



scot

DE LA RÉGION D'ANNEMASSE
Schéma de Cohérence Territoriale

**Des Voirons au Salève,
12 communes pour un projet de territoire**



1

RAPPORT

de présentation

2

PADD

Projet d'aménagement et
de développement durable

3

DOG

Document d'orientations générales
et documents graphiques

	Remerciements	8
	Pour une meilleure qualité de vie	9
1 →	RAPPORT de présentation	11
1.1 →	Introduction et lexique	13
	Le SCOT de la région d'Annemasse dans son environnement territorial	14
	Présentation du SEGH	16
	Qu'est ce qu'un SCOT ?	17
	L'élaboration du SCOT de la région d'Annemasse. Bref historique de la démarche	19
	La forme et le contenu du SCOT de la région d'Annemasse. Comment lire le SCOT ?	20
	Lexique	23
1.2 →	Diagnostic synthétique du territoire et état initial de l'environnement	29
	DIAGNOSTIC SYNTHÉTIQUE DU TERRITOIRE	30
	Les caractéristiques du territoire de la région d'Annemasse	31
	Les influences de l'environnement de la région d'Annemasse	35
	Les tensions à l'œuvre au niveau supra-régional	36
	Les risques territoriaux induits	37
	Les enjeux du territoire de la région d'Annemasse	38
	Des enjeux au PADD	43
	ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	44
	Ressources et éléments naturels structurants	45
	Le territoire du SCOT de la région d'Annemasse	45
	Enjeux pour les communes du SCOT	50
	Les espaces naturels	51
	Les mesures d'inventaire, de protection et de gestion	60
	La fréquentation des espaces non urbanisés	66
	L'agriculture	69
	Caractéristiques générales des exploitations	69
	Les exploitations laitières	70
	Les exploitations maraîchères	71
	Le rôle de l'agriculture dans la préservation de l'environnement et du paysage	71
	La place de l'agriculture dans la gestion du territoire	71
	Le paysage	72
	Contraintes liées aux milieux naturels et pressions sur l'environnement	73
	Les sols	73
	Qualité de l'air	74
	Risques naturels et technologiques	76
	L'ambiance acoustique	78
	La ressource en eau potable	79
	Gestion des ressources naturelles	79
	La ressource en eau potable	79
	Assainissement	82
	Les déchets	86
	Ressources minérales	88
	Énergie	88
	Synthèse des enjeux pour le SCOT	89

1.3	→	Explications du PADD	95
		Qu'est ce que le PADD ?	96
		Comment maintenir et améliorer la qualité du cadre de vie ?	97
		Explications de l'axe 1 du PADD	
		Les réponses du PADD pour préserver un cadre agricole et naturel de qualité	97
		Les réponses du PADD pour maîtriser et structurer le développement urbain	100
		Les réponses du PADD pour instaurer un système de déplacement plus équilibré	106
		Comment assurer un développement équilibré et solidaire ?	108
		Explications de l'axe 2 du PADD	
		Les réponses du PADD pour assurer le développement économique du territoire	108
		Les réponses du PADD pour développer l'offre en logements tout en favorisant la mixité sociale	112
		Les réponses du PADD pour créer du lien social et de la solidarité	115
		Comment renforcer l'attractivité du territoire ?	116
		Explications de l'axe 3 du PADD	
		La volonté de construire notre territoire en partenariat avec notre environnement	116
		Les réponses du PADD pour conforter la centralité et modifier la perception du territoire	118
		Conclusion générale du PADD	118
		Mise en perspective du SCOT par le PADD, au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise et du Nord de la Haute-Savoie	119
1.4	→	Explications du DOG	123
		Introduction générale	124
		Explications des orientations pour la préservation et la valorisation du cadre naturel et agricole du territoire	125
		La logique et le contenu de ces orientations	125
		Orientations générales applicables sur l'ensemble du périmètre du SCOT	127
		Orientations spatialisées pour la protection d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole délimités graphiquement dans le SCOT	131
		Orientations spatialisées pour la protection d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole non délimités graphiquement dans le SCOT	133
		Explications des orientations pour l'organisation, la maîtrise et la valorisation du développement urbain	134
		La logique et le contenu de ces orientations	134
		Orientations générales en matière de développement urbain	135
		Orientations pour le développement et la structuration des pôles d'habitat, et pour un équilibre social dans l'habitat	137
		Orientations pour le développement économique du territoire	144
		Orientations pour la valorisation des paysages du territoire, des entrées de territoire et des entrées d'agglomération	152
		Orientations en matière de politique des déplacements	156
		Explications des orientations pour les sites et les grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire	166
		Orientations communes à tous les sites et grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire	167
		Orientations générales et spatialisées pour la valorisation en termes de loisirs et de tourisme des ensembles à dominante naturelle et/ou agricole du territoire	167
		Orientations générales pour le renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération	170
		Orientations pour les sites de grands projets de développement	171
		Orientations pour les grands projets d'infrastructures de transports	178

Annexe n° 1 : explications des périmètres de protection établis en application des points 3.1.2 et 3.3.2.2 du DOG	182
Annexe n° 2 : schéma à valeur illustrative concernant l'application d'orientations du 3.1.3 du DOG	188
Annexe n° 3 : schéma à valeur illustrative concernant l'application d'orientations du 3.2.2.1 du projet de DOG	189
Annexe n° 4 : schémas à valeur illustrative concernant l'application d'orientations 3.2.2.1 du projet de DOG	190
Annexe n° 5 : illustrations sur les densités et les formes urbaines	191
Annexe n° 6 : illustration et explication des orientations du DOG en matière de déplacements	197

1.5 →

Volet paysager 201

Les grands paysages 203

Les fondements du paysage	203
Les grandes entités paysagères	203
Le traitement des limites entre les grands paysages	217

Les entrées de territoire et d'agglomération 219

Les entrées de territoire	219
Les entrées d'agglomération	222
Les entrées de ville	223

Le réseau d'espaces collectifs structurants 225

Les espaces de représentation majeurs	225
Les espaces de représentation secondaires	226
Les grandes pénétrantes vertes	227
Les axes à requalifier de façon paysagère	227

L'intégration de la problématique paysagère dans les nouveaux développements 230

Tableau synthétique de préconisations 232

1.6 →

L'évaluation environnementale 235

Rapport d'incidences 237

Incidences du SCOT sur l'environnement naturel, le cadre bâti et les paysages	238
Incidences en matière de risques, de nuisances et de pollutions	244
Incidences du SCOT sur les ressources naturelles	251
Incidences en matière d'énergies renouvelables	253
Incidences des grands projets du SCOT, hors projets d'infrastructures de transports	254
Incidences des grands projets d'infrastructures de transports	256

Rapport de compatibilité du SCOT avec les autres plans et programmes 259

Résumé non technique 262

L'état initial de l'environnement	262
Les incidences du SCOT sur l'environnement	266
L'articulation du SCOT avec les autres plans et programmes	271

2 →

PADD	271
Projet d'aménagement et développement durable	
Préserver et valoriser notre cadre de vie (axe 1)	276
Préserver un cadre naturel et agricole de qualité	276
Maîtriser et structurer le développement urbain	278
Instaurer un système de déplacements efficace et durable	279
Valoriser le cadre naturel, agricole et urbain	281
Bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité (axe 2)	282
Maintenir une économie dynamique et diversifiée	282
Développer l'offre en logements, en favorisant la mixité sociale	283
Créer du « lien social » et de la solidarité pour l'intégration des habitants sur notre territoire	285
S'affirmer comme une agglomération attractive pour son environnement (axe 3)	286
Construire notre territoire en partenariat avec notre environnement	286
Conforter la centralité de notre territoire	287
Modifier la perception de notre territoire	288
Valoriser notre dynamisme économique	290

3 →

DOG	293
Document d'orientations générales et documents graphiques	
Orientations pour la préservation et la valorisation du cadre naturel et agricole du territoire (partie 1)	294
Orientations générales applicables sur l'ensemble du périmètre du SCOT	294
Orientations spatialisées pour la protection d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole délimités graphiquement dans le SCOT	295
Orientations spatialisées pour la protection d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole non-délimités graphiquement dans le SCOT	296
Orientations pour l'organisation, la maîtrise et la valorisation du développement urbain (partie 2)	297
Orientations générales en matière de développement urbain	297
Orientations pour le développement et la structuration des pôles d'habitat, et pour un équilibre social dans l'habitat	297
Orientations pour le développement économique du territoire	300
Orientations pour la valorisation des paysages du territoire, des entrées de territoire et des entrées d'agglomération	303
Orientations en matière de politique des déplacements	305
Orientations pour les sites et les grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire (partie 3)	311
Orientations communes à tous les sites et grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire	311
Orientations générales et spatialisées pour la valorisation en termes de loisirs et de tourisme des ensembles à dominante naturelle et/ou agricole du territoire	311
Orientations générales pour le renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération	313
Orientations pour les sites de grands projets de développement	313
Orientations pour les grands projets d'infrastructures de transports	318
Documents graphiques	321
Document graphique n° 1 : « Périmètres de protection établis en application des orientations 3.1.2 et 3.3.2.2 du Document d'orientations générales », suivi des documents graphiques n° 1.1 à 1.11	322
Document graphique n° 2 : « Organisation et valorisation du développement urbain »	346
Document graphique n° 3 : « Traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération, coupures non bâties d'intérêt paysager majeur »	348
Document graphique n° 4 : « Réseau d'espaces collectifs structurants »	350

Remerciements

Le Syndicat d'Etudes du Genevois Haut-Savoyard (SEGH) tient à remercier officiellement l'ensemble des personnes et des structures qui ont participé à l'élaboration du SCOT de la région d'Annemasse.

L'ensemble des élus tout d'abord, et notamment M. Jean-Pierre Bordet, Président du SEGH et MM. Georges Deléaval et Christian Dupessey, Vice-présidents, les maires des douze communes du SEGH : M^{me} Michèle Amoudruz, M^{me} Renée Magnin, M. Raymond Bardet, M. Robert Borrel (Président de la CARA), M. Jacques Bouvard, M. Jean-Michel Duret, M. Maurice Giacomini, M. François-Xavier L'honen (Président de la CCV), M. Denis Thomas, M. Louis Vuilloud et tous les autres membres du Comité syndical du SEGH, et leurs suppléants.

L'équipe technique du SEGH : M. Benoît Duperthuy, Directeur, M. Frédéric Fromain, Chef de projet SCOT, M^{lle} Audrey Coupat, M^{me} Catherine Ferrandis, M^{lle} Anne-laure Millet, M^{me} Christelle Petex, M. Jean-François Donque.

L'ensemble des prestataires qui ont accompagné le SEGH dans le cadre du travail d'élaboration du SCOT, et notamment : la société Indigo, et en particulier Mme Anne-Lise Cantiniaux et M. Daniel Aubron, la SCP Coppi-Grillon-Brocard-Gire, et en particulier M^e Bruno Coppi, la société Latitude uep, et en particulier M^{me} Laurence Forel et M^{me} Florence Bignon, la société Vivace, et en particulier M^{me} Jeanne Bouët, paysagiste DPLG, la société Aid Observatoire, et en particulier M. David Sarrazin, la société GTC, et en particulier M. Guy Taïeb, la Maison de l'Économie Développement, la société Transitec Ingénieurs conseils, la société Gaudriot.

