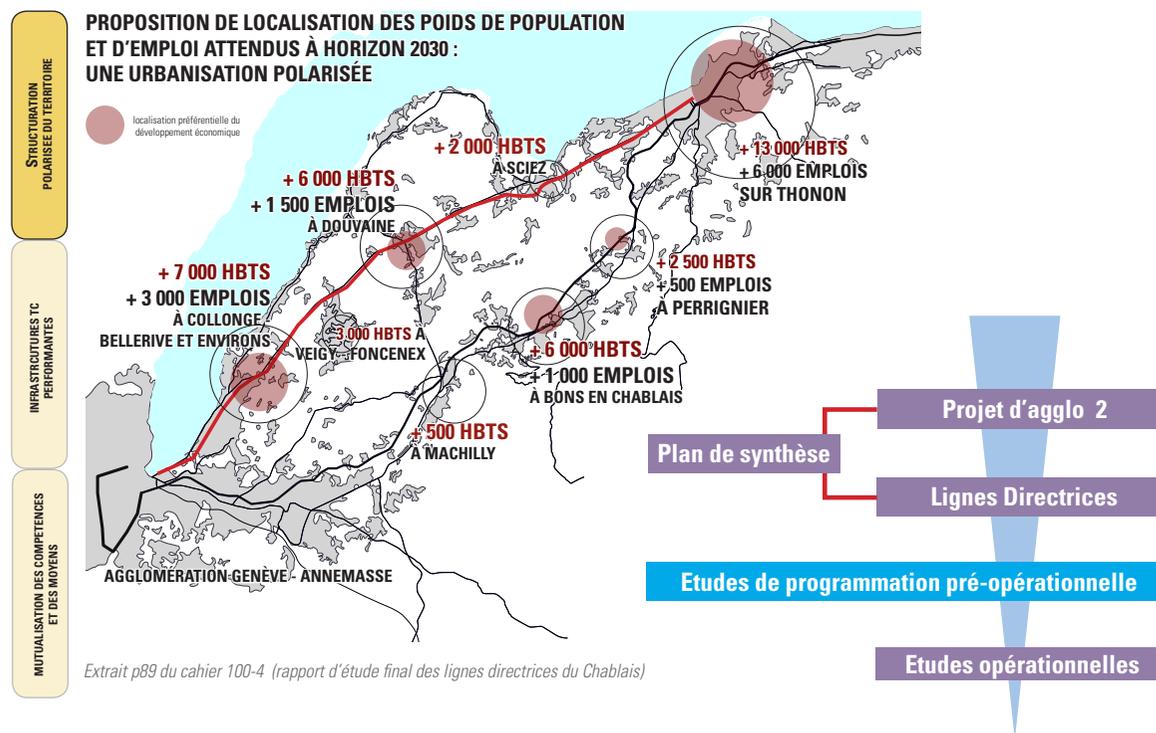
UN MAILLON MANQUANT /

L'objectif de l'étude du Périmètre Stratégique de Développement Douvaine / Bons en Chablais / Sciez est de proposer une **démarche pour le lancement d'une étude de programmation à l'échelle de la CCBC et de ces 3 communes stratégiques**. En effet, il est difficilement concevable de passer d'une vision stratégique territoriale (les lignes directrices du Chablais) à la mise en oeuvre de cette vision sans étude intermédiaire qui regarde plus finement les questions de répartition du développement, de gouvernance des sphères politiques et administratives.

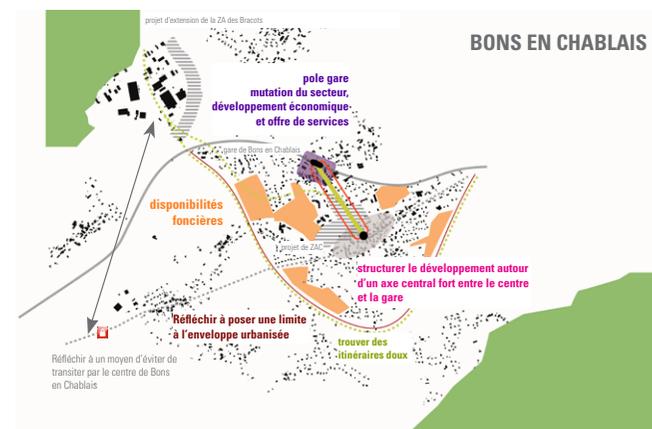
Aussi il est nécessaire que soit menée une réflexion sur les **conséquences induites par la mise en oeuvre d'une vision stratégique à 20 ans** évaluant par exemple quels sont les impacts en terme de répartition des services publics, des équipements, des commerces, des transports en commun...

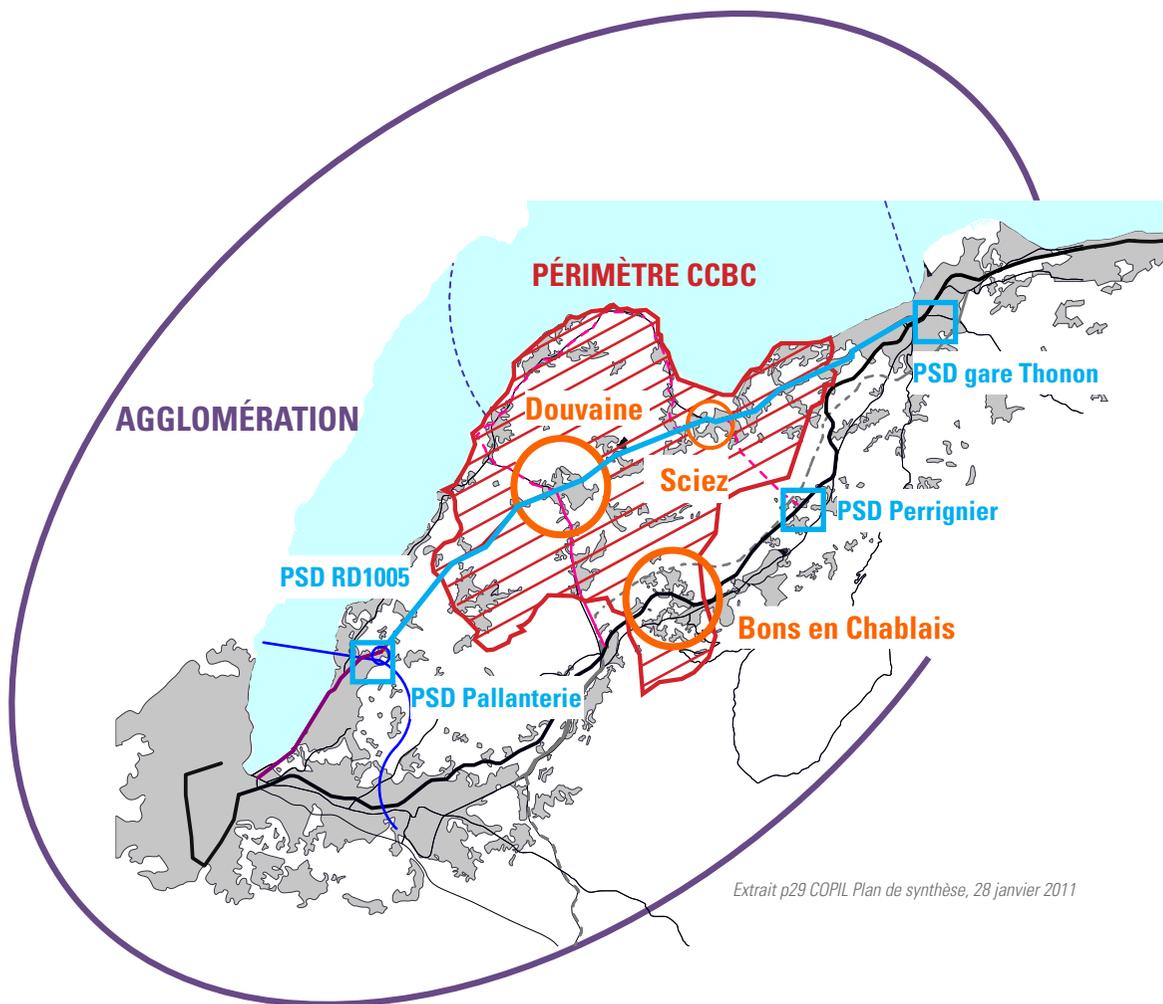
En somme **étudier une programmation à la à l'échelle de la CCBC** (quelles sont les péréquations, mutualisations, complémentarités possibles à cette échelle ?) et **sa traduction à l'échelle des trois communes**.

C'est là l'objectif du PSD que de **proposer un démarche** pour la mise en place de ce type d'étude capable d'**identifier les process à mettre en oeuvre** pour maîtriser à la fois la progressivité du développement démographique et économique et les impacts sur les différents acteurs du territoire.



Extrait p29 COPIL Plan de synthèse, 28 janvier 2011





Extrait p29 COPIL Plan de synthèse, 28 janvier 2011

La réalisation d'une étude programmation a l'échelle de la CCBC et des trois communes de Douvaine, Bons en chablais et Sciez répond à un double enjeu :

UN ENJEU LIÉ AUX ÉQUILIBRES DE FONCTIONNEMENT DE LA CCBC /

- Quels **équilibres des fonctions** ? quel développement économique ? quels programmes ? et où ?
- Quels **équilibres spatiaux** ? quelle mixité ? quelle densité ? quelle compacité ? quelle composition urbaine ?
- Quelle **progressivité du développement** ? quel phasage avec les transports ? Quels impacts ?
- Quelle **gouvernance** ? quels outils juridiques et fonciers ? quels montage ? quels financements ? quelles péréquations et complémentarités ? quelles mutualisations ?

UN ENJEU LIÉ À LA COHÉRENCE ET A L'ÉQUILIBRE DE FONCTIONNEMENT DE L'AGGLOMÉRATION /

La démarche proposée tend à participer de l'équilibre général de l'agglomération franco valdo genevoise à la fois **par emboîtement et par assemblage des démarches** notamment avec les autres PSD du territoire.



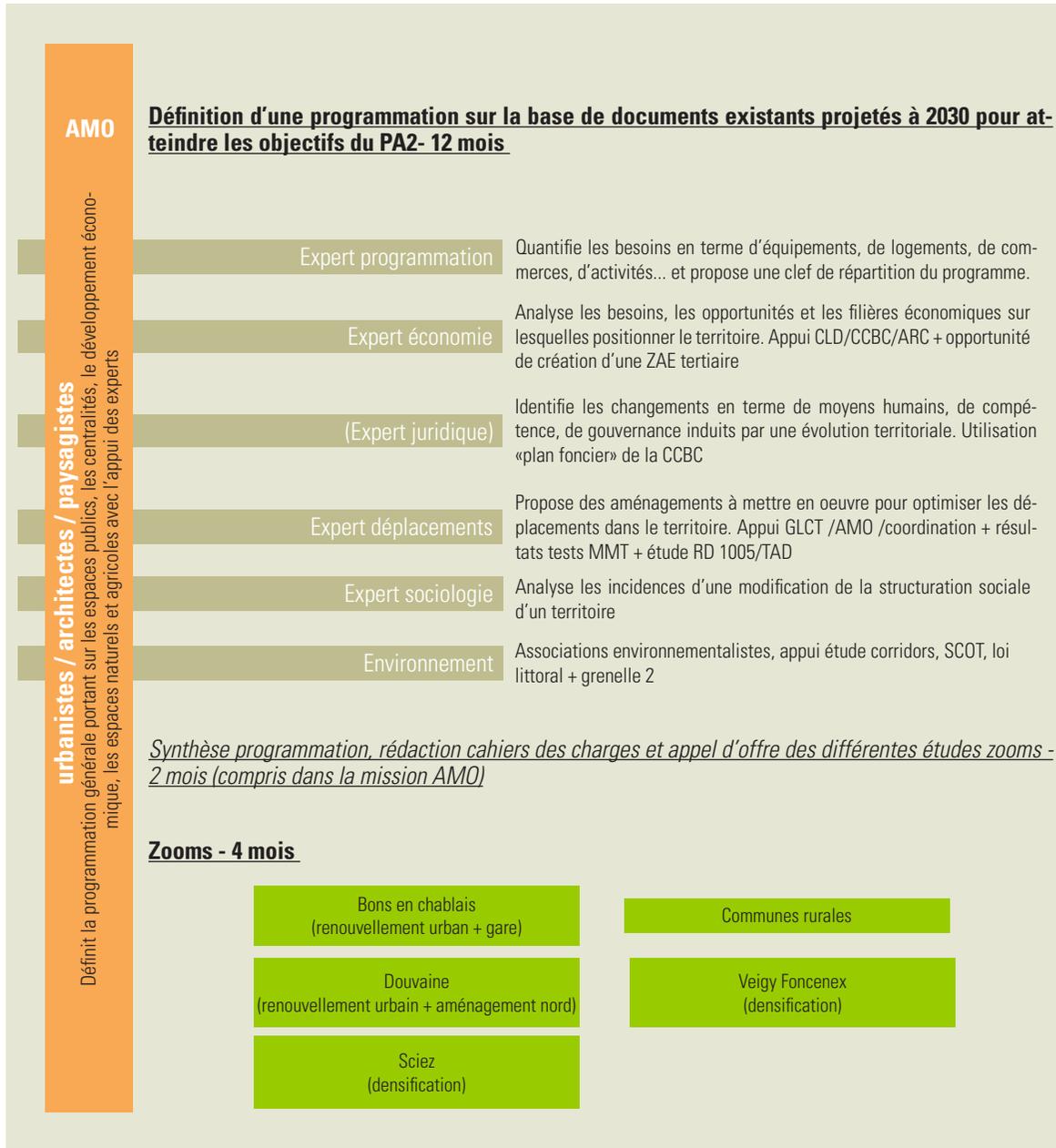
Emboîtement des échelles



Assemblage des projets



Cohérence du territoire



MONTAGE /

La démarche proposée prend la forme d'une **mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO)** conduite par une équipe pluridisciplinaire (urbanistes / architectes / paysagistes). Cette équipe est chargée de définir en 12 mois la **programmation territoriale à l'échelle de la CCBC** avec l'appui d'experts sollicités ponctuellement (programmation, économie touristique, économie et agriculture, juridique et foncier, déplacements, sociologie, environnement).

Une **synthèse de la programmation** est réalisée pendant les deux mois suivants l'année d'étude permettant de disposer d'un programme validé par les acteurs du territoire. Pendant ces deux mois, l'assistant à maîtrise d'ouvrage rédige pour le compte du maître d'ouvrage les **cahiers des charges destinés à lancer les appels d'offres pour la mise en oeuvre du programme.**

Suite aux appels d'offres, des équipes sont chargées de **traduire spatialement le programme** validé sur les communes zooms par **tranche de 5 ans.**

Cette traduction spatiale s'accompagne d'une **plan guide** destiné à phaser et prioriser la mise en oeuvre des éléments de programme ainsi qu'à identifier les acteurs et les partenaires susceptibles de porter ces actions ; en somme d'une **méthode de bonne gouvernance du projet.**

Ces éléments de rendu restent des **outils d'aide à la décision** et ne constituent en aucun cas une réponse définitive en matière de projet urbain.

• **MISSION D'ASSISTANCE À LA MAÎTRISE D'OUVRAGE : 18 MOIS ***

- 12 mois : définition d'une programmation

- * Organise le travail des experts
- * Anime les ateliers 1j/mois avec les 14 communes de la CCBC et ponctuellement les communes transfrontalières concernées par les thématiques abordées
- * Propose à la validation les travaux des experts et rédige les comptes rendus

- 2 mois de synthèse du programme et rédaction des cahiers des charges des zooms

- 4 mois d'accompagnement des zooms

= 70 000 € HT

(dont 30 000 euros alloués aux experts)

• **ZOOMS : 4 MOIS**

- Spatialisation du programme dans les communes «zooms» par tranches de 5 ans

= 210 000 € HT

• **FRAIS DIVERS MAÎTRISE D'OUVRAGE**

= 20 000 € HT

300 000 € HT

PORTAGE ET FINANCEMENTS /

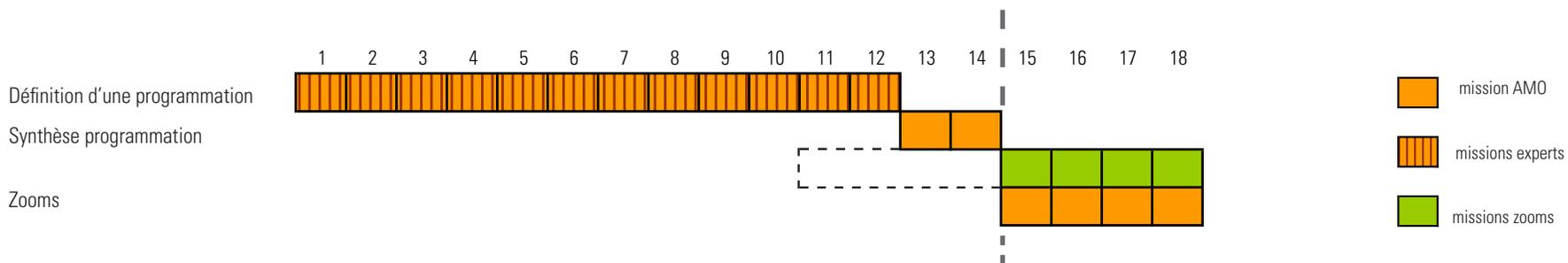
Coût total estimé: 300'000 euros HT

- Région Rhône-Alpes **105'000 euros**
- Projet d'agglo FVG **90'000 euros**

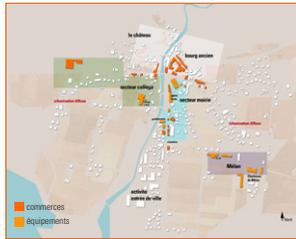
Montage Interreg (min 20% d'auto-financement des collectivités locales sur la part française = 360'000 euros)

- Communes + CCBC **42'000 euros**
(4 x 18'000 euros)
- Interreg **63'000 euros**

Le montage Interreg nécessite des ressources supplémentaires : les communes pourraient proposer d'élever leur part pour financer ce surcoût (4 x 25'000 = 100'000 euros par exemple)



* hors délais administratifs (+/- 6 mois)



morcellement actuel



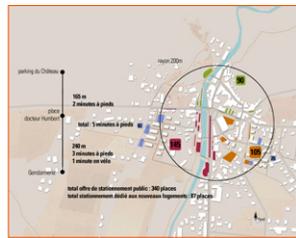
trame verte et bâtie



polarités et liaisons nouvelles



nouvelle circulation



stationnement



PHASAGE

Phase 0 // Etat actuel 1/5000



Phase 1 // 1/5000



Phase 2 // 1/5000



Phase 3 // 1/5000



Phase prospection // 1/5000



Le concours ci-après est présenté en **référence aux études-zooms** évoquées précédemment.

CONCOURS RESTRUCTURATION DU VILLAGE DE TANINGES- Passagers des villes - 2010 /

La question posée à Taninges était celle de **qualité de vie** via l'aménagement des espaces publics, cependant au delà de cette question, le concours a permis une **réflexion globale sur le mode d'urbanisation de la commune**.

Il en est ressorti une **esquisse d'urbanisation sur le foncier disponible destiné au développement de logements**.

Cette esquisse a permis de dessiner la commune de demain révélée dans tout son potentiel d'attractivité où les habitants ont la possibilité d'évoluer vers de **nouveaux logements**. La richesse des espaces extérieurs, les nouveaux commerces, les événements qui s'y déroulent rendent la commune accueillante.

Plan de Synthèse PACA Chablais

Pré PSD Perrignier



Rapport pré PSD - mars 2011

SOMMAIRE

PRÉAMBULE

INTRODUCTION

PROPOSITION D'UNE VISION A 2030

FEUILLE DE ROUTE

PREAMBULE

LIGNES DIRECTRICES DU CHABLAIS /

En septembre 2009, l'étude des lignes directrices du Chablais (rebaptisées PACA Chablais dans le sens d'une meilleure cohérence d'ensemble) a démarré. Il s'est agi durant l'étude de proposer une **organisation du territoire du Bas Chablais à horizon 2030** (depuis la commune suisse de Collonge Bellerrive jusqu'à la commune française de Thonon les Bains) capable d'accueillir **45 000 nouveaux habitants et 15 000 emplois** et de vérifier la faisabilité de la répartition proposée.

La recherche d'un **rééquilibrage habitat/emplois de part et d'autre de la frontière**, d'une **limitation de la mobilité individuelle** (dans un contexte de raréfaction et de hausse du coût des énergies fossiles), et d'une **préservation du cadre de vie** nous a conduit à proposer une organisation du territoire basée sur les principes de :

- **Polarisation de la croissance autour des centralités existantes en lien avec les transports** destinée à limiter l'étalement urbain, économiser la ressource foncière, préserver les entités paysagères et agricoles, renforcer le poids des polarités existantes, assurer une structuration des transports et des services associés efficace, produire du lien social.

- **Développement de la complémentarité des modes de transport** destiné à anticiper la hausse du coût des déplacements, améliorer l'irrigation de l'ensemble du territoire, à limiter la

part des déplacements, à encourager l'utilisation des transports publics, à diversifier les modes de déplacements et à optimiser les temps de déplacements.

- **Mutualisation des moyens et des compétences dans le sens d'une meilleure intelligence collective** destinée à initier de nouvelles pratiques de projet allant dans le sens d'une

meilleure cohérence d'ensemble et à encourager les solidarités territoriales.

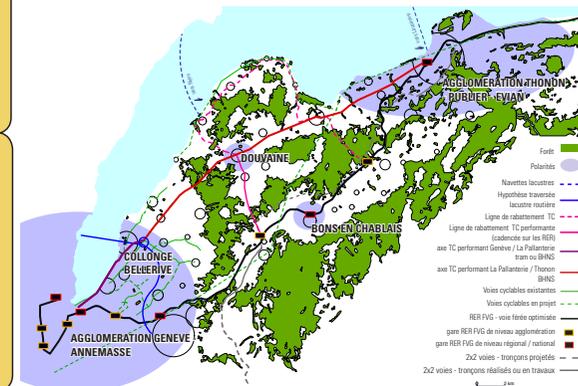
Ces recommandations ont été validées par les membres du COPIL (composé des élus des collectivités suisses et françaises des différents échelons : communes, communauté de communes, conseil général et région côté français / communes et canton côté suisse) le 29 juin 2010.

STRUCTURATION POLARISEE DU TERRITOIRE	<p>OBJECTIFS À ATTEINDRE : POLARISER LES TERRITOIRES</p> <ul style="list-style-type: none"> - ECONOMISER LA RESSOURCE FONCIERE - PRESERVER LES PAYSAGES NATURELS ET AGRICOLES - ASSURER UNE STRUCTURATION DES TRANSPORTS ET DES SERVICES ASSOCIES EFFICACE - PRODUIRE DU LIEN SOCIAL
INFRASTRUCTURES TC PERFORMANTES	<p>OBJECTIFS À ATTEINDRE : COMPLÉMENTARITÉ DES TC</p> <ul style="list-style-type: none"> - ANTICIPER LA HAUSSE DU COUT DES DEPLACEMENTS - PRIVILEGIER LES TC - IRRIGUER L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE - DIVERSIFIER LES MODES DE DEPLACEMENTS - OPTIMISER LES TEMPS DE DEPLACEMENTS
MUTUALISATION DES COMPETENCES ET DES MOYENS	<p>OBJECTIFS À ATTEINDRE : MUTUALISER LES MOYENS</p> <ul style="list-style-type: none"> - REINVENTER LE COLLECTIF - INITIER DE NOUVELLES PRATIQUES DE PROJET ALLANT DANS LE SENS D'UNE MEILLEURE COHERENCE D'ENSEMBLE - ENCOURAGER LES SOLIDARITÉS TERRITORIALES POUR UNE MEILLEURE INTELLIGENCE COLLECTIVE

«Quiconque accomplit des tâches d'aménagement du territoire doit avoir une vision à longue échéance. L'aménagement du territoire doit veiller à ce que les générations futures puissent encore satisfaire leurs propres besoins en matière de développement spatial et ne soient pas uniquement occupés à gérer de coûteux sites laissés par leurs prédécesseurs.»

in : article de l'Office fédéral de l'aménagement du territoire 'Nouvelles données sur l'évolution de l'utilisation du sol'

LE CHABLAIS EN 2030 : UN TERRITOIRE PRESERVE CAR STRUCTURÉ



Extrait p107 du cahier 100-4 (rapport d'étude final des lignes directrices du Chablais)

QUELLE SIGNIFICATION POUR PERRIGNIER ? /

- **2.500 habitants**
- **500 emplois**
- **Un développement en lien avec la gare et le centre-bourg existant**

PLAN DE SYNTHÈSE PACA CHABLAIS /

Lancé en septembre 2010, les attentes liées à l'étude du plan de synthèse du PACA Chablais étaient les suivantes :

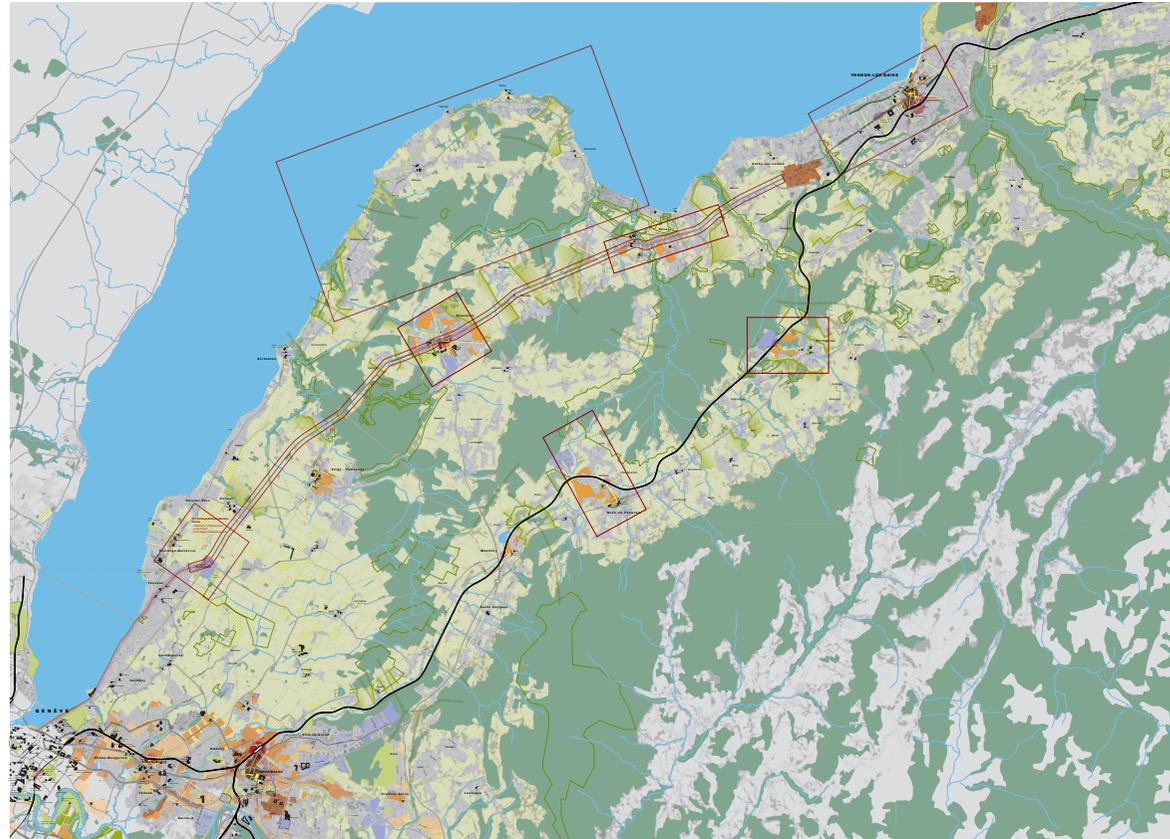
- Préciser les recommandations de principe issues du concept général du PACA Chablais sur les thèmes suivants : mobilité, environnement et urbanisation.
- Identifier les **PSD (Périmètres Stratégiques de Développement)**, approfondir les réflexions, et proposer une démarche pour le déroulement d'études complémentaires à conduire sur les PSD.
- Permettre le mûrissement des décisions à prendre relatives à l'organisation territoriale.

PSD PERRIGNIER /

La spécificité de la commune de Perrignier, c'est qu'elle **concentre de nombreuses infrastructures de déplacement** soit existantes (RD903, voie ferrée) soit en projet (RER FVG, 2x2 voies de désenclavement du Chablais, échangeur, ligne de rabattement depuis la presqu'île et la RD 1005). Au regard du schéma territorial et des recommandations formulées dans les lignes direc-

trices du Chablais, **ces infrastructures constituent un atout pour le futur développement de la commune** dont elle doit se saisir.

Aussi l'objectif du PSD a été d'aider la commune à cette prise de conscience en lui proposant une **vision de son développement à 2030** et une **démarche pour le passage à l'opérationnel**.



Plan guide extrait du plan de synthèse PACA Chablais - cahier n° 100-6

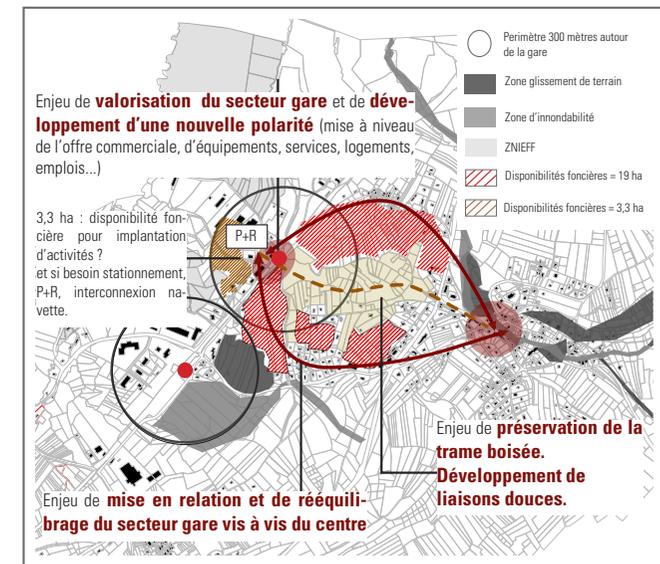
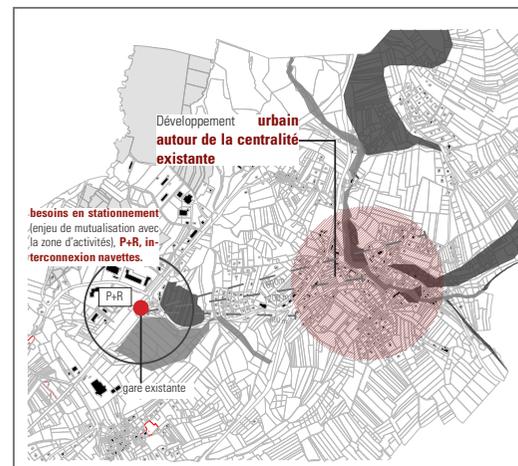
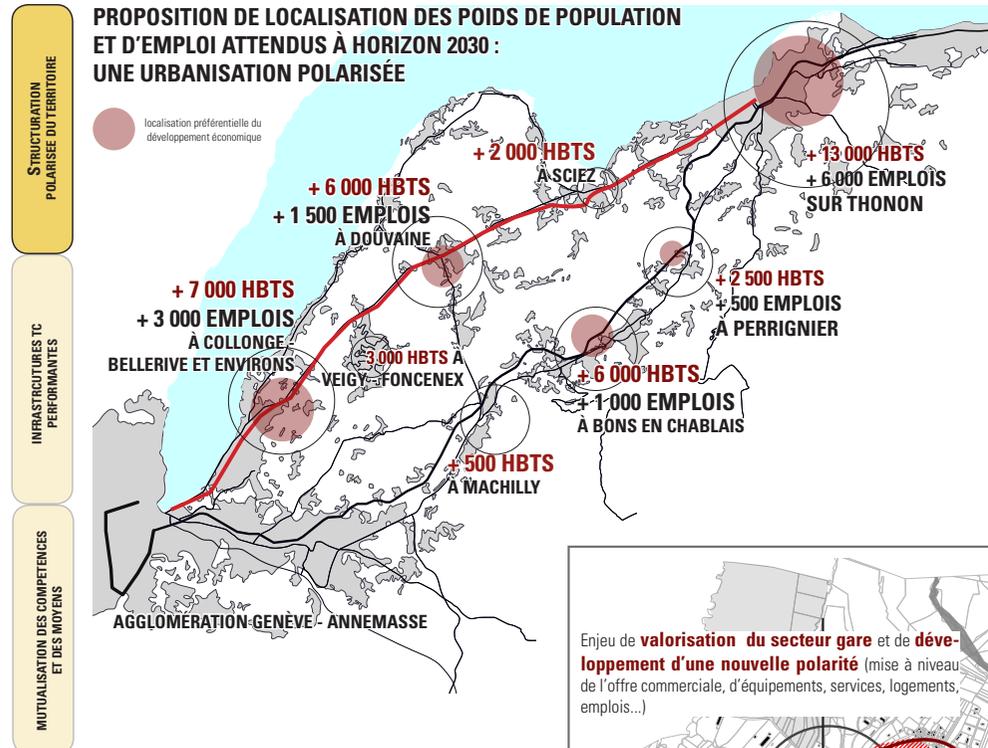
PROPOSER UNE VISION A 2030 ET UNE DÉMARCHE /

L'objectif de l'étude du Périmètre Stratégique de Développement de Perrignier est de **réfléchir à la mise en œuvre du concept territorial des lignes directrices du Chablais** sur la commune. L'accueil de 2.500 habitants et de 500 emplois supplémentaires à Perrignier à horizon 2030 pose la question de la **localisation de ce développement**.

Dans une logique de **polarisation de l'urbanisation en lien avec les transports**, le secteur de la gare se révèle être stratégique. Or le potentiel constructible est faible voire inexistant du fait de l'existence de contraintes environnementales fortes (risque inondation et glissement de terrain, ZNIEFF). **Le développement doit donc se faire ailleurs mais impérativement en lien avec les transports collectifs**.

L'hypothèse du déplacement de la gare à 600 mètres au nord de l'existante a été soumise dans les lignes directrices du Chablais (sans que cela remette en question le projet de plateforme fret). Le PSD a permis quant à lui de **soumettre une vision du développement à 2030 autour de cette nouvelle gare ainsi qu'une démarche pour cheminer vers la mise en œuvre de cette vision**. Elle s'articule en deux temps :

- 2015 : confortement du bourg existant et organisation des liens à la gare
- 2030 : développement d'une polarité mixte en lien avec le bourg existant et la nouvelle gare



Extraits du cahier 100-4 (rapport d'étude final des lignes directrices du Chablais)

UN ENJEU LIÉ À LA MESURE DE L'ATTRACTIVITÉ DE LA COMMUNE /

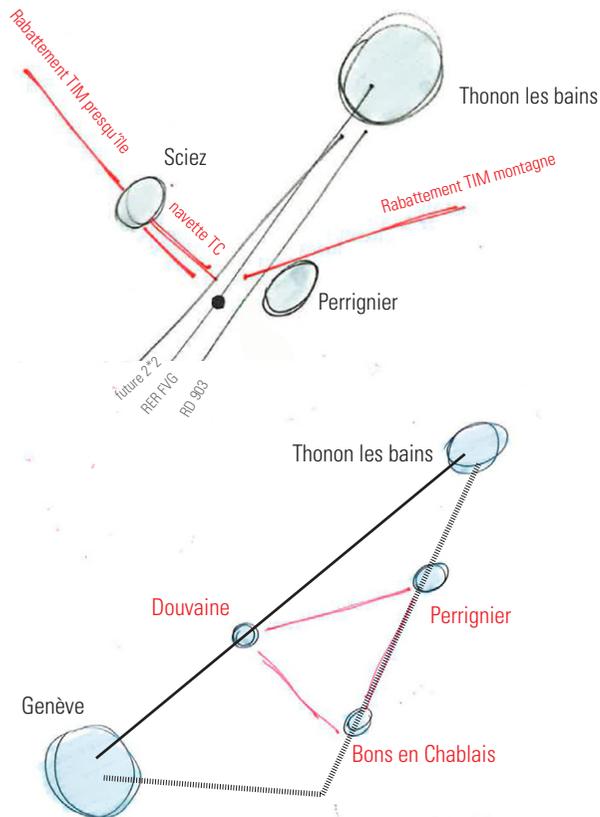
Perrignier concentre des **fonctions qui dépassent ses limites communales** notamment celle liée à la mobilité (rabattement, RER FVG, plate-forme fret, future 2*2 et échangeur...) et qui en font de fait une **commune stratégique** à moyen/long terme en matière de développement de logements et d'emplois. Au même titre

que Douvaine et Bons en Chablais, Perrignier doit **prendre conscience de cette attractivité pour planifier l'accueil progressif de ce développement** dans toutes les domaines et non subir au « coup par coup » en l'absence de **vision stratégique prédéfinie**.