Le SEGH remercie également la Chambre d'agriculture et la Chambre des métiers de Haute-Savoie pour leurs études qui ont nourri le diagnostic du SCOT, ainsi que l'État pour le « Porter à connaissance ».

L'ensemble des structures institutionnelles, associatives et autres organismes qui ont participé à la concertation organisée autour du SCOT, et qui ont apporté leur contribution politique et technique à ce projet. Le SEGH remercie tout particulièrement les douze Communes du SEGH, la Communauté d'agglomération de la région annemassienne (CARA), la Communauté de Communes des Voirons (CCV), ainsi que l'État français, le Conseil régional Rhône-Alpes, le Conseil général de Haute-Savoie et le SIMBAL, pour leur soutien financier...

Et l'ensemble des habitants du territoire de la région d'Annemasse.



Pour une meilleure qualité de vie

Notre territoire a connu, ces dernières années, un élan économique et un développement démographique peu communs. C'est une chance, mais parallèlement, ce dynamisme a eu des conséquences négatives en termes de consommation d'espace, de réduction des terres agricoles, de dégradation des paysages, de difficultés de déplacements, de manque de logements... Il nous fallait mesurer ces difficultés qui planent sur notre attractivité et donc sur notre développement futur.

Les élus des douze communes de la région d'Annemasse ont souhaité s'engager, à travers un Schéma de cohérence territoriale (SCOT), dans une réflexion complexe mais très constructive. Car nos ambitions pour ce territoire sont multiples. Nous voulons un territoire qui, des Voirons au Salève, affiche son identité et une véritable cohérence. Nous souhaitons mener des projets communs forts répondant clairement à nos difficultés quotidiennes et permettant à notre territoire d'anticiper sur l'avenir. Mais notre vœu le plus cher pour la région d'Annemasse est que ce bassin de vie appartienne complètement à ses habitants et participe à leur bien-être ; qu'il apporte à chacun les libertés les plus larges et un grand sentiment de solidarité.

Jamais encore, il n'avait été donné aux élus communaux la possibilité de s'engager, ensemble, à l'échelle d'un territoire aussi large. La démarche s'est organisée autour d'un diagnostic approfondi de notre territoire. Puis, notre Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) a pris forme, accompagné par notre Document d'orientations générales (DOG).

Les débats ont mobilisé l'ensemble des conseillers de nos douze communes ; ils ont fait intervenir les personnes publiques, les représentants du monde socio-économique et associatif ; ils ont impliqué de nombreux techniciens et spécialistes. La concertation et les réunions publiques se sont étalées sur quatre années permettant aux élus d'affiner leur projet.

Ce projet est construit selon une logique d'équilibre : il harmonise dynamisme et solidarité, développement et préservation, pour une meilleure qualité de vie. Et pourtant le plus difficile reste à faire : par nos communes et nos intercommunalités de gestion, nous apportons à nos concitoyens des services de qualité. Nos objectifs sont ici d'une toute autre nature : il convient de réaliser des projets d'envergure, de créer un développement plus durable, une plus grande mixité sociale, une meilleure protection de notre environnement, une maîtrise de notre extension urbaine... Pour que chacun trouve dans ce territoire toujours plus de cohérence, toujours plus d'attractivité, toujours plus de solidarité.

Ainsi, notre SCOT est bien plus qu'un outil de planification stratégique qui sert de cadre aux autres documents d'urbanisme ; c'est avant tout une ambition commune pour mieux vivre ensemble.

Je me réjouis que notre région d'Annemasse dispose d'un tel projet. Ensemble, mettons-le en œuvre !

Jean-Pierre Bordet
Président du SEGH, Maire de Lucinges



1 →



RAPPORT

de présentation

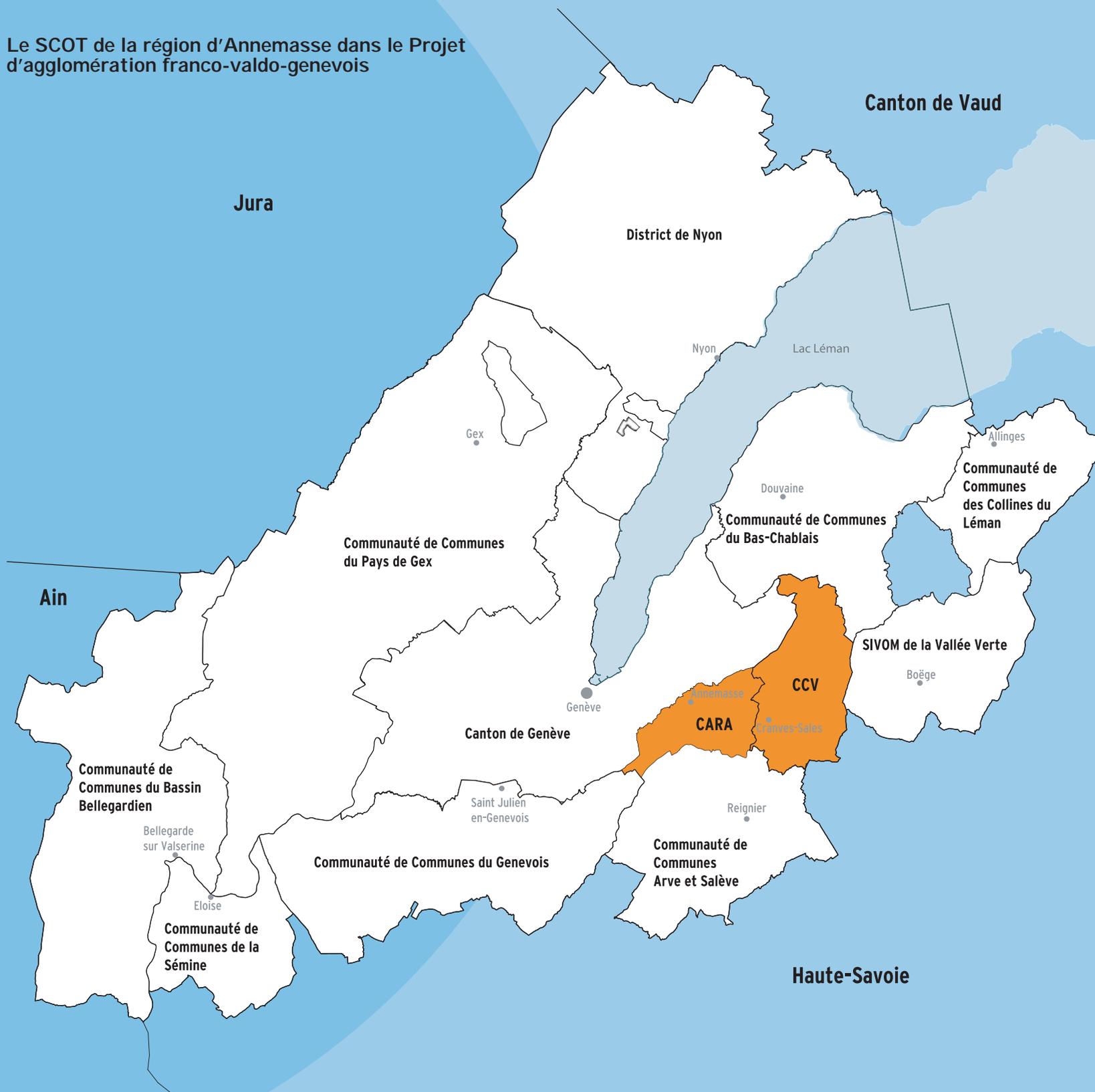
1.1



Introduction et lexique

Le SCOT de la région d'Annemasse dans son environnement territorial

Le SCOT de la région d'Annemasse dans le Projet d'agglomération franco-valdo-genevois





Le SCOT de la région d'Annemasse dans la Haute-Savoie du Nord

Le périmètre du SCOT de la région d'Annemasse



Présentation du SEGH

Créé le 5 février 2001, le Syndicat d'Études du Genevois Haut-Savoyard (SEGH) est un syndicat mixte, dont les deux structures intercommunales membres sont :

- la Communauté d'agglomération de la région annemassienne (CARA), qui regroupe les communes d'Ambilly, Annemasse, Étrembières, Gaillard, Vétraz-Monthoux et Ville-La-Grand.

Au 4 octobre 2007, la Communauté de communes de l'agglomération annemassienne (2C2A) s'est transformée en Communauté d'agglomération de la région annemassienne (CARA). Dans le présent SCOT, les termes de « Communauté de communes de l'agglomération annemassienne » ou de « 2C2A » n'ont pas été forcément remplacés, dans la mesure où les analyses et études qu'il sous-tend ont été effectuées avant cette transformation.

- la Communauté de communes des Voirons (CCV), créé au 1^{er} janvier 2003, elle réunit les communes de Bonne, Cranves-Sales, Juvigny, Lucinges, Machilly et Saint-Cergues. Dans la continuité des collaborations engagées dans le cadre du SCOT, un processus visant à proposer la création d'une Communauté d'agglomération plus large, couvrant l'ensemble des 12 communes du périmètre du SCOT, a été initié en octobre 2007. L'issue de ce processus n'est pas connue à la date d'approbation du SCOT.

Le champ d'intervention du SEGH

Le SEGH est chargé depuis sa création de l'élaboration et du suivi d'un Schéma de cohérence territoriale (SCOT). Le périmètre de ce SCOT s'étend donc sur un territoire comprenant 12 communes, dénommé ici « région d'Annemasse ». Depuis janvier 2004, il est également en charge de l'élaboration et du suivi d'un Plan de déplacements urbains (PDU) sur le même périmètre que le SCOT.

En lien avec ces deux projets phares, et afin de décliner en actions concrètes ces documents de planification, le SEGH a élaboré et validé une Charte de développement commercial ainsi qu'une Charte de développement touristique et de loisirs sur le territoire du SCOT.

Il coordonne aussi depuis 2005 une démarche FISAC (Fond d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce) à l'échelle de ce territoire.

Enfin, le SEGH s'implique activement dans plusieurs démarches relatives à l'aménagement du territoire, le développement local, et la coopération transfrontalière. En particulier, il participe, avec les territoires suisses et français voisins, au Projet d'agglomération franco-valdo-genevois et au projet de coopération métropolitaine (dont il assure depuis 2005 le portage administratif).

L'organisation interne du SEGH

Depuis 2001, le Président du SEGH est M. Jean-Pierre Bordet, Maire de Lucinges, et les deux Vice-présidents MM. Georges Deléaval, Maire de Juvigny, et Christian Dupessey, Adjoint au Maire d'Annemasse.

Le Comité syndical du SEGH comporte 36 membres, 18 représentants de la CARA et 18 représentants de la CCV :

M. Jean-Michel Duert (Maire), M. Philippe Vieu, M. Gilbert Taroni, M. Robert Borrel (Maire), M. Christian Dupessey, M. Roger Vioud, M. Maurice Giacomini (Maire), M. Stéphane Lancoud, M. Michel Bousquet, M^{me} Renée Magnin (Maire), M. Patrick Antoine, M. Jean Barbier, M^{me} Michèle Amoudruz (Maire), M. Hervé Alpsteg, M. Guy Lambelet, M. Raymond Bardet (Maire), M. Jacques Brachet, M. Joseph Socquet-Juglard.