Le second enjeu tient à l'**équilibre général du territoire**. Penser aujourd'hui au développement de demain à Perrignier, c'est contribuer à l'**effort collectif** pour la co-construction de cet équilibre.

Dans cette logique, **d'autres territoires se sont d'ores et déjà engagés dans la démarche** au travers des PSD comme Thonon les bains et Collonge Bellerive / Meinier / Corsier.

UN ENJEU LIÉ À L'EFFORT COLLECTIF POUR L'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE /



Figures extraites du COPIL du 28 janvier 2011

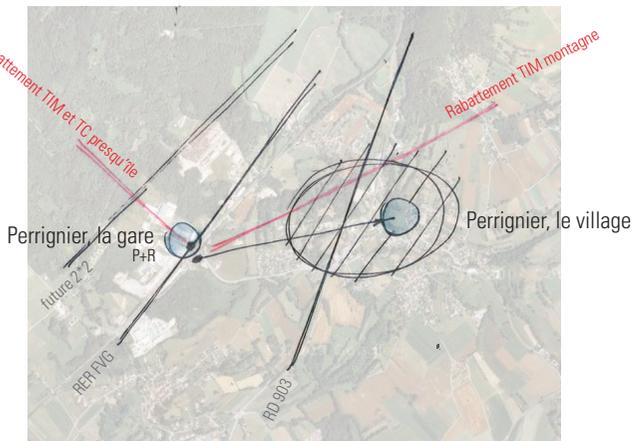
La carte de synthèse du PACA Chablais met en évidence cinq zones d'étude stratégiques, chacune avec ses propres objectifs et suites à donner après le PSD :

- COLLONGE BELLERIVE, MEINIER, CORSIER**
 - LES OBJECTIFS DU PSD :**
 - Établir une **GRILLE D'ENJEUX** et une **MÉTHODE D'ANALYSE** des futurs projets
 - Déterminer les éléments intangibles à intégrer dans le **CAHIER DES CHARGES** destiné à lancer une consultation d'urbanisme
 - LES SUITES À DONNER APRÈS LE PSD :**
 - Rédaction **CAHIER DES CHARGES**
 - Lancement **CONSULTATION D'URBANISME**
- QUARTIER GARE DE THONON LES BAINS**
 - LES OBJECTIFS DU PSD :**
 - Identifier les **PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE GARE** de Thonon les Bains
 - Proposer une **FEUILLE DE ROUTE DESTINÉE À FACILITER LE PASSAGE À L'OPÉRATIONNEL DU PÔLE GARE**
 - LES SUITES À DONNER APRÈS LE PSD :**
 - Etude de **POSITIONNEMENT ÉCONOMIQUE**
 - Etude de **PROGRAMMATION DES ESPACES PUBLICS ET DU PÔLE MULTIMODAL**
 - Etude de **PROGRAMMATION IMMOBILIÈRE** du secteur gare
- RD 1005**
 - LES OBJECTIFS DU PSD :**
 - Définir les **AMÉNAGEMENTS POUVANT AMÉLIORER LA FLUIDITÉ DE L'AXE**
 - LES SUITES À DONNER APRÈS LE PSD :**
 - **MISE EN OEUVRE** des recommandations
- PERRIGNIER**
 - LES OBJECTIFS DU PSD :**
 - Proposer une **VISION DU DÉVELOPPEMENT D'UNE POLARITÉ MIXTE** habitat / emplois autour d'une **nouvelle gare à horizon 2030**
 - Proposer une **FEUILLE DE ROUTE** pour le passage à l'opérationnel de la vision
 - A LA FIN DU PSD :**
 - Étude mobilité
 - Étude de stratégie urbaine
- BONS EN CHABLAIS, DOUVAINE & SCIEZ**
 - LES OBJECTIFS DU PSD :**
 - Proposer une démarche pour **AVANCER VERS LA MISE EN OEUVRE** du concept territorial des lignes directrices à l'**ÉCHELLE DE LA CCBC ET DES TROIS COMMUNES**
 - LES SUITES À DONNER APRÈS LE PSD :**
 - **ÉTUDE DE PROGRAMMATION PRÉ-OPÉRATIONNELLE** à l'échelle de la CCBC
 - **ÉTUDES ZOOMS** sur les trois communes

À droite de la carte, un processus de cohérence territoriale est illustré :

- Emboîtement des échelles** (représenté par des cercles concentriques)
- Assemblage des projets** (représenté par des pièces de puzzle)
- Cohérence du territoire** (représenté par un tapis)

PROPOSITION D'UNE VISION A 2030



Horizon 2015

Confortement du bourg existant et organisation des liens à la gare

Penser le développement de Perrignier à horizon 2030, ce n'est pas construire dès demain 1000 logements !

UN DÉVELOPPEMENT EN DEUX TEMPS /

HORIZON 2015

Dans un premier temps, à horizon 2015, Perrignier doit **vieller à organiser rigoureusement sa croissance autour de son centre bourg** et non pas déconnectée de ce dernier afin de conforter son noyau villageois et d'empêcher le mitage de l'espace.

Elle doit profiter de ce temps (2011-2015) pour réfléchir à **l'organisation des liens entre son bourg et la gare** (navettes ? navettes à la demande ? itinéraires cyclables ? pédibus ?) **ainsi qu'à l'organisation des flux autour de la gare** (navettes, quais bus, calibrage P+R...) en lien avec l'arrivée prévue du RER FVG à horizon 2016. La question des services associés à la gare devra être étudiée.

Elle doit enfin dans le même temps définir une **stratégie urbaine claire et ambitieuse** en terme d'habitat, de développement économique, d'outils (déclassement de terrains, gel du foncier, révision du PLU...).

Cette stratégie permettrait de servir de base à **une étude de programmation** qui regarderait **quelle traduction opérationnelle** elle peut prendre.

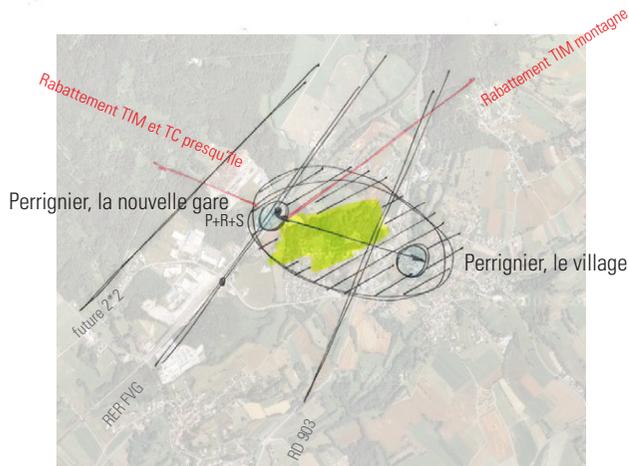
HORIZON 2030

A partir de 2016, une **étude de programmation** pourrait être conduite pour traduire quantitativement la stratégie définie au préalable (typologie de logements, de commerce, services, équipements...).

Lancée en même temps que la mise en service du RER FVG, ce calendrier permet une **prise de risque limitée pour la commune** qui peut prendre la mesure de l'attractivité du RER FVG. Si la réussite est médiocre, le centre bourg aura été conforté, le pôle gare organisé. Si au contraire, la mise en service du RER est couronnée de succès, **la commune sera prête à organiser le développement induit.**

Un développement que l'on peut imaginer **compact et mixte habitat/emploi/commerces/services/équipements, en lien avec le bourg existant et la nouvelle gare par le biais de cheminements doux à travers bois.**

Ainsi demain, les habitants de Perrignier redécouvriront leur commune, **révélée dans tout son potentiel d'attractivité, valorisée.** Ils auront la possibilité d'**évoluer vers de nouveaux logements.** La richesse des espaces extérieurs, les nouveaux commerces, les événements qui s'y dérouleront rendront la **commune accueillante et attractive pour les nouveaux habitants.**



Horizon 2030

Développement d'un polarité mixte habitat/emploi en lien avec le bourg existant autour du déplacement de la gare



Guyancourt (78)



Treffort (69)



Ormesson (94)



Chalon pré st Jean (71)



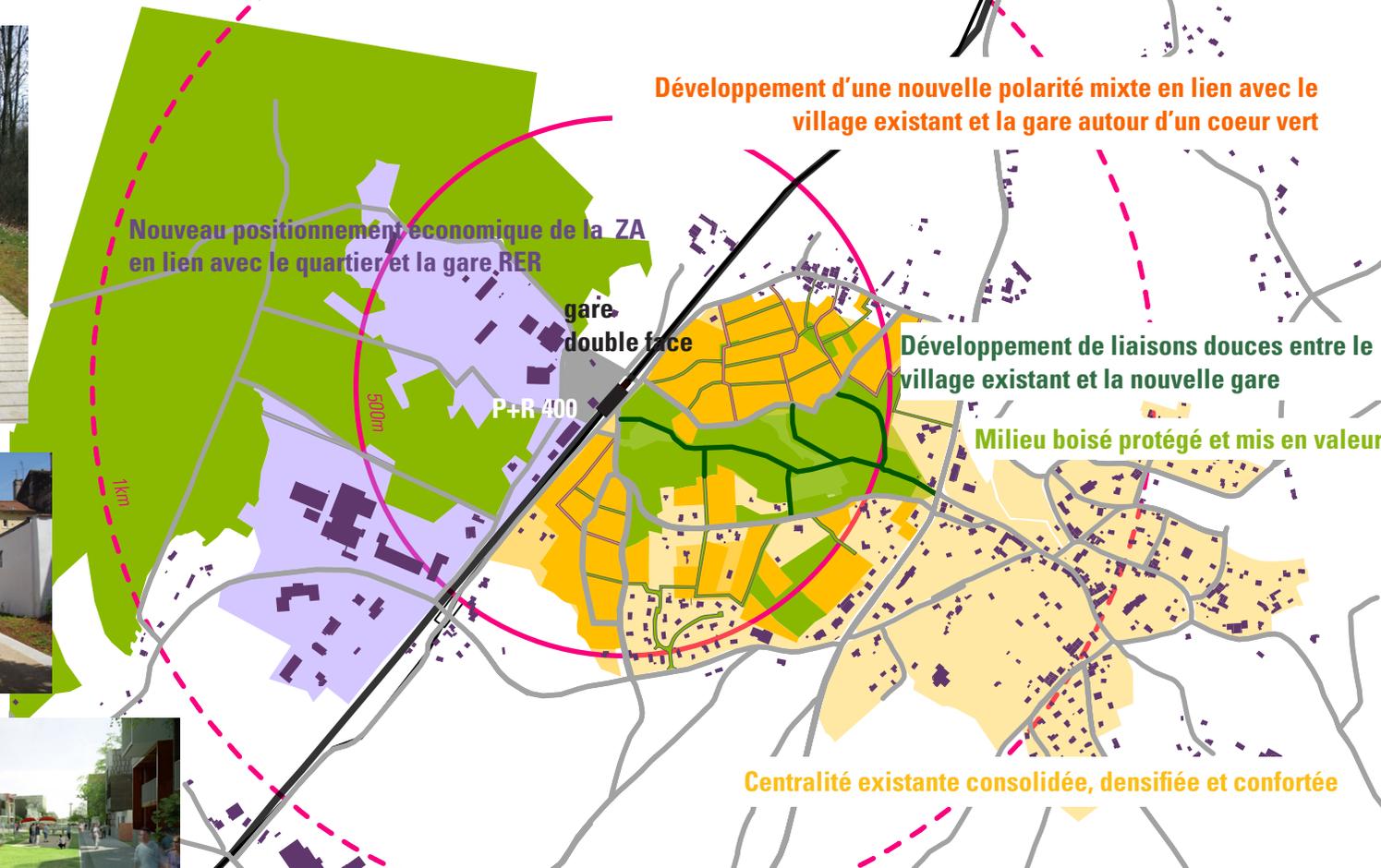
Lyon (69)



Oullins (69)



St Denis (93)



Développement d'une nouvelle polarité mixte en lien avec le village existant et la gare autour d'un coeur vert

Nouveau positionnement économique de la ZA en lien avec le quartier et la gare RER

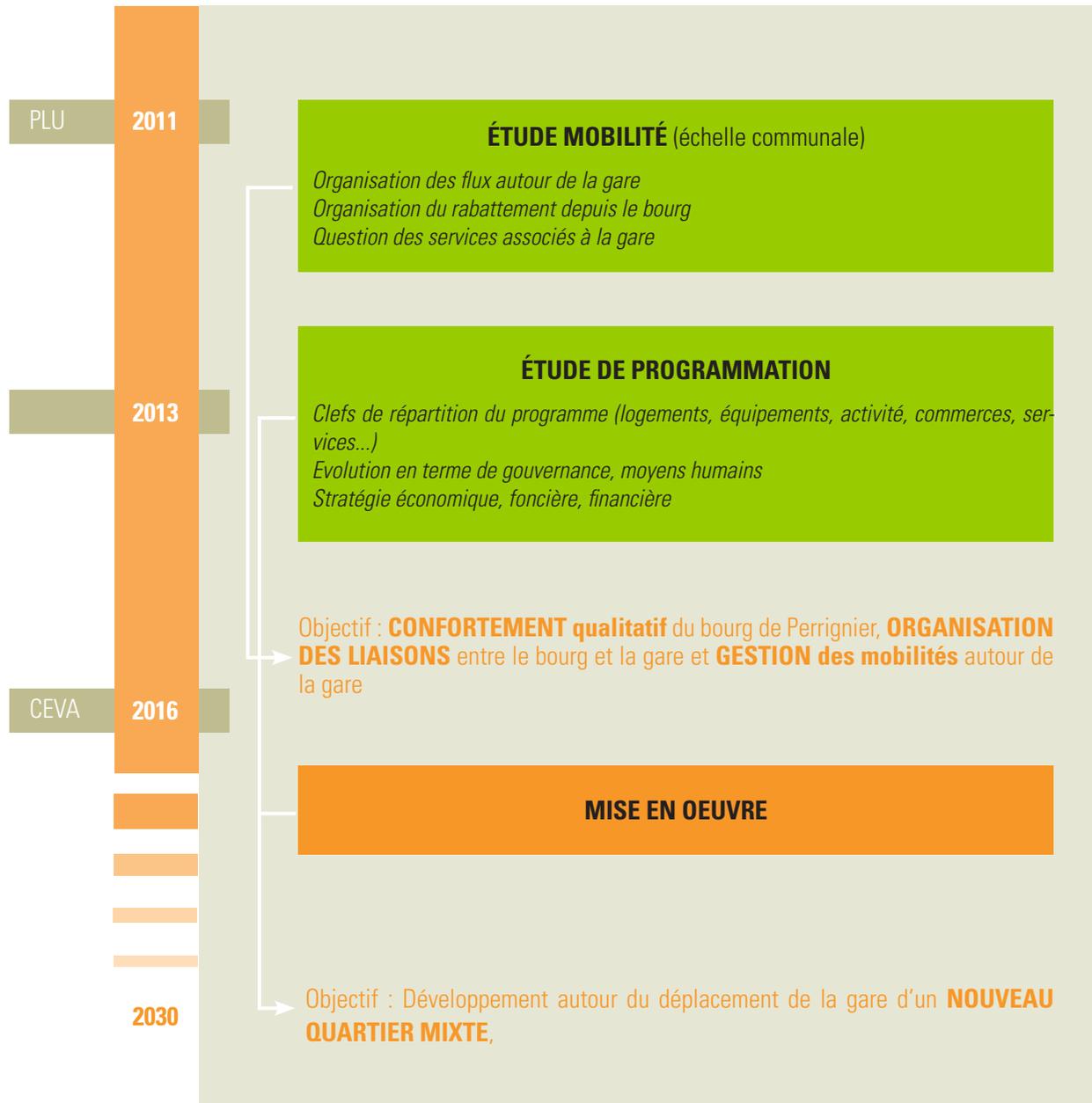
gare double face

P+R 400

Développement de liaisons douces entre le village existant et la nouvelle gare

Milieu boisé protégé et mis en valeur

Centralité existante consolidée, densifiée et confortée



RECOMMANDATIONS

CONCLUSION /

Au regard du constat et de l'éclairage apporté par le PSD, **il appartient désormais à Perrignier de se positionner sur sa réelle ambition à anticiper les incidences d'un futur développement conséquent** et de toute évidence assez proche.

Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise

■ PACA Chablais - RD 1005: Amélioration de la vitesse commerciale des TC

RAPPORT TECHNIQUE

Juillet 2011

Contact :

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils SA
Avenue Auguste-Tissot 4
CH-1006 LAUSANNE
T 021 652 55 55 · F 021 652 32 22
lausanne@transitec.net
www.transitec.net



9000_1019-rap-bc-1-RD 1005/SG/BC/bc

Table des matières

■ 1. Introduction.....	6
■ 1.1 Contexte.....	6
■ 1.2 Objectifs.....	6
■ 1.3 Périmètre d'étude.....	7
■ 2. Situation actuelle.....	9
■ 2.1 Offre TC actuelle.....	9
■ 2.2 Charges de trafic, gestion des intersections et conditions de circulation.....	9
■ 2.3 Temps de parcours TI/TC.....	13
■ 2.4 Voirie à disposition.....	16
■ 2.5 Projets connus.....	18
■ 2.6 Synthèse.....	21
■ 3. Propositions.....	22
■ 3.1 Tronçon "Pallanterie - Douane".....	22
■ 3.2 Traversée de Douvaine – direction de Genève.....	23
■ 3.2.1 Option 1: mise en place d'une voie bus dans Douvaine.....	23
■ 3.2.2 Option 2: mise en place d'une voie bus à l'extérieur de Douvaine	26
■ 3.2.3 Option 3: déviation de la ligne d'autobus	28

■ 3.2.4 Option 4: création d'une nouvelle voirie.....	30
■ 3.3 Traversée de Douvaine – direction de Thonon.....	32
■ 3.3.1 Option 1: mise en place d'une voie bus dans Douvaine.....	32
■ 3.3.2 Option 2: mise en place d'une voie bus à l'extérieur de Douvaine	34
■ 3.4 Traversée de Massongy.....	36
■ 3.5 Traversée de Sciez-Bonnatrait.....	37
■ 3.5.1 Secteur Sciez.....	37
■ 3.5.2 Secteur Bonnatrait.....	37
■ 3.6 Mesures d'accompagnements.....	43
■ 3.7 Synthèse.....	43
■ 4. Evolutivité des mesures.....	47
■ 5. Conclusion.....	48
■ 6. Annexes.....	50

Liste des figures

Figure 1.1 : Buts et périmètre d'étude.....	8
Figure 2.1 : Conditions de circulation HPM.....	11
Figure 2.2 : Conditions de circulation HPS.....	12
Figure 2.3 : Douvaine – modification des	19
Figure 2.4 : Douvaine – modification de l'intersection.....	20
Figure 3.1 : Douvaine – voie bus partielle en direction de Genève.....	25
Figure 3.2 : Douvaine – feux à l'entrée en direction de Genève.....	27
Figure 3.3 : Douvaine – itinéraires alternatifs en direction de Genève.....	29
Figure 3.4 : Douvaine – contournement.....	31
Figure 3.5 : Douvaine – voie bus en direction de Thonon.....	33
Figure 3.6 : Douvaine – feux à l'entrée en direction de Thonon.....	35
Figure 3.7 : Bonnatrait – aménagement de l'axe avec des giratoires.....	39
Figure 3.8 : Bonnatrait – aménagement du secteur Rte Coudrée – Rte de Perrignier.....	40
Figure 3.9 : Bonnatrait – aménagement de l'axe avec des feux.....	42

■ 1. Introduction

■ 1.1 Contexte

Dans le cadre du projet d'agglomération franco-valdo-genevois, différentes recommandations sont ressorties de l'étude du PACA Chablais, notamment au niveau des poids de populations à prévoir à l'horizon 2030 sur l'ensemble du territoire situé entre La Pallanterie et Thonon et du concept de mobilité à mettre en place d'ici là. Un phasage préliminaire a été prévu quant aux infrastructures à réaliser, tenant compte des différents projets en cours, dont le RERFVG. Les grands principes ont alors été élaborés pour des horizons à moyen terme, dont un renforcement de la RD1005 pour les transports collectifs (TC).

Actuellement, la RD1005 joue un rôle très important sur le territoire et supporte une grande partie du trafic. Cet axe est fortement emprunté par les pendulaires et de nombreuses perturbations se font ressentir dans les traversées de localités durant les périodes de pointe. Les autobus reliant Thonon à Genève (11 courses par jour) ne disposent d'aucun aménagement propre et subissent donc de nombreux retards. Ils sont peu attractifs vis-à-vis des véhicules particuliers.

Afin d'améliorer l'attrait des TC et de pouvoir accueillir convenablement un nombre important d'habitants supplémentaire, sans miser uniquement sur le transport individuel motorisé (TIM), il a été convenu qu'il est nécessaire

d'améliorer l'offre et les conditions de circulation des TC sur cet axe. La RD1005 doit devenir un axe fort pour les TC, mais des améliorations ponctuelles peuvent déjà être prévues à court terme pour augmenter leur vitesse commerciale et favoriser un report modal pour limiter les nuisances actuellement rencontrées.

■ 1.2 Objectifs

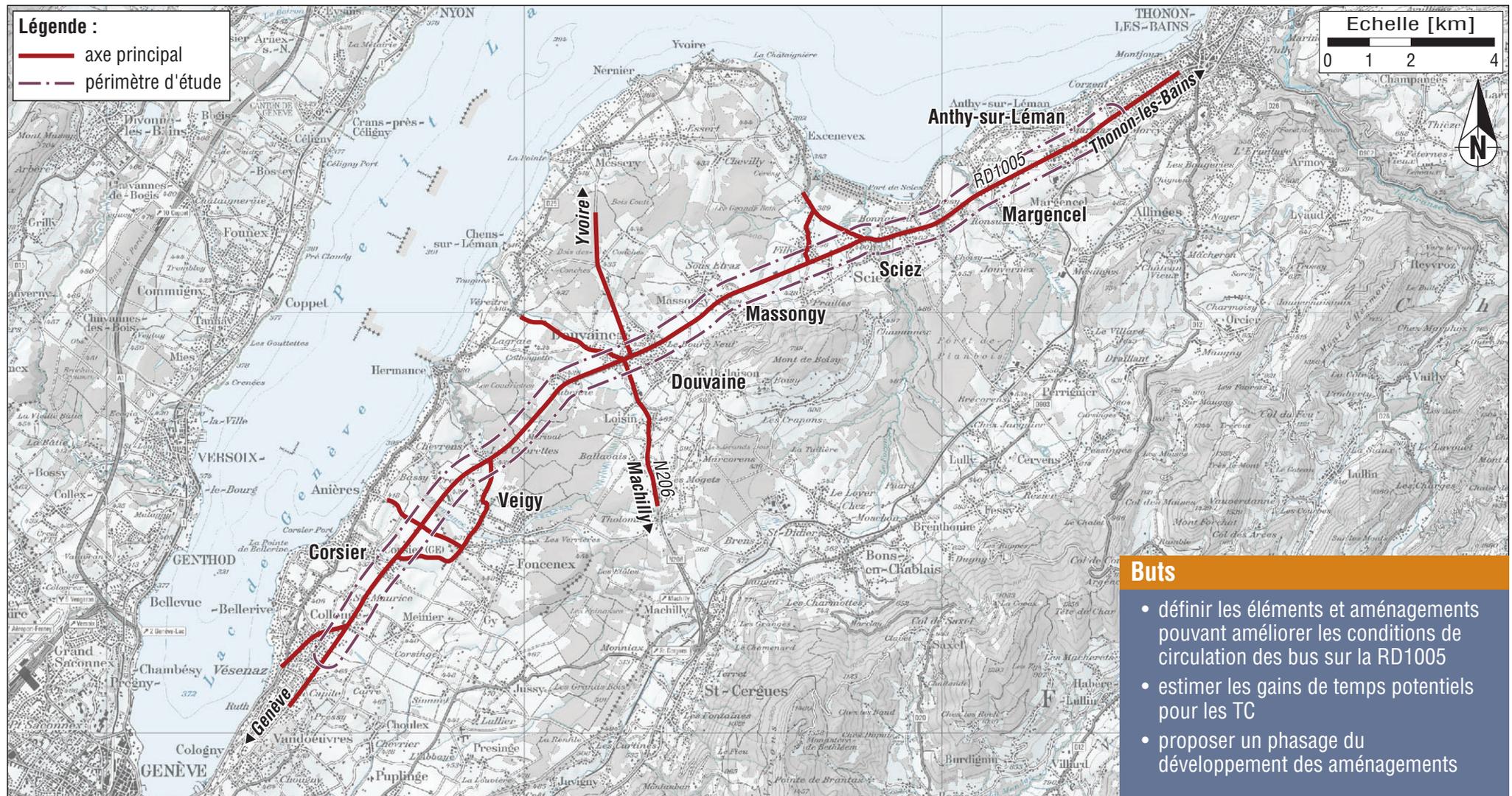
Les principaux buts de l'étude sont :

- définir les éléments et aménagements pouvant améliorer les conditions de circulation des bus à court terme (**mesures de priorisation aux intersections, voies bus, ...**), ainsi que les impacts éventuels sur la circulation à prévoir (**modification de schéma de circulation, suppression de mouvements, ...**);
- estimer les gains de temps de parcours envisageables;
- proposer un phasage du développement des aménagements, en fonction d'une augmentation de l'offre;
- proposer des mesures d'accompagnement visant à favoriser le report modal.

- Fig 1
- **1.3 Périmètre d'étude**
Le périmètre d'étude comprend l'ensemble de la RD1005 entre la Pallanterie et Anthy-sur-Léman.

■ Buts et périmètre de l'étude

Figure n°1.1



■ 2. Situation actuelle

■ 2.1 Offre TC actuelle

Selon l'horaire 2001, 11 allers et 11 retours quotidiens sont assurés entre Thonon et Genève par la RD1005 (Rive dans tous les cas et Cornavin pour certaines courses). Un arrêt (au moins) est prévu à chaque localité traversée jusqu'à Vézenaz.

Le matin, cinq autobus partent de Thonon en direction de Genève entre 5h45 et 8h00. Le soir, six autobus quittent Genève en direction de Thonon entre 16h45 et 19h45. Durant ces périodes, les autobus sont bien utilisés. En dehors de ces périodes, le nombre de courses est par contre relativement limité.

A noter tout de même que des analyses sont actuellement en cours pour augmenter le nombre d'allers-retours (augmentation de 3 ou 6 allers-retours par jour).

■ 2.2 Charges de trafic, gestion des intersections et conditions de circulation

Une analyse sommaire des charges de trafic ainsi des capacités utilisées et du fonctionnement des principales intersections du tronçon ont permis de relever les points suivants:

- **le matin, une très grande majorité du trafic se dirige en direction de Genève.** Au niveau de la douane, ce flux représente plus de 80% du trafic (1'150 uv/h contre 200 uv/h

en direction de Thonon) alors qu'au niveau de Sciez, il est de l'ordre de 70% (1'150 uv/h contre 500 uv/h);

- **le soir, les flux de trafic sont inversés**, mais les différences sont moins marquées. Le flux en direction de Thonon est de l'ordre de 70% au niveau de la douane et de 55 % au niveau de Sciez;
- **l'intersection à feux au centre de Douvaine, qui fonctionne à temps fixe, est à capacité aux heures de pointe**, ce qui entraîne la formation de nombreuses files d'attente. En effet, la capacité théorique de l'intersection pour les mouvements de la RD 1005, selon les plans de feux en place, est d'environ 900 uv/h alors que la demande atteint 1'100 uv/h. **Ces files s'étendent sur plus d'un kilomètre sur la RD1005** et toutes les branches sont saturées. A noter aussi que lorsqu'un bus est à l'arrêt sur la chaussée en direction de Genève, il pénalise l'ensemble de la circulation, même si le feu, situé à 50 mètres en aval est vert. Il participe aussi à la création de files d'attente. A l'heure de pointe du matin, le nombre de véhicules qui circule entre Thonon et Machilly et qui tourne à gauche au niveau de l'intersection à feux est faible. Ces véhicules perturbent peu la fluidité de l'axe, contrairement à ce qui est rencontré hors des périodes de pointe avec la présence de

Fig 2.1,
Fig 2.2

nombreux camions;

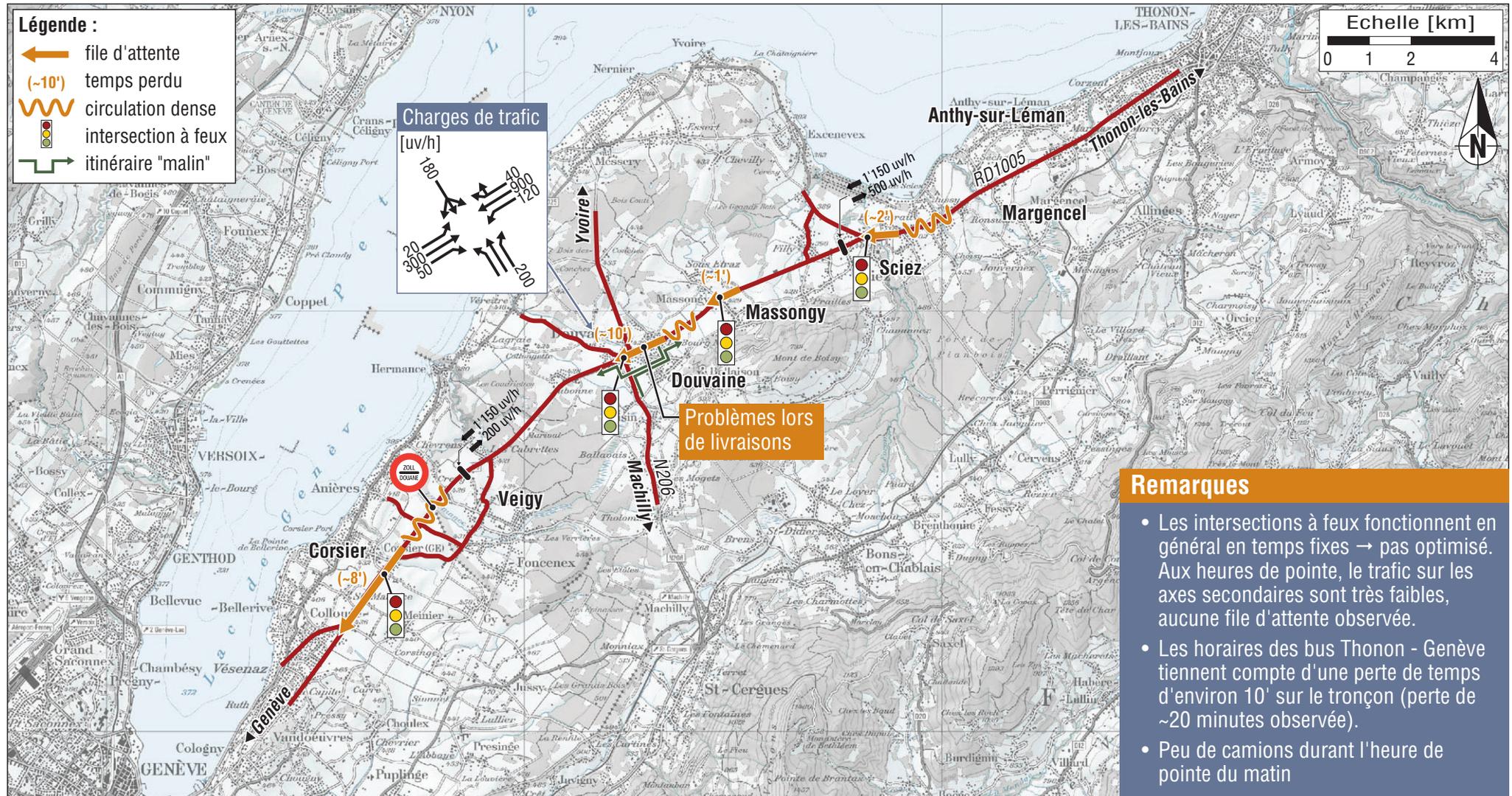
- l'intersection à feux au niveau de Bonnaitrait est une intersection disposant de boucles de détection sur les axes perpendiculaires à la RD1005. La demande est très faible sur ces derniers mais lorsqu'un véhicule est détecté sur l'une d'elles, le vert est donné pour un temps fixe bien supérieur à ce qui est nécessaire (10 à 15 secondes). Ce temps vert crée ainsi des files ponctuelles sur la RD1005;
- l'intersection à feu à Sciez est aussi à la limite de la capacité aux heures de pointe. Compte tenu de l'étalement de cette intersection (une intersection "secondaire" est liée avec l'intersection de la route d'Yvoire), le fonctionnement n'est pas optimisé. Des files se créent donc aux heures de pointe;
- les nombreuses intersections dans Bonnaitrait sont régies par des pertes de priorités pour les axes secondaires, notamment la route de Perrignier et l'avenue de Coudrée qui supportent des charges de trafic non négligeables. Compte tenu de la charge importante de trafic sur la RD1005, les véhicules ont alors de la peine à s'insérer dans le flux principal durant les périodes de pointe. **A noter aussi qu'en raison du nombre important d'accès perpendiculaire en tourner-à-gauche, de la présence de stationnement longitudinal, des différentes traversées piétonnes et de la densité du trafic, l'écoulement de la circulation n'est pas fluide et peut engendrer des files d'attente;**

- du côté Suisse, la présence de deux giratoires est à noter, à savoir au niveau de Corsier et de la Pallanterie. Ces aménagements n'engendrent pas de perturbation particulière. Les perturbations proviennent principalement de la densité de trafic sur l'ensemble du tronçon et en direction de Genève;
- un feu permettant aux piétons de traverser la RD 1005 a été implanté à Corsier. Celui-ci peut ponctuellement engendrer des perturbations à son approche.

A noter que le nombre de poids lourd est très faible le matin et un peu plus important le soir. Les poids lourds peuvent avoir un impact important sur la circulation au niveau de Douvaine, notamment en raison de la place limitée qu'ils disposent pour manœuvrer au niveau de l'intersection à feux dans cette localité.

Conditions de circulation HPM

Figure n°2.1



■ **2.3 Temps de parcours TI/TC**

Selon la période durant laquelle le trajet Pallanterie – Anthy (ou inverse) est effectué, les temps de parcours sont très différents. **Hors des périodes de pointe, les temps de parcours pour ce tronçon sont les suivants:**

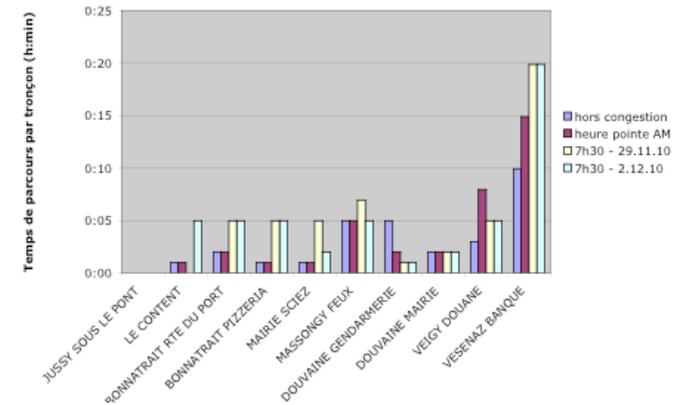
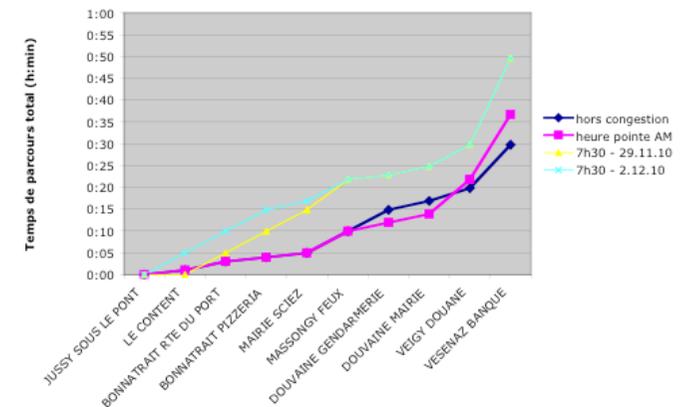
- **TIM: ~ 20 minutes;**
- **TC: ~ 30 minutes.**

Plusieurs mesures de temps de parcours ont été effectuées entre décembre 2010 et janvier 2011 par les chauffeurs d'autobus effectuant le trajet Thonon – Genève. L'analyse de ces données, avec celles récoltées directement par le bureau d'étude, a permis de faire ressortir les points suivants **pour le matin:**

- perte de 2 à 3 minutes dans le secteur Bonnatrait – Sciez;
- perte de 10 minutes le matin entre l'entrée de Douvaine (côté Thonon) et le feu de circulation qui se situe au centre de la localité;
- perte de 10 minutes dans le secteur Veigy – Pallanterie par rapport à un temps de parcours hors congestion, mais perte de 5 minutes par rapport à l'horaire affiché qui tient déjà compte de certaines perturbations. Les temps de parcours sont très fluctuants sur ce secteur;

Selon l'horaire, le temps de parcours pour l'ensemble de ce tronçon est de 30 minutes hors congestions, 35 minutes durant

les périodes de pointe. Les observations montrent que le temps peut atteindre 50 minutes pour les autobus;

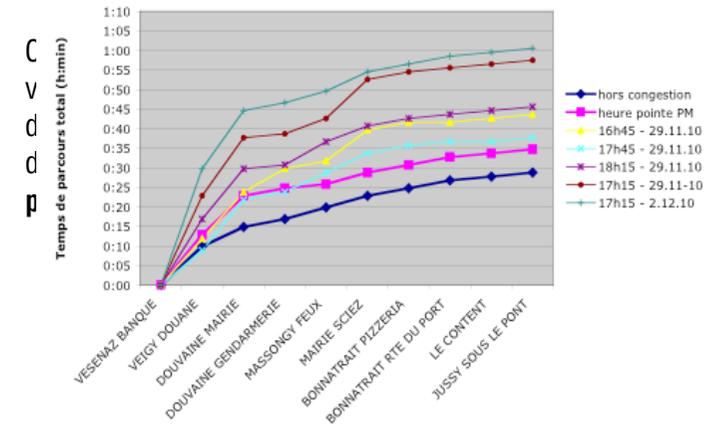


Des relevés de temps de parcours TIM avaient aussi été effectués en 2007 afin de valider le modèle multimodal de l'agglomération. Des pertes de temps de l'ordre de 10 à 12 minutes avaient déjà été relevées. Compte tenu de l'évolution du trafic sur cette portion de territoire et des observations menées, **un temps de parcours de l'ordre de 40 à 45 minutes semble être "la règle" sur ce tronçon pour les TIM**. A noter que le temps perdu en aval, entre la Pallanterie et la route du Nant d'Argent était alors de 8 à 10 minutes supplémentaires.

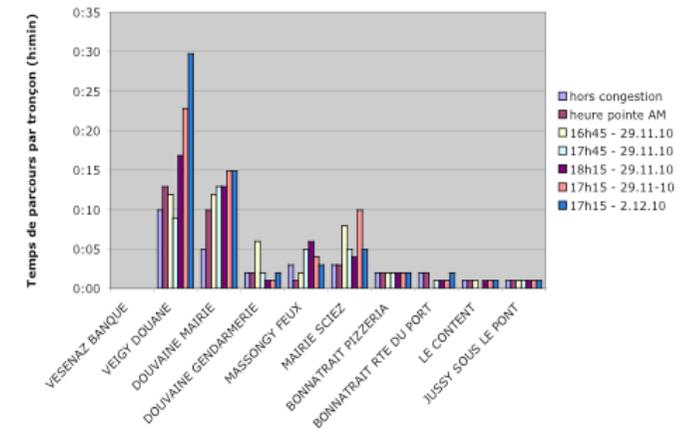
Le soir, les observations effectuées par les chauffeurs d'autobus permettent de relever les points suivants:

- les pertes de temps de la Pallanterie à Veigy sont très volatiles. Elles peuvent aller d'aucune perte à 20 minutes de temps supplémentaire;
- le passage de Douvaine est aussi problématique et des pertes de temps de 10 à 15 minutes ont été observées. A noter que le temps pour effectuer le tronçon dans Douvaine disposant d'une voie centrale pour les tourner-à-gauche, c'est-à-dire environ depuis l'entrée de la localité, est de l'ordre de 5 à 6 minutes lors des périodes de congestions;
- les temps de parcours entre Sciez et Bonnatrait sont un peu fluctuants. Des pertes de 2 minutes ont été relevées;

Le temps de parcours TC pour l'ensemble du tronçon peut atteindre 60 minutes, alors que l'horaire affiché prévoit 35 minutes durant les périodes de pointe.



ur les
ertes
t plus
ps de



Annexe 1

■ 2.4 Voirie à disposition

Une analyse sommaire de la largeur de la chaussée actuelle ainsi que de l'espace à disposition le long de celle-ci a été effectuée afin de cibler les secteurs pouvant accueillir une voie bus, soit en redistribuant l'espace pour les voies de circulation, soit en élargissant la chaussée. A noter qu'aucun plan précis n'était disponible pour cette analyse et aucun relevé systématique n'a été effectué.

Pour rappel, une voie de circulation pour un véhicule ou un autobus sur un axe tel que la RD1005 devrait mesurer au minimum 3,0 à 3,2 mètres.

Cette analyse montre que:

- le tronçon situé entre la Pallanterie et la douane dispose, sur sa presque totalité, de largeurs suffisantes pour créer une voie bus additionnelle. Les largeurs de chaussées se situent entre 8,5 et 12 mètres;
- entre Aubonne et Douvaine, la chaussée mesure environ 7 mètres mais des élargissements pourraient être envisagés sur le côté Nord, une allée d'arbres étant plantée du côté Sud;
- à l'entrée de Douvaine, côté Genève, un tronçon d'environ 500 mètres dispose d'une voie de circulation par direction et d'une voie mixte pour les tourner-à-gauche au centre de la chaussée. Des îlots ont été mis en place en certains endroits pour protéger les véhicules et éviter les dépassements;
- les secteurs situés de part et d'autre de l'intersection à feux sont très contraints par les bâtiments existants, les largeurs ne dépassent pas 7 à 8 mètres et les trottoirs sont restreints;
- à partir de la route de Messery, sur une longueur de 150 mètres, du stationnement longitudinal est implanté sur la chaussée. Avec ce stationnement, la largeur de la chaussée atteint environ 9 mètres;
- à l'est de Douvaine, côté Thonon, une voie de circulation par direction est offerte ainsi qu'une voie centrale pour les tourner-à-gauche;
- entre Douvaine et Massongy, la chaussée mesure environ 7 mètres mais des élargissements pourraient être envisagés sur le côté Nord;
- dans Massongy, la voirie côté Douvaine dispose d'une voie par direction ainsi qu'une voie centrale de largeur limitée (environ 2 mètres) pour les tourner-à-gauche. Côté Thonon, la largeur de la voirie est limitée par la présence de bâtiments (~7 mètres);
- à l'ouest de Sciez, le principe précédent se retrouve, à savoir une voie de circulation par sens et une voie centrale pour les tourner-à-gauche;

- entre Sciez et Bonnatrait, une voirie très large est offerte (11 à 12 mètres) mais une seule voie de circulation par direction est offerte;
- l'aménagement de la traversée de Bonnatrait offre une voie de circulation par direction, une voie centrale pour les tourner-à-gauche ainsi que du stationnement longitudinal sur une majeure partie de la traversée. La largeur totale atteint environ 12 mètres.

Cette analyse sommaire montre que des potentiels existent pour insérer ou créer une voie bus sur un certain nombre de secteurs.

■ 2.5 Projets connus

Différents projets sont à ce jour connus et éventuellement planifiés, à savoir:

Fig 2.3

■ **mise en place d'une voie bus en direction de Genève entre la douane et la Pallanterie**, notamment en lien avec les travaux de la tranchée couverte de Vézenaz. Une partie des aménagements est définitive (à l'approche de la Pallanterie) alors que l'autre est provisoire. Ces aménagements devraient permettre des gains de temps pour les autobus de l'ordre de 10 minutes par rapport aux conditions actuelles de circulation, mais de 30 minutes par rapport aux véhicules qui emprunteront cet itinéraire lors des travaux;

■ création d'un P+R au niveau de la douane Suisse (*horizon de mise en œuvre non défini*);

■ création d'un P+R au niveau de la douane française, sur le territoire de Veigy, avec réaménagement de l'intersection et la mise en place d'un giratoire. Cet aménagement devrait être réalisé courant 2011;

Fig 2.4

■ ajout d'une voie de circulation sur la N206 au niveau de l'intersection à feux dans Douvaine afin d'offrir plus de capacité pour le mouvement entre Machilly et Thonon. Les gains sur le phasage de l'intersection pourraient être de l'ordre de 100 uv/h pour les mouvements sur la RD1005 aux heures de pointe. Une étude est aussi en cours pour l'optimisation

des feux de circulation. Les modifications apportées pourraient amener à une diminution des temps d'attente. (*horizon de mise en œuvre non défini*);

■ réaménagement de l'entrée Ouest de Sciez. Un giratoire est prévu ainsi que l'ajout de bandes cyclables. Ces aménagements devraient être réalisés à court terme (2012);

■ projets de giratoires de part et d'autre de Bonnatrait afin de limiter l'attrait de l'avenue de Coudrée, située au centre du tronçon, pour rejoindre le lac Léman par un quartier résidentiel. (*horizon de mise en œuvre non défini mais plutôt à long terme*).

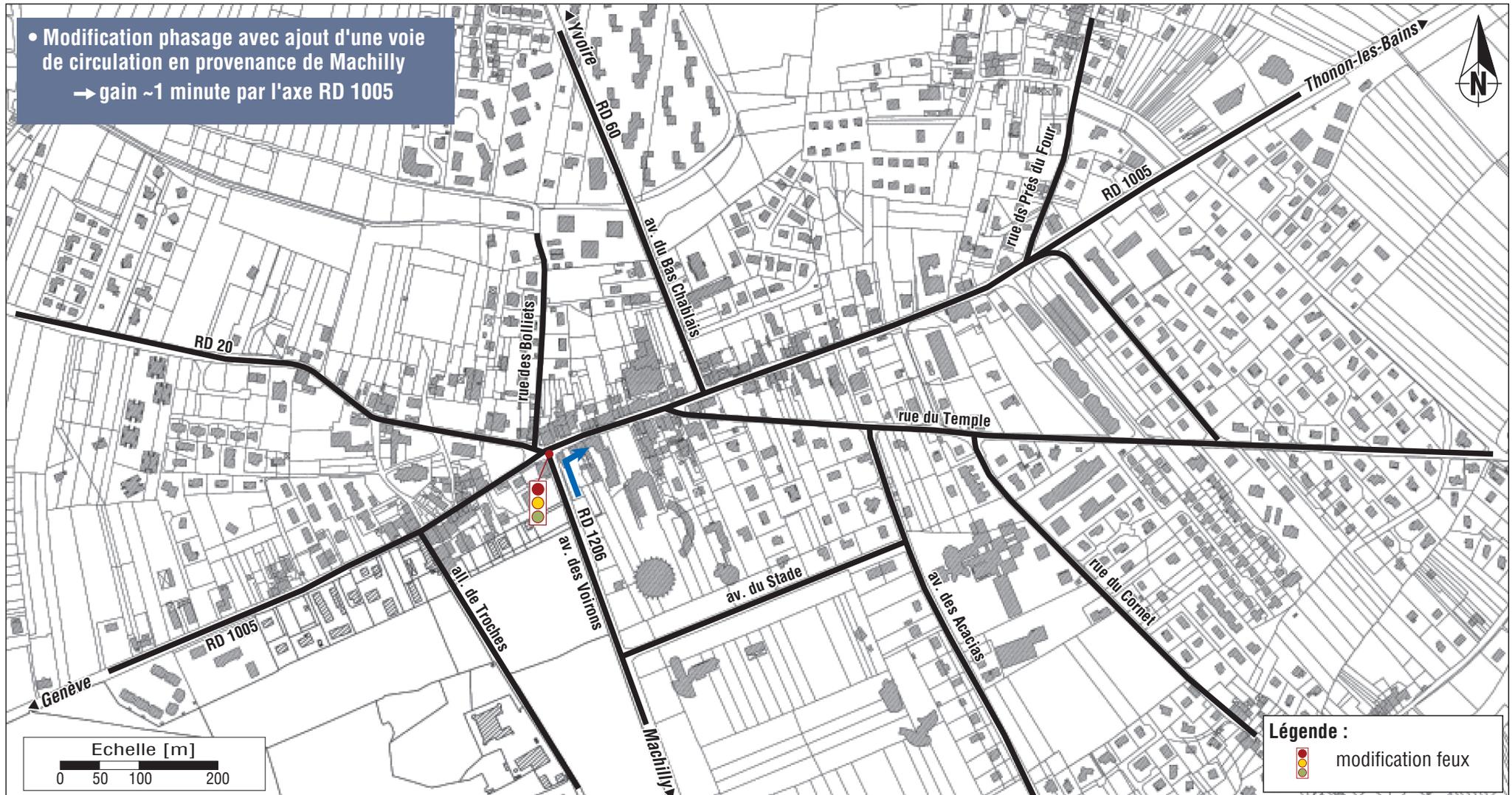
■ Secteur Collonge - Veigy - Projets

Figure n°2.3



Douvaine – modification de l'intersection

Figure n°2.4



■ 2.6 Synthèse

Les temps de parcours pour les différents cas sont les suivants:

	Temps parcours TIM	Temps parcours TC
Tronçon Anthy-Pallanterie (matin)		
Hors congestions	20 minutes	30 minutes
Durant congestions	40 à 45 minutes	50 à 55 minutes (35 selon l'horaire)
Tronçon Pallanterie - Anthy (soir)		
Hors congestions	20 minutes	30 minutes
Durant congestions	45 minutes	60 minutes (35 selon l'horaire)

L'analyse de la situation actuelle montrent donc que:

- la durée de trajet pour les véhicules privés est de l'ordre de 20 minutes hors périodes de pointe alors que **les autobus mettent en général 10 minutes de plus que les voitures** pour le trajet "Anthy-sur-Léman – La Pallanterie" ou inversement, notamment en raison du temps passé aux arrêts et de leur vitesse de circulation;
- **durant les périodes de pointe, les autobus mettent 50 à 60 minutes pour effectuer ce trajet. C'est d'ailleurs durant ces périodes que le nombre de bus circulant est le plus important;**
- **les secteurs problématiques sont:**

- **la traversée de Bonnatrait** (matin et soir): circulation peu fluide, car trafic dense et nombreux accès, traversées piétonnes, stationnement, ...;
- **le tronçon à l'approche de la mairie de Sciez**, en direction de Thonon (soir): présence des feux;
- **la traversée de Massongy** en direction de Thonon (soir) - présence de feux;
- **les tronçons en direction de Genève, «entrée Douvaine - feux» (matin) et en direction de Thonon, «entrée Douvaine - Mairie» (soir):** capacité du feu insuffisante et création de nombreuses files d'attente (10 minutes de perte de temps);
- **le tronçon «Veigy - Vérenaz»** (matin) et inverse (soir): circulation peu fluide car dense;
- **les largeurs de chaussées permettent de redistribuer l'affectation des voies de circulation et/ou l'intégration d'une voie bus sur différents secteurs**, dont au niveau de Douvaine et du tronçon Corsier – La Pallanterie (aménagement déjà prévu dans ce dernier cas);

Compte tenu de ces analyses, il apparaît que différents types de mesures peuvent être envisagées pour améliorer les temps de parcours pour les autobus.

■ 3. Propositions

Les analyses précédentes ont permis de cibler les secteurs problématiques ainsi que ceux présentant des opportunités d'améliorations à court ou moyen terme. L'objectif de ce chapitre est de présenter les aménagements possibles pouvant être réalisés ainsi que leur coût et leur efficacité en termes de gains de temps de parcours pour les transports en commun.

■ 3.1 Tronçon "Pallanterie - Douane"

Des aménagements sont déjà prévus dans le cadre des mesures d'accompagnement des travaux de la tranchée couverte de Vézenaz. Ils consistent à créer des sections de voies bus en direction de Genève avec la mise en place de deux intersections à feux pour favoriser l'insertion des bus dans la circulation dans les secteurs étroits. Certains aménagements sont définitifs (à l'approche du giratoire de la Pallanterie), alors que d'autres sont provisoires. A noter que des bandes cyclables ou des voies mixtes TC – deux roues sont aussi prévues dans ces aménagements. Compte tenu de la place à disposition, seules des aménagements TC en direction de Genève ont été retenus.

Ces mesures sont tout à fait cohérentes avec l'objectif d'améliorer les temps de parcours pour les autobus. Des gains de l'ordre de 10 minutes en direction de Genève sont prévus.

■ 3.2 Traversée de Douvaine – direction de Genève

Douvaine représente un enjeu majeur du point de vue de l'amélioration des vitesses commerciales des TC, mais aussi du réaménagement de son centre urbain. Différentes options ont donc été analysées afin de répondre à ces différents objectifs.

■ 3.2.1 Option 1: mise en place d'une voie bus dans Douvaine

Fig 3.1 L'objectif de cette option est de profiter des espaces à disposition dans Douvaine pour **intégrer des voies bus sur différents secteurs**, à savoir:

- à l'approche de la route du Messery sur une distance d'environ 150 mètres. Un feu de circulation doit alors être mis en place au niveau de la route de Messery afin de permettre aux bus de s'intégrer facilement au flux de circulation en direction de Genève. L'arrêt devrait être déplacé à ce niveau afin de libérer l'espace devant la place de la Mairie. Pour créer cette voie bus, le stationnement longitudinal est à supprimer (environ 15 places), alors que l'avant-toit/terrasse du restaurant est à démolir. Douvaine dispose de suffisamment de places de stationnement, notamment dans le parking le long de la route de Messery ou à l'arrière de la Mairie, pour compenser ces pertes;
- entre le giratoire de l'entrée de localité et la rue des Prés-du-

four, sur une longueur de 400 à 500 mètres. La voirie dispose de trois voies, dont une pour les tourner-à-gauche. Cette voie pourrait être supprimée au profit d'une voie pour les autobus. Une intersection à feux devrait être créée au niveau de la rue des Prés-du-Four pour l'insertion. Les tourner-à-gauche en direction des habitations situées au sud de la RD1005 seraient toujours autorisés et ne devraient poser que peu de problèmes de fluidité de trafic, la majorité des véhicules étant en provenance de l'Ouest. Les véhicules se rendant dans le secteur commercial ou au nord de la RD1005, peuvent accéder par le giratoire ou faire, si nécessaire, un demi-tour à ce niveau.

La mise en place des ces deux secteurs permet un gain de temps de l'ordre de 5 à 6 minutes pour les autobus, sans pénaliser les véhicules particuliers. Avec une augmentation de trafic, aucun gain supplémentaire par rapport aux véhicules privés n'est à envisager. Les bus seront pris dans les congestions sur les tronçons ne disposant pas de voie bus. Le différentiel de temps entre les deux modes sera néanmoins toujours le même, à savoir 5 à 6 minutes.

Disposer de plusieurs feux de circulations dans Douvaine permettra de maîtriser les différents flux de circulation et optimiser les temps de verts. La mise en place des feux de circulation du côté Est va permettre d'accroître la sécurité des traversées piétonnes alors que le déplacement de l'arrêt de bus

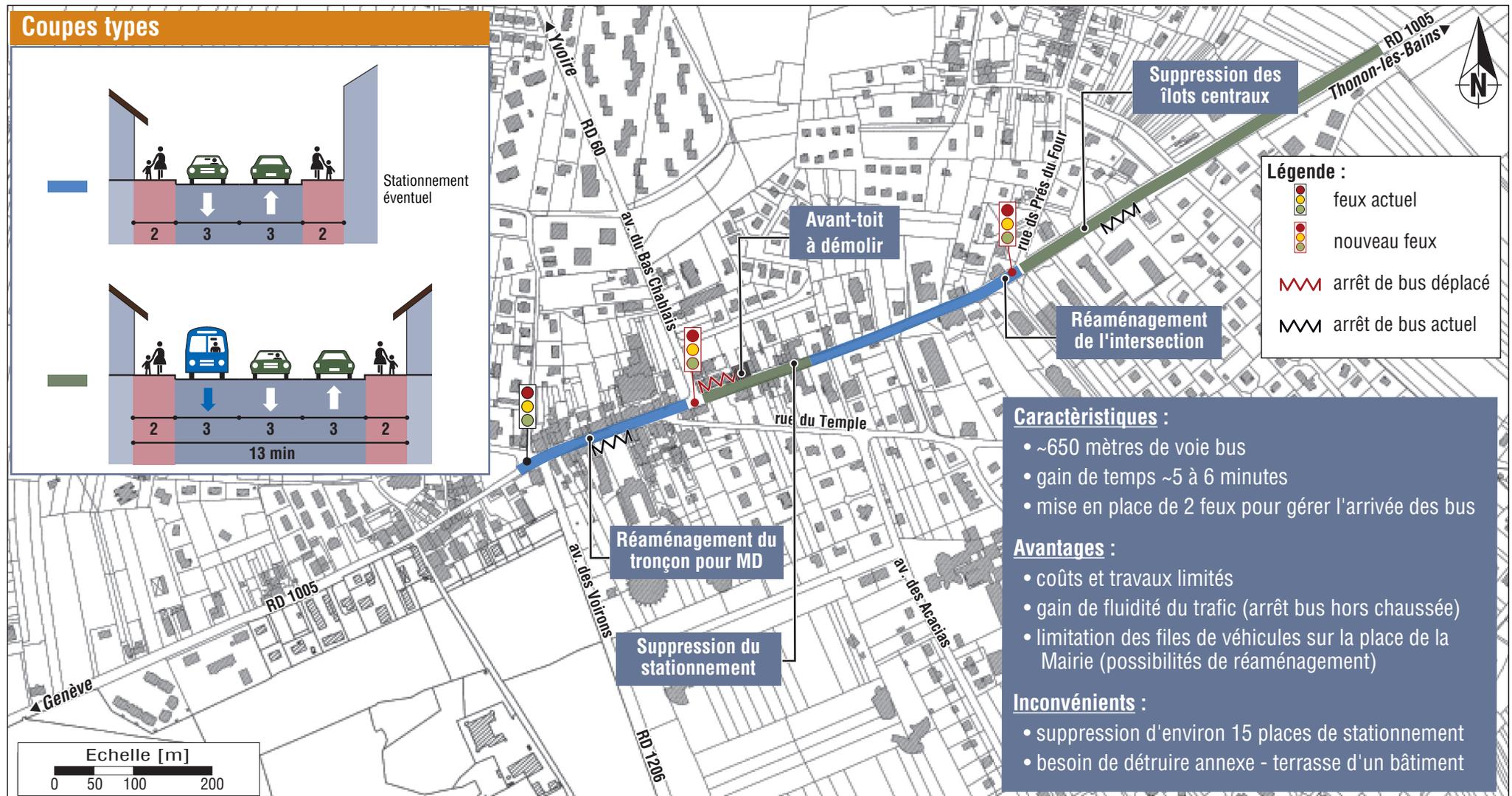
et le feu au niveau de la route de Messery va limiter le nombre de véhicules en attente au niveau de la place de la Mairie.

Ces aménagements permettront de dynamiser le centre ville et de réorganiser ce secteur central, notamment pour les mobilités douces. Les feux devant être mis en place disposent en outre de suffisamment d'espace.

L'ensemble de ces travaux est estimé à environ 400 à 500'000 € dont 1/4 pour la mise en place des feux de circulation.

Douvaine – voie bus partielle en direction de Genève

Figure n°3.1



■ 3.2.2 Option 2: mise en place d'une voie bus à l'extérieur de Douvaine

Fig 3.2

La mise en place d'un feu au niveau de l'entrée de Douvaine ainsi qu'une voie bus permettant de dépasser l'ensemble des véhicules en attente hors de la localité représente une deuxième option. Compte tenu de l'environnement, **une voie pourrait être aménagée sur une longueur nécessaire (environ 1'200 mètres actuellement) avant l'entrée à Douvaine.**

Le temps de vert de ce feu serait alors coordonné avec celui situé au centre de Douvaine afin de ne faire entrer dans la localité que le nombre de véhicules pouvant passer au centre, sans créer des files d'attente dans celle-ci. Avec une telle mesure, **les "itinéraires malins" dans Douvaine passant notamment devant l'école seraient moindres** mais de nouveaux itinéraires de "délestage" pourraient éventuellement voir le jour sur une échelle plus large. La capacité globale de l'axe de la RD1005 serait similaire mais la file d'attente et le temps de parcours devraient s'allonger pour les véhicules individuels en raison de la suppression des itinéraires parallèles dans Douvaine. En effet, au lieu de se répartir sur plusieurs itinéraires (non forcément voulus), le flux sera focalisé uniquement sur la RD1005. Selon les observations, environ 20% des véhicules empruntent de tels itinéraires annexes. Le temps de parcours passerait ainsi de 10 à 12-15 minutes. Par contre, les autobus seraient fortement avantagés. **Les gains de temps seraient de l'ordre de 10 minutes par rapport à actuellement et de 12 à 15**

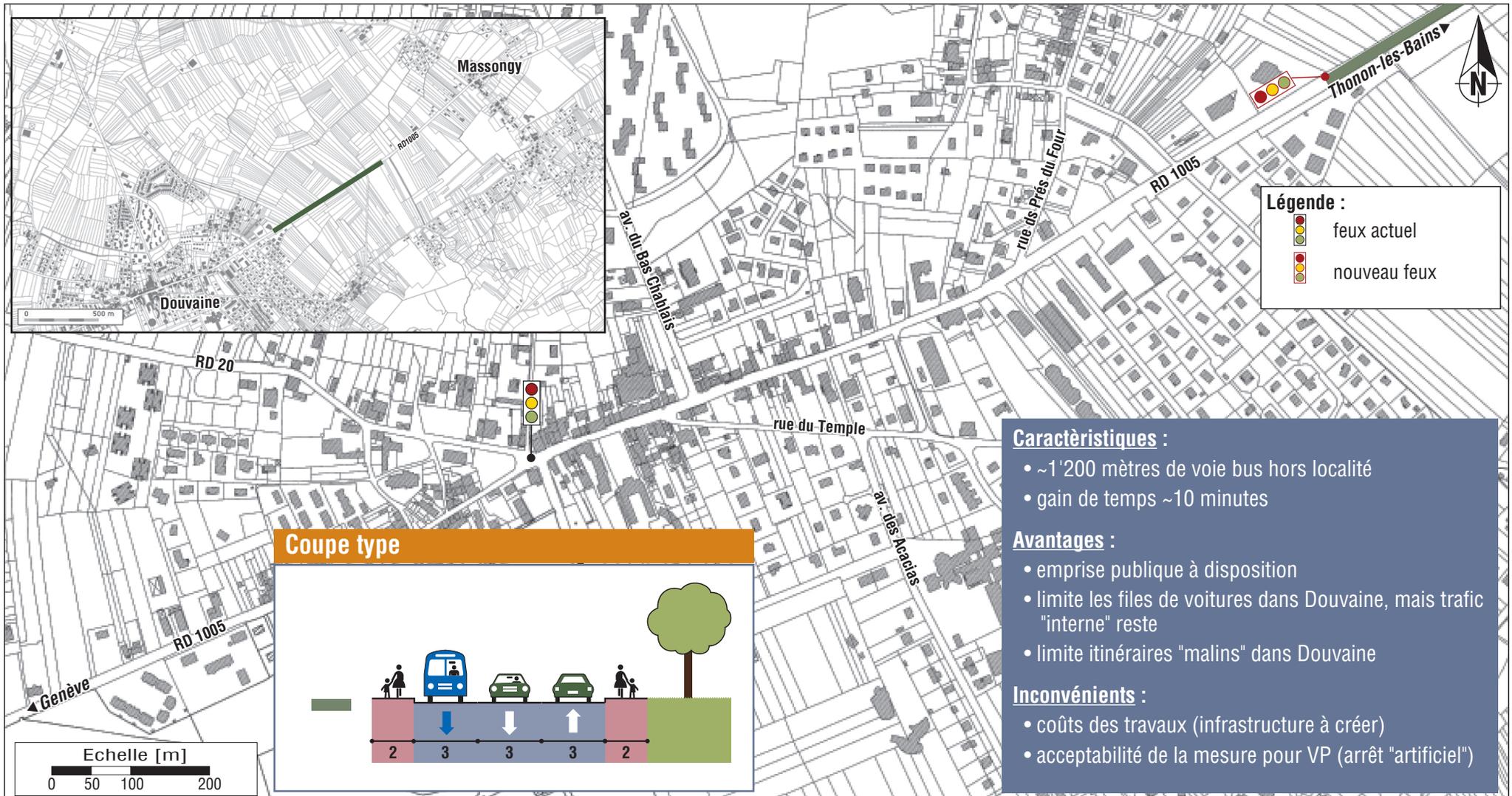
minutes par rapport aux véhicules particuliers. De plus, compte tenu de la situation de cet aménagement, la voie bus pourrait être allongée afin "d'absorber" les augmentations de trafic.

Néanmoins, l'acceptabilité et la compréhension d'une telle mesure restent difficiles à faire passer auprès des automobilistes. En effet, stocker "artificiellement" les véhicules en dehors de la ville semble difficile à justifier, sachant que le nombre de bus reste restreint (actuellement deux par heure mais au grand maximum 5 à 6 bus à moyen terme). Afin que la mesure soit opérationnelle, il est nécessaire de la mettre en oeuvre durant l'ensemble des périodes de pointe afin d'éviter de créer des files d'attente dans Douvaine. Finalement, l'optimisation et l'efficacité d'une telle mesure sont difficiles à assurer, notamment en raison du nombre important de véhicules, issu de Douvaine même, qui s'intègre aux flux principaux dans la localité.

Les coûts de la mise en place d'une telle voie bus seraient de l'ordre de 600'000 à 700'000€, sans compter les déblais éventuels ainsi que les modifications liées à l'écoulement des eaux et des éventuels services à déplacer.

Douvaine – feux à l'entrée en direction de Genève

Figure n°3.2



■ 3.2.3 Option 3: déviation de la ligne d'autobus

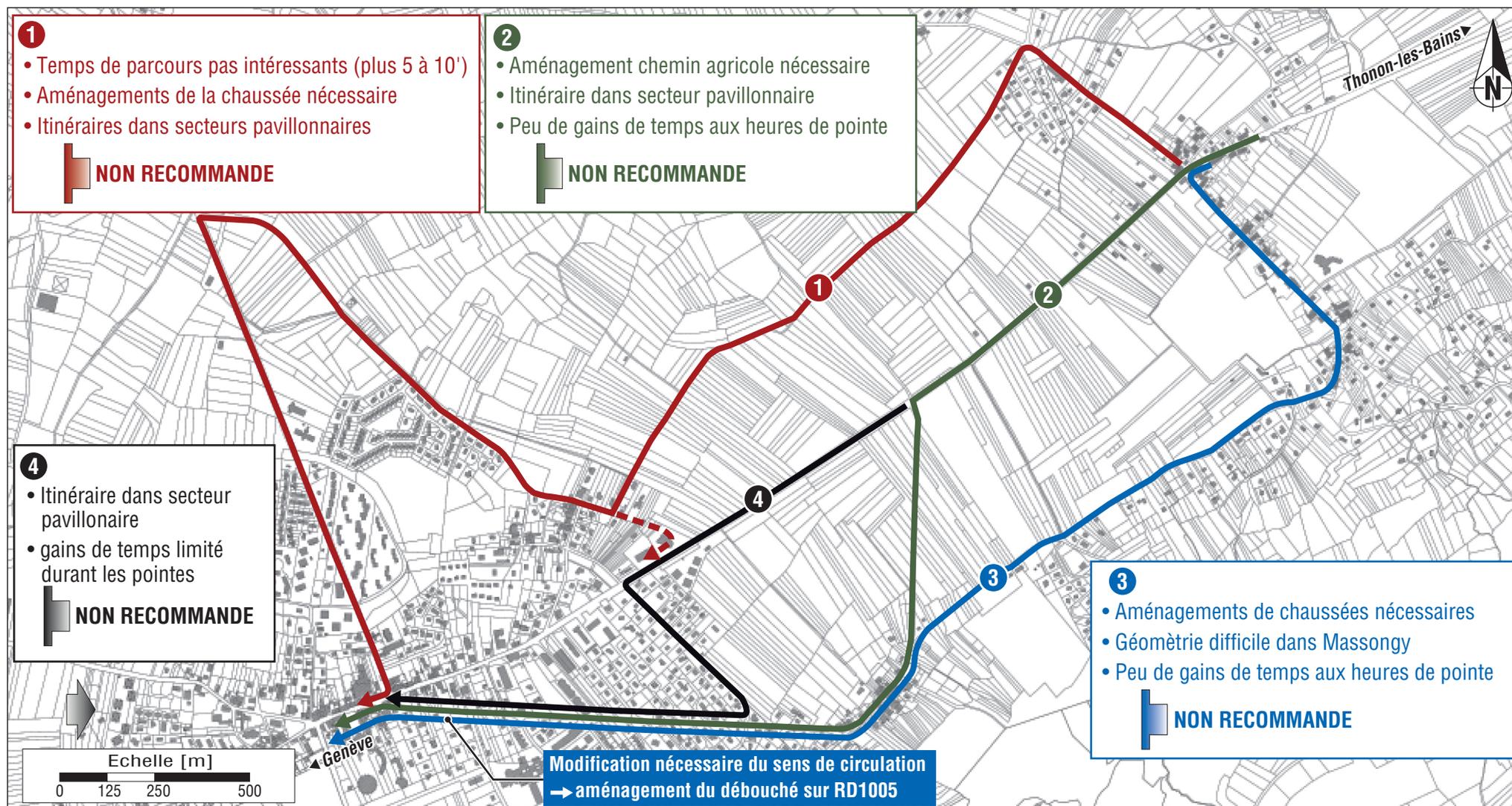
Fig 3.3 Afin d'éviter les files d'attente dans Douvaine, **cette option préconise que les autobus empruntent d'autres itinéraires entre Massongy et Douvaine**. En fonction des axes routiers ou liaisons existantes, différentes variantes ont été évoquées.