M. François-Xavier l'Honen (Maire), M. Patrick Condevaux, M. Gérard Fritsch, M. Denis Tomas (Maire), M. Yves Hendgen, M. Jacky Bernard, M. Georges Deléaval (Maire), M. Christian Campoy, M^{me} Chantal Veyrat, M. Jean-Pierre Bordet (Maire), M^{me} Christine Burki, M. Jean-Luc Soulat, M. Jacques Bouvard (Maire), M^{me} Catherine Deremble, M^{me} Nathalie Géraudel, M. Louis Vuilloud (Maire), M. Bernard Balsat, M. Bernard Péchaubès.

Les suppléants de ces membres sont : M. Jean Burnier, M. Éric Minchella, M. Bruno Tassan, M. Yves Cabrol, M. Jean Sermondadaz, M. Alain Letessier.

M. Vincent Brungard, M. Marc Regat, M. Olivier Fuchs, M. Guy Mieusset, M. Jean-François Mouchet, M^{me} Suzanne Chevassus,

Le Comité syndical du SEGH regroupe donc les 12 maires des communes couvertes par le périmètre du SCOT et deux autres élus issus de chacune de ces communes.

Le bureau du SEGH comporte 12 membres élus par le Comité syndical.

Pour contacter le SEGH

Syndicat d'études du genevois haut-savoyard
Clos Babuty - 27, rue Jean Jaurès 74100 Ambilly
Tél. 04 50 04 54 00 - Fax 04 50 04 54 86
segh@region-annemasse.org
www.region-annemasse.org

Qu'est ce qu'un SCOT ?

Extrait de l'article L. 122-1 du Code de l'urbanisme

« Les schémas de cohérence territoriale exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. Ils présentent le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile.

Pour mettre en œuvre le projet d'aménagement et de développement durable retenu, ils fixent, dans le respect des équilibres résultant des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés et déterminent les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Ils apprécient les incidences prévisibles de ces orientations sur l'environnement.

À ce titre, ils définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la prévention des risques.

Ils déterminent les espaces et sites naturels, agricoles ou urbains à protéger et peuvent en définir la localisation ou la délimitation.

Ils peuvent définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre de ces objectifs. Ils précisent les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs. Ils peuvent, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements. » [...]

« Les schémas de cohérence territoriale prennent en compte les programmes d'équipement de l'État, des collectivités locales et des établissements et services publics. Ils doivent être compatibles avec les chartes

des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux. Ils doivent également être compatibles avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-1 du code de l'environnement ainsi qu'avec les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux en application de l'article L. 212-3 du même code ». [...]

« Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 143-1, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'État doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par l'article L. 720-5 du code de commerce et l'article 36-1 de la loi n° 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat. »

Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) est issu de la loi Solidarité et renouvellement urbain (Loi SRU, 13 décembre 2000). Il remplace les anciens Schémas Directeurs avec pour « principaux objectifs de rendre les politiques d'urbanisme plus claires et plus démocratiques d'une part, et de mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles, d'autre part, notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé » [extrait du document intitulé : le SCOT, Contenu et méthodes, DGUHC/CERTU/FNAU, juin 2003].

Un SCOT constitue donc un document d'urbanisme, mais il traduit surtout une nouvelle manière d'envisager l'aménagement du territoire, dans le cadre d'une « démarche de projet ». Ses orientations stratégiques doivent permettre une anticipation réelle sur les enjeux de demain. Aussi, il demande aux élus d'appréhender leur territoire différemment en dépassant le périmètre de la commune.

Pour toute information complémentaire sur ce qu'est un SCOT, le lecteur est invité notamment à consulter le site Internet du SEGH (www.region-annemasse.org) mais aussi le site du Ministère de l'équipement (www.equipement.gouv.fr)

Le Schéma de cohérence territoriale (ou le schéma de secteur) doit

être compatible avec :

1. Les principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121 -1 :
 - Principe d'équilibre ;
 - Principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale ;
 - Principe de respect de l'environnement.
2. Les projets d'intérêt général (PIG) et les opérations d'intérêt national (OIN).

être compatible avec :

- Les lois montagne et littoral ;
- Les directives territoriales d'aménagement et les prescriptions de massifs ;
- Les chartes des parcs naturels régionaux ;
- Les schémas de mise en valeur de la mer, le schéma directeur d'Île-de-France, le schéma d'aménagement de la Corse et les schémas d'aménagement régional de la Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de la Réunion.

prendre en compte :

- Les programmes d'équipement de l'État, des collectivités locales, des établissements et services publics ;
- L'occupation des sols dans les territoires des États limitrophes

Le Schéma de cohérence territoriale (ou le schéma de secteur) impose ses orientations

aux documents de planification sectorielle :

- Programme local de l'habitat (PLH) ;
- Plan de déplacements urbains (PDU) ;
- Schéma de développement commercial.

aux documents d'urbanisme :

- Plan local d'urbanisme (PLU) ;
- Carte communale ;
- Plan de sauvegarde et de mise en valeur.

à certaines opérations foncières et d'aménagement :

- ZAD ;
- ZAC ;
- Opérations : lotissements, remembrements réalisés par des AFU, constructions soumises à autorisation de plus de 5000 m² de SHON ;
- Constitution de réserves foncières de plus de 5 ha d'un seul tenant ;
- Autorisations d'urbanisme commercial.

L'élaboration du SCOT de la région d'Annemasse

BREF HISTORIQUE DE LA DÉMARCHE

Le périmètre du SCOT est fixé par arrêté préfectoral en février 2001. Au printemps 2002, le SEGH confie au cabinet Gaudriot la mission de conduire l'ensemble du travail d'études et d'analyses nécessaire à l'élaboration du SCOT, avec le concours de l'agence de communication Média-cité. Le 18 septembre 2002, le Comité syndical délibère sur les modalités de la concertation, puis l'élaboration technique du SCOT débute véritablement avec le rendu d'un premier « État des lieux » à l'automne 2002, suivi d'une première phase d'information sur le projet.

Cet « État des lieux », première synthèse des études et données déjà existantes pouvant alimenter utilement le travail mené par le SEGH, permet de relever un certain nombre de lacunes dans la connaissance de la situation récente et des enjeux du territoire du SCOT, par exemple en matière de déplacements et d'économie (et ce d'autant plus que le périmètre des douze communes du SCOT constitue une échelle de réflexion nouvelle). Dès lors, plusieurs études complémentaires confiées à des prestataires spécialisés dans ces domaines sont engagées afin de pouvoir formaliser un diagnostic réellement complet et approfondi, ce qui est réalisé à l'automne 2003.

Ce travail a donné lieu à une première phase de la concertation (auprès des conseillers municipaux, des associations et des habitants du territoire).

Après le rendu d'une première version du diagnostic transversal et de l'état initial de l'environnement, le SEGH amorce la construction du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), dont les grandes orientations feront l'objet d'un débat au Comité syndical du SEGH du 8 décembre 2004, après une série de réunions de travail et d'arbitrages politiques entre les Maires et les membres du Bureau, ainsi qu'un séminaire regroupant l'ensemble des conseillers municipaux des douze communes du SEGH. Le rendu d'une première version du PADD donne alors lieu à de très nombreuses consultations et une deuxième phase majeure de la concertation, qui s'achèvera au printemps 2005.

L'année 2005 constitue une année de transition dans la démarche. Le SEGH est amené à résilier les marchés de prestations passés avec les cabinets Gaudriot et Média-cité. Cette situation le contraint à définir une nouvelle

organisation de travail pour achever le SCOT, et à achever l'élaboration technique en interne avec l'appui de trois nouveaux prestataires techniques : Inddigo (cabinet spécialisé en environnement), Latitude (cabinet d'urbanisme) assisté de M^{me} Jeanne Bouet (paysagiste DPLG) et la SCP Coppi-Grillon-Brocard-Gire (société d'avocats).

Parallèlement à cette réorganisation, des multiples réflexions s'engagent ou se poursuivent, qui permettent de préparer très utilement la rédaction du Document d'orientations générales (DOG) : réflexions à l'échelle transfrontalière avec le lancement du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, réflexions en matière d'économie avec l'adoption par le SEGH d'une Charte de développement commercial le 8 juin 2005 et la mise en place d'une démarche FISAC, réflexions en matière de déplacements avec la décision d'engager l'élaboration d'un Plan de déplacements urbains sur le même périmètre que le SCOT, approfondissement de l'analyse territoriale en matière de paysages mais aussi de tourisme, qui débouchera en 2006 sur l'élaboration d'une Charte de développement touristique et de loisirs, etc.

Le dernier trimestre 2005 et l'année 2006 sont marqués par la rédaction du DOG (sur la base de nouvelles réunions techniques et politiques) et la formalisation du Rapport de présentation. Le 12 juillet 2006, un débat complémentaire a lieu au sein du Comité syndical du SEGH sur une nouvelle version du PADD, modifié pour prendre en compte certains avis et remarques issus de la concertation.

En novembre 2006, une dernière phase de la concertation s'ouvre autour du projet de SCOT finalisé.

Le bilan de la concertation est tiré et le projet de SCOT est arrêté lors du Comité syndical du SEGH du 7 février 2007. Après le déroulement des consultations officielles et de l'enquête publique, le SCOT est approuvé par délibération du 28 novembre 2007.

Pour un descriptif détaillé des actions menées par le SEGH dans le cadre de la concertation, le lecteur consultera utilement le Bilan de la concertation, consultable dans les locaux et sur le site internet du SEGH (www.regionannemasse.org)

La forme et le contenu du SCOT de la région d'Annemasse

COMMENT LIRE LE SCOT ?

Les trois documents composant le SCOT

Extrait de l'article R122-1 du Code de l'urbanisme

« Le schéma de cohérence territoriale comprend un rapport de présentation, un projet d'aménagement et de développement durable et un document d'orientations générales assortis de documents graphiques.

Les documents et décisions mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 122-1 doivent être compatibles avec le document d'orientations générales et les documents graphiques dont il est assorti. »

Le SCOT se compose donc de 3 documents juridiquement distincts :

- **le Rapport de présentation** qui peut être considéré comme le document « explicatif » du SCOT. Ce document permet notamment de comprendre et de justifier les choix politiques et techniques qui ont conduit au PADD et au DOG. À la différence du DOG, le rapport de présentation ne contient pas d'éléments « juridiquement opposables ». En revanche, il sert à préciser et à expliquer les orientations politique et juridique du SCOT, et peut ainsi jouer un rôle de « guide » pour la mise en œuvre des objectifs et orientations de celui-ci. Il pourra, par exemple, suggérer l'emploi de tel ou tel outil ou préconiser telle ou telle action.
- **Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**, qui peut être considéré comme le document « politique » du SCOT. Il est au cœur de ce dernier, car il exprime le projet des élus pour le territoire sur les dix prochaines années (et parfois au-delà), sous la forme d'objectifs, de grands principes ou concepts, et d'intentions politiques.
- **Le Document d'orientations générales (DOG)**, assorti de documents graphiques, qui peut être considéré comme le document « réglementaire » du SCOT, car il s'impose de façon directe, juridiquement parlant et dans un rapport de compatibilité, aux Plans locaux d'urbanisme notamment. Le DOG découle directement du PADD dont il précise et traduit les objectifs en orientations « juridiquement opposables ».