Après analyse sommaire, aucune d'entre elle ne permet de réels gains de temps de parcours aux heures de pointe et sont nettement plus longues durant les heures creuses. De plus, les chaussées ne permettent en général pas d'être empruntées "en l'état" par les autobus (chaussées trop étroites ou en mauvais état, ...), traversent des quartiers d'habitation peu denses ou sont sinueuses.

Cette option ne présente donc aucun avantage.

Douvaine – itinéraires alternatifs en direction de Genève

Figure n°3.3



■ 3.2.4 Option 4: création d'une nouvelle voirie

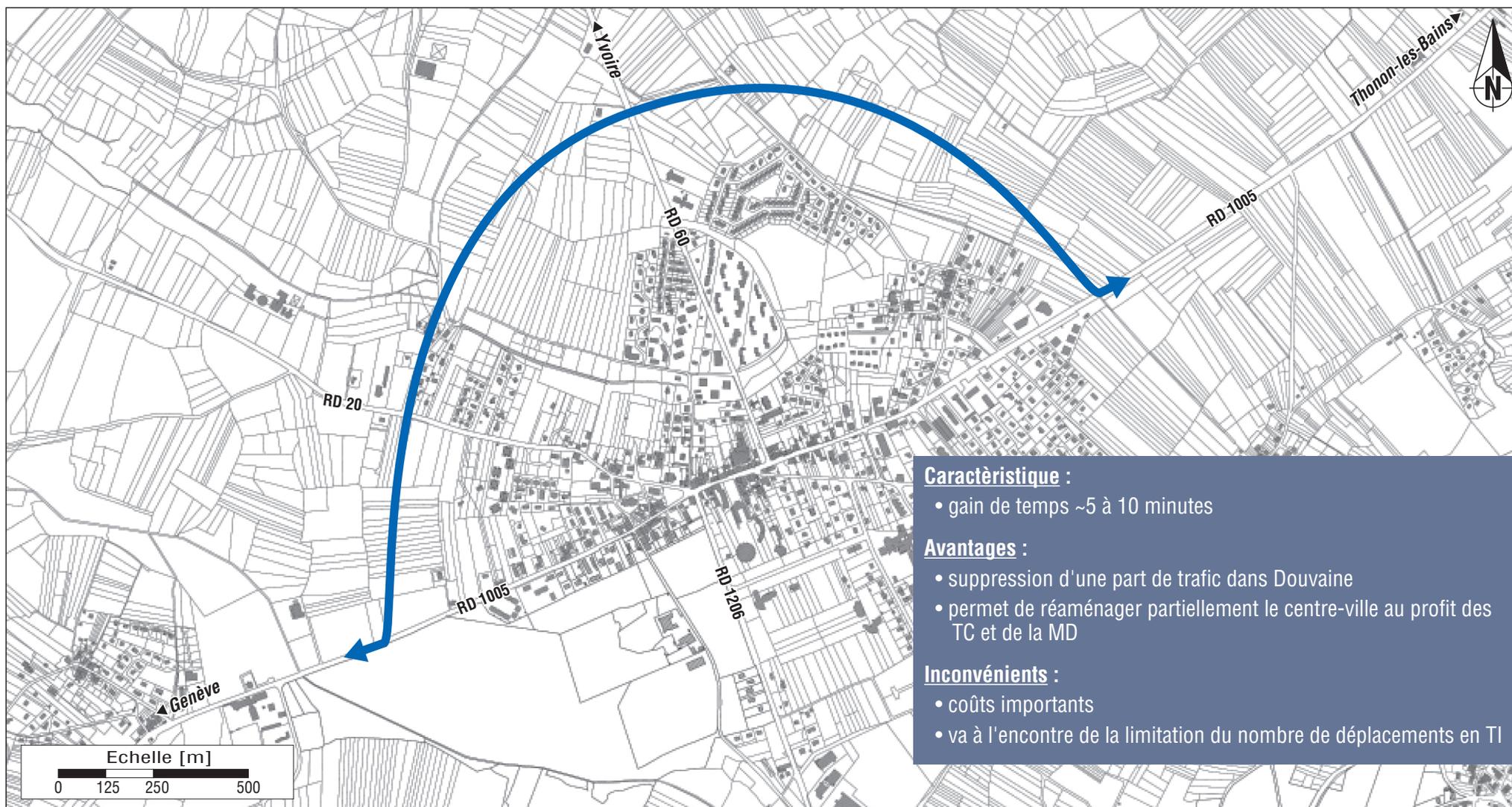
Fig 3.4

La création d'une voie contournant Douvaine permettrait de limiter le trafic dans le secteur central de la localité et ainsi favoriser les transports en commun et la mobilité douce dans celui-ci. Néanmoins, ce nouvel axe irait à l'encontre de la volonté de limitation du trafic en direction de Genève et les temps de parcours des TC ne seraient plus concurrentiels. Les nuisances seraient alors déplacées sur le pourtour de la commune, sans pour autant limiter le trafic poids-lourds qui devrait continuer à circuler en direction de Machilly.

Cette option n'est donc pas à recommander à court terme. Un tel aménagement pourrait éventuellement être pris en compte dans la densification de Douvaine, mais le statut de cet axe et la redistribution de certains flux de circulation devraient être clairement définis.

■ Douvaine – contournement

Figure n°3.4



■ 3.3 Traversée de Douvaine – direction de Thonon

Les options d'aménagements en direction de Thonon sont, sur le principe, similaires aux options en direction de Genève. Elles sont présentées ci-dessous.

■ 3.3.1 Option 1: mise en place d'une voie bus dans Douvaine

Fig 3.5

Comme mentionné précédemment, le tronçon de la voirie située entre l'entrée de Douvaine et le centre de la localité offre, sur une majeure partie de celui-ci, deux voies de circulation plus une voie pour les tourner-à-gauche. Une redistribution des voies pourrait aisément être envisagée afin **d'intégrer la voie bus en entrée de localité, à droite de la chaussée, au détriment de la voie centrale** qui n'est utilisée que par un nombre restreint d'automobilistes. **Des aménagements mineurs sont nécessaires et permettraient très rapidement, et sans perturber le trafic individuel, de faire gagner environ 5 minutes aux autobus.** Cet aménagement est peu coûteux.

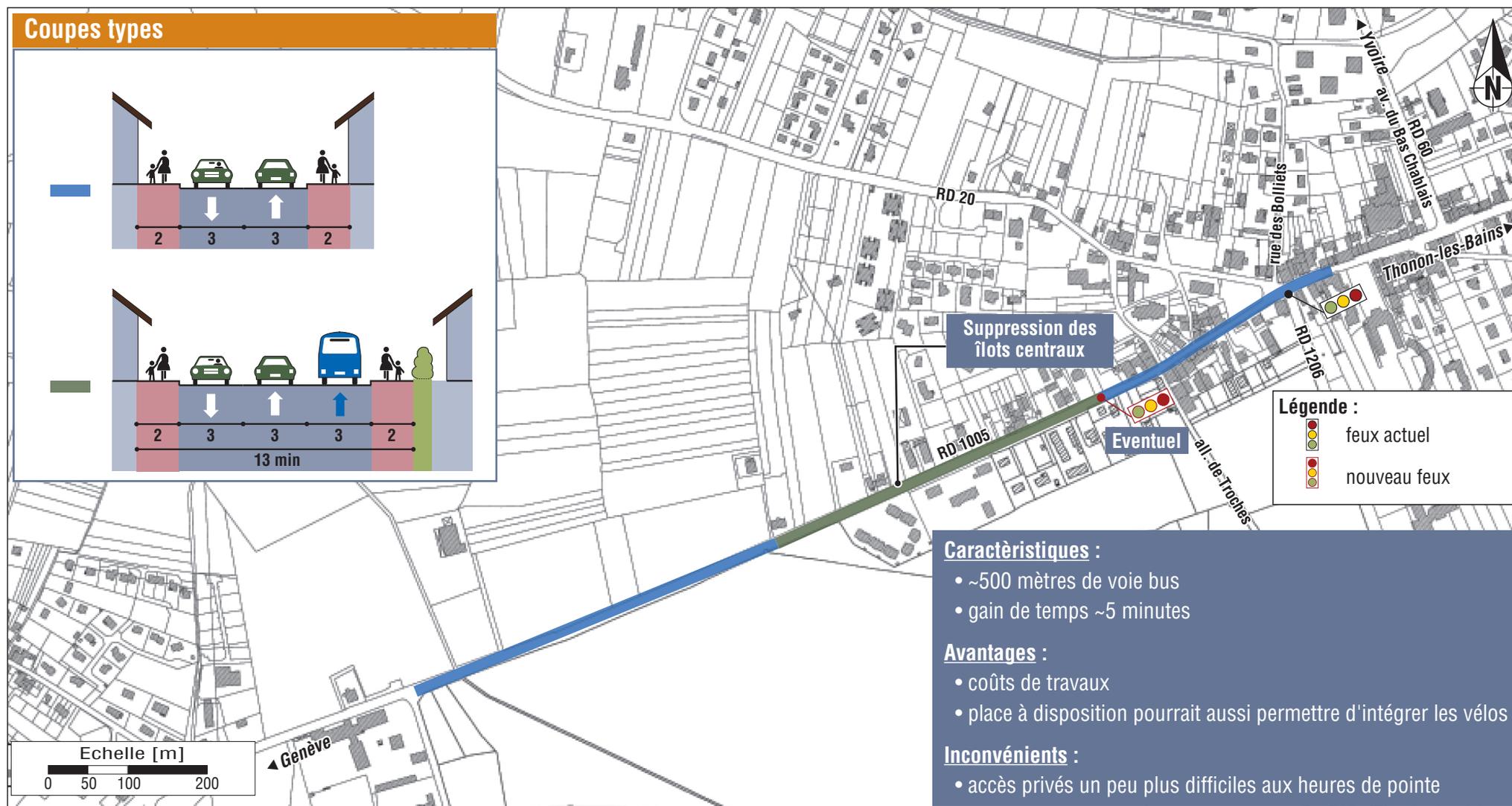
Les trottoirs existants peuvent être maintenus voir éventuellement élargis afin de mieux pouvoir accueillir les cycles.

Au niveau sécuritaire, le nombre de personnes traversant les voies de circulation dans le secteur est très limité. Si nécessaire, un aménagement ponctuel (passage piéton avec un îlot au centre la chaussée par exemple) pourrait être envisagé.

Un risque existe néanmoins que la voie de bus puisse être empruntée par des motocyclistes, mais aucun aménagement ne pourrait l'empêcher. Par rapport à l'état actuel, il est à la limite plus sécuritaire qu'ils empruntent la voie bus plutôt que de dépasser les files d'attente sur la voie en sens inverse.

Douvaine – voie bus en direction de Thonon

Figure n°3.5



■ 3.3.2 Option 2: mise en place d'une voie bus à l'extérieur de Douvaine

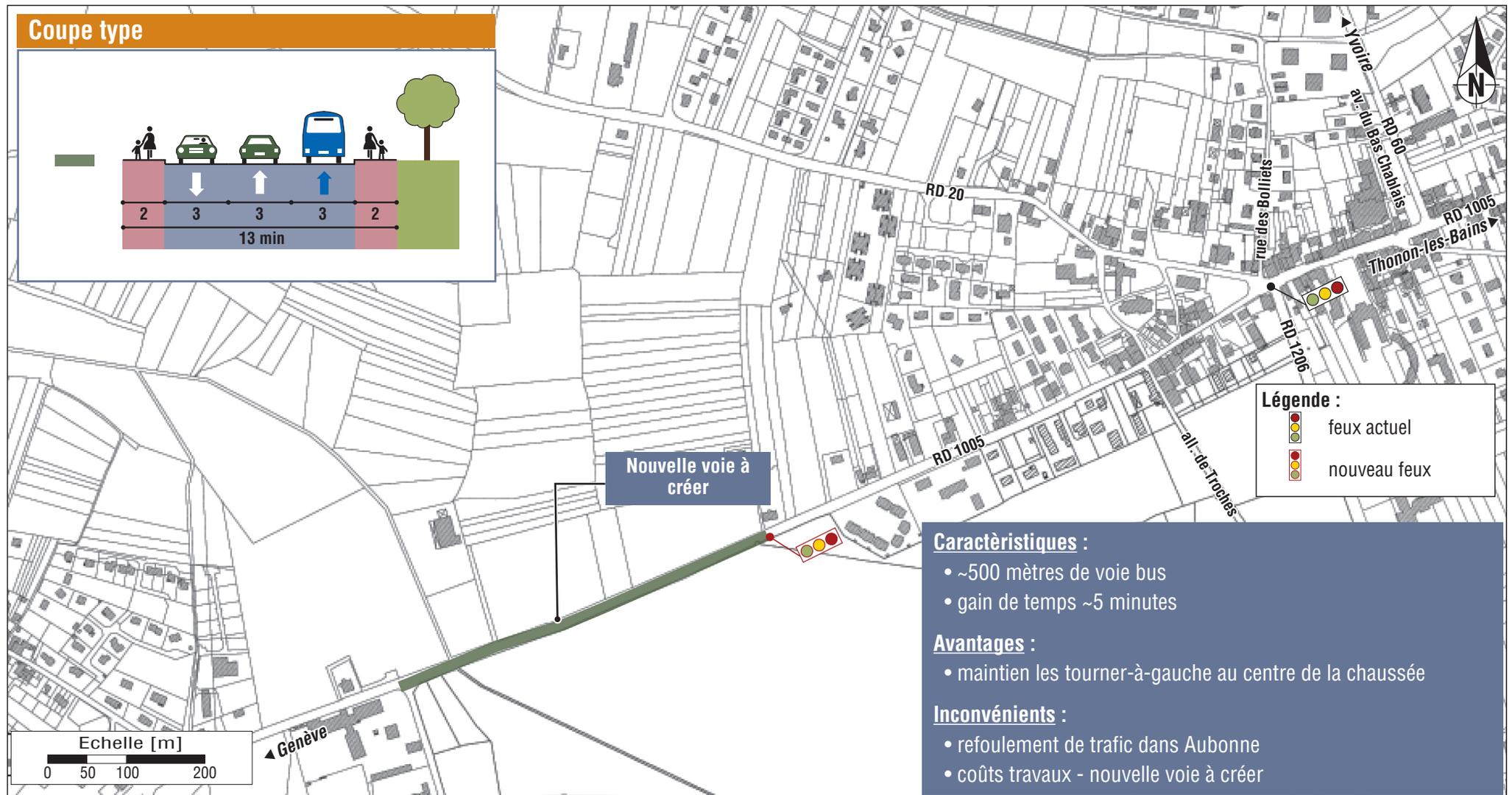
Fig 3.6

La mise en place d'un feu à l'entrée de Douvaine est une option qui a été envisagée. Néanmoins, **un tel aménagement ne ferait que reporter les files d'attente dans le hameau d'Aubonne**. De plus, la longueur à disposition pour réaliser une voie bus entre Aubonne et l'entrée de Douvaine ne permet pas aux autobus de dépasser l'ensemble de la file d'attente. Ils resteront pris dans les congestions et n'auront aucun gain de temps supplémentaire par rapport à l'option précédente.

Cette option est donc à rejeter!

■ Douvaine – feux à l'entrée en direction de Thonon

Figure n°3.6



■ 3.4 Traversée de Massongy

Quelques perturbations ont été relevées à Massongy, notamment en raison de la présence d'un feu de circulation en son centre. Après analyse, il apparaît que ce feu, bien que disposant de boucles de détection sur les branches secondaires, n'est pas optimisé. Les véhicules provenant des branches secondaires sont pris en compte mais un temps vert fixe d'une quinzaine de seconde est alors donné. Ce temps est bien supérieur au temps nécessaire pour faire passer un à deux véhicules. Une détection du nombre de véhicules pourrait être mise en place afin d'optimiser le temps de vert et ainsi limiter le temps de rouge sur la RD1005. Les files d'attente pourraient alors être plus faibles et des gains de l'ordre de une à deux minute pour l'ensemble des véhicules pourraient être offerts. **Une modification du feu de circulation et de sa détection est donc recommandée et son coût est d'au maximum 50'000€.**

La suppression de la voie centrale de tourner-à-gauche et la mise en place d'une voie bus pourrait aussi être envisagée. Néanmoins, la largeur pour réaliser ce réaménagement est limitée et les gains de temps, uniquement en direction de Thonon, sont assez mineurs. **La solution visant à améliorer les feux de circulation est donc une meilleure solution dans ce cas.**

■ 3.5 Traversée de Sciez-Bonnatrait

■ 3.5.1 Secteur Sciez

Au niveau de Sciez, des pertes de temps ont été observées, notamment en raison de la présence de l'intersection à feux. Néanmoins, l'ensemble du secteur va être réaménagé, entre autres, avec la mise en place d'un giratoire à l'entrée de Sciez côté Ouest qui permettra de supprimer le feu existant, la suppression de certains tourner-à-gauche et la création de pistes cyclables le long de la RD1005. **Ces aménagements devraient pouvoir fluidifier la circulation sur cet axe et donc, aucun aménagement supplémentaire n'est recommandé dans ce secteur.**

■ 3.5.2 Secteur Bonnatrait

Comme déjà mentionné, la traversée de Bonnatrait est problématique en raison du nombre important d'accès privés, de traversées piétonnes et de la présence de nombreuses places de stationnement longitudinales. Actuellement, la gestion des accès n'est pas "structurée". La fluidité du trafic, y compris pour les autobus, n'est ainsi pas optimale. Différentes options sont donc envisageables:

- statu quo avec création de voies bus à la place du stationnement;
- mise en place de giratoires aux entrées et au centre de

Bonnatrait afin structurer les itinéraires des véhicules et de limiter les tourner-à-gauche, avec éventuellement des voies bus sur certains tronçons;

- mise en place d'intersections régulées aux entrées avec des tronçons de voies bus aux approches des intersections.

Dans le premier cas, la place à disposition le long de la RD 1005 permettrait de **mettre en place quelques tronçons de voies bus à la place du stationnement existant**. Compte tenu de la configuration de la commune, ces places supprimées ne pourraient que difficilement être compensées ailleurs le long de l'axe. La création d'une telle voie bus pénaliserait donc les différents commerces de la localité, sans parler des problèmes d'insertion des bus dans la circulation et des faibles gains de temps. **Cette solution n'est pas recommandée à long terme.**

Fig 3.7

La deuxième variante se base sur les projets de giratoires déjà évoqués ou prévus par la commune, **mais prévoit la création d'un giratoire supplémentaire au centre de Bonnatrait** (au niveau de la route de Perrignier) **afin de pouvoir interdire l'ensemble des tourner-à-gauche et limiter les détours pour accéder aux différentes parcelles situées le long de la RD1005**. Avec un tel fonctionnement, seul les tourner-à-droite sont autorisés depuis la RD1005 sur l'ensemble de la traversée de Bonnatrait. **L'espace central de la chaussée peut alors être récupéré pour redistribuer les voies de circulation, réaménager l'axe et mettre en place une voie bus latérale,**

sauf à l'approche du giratoire central. Aux endroits de flux importants de piétons, des traversées piétonnes avec îlot peuvent être mis en place. Ces aménagements nécessitent de dévier ponctuellement les voies de circulation mais les espaces nécessaires pour faire ces déviations sont disponibles à côté de la voirie.

Fig 3.8

Le point problématique de cette mise en oeuvre reste la mise en place d'un giratoire au niveau de la route de Perrignier. La place y est insuffisante pour réaliser un giratoire, même si celui ci est de diamètre de l'ordre de 20 mètres avec îlot franchissable. Le bâtiment situé au Sud-Ouest de l'intersection devrait être démoli. **Le giratoire central pourrait alors éventuellement être réalisé au niveau de l'avenue de Coudrée**, mais dans ce cas, le tourner-à-gauche en sortie de la route de Perrignier devrait être maintenu, notamment pour le développement à prévoir de l'offre en transports en commun sur cet axe. La mise en place d'un tel giratoire (28 mètres de diamètre au maximum) nécessite l'acquisition de parties de parcelles et supprime quelques places de stationnement mais permet d'éviter de toucher aux différents bâtiments et permet un fonctionnement optimal.

Une option d'aménagement pourrait aussi être, en gardant le même principe que précédemment, à savoir la suppression des tourner-à-gauche, celui mis en place à l'entrée de Thonon, à savoir **offrir la possibilité de faire des demi-tours en certains endroits spécifiques**. Mais, compte tenu de la place à disposition au centre de la chaussée, seul un véhicule pourrait être stocké dans les "sas" prévus à cet effet. Si un deuxième véhicules arrive,

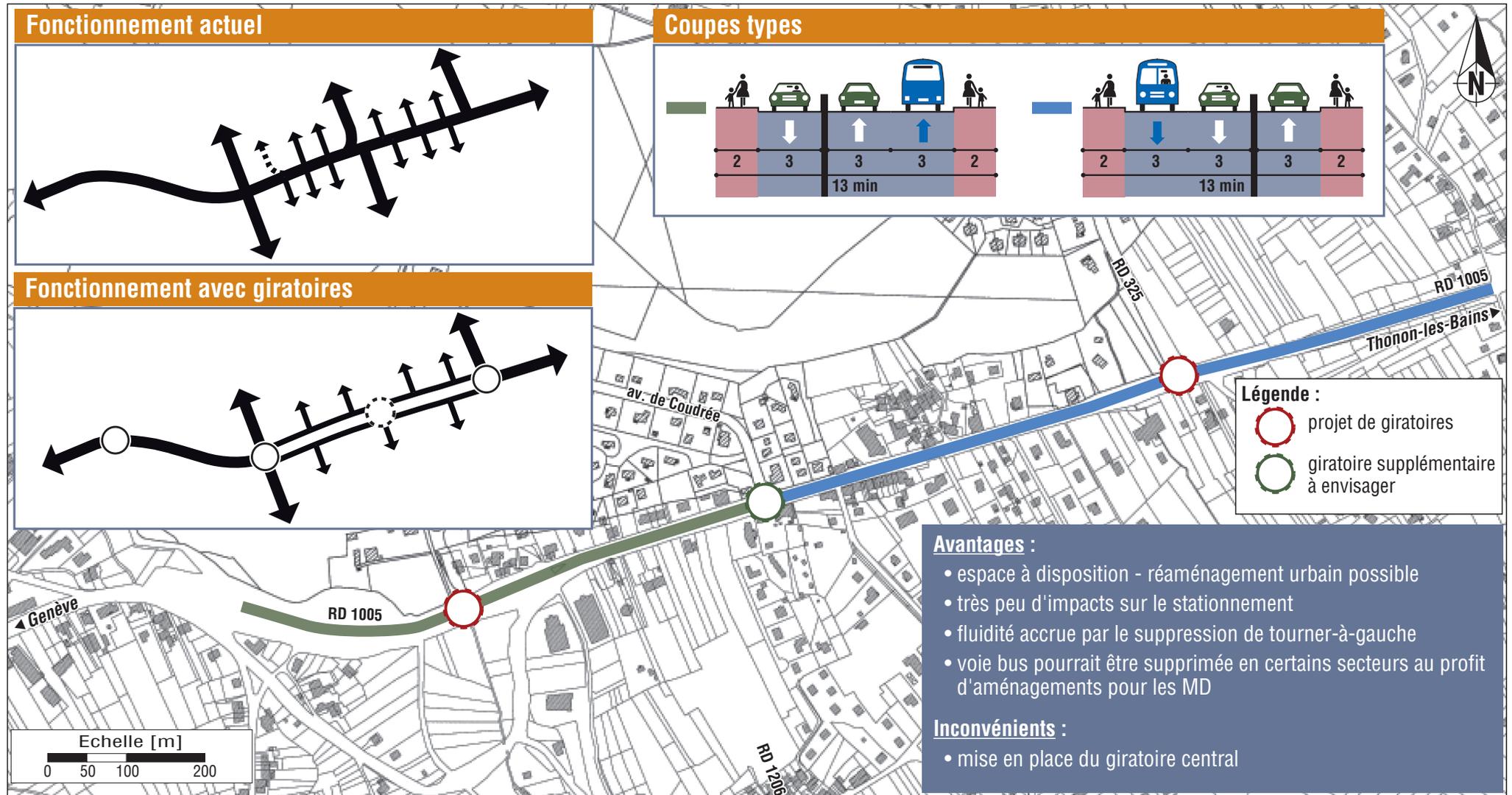
et compte tenu de la densité de trafic, il risque de bloquer l'ensemble de la circulation.

Des gains de temps de l'ordre de une à deux minutes sont à prévoir sans la réalisation des voies bus, et de 2 à 3 minutes avec leur réalisation, quelle que soit l'augmentation de trafic dans le secteur. Mais dans tous les cas, un réaménagement urbain est possible. **Il est donc recommandé d'analyser plus précisément l'ensemble de l'axe du point de vue urbain et de la mobilité pour le choix de l'une ou de l'autre des variantes**



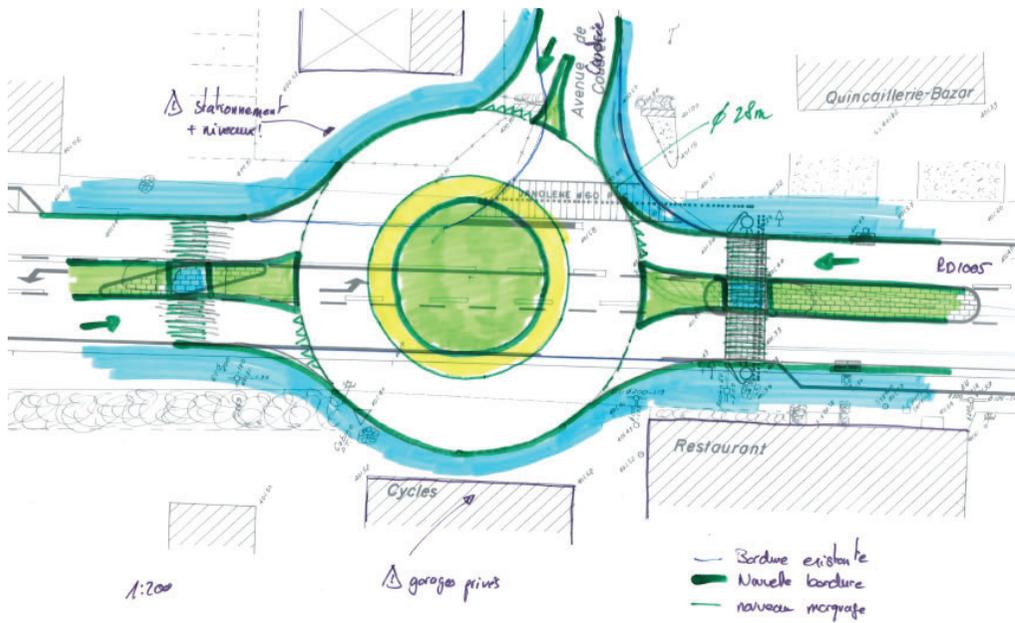
■ Bonnatrait – aménagement de l'axe avec giratoires

Figure n°3.7



■ Bonnatrait – esquisses d'aménagements possibles

Intersection RD1005 - Coudrée



Intersection RD1005 - Rte de Perrignier

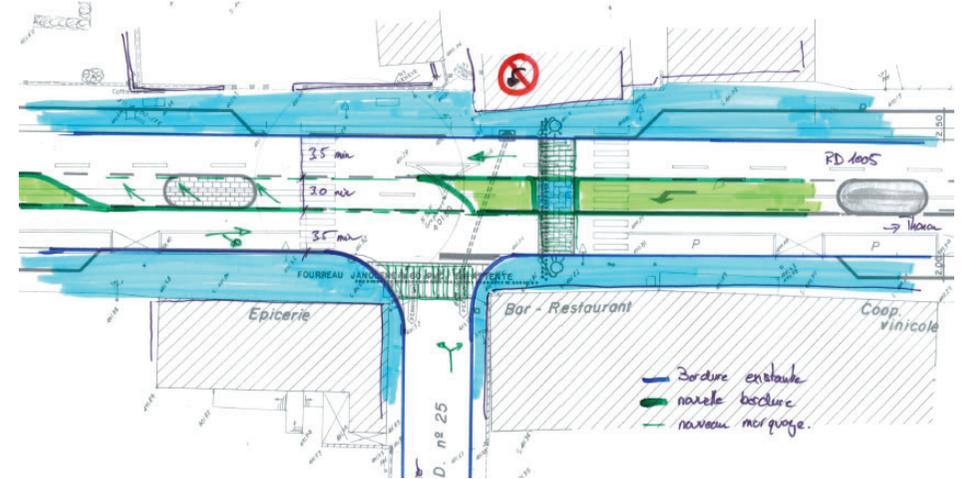
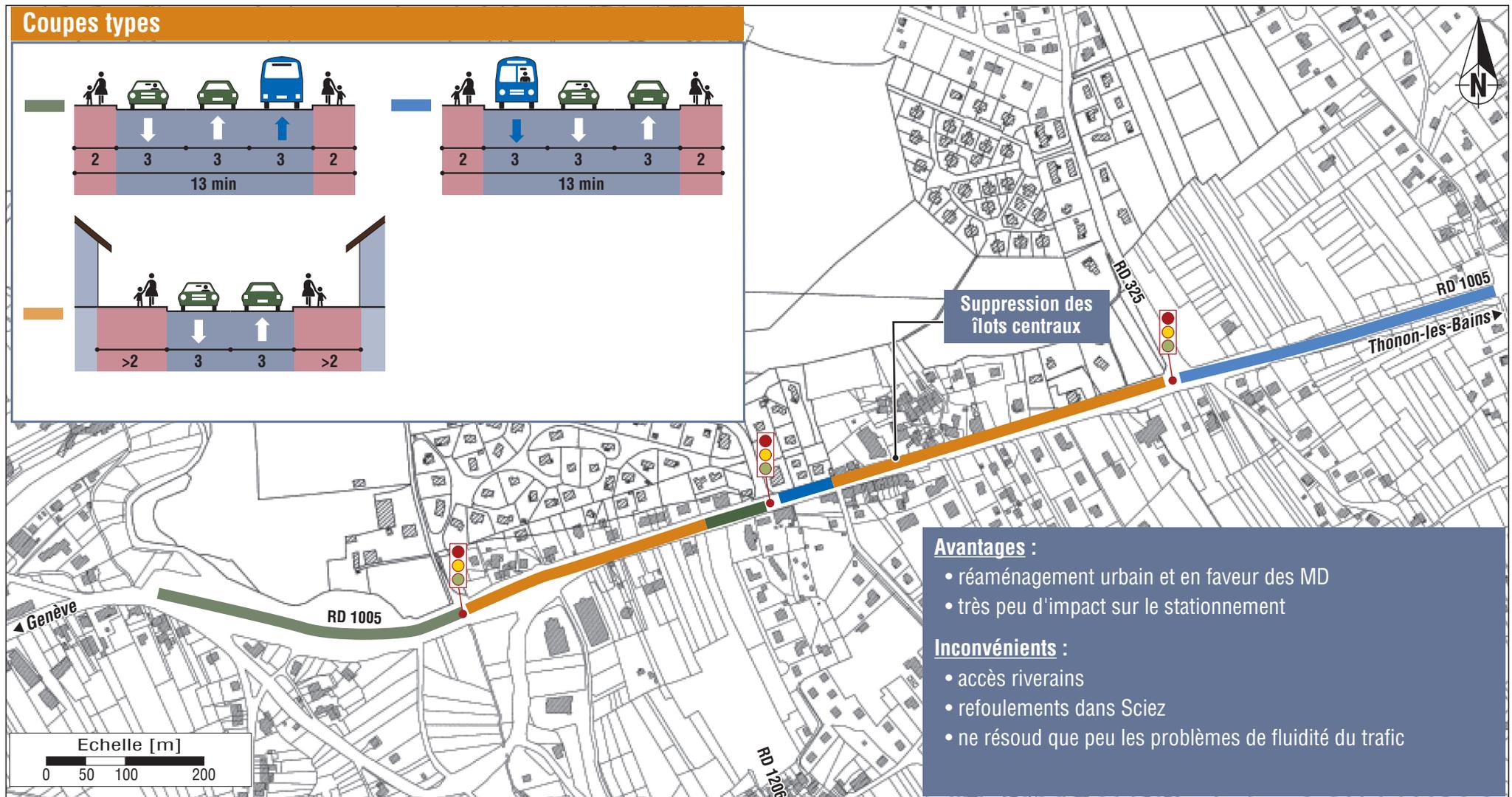


Fig 3.9

La mise en place d'intersections à feux en dehors de la localité permettra de gérer les flux de trafic traversant Bonnatrait et d'offrir une certaine priorité aux bus, mais ne permettra pas de régler les problématiques liées aux tourner-à-gauche. Pour favoriser les bus, des voies sont à créer aux approches des intersections. De la place est disponible pour les créer, mais l'ensemble des aménagements ne va pas permettre de gagner beaucoup de temps pour les autobus. **Un tel aménagement n'est pas recommandé.**

Bonnatrait – aménagement de l'axe avec des feux

Figure n°3.9



■ 3.6 Mesures d'accompagnements

Afin de favoriser l'utilisation des autobus et d'augmenter leur attractivité, en plus d'une amélioration des temps de parcours, **les éléments suivants devraient aussi être envisagés:**

- **aménagement des arrêts:** offrir des arrêts abrités et éclairés avec du stationnement couvert pour les deux-roues à proximité;
- **informations aux voyageurs:** mise en place de bornes ou d'écrans permettant de connaître en temps réel le temps d'attente pour le prochain bus. Les TPG disposent déjà de cette technologie et un partenariat pourrait être mis en place pour offrir ce service;
- **aménagement de P+R:** le long de la ligne, différents P+R pourraient être créés, en plus de ceux déjà existants ou en projet, à savoir:
 - *Douvaine:* au niveau du centre commercial situé à l'Est de la commune et éventuellement sur un des stationnement existant au centre de Douvaine, à l'arrière de la Mairie;
 - *Sciez:* dans le secteur commercial;
 - *Bonnatrait:* à définir en fonction d'un aménagement global de l'axe.

■ Augmentation de l'offre TC;

■ mise en place d'une AOT et d'une tarification unique.

■ 3.7 Synthèse

Les différentes mesures analysées permettant d'accroître la vitesse commerciale des autobus sur la RD1005 sont présentées dans le tableau suivant. Le tableau présente aussi selon les cas, un estimatif sommaire des coûts ainsi que son efficacité et les recommandations associées.

Pour rappel, les pertes de temps des autobus par rapport à la voiture sont de l'ordre de 10 minutes. Aux heures de pointe, le trajet en bus dure entre 20 et 30 minutes de plus que le même trajet durant les heures creuses.

Mesure	Avantages	Inconvénients	Gain TC	Coût	Recommandations	Intervenants
Secteur Suisse						
Voie bus direction Genève	- Place à disposition - Déjà prévu dans le cadre des travaux Vésenaz		~10 minutes	<i>Non connu</i>	Mise en place à court terme (travaux en cours)	- Etat de Genève
Douvaine – en direction de Genève						
Voie bus dans Douvaine (~650 mètres)	- Place à disposition; - Coûts limités; - Gains pour l'aménagement du centre; - gestion des temps vert	- Autobus peuvent toujours être pris dans les congestions; - suppression de ~15 places de stationnement	5 à 6 minutes	400'000 à 500'000 €	Mise en place à court terme	- Porteur du projet: CCBC; - MO: Douvaine
Voie bus hors Douvaine (~1'200 mètres)	- Place à disposition; - limitation des itinéraires "malins" dans Douvaine	- acceptabilité de la mesure; - optimisation du temps vert; - augmentation des temps TIM	~10 minutes (12 à 15 minutes part rapport aux TIM)	600'000 à 700'000 €, sans prise en compte des services en sous-sol	Non recommandé	- A définir
Itinéraires alternatifs	- Evite les files d'attente	- itinéraires contraignants, peu équipés et sans gain.	Aucun	<i>Non analysé</i>	Non recommandé	-- A définir

Nouvelle voirie	- Peut limiter les trafic dans le centre de Douvaine;	- Ne défavorise pas les TIM; - pas d'effet sur le trafic PL	~10 minutes mais aucun par rapport au TIM	<i>Non analysé</i>	Eventuellement en coordination avec le développement de Douvaine	- A définir
Douvaine – en direction de Thonon						
Voie bus dans Douvaine (~500 mètres)	- Place à disposition; - travaux très limités	- gestion des accès privés; - autobus peuvent toujours être pris dans les congestions	~5 minutes	50'000 à 100'000 €	Mise en place à court terme	- Porteur du projet: CCBC; - MO: Douvaine
Voie bus hors Douvaine (~500 mètres)	- Place à disposition; - maintien des accès privés	- refolement dans Aubonne	~5 minutes	250'000 à 300'000 €	Non recommandé	- A définir
Massongy						
Modification des feux	- gain de fluidité	-	1 à 2 minutes	~30'000 €	Mise en place à court terme	- A définir
Voie bus vers Thonon (~500 mètres)		- place à disposition limitée	1 à 2 minutes	~50'000 €	Non recommandé	- A définir

Mesure	Avantages	Inconvénients	Gain TC	Coût	Recommandations	Intervenants
Sciez						
Réaménagement de l'entrée	- projet en cours devant fluidifier la circulation	-	~2 minutes	<i>Non connu</i>	Mise en place à court terme (travaux en 2012)	- A définir
Bonnatrait						
Voies bus	- place à disposition	- suppression du stationnement; - problématique des t-à-g non résolue	1 à 2 minutes	100'000 à 150'000 €	Non recommandé à moyen terme	- A définir
Giratoires ou suppression des t-à-g	- fluidification de l'axe; - réaménagement urbain	- perte d'accessibilité; - aménagement du giratoire central	1 à 2 minutes	<i>Non analysé</i>	Projet à affiner et à coordonner avec projet urbain	- A définir
Mise en place de feux	- place à disposition pour les voies bus aux approches	- problématique des t-à-g non résolue	1 à 2 minutes	150'000 à 200'000 €	Non recommandé	- A définir

Si les recommandations à court terme sont retenues, **les gains de temps de parcours durant les périodes de pointe pour les autobus en direction de Genève seraient de près de 20 minutes** (dont la moitié sur le territoire genevois) par rapport au trajet actuel. **Par rapport aux véhicules individuels, le gain de temps est de l'ordre de 10 minutes**, du fait que certaines mesures profitent à l'ensemble des modes de transports, **ce qui permet aux TC d'être légèrement plus rapide que les voitures sur ce tronçon**, et ce, sans compter les perturbations supplémentaires pour les TIM envisagées avec les travaux de la tranchée couverte de Vézenaz.

En direction de Thonon, les gains de temps de parcours pour les bus sont de l'ordre de 10 minutes, ce qui amène aussi à un temps concurrentiel par rapport à la voiture. Les améliorations dans ce cas sont toutes concentrées sur le territoire français, et notamment dans la traversée de Douvaine.

	Temps parcours TIM	Temps parcours TC
Tronçon Anthy-Pallanterie (matin)		
Hors congestions	20 minutes	30 minutes
Durant congestions (avec mesures CT)	40 minutes (gain de 5 minutes)	35 minutes (gain de 15 20 minutes)
Tronçon Pallanterie - Anthy (soir)		
Hors congestions	20 minutes	30 minutes
Durant congestions (avec mesures CT)	45 minutes	45 minutes

Avec une augmentation de trafic, le différentiel entre les temps TC et TIM restera toujours identique, les autobus seront pris dans la congestion dans les secteurs non aménagés. Par contre, si l'attrait des TC augmente, le différentiel de temps de parcours pourrait diminuer en même temps que les files d'attente! Avec une augmentation de 10% du trafic, les temps de parcours devraient augmenter de 10 minutes.

A noter que les mesures préconisées ne perturbent en aucun cas le trafic automobile.

Ces améliorations vont donc permettre aux TC d'être concurrentiels par rapport aux TIM pour les temps de parcours sur le tronçon étudié. L'horaire sera d'autre part plus stable. A Genève, les autobus disposent déjà de voies bus permettant de dépasser les véhicules. Il en résulte qu'avec, en sus, les améliorations annexes proposées (aménagement des arrêts, ...), une augmentation de l'utilisation des TC devrait être rapidement ressentie!

A noter que les aménagements dans Douvaine permettront aussi de réorganiser les espaces au centre de la localité.

■ 4. Evolutivité des mesures

L'objectif à moyen terme, en lien avec la future urbanisation prévue sur le Bas-Chablais et notamment le long de la RD1005, est d'offrir un moyen de transport en commun très performant.

Les mesures proposées sont cohérentes avec cet objectif, mais des adaptations pourraient néanmoins être mises en place, notamment pour intégrer un éventuel BHNS ou pour l'ajout de différentes lignes de rabattements. Ces aménagements peuvent être les suivants et permettraient d'avoir un axe structurant homogène:

- **prolongation des voies bus en dehors de Douvaine**, notamment du côté d'Aubonne en direction de Thonon. Cette option permet de limiter les travaux et, contrairement aux variantes ne préconisant que de telles voies hors de la localité, s'inscrit dans la continuité des mesures;
- au niveau de l'intersection au centre de Douvaine, **modification des phases de feux et ajout de détecteurs** afin de pouvoir favoriser les bus sur l'ensemble des branches, y

compris les axes perpendiculaires à la RD1005 et ce, pour favoriser les lignes de rabattements. Une voie bus pourrait éventuellement être réalisée sur la RD1206;

- réalisation d'un pôle d'échange au niveau de Douvaine;
- **pérennisation des aménagements côté Suisse en direction de Genève** (voie bus) et éventuellement ajout de sections de voies bus en direction de Thonon;
- **adaptations des arrêts et des différents quais** en fonction du matériel roulant.

Dans les secteurs situés entre les localités, aucun aménagement supplémentaire ne devrait être envisagé étant donné que le risque de files d'attente est très faible. Eventuellement, avec le développement urbain, des voies bus pourraient être créés si des nouvelles intersections sont mises en place.

■ 5. Conclusion

Actuellement, aux heures de pointe, les bus circulant sur la RD1005 peinent à tenir l'horaire en raison des nombreuses congestions et mettent en général 20 à 30 minutes de plus que durant les heures creuses sur le tronçon entre la Pallanterie et Anthy-sur-Léman (ou inverse). En outre, les bus mettent 5 à 10 minutes de plus que les véhicules particuliers.

Après avoir ciblé les secteurs problématiques ainsi que les potentiels d'amélioration, l'objectif de cette étude était de trouver des mesures permettant d'améliorer les vitesses commerciales des TC sur ce tronçon. **Différentes solutions ont donc été analysées et les recommandations sont les suivantes:**

- **mise en place de voies bus en direction de Genève entre la douane et la Pallanterie:** projet en cours de réalisation permettant de **gagner environ 10 minutes** pour les autobus;
- **mise en place de voies bus** en direction de Genève et de Thonon, en fonction des espaces à disposition **dans la localité de Douvaine: gain de 5 à 6 minutes dans les deux directions et gain d'espace public** au centre de Douvaine pour un coût d'environ 400'000 à 500'000 €. Un projet de réaménagement du centre pourrait être envisagé;

- **modification de la détection des feux de circulation de Massongy**, notamment sur les mouvements perpendiculaires: gains de 1 à 2 minutes pour l'ensemble des véhicules pour un coût d'environ 50'000€;
- **réaménagement de l'entrée Ouest de Sciez** prévu être réalisé en 2012: gains de 1 à 2 minutes en direction de Thonon;
- **étude globale du réaménagement de la traversée de Bonnatrait** avec éventuellement la mise en place de plusieurs giratoires (ou de sas centraux) afin de limiter les tourner-à-gauche, l'ajout de voies bus et la valorisation de l'espace public.

Ces différentes mesures, **couplées à l'amélioration de l'aménagement des arrêts et la création de P+R**, permettront d'accroître l'attractivité de la ligne sur la RD1005 et d'offrir un service dont le temps de parcours est concurrentiel à l'utilisation du véhicule particulier. **A noter que les mesures préconisées ne pénalisent pas les TIM mais favorisent nettement les TC.**

Finalement, avec quelques ajouts de voies bus et adaptations d'intersections, les mesures proposées peuvent être les bases d'un développement plus important des transport en commun dans le Bas-Chablais.

TRANSITEC
Ingénieurs-Conseils SA

S. Guillaume-Gentil
Directeur

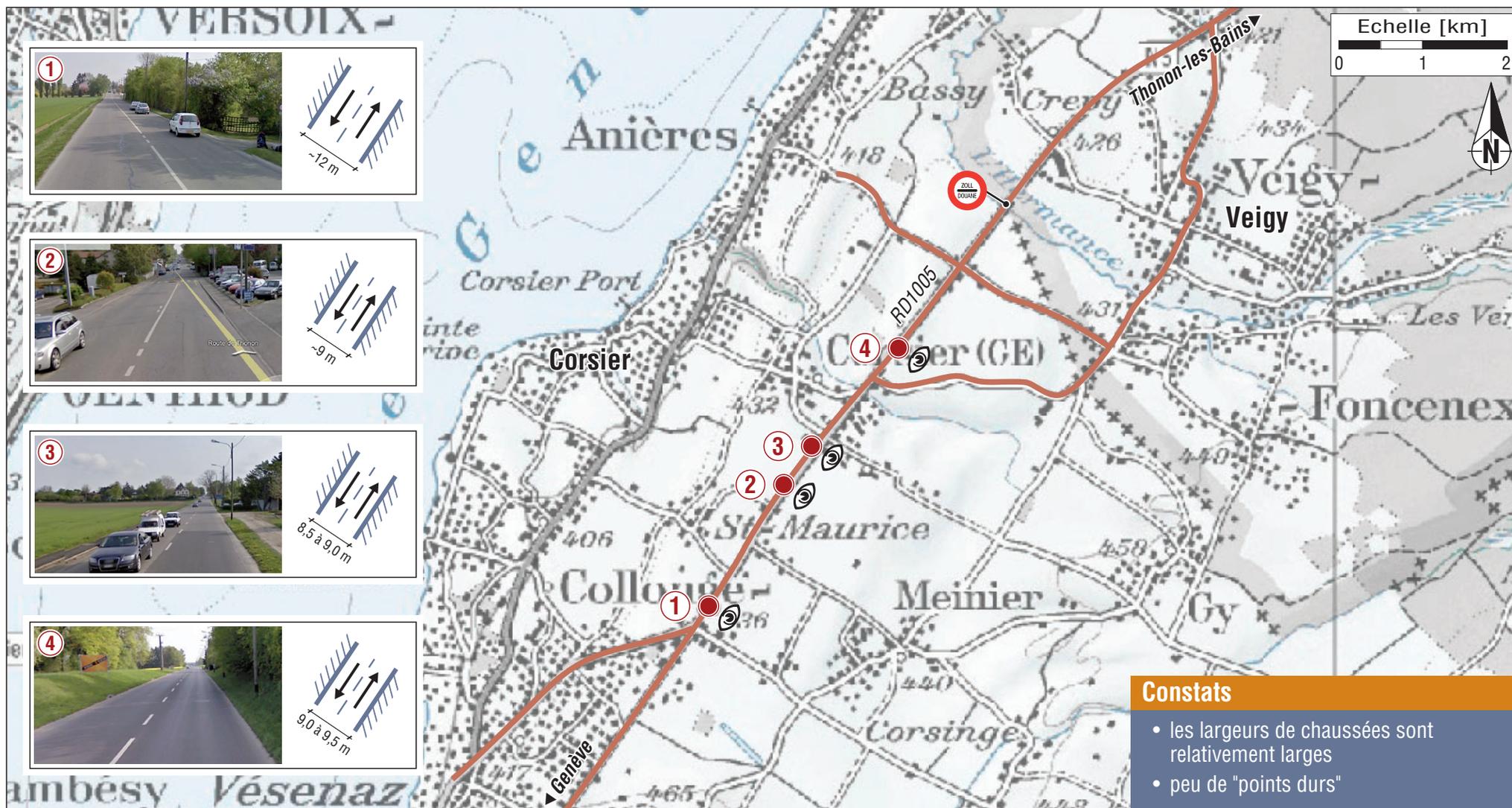
C. Bachmann
Chef de projet

Lausanne, le 21 juillet 2011

■ 6. Annexes

■ Secteur Collonge - Veigy - état des lieux

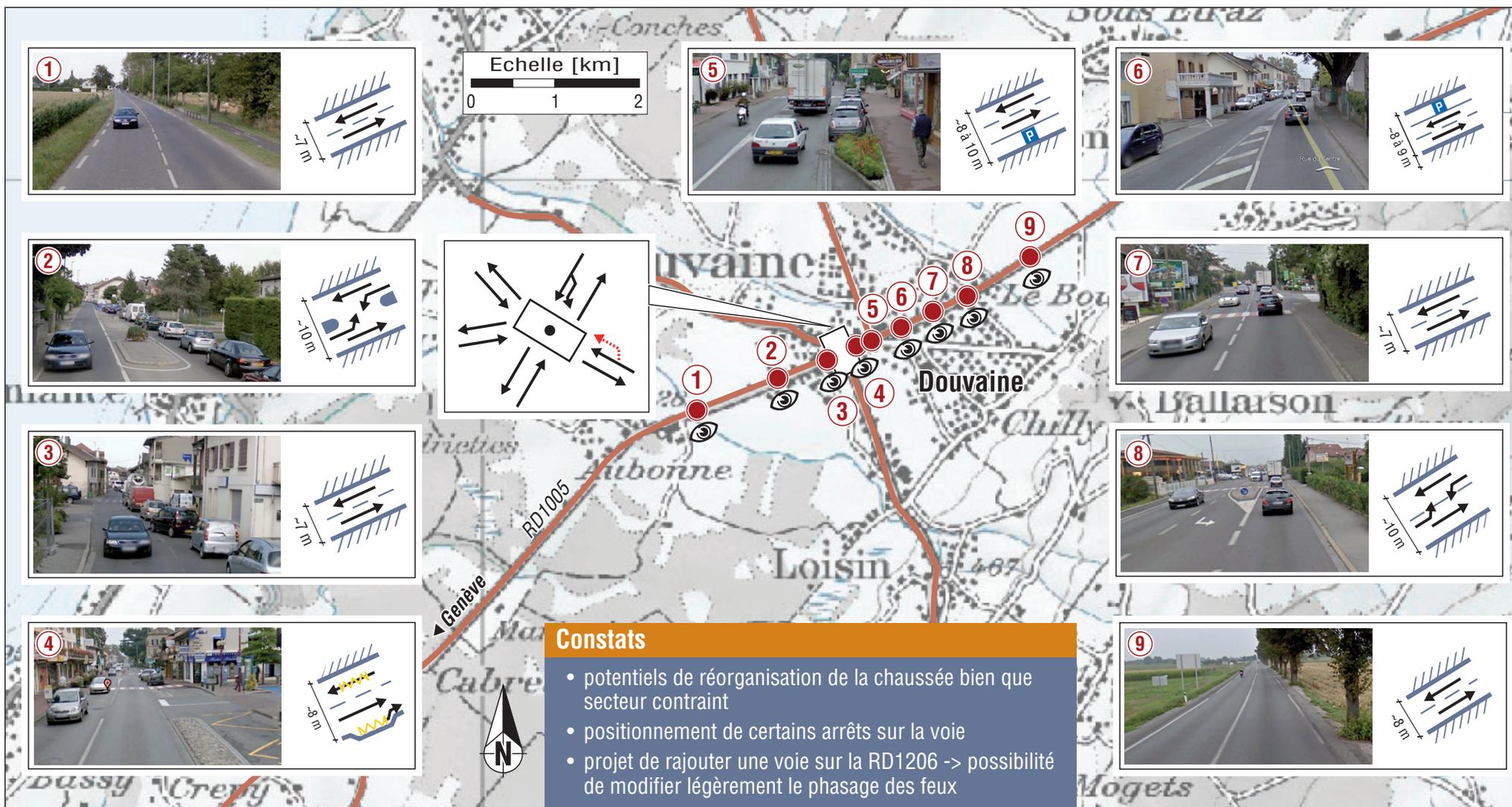
Annexe n°1.1



- Constats**
- les largeurs de chaussées sont relativement larges
 - peu de "points durs"

Secteur Douvaine

Annexe n°1.2



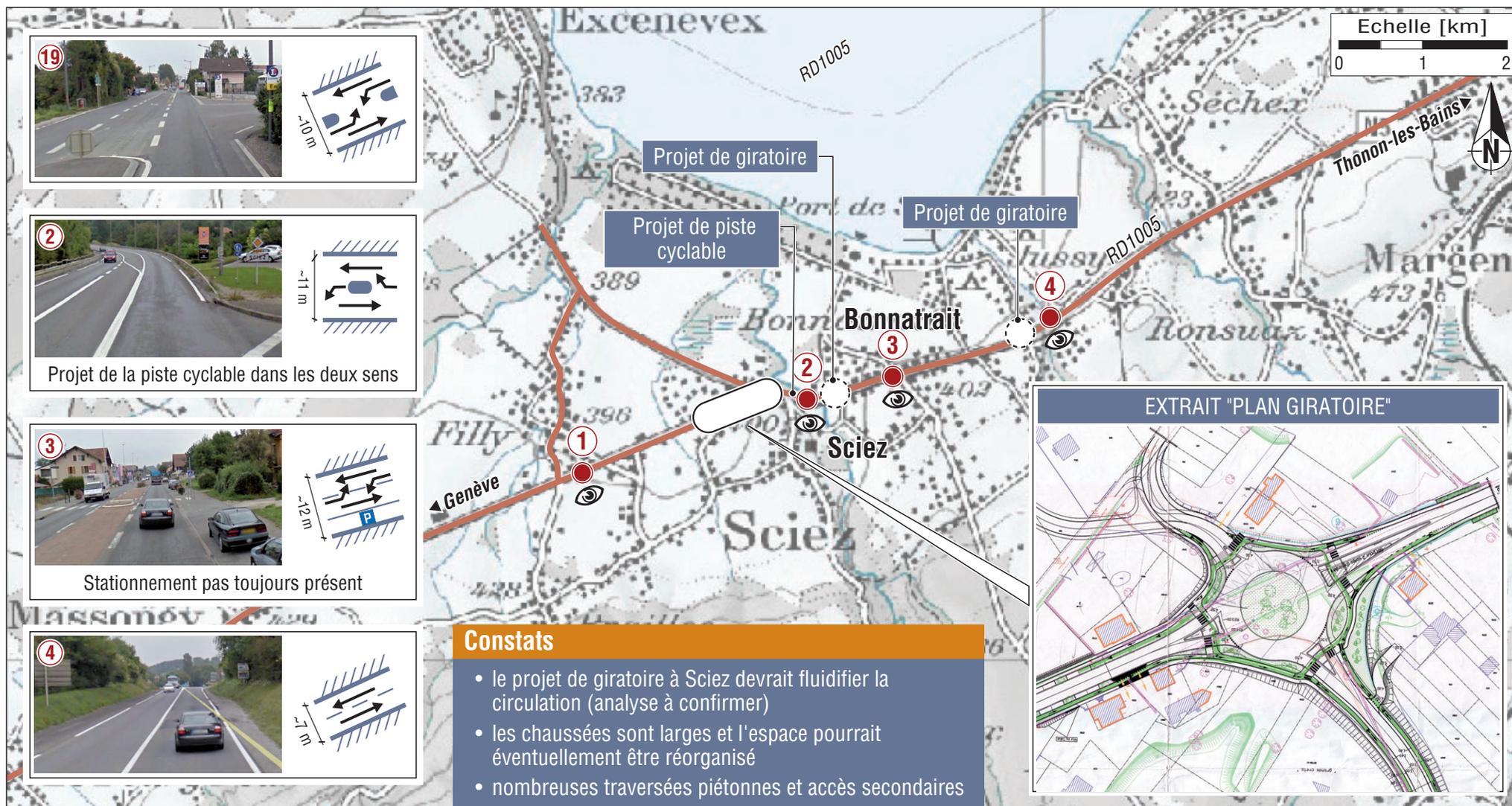
Secteur Massongy

Annexe n°1.3



Secteur Sciez - Bonnaitrait

Annexe n°1.4





8- Remarques et délibérations

Le présent rapport a fait l'objet de consultations auprès de tous les membres du Comité de Pilotage. Le chapitre 8 résume dans un tableau les remarques faites par les différents partenaires de l'étude et la réponse apportée à la remarque. Les réponses notées en rouge dans le texte ont fait l'objet d'une modification du rapport.

L'ensemble des remarques effectuées par les collectivités au sujet du Plan de synthèse du PACA Chablais est par ailleurs fourni dans les pages suivantes.



Remarques des collectivités concernant le Plan de Synthèse du PACA Chablais

Remarques de Machilly

Remarques	Suite à donner à la remarque
Insiste sur la nécessité de requalification de la RD 1005 pour prioriser les TC	Cette nécessité est relevée dans le rapport
Insiste sur la nécessité de réaliser la 2x2 voies et de la connecter à l'A40	Cette nécessité est relevée dans le rapport, la mention de la connexion sera ajoutée
Demande à ce que le concept de MD soit mieux défini	A reprendre dans les intercommunalités
Ne souhaite pas être identifié comme un pôle secondaire	La présence de la gare tend à classer Machilly dans les pôles secondaires mais les propositions de développement sont très mesurées et restent en rapport avec les intentions de la commune
Rappelle la nécessité d'un rabattement TC sur la gare	Cette nécessité est relevée dans le rapport
Demande à être soutenu pour l'étude et la réalisation des aménagements liés à la gare qui dépassent le fonctionnement de la seule commune de Machilly	Ces modalités doivent faire l'objet de discussions et de coordination entre les intercommunalités et le PA
Le réseau TC des TPG s'arrête à Moniaz sans connexion avec St Cergues et Machilly	A approfondir avec les autorités compétentes
Il faut passer à l'opérationnel	...

Remarques de Messery

Remarques	Suite à donner à la remarque
Souhaite une ligne TC en direction d'Hermance depuis la Presqu'île	Ce point sera ajouté dans le rapport mais devra faire l'objet d'études complémentaires
Approuve la création d'une voie de contournement de Douvaine	Cette option n'a pas été validée par les autorités compétentes



Remarques de Thonon-les-Bains

Remarques	Suite à donner à la remarque
Insiste sur la nécessité du doublement de la voie ferrée et du renforcement de l'étoile ferroviaire d'Annemasse	Cette nécessité est relevée dans le rapport
Insiste sur la nécessité de réaliser la 2x2 voies	Cette nécessité est relevée dans le rapport
Demande à ce que l'amélioration de l'offre TC sur la RD 1005 soit réalisée au plus vite	Cette nécessité est relevée dans le rapport
Préciser les outils volontaristes de développement de l'attractivité économique du Chablais, notamment sur le secteur de la gare de Thonon	C'est le volet économique du PA2 qui traite de cette question ainsi que l'étude de positionnement économique du pôle gare

Remarques de la Communauté de Communes du Bas-Chablais

Remarques	Suite à donner à la remarque
Valide les recommandations du plan de synthèse de proposer une offre de TC performante et complémentaire, de polariser la croissance autour des centralités existantes de Douvaine et Bons-en-Chablais et dans une moindre mesure de Sciez et Veigy en accord avec le SCoT et de préserver les espaces agricoles, naturels et les ressources	
Affirme sa volonté de s'engager ou de participer aux projets: - D'amélioration et de priorisation des TC sur la RD 1005 - De réalisation de la 2x2 voies - De réalisation du RER FVG - De développement de la MD (voie verte sud lémanique...) - De développer le TAD en complément des réseaux TC existants	



Manque de prise en compte des navettes lacustres	Le transport lacustre est d'échelle du projet d'agglomération, mais le rapport sera corrigé pour faire mention de la nécessité de développer ce mode de déplacement
Il faut assurer une desserte TC de la Presqu'île via Hermance	Ce point sera ajouté dans le rapport mais devra faire l'objet d'études complémentaires pour en définir les modalités précises.
Incohérences entre le SCoT et le plan de synthèse sur les corridors biologiques	Le SCoT et le plan de synthèse sont cohérents au sujet des corridors biologiques. Le contrat corridor qui travaille à une échelle plus fine peut proposer d'autres corridors

Remarques de la Communauté de Communes des Collines du Léman

Remarques	Suite à donner à la remarque
Insiste sur la nécessité de réaliser la 2x2 voies	Cette infrastructure est intégrée dans les propositions du rapport
Insiste sur la nécessité de réaliser le RER FVG	Cette nécessité est relevée dans le rapport
Mentionner la suppression du passage à niveau de Mézinges	Le rapport sera complété pour intégrer cet élément
Inscrire le prolongement du RER en direction de St Gingolph	Cette prolongation est hors du périmètre d'étude mais le rapport sera complété en mentionnant cette volonté.
Souligne l'importance du pôle gare de Perrignier	Cette importance est relevée dans le rapport
Insiste sur la nécessité de rééquilibrer emplois et population	Cette volonté de rééquilibrage est mentionnée dans le rapport
Préciser les outils volontaristes de développement économiques	C'est le volet économique du PA2 qui traite de cette question
Faciliter la réalisation de ZAE performantes	L'importance de proposer des ZAE de qualité est relevée dans le rapport
Offrir des services TC adaptés aux territoires	Ce point est traité dans le rapport



Enjeux de l'évolution de l'intercommunalité dans le Chablais	Ce point est suggéré dans le rapport
--	--------------------------------------

Remarques d'Annemasse Agglo

Remarques	Suite à donner à la remarque
<p>TRANSPORTS PUBLICS</p> <p>La circulation des lignes de rabattement urbaine/interurbaine pose la question de la structure de gouvernance, du financement et de l'articulation de l'offre avec le réseau TAC. Les propositions nécessitent d'être retravaillées en termes de faisabilité technique et financière sur la base d'un réseau prenant en compte l'ensemble des services (en particulier les solutions de transport à la demande).</p>	<p>C'est un des grands chantiers de la suite des PACAs et des Plans de synthèse que faire des propositions d'organisation, de structuration, de financement et de gouvernance en vue de passer à l'opérationnel.</p>
<p>TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISE ET RESEAU ROUTIER</p> <p>Les comportements des usagers, en particulier pour les liaisons du Chablais vers Genève, risquent d'être modifiés profondément par la conjonction combinée de plusieurs facteurs: la réduction de capacité de la RD 1005, la création de la liaison Thonon-les-Bains/Machilly, la traversée du lac, et dans une moindre mesure, les contraintes à la circulation dans les pôles urbains avec l'insertion des TCSP et l'augmentation de la population. Parmi les conséquences probables, des reports de flux de l'axe RD 1005 vers Annemasse/Machilly, ce qui devrait entraîner une augmentation des trafics, et des problèmes d'insécurité sur des voies secondaires inadaptées (route de Moniaz, Renfile...). 2 scénarii peuvent être étudiés, soit par la création d'une nouvelle voirie (avec éventuellement en parallèle la réduction de capacité d'autres axes), soit l'adaptation/requalification du réseau existant sur la base d'une hiérarchie transfrontalière claire. Il</p>	<p>La réalisation des deux voies structurantes (2x2 voies et traversée du Lac) doit être suivie de près pour anticiper ces problèmes et proposer des mesures d'accompagnement pour en limiter les impacts négatifs.</p>



<p>paraît donc indispensable de poursuivre les études pour déterminer d'une part l'impact et les conséquences de ces projets en matière de circulation et de sécurité et, d'autre part, les mesures d'accompagnement qui doivent être envisagées. La fonction/statut de la route de Moniaz reste à clarifier.</p>	
<p>MOBILITES DOUCES</p> <p>Il est préconisé de poursuivre la réflexion, notamment sur la question des liaisons entre territoire (Annemasse Agglo vers le Canton de Genève, Machilly vers le lac Léman via le projet de voie verte), et sur les types de services à mettre en place dans les gares pour assurer le rabattement.</p>	
<p>Urbanisation GENERALITES</p> <p>Concernant la recommandation du COPIL au sujet de l'urbanisation des pôles locaux et de proximité, il est proposé de la renforcer en insistant sur deux points :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'importance d'un phasage de l'urbanisation dans ces villages/pôles de proximité, même si on ne fait que densifier à l'intérieur de l'enveloppe urbanisée existante, -si l'on peut densifier intelligemment ces villages, dans leur cœur, sans les étendre sur des espaces naturels ou agricoles, il faut encore être plus strict pour les hameaux situés à distance du cœur du village. <p>La proposition (pages 94 à 103) de réaliser une étude plus fine de structuration du Bas Chablais semble une excellente initiative. Cette étude a-t-elle déjà démarré ? Quel serait son planning ? Ne faudrait-il pas y intégrer Machilly par rapport à l'enjeu des complémentarités fonctionnelles avec Bons-en-Chablais et Douvaine, notamment en termes de transports ?</p>	<p>L'étude de structuration du bas Chablais n'a pas été validée par les Elus de la CCBC.</p>
<p>Urbanisation MACHILLY</p> <p>Machilly est identifié en "pôle secondaire" page 19, mais on n'en parle pas dans les pôles secondaires pages</p>	<p>Le rôle de Machilly sera précisé dans le rapport pour faire ressortir la difficulté de concilier sa situation au carrefour d'axes de mobilité mais</p>



<p>46/47. Quel est donc son statut au final ?</p> <p>Même s'il y a une halte CEVA, il ne semble pas pertinent de mettre Machilly dans la même catégorie que Perrignier ou Veigy. En termes de potentiel et de fonctions, Machilly restera durablement un village/pôle de proximité, d'autant plus que Saint-Cergues, dont le poids démographique sera plus important, est aussi considéré comme village/pôle de proximité à l'échelle PSYN (cf. remarque plus loin).</p> <p>La projection de + 500 habitants à Machilly à horizon 2030 n'est pas aberrante, cependant il faut la considérer comme une hypothèse plutôt haute.</p>	<p>son peu de disponibilité foncière et donc sa capacité à accueillir un poids significatif de développement urbain.</p>
---	--

Remarques de Publier

Remarques	Suite à donner à la remarque
<p>Approuve le contenu du rapport, notamment la construction d'un pôle de rééquilibrage de la rive lémanique française autour de l'agglomération de Thonon les Bains dans sa définition du SCoT (Thonon-Publier-Evian)</p>	
<p>Insiste sur la nécessité de développer en parallèle l'habitat et l'emploi</p>	<p>Cette nécessité est relevée dans le rapport</p>
<p>Manque de visibilité sur les outils de concrétisation du rééquilibrage de l'habitat sur le territoire genevois</p>	<p>Le nouveau plan directeur cantonal et les études sur les PSD montrent la volonté genevoise de réaliser ce rééquilibrage</p>
<p>Insiste sur la nécessité de réaliser la 2x2 voies</p>	<p>Cette nécessité est relevée dans le rapport</p>



Remarques de Nernier

Remarques	Suite à donner à la remarque
Manque de visibilité sur les outils de développement économiques du Chablais	L'étude du PACA Chablais n'est pas rentrée en détail dans cette thématique. Se référer au volet économique du PA2
Pourquoi la ligne de bus actuelle est elle supprimée ?	Le projet ne prévoit aucune suppression de ligne TC
Le rabattement en TIM sur Machilly et Perrignier n'est pas adéquat	Le projet prévoit justement une nouvelle ligne TC pour permettre le rabattement sur la ligne express de la RD1005 et sur les gares du RER FVG
Il manque l'intérêt de maintenir les navettes lacustres	Le transport lacustre est d'échelle du projet d'agglomération, mais le rapport sera corrigé pour faire mention de la nécessité de développer ce mode de déplacement
Nernier est situé dans une fenêtre paysagère, qu'est ce que cela signifie comme contraintes ?	La fenêtre paysagère est limitrophe à Nernier et vise à préserver une coupure d'urbanisation et les vues sur le lac conformément au SCoT.

Remarques de Vandoeuvre

Remarques	Suite à donner à la remarque
Manque la prise en compte de l'impact du développement sur le réseau routier périurbain, notamment à Vandoeuvre	Effectivement, la réflexion s'est centrée sur les axes TC de la RD 1005 et le RER FVG. Le réseau routier du secteur Arve Lac a été peu étudié.
Les enjeux de préservation des paysages, entités agricoles, naturelles et corridors biologiques doivent être mieux considérés.	Le concept environnement sera complété pour mieux faire apparaître ces aspects.
Nécessité de réaliser la traversée du Lac	Ce dossier est du ressort de l'OFROU



Remarques de Puplinge

Remarques	Suite à donner à la remarque
La ligne TPG n'est pas conforme au Plan Directeur des Transports	Ce point sera corrigé dans le rapport
Le tracé de la traversée du Lac n'est pas judicieux	Il s'agit d'un projet de l'OFROU qui se situe en dehors du périmètre de l'étude

Remarques de Presinge

Remarques	Suite à donner à la remarque
Il manque la prise en compte du rôle d'espace de détente des communes rurales à proximité de la ville	Ces notions de complémentarité et de solidarité entre les communes rurales et urbaines sont suggérées dans la recommandation RP3
La localisation du nouveau pôle de développement à la Pallanterie sur les communes de Meinier, Corsier et Collonge-Bellerive semble correcte mais il faut faire attention aux espaces naturels	Les précautions du développement du PSD Pallanterie sont relevées dans le rapport et sont à traiter dans le projet du PSD.
Le projet manque d'ambition sur le report modal	Le projet propose de renforcer l'offre TC de manière importante. L'ambition de ce renforcement dépend fortement de la volonté politique et des capacités à financer les TC



Remarques de Meinier

Remarques	Suite à donner à la remarque
Risque de surcharge du réseau secondaire du secteur Arve-Lac en l'absence de réseau TC et de P+R en amont	La proposition de développer un renforcement et la création d'un réseau TC performant associé à des P+R est intégrée dans le rapport.
S'oppose à la situation de la sortie de la traversée du Lac à Rouelbeau	Etude menée par l'OFROU
Demande de redéfinir le périmètre du PSD Pallanterie	A traiter dans le cadre du PSD Pallanterie
Demande d'affirmer la liaison entre les espaces agricoles de part et d'autre de la route de Thonon	A traiter dans le cadre de l'étude du PSD Pallanterie et de l'élaboration du Plan directeur cantonal Genevois. Modification des cartes du concept environnemental
Ne souhaite pas que le développement de Meinier soit restreint	Il n'y a pas de restriction du développement de Meinier par rapport à son plan directeur communal.
Demande à ce que le développement de Meinier (et des autres communes genevoises) soit déduit de l'objectif quantitatif d'accueillir 7'000 nouveaux habitants dans le PSD Pallanterie	La demande est légitime mais ne peut être prise en compte au regard des objectifs politiques de rééquilibrage entre Genève et le reste de l'Agglomération.