Le contenu et la structure du Rapport de présentation

Le Rapport de présentation du SCOT de la région d'Annemasse se structure en 6 « volets » :

→ le volet 1.1 : « Introduction et lexique »

Le lecteur se reportera utilement à ce volet pour une présentation générale du SCOT. L'introduction vise ainsi à expliquer le contexte de l'élaboration du SCOT et la manière dont ce document a été construit. Par ailleurs, le lexique permettra de préciser la signification des principaux termes, notions et sigles techniques (suivi d'un *) mentionnés dans les différents documents composant le SCOT de la région d'Annemasse.

→ le volet 1.2 : « Diagnostic synthétique du territoire et état initial de l'environnement »

Le lecteur se reportera utilement à ce volet pour prendre connaissance du diagnostic territorial.

Le diagnostic effectué constitue une analyse problématique de la situation du territoire au moment de l'élaboration du SCOT dans les différentes thématiques abordées par ce document (environnement, urbanisation, logement, économie, déplacements, équipements...). Il s'agit de dégager les forces, les faiblesses et les enjeux du territoire dans ces domaines, dans une approche qui se veut objective. Le diagnostic de la région d'Annemasse est le fruit d'un long travail technique nourri par la concertation. Ce travail s'est traduit par de nombreuses études qu'il n'était matériellement pas possible d'intégrer en tant que telles dans le SCOT.

C'est pourquoi le volet 2/6 du Rapport de présentation ne contient qu'une synthèse de ce diagnostic territorial, abordant tous les thèmes de l'aménagement du territoire de façon transversale. Ce volet inclut également l'État initial de l'environnement, c'est-à-dire l'analyse approfondie des constats et enjeux du territoire concernant plus spécifiquement les problématiques environnementales et agricoles.

→ **le volet 1.3 : « Explications du PADD »**

Le lecteur se reportera utilement à ce volet pour appréhender le passage du Diagnostic au Projet d'aménagement et de développement durable. Ce volet explique les concepts qui sont au fondement du PADD (par exemple le concept de « grande trame verte ») et présente les différents scénarios de développement alternatifs aux scénarios retenus, en précisant les raisons pour lesquelles ils ont été écartés (notamment en termes de politique d'urbanisation et de politique économique). Il éclaire ainsi, thématique par thématique, les grands choix politiques effectués.

→ **le volet 1.4 : « Explications du DOG »**

Le lecteur se reportera utilement à ce volet pour appréhender le passage du PADD au Document d'orientations générales (DOG). Ce volet donne des explications de détail quant aux orientations retenues et leurs justifications. Il est conçu comme un « guide de lecture » du DOG, pour celui qui souhaite des informations précises quant à l'interprétation d'une orientation mais aussi quant à sa mise en œuvre.

Il effectue un travail de synthèse des différents éléments permettant de justifier ou de mieux comprendre les orientations juridiques retenues dans le DOG (textes législatifs, synthèse d'éléments de diagnostic, rappels du PADD ou d'autres documents à valeur politique), permettant ainsi d'embrasser, pour chaque série d'orientation, tous les éléments nécessaires à une bonne compréhension. Les orientations du DOG sont également citées pour mémoire.

Enfin, il suggère, si nécessaire, des modalités d'application des orientations (par exemple, en proposant des outils pour traduire celles-ci dans un PLU), et effectue sur certaines thématiques des recommandations complémentaires.

→ **le volet 1.5 : « Volet paysager ».**

Le lecteur se reportera utilement à ce volet pour une analyse approfondie des constats et enjeux du territoire concernant la problématique des paysages. Il y trouvera également une explication précise des choix, des concepts et des orientations retenus par le SCOT dans ce domaine particulier, ainsi qu'un certain nombre de préconisations fines quant aux moyens d'actions possibles, au-delà du SCOT même (dans les PLU notamment).

En effet, la problématique des paysages étant par nature transversale et relativement complexe, il est apparu plus pertinent de regrouper tous les éléments se rapportant à celle-ci dans une seule et même partie du Rapport de présentation, ce qui permet de faciliter la compréhension de l'apport du SCOT en la matière.

→ **le volet 1.6 : « Évaluation environnementale »**

Le lecteur se reportera utilement à ce volet pour appréhender notamment les incidences notables, positives comme négatives, que peut avoir le SCOT sur l'environnement, Il s'agit d'une analyse effectuée par un cabinet d'études spécialisé dans le domaine de l'environnement, dans une approche qui se veut critique et objective. On peut comparer ce document à une sorte « d'audit » du SCOT en matière d'environnement.

Ce volet a été élaboré dans l'objectif de répondre à l'obligation d'une évaluation environnementale des SCOT (cf. les articles L121-10 et suivants du Code de l'urbanisme). Il comporte, entre autre, un résumé non technique de cette évaluation pour le lecteur non averti.

Pour disposer de l'ensemble des éléments constitutifs de l'évaluation environnementale du SCOT au regard des exigences législatives et réglementaires, il convient de se reporter au présent volet 1.6 du Rapport de présentation, mais aussi à son volet 1.2 (où figure l'État initial de l'environnement) et au volet 1.3 (où l'on retrouve un descriptif des « raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de la protection de l'environnement, parmi les partis d'aménagement envisagés, le projet a été retenu. », conformément à l'article L121-11 du Code de l'urbanisme).

Le tableau de la page suivante permet de vérifier que dans le cadre de cette structuration originale en 6 volets, se retrouvent bien tous les éléments que doit contenir un Rapport de présentation de SCOT au vu de l'article R122-2 du Code de l'urbanisme.

Le contenu et la structure du PADD

Extrait de l'article R122-2-1 du Code de l'urbanisme

« Le projet d'aménagement et de développement durable fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile. »

Le contenu et la structure du PADD font l'objet d'une explication détaillée en introduction du volet 1.3 du Rapport de présentation « explications du PADD ». Trois éléments peuvent néanmoins être soulignés ici :

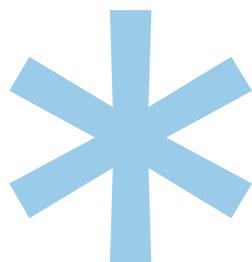
- au vu du contexte territorial particulier, le PADD du SCOT de la région d'Annemasse a été conçu comme l'armature d'un véritable projet de territoire commun, qui n'existait pas auparavant et qui reste aujourd'hui à décliner, dans le cadre notamment de programmes d'actions et de projets précis. Cela explique en particulier qu'un certain nombre d'objectifs du PADD ne trouvent pas forcément de traduction juridique dans le Document d'orientations générales (DOG),
- le PADD est volontairement structuré selon un plan « transversal » et non thématique,
- l'emploi du « nous » désignant les élus du territoire du SCOT se justifie par le caractère éminemment politique du PADD.

Le contenu et la structure du DOG

Le contenu et la structure du DOG font l'objet d'une explication détaillée en introduction du volet 1.4 du Rapport de présentation (« Explications du DOG »). Le dernier tableau de cette présente introduction permet de vérifier que le DOG du SCOT de la région d'Annemasse répond aux exigences de l'article R122-3 du Code de l'urbanisme.

Alinéas de l'article R122-2 du Code de l'urbanisme : le Rapport de présentation	Volets correspondants
«1° Expose le diagnostic prévu à l'article L. 122-1 ;	→ 1.2 + 1.5 + 1.3 + 1.4
2° Décrit l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;	→ 1.6
3° Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma ;	→ 1.2 + 1.6
4° Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et expose les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 214-18 à R. 214-22 (1) du code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 ;	→ 1.6
5° Explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;	→ 1.3 + 1.4 + 1.5
6° Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et rappelle que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation ;	→ 1.6
7° Comprend un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée ;	→ 1.6
8° Précise le cas échéant, les principales phases de réalisation envisagées.»	→ 1.3 + 1.4 + 1.5
Alinéas de l'article R122-3 du Code de l'urbanisme : le Document d'orientations générales, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :	Parties du DOG correspondantes
«1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;	→ 3.1 + 3.2 + 3.3 + Doc graphiques n°1 et n°2
2° Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;	→ 3.1, notamment 3.1.2 et 3.1.3 + Doc graphiques 1, et 1.1 à 1.11
3° Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;	→ 3.1 + 3.2 + 3.3 + Document graphiques 1 et 2
4° Les objectifs relatifs, notamment : a) A l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;	→ 3.2.2
b) A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;	→ 3.2.1 + 3.2.2 + 3.2.5 → 3.3.4 + 3.3.5
c) A l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;	→ 3.2.3 + 3.3.4 + Doc graphique 2
d) A la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;	→ 3.1.3 + 3.2.4 + 3.3.4 + Doc graphiques 4 et 5
e) A la prévention des risques ;	→ 3.1.1 + 3.2.1
5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.	→ 3.2.1 + 3.2.2 + 3.2.5 → 3.3.4 + 3.3.5
Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.	→ 3.3.4
Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en œuvre du schéma.	→ 3.3
Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.	Doc graphiques 1, et 1.1 à 1.11
En zone de montagne, le schéma de cohérence territoriale précise, le cas échéant, les plans d'eau de faible importance auxquels il est décidé de faire application du huitième alinéa de l'article L. 145-5»	Pas de plans d'eau concernés par cette disposition sur le territoire du SCOT

Lexique



Armature urbaine

Les pôles d'urbanisation* du territoire avec leurs liens plus ou moins hiérarchisés forment un système appelé armature urbaine.

du réseau de bus urbain du territoire du SCOT était la 2C2A. La Région est responsable des services régionaux de voyageurs et des services routiers réguliers non urbain d'intérêt général. Le Département est responsable des services réguliers et des services à la demande, incluant le transport scolaire, en dehors des PTU et à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional et national.

Agglomération

Le terme d'agglomération ne recouvre pas forcément une notion systématiquement uniforme dans les différentes parties du SCOT. A de nombreuses reprises, notamment dans le PADD, ce terme désigne l'ensemble du territoire de la région d'Annemasse et non la seule partie fortement urbanisée (2C2A) : en effet, le bassin de vie de la région d'Annemasse, fonctionne dans de nombreux domaines (emploi, commerce, déplacements, équipements...) comme une agglomération fortement intégrée.

Mais il peut aussi correspondre, en fonction du contexte, soit à l'espace aggloméré de la région d'Annemasse (c'est-à-dire à la ville agglomérée,* ce terme étant généralement privilégié) ou soit parfois à l'ensemble de l'agglomération franco-valdo-genevoise, qui constitue une grande métropole.

Bourgs et villages

Pôles d'habitat* situés à l'extérieur de la ville agglomérée.* Ils constituent des espaces urbanisés historiques pouvant présenter des extensions urbaines plus récentes mais dont le tissu urbain s'organise à partir d'un lieu central ayant une fonction collective. C'est un espace qui présente un rayonnement et une attractivité à l'échelle communale ou intercommunale. Les bourgs se distinguent des villages par leur poids démographique plus important et un niveau de rayonnement d'une manière générale plus large en termes d'équipements publics de proximité et de zone de chalandise commerciale.