Remarques de Gy

Remarques	Suite à donner à la remarque
1- Une liaison routière entre la 2x2 voies du Chablais et la traversée du Lac est certainement problématique pour la préservation des espaces naturels et agricoles	Remarque pertinente mais en l'absence de tracé définitif et de projet de liaison, il n'est pas possible d'apporter de réponse précise. Le plan de synthèse (RM9) propose de suivre avec attention les développements de ce projet
2- Développer l'axe TC Genève Douvaine et augmenter la capacité du RER FVG	Proposé dans le rapport



<p>3- Il n'est pas judicieux de proposer un report massif sur les TC à la Pallanterie, il faut effectuer ce report plus en amont.</p>	<p>C'est ce que propose le rapport, une succession de P+R et de lignes de rabattement qui orientent, en amont de la Pallanterie, les usagers sur les TC et l'axe fort Genève-Thonon</p>
<p>4- Mettre en place un tram sur l'axe Genève-Douvaine accompagné de lignes de rabattement et de mesures urgentes</p>	<p>Le rapport propose la création d'un axe fort (BHNS, Trolley, tram,...?) entre Genève et la Pallanterie. Son prolongement en direction de Douvaine reste à étudier. Dans les mesures urgentes sont comprises la priorisation du bus sur la RD 1005.</p>
<p>5- Pourquoi les taux de report modal sont différents entre la Suisse et la France?</p>	<p>Les taux varient en fonction de la densité d'usagers et de l'éloignement des principaux axes TC</p>
<p>6- La forte urbanisation du pôle de la Pallanterie va porter préjudice au cadre de vie et à l'environnement</p>	<p>La polarisation est nécessaire pour permettre la mise en place des TC et vise également la préservation de l'environnement et l'économie de la consommation d'espace. Ce développement vise à répondre aux objectifs politiques de rééquilibrage F-CH et au rapprochement des emplois et des logements</p>
<p>7- Le périmètre d'étude du PSD Pallanterie est trop grand</p>	<p>Distinguer le périmètre de réflexion destiné à intégrer le projet dans son contexte et le périmètre d'étude du projet.</p>
<p>8- Le territoire agricole de Veigy et Gy doit être mieux inscrit.</p>	<p>Les cartes du concept environnement seront modifiées</p>
<p>9- Il existe un manque de convergence entre les objectifs de développement des plans directeurs communaux et ceux du plan de synthèse</p>	<p>Les horizons de planification ne sont pas les mêmes, cette mise en cohérence doit se faire dans le cadre de la révision du plan directeur cantonal</p>
<p>10- Manque de référence aux corridors du contrat corridor</p>	<p>Les corridors seront complétés sur les cartes du concept environnement</p>
<p>11- Manque les limites d'urbanisation et les fenêtres paysagères sur le territoire genevois</p>	<p>Ces éléments seront complétés sur les cartes du concept environnement</p>



Remarques de Collonge-Bellerive

Remarques	Suite à donner à la remarque
Privilégier le développement en tenant compte des domaines de la mobilité, de l'urbanisme, de l'espace rural et des milieux naturels.	Pris en compte dans le rapport
Respecter les principes du développement durable	Pris en compte dans le rapport
Renforcer la collaboration transfrontalière dans les décisions d'aménagement et de mobilité	Pris en compte dans le rapport, à intégrer dans la suite des travaux du PACA Chablais
Nécessité d'envisager de manière solidaire notamment entre l'Etat et les communes les phasages de réalisation et le financement des infrastructures et les équipements publics	Pris en compte dans le rapport, à préciser dans le PSD Pallanterie
Remarques sur le PSD Pallanterie	A traiter dans le cadre de l'étude du PSD Pallanterie et de l'élaboration du Plan directeur cantonal Genevois.



Remarques de M. Jean-Pierre Favre, Massongy

Remarques	Suite à donner à la remarque
Affirme que les choix en matière de développement des infrastructures liées à la mobilité doivent aller en priorité temporelle et financière vers les TC et la MD	La nécessité de développer les TC et les MD est relevée dans le rapport

Remarques de M. Pierre Fillon, Excenevex

Remarques	Suite à donner à la remarque
Prise en compte insuffisante du transport lacustre. Des études doivent être menées sur de futures liaisons.	Le transport lacustre est d'échelle du projet d'agglomération, mais le rapport sera corrigé pour faire mention de la nécessité de développer ce mode de déplacement
Ne pense pas que le pôle de la Pallanterie accueillera la population prévue en raison des oppositions locales.	Voir Plan Directeur Cantonal 2030 de Genève.
Doublement de la voie ferrée entre Annemasse et Evian	Pris en compte dans le rapport
Passer le projet de 2X2 voies en priorité 1	Il n'y a pas de hiérarchie dans les recommandations. La 2X2 voies est inscrite comme un élément incontournable de la structuration du territoire.
Nécessité d'une liaison Presqu'île – Genève par Hermance.	Ce point sera ajouté dans le rapport mais devra faire l'objet d'études complémentaires
La ligne Thonon – Douvaine par Messery est supprimée.	Le tracé et la définition exacte des lignes TC sont encore à étudier et à préciser. En revanche, le PACA ne prévoit pas de suppression de ligne et encore moins de service.
Opposition à l'étude de programmation territoriale à l'échelle de la CCBC.	



Remarques de M. Claude Floret, Anthy-sur-Léman

Remarques	Suite à donner à la remarque
<p>Souligne son soutien à certains points du rapport (2X2 voies, mutualisation et solidarité territoriale, grands réseaux, mobilité douce, AOT, coupures d'urbanisation,...)</p>	
<p>Demande l'intégration de l'Espace Léman comme zone de développement pour l'emploi.</p>	<p>p.45 du rapport, la zone commerciale de Marclaz (Espace Léman) est identifiée comme un des secteurs stratégiques pour l'accueil de la croissance économique.</p>
<p><i>Genève et l'agglomération Thonon Evian Publier regroupent la majorité des emplois : c'est vrai pour Genève et reste à prouver pour le reste. En particulier en ce qui concerne la création de nouveaux emplois.</i></p>	<p>Les statistiques confirment que Thonon-les-Bains – Publier – Evian-les-Bains concentrent une offre d'emploi supérieure au reste du territoire. (en 2008 : 14280 emplois à Thonon, 3063 à Publier, 4030 à Evian)</p>
<p><i>Il y a très peu d'offre TC hors Thonon : c'est vrai si l'on intègre dans Thonon les communes voisines du SIBAT.</i></p>	<p>Thonon bénéficie d'une offre en transport en commun plus large que les autres communes : existence d'une gare, de navettes lacustres et situation au cœur du réseau de bus (structuré en étoile)</p>
<p><i>La RD 1005 supporte la majeure partie du trafic poids lourd : sur la traversée Loisin la MJA est de 750 PL environ et sur la RD903 la MJA après Bons est de 820 PL (source : DDT 74)</i></p>	<p>Les comptages routiers 2010 publiés sur le site Internet de la DDT 74 donnent une MJA de 806 PL entre Thonon et Douvaine sur la RD 1005, et 754 PL entre Thonon et Bons-en-Chablais sur la RD 903.</p>
<p><i>La création d'emploi estimée à l'horizon du projet est de 1000 à Bons et 1500 à Douvaine. Compte tenu de la rareté du foncier à Douvaine, il faudrait envisager d'intervenir les deux valeurs.</i></p>	<p>La commune de Douvaine est en capacité d'accueillir ces emplois (zone d'activité, services et commerces, ...)</p>
<p><i>Les centralités produisent du lien social : c'est justement l'absence de lien social qui donne tout son sens aux grandes centralités. Celles-ci offrent plus de choix (loisirs, professions, consommation) uniquement. L'idée de la densification verticale est intéressante mais sera difficile à organiser.</i></p>	<p>La création de centralités dans les communes villages permet de recréer du lien social qui n'existe pas dans l'étalement de l'urbanisation.</p>
<p><i>Le développement de l'espace sud à la gare de</i></p>	<p>La butte de Crête peut être utilisée pour</p>



<p><i>Thonon</i> est forcément limité compte tenu de la butte de Crête.</p>	<p>notamment mettre en place des parkings. Le développement de cet espace sera étudié de façon plus approfondie à travers le PSD.</p>
<p><i>Le développement de l'agriculture de proximité permet l'apport de produits frais sur les polarités structurantes</i>: cela ne tient pas compte des circuits de distribution qui auront de la peine à se développer sur des territoires qui ne produisent pas suffisamment.</p>	<p>L'agriculture de proximité est déjà en cours de développement sur le périmètre d'étude.</p>
<p>L'impact de l'augmentation de la fréquence ferroviaire, sur les réseaux et les utilisateurs qui ne vont pas à Genève n'est pas étudié.</p>	<p>A étudier par les autorités compétentes. Les impacts sur les infrastructures ferroviaires et réseaux ont été étudiés par la région Rhône-Alpes.</p>
<p>Souhaite une harmonisation des tarifs train/bus</p>	<p>A étudier par les autorités compétentes.</p>
<p>Souhaite qu'il y ait plus de mesures pratiques dans le rapport.</p>	<p>L'étude de programmation territoriale a pour objectif de mettre en œuvre de façon concrète les propositions de l'étude.</p>
<p>Souhaite d'autres P+R que ceux de Sciez et Douvaine.</p>	<p>L'étude préconise en Recommandation Mobilité n°7 plusieurs P+R.</p>
<p>Considère que le projet est fait autour de l'activité de la seule Genève.</p>	<p>L'étude préconise le renforcement de l'activité en France.</p>



HAUTE SAVOIE

MAIRIE DE MACHILLY

290, route des Voirons
74140

Téléphone : 04 50 43 51 94 - Télécopie : 04 50 94 62 90
E.mail : mairie.machilly@wanadoo.fr

Etat de GENEVE.DCTI-OU
Rue David Dufour 5
1211 GENEVE 8 -CH-

Machilly, le 15.11.2011

DCTI - reçu le	
21 NOV. 2011	
Dest	Aigle <input type="checkbox"/>
Diffusion	

OBJET : Rapport de l'étude de synthèse du PACA Chablais
Affaire suivie par : Marion Charpié-Pruvost/Sylvain Ferreti

Madame, Monsieur,

J'ai pris connaissance de votre document et d'une manière générale, je souhaite insister sur la nécessité de re-qualifier la RD 1005 en permettant la mise en place d'un réseau de transport collectif performant. L'affichage en terme d'accueil de nouveaux habitants sur le Chablais est important. Il faut veiller qu'il ne soit pas un prétexte pour que le Canton de GENEVE se dédouane de ses obligations. Le désenclavement du Chablais doit être inscrit mais avec l'obligation de connexion avec l'autoroute. (ne pas se limiter à Thonon-Machilly)
Le concept de mobilité en mode de déplacement doux demande à être étoffé.

Plus particulièrement, pour la commune de Machilly, je tiens à affirmer que son identification est celle d'un village de moins de 1000 habitants. Il n'est pas question de sortir de ce rôle pour devenir un pôle secondaire comme indiqué.

La gare, retenue dans le projet CEVA, nous conduira à densifier dans sa périphérie en fonction du potentiel foncier disponible. La projection de 500 habitants de plus à l'horizon 2030 reste plausible mais doit être validée comme un maximum.

Je souhaite qu'un engagement soit pris pour officialiser la mise en place d'une ligne de déserte en T.C. entre Douvaine et Machilly.

La commune ne saurait être un vaste parking pour accueillir les véhicules du Bas-Chablais.

Un rabattement doit être organisé pour les utilisateurs de la ligne ferroviaire ainsi que des lignes 1000 et 1001 du T.C. sur le secteur de la gare de Machilly.

Des réserves foncières, des aménagements de voirie et du stationnement sont à prévoir, aussi un cadre partenarial est à élaborer pour leurs réalisations.

La commune, seule, n'est pas en capacité de les assumer.

Il est donc indispensable de lancer une étude pour évaluer l'impact et les conséquences de ces projets en matière de circulation et de sécurité et bien sûr établir les mesures d'accompagnement qui en découlent.

Je souhaite faire un commentaire sur le réseau TPG projeté.

Je note qu'il n'est plus proposé d'extension sur St Cergues et Machilly comme par le passé.

Celui-ci s'arrête désormais à la frontière de Moniaz sur St Cergues. Il faut donc clarifier sa nouvelle fonction et, dans le scénario proposé, sans doute prévoir une zone de stationnement.

Pour conclure, il ne semble maintenant nécessaire d'enclencher le passage à l'opérationnel.

Je vous remercie pour l'attention que vous porterez à ce courrier et je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le Maire, Jacques Bouvard



001

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

COMMUNE DE MESSERY
Haute-Savoie

REÇU LE - 9 DEC. 2011

006022

SEANCE DU CONSEIL MUNICIPAL DU 08 NOVEMBRE 2011 JN/CE

L'an deux mil onze, le huit novembre, à vingt heures trente, le Conseil Municipal de la Commune, dûment convoqué, s'est réuni en Mairie, en séance ordinaire, sous la présidence de M. Bernard PONTHEU, Maire.

Etaient présents : M. Bernard PONTHEU, Mme Danielle MASSE, M. André BOCQUET, Mme Christiane BEL, MM. Alexandre RAYMOND, Jean-Pierre PALLARD, Edouard POGODALLA, Mmes Patricia TROUILLET, Jocelyne CURDY, M. Alain JOHANNET, Mme Christine MERCIER GAVALET, M. Claude GERARD.

Absents excusés : MM. Alain PARQUET, Serge BEL.

Absents : MM. Florent CHAMOT, Denis MANSON, Mme Mercedes DURET, M. Christian DUBORGEL.

Nombre de Conseillers en exercice : 18

Nombre de membres présents : 12

Nombre de suffrages exprimés : 12

Date de la convocation : 26/10/2011

M. André BOCQUET a été élu secrétaire.

16 – Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – PACA Chablais :

Le Conseil Municipal,

STATUANT sur le rapport final et le plan de synthèse du PACA Chablais (périmètres d'aménagement, coordonnées d'agglomération),

Après en avoir délibéré, à l'unanimité :

- SOUHAITE que cette étude prenne en compte le transport sur le territoire de la presqu'île et que celui-ci passe la frontière ;

- APPROUVE la création d'une voie contournant Douvaine (option 4)

Ainsi fait délibéré et signé, les jours, mois et an que dessus par les membres présents.

Pour extrait certifié conforme,
Le Maire,

Thonon-les-Bains, le 14 NOV. 2011

MAIRIE

Boîte Postale 517
74203 THONON-LES-BAINS
Cedex
Haute-Savoie

Tél. 04 50 70 69 68
Fax 04 50 70 69 54

SERVICE URBANISME
Affaire suivie par Stéphanie HODAN
Responsable de la cellule Planification
☎ 04.50.17.02.42
✉ s-hodan@ville-thonon.fr
N/ Réf. : UP/SH/11PAFVG-110727.doc

ETAT GENEVE
DCTI-OU
Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
RUE DAVID DUFOUR 5
CH-1211 GENEVE 8
SUISSE

DCTI - reçu le	
16 NOV. 2011	
Dest	Aigle <input type="checkbox"/>
Diffusion	

Affaire suivie par Sylvain FERRETI

Objet : Validation du rapport de l'étude de synthèse du PACA Chablais
Cahier 100-6 "Rapport final – Plan de synthèse" Août 2011

Monsieur,

J'ai bien reçu votre courrier du 3 octobre 2011 m'invitant à vous faire parvenir mes remarques et la validation du document visé en objet.

Le Conseil Municipal lors de sa séance du 29 juin 2011 a pris connaissance et validé les recommandations proposées qui constitueront les principes pour l'élaboration du Projet d'agglomération 2 et qui seront destinées aux autorités compétentes.

Le Conseil Municipal a également insisté sur les points suivants qui lui semblent devoir être mieux affirmés dans le projet et que je vous remercie de prendre en considération :

- le doublement de la voie ferrée et le traitement de l'étoile ferroviaire d'Annemasse, seuls susceptible d'assurer à terme les liaisons rapides et efficaces par trains,
- l'indispensable réalisation de la 2x2 voies Annemasse-Machilly-Thonon,
- la possibilité d'un bus à haut niveau de service sans attendre la 2x2 voies,
- la définition dès le projet d'agglomération, d'outils opérationnels volontaristes permettant d'assurer l'attractivité du Chablais pour les activités économiques de manière privilégiée au seul logement, notamment sur le secteur de la gare de Thonon.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sincères salutations.

Jean DENAIS



Maire de Thonon-les-Bains

OFFICE DE L'URBANISME			
01		11.1	15.1
10	✓	12.1	15.2
11		12.2	15.3
12			15.4
13			15.5
14			15.6
15		14.1	16.1
16		14.2	16.2
			17.1
			17.2
			17.3

16 NOV. 2011
- délibération du 29 juin 2011

Mairie de Thonon-les-Bains
Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal
Séance du 29 juin 2011

CM20110629-01

URBANISME

Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – Validation des recommandations du rapport final du plan de synthèse

Madame BAUD-ROCHE, Maire Adjointe au Développement Economique, expose :

VU le code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération du 25 juin 2008 approuvant l'adhésion de la commune à l'association régionale de coopération du genevois (ARC) ;

VU la délibération du 30 septembre 2009 approuvant l'adhésion de la commune à l'association régionale de coopération du genevois Syndicat mixte (ARC SM), et approuvant le transfert à l'ARC SM de la compétence suivante : " Participation à la coordination des procédures, partenariats et contrats menés dans le cadre des politiques de l'Europe, de l'Etat, de la Région ou d'autres collectivités publiques, visant à élaborer et mettre en œuvre des études et actions pour le développement durable (économique, social, écologique), l'organisation, la promotion des territoires frontaliers de l'agglomération franco-valdo-genevoise et du bassin lémanique. Celles-ci sont menées dans le cadre des accords internationaux de la France, d'organismes de coopération transfrontalière, de l'ARC SM ou d'autres collectivités publiques " ;

VU le projet de rapport final du plan de synthèse du Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Chablais ;

ENTENDU la présentation faite en séance du conseil municipal rappelant le contexte du projet d'agglomération franco-valdo-genevois et notamment les objectifs poursuivis ;

Dans le rapport du plan de synthèse (PSyn) les élus du comité de pilotage Chablais formulent des recommandations aux autorités chargées d'élaborer le projet d'agglomération franco-valdo-genevois 2 (PA2). Les recommandations sur les principes issus du PACA Chablais reposent sur trois fondements :

- une structuration polarisée du territoire en lien avec les transports ;
- la mise en place d'infrastructures de transports collectifs performantes et complémentaires ;
- la mise en œuvre de procédés de mutualisation et de solidarités territoriales et mise en place de péréquations favorables à l'échelle du territoire.

Ces principes sont ensuite précisés dans des recommandations thématiques.

Sur le concept mobilité, le PSyn propose onze recommandations. Il s'agirait notamment de la mise en place d'un système de transports hiérarchisé multimodal, favorisant le développement de l'usage des transports publics ; la mise en place d'un bus à haut niveau de service sur la RD 1005 entre Thonon-les-Bains et le centre ville de Genève ; le développement du RER franco-valdo-genevois (CEVA) ; le développement de l'axe routier Thonon-les-Bains-Machilly-Annemasse (2x2 voies), la mise en place de parkings-relais au niveau des pôles d'échanges, la mise en place d'un réseau de mobilité douce.

Sur le concept urbanisation, le PSyn décline trois recommandations : concentrer le développement de l'urbanisation dans les principales centralités urbaines dont l'unité urbaine de Thonon-les-Bains ; créer plus de mixité à la fois sociale, programmatique et fonctionnelle



MAIRIE DE THONON-LES-BAINS

Extrait du Registre des délibérations du Conseil Municipal de la Ville de THONON-LES-BAINS

Séance du 29 juin 2011

L'an deux mille onze, le vingt-neuf juin à vingt heures, le Conseil Municipal, convoqué par lettre à domicile le vingt-trois juin deux mille onze, s'est réuni à l'Hôtel de Ville dans la salle ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Jean DENAIS, Maire de la Ville.

Etaient présents MM. Les Conseillers Municipaux :

M. Jean DENAIS, M. Didier BUQUIN, M. Charles RIERA, Mme Patricia FAVRE-VICTOIRE, M. Gilles CAIROLI, Mme Michèle CHEVALLIER, Mme Chantal CHAMBAT, Mme Astrid BAUD-ROCHE, M. Lucien VULLIEZ, Mme Edith GALLAY-BRUNET, M. Michel PITTET, Mme Marie-Martine DICK, Mme Joëlle BOUCHIER, M. François PRADELLE, Mme Chantal DARCO, M. Jean-Claude DRUART, Mme Marie-Christine DESPREZ, M. Laurent GRABKOWIAK, Mme Evelyne GARÇON, M. Jean-Paul GERARD, M. Guy HAENEL, M. Georges CONSTANTIN, Mme Christiane ALBERTINI-PINGET, Mme Virginie JOST-MARIOT, M. Paul LORIDANT, Mme Brigitte BAPT-DUFRESNE, M. Christophe ARMINJON, M. Stéphane GANTIN, M. Cédric DALIBARD, Mme Isabel CONCEICAO-TOMAZ, M. Kamel HAFID, Mme Brigitte MOULIN.

Absents excusés :

Mme Elisabeth BONDAZ, M. Antonio FERNANDES, Mme Jacqueline SIROUET, Mme Edith LANVERS, M. Jean-Paul MOILLE, Mme Jocelyne RAYMOND, Mme Annie PREVAND.

Les membres dont les noms suivent ont donné à des collègues de leur choix pouvoir écrit de voter, en leur nom, par application des dispositions de l'article L. 2121-20 de la Loi n° 96-142 du 21 février 1996 relative à la partie législative du Code Général des Collectivités Territoriales :

NOMS DES MANDANTS	A	NOMS DES MANDATAIRES
Mme Elisabeth BONDAZ	à	Mme Isabel CONCEICAO-TOMAZ
M. Antonio FERNANDES	à	M. Didier BUQUIN
Mme Jacqueline SIROUET	à	M. Gilles CAIROLI
Mme Edith LANVERS	à	Mme Chantal CHAMBAT
M. Jean-Paul MOILLE	à	Mme Christiane ALBERTINI-PINGET
Mme Jocelyne RAYMOND	à	M. Christophe ARMINJON
Mme Annie PREVAND	à	Mme Brigitte MOULIN

Le Conseil a nommé secrétaire de séance Monsieur PRADELLE.

Le compte rendu de la séance est affiché par extraits à la porte de la Mairie le six juillet deux mille onze.

ainsi que dans la morphologie du bâti ; urbaniser dans le respect de la qualité de vie notamment en repensant les espaces publics en lien avec les infrastructures de transports collectifs.

Sur le concept environnement, le PSyn propose trois recommandations : conserver et préserver les entités et richesses agricoles, forestières et naturelles ainsi que les corridors biologiques ; maintenir les coupures d'urbanisation constituant des fenêtres paysagères.

Le PACA Chablais estime le potentiel de développement de Thonon-les-Bains, à l'horizon 2030, à 6 000 emplois et 13 000 habitants nouveaux

Le PSyn identifie également des secteurs à enjeux pour lesquels il semble nécessaire d'enclencher des démarches de projets urbains : les projets stratégiques de développement (PSD). Pour Thonon, un PSD est identifié sur le secteur de la gare et doit servir de support à la démarche à engager avec les partenaires concernés (RFF, SNCF...).

Les élus des collectivités membres de l'ARC SM seront invités à se prononcer prochainement en comité de pilotage sur les recommandations du rapport final du plan de synthèse du PACA Chablais.

CONSIDERANT que les élus des collectivités membres de l'ARC SM doivent se prononcer sur les recommandations du projet de plan de synthèse du périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération du Chablais ;

CONSIDERANT que les recommandations du projet du plan de synthèse concordent avec les objectifs fixés par le projet de SCOT et les ambitions de la Commune,

Il est demandé au Conseil Municipal de bien vouloir :

VALIDER les recommandations du projet de rapport final du plan de synthèse du PACA Chablais tel qu'exposé ci-dessus.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal approuve, à l'unanimité, les propositions présentées en insistant sur les points suivants qui lui semblent devoir être mieux affirmés dans le projet :

- le doublement de la voie ferrée et le traitement de l'étoile ferroviaire d'Annemasse, seuls susceptibles d'assurer à terme des liaisons par trains rapides et efficaces,
- l'indispensable réalisation de la 2x2 voies Annemasse-Machilly-Thonon,
- la possibilité d'un bus à haut niveau de service sans attendre la 2x2 voies,
- la définition, dès le projet d'agglomération, d'outils opérationnels volontaristes permettant d'assurer l'attractivité du Chablais pour les activités économiques de manière privilégiée au seul logement, notamment sur le secteur de la gare de Thonon.

Les signatures des Conseillers Municipaux figurent dans le registre, au feuillet de clôture de séance.

Pour extrait conforme au registre des délibérations du Conseil Municipal.

Pour copie conforme,
déposé en Sous-Préfecture, le **05 JUIL. 2011**

Le Maire,
Jean DENAIS.

Certifié exécutoire,
après publication ou notification



Pour le Maire et par délégation
Le Directeur chargé
de l'Administration Générale



CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Séance du 22 décembre 2011 à 18 heures

DELIBERATION

L'an deux mil onze, le vingt-deux décembre à 18 heures, le Conseil Communautaire, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire au Château de Thénières à Ballaison sous la présidence de Monsieur Jean NEURY.

Délégués titulaires en exercice :	42
Délégués titulaires présents :	31
Délégués suppléants remplaçants présents :	3
Délégués présents :	34
Date de convocation du Conseil :	5 décembre 2011

Présents		Délégués titulaires excusés	
	Titulaires	Suppléants	
Anthy-sur-Léman	Jean-Paul VESIN Claude FLORET Christian VULLIEZ		Ballaison Gérard FROSSARD Bons-en-Chablais Marie-Thérèse TURENNE Douvaine François JACQUIER Georges BERLY Claire CHUINARD
Ballaison	Joseph PERREARD		Loisin Liliane REGE Margencel Jean-Pierre VILLEGAS Gérard FRÉRE
Bons-en-Chablais	Jean-Paul ROCH André FREYRE Patrice BEREZIAT Michel CHAPUIS		Messery Danielle MASSE Sciez Hubert DEMOLIS Yvoire Alain MANZONE
Chens-sur-Léman	Nelly BENOUE David MERMOD Pascale MORIAUD		
Douvaine	Jean-François BAUD Olivier BARRAS		
Excenevex	Pierre FILLON Christian TREMOULET		
Loisin	Jean-Paul ZANIOL	Charles TAVERNIER	
Margencel	Jean-Pierre RAMBICUR		
Massongy	Madeleine MASSON Jean-Pierre FAVRE		
Messery	Bernard PONTHEU André BOCQUET		
Nernier	François LUGINBUHL Claude VULLIEZ		
Sciez	Jean-Luc BIDAL Christian TRIVERIO	Monique ROCH	
Veigy-Foncenex	Richard REALE Jean NEURY Bernard CODER Marcel ARNAUD Suzanne BRYE		
Yvoire	Jean-Claude FERT	André BUGNET	
			Délégués titulaires absents
			Délégués suppléants également présents
			Sciez Jacqueline RAPIN Bernard HUVENNE Veigy-Foncenex Christiane BORNARD Yvoire André BUGNET Andrée COLLOMB
			Invités
			Georges PINGET, Services Communauté de Communes Carole ECHERNIER, Services Communauté de Communes Carole FALCONNET, Services Communauté de Communes Laëtitia CHEVRIER, Services Communauté de Communes Caroline JACQUIER, Services Communauté de Communes
			Invités excusés
			Pascal GROSPIRON, Trésorier de la Communauté de Communes
			Secrétaire de séance
			Suzanne BRYE a été élue secrétaire

N° 12.11/12

PROJET D'AGGLOMERATION FRANCO VALDO GENEVOIS - Validation des recommandations du projet de rapport final du plan de synthèse du Périmètre d'Aménagement Coordonné d'Agglomération (PACA) Chablais

La Communauté de Communes du Bas Chablais participe depuis son élaboration au projet d'Agglomération Franco Valdo Genevois (PA FVG) au sein de l'ARC Syndicat Mixte. Des études territoriales plus fines, appelées les PACA, Périmètre d'Aménagement Coordonné d'Agglomération ont été réalisées sur l'ensemble du périmètre dont une sur le territoire du Chablais.

Cette synthèse énonce des recommandations en matière d'urbanisation, de mobilité, d'économie, d'environnement à un horizon 2030.

Les principes du rapport sont une polarisation de la croissance autour des centralités existantes, un développement de la complémentarité des modes de transport ainsi que la mutualisation des moyens et des compétences pour encourager les solidarités territoriales.

L'ambition de ce rapport est d'abord d'adresser des recommandations aux autorités compétentes en vue de l'intégration dans leurs planifications respectives, d'identifier des secteurs à enjeux pour lesquels il est nécessaire d'enclencher des démarches opérationnelles appelées les projets stratégiques de développement (PSD) et il constitue, enfin, une base solide pour l'élaboration du projet d'agglomération n°2 en cours d'élaboration.

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu les statuts de la Communauté de Communes du Bas Chablais,

Vu la délibération n°12.09/10 du Conseil Communautaire en date 15 décembre 2009 approuvant la création du syndicat mixte dénommé « Assemblée Régionale de Coopération transfrontalière -Syndicat Mixte » ARC SM,

Vu le projet du rapport du plan de synthèse du PACA Chablais (cahier n°100-6 du Projet d'agglomération franco Valdo genevois),

Vu l'avis de la Commission Plénière du 27 octobre 2011.

Considérant que les recommandations du PACA sont conformes au projet de SCOT arrêté.

Le Conseil Communautaire, à l'unanimité,

VALIDE des recommandations du projet final du plan de synthèse du PACA Chablais :

- Proposer une offre en transport collectif performante et complémentaire
- Polariser la croissance autour des centralités existantes à savoir les pôles locaux que sont Douvaine et Bons en Chablais et, dans une moindre mesure, les pôles secondaires de Sciez et de Veigy-Foncenex comme spécifié dans le SCOT arrêté
- Préserver les espaces agricoles, naturels et les ressources.

AFFIRME sa volonté d'engager ou de participer aux projets :

- D'amélioration de la priorisation des transports en commun sur la RD 1005
- De réalisation de l'axe routier entre Annemasse, Machilly et Thonon-les-Bains (2*2 voies du Chablais)
- De réalisation du RER Franco Valdo Genevois
- De développement de la mobilité douce (réalisation de la voie verte sud lémanique...)
- De développement du Transport A la Demande (TAD) qui pourra permettre d'assurer les liaisons nord/sud du territoire et d'être un moyen de rabattement vers les lignes de transports collectifs existantes (Lignes LIHSA, TER, SIBAT, navettes lacustres...)

- De développement de la ZAE des Bracots afin de d'accueillir des emplois qualifiés et des services associés, conformément aux objectifs de la Politique des Pôles de Développement Economique (PPDE).

EMET des réserves concernant :

- Le manque de prise en compte des navettes lacustres en tant que mode de transport collectif performant
- Le manque de propositions cohérentes de desserte de la presqu'île. En effet, les lignes de rabattement proposées vers Douvaine ne sont pas pertinentes et il serait préférable de créer une ligne de transport collectif vers Genève via la commune d' Hermance
- Le manque de précisions sur les périmètres des corridors biologiques afin qu'ils soient conformes, notamment, à ceux proposés par le projet SCOT du Chablais.

Ainsi fait, délibéré et signé, les jour, mois et an que dessus par les membres présents.
Pour extrait certifié conforme.

Le Président



Acte certifié exécutoire le
Télétransmis en Sous-Préfecture le
Notifié ou publié, le
Le Président

23 DEC. 2011

23 DEC. 2011

23 DEC. 2011



Allinges
Armoy
Cervens
Drailant
Le Lyaud
Orcier
Perrignier



**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE**

Séance du 26 septembre 2011

Les membres du Conseil Communautaire de la Communauté de communes des Collines du Léman désignés par les Conseils Municipaux, se sont réunis sur convocation qui leur a été adressée par Monsieur Jean-Pierre FILLION, Président.

Date de la convocation du Conseil Communautaire : 30 août 2011

Etaient présents : Mme Thérèse BAUD, Orcier - M. Joseph BOURGEOIS, Orcier - M. Roger BRASIER, Perrignier - M. Claude CART, Allinges - M. Christophe CHATEL, Cervens - M. Jean COSNE, Orcier - M. Joseph DEAGE, Le Lyaud - M. Franck DESHAYES, Drailant - M. Hubert DUBOULOZ, Le Lyaud - M. Gilles DUPUIS, Allinges - M. Jean Pierre FILLION, Allinges - M. Pascal GENOUD, Drailant - M. Stéphane HANRIOT, Armoy - M. Roland HYACINTHE, Armoy - M. Hubert JORDAN, Allinges - M. Félice LASORSA, Le Lyaud - M. Claude MANILLIER, Perrignier - M. Jean-Yves MEYNET, Le Lyaud - M. Jacques PHILIPPE, Allinges - M. Jean-Paul PINGET, Cervens - M. Laurent RABHI, Armoy - M. Jean-Claude REBUT, Perrignier - M. Gil THOMAS, Cervens - M. Jacques TISSERAND, Drailant - M. Yves TONNELIER, Armoy

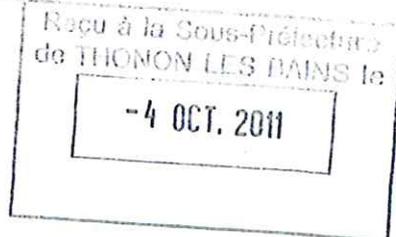
Etaient absents : M. Lucien CHESSEL, Drailant - M. Jean DECONCHE, Perrignier - Mme Luce FILLON, Le Lyaud - Mme Sonia GRASSY, Cervens - M. Frédéric ZORY, Orcier.

Avaient donné pouvoir : M. Lucien CHESSEL à M. Franck DESHAYES - Mme Luce FILLON à M. Félice LASORSA - Mme Sonia GRASSY à M. Jean-Paul PINGET - M. Frédéric ZORY à M. Joseph BOURGEOIS.

Assistait également : M. David BEN SADOUN, directeur général des services de la communauté de communes.

En vertu de l'article 2121-15 du Code général des collectivités territoriales a été élu secrétaire de séance : M. Gilles DUPUIS

Nombre de membres en exercice : 26
Nombre de membres présents : 25
Nombre de votants : 25



N°87/2011

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

Objet : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois -
Recommandations du projet de rapport final du plan de synthèse PACA chablais

Conseil communautaire 26 septembre 2011

N°87/2011

DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

Objet : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois – Recommandations du projet de rapport final du plan de synthèse PACA chablais



Au sein de l'ARC syndicat mixte, la communauté de communes participe au projet d'agglomération franco-valdo-genevois. Le PACA chablais (périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération) énonce les principes et recommandations en matière de mobilité, de potentiel d'urbanisation, de développement économique et d'environnement à prendre en compte pour le futur schéma d'agglomération 2.

3 principes d'aménagement sont retenus :

1. Structuration polarisée du territoire en lien avec les transports ;
2. Mise en place d'infrastructures de transports collectifs performants et complémentaires ;
3. Processus de mutualisation, de solidarité territoriale et de péréquations favorables à l'échelle du territoire

En matière de mobilité, le rapport renforce la nécessité de mettre en place un système hiérarchisé multimodal, en promouvant notamment les transports publics adaptés, le développement des lignes secondaires et un rabattement efficient avec services associés. Principaux enjeux mis en avant : amélioration de la capacité de la ligne ferroviaire Annemasse-Evian ; préservation du paysage et de l'environnement ; développement des pôles gare ; possibilité d'intégration d'une traversée lacustre et ses connexions.

En matière d'urbanisation, le développement doit s'effectuer dans les centralités urbaines, locales et secondaires, favoriser la mixité sociale et la qualité de vie, tout en préservant les enjeux environnementaux (entités agricoles, forestières, corridors biologiques, coupure d'urbanisation...). L'identification d'un pôle secondaire à PERRIGNIER, devra permettre, à l'horizon 2030, une croissance d'environ 2 500 habitants et 500 emplois. Ce secteur stratégique est qualifié de pôle de rabattement important en raison de sa localisation et des infrastructures présentes. Le pôle gare et le bourg de PERRIGNIER dans une logique de polarisation devront se développer en lien avec les transports existants et à venir.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,

Vu le code général des collectivités territoriales ;
Vu les statuts la communauté de communes des Collines du Léman ;
Vu la délibération du conseil communautaire en date du 17 septembre 2009 approuvant l'adhésion de la communauté de communes à l'ARC Syndicat Mixte ;
Vu le projet du rapport de plan de synthèse du PACA Chablais ;
Vu l'avis de la commission développement territorial du 10 mai 2011 ;
Vu la présentation projetée lors de la séance du conseil communautaire ci-annexée ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 : Prend acte du projet de rapport final du plan de synthèse du Périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération (PACA) Chablais

Article 2 : Réaffirme la nécessité, pour la communauté de communes des collines du Léman et le chablais dans son ensemble, de :

- Réaliser la 2x2 voies de désenclavement du Chablais,

Conseil communautaire 26 septembre 2011

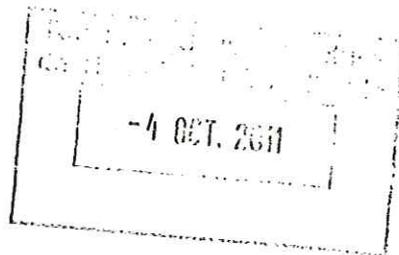
- Réaliser le CEVA – RER franco-valdo-genevois, supprimer le passage à niveau et mettre en perspective le doublement des voies jusqu'à Thonon en lien avec le prolongement de la ligne du Tonkin,
- Aménager et optimiser le pôle gare existant de PERRIGNIER en tant que pôle de rabattement important (P+R, services...) et en harmonie avec le développement de l'ensemble du territoire des Collines du Léman,
- Rééquilibrer en terme d'emplois et de populations le territoire du chablais,
- Mettre en œuvre des outils volontaristes et une stratégie commune en matière de développement économique,
- Faciliter la réalisation de zones d'activités économiques performantes, attractives et respectueuses de l'environnement (zone d'activités de Planbois),
- Offrir des dispositifs de transports en commun adaptés avec des services associés sur le territoire : BHNS, TAD, ligne régulière...
- Et enfin, rappeler l'enjeu de l'évolution de l'intercommunalité en Chablais vers un mode de gouvernance adapté, performant et compétent en matière d'aménagement du territoire, de développement économique et d'équilibre de l'habitat.

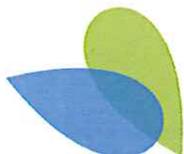
Article 3 : La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Article 4 : Monsieur le Président est autorisé à signer tout document, toute pièce administrative ou comptable s'y rapportant, et plus généralement à faire le nécessaire.

Ainsi fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Pour extrait certifié conforme,
Le Président





Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

Note de service

SERVICE

suivi par J.F. DONQUE/F. FROMAIN

Juvigny, le 9 novembre 2011

DESTINATAIRES

- M. BORREL
- M. BEDOIAN, BOUVARD, DOUBLET

OBJET **Contribution d'Annemasse Agglo sur le PACA Chablais – avis des services sur le rapport final (cahier 100-6)**

Dans le cadre de la préparation du Projet d'agglomération n°2, il a été demandé un avis sur le cahier 100-6 relatif au PACA Chablais, ce document constituant en quelque sorte le rendu final du travail mené depuis plus d'un an.

Cette note reprend l'avis technique des services mobilité et aménagement du territoire sur le document.

Remarques d'ordre général sur le contenu du document et les propositions.

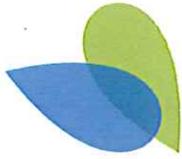
L'ensemble du document synthétise un travail conséquent qui a fait l'objet de nombreuses réunions d'élaboration techniques et politiques.

Il est nécessaire de souligner la qualité du travail et les avancées qu'il a permis d'apporter, notamment sur la genèse de projets concrets (exemple : aménagement de voies bus sur la RD 1005).

Dans une logique de développement durable du territoire, et conformément aux objectifs du Projet d'agglomération, les propositions visent à :

- concentrer l'essentiel du développement socio-économique autour de pôles existants, à la fois sur Suisse et sur France, principalement Thonon-les-Bains, Douvaine, Bons-en-Chablais, le secteur de la Pallanterie et les gares CEVA,
- acter des limites à l'urbanisation en posant des contraintes plus fortes dans les secteurs non prioritaires. Les propositions vont au-delà des restrictions à l'étalement urbain tel que prévu dans le SCOT du Chablais en cours de finalisation,
- développer une offre de transport public attractive en lien avec Thonon-les-Bains et Genève,
- travailler sur une nouvelle gouvernance, plus axée sur la solidarité territoriale, et la mutualisation des moyens, en particulier pour les services de transport, et pour l'usage des équipements publics.

Globalement, et exception faite de la Commune de Machilly, le territoire d'Annemasse Agglo est peu traité dans le rapport. Il fait l'objet d'un nombre limité de propositions concernant quasi exclusivement la problématique de la mobilité, tout en restant cohérent avec les orientations du SCOT et du PDU.



Concept mobilité et incidences sur le territoire d'Annemasse Agglo.

⇒ TRANSPORTS PUBLICS

En matière de transport, le projet s'appuie d'abord sur le CEVA et la création d'une ligne de bus « rapide » vers Genève sur la RD 1005, bénéficiant de priorités bus. Le projet est complété par un système de bus en rabattement sur le CEVA et la ligne « rapide » RD 1005, de parkings relais à vocation locale (Machilly, Douvaine, Sciez par exemple) ou régionale (Veigy, Bons-en-Chablais), et sur l'extension du réseau urbain de Thonon-les Bains et de Genève.

L'étude met en avant l'enjeu majeur d'améliorer l'offre ferroviaire pour passer à 4 trains par heure entre Annemasse et Thonon-les-Bains/Evian-les-Bains, et l'enjeu de la tarification unique combinée. L'étude propose de phaser le développement de l'offre, parfois au-delà de 2025 (par exemple pour les lignes tangentielles reliées à Annemasse).

A retenir sur le territoire d'Annemasse Agglo pour les transports collectifs :

2 lignes reliant Machilly et Saint-Cergues depuis Douvaine et Perrignier sont proposées. Ces lignes s'appuient sur les lignes existantes du Conseil Général dont l'offre serait considérablement augmentée, en particulier en heure de pointe. Ces lignes ayant une fonction de rabattement, il est préconisé de réserver 3 à 4 places à quai en gare de Machilly. Au total, Machilly serait desservi par une fréquence de 3 bus par heure. Machilly devient en quelque sorte un petit pôle multimodal avec une offre de TC train+bus conséquente.

Il est préconisé le développement d'une ligne tangentielle vers Annemasse au-delà de 2025.

Par contre, le rapport ne propose pas de liaison TPG depuis les secteurs MICA/Eaux vives, ou de la Pallanterie vers le chef lieu de Saint-Cergues, ou encore vers la gare de Machilly.

Remarques et questionnements :

La circulation des lignes de rabattement urbaine/interurbaine pose la question de la structure de gouvernance, du financement et de l'articulation de l'offre avec le réseau TAC. Ces propositions interrogent, notamment, sur la pertinence de la ligne Annemasse/Cranves-Sales.

Les propositions sont intéressantes, mais nécessitent d'être retravaillées en termes de faisabilité technique et financière sur la base d'un réseau prenant en compte l'ensemble des services (en particulier les solutions de transport à la demande).

⇒ TRANSPORT INDIVIDUEL MOTORISÉ ET RESEAU ROUTIER

En matière routière, le projet prévoit principalement la liaison Machilly/Thonon-les-Bains, un semi contournement urbain de Douvaine.

La liaison Veigy-Machilly n'est pas retenue.

La fonction de la route du bord du lac (RD 1005) reste inchangée (voie structurante privilégiée pour l'accès à Genève depuis Thonon-les-Bains), mais sa capacité/fluidité devrait se réduire dans les faits (aménagement de sites propres bus, dénivelé de Vésénaz...).

La traversée du lac est évoquée mais non étudiée, de même que ses incidences, en particulier en termes de pression/report de trafic au Nord de l'Agglomération d'Annemasse.

Le rapport ne préconise aucune mesure d'accompagnement (exemple : sécurisation ou adaptation des voies assurant les liaisons entre le réseau structurant suisse et français – par exemple pour la route de Moniaz et de la Renfile) après mise en service des projets Machilly/ Thonon-les-Bains et la traversée du lac.

A la lecture des cartes, la route de Moniaz interroge puisqu'elle semble jouer de fait le rôle de route privilégiée dans la liaison entre les réseaux structurants suisses et français via le demi-diffuseur de Machilly.



Annemasse **Agglo**

Annemasse - Les Voirons Agglomération

Note de service

Remarques et questionnements :

La conjonction combinée de plusieurs facteurs devrait modifier profondément les comportements des usagers, en particulier pour les liaisons du Chablais vers Genève.

Ces facteurs sont : principalement, la réduction de capacité de la RD 1005, la création de la liaison Thonon-les-Bains/Machilly, et la traversée du lac, secondairement les contraintes à la circulation dans les pôles urbains avec l'insertion des TCSP et l'augmentation de la population.

Parmi les conséquences probables, des reports de flux de l'axe RD 1005 vers Annemasse/Machilly, ce qui devrait entraîner une augmentation des trafics, et des problèmes d'insécurité sur des voies secondaires inadaptées (route de Moniaz, Renfile...).

En effet, l'absence de connexion entre les voies structurantes françaises et suisses conduit les automobilistes à emprunter des voies secondaires.

A un horizon 20 ans, à fortiori avec l'augmentation de la population et la création de ces 2 grands projets routiers, la suppression du barreau Veigy-Machilly, cette question doit être traitée, et des solutions trouvées dans un cadre partenariales.

2 scénarii peuvent être étudiés, soit par la création d'une nouvelle voirie (avec éventuellement en parallèle la réduction de capacité d'autres axes), soit l'adaptation/requalification du réseau existant sur la base d'une hiérarchie transfrontalière claire.

Il paraît donc indispensable de poursuivre les études pour déterminer d'une part l'impact et les conséquences de ces projets en matière de circulation et de sécurité et, d'autre part, les mesures d'accompagnement qui doivent être envisagées.

La fonction/statut de la route de Moniaz reste à clarifier.

➤ MOBILITE DOUCES

Le concept modes doux est peu détaillé. Il s'appuie pour l'essentiel sur des itinéraires longue distance et ponctuellement sur un principe de rabattement, notamment autour des gares.

Le réseau proposé est très peu maillé, y compris dans les secteurs plus urbains.

Seuls les axes Thonon-les-Bains-Douvaine-Genève et Annemasse-Bons-en-Chablais-Thonon-les-Bains ressortent, il n'y a pas de liaisons transversales, alors même qu'une partie du territoire présente un assez faible dénivelé et des opportunités d'aménagements.

Il est préconisé de poursuivre la réflexion, notamment sur la question des liaisons entre territoire (Annemasse Agglo vers le Canton de Genève, Machilly vers le lac Léman via le projet de voie verte), et sur les types de services à mettre en place dans les gares pour assurer le rabattement.



Volet urbanisation

Globalement, le volet urbanisation n'amène pas de remarque, il est cohérent avec les objectifs d'Annemasse Agglo et compatible avec les orientations du SCOT.

Certains points nécessitent cependant des éclaircissements et/ou posent question.

⇒ **Remarques et questionnements d'ordre général**

Concernant la recommandation du COPIL au sujet de l'urbanisation des pôles locaux et de proximité, il est proposé de la renforcer en insistant sur deux points :

- l'importance d'un phasage de l'urbanisation dans ces villages/pôles de proximité, même si on ne fait que densifier à l'intérieur de l'enveloppe urbanisée existante,
- si l'on peut densifier intelligemment ces villages, dans leur cœur, sans les étendre sur des espaces naturels ou agricoles, il faut encore être plus strict pour les hameaux situés à distance du cœur du village.

La proposition (pages 94 à 103) de réaliser une étude plus fine de structuration du Bas Chablais semble une excellente initiative.

Cette étude as-t-elle déjà démarrée ? Quel serait son planning ? Ne faudrait-il pas y intégrer Machilly par rapport à l'enjeu des complémentarités fonctionnelles avec Bons-en-Chablais et Douvaine, notamment en termes de transports ?

⇒ **En ce qui concerne MACHILLY**

Machilly est identifiée en "pôle secondaire" page 19, mais on n'en parle pas dans les pôles secondaires pages 46/47. Quel est donc son statut au final ?

Même s'il y a une halte CEVA, il ne semble pas pertinent de mettre Machilly dans la même catégorie que Perrignier ou Veigy. En termes de potentiel et de fonctions, Machilly restera durablement un village/pôle de proximité, d'autant plus que Saint-Cergues, dont le poids démographique sera plus important, est aussi considéré comme village/pôle de proximité à l'échelle PSYN (cf. remarque plus loin).

La projection de + 500 habitants à Machilly à horizon 2030 n'est pas aberrante, cependant il faut la considérer comme une hypothèse plutôt haute.

⇒ **En ce qui concerne SAINT-CERGUES**

Il n'y a aucun discours/préconisation en particulier par rapport à Saint-Cergues, cependant ce qui est proposé est conforme avec les orientations du SCOT.

En effet, Saint-Cergues est considéré par le PSYN comme un "pôle de proximité", au même titre que Loisin par exemple, c'est donc la recommandation RU2 pages 47-48 qui s'applique à Saint-Cergues.

Les orientations générales semblent ainsi cohérentes avec les objectifs du SCOT puisqu'il est préconisé de "remplir prioritairement les dents creuses" et de densifier le cœur du bourg, et « d'exclure les extensions sur les zones agricoles et naturelles ».

A l'échelle du SCOT d'Annemasse Agglo, Saint-Cergues est bien considéré comme un "bourg", donc un peu plus important qu'un "village" comme Juvigny ou Lucinges, de part son poids actuel, et son potentiel de densification qui restera non négligeable. A une macro-échelle du PSYN du Chablais, cela paraît logique qu'il soit considéré comme un "village (pôle de proximité)".

MAIRIE DE PUBLIER
Haute-Savoie

Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal

L'an Deux Mille Onze le vingt et un novembre à 18 heures 30,
le Conseil Municipal de la Commune de PUBLIER
dûment convoqué, s'est réuni en session publique ordinaire, à la Mairie de PUBLIER,
sous la présidence de Monsieur Gaston LACROIX, Maire.

Nombre de Conseillers

en exercice : 28

Présents : 22

Votants : 27

Date de convocation du Conseil Municipal : 14 novembre 2011

Présents : MM. Gaston LACROIX – André LAPERROUSAZ – Elisabeth GIGUELAY - Anne-Marie GUERARD - Jean-Paul FONTAINE – Luce BIDAULT - Joseph-Alexis BREUIL - Catherine VIOUD - Simone DAVID - Annie DUTRUEL - Alain DECURNINGE - Mireille BLANC - Richard DUTRUEL - Martine DORIOZ - Alain PIOTON - Isabelle COLDER - Claire BAZIN - Hervé FRECHET- Nadège HOURS - Jean-Marc DAGAND - Marie-Claire COURT - Jean-Claude MARTIN.

Procurations : Brigitte PERROT à Mireille BLANC - Arnaud RUFFIN à Gaston LACROIX - Claude SIGWALT à Luce BIDAULT - Rose-Marie BLANC à Joseph-Alexis BREUIL - Eric GAYDON à Hervé FRECHET.

Absent : Eric DAVID.

Secrétaire de séance : Claire BAZIN.

OBJET : VALIDATION DU RAPPORT DE SYNTHESE SUR LE PACA CHABLAIS.

DELIBERATION N° 2011/219

M. le Maire rappelle au conseil municipal les travaux réalisés par l'agglomération franco-valdo-genevoise notamment par le biais des PACA. Après avoir résumé le contenu du PACA Chablais et notamment le rôle donné à la ville Thonon-les-Bains appuyée en cela sur une architecture mentionnée comme étant celle de l'agglomération évoquée dans le SCoT (intégrant donc les villes de Publier - Evian), il propose que le conseil municipal émette un avis afin de montrer l'implication de notre commune dans ce processus fort et volontariste destiné à anticiper l'évolution de notre territoire. Il souligne l'importance que peuvent avoir ces avis qui seront joints au projet d'agglomération que va défendre Genève auprès de la Confédération Helvétique en guise d'obtention de subvention pour mener à bien ce projet et ses déclinaisons (CEVA, ...).

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Après en avoir délibéré, à l'UNANIMITE :

APPROUVE le contenu du PACA Chablais principalement sur sa composante visant à constituer un pôle de rééquilibrage sur la rive lémanique française autour de l'agglomération de Thonon-les-Bains prise dans son acception « SCOT ».

S'INTERROGE sur le réel rééquilibrage en insistant sur le fait qu'il est tout de même beaucoup plus logique en conséquence des préceptes du développement durable qui fondent ce document, que les habitations soient situées à proximité immédiate des emplois afin de limiter des déplacements pendulaires qui explosent depuis quelques années

DEMANDE :

- des outils juridiques sur la concrétisation du rééquilibrage (ouverture de terrain à bâtir dans le genevois suisse), nécessaire anticipation coordonnée de l'accueil de l'habitat et de l'emploi sur ce bassin de vie transfrontalier.
- des assurances sur le fait que l'ensemble des dispositifs de mobilité ne sont pas hiérarchisés en ce que la 2 X 2 voies apparaît en 8^{ème} recommandation.

CHARGE M. le Maire de l'exécution de la présente.

Pour extrait conforme au registre des délibérations.

Le Maire de Publier,
Gaston LACROIX



Acte certifié exécutoire le :
Télétransmis en Sous-Préfecture le :
Notifié ou publié le :

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir,
devant le tribunal administratif de Grenoble,
dans un délai de deux mois à compter de son affichage et de sa réception par le
Représentant de l'Etat*



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

N° D. 2011/053

L'an deux mille onze, le trente et un du mois d'octobre, le Conseil Municipal de la Commune de NERNIER, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la Mairie, sous la Présidence de Monsieur François LUGINBÜHL, Maire.

Nombre de Conseillers en exercice : 11

Date de la convocation : 27 octobre 2011

**** PRESENTS :** Mesdames Marie-Pierre BERTHIER, Cécile RAVENEL, Messieurs François LUGINBÜHL, Claude VULLIEZ, Jean-Claude DUMONT, Laurent GRILLON, Pierre PIALOUX.

**** ABSENT EXCUSE :** Monsieur François MARCHAUD a donné procuration à Madame Cécile RAVENEL.
Monsieur Michel SIDORENKO a donné procuration à Monsieur Claude VULLIEZ.
Monsieur Philippe VULLIEZ a donné procuration à Monsieur Laurent GRILLON.

**** ABSENT :** Monsieur Claude THIBAUT.

**** SECRETAIRE DE SEANCE :** Madame Cécile RAVENEL.

.....

OBJET : PROJET D'AGGLOMERATION FRANCO-VALDO-GENEVOIS

Madame Marie-Pierre BERTHIER, Maire-adjoint informe que l'Agglomération Franco-valdo-genevois vient de remettre un rapport final – plan de synthèse sur le périmètre d'aménagement coordonné d'agglomération – dit PACA – du Chablais. NERNIER étant concerné par le schéma d'agglomération, le conseil municipal doit délibérer sur les propositions que contient ce rapport.

Or, si les objectifs sont louables – à l'horizon 2030, la moitié des nouveaux habitants devront résider dans le canton de Genève tandis que 30 % des nouveaux emplois, en particulier les emplois qualifiés, devront être localisés dans la partie française du bassin genevois – les mesures locales sont inquiétantes.

En effet, il s'agit principalement de soutenir le bassin genevois, autour d'ANNEMASSE, qui a perdu son tissu industriel. Le Chablais quant à lui, une fois encore, ne voit aucun engagement sérieux favorisant son développement.

Plus spécifiquement pour NERNIER, le rapport prévoit la suppression du bus actuel au profit d'une navette de rabattement reliant les usagers à SCIEZ ou à DOUVAINE. La ligne de transport public desservira la RD 1005 de THONON en direction de GENEVE-ANNEMASSE.

S'agissant des flux frontaliers, la solution proposée est de rejoindre les gares de MACHILLY ou PERRIGNIER pour prendre le RER franco-valdo-genevois, liaison par véhicule motorisé évidemment !

Seules trois lignes (dont une sous forme d'hypothèse) évoquent la liaison lacustre, tout en la balayant.

Enfin, NERNIER village et ses environs sont classés « fenêtre paysagère », sans que soit vraiment indiqué le sens et surtout les contraintes liées à ce statut encore inédit !

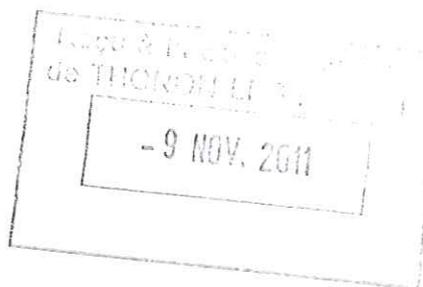
Les élus craignent que, malgré ces désavantages évidents, la commune ou la communauté de communes du Bas-Chablais doivent participer au financement de ces dispositions favorables aux bourgs, villes et agglomérations.

Au vu de ces éléments, l'adjointe au maire propose de ne pas valider ce rapport en votant contre.

Sur proposition du Maire-adjoint,
Le conseil municipal
A l'unanimité

- N'est pas favorable au projet d'agglomération franco-valdo-genevoise tel qu'il est élaboré à ce jour ;
- Demande que ses remarques soient prises en considération.

Ainsi fait et délibéré à NERNIER,
Les jour, mois et an que dessus,
Pour extrait conforme,
Le Maire,
François LUGINBÜHL





PACA CHABLAIS REMARQUES DE LA COMMUNE DE VANDŒUVRES

Séance du Conseil municipal du 12.12.2011

La Commune de Vandœuvres prend note que le concept général du rapport final du PACA CHABLAIS, dans sa version du 13 septembre 2011, reprend les principes du schéma d'agglomération pour la constitution d'une agglomération compacte, multipolaire et verte. Les fondements de cette étude sont les suivants :

- structuration polarisée du territoire en lien avec les transports
- mise en place d'infrastructures TC performantes et complémentaires
- mise en œuvre de processus de mutualisation et de solidarité territoriale et mise en place de péréquations gagnants/gagnants à l'échelle du territoire (cahier no 100-6 p.17).

La commune de Vandœuvres tient à relever, en préambule, que son territoire ne semble pas avoir fait l'objet de réflexions approfondies, ni sur le concept de l'espace rural (concept environnement, pages 52 et ss), ni sur celui de la mobilité (concept mobilité, p.25 ss).

La commune de Vandœuvres est satisfaite de ne pas subir de développement urbain, comme d'autres secteurs de la région. En revanche, elle se retrouve au centre de nombreux et importants pôles de développement :

- PSD de La Pallanterie, sur territoire genevois, ainsi qu'unité urbaine de Thonon, pôles locaux de Douvaine et Bons-en-Chablais et pôles secondaires de Sciez, Veigy-Foncenex et Perrignier sur territoire français.
- A ces fortes densifications, toutes situées en amont de la commune de Vandœuvres, il faut ajouter, hors PACA du CHABLAIS, les PSD de MICA, de PUPLINGE-ETOILE-GARE, de la GARE DE CHÊNE-BOURG- PLATEAU DE CHENE-BOUGERIES.

En outre, un P+R est prévu sous le futur collège de Frontenex, en aval de Vandœuvres, sur le territoire de la commune de Cologny.

S'agissant des problèmes de circulation, un courrier de la commune envoyé à la DGM, le 21.09.2011, dans le cadre des remarques sur le Plan directeur du réseau routier cantonal 2011-2014, est remis en annexe aux présentes remarques,



Page 2

Suite PACA CHABLAIS – remarques de la Commune de Vandœuvres

Le volet mobilité du PACA CHABLAIS ne prévoit pas un réseau routier capable de prendre en charge l'augmentation de flux qui découlera des développements susmentionnés.

On constate au contraire, de grandes lacunes dans le développement des moyens de transports collectifs et privés. Pourtant, ce trafic va s'accroître considérablement, notamment en raison des grands projets de densification qui entourent le territoire de Vandœuvres.

Le projet du PACA CHABLAIS n'offre pas de solution permettant de gérer la perméabilité de ce trafic sur les routes cantonales et communales de la région qui, comme la commune de Vandœuvres, souffre aujourd'hui déjà du trafic périphérique et pendulaire.

Les options envisagées à long terme pour la mise en œuvre du concept de mobilité ne tiennent pas compte de la réalité des voiries existantes, ni de la qualité des sites paysagers auxquels d'éventuels développements d'infrastructures routières pourraient porter atteinte.

La volonté de ce projet de préserver les entités naturelles et corridors biologiques, ainsi que les grandes entités agricoles et forestières est partagée par la commune de Vandœuvres.

Toutefois, les nuisances découlant des nombreux développements envisagés dans l'ensemble du Chablais, sur territoires suisse et français, affaiblissent considérablement la viabilité, sur le long terme, de cet espace rural.

Afin de ne pas péjorer la valeur structurante du maillage vert, la création des pôles urbains doit être accompagnée de mesures parallèles permettant de gérer le trafic entre ces différents développements.

Pour conclure, la commune de Vandœuvres insiste sur l'impérative nécessité de conditionner la mise en œuvre du PACA CHABLAIS, et plus particulièrement du PSD de La Pallanterie, à la traversée du lac. Celle-ci doit être réalisée prioritairement à tout développement, notamment sur la rive gauche, car elle seule en permettra le désenclavement.



Vandœuvres, le 21 septembre 2011

Direction générale de la mobilité
Monsieur Matthieu BARADEL
Rue du Stand 20
1204 Genève

Concerne : Présentation du Plan directeur du réseau routier cantonal 2011-2014

Cher Monsieur,

En réponse à la lettre de Madame Michèle KÜNZLER, conseillère d'Etat, du 2 septembre dernier, nous vous communiquons ci-après les remarques de notre commune sur la présentation aux communes du groupement Arve et Lac du Plan directeur du réseau routier cantonal 2011-2014.

- 1) En préambule, nous aimerions faire les remarques suivantes :
 - a) Nous avons bien compris et pris note des intentions du Plan directeur, ainsi que des différentes étapes prévues (2014, 2020, 2030).
 - b) Nous avons conscience que la traversée du lac est un projet dont l'étude dépasse les compétences cantonales.
 - c) Nous regrettons néanmoins que cette infrastructure, qui doit être suivie par la construction d'une voie couverte reliant la Pallanterie à l'Autoroute Blanche, ne soit pas étudiée en priorité, car de sa mise en œuvre dépendra toute la circulation dans la région Arve et Lac.
- 2) Une autre remarque d'ordre général consiste à *constater* que, comme l'eau, le trafic s'écoulera toujours, quoi que l'on fasse, où c'est le plus pratique et le plus rapide pour lui. Nous sommes donc relativement sceptiques quant à l'atteinte des objectifs visés, qui sont par ailleurs tout à fait justifiés. Les intentions de ce Plan directeur sont certainement excellentes, mais tardives vu la situation du trafic à Genève depuis des décennies.
- 3) Nous avons pris note que, pour la rive gauche, les deux pénétrantes seront le quai de Coligny et la route de Malagnou. Ces artères étant déjà aujourd'hui engorgées, quelles mesures drastiques pourront-elles être prises pour permettre que toute la circulation pendulaire puisse entrer en ville par ces axes, sans être encore plus entravée qu'aujourd'hui ?
- 4) Cela inquiète grandement notre commune, car rien ne semble prévu entre les deux pénétrantes majeures que sont le bord du lac et la route de Malagnou :
 - a) En effet, lors de la présentation orale du projet, le 31 août dernier, il n'aurait pas été question de la troisième voie en réseau primaire qui entre en ville de Genève sur la rive gauche, soit l'axe des routes de Mon-Ideé, de Vandœuvres et de Frontenex, si la soussignée n'avait pas abordé le sujet. Ces routes sont pourtant comprises dans le réseau primaire et auront inévitablement un très grand rôle à jouer dans la circulation pendulaire. Cela saute d'ailleurs aux yeux lorsqu'on regarde le plan !

- b) Vandœuvres craint que l'on ne minimise cette pénétrante alors que :
- i) Le village souffre déjà actuellement du trafic pendulaire, et ses voiries ne peuvent recevoir que peu d'aménagements. Nous préconisons de prévoir au minimum des radars aux abords et dans le village et de marquer ses différentes entrées pour modérer un trafic qui va exploser. Il est mentionné dans le Plan directeur que le trafic de transit ne doit plus traverser les localités.
 - ii) Le développement de MICA, en amont de Vandœuvres, prévoit une sortie sur la route de Mon-Idée. Le trafic s'écoulera donc soit par le chemin de la Seymaz, communal, en réseau secondaire, soit par les routes de Choulex puis de Vandœuvres. D'où une augmentation du trafic dans le village, dont les chaussées ne sont absolument pas en mesure de l'absorber.
 - iii) Pour quelles raisons le Plan directeur ne mentionne-t-il pas cette sortie (page 14) ? Voir à ce sujet la pétition NoSpy, ci-annexée.
 - iv) Plusieurs centaines de logements sont prévus dans le PACA Bas-Chablais, dans un premier temps à la Pallanterie, en amont de Vandœuvres.
 - v) Un P+R va être construit en bas de la route de Vandœuvres, alors qu'il n'est pas prévu de ligne de bus en site propre, ni de piste cyclable, sur cette route.
 - vi) À l'horizon 2030 est prévue l'arrivée de la traversée du lac à La Pallanterie, en amont de Vandœuvres.
 - vii) La route de la Capite passe en réseau secondaire, d'où un nouveau transfert de trafic.
 - viii) Les lignes TPG desservant la commune ont des horaires de lignes de campagne. Malgré nos mesures d'incitation, il est difficile pour nos administrés de les utiliser de manière satisfaisante. De plus, le Proxibus a été supprimé et une ligne transversale est toujours en attente. Nous comprenons bien que l'on doive développer les transports en commun dans les zones urbaines denses mais, a contrario, cela signifie que dans les zones non denses, c'est le TIM (transport individuel motorisé) qui est préconisé. Celui-ci va donc s'ajouter au trafic de transit et pendulaire (page 38).
 - ix) L'Axe Frontenex aura des effets collatéraux sur la sud de la commune (chemins du Petit-Pont, des Buclines, de la Blonde) du point de vue du trafic et du stationnement. Voir à ce sujet la pétition précitée.
 - x) Nos chemins de desserte de quartiers sont en zone 30 ou prévus en tant que tels, donc pas du tout conçus pour voir passer des pendulaires recherchant le meilleur cheminement. Ces chemins sont d'ailleurs situés dans des régions aux valeurs paysagères souvent répertoriées.
- 5) L'étude Circulation Arve-Lac, déposée le 28 novembre 2007 au Grand Conseil, n'a jamais été prise en compte. En tout cas, les communes concernées n'ont jamais eu de réel retour. Nous regrettons ce manque de prise en compte.
- 6) Nous confirmons les remarques faites par les communes de la région et reportées notamment à la page 19 du Plan directeur.
- 7) Vandœuvres est très satisfaite d'être au milieu de sites paysagers magnifiques qu'elle entend préserver, objectif partagé par le canton. Ils profitent à tous et pas seulement aux Vandœuvriens. Néanmoins, bien qu'en partie en pénétrante de verdure, l'axe douane de Mon-Idée - route de Frontenex restera prioritaire et est donc prioritaire dans nos préoccupations.

En conclusion, et même si c'est un vœu pieux, notre commune souhaite que la traversée du lac soit étudiée en priorité car toute la circulation dans la région Arve et Lac en dépendra. Elle demande en outre que des mesures soient prises sur l'axe des routes de Mon-Idée, de Vandœuvres et de Frontenex, qui constitue une troisième pénétrante comprise dans le réseau primaire, laquelle va se retrouver de plus en plus engorgée par le trafic pendulaire.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à ces observations et du suivi que vous voudrez bien y donner, nous vous prions d'agréer, cher Monsieur, nos salutations distinguées.



Catherine KUFFER
Maire

Annexe ment.



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
COMMUNE DE PUPLINGE

DCTI - reçu le	
18 OCT. 2011	
Dest	Aigle <input type="checkbox"/>
Diffusion	

DCTI
Monsieur Sylvain Ferretti
Chef de Projet
Projet d'Agglomération franco-
valdo-genevois
Rue David Dufour 5
1211 GENEVE 8

N. Réf.: GM/pb - 790

Puplinge, le 13 octobre 2011

Validation du rapport de l'étude de synthèse du PACA Chablais

Monsieur,

Votre courrier du 3 octobre 2011 concernant l'objet mentionné en titre nous est bien parvenu et a retenu notre meilleure attention.

Pour y faire suite, nous souhaitons relever que la ligne des Transports Publics Genevois menant vers la commune de Jussy n'est pas conforme au plan directeur des transports publics et prive le lien entre celle-ci et Chêne, là justement où sont situées les écoles et certains commerces importants.

De plus, le projet de traversée du lac retenu par le DCTI va à l'inverse des réflexions menées dans le cadre de la 1^{ère} étape du PACA Genève – Eaux-Vives - Annemasse et prévoit la création d'un axe de circulation fort portant atteinte à des sites remarquables. En choisissant ce tracé, le contournement de Genève reste au niveau cantonal et ne tient pas compte de la réalité de l'agglomération transfrontalière, mais détruit la campagne genevoise. Bien que n'étant pas professionnels en la matière, un tracé reliant directement les axes de transit importants français, par exemple au carrefour des chasseurs (situé à moins d'un kilomètre de la Suisse), nous semble plus rationnel pour ce nouvel axe autoroutier. La carte de la page 65 relève bien cette incohérence.

Vous remerciant de la suite que vous voudrez bien donner à nos remarques, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'expression de mes sentiments les meilleurs

OFFICE DE L'URBANISME			
01		11.1 ✓	15.1
10	11	12.1	15.2
11	12	12.2	15.3
12			15.4
13		18 OCT. 2011	15.5
14			15.6
15		14.1	16.1
16		14.2	16.2
17			17.1
			17.2
			17.3

Le Maire

Gilles MARTI





COMMUNE DE
PRESINGE

MAIRIE

DCTI - reçu le	
15 NOV. 2011	
Dest	Aigle <input type="checkbox"/>
Diffusion	

Presinge, le 11 novembre 2011

ETAT DE GENEVE
DCTI-OU
Rue david Dufour, 5
1211 GENEVE 8

Attn. M. Sylvain FERRETTI

Validation projet PACA du Chablais

Monsieur,

Les autorités de la commune de Presinge, que le soussigné représente, ont pris connaissance avec intérêt du projet PACA pour la région « Chablais ». Nous avons essentiellement fixé notre attention sur les diverses recommandations dudit projet dans les différents domaines concernés (mobilité, agriculture, développement urbains et industriels...).

Toutefois, en préambule, et bien qu'associés à cette réflexion, nous tenons à souligner que nous n'avons pas de véritables compétences eu égard à la validation d'un tel projet.

Nous nous bornerons donc ici à des observations relatives aux diverses prévisions susceptibles d'avoir un impact sur le territoire communal voire sur son développement (urbanisation ou autre), à des remarques portant sur les perspectives de développement de la région Arve-Lac ainsi qu'à des considérations d'ordre plus général incitant à des changements de comportement.

Pour ce qui touche notre commune nous vivrons probablement des effets induits de l'évolution démographique liée à l'urbanisation rapide de certaines communes voisines. Notre territoire devrait en effet conserver sa vocation première de terres céréalières et autres activités agricoles annexes. Néanmoins, et c'est déjà le cas aujourd'hui, il est aussi le lieu de détente de tous ceux qui ne supportent pas en continu la pression de la vie urbaine. Cette tendance à fuir le bruit et les nuisances de la ville devrait s'accroître et mettre ainsi une pression non négligeable sur la campagne avec tout ce que cela peut apporter d'inconvénients auxquels il conviendra de parer. De ce point de vue les recommandations du PACA nous paraissent quasi inexistantes.

Par ailleurs, l'urbanisation de la commune est inscrite dans le plan directeur communal lui-même faisant partie intégrante du projet de plan directeur cantonal pour la période 2015-2030.