Bien que parfois situés dans leur continuité immédiate, les pôles d'activités* « de périphérie » ne font pas partie des pôles d'habitat* que sont les bourgs et les villages au sens du SCOT.

Les « bourgs » et « villages » comprennent en leur sein un « centre-bourg » ou un « centre-village » multifonctionnel, qui constitue une centralité urbaine*. Les notions de « centre-bourg » et de « centre-village » ne doivent donc pas être confondues avec les notions plus larges de « bourgs » et de « villages ».

Les bourgs identifiés dans le PADD et le DOG sont : bourg de Cranves-Sales, bourg de Bonne, bourg de Saint-Cergues, bourg du Pas de l'Échelle

Les villages identifiés dans le PADD et le DOG sont : village de Machilly, village de Lucinges, village de Juvigny, chef lieu d'Étrembières, village de La Bergue.

Artisanat

Exploite une entreprise artisanale, toute personne physique ou morale qui n'emploie pas plus de 10 salariés et qui exerce à titre principal ou secondaire une activité de production, de transformation, de réparation ou de prestation de service relevant de l'Artisanat.

Le seuil de dix salariés peut être dépassé dans certaines conditions de qualification du chef d'entreprise. Seuls les apprentis sont exclus du calcul de l'effectif salarié.

Les activités relevant de l'Artisanat figure sur la liste établie par décret en Conseil d'État.

AOT (Autorité organisatrice de transports) et AOTU (Autorité organisatrice de transports urbains)

Les AOT sont les structures compétentes chargées de l'organisation et du fonctionnement des services publics de transport collectif. L'AOTU est responsable des transports urbains à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains (PTU). Au 1^{er} janvier 2007, l'AOTU responsable

Centralité

Propriété d'un lieu géographique qui polarise plusieurs fonctions urbaines : fonction d'habitat, fonctions économiques, fonctions équipements, etc. La centralité d'un lieu lui confère une attractivité vis-à-vis de son environnement plus ou moins grande (flux de personnes qui se rendent dans ce lieu...).

Centres ou centres urbains ou centralités urbaines

Le terme générique de centres (ou centres urbains ou centralités urbaines) désigne dans le SCOT :

- les secteurs inclus dans la ville agglomérée qui polarisent plusieurs fonctions urbaines : fonction d'habitat mais aussi plusieurs fonctions économiques (commerces, services...) et plusieurs fonctions équipements (administratives, culturelles, loisirs...), etc. Il s'agit donc des différents centres-villes et centres de quartiers. Ceux qui sont identifiés dans le PADD et le DOG sont : le cœur d'agglomération*, le secteur Porte de France/rue de Genève, le centre historique de Gaillard, le centre historique de Ville-la-Grand, le chef-lieu de Vétraz-Monthoux, le centre du quartier Perrier/Livron, le pôle de Bas - Monthoux,
- les centres - bourgs,
- les centres - villages.

Cœur d'agglomération

Le cœur d'agglomération est la centralité urbaine* la plus dense et la plus rayonnante qui existe au sein du grand pôle de la ville agglomérée*. Il correspond au centre-ville d'Annemasse élargi au site du grand projet intercommunal de l'Étoile Annemasse - Genève, c'est-à-dire l'espace situé à l'intérieur et aux franges de la voirie dénommée « péricentrique ». Il s'agit du « cœur » symbolique du territoire couvert par le SCOT.

Cône de vue identitaire

Correspond à des points de vues, depuis des sites stratégiques pour le territoire, sur les éléments forts du lieu faisant office de repère, permettant de se situer et s'orienter localement voire régionalement (par exemple point de vue sur le Mont Blanc, sur la silhouette caractéristique du Salève, du Lac de Genève avec le jet d'eau, des coteaux des Voirons etc.) Il s'agit de vues sur les grands paysages extérieurs qui attirent l'œil et sont caractéristiques de la région. Ce sont ces cônes de vues qui devront être repérés et mis en valeur dans les aménagements d'entrées de territoire, entrées de ville, zones d'accueil touristiques et lieux prestigieux.

Continuités biologiques ou échanges biologiques

Ce sont des dispositions spatiales qui permettent aux fonctionnalités écologiques de s'exercer, tant pour la flore que la faune. Pour que ces continuités fonctionnent, l'aménagement du territoire doit éviter les effets de coupure ou de rupture, par exemple les effets de coupure ou de rupture induits par le passage d'une autoroute, d'une voie TGV, d'une voie rapide (2 X 2 voies) ou encore par la création d'une nouvelle urbanisation.

Contrôle d'accès routier

Dispositif technique permettant de réguler la circulation à un carrefour, en quelque sorte de rendre le carrefour « intelligent ». Les contrôleurs de carrefours sont munis de détecteurs offrant des informations sur le débit, la vitesse, le taux d'occupation. Ils peuvent ainsi laisser passer un flux plus ou moins important de véhicule selon l'objectif choisi (limitation du nombre de véhicules entrants, baisse de la vitesse, réduction de la congestion routière, priorité à un axe plutôt qu'à un autre). Ce dispositif permet d'optimiser l'utilisation de la voirie et apporte un vrai plus en matière de sécurité. Il permet par ailleurs de donner des priorités aux transports collectifs. Attention, ce dispositif ne fonctionne qu'avec des feux.

Il est possible de synchroniser plusieurs carrefours avec contrôleurs d'accès, reliés à un centre de gestion du trafic. Dans ce cas par exemple, il est possible de créer un phénomène « d'onde verte » sur un axe.

Corridors biologiques

Un corridor biologique est un ensemble de milieux favorables à un groupe d'espèces, lui permettant de relier deux zones nécessaires à son cycle de vie. Composé de plusieurs éléments naturels (cours d'eau, zones boisées) ou artificiels (prairies, haie, abords d'une route...), sans interruption physique, les corridors incluent une ou plusieurs zones nodales, des zones d'extension ainsi que des zones tampon partiellement ou temporairement utilisées par le groupe d'espèces considéré. Les corridors biologiques s'avèrent nécessaires dès lors que l'aménagement de l'espace ne permet plus naturellement les échanges biologiques préexistants.

Pour être fonctionnels, les corridors doivent être suffisamment exempts de contaminants ou de sources de dérangement pour permettre à la faune de se déplacer.

Couloir agricole

Espace de continuité entre deux tènements agricoles, assuré par une ou plusieurs parcelles permettant une exploitation agricole sans rupture bâtie.

Coupures non bâties

Continuités paysagères formées par des espaces agricoles, des espaces naturels ou de l'espace public.

Densité (de construction)

Il existe un grand nombre de mesures de la densité. Elle est représentative d'une occupation du sol et se présente sous la forme d'un nombre de logements sur une surface donnée (le chiffre exprimant la densité constitue le rapport entre les deux). Il existe plusieurs manières de délimiter cette surface et le résultat obtenu est avant tout un ordre de grandeur.

Dents creuses

On entend par dents creuses des espaces vierges de construction, mais qui, de part leur taille réduite et leur positionnement (insérés dans une zone bâtie ou dans un ensemble de zones bâties), ne peuvent plus conserver de vocation naturelle et agricole à moyen et long terme.

Développement durable

Mode de développement économique, social et environnemental, conçu pour répondre aux besoins du présent sans nuire aux moyens nécessaires au confort des générations futures.

Cette notion évoquée lors du Sommet de Rio en 1992 conduit à des valeurs telles que solidarité, principe de précaution, équité, prévention, pérennité, subsidiarité, gestion économe, gouvernance, concertation.

Effet de crête

Concerne essentiellement les développements pavillonnaires périurbains où l'on a une perception de perte d'harmonie résultant de l'irruption d'éléments hétérogènes et sans organisation perturbant la silhouette d'une colline, d'une falaise ou de toute rupture de relief.

Étalement urbain

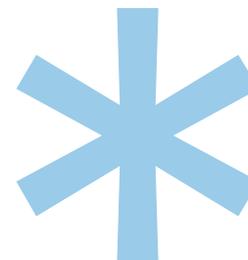
Développement disséminé sans structure urbaine (mitage) ou linéaire sans structure urbaine. On dit également urbanisation diffuse. Il a pour conséquence l'extension de l'urbanisation sur des terres agricoles ou des espaces naturels. Ces principales caractéristiques sont la consommation abusive du sol, les densités faibles en moyenne, la dépendance de l'automobile, la fragmentation des espaces libres, entre les zones urbanisées ; un paysage de dispersion, la séparation des usages, la carence d'espaces publics et de centres communautaires.

Fluidité

La notion de fluidité combine les notions de vitesse et de capacité.

- La notion de « fluidité rapide » associe vitesse (élevée) et capacité, donne une priorité nette au transit par rapport à l'échange avec les quartiers traversés. Dans le milieu urbain, elle provoque des effets de coupure de l'espace urbain.
- La notion de « fluidité lente » dissocie vitesse et capacité, elle cherche à diminuer les effets de coupure urbaine, l'accidentologie et à privilégier l'échange avec les quartiers traversés.

À noter : la capacité maximale d'écoulement du trafic d'une voie urbaine est obtenue avec une vitesse de 50 km/h (soit 2000 véhicules/heure en pointe). Augmenter la vitesse ou doubler ponctuellement le nombre de voies a comme conséquence de réduire la capacité d'écoulement.



Gouvernance

Processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions, pour atteindre des buts propres, discutés et définis collectivement dans des environnements fragmentés et incertains.

Face à la complexité des phénomènes et situations, aucun acteur public ou privé, ne peut prétendre maîtriser, seul, l'ensemble des problèmes. La gouvernance introduit la notion de dialogue, partenariat, concertation, pour cerner une connaissance globale par un type d'acteur et implique une écoute élargie.

Habitat intermédiaire

Habitat privilégiant une densification et une forme urbaine réduisant les parties communes, offrant des espaces privés extérieurs, et maîtrisant les vis-à-vis dans un travail de composition urbaine et architecturale.

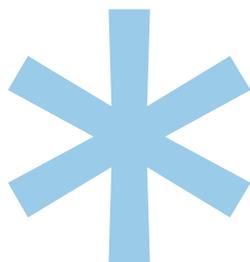
Hierarchisation des voiries

Principe permettant d'attribuer des fonctions principales aux voiries, et par conséquent de donner des priorités de passage aux axes. Un axe structurant, ayant pour fonction principale d'écouler le trafic de transit, est prioritaire sur un réseau local de quartier dont la fonction principale est la desserte mais pas le transit.

Le réseau routier du SEGH, pour être cohérent avec le réseau suisse, propose une hiérarchie en 3 catégories : un réseau primaire (fonction principal d'échange avec l'extérieur et de transit), un réseau secondaire (fonction principale pour les liaisons internes d'agglomération, les échanges inter-quartiers) et un réseau local de quartier (fonction principale de desserte des quartiers et de circulation à l'intérieur des quartiers).

Intégration paysagère

S'entend comme l'inscription de tout objet nouveau public ou privé (élément bâti, route...) dans un paysage de fait public au sens large de façon à en préserver l'harmonie. D'où l'importance des entités paysagères définies dans le Rapport de présentation, qui définissent un certain nombre de caractéristiques pour chaque entité, qui sont autant de guides pour intégrer un nouvel élément. Par exemple dans les Voirons, il s'agira de ne pas vouloir imposer un modèle théorique de construction (maison de plein pied dans une pente nécessitant une butte artificielle) mais d'adapter le projet aux caractéristiques du lieu (maison à plusieurs niveaux s'étageant dans la pente en respectant le relief).



Les types de trafic considérés

- Transit : flux traversant un territoire, ayant à la fois une origine et une destination hors de ce territoire,
- échange : flux ayant comme origine ou comme destination le territoire (depuis le territoire vers l'extérieur ou depuis l'extérieur vers le territoire),
- Déplacements internes : flux à l'intérieur du territoire, entre les différentes communes du territoire.

Liaisons douces

Terme générique qui regroupe l'ensemble des cheminements aménagés pour permettre des modes de déplacement non motorisés : par exemple, voies piétonnes, sentiers, pistes cyclables, voies vertes, etc.

Limite floue

Zone de transition entre deux sortes de paysages, perceptible sans pouvoir être localisée précisément.

Limite tracée

Élément de paysage naturel (rivière, relief) ou construit (route) matérialisant visuellement et rendant lisible le passage entre deux sortes de paysages.

Linéaire commercial

Constituer un linéaire commercial, c'est permettre une relative continuité de locaux commerciaux, en évitant les coupures visuelles et fonctionnelles pouvant résulter d'un carrefour mal aménagé, d'une friche, d'un îlot important d'habitation, etc.

Lisibilité

Critère d'appréciation de la qualité paysagère résultant de sa visibilité (d'où la nécessité de continuités ouvertes) et de sa cohérence. On doit pouvoir reconnaître sans trop de difficultés le modèle de paysage où l'on se trouve (ville, village, campagne...), ce qui n'est souvent plus le cas dans les zones de paysages émergents où tout est juxtaposé.

Logement aidé

Le terme de « logements aidés » a été préféré dans le PADD à celui de « logement social », souvent connoté. Les « logements aidés », au sens du SCOT, comprennent exclusivement les catégories de logement « social » au sens de la loi SRU, notamment les PLAI, PLUS, PLS et les logements conventionnés privés « ANAH » (ainsi, les logements dits « De Robien », qui ne supposent pas de conditions de ressources, ne rentrent pas dans cette définition). Les logements sociaux sont théoriquement accessibles à environ 3/4 de la population française.

Loisirs doux

Fait référence aux activités touristiques de pleine nature pour lesquelles il n'est pas nécessaire d'aménager d'infrastructures lourdes : la promenade et la randonnée, la pêche, le parapente, etc. À l'inverse, le ski alpin ou la pratique de la moto verte ne sont pas des loisirs doux (notion d'impacts forts sur l'environnement).

Mitage

Éléments bâtis, infrastructures colonisant le paysage de façon dispersée, non maîtrisée et souvent sans intégration.

Mixité sociale dans l'habitat ou diversité sociale dans l'habitat ou équilibre social de l'habitat

La mixité sociale est la cohabitation, sur un même espace ou territoire, de groupes divers par l'âge, l'origine, le statut professionnel, le revenu...

Favoriser la mixité sociale sur un territoire donné, c'est donc élargir le choix des ménages en terme de lieu de résidence, quels que soient leur âge, leurs revenus, leur structure familiale, leur situation sociale.

La mixité sociale se conçoit à différentes échelles (à l'échelle d'un bâtiment, d'un îlot bâti, d'un quartier, d'une commune ou d'un territoire plus vaste).

Modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle

Par extension, ensemble des modes de déplacements alternatifs aux véhicules individuels motorisés soit transports collectifs, vélo et marche à pied...

Modes doux

Modes de déplacements non motorisés, principalement le vélo et la marche à pied.

Nœud

Point de connexion du réseau, par exemple entre plusieurs lignes de transports collectifs d'un même type de moyen de transport (bus urbain...) ou de modes différents. On parle de nœud intermodal quand plusieurs types de moyen de transport sont connectés (exemple : train avec bus urbains, tram avec cars interurbains...).

Ouverture paysagère

Correspond à la perception de tout ou partie d'un paysage extérieur, plus ou moins vaste, permettant de respirer dans un tissu dense bâti ou dans un site fermé par le relief ou la végétation. Contrairement au cône de vue identitaire, l'ouverture paysagère n'est pas forcément liée à un motif caractéristique du territoire, mais correspond aux échappées visuelles permettant de lire les différents plans du paysage et par là son épaisseur. Par exemple, l'ouverture paysagère que l'on ressent au franchissement de l'Arve permet de retrouver une horizontalité à la fois simple et qui va vers le lointain dans un contexte urbain hétéroclite.

P+R, parking relais ou parking de rabattement (park and ride)

Aire de stationnement permettant un report modal vers les transports collectifs.

Ce dispositif permet à l'usager d'effectuer son trajet en combinant voiture ou vélo et transports en commun. Il permet notamment d'offrir une alternative au parcours tout voiture pour les personnes peu ou mal desservies par les TC. Pour être efficaces et attractifs, les P+R doivent se situer si possible sur un axe de Transports Collectifs efficace et rapide (de type train, tram, ligne de bus « express » avec site propre) et être connectés facilement aux voies routières principales.

Pendulaires

Usagers effectuant régulièrement le même déplacement aller/retour en semaine. Il s'agit le plus souvent d'actifs effectuant en semaine, matin et soir, le déplacement domicile/travail. Les travailleurs frontaliers constituent sur notre territoire environ un tiers des pendulaires.

Pôles d'activité ou Pôles spécifiques d'activités

Espaces urbanisés spécialisés dans une fonction économique, pouvant également comporter des équipements liés à cette fonction, situés en périphérie ou dans la continuité des pôles d'habitat dont ils se distinguent au sens du SCOT.

Les pôles spécifiques d'activités existants identifiés dans le PADD et le DOG sont : le pôle de la Châtelaine, le pôle des Vouards, le pôle du PAE de la Menoge, le Pôle de Shopping Étrembières, le pôle d'Annemasse/Ville-la-Grand, le pôle de Borly I/les Érables.

Pôles d'habitat

Il s'agit de la ville agglomérée*, des bourgs* et des villages*. Les hameaux ne constituent pas des pôles d'habitat au sens du SCOT.

Pôles d'urbanisation

Le terme générique de pôle d'urbanisation désigne les pôles d'habitat* et les pôles d'activités*.

Public captif (des transports collectifs)

Usagers dépendants des transports collectifs, n'ayant pas d'alternative par d'autres modes de déplacements, soit les personnes sans véhicule, ayant des difficultés pour se déplacer de manière autonome (personnes âgées, personnes en situation de handicap), scolaires... On oppose le public captif au public non captif qui a le choix dans son mode de déplacement, en particulier par un mode motorisé.

Renouvellement urbain

Le renouvellement urbain est considéré ici comme le processus aboutissant à une transformation/une mutation du tissu urbain existant, avec un renouveau de la forme urbaine. Il peut donc s'effectuer par comblement de dents creuses et/ou démolition/reconstruction et/ou réhabilitation.

Réseau d'espaces collectifs structurants

Continuité d'espaces publics ou collectifs de qualité, non forcément contigus, constitués d'espaces verts (parcs, espaces sportifs de plein air, espaces naturels, pénétrantes vertes), de voiries à l'aménagement soigné (mails, alignements végétaux), d'espaces publics composés (végétaux et/ou minéraux).

Rupture de charge (dans la chaîne de déplacements)

La chaîne de déplacements caractérise l'ensemble du parcours effectué pour réaliser un unique déplacement entre 2 points. Cette notion de chaîne de déplacement prend en compte l'ensemble des modes de déplacements empruntés pour effectuer le déplacement (exemple voiture+marche à pied, car+train+bus...). On parle de rupture de charge dans cette chaîne de déplacement pour un changement de moyen ou/et de mode de transport (exemple : changement de ligne de bus pour une correspondance, passage de la voiture au train).

À noter : les ruptures de charges sont très dissuasives pour l'utilisation des transports collectifs (effet psychologique, temps d'attente...).

Séquence

Portion de paysage correspondant à une ambiance spécifique (traversée de village, traversée de bois, etc.) généralement le long d'une route. On comprend dans la séquence tout ce qui constitue le paysage perçu, c'est à dire tous les plans, qu'ils soient lointains ou proches.

Site propre

Voie de circulation réservée aux modes de déplacements les moins polluants, soit les modes alternatifs au véhicule individuel motorisé (transports collectifs et/ou aux modes doux et éventuellement aux taxis).

Une voie de chemin de fer ou une voie réservée aux bus sont des sites propres pour les Transports collectifs. On parle de Transports en commun en site propre (TCSP) pour les trams ou les bus en site propre (exemple : Bus à haut niveau de service ou BHNS). La voie verte est un site propre pour les modes doux.

Transports collectifs ou « TC »

Regroupe plusieurs modes de transports à vocation urbaine (tram, bus, métro) et interurbaine de moyenne et longue distance (lignes de cars interurbains départementaux et régionaux, trains TER, trains grandes lignes). Le covoiturage est également un mode de transport en commun. On distingue les Transports collectifs en site propre ou TCSP qui disposent d'aménagements spécifiques leur permettant de ne pas être mélangés à la circulation routière : le métro, le train et le tram sont des TCSP, il existe également des bus en site propre. Pour la région d'Annemasse, le terme TCSP est utilisé pour le tram ou/et le bus en site propre.

Ville agglomérée

Pôle d'habitat* au sens du SCOT, constituant un espace urbanisé dense et continu qui s'étend sur tout ou partie des communes d'Annemasse, Gaillard, Ambilly, Vétraz-Monthoux et Ville-la-Grand.

- au Sud-Ouest, la côtière marque la limite actuelle de cette ville agglomérée avec la plaine maraîchère de Gaillard,
- au Sud, la ville agglomérée s'étend jusqu'à l'Arve
- au Sud-Est, elle s'étend jusqu'au vallon de la Menoge et jusqu'au plateau agricole situé sur le flanc est de la

colline de Monthoux, en incluant le chef-lieu de Vétraz-Monthoux

- à l'Est, elle s'étend jusqu'au pôle spécifique d'activités de Borly 1/Les Érables et jusqu'à l'ensemble naturel et agricole des Bois de Rosses, en incluant le pôle de proximité de Bas-Monthoux
 - au Nord-Est, elle s'étend jusqu'au pôle spécifique d'activités d'Annemasse/Ville-la-Grand et jusqu'à l'ensemble naturel et agricole du Vallon du Foron
- Bien que parfois situés dans sa continuité immédiate, les pôles d'activités* au sens du SCOT ne font pas partie du pôle d'habitat de la ville agglomérée. La ville agglomérée est le résultat d'une histoire urbaine et juxtapose plusieurs couches historiques. La ville agglomérée comprend en son sein plusieurs secteurs multifonctionnels, qui constituent des centralités urbaines*.

Vitesse commerciale des TC

Vitesse moyenne d'une ligne ou d'un réseau. Les saturations, les ruptures de charges, les détours dans le tracé des lignes, un nombre excessif d'arrêts, les aménagements contraignants (ralentisseurs, giratoires...) diminuent la vitesse commerciale. Au contraire, l'aménagement de priorités TC aux carrefours, la création de voies réservées sont des éléments susceptibles d'augmenter la vitesse commerciale.