C'est bien évidemment en référence à ces contenus que les autorités entreprendront les futurs développements villageois dont certains sont d'ores et déjà engagés.

Concernant la région Arve-Lac, et plus particulièrement le pôle d'activités de Collonge-Bellerive et Meinier, il nous apparaît que ce dernier, assez logiquement, en théorie, concentre tout à la fois de nouveaux logements, une industrialisation accentuée de la zone ad hoc existante ainsi que de nouvelles infrastructures routières « lourdes » cela à proximité d'un espace nouvellement « renaturé ». Si nous nous permettons cette remarque c'est que nous pensons sincèrement que notre canton n'a pas indéfiniment les moyens de sacrifier des sites naturels préservés rendus nécessaires pour maintenir certains équilibres tout aussi indispensables à son rayonnement économique.

En conclusion le projet qui nous est soumis révèle des propositions tendant à améliorer les transports collectifs pour freiner, autant que faire se peut, l'usage des transports motorisés privés pour ne pas dire individuels. Nous saluons ces propositions mais regrettons toutefois qu'elles ne soient pas plus ambitieuses. Si Genève représente une telle attractivité pour l'ensemble de la région elle ne peut néanmoins pas rassembler, jour après jour, sur son territoire exigu en regard de l'étendue même de ladite région, la plus grande part des véhicules y circulant. Avec 97,2% de frontaliers usant de leur véhicule privé pour se rendre à Genève force est de constater que peu de choses sont entreprises pour modifier les comportements. Rien dans le projet qui nous est soumis ne permet d'espérer une possible modification de cet état de fait dans les années à venir. Attendre que cela coince vraiment est la plus mauvaise façon de répondre à tous ceux qui souffrent de cette situation ambiguë.

Mairie de Presinge



Ferdinand LE COMTE
Maire

OFFICE DE L'URBANISME				
01		11.1	✓	15.1
10	ll	12.1	✓	15.2
11		12.2		15.3
12				15.4
13		14 NOV. 2011		15.5
14				15.6
15		14.1		16.1
16		14.2		16.2
17				17.1
				17.2
				17.3



RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE

COMMUNE DE MEINIER

Mairie et secrétariat

Route de Gy 17



www.lerespect.ch
Meinier
Commune partenaire

DCTI - reçu le	
22 NOV. 2011	
Dest	Aigle <input type="checkbox"/>
Diffusion	

DCTI

Monsieur Sylvain Ferretti

Chef de projet

Projet d'Agglo franco-valdo-genevois

Rue David-Dufour 5

1211 Genève 8

1252 Meinier, le 21 novembre 2011

MM/mv

Concerne : Validation de l'étude de synthèse du PACA Chablais

Monsieur,

Pour donner suite à votre courrier du 3 octobre dernier, veuillez prendre note des remarques que la Commune de Meinier souhaite faire figurer dans l'étude citée en marge.

L'étude du PACA propose un rééquilibrage des habitants et des emplois des deux côtés de la frontière. La commune de Meinier y est également favorable. Cependant la future croissance du Bas Chablais est étroitement liée à la structuration de transports en commun performants et spécialement depuis la France voisine où peu de dessertes efficaces sont aujourd'hui offertes aux habitants.

La commune de Meinier insiste fortement pour que la mise en place d'infrastructure de transports collectifs précède la poursuite de l'urbanisation du Bas Chablais. Elle constate que l'étude du PACA intègre le projet de la traversée du lac avec une sortie autoroutière à Rouelbeau et un park and ride à la Pallanterie. Afin d'éviter une dissipation des véhicules dans le réseau secondaire et une affluence encore plus importante de trafic sur l'ensemble du territoire d'Arve et Lac, il est impératif que ces équipements soient situés plus en amont; il faut étudier de notre point de vue un projet qui capte la majorité du trafic individuel motorisé à la hauteur de la douane franco suisse d'Anières. De plus l'arrivée d'une traversée du lac dans un secteur nouvellement renaturé n'est pas acceptable et la commune de Meinier est fermement opposée à ce projet.



A propos du périmètre de développement de la Pallanterie, la commune propose que le périmètre d'étude soit reconsidéré et s'étende jusqu'à la frontière franco-suisse de manière à prendre en considération le traitement des abords de la route de Thonon sur le tronçon douane d'Anières - La Pallanterie. En effet, la représentation graphique mentionnée dans le plan guide présuppose une longue rue-corridor, avec la mention secteur à étudier certes, mais dont les recommandations ne sont pas assez bien définies. Cette rue ne doit pas devenir un long continuum construit, elle devrait comporter des « coupures d'urbanisation » permettant des « fenêtres paysagères » de part et d'autre de l'axe.

Des occasions de projet permettant de lier la plaine de la Seymaz au plateau de Saint-Maurice ou la plaine agricole de Meinier à Saint-Maurice doivent être également développées, continuum environnemental qui permettrait d'inscrire ce morceau de territoire dans un maillage vert relié aux entités urbaines.

Un autre point concerne l'avenir des entités villageoises. Il est fait mention qu'« au-delà de la densification prévue dans les unités urbaines, les pôles locaux et les pôles secondaires, les autres communes du territoire verront leur croissance pas totalement stoppée mais ralentie ».

La commune de Meinier insiste de pouvoir se développer à son rythme, de pouvoir prendre des initiatives de développement selon les objectifs qu'elle a fixés dans son plan directeur communal. La commune a un potentiel de 600 nouveaux habitants en prenant en compte les périmètres de développement inscrits dans son plan directeur validé en 2007 et elle entend bien pouvoir mener ces projets à terme.

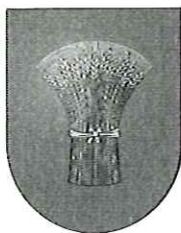
Avec les communes limitrophes, un potentiel de 2 à 3'000 habitants est réalisable et ce potentiel, par conséquent, doit être non seulement considéré mais, doit être soustrait des 7'000 habitants prévus à la Pallanterie. La commune de Meinier, conjointement à Corsier et Collonge-Bellerive, avait déjà mentionné le 18 novembre 2010 qu'elle souhaitait intégrer dans le chiffrage des 7'000 habitants estimés à la Pallanterie les projets immobiliers en cours de développement ou cités dans les plans directeurs communaux. Pour rappel, la commune de Meinier s'opposera à un développement à la Repentance, lieu situé à moins de 300 mètres du village.

Enfin, il faut préciser que la protection de l'environnement naturel, du paysage et des terres agricoles est une priorité pour la région et que les projets de développement doivent s'assujettir à la nécessité de conserver une agriculture dynamique et des paysages préservés d'atteintes inopportunes.

Nous vous souhaitons bonne réception de la présente et vous présentons, Monsieur, nos meilleures salutations.


Le Maire
Marc Michela

Copie aux Communes de Collonge-Bellerive, Corsier, Gy et Jussy



Commune de Gy

Mairie

DCTI - reçu le	
21 NOV. 2011	
Dest	Aigle <input type="checkbox"/>
Diffusion	

Gy, le 18 novembre 2011

N/ref : SS 13:40

DCTI - DGAT

A l'attention de M. Ferretti

Rue David Dufour 5

1211 Genève 8

Concerne : Etude de synthèse du PACA Chablais

Monsieur,

Dans le délai imparti, nous vous remettons ci-joint nos observations relatives à l'étude de synthèse du PACA Chablais que vous nous avez fait parvenir par lettre le 3 octobre 2011 établies par la Commission d'Agriculture, aménagement et entretien des espaces publics et validées par le Conseil municipal de la commune de Gy à l'unanimité.

Avant toutes choses, nous nous permettons de signaler la qualité de cette étude et la justesse des sujets qu'elle aborde.

Les objectifs que l'étude en question a définis, tels qu'ils apparaissent en page 17, nous paraissent judicieux, notamment ceux relatifs à la préservation des paysages naturels et agricoles et à la diversification des modes de déplacement.

Nous relevons que cette étude porte principalement sur les communes françaises du Chablais, n'approchant que d'une manière superficielle les préoccupations des communes genevoises et notamment l'impact sur lesdites communes des mesures préconisées pour le Chablais.

Les observations de la commune de Gy sont les suivantes :

1. S'appuyant sur le projet de traversée du lac - dont le principe et l'emplacement sont loin d'être acquis -, l'étude préconise qu'une liaison devrait être créée entre cette traversée et la « 2X2 voies » française. Le souhait de créer cette liaison se heurte à plusieurs obstacles majeurs :
 - à supposer que cette liaison puisse être ancrée sur la sortie autoroutière telle qu'envisagée à la Pallanterie, la traversée des terrains agricoles et des forêts sis sur les communes genevoises et notamment sur la commune de Gy n'est pas envisageable. Ces terrains agricoles et ces zones forestières, à l'instar des zones des marais de la Seymaz, doivent être impérativement préservés pour leur qualité de biotopes naturels mais aussi et surtout car elles constituent des corridors biologiques tels que définis dans la synthèse elle-même et le Plan Directeur Cantonal.

- Si, malgré tout et contre toute logique, une nouvelle pénétrante devait être réalisée, entre la Pallanterie et Machilly par exemple, pour des raisons évidentes elle ne pourrait traverser ces zones particulièrement préservées, à moins d'être entièrement enterrée et à condition qu'une telle liaison souterraine ne porte pas atteinte à l'environnement souterrain (nappes phréatiques) et à l'écoulement des eaux naturelles.
 - de surcroît, le but n'est certainement pas d'augmenter le trafic sur la liaison Genève-Vésenaz-Anières déjà engorgée puisque l'on cherche précisément à réduire ce trafic en favorisant les transports collectifs sur cet axe. Une liaison amenant le trafic par la « 2X2 voies » sur cet axe produirait l'effet contraire. Il nous paraît plus important de créer des parkings en suffisance aux alentours des gares se trouvant sur la voie ferrée Thonon-Eaux-Vives afin que les usagers motorisés puissent y parquer leur véhicule et prendre le train pour rejoindre Genève via le futur CEVA.
2. Il nous paraît essentiel de développer l'offre de transport public entre Genève-Vésenaz-Anières et Douvaine afin de dissuader l'usage de cet axe par les usagers motorisés et d'amener ceux-ci vers les RER Thonon-Annemasse dont l'offre doit être largement augmentée.
 3. Il ne nous paraît pas justifié comme indiqué en page 38 que le trafic individuel doive être massivement reporté sur les transports publics à partir de la Pallanterie. Nous sommes d'avis que l'offre de transport public doit être développée bien en amont et que c'est bien en amont que ce report doit être effectué.
 4. Nous préconisons qu'à l'horizon 2025 une ligne de tram soit créée entre Genève et la douane d'Anières et Douvaine, ce qui permettrait ainsi ce massif report dont il est question. Dans cette attente, des mesures extraordinaires et urgentes doivent être mises en place à court et moyen terme afin qu'un véritable maillage de transports en commun, actuellement totalement inexistant, soit étudié et mis en place dans le Chablais français en connexion avec le réseau de transports publics genevois.
 5. Nous ne voyons pas les raisons pour lesquelles les parts modales globales telles que définies en page 40 doivent être différentes pour les résidents du Chablais français et ceux des communes genevoises. Le trafic individuel depuis le Chablais français doit être réduit dans les mêmes proportions que dans les communes genevoises, voire même de manière plus importante. Tout déplacement individuel pendulaire sur de longues distances devient un non-sens tant économique qu'écologique.
 6. Le souhait exprimé par certains de voir le pôle de la Pallanterie (devenu au fil du temps secteur Collonge-Bellerive – Meinier – Corsier) se développer d'une manière considérable et accueillir une sortie autoroutière pose des problèmes évidents en termes de mobilité et d'environnement qui n'ont pas été mesurés. Le développement de ce pôle, s'il devait être de l'ampleur annoncée, entraînera une dégradation de la qualité de vie de l'ensemble de la région, ce à quoi la commune de Gy n'est évidemment pas favorable. Mais au-delà de ce constat et de cette prise de position partisane, ce développement va en parfaite contradiction avec nombre des grandes options du PACA Chablais et dénote des incohérences fondamentales du document qui nous est soumis ainsi que de l'absence d'analyse quant aux conséquences non seulement sur l'environnement, mais également sur la population, des options de développement envisagées.
 7. Nous constatons qu'au fil des documents qui nous sont communiqués ce secteur de développement de la Pallanterie est devenu « unité urbaine » en lieu et place de « pôle local structurant » et que, contrairement à son qualificatif d'« urbain », il envahit de plus en plus la zone agricole, avec un périmètre d'étude qui s'étend bien au-delà du hameau de Bellebouche en direction est. Ceci, alors même que nous nous situons dans des espaces totalement préservés qui ne connaissent pas le mitage des villas et autres pseudo secteurs artisanaux tolérés dans des secteurs plus en aval en direction de Genève. Un constat amer qui nous conduit à demander le recadrage du périmètre d'étude de la Pallanterie afin d'y envisager un développement plus « raisonnable ». Il est impératif que ce développement respecte le principe énoncé en page 48 du document : « Privilégier l'urbanisation dans les délaissés et les dents creuses et bannir les extensions sur les zones agricoles et naturelles ». Le développement du secteur de la Pallanterie ne saurait déroger à ce principe dans un canton où la zone agricole est déjà sinistrée.

8. En page 53, il est recommandé de conserver plusieurs grandes entités agricoles fonctionnelles, sans mention du territoire de la commune de Gy et de ses environs (mis à part une mention de la plaine de la Seymaz). Or, la commune de Gy, ainsi que ses voisines de Meinier, Jussy et Corsier (notamment le secteur de Bellebouche et Veigy Suisse) sont essentiellement agricoles et il s'agit d'entités fonctionnelles. Il convient donc de préserver cette partie du territoire, située à l'est de la route de Thonon, qui constitue à l'évidence un patrimoine agricole, paysager et environnemental particulièrement exceptionnel à l'échelle régionale. Il convient donc dans la suite de l'étude de déclarer ce territoire comme « grande entité agricole et forestière fonctionnelle », tant les concepts de « richesse écologique et paysagère », de « richesse économique » sous l'aspect de l'outil de travail, de « richesse nourricière » avec des terres riches particulièrement propices aux emblavures, à l'élevage ou à la culture de la vigne de ce canton, que les agriculteurs et vigneron ont su préserver depuis des siècles, et enfin, de « richesse récréative » sont réunis comme nulle part dans le secteur d'Arve et Lac.
9. Les développements constructifs préconisés par les communes par le biais de leurs plans directeurs communaux ou plans d'aménagements doivent être pris en considération dans le cadre de l'étude du PACA Chablais et ne doivent pas venir s'y opposer.
10. S'agissant des corridors biologiques mentionnés en page 55, il est surprenant que le contrat de corridors dont il est fait état dans le Plan Directeur Cantonal entre Anières et Jussy-Présinge en passant par Gy ne soit pas mentionné. A l'intérieur de ce secteur le corridor biologique reliant le secteur des Prés-de-Villette et la Plaine de La Seymaz n'est également pas mentionné. Ces corridors doivent être rajoutés dans la liste des corridors biologiques susmentionnée.
11. Sur le concept environnement, nous constatons que des fenêtres paysagères sont mentionnées sur les territoires de plusieurs communes françaises, mais que les concepteurs de ce document n'ont pas jugés utile de faire figurer sur le secteur entre Arve et Lac, puisqu'aucune n'est mentionnée sur les territoires des communes genevoises. Cette différence de traitement ne se justifie pas au vu de la qualité des paysages que les communes genevoises de la rive gauche ont su préserver au cours des ans et nous réclamons donc que des fenêtres paysagères soient également indiquées sur le territoire de la commune de Gy, sans parler des communes voisines.

Nous saluons encore une fois le travail effectué par les concepteurs du rapport final concernant la PACA Chablais. Les observations figurant ci-dessus doivent cependant être prises en compte dans les projets et mesures qui seront décidées à l'avenir. De surcroît, une plus grande concertation entre les communes françaises et genevoises apparaît indispensable au maintien de la meilleure qualité de vie possible dans ces régions. De même, il nous paraît essentiel que les responsables du projet du PACA Chablais entame avec les autorités municipales de l'ensemble des communes du secteur concerné un véritable dialogue dans le cadre de la préparation de la suite de l'étude comme cela semble avoir été le cas avec les Communautés de communes françaises et probablement les communes directement concernées par le secteur de la Pallanterie.

Nous vous prions de croire, Messieurs, à l'expression de nos salutations distinguées.

OFFICE DE L'URBANISME				
01		11.1	✓	15.1
10		12.1	✓	15.2
11		12.2		15.3
12	10x			15.4
13		21 NOV, 2011		15.5
14				15.6
15		14.1		16.1
16		14.2		16.2
17				17.1
				17.2
				17.3

Albert MOTTIER

Maire

OFFICE DE L'URBANISME			
01		11.1	15.1
10		12.1	15.2
11		12.2	15.3
12			15.4
13			15.5
14			15.6
15		14.1	15.7
16		14.2	15.8
17			17.1
			17.2
			17.3

DT - Direction générale de l'aménagement du territoire
 Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
 Rue David-Dufour 5 - CP
 1211 Genève 8

M. Sylvain Ferretti
 Chef de projet des LD du Chablais

Collonge-Bellerive, le 30 novembre 2011

Concerne : Projet d'agglomération franco-valdo-genevois
 Validation du rapport de l'étude de synthèse du PACA Chablais

Monsieur,

Nous nous référons à votre courrier du 3 octobre 2011 relatif à l'objet mentionné sous rubrique et vous prions de bien vouloir trouver ci-après les remarques de la Commune de Collonge-Bellerive :

Remarques générales

La démarche proposée pour l'organisation du territoire du Bas Chablais à horizon 2030 vise un rééquilibrage habitat/emploi de part et d'autre de la frontière et d'une préservation du cadre de vie.

Favorable à cette réorganisation territoriale, la Commune de Collonge-Bellerive entend toutefois démontrer sa volonté d'assurer un aménagement maîtrisé où les acteurs locaux sont associés à la démarche et considérés comme des partenaires essentiels.

En outre, La Commune de Collonge-Bellerive souhaite que l'étude menée :

- privilégie les trois domaines de l'urbanisation, la mobilité et l'espace rural ainsi que les milieux naturels,
- soit respectueuse des principes de développement durable, de la préservation du capital naturel et de la viabilité économique,
- qu'elle pose aussi comme base de travail le renforcement de la collaboration transfrontalière et que par conséquent les décisions d'aménagement et de mobilité s'effectuent simultanément de part et d'autre de la frontière,



COMMUNE DE
COLLONGE
BELLERIVE

- que les résultats des évaluations relatives au financement des infrastructures et équipements soient mis en relation avec les étapes et les horizons de réalisation du développement. En effet, l'importance des coûts des infrastructures doit impérativement constituer un paramètre permettant de définir des étapes de développement. En effet, les communes ne pourront pas assurer seules le financement de développements urbains aussi conséquents.

Enfin, étant donné que le PSD Pallanterie figure dans le projet de Plan Directeur Cantonal 2030, document sur lequel le Conseil Municipal de Collonge-Bellerive est appelé à se prononcer, nous vous transmettons ci-dessous les remarques qui accompagneront la résolution qui sera voté le 19 décembre prochain :

Préavis sur le concept de l'aménagement cantonal

Remarques générales

Les orientations stratégiques qui fondent le projet de plan directeur cantonal sont une agglomération compacte, verte et multipolaire. Les autorités de Collonge-Bellerive soutiennent ces orientations, mais constatent toutefois que leur traduction sur le territoire communal semblent en contradiction avec les intentions exprimées.

Une agglomération compacte ?

Le très important développement projeté dans le secteur de La Pallanterie paraît en contradiction avec la notion d'une agglomération compacte. Situé à 7 km du centre-ville et séparé de celui-ci par une importante zone de villas en bordure du lac, le secteur Pallanterie-Repentance peut difficilement être considéré comme une extension en prolongement de la zone urbaine. Avec 3200 logements prévus, un tel développement ne peut pas être considéré comme nouveau quartier en extension de Vézenaz. L'urbanisation projetée est celle d'un nouveau pôle à créer de toutes pièces dans un espace agricole, aujourd'hui préservé. Dans son préavis sur le projet de plan directeur communal, la Commission cantonale d'urbanisme a d'ailleurs justement relevé cette contradiction du projet d'agglomération visant une ville compacte et aboutissant à proposer un « fragment urbain isolé » constitué d'« îles immergées dans un contexte rural ».

Une agglomération multipolaire ?

Nous relevons que l'organisation multipolaire est décrétée, mais pas réalisée par le réseau des transports qui est organisé de manière « multi-radiale ». Ainsi, Vézenaz, centre local qui a connu un fort développement, est situé sur un axe qui le relie uniquement au centre de Genève, sans connexions avec les autres polarités de l'agglomération.

Comme le relève le 12^e compte-rendu de la commission d'urbanisme (p. 21) « Le principe de l'organisation multipolaire n'est pas vraiment réalisé par la mise en place des seuls axes forts d'agglomération, toujours radiaux. Ainsi, un centre régional comme Bernex se situe en bout de ligne du réseau tram, et nécessiterait de s'appuyer sur un système complémentaire transversal « St-Julien-Bernex-Satigny-Aéroport ». C'est en mettant en place des liaisons tangentielles et transversales entre les pôles, qu'il sera possible de rééquilibrer la structure radiale actuelle pour éviter qu'on assiste, à terme, à la saturation des couloirs et à l'effondrement du système au centre-ville ».



COMMUNE DE
COLLONGE
BELLERIVE

Une agglomération verte ?

Le PSD Pallanterie-Repentance devrait nécessiter le déclassement d'environ 60 à 70 hectares de zone agricole, selon le rapport des lignes directrices du Chablais. A quoi il faudra ajouter les emprises pour la sortie autoroutière de la traversée du lac, le pôle intermodal, le P+R, etc.

Cette importante surface semble par ailleurs ne constituer qu'une première étape de l'urbanisation de cette partie de l'agglomération, puisque la fiche du PSD 01 indique que les 3000 emplois à réaliser sont ceux prévus avant traversée du lac. Ce qui laisse clairement sous-entendre qu'après la réalisation de la traversée du lac, c'est un développement beaucoup plus important qui est envisagé.

Le caractère « vert » de cette partie du territoire en sera ainsi considérablement diminué.

Coordination urbanisation-transports

Un des grands principes du concept cantonal consiste à articuler urbanisation et mobilité. Cette nécessaire coordination au sein de l'agglomération n'est aujourd'hui pas démontrée par le projet de plan directeur cantonal. Le PDCn planifie de très importants développements, tant en termes de logements que d'emplois. Toutefois les questions liées à la mobilité et à l'accessibilité restent peu développées et sont renvoyées à des études ultérieures (voir également la résolution sur le schéma directeur cantonal, notamment les points relatifs au PSD 01).

Il en est ainsi aussi bien de la traversée du lac que de l'amélioration de la desserte en transports publics du PSD Pallanterie-Repentance. Pour la première, les études menées par l'OFROU sur le contournement autoroutier de Genève et/ou la réalisation d'une nouvelle traversée du lac ne sont pas encore abouties. Une telle infrastructure aura pourtant un impact déterminant non seulement sur l'organisation territoriale de la région Arve-Lac, mais aussi sur l'aménagement du ou des futurs quartiers prévus par le PSD Pallanterie-Repentance.

En ce qui concerne la desserte TP du PSD Pallanterie-Repentance, nous réitérons ici la position figurant dans notre projet de plan directeur (fiche de mesures 4-1) : l'amélioration de la desserte en transports collectifs constitue une condition préalable incontournable à tout nouveau développement.

Nous prenons acte avec satisfaction que le plan directeur cantonal mentionne l'intention d'un tram sur la route de Thonon, mais celui-ci est indiqué pour un horizon au-delà de 2020. Il y a ainsi un décalage temporel important entre les horizons de réalisation des logements et l'amélioration du réseau des transports publics.

Volet urbanisation - extension urbaine

Concernant l'extension urbaine prévue à La Pallanterie-Repentance, la commune prend acte du très important effort qui lui est demandé en matière de développement, puisqu'il s'agit de pratiquement doubler la population communale en l'espace de 20 ans. Consciente de ses responsabilités, la Commune admet un certain développement dont le rythme, l'importance et les conditions d'aménagement restent à préciser. Ainsi, le chiffre de 3200 logements et 3000 emplois doit être considéré comme une hypothèse de travail qui sera vérifiée au travers des projets. Ce sont les résultats des études qui détermineront les capacités d'accueil à différents horizons, en fonction notamment de l'amélioration du



COMMUNE DE
COLLONGE
BELLERIVE

réseau des transports. De plus, comme mentionné dans le courrier des communes de Collonge-Bellerive, Corsier et Meinier, du 18 novembre 2010 au DCTI, les projets immobiliers en cours de développement dans les trois communes ainsi que le potentiel existant dans les plans directeurs communaux devront également être pris en compte.

La commune affirme par ailleurs clairement que cet important effort devra être réparti entre les trois communes concernées. La collaboration intercommunale constitue une des conditions que nous mettons à l'accueil de ce nouveau développement. Pour formaliser cette collaboration, nous demandons que le PSD soit renommé « Pallanterie-Repentance », indiquant ainsi un périmètre intercommunal pour l'étude du projet.

Volet « Lieux d'activités économiques »

Le schéma qui accompagne le volet « Lieux d'activités économiques » indique :

- La création d'un site d'activités dans l'extension urbaine.
Cette option est conforme aux objectifs communaux dans la mesure où l'extension urbaine prévue doit prendre la forme d'un quartier mixte.
- La concentration d'activités le long des axes structurants, en l'occurrence, la route de Thonon.
Cette option est contraire aux options communales, qui préconisent sur le territoire de Collonge-Bellerive, le maintien de la zone de villas et d'un couloir vert de part et d'autre de la route de Thonon.

Par ailleurs, nous constatons que la zone d'activités de La Pallanterie et son extension ne sont pas mentionnées. Dès lors, nous demandons que le schéma soit corrigé pour y inclure le projet d'extension de la ZIAP.

Volet « Paysages et agriculture »

La commune de Collonge-Bellerive souscrit pleinement aux objectifs stratégiques relatifs aux paysages et à l'agriculture tels qu'énoncés en page 42.

Dès lors elle attend de la part des autorités cantonales que le territoire du PSD soit non seulement aménagé, mais aussi et surtout ménagé.

Volet « Transports collectifs et urbanisation » et « Mobilités douces »

Les schémas qui accompagnent ces volets indiquent :

- Un axe structurant sur la route de Thonon (desserte par tram ou trolleybus à haut niveau de service + axe mobilité douce).
- Un rabattement de lignes secondaires sur l'extension urbaine.
- Des lignes TC tangentielles empruntant la traversée du lac et desservant l'extension urbaine.
- Une ligne régionale interurbaine se rabattant sur l'extension urbaine.
- Un P+R dans l'extension urbaine.
- L'aménagement d'une interface principale entre MD et TC urbains au niveau de l'extension urbaine.

Ces principes sont cohérents par rapport à l'organisation du territoire. La commune de Collonge-Bellerive sera toutefois très attentive aux horizons de réalisation de ces infrastructures afin de s'assurer que leur réalisation se fasse en parallèle aux développements urbains. Cette coordination temporelle n'est aujourd'hui pas garantie.



COMMUNE DE
COLLONGE
BELLERIVE

Le fait de considérer la route de Thonon comme un axe structurant pour les TC et les MD impliquera une transformation assez conséquente du gabarit et de l'aménagement de cet axe. La mise en œuvre sera d'autant plus longue et difficile que celui-ci est bordé de très nombreuses parcelles privées.

Nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments distingués.

Francine de Planta
Conseillère administrative

Masbouez

PROJET PACA

A l'heure où les élus dont je fais partie doivent se prononcer sur le projet « PACA Chablais », permettez-moi ces quelques remarques.

Je ne voudrai pas faire du catastrophisme, mais avec ce que nous vivons aujourd'hui au travers de la crise financière et avec ce que nous réservent sans doute les prochaines années en termes de restrictions budgétaires, nous ne pourrons pas tout avoir.

Et si l'on rajoute à cela le fait que pour moi, l'avenir ne sera pas et ne doit pas être à la voiture (pollution, prix des carburants, encombrements...), je dis que les choix en matière de développement des infrastructures liées à la mobilité doivent aller en priorité vers les transports en communs et la mobilité douce.

Comme cela est détaillé dans ce projet PACA :

- Concentrons nos moyens financiers sur l'aménagement de la D1005 avec la mise en place d'un bus haut débit, de P+R accueillants et sécurisés et de lignes de rabattements efficaces.
- Développons un axe de TC presque/Genève.
- Développons le transport lacustre avec des bateaux économes et des tarifs abordables.
- Agissons pour obtenir le doublement de la voie ferrée entre Evian et Annemasse et les infrastructures s'y rattachant (gares, parkings, liaisons douces...), condition indispensable pour absorber le flot de frontaliers qui nous est promis.
- Mettons en place les aménagements nécessaires pour rendre nos communes accessibles par de la mobilité douce.
- Développons le transport à la demande.

Tout cela est aujourd'hui à construire, donc à financer.

D'aucuns penseront qu'il n'est pas possible d'imaginer le Chablais sans désenclavement routier. Moi, je pense qu'il n'est surtout plus possible d'imaginer le Chablais sans infrastructures de transports en communs efficaces et performantes. Et je le redis, tout ne sera pas finançable et le transport en commun, vital pour notre région, doit être financé en premier.

De même, pour terminer, je précise aussi que des choix seront à faire en termes d'accueil de population afin de préserver nos ressources (en eau notamment et pas pour la mettre dans des biberons...) et notre territoire.

Ce sont des aspects qui sont aussi mis en avant au niveau du projet « PACA Chablais ».

Mais cette vision des choses n'est sans doute qu'une affaire de temps pour qu'elle s'impose.

Cordialement,

Jean Pierre FAVRE
Elu du Bas-Chablais

**Remarques de M Pierre FILLON sur le rapport final du PACA Chablais
Maire d'Excenevex, Vice président Transport CCBC**

Excenevex, le 13/09/2011

Je viens de parcourir le document définitif.

Compte tenu des derniers développements de la mobilité, il devient de plus en plus évident que cette étude est incomplète et partielle puisqu'elle ne prend pas en compte les possibilités du transport lacustre et ses impacts sur cette mobilité. Compte tenu, la fréquentation exponentielle de Thonon Lausanne, nous devons exiger une prise en compte du lacustre dans le projet d'agglo2

Excenevex le 31/10/2011.

Ayant constaté que ma seule remarque sur le Paca concernait le transport lacustre, j'ajoute les remarques suivantes:

- Je maintiens la demande d'une étude sur le transport lacustre Chens Genève Rive Droite ou Chens Coppet qui peut être un ersatz. Coppet Geneve devenant facile par le Ceva.
- je suis totalement dubitatif, voire incrédule sur l'hypothèse 7000 hts à Collonge Bellerive et environs, car opposition totale des habitants,
- doublement de la voie ferrée entre Annemasse et Evian.
- passer le projet 2x2 voies routier en priorité 1
- absence d'une hypothèse de création ligne TC entre Messery et Hermance alors que les projets de lignes de rabattement presque RER, pourtant critiqués par les habitants de la presque île demeurent. Ils sont jugés sans intérêt. La ligne Thonon Douvaine par Messery est quant à elle supprimée!!

En ce qui concerne l'étude Plan de Synthèse ou PSD qui a déjà été présentée et qui revient dans ce document, ma position est inchangée.

Je n'ai pas été convaincu par la présentation de Passagers des Villes, je ne le suis pas plus aujourd'hui et je ne vois pas ce qu'ils vont apporter à ma commune. Donc je m'oppose à la re-présentation de cette étude dans ce nouvel emballage!!!

Quelques points forts

- L'affirmation d'un intérêt commun autour de la future 2x2 voies
- L'affichage d'une nécessaire mutualisation et d'une indispensable solidarité territoriale. Mais le dossier est muet sur les blocages
- Le rappel de la finalité des grands réseaux (support des flux interrégionaux, allègement de la pression sur les communes)
- Le rappel de l'intérêt des mobilités douces, mais sans souligner quel est le chemin optimal (longueur, durée, pente,..) que peut supporter journallement l'utilisateur.
- La volonté de donner aux collectivités concernées par le PACA une position d'autorité organisatrice des transports. Ce serait une décentralisation utile, mais butera sur les questions de financement.
- L'affichage des nécessaires coupures d'urbanisation et sur le maintien des vues proches et lointaines du lac.

Des affirmations à compléter

- *Le développement de l'emploi sera priorisé sur Thonon, Perrignier, Bons et Douvaine : pourquoi ne parle-t-on pas de l'Espace Léman ?*
- *Genève et l'agglomération Thonon Evian Publier regroupent la majorité des emplois : c'est vrai pour Genève et reste à prouver pour le reste. En particulier en ce qui concerne la création de nouveaux emplois.*
- *Il y a très peu d'offre TC hors Thonon : c'est vrai si l'on intègre dans Thonon les communes voisines du SIBAT.*
- *La RD 1005 supporte la majeure partie du trafic poids lourd : sur la traversée Loisin (donc pour des PL qui auraient pu emprunter la RD903) la MJA est de 750 PL environ et sur la RD903 la MJA après Bons est de 820 PL¹. L'affirmation n'est donc pas corroborée par les mesures.*
- *La création d'emploi estimée à l'horizon du projet est de 1000 à Bons et 1500 à Douvaine. Compte tenu de la rareté du foncier à Douvaine, il faudrait envisager d'invertir les deux valeurs.*

Des affirmations péremptoires qui sont douteuses

- *Les centralités produisent du lien social : c'est justement l'absence de lien social qui donne tout son sens aux grandes centralités. Celles-ci offrent plus de choix (loisirs, professions, consommation) uniquement.*
- *Le développement de l'espace sud à la gare de Thonon est forcément limité compte tenu de la butte de Crête.*
- *Le développement de l'agriculture de proximité permet l'apport de produits frais sur les polarités structurantes : cela ne tient pas compte des circuits de distribution qui auront de la peine à se développer sur des territoires qui ne produisent pas suffisamment.*

¹ Voir plaquette trafic routier éditée par la DDT 74

Des propositions annoncées

- *L'augmentation de la fréquence ferroviaire.* Mais sans savoir quel en sera l'impact sur le réseau et sur les utilisateurs qui ne vont pas à Genève.
- *Il faut intégrer de la densification verticale.* Idée intéressante mais qu'il faudra expliquer aux habitants. Le passage de maison individuelle à logement collectif sera difficile à organiser sans une forte contrainte qui aura des effets sur les liens sociaux.

Des propositions qui manquent

- L'harmonisation des tarifs train/bus
- Un exposé chiffré sur le défi qui nous attend et la cohérence entre le projet et ces défis. Beaucoup d'affirmations, peu de mesures pratiques.
- *Mettre en place des parkings relais, mais en les limitant à Sciez, et Douvaine.* Cette proposition ne tient pas compte de la gestion des flux sortants de Thonon (qui iront à Sciez ?) et fait le pari d'une attractivité centrale de la gare de Thonon. Pour beaucoup d'habitants qui ne peuvent rejoindre le bus ou le train à pied, la solution « voiture » est privilégiée avec des P+R à Perrignier et à Sciez. Ne peut-on pas imaginer des solutions plus proches du cœur de l'agglomération ? Ce serait conforme à la demande du préfet (voir rapport d'enquête SCOT p.15).

Globalement tout est fait autour de l'activité de la seule Genève. Le projet, malgré ses annonces, se positionne comme élément directeur du territoire français. Il ne tient nullement compte de ce que nous pourrions dire. Il estime indispensable une solidarité territoriale construite sur une organisation adaptée pour l'ensemble du bassin lémanique et en faisant évoluer les structures. Personne n'en parle de ce côté ci du lac. Au contraire.