Zone 30

Délimite un espace urbain dans lequel la vitesse maximale autorisée est de 30km/h pour favoriser la mixité du trafic entre cyclistes, automobilistes, transports en communs.

Une zone 30 se transcrit par des aménagements destinés à contraindre les véhicules à circuler à une vitesse très modérée, pour rendre plus sûrs les déplacements des piétons.

Glossaire des principaux sigles utilisés

2C2A : Communauté de communes de l'agglomération annemassienne
AOC : Appellation d'origine contrôlée
AOTU : Autorité organisatrice des transports urbains*
ARC : Association régionale de coopération du genevois
CARA : Communauté d'agglomération de la région annemassienne
CCV : Communauté de communes des Voirons
CEVA : Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse
COS : Coefficient d'occupation du sol
DDE : Direction départementale de l'équipement
DIREN : Direction régionale de l'environnement
DOG : Document d'orientations générales
EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

P+R : Park and Ride*
PADD : Projet d'aménagement et de développement durable
PDU : Plan de déplacements urbains
PLH : Programme local de l'habitat
PLU : Plan local d'urbanisme
PTU : Périmètre de transports urbains
RD : Route départementale
SCOT : Schéma de cohérence territoriale
SEGH : Syndicat d'études du genevois haut-savoyard
SRU : Solidarité et renouvellement urbain
TAD : Transports à la demande
TC : Transports collectifs*
ZAC : Zone d'aménagement concerté
ZAD : Zone d'aménagement différé
TCSP : Transports en commun en site propre*
ZAE : Zone d'activités économiques

1.2 →



Diagnostic synthétique du territoire et état initial de l'environnement

Diagnostic synthétique du territoire

Le présent document ne saurait constituer un diagnostic exhaustif de la région d'Annemasse. Il s'agit d'une synthèse de nature « transversale », ayant pour objet de mettre en relief les principaux constats et enjeux identifiés sur ce territoire dans les différentes problématiques abordées par le SCOT. Cette synthèse a été rédigée initialement en 2003 par le cabinet Gaudriot et actualisée sur certains points par le SEGH (en 2006 et 2007), et actualisée sur certains points par le SEGH en 2006, à partir d'un ensemble d'études, d'analyses et de documents plus complets, déjà existants ou réalisés lors de l'élaboration du SCOT :

Diagnostic général du SCOT de la région d'Annemasse (document plus complet que la présente synthèse), Gaudriot, septembre 2003

Diagnostic agricole préalable à l'élaboration du SCOT du SEGH, Chambre d'agriculture de Haute-Savoie, février 2003

Diagnostic économique dans la perspective du SCOT, Maison de l'Économie Développement, juillet 2003

Étude sur l'ancrage territorial des entreprises (hors commerce) du territoire du SEGH, Maison de l'Économie Développement, janvier 2004

Diagnostic commercial du SEGH, AID Observatoire, juillet 2003

Charte de développement commercial du SEGH, AID Observatoire, Maison de l'Économie Développement, juin 2005

Étude pré-opérationnelle au FISAC du SEGH, Maison de l'Économie Développement/Chambre de métiers de Haute-Savoie, novembre 2004

Charte de développement touristique et de loisirs de la région d'Annemasse (Diagnostic et orientations stratégiques), SEGH, automne 2006

Concept multimodal de déplacements, Rapport technique Transitech Ingénieurs Conseils, juillet 2003

Diagnostic du PLH de la 2C2A, Guy Taïeb Conseil-Secade-Logiville, avril 2003

Diagnostic du PLH de la CCV, Guy Taïeb Conseil, novembre 2003

Cette liste n'est pas exhaustive. Toutes ces études et documents peuvent être consultés sur demande auprès du SEGH.

En complément de la présente synthèse du diagnostic général, le lecteur pourra se reporter utilement :

- à l'État Initial de l'environnement inclus dans le présent volet 1.2 du Rapport de présentation du SCOT, pour une analyse approfondie des constats et enjeux du territoire concernant les problématiques environnementale et agricoles
- au volet 1.3 du Rapport de présentation du SCOT (« Explications du PADD ») pour mieux appréhender le passage du diagnostic au Projet d'aménagement et de développement durable
- au volet 1.4 du Rapport de présentation du SCOT (« Explications du DOG ») pour un rappel, sur certains points précis, des éléments de diagnostic justifiant le contenu des orientations retenues
- au volet 1.5 du Rapport de présentation du SCOT (« Volet paysager »), pour une analyse approfondie des constats et enjeux du territoire concernant la problématique des paysages

Les caractéristiques du territoire de la région d'Annemasse

La région d'Annemasse se révèle un territoire complexe : d'un côté absorbée par l'attractivité genevoise, soumise à ses mouvements, voire à ses humeurs et d'un autre côté, résistante, déterminée dans sa volonté d'ouvrir le dialogue avec les suisses, mais aussi avec les territoires français voisins.

Créé le 5 février 2001, le Syndicat d'Études du Genevois Haut-Savoyard (SEGH) s'est structuré autour de deux entités :

- la Communauté de communes de l'agglomération annemassienne (2C2A), créée au 1^{er} janvier 2002, a remplacé le syndicat intercommunal qui regroupait depuis 1966, autour d'objectifs de gestion, six communes dans la proximité immédiate d'Annemasse : Ambilly, Annemasse, Étrembières, Vétraz-Monthoux, Gaillard et Ville-la-Grand ;
- la Communauté de communes des Voirons est constituée depuis janvier 2003 par les communes des Voirons : Bonne, Cranves-Sales, Juvigny, Machilly, Saint-Cergues et Lucinges.

Situé à proximité immédiate de la métropole de Genève et au carrefour de deux grands axes de communication, l'un Nord-Sud qui relie la vallée du Rhin à la Méditerranée en passant par la Suisse et le sillon alpin, l'autre Est-Ouest qui relie Paris à l'Italie par le tunnel du Mont-Blanc, le SEGH constitue un pôle de développement et d'équilibre inscrit dans une problématique transfrontalière.

Ce positionnement géographique a fait du SEGH le principal pôle secondaire, côté français, de la grande agglomération genevoise. Sa forte croissance économique et démographique s'est traduite par une urbanisation rapide, source de difficultés en matière de logements, de déplacements, d'identité et de consommation de l'espace.

Ce phénomène d'urbanisation rapide caractérise la partie française de l'agglomération franco-valdo-genevoise, dans lesquelles s'inscrit le territoire de la région d'Annemasse.

Outre le SIMBAL, les élus du SEGH ont mis en œuvre différents outils, ont engagé différentes études, avec leurs voisins français et suisses afin de définir les conditions d'un avenir commun : charte « transports publics » du Développement des transports publics régionaux, coordination Inter-SCOT, ARC, et récemment les démarches de Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, ainsi que de coopération métropolitaine. Ces outils ou mesures illustrent le mouvement qui caractérise aujourd'hui le SEGH.

Dans le prolongement des réflexions issues du schéma d'aménagement du Genevois Haut-Savoyard, ces douze communes de l'agglomération annemassienne ont décidé de définir un projet commun et partagé, de développement et de gestion de leur territoire.

Situé entre le Salève et les Voirons, le périmètre du Schéma de cohérence territoriale de la région d'Annemasse arrêté le 5 février 2001, s'étend sur douze communes, 7800 ha dont environ 1800 ha urbanisés, 2500 ha de forêts et 1800 ha agricoles (source : POS communaux existants). Ses 68307 habitants (d'après le recensement 1999, la population du territoire du SCOT étant estimée en 2006 à 75000 habitants environ), soit 11 % de la population de Haute-Savoie et 17 % de la population du canton de Genève, participent à un territoire plus large : l'agglomération franco-valdo-genevoise, regroupant le canton de Genève, le district de Nyon dans le Canton de Vaud, le Pays de Gex et le Bassin Bellegardien dans le département de l'Ain, l'ouest du Chablais et le Genevois Haut-Savoyard soit une population de plus de 740000 habitants.

Les atouts de la région d'Annemasse

Un territoire attractif grâce à sa position stratégique de carrefour, à proximité de Genève

Au pied des massifs des Voirons et du Salève, à l'articulation de différents cours d'eau, la région d'Annemasse bénéficie d'une position stratégique de carrefour vers Genève.

Ce territoire s'est ainsi caractérisé par une croissance démographique forte et rapide. Après s'être concentrée sur les communes agglomérées jusque dans les années 60/70, la croissance s'appuie désormais surtout sur le solde migratoire positif¹ des communes péri urbaines et dans une moindre mesure sur le solde naturel² des communes agglomérées.

A noter que si un ralentissement de la croissance démographique a pu être constaté entre 1990 et 1999 pour l'ensemble du territoire, ce dernier a néanmoins connu depuis une augmentation significative de sa population (estimation : + 7000 habitants environ entre 1999 et 2006). En outre, depuis 2003, la région d'Annemasse se caractérise par un rythme de construction élevé (entre 2003 et 2006, environ 3000 logements ont été mis en chantier sur l'ensemble du territoire du SCOT (source : Ministère de l'Équipement, Sítadel).

Ces évolutions récentes ne doivent pas masquer le fait que les besoins en logements « endogènes » sur le territoire sont importants, pour répondre aux évolutions structurelles (décohabitations, renouvellement du parc...), sans que cela n'induisse forcément d'augmentation de la population (notion de « point mort »).

De plus, malgré sa jeunesse moyenne actuelle, un vieillissement de la population s'opère.

Les effets de ce positionnement stratégique se lisent non seulement dans l'attractivité mais aussi dans la superposition des trafics traversant la région annemassienne.

¹ Le solde migratoire résulte du différentiel entre le nombre d'arrivées et de départs. En ce sens, il illustre l'attractivité d'un territoire.

² Le solde naturel résulte du différentiel entre le nombre de naissance et de décès. En ce sens, il témoigne de la dynamique endogène d'une population.

Une population cosmopolite relativement jeune bien que vieillissante

Le territoire de la région d'Annemasse attire un nombre important d'étrangers : en 1999, 25 % de la population étrangère habitant dans les communes du SEGH fait partie de l'Union européenne, les 75 % restants proviennent de la Suisse mais aussi du reste du monde. Gaillard regroupe 92 nationalités.

La population étrangère est principalement localisée sur les communes d'Annemasse, Gaillard, Ville-la-Grand et Ambilly.

L'indice de jeunesse (rapport des moins de 20 ans au plus de 60 ans) de 1,42 se situe dans la moyenne départementale (indice à 1,48) et au-delà de la moyenne régionale (indice à 1,2).

L'indice de jeunesse de l'agglomération annemassienne (compris entre 1 et 1,5) est inférieur à celui des communes des Voirons (compris entre 1,5 et 2). Les communes résidentielles des Voirons accueillent majoritairement des familles avec des enfants alors que les communes de la 2C2A attirent davantage les jeunes actifs et les personnes plus âgées.

Avec une représentation légèrement plus forte des classes de professions intermédiaires et employés, la répartition par CSP est proche de celle du département.

Les travailleurs frontaliers représentent sur l'ensemble du territoire 1 actif sur 3 environ. Mais ils sont inégalement représentés : Gaillard en compte plus de 46 % (INSEE), alors qu'Annemasse est la seule commune du SEGH à avoir un taux de frontalier inférieur à 30 %.

Des espaces naturels diversifiés et de qualité

Le territoire de la région d'Annemasse se singularise par des espaces naturels diversifiés de grande qualité :

- les massifs boisés des Voirons et du Salève, les boisements rivulaires, les espaces boisés résiduels tels que le Bois des Rosses... Il faut noter le morcellement des boisements et l'absence de structure de gestion adaptée, fragilisant leur pérennité,
- les nombreuses zones humides dont le remarquable marais de Grange Vigny, la tourbière de Lossy, les étangs des îles... marqués par leur richesse floristique et faunistique,
- les corridors écologiques, et notamment les corridors à grande faune reliant le massif des Voirons à la plaine franco-suisse, indispensables à la survie des espèces,
- les espaces naturels remarquables : ZNIEFF, arrêtés préfectoraux de protection de biotope...

Les espaces naturels deviennent le théâtre d'activités multiples.

Le massif du Salève représente un poids lourd de l'animation touristique locale. La richesse de son milieu, la perspective qu'offre son relief, symbole du paysage genevois, constituent un attrait touristique et économique indéniable, soutenu par l'activité du téléphérique, divers aménagements et de nombreuses activités.

Le massif des Voirons peu aménagé s'ouvre parfois à une fréquentation plus ou moins « sauvage ».

Les étangs et rivières s'offrent aux amateurs de pêche ou de loisirs nautiques.

La préservation des espaces naturels en continuité avec les territoires limitrophes appelle des mesures partagées avec les EPCI voisins et Genève.

Une activité agricole résistante

Outre « l'ouverture » du paysage que favorisent les terres agricoles, l'activité agricole même en baisse, reste prédominante pour une grande partie des communes du SEGH.

Cette caractéristique du SEGH est bien sûr la première victime de la croissance urbaine. Cette menace pèse particulièrement lourd sur les sept communes en aire d'Appellation d'origine contrôlée Reblochon et sur Lucinges en AOC Abondance mais aussi sur les exploitations maraîchères, engagées dans des démarches de production de qualité.

Il faut noter que face aux exploitations laitières qui cultivent les 2/3 de la superficie agricole en prairie, le maraîchage occupe 1/20^{ème} de la surface utile agricole alors qu'il emploie les 2/3 de la main d'œuvre agricole.

La surface agricole utile et le nombre d'exploitations ont proportionnellement davantage diminué sur la région d'Annemasse que sur l'ensemble du département Haut-Savoie. Toutefois, on peut noter que près de 90 % des exploitations agricoles du territoire peuvent être considérées comme viables économiquement (environ 62 % des exploitations sont pérennes à 5-10 ans, et 25 % viables mais sans repreneur connu). En outre, l'entretien des espaces agricoles est assuré sur 10 ans pour 85 % des surfaces.

L'exigence de qualité agricole suppose de respecter des contraintes de production dans le cadre du SCOT, notamment en termes de taille minimum d'exploitation nécessaire à l'AOC.

Les modalités de préservation de l'activité agricole face à la croissance urbaine se posent.

Une centralité réelle à conforter, un potentiel de rayonnement à exploiter

La région d'Annemasse concentre les principales fonctions urbaines (administrative, culturelle, sanitaire et sociale...), grâce à un tissu d'équipements et d'activités relativement riche et diversifié, à une densité de population importante, à un « cœur d'agglomération » encore dynamique... Elle est l'un des principaux pôles d'emplois de la Haute-Savoie (avec près de 25 000 emplois environ, dont le tiers est occupé par des actifs résidant en dehors du territoire du SCOT, données 2003). Elle compte en outre près de 35 000 actifs, dont 30 000 occupant un emploi (sur ces 30 000 actifs occupés, plus de la moitié travaillent sur le territoire même et un tiers environ travaillent en Suisse). Cette situation lui confère une centralité et une attractivité réelles pour son environnement, même si elles tendent à être fragilisées par un certain nombre d'éléments (à titre d'exemple, la délocalisation prévue du Centre Hospitalier Intercommunal Annemasse-Bonneville).

En outre, le territoire compte quelques équipements au potentiel de rayonnement significatif (on peut citer notamment, Château rouge ou encore l'aérodrome d'Annemasse³).

Par ailleurs, si la région d'Annemasse ne constitue pas une destination touristique majeure, le poids du tourisme dans l'économie locale n'est pas négligeable (8 % des emplois directs et indirects plus les richesses induites) et des potentialités dans ce domaine existent. Le territoire pourrait s'appuyer notamment sur sa situation géographique privilégiée (proximité de Genève, du Lac Léman et des stations de sport d'hiver), sur un patrimoine naturel

³ L'aérodrome d'Annemasse constitue un atout à ne pas négliger. Il présente une activité réelle : 35 441 mouvements ont été enregistrés en 2002 par l'aérodrome (source : M. Gonnet, directeur de l'aérodrome), école de parachutisme, évacuations sanitaires, transits touristique et dans une moindre mesure économique, alors que les temps de parcours limités sont attractifs (Annemasse/Stuttgart : 50 minutes), 3^{ème} aéroclub de France, l'aérodrome pourrait contribuer à favoriser les échanges au niveau français et européen.

intéressant, sur un tissu associatif important et sur des outils solides (Office de tourisme, Réseau touristique du genevois haut-savoie [TGHS]...) pour mettre en œuvre une politique de développement touristique et des loisirs, notamment en confortant le tourisme de proximité.

Les faiblesses de la région d'Annemasse

Un cadre de vie menacé : étalement urbain et déplacements difficiles

La consommation foncière représente une tendance à réguler, en urgence. La DIREN a annoncé le risque de disparition totale des espaces disponibles d'ici 2050 si aucune mesure n'était adoptée pour éviter une consommation extensive de l'espace au rythme actuel, largement due à l'habitat pavillonnaire (en 1999, l'habitat individuel atteignait près de 90 % des résidences principales sur la Communauté de communes des Voirons, cette proportion ayant augmenté de quatre points depuis 1990. A titre d'exemple, on peut mentionner que sur la commune de Lucinges, plus de 21 ha de terrain ont été consommés entre 1988 et 1997, et ce principalement pour l'habitat individuel, la moyenne étant de 1400 m² par logement sur cette commune).

La croissance urbaine s'est en effet traduite par un étalement urbain sans structure urbaine, disséminé ou linéaire, entraînant une consommation extensive de foncier et un mitage des paysages.

Non seulement l'étalement urbain menace les ressources naturelles, le paysage, l'activité agricole, l'équilibre des milieux... Mais, il freine aussi toute offre en transports en commun, favorise l'usage de l'automobile, source de nuisances, de pollution et d'engorgements et rend difficile l'implantation de commerces de proximité.

Les communes du noyau urbain dense sont confrontées aujourd'hui à une raréfaction des gisements en foncier nu urbanisable, tandis que les communes périphériques subissent une mutation forte de leur territoire en espace urbain ou périurbain.

Tous ces constats appellent à une réflexion urgente sur les notions de « densité » et de « renouvellement urbain ».

Par ailleurs, le territoire de la région d'Annemasse présente une situation complexe en matière de déplacements : carrefour du nord de la Haute-Savoie dans un espace contraint et déjà largement urbanisé, il est le point de convergence de flux de différents types (accès à l'agglomération, accès au Canton de Genève, déplacements de plus longue distance) en constante augmentation.

Si l'agglomération présente des opportunités favorables au développement des transports collectifs et des modes de déplacements doux (tels le niveau de densité, une topographie plutôt favorable, la possibilité de mener des projets d'infrastructures clefs avec CEVA, tramway...), la qualité de sa desserte en transports en commun n'est pas aujourd'hui à la hauteur des enjeux (à ce jour, la part modale des transports en commun est estimée à moins de 5 % dans l'agglomération). Par ailleurs, les secteurs périurbains du territoire, et des territoires environnants, présentent des caractéristiques actuellement défavorables au développement des transports collectifs.

La situation actuelle montre la difficulté de construire une politique de déplacements globale et partagée par l'ensemble des acteurs.

Si cette difficulté peut s'expliquer par différents facteurs (comment coordonner les actions dans un contexte institutionnel très complexe ? comment trouver un équilibre entre la volonté de conserver une accessibilité automobile aisée et celle de donner une priorité nette aux transports en commun ? comment concilier des territoires du nord de la Haute-Savoie fortement dépendants de l'automobile et un Canton de Genève clairement orienté vers les transports en commun ?), elle se traduit par des conséquences concrètes sur le territoire : une accessibilité de plus en plus difficile en voiture, des transports en commun encore trop peu efficaces et une pollution ressentie plus fortement, notamment lors des pics estivaux.

Une offre en logements insuffisamment diversifiée et chère contribuant à une fracture sociale

Divers phénomènes constituent des obstacles à la mixité sociale sur le territoire du SCOT :

Le marché croissant de l'habitat individuel, le coût du foncier comme de l'immobilier, la pénurie du marché locatif, la saturation du logement collectif privé, le manque de logements aidés⁴ (en 2005, le taux de satisfaction de la demande de logement locatif aidé est d'environ 16 % sur le territoire du SCOT), autant de dysfonctionnements qui favorisent les populations transfrontalières à revenus élevés au détriment des familles plus modestes et des jeunes confrontés à d'énormes difficultés pour se loger. Ce déficit quantitatif et qualitatif en logements se double d'une disparité spatiale de l'offre.

Les caractéristiques des 34 700 logements du parc du territoire diffèrent entre la 2C2A et les Voirons (Source : diagnostic du PLH de la 2C2A en 2002) :

- grands logements (47 % du parc des communes des Voirons contre 17 % sur la 2CA) et individuel sur les Voirons, favorisant l'accueil des familles,
- petits logements (31 % contre 8 % sur les Voirons et 20 % sur le département Haute-Savoie) et collectifs sur la 2C2A adaptés aux jeunes actifs et repoussant les familles.

En 2006, les logements aidés représentent à peine 15 % du parc de logements du territoire, ce qui demeure insuffisant pour répondre à l'ensemble des besoins. De plus, cette offre en logements aidés reste encore géographiquement très concentrée dans certains secteurs, créant parfois des poches de précarité et pouvant générer une dégradation du climat social. Il faut souligner que sur les 6 communes du territoire du SCOT soumises aujourd'hui à l'article 55 de la loi SRU, cinq n'ont pas encore atteint l'objectif législatif de 20 % de logements aidés, dont trois avec un taux encore inférieur à 10 %. Enfin, l'offre en logements locatifs très sociale reste particulièrement limitée.

La tension du marché du logement ralentit le taux de rotation de ses habitants pour illustrer la captivité du logement aidé.

Des paysages identitaires menacés, un paysage urbain de médiocre qualité

Le territoire compte encore des paysages à forte portée identitaire, comme les paysages naturels ou agraires, mais qui sont aujourd'hui en voie de banalisation, en grande partie à cause d'une urbanisation insuffisamment maîtrisée et qualitative. En milieu urbain, le déficit qualitatif dans le traitement architectural et des espaces

⁴ Le terme de « logements aidés » a été préféré à celui de « logement social », souvent connoté. Les « logements aidés » au sens du SCOT comprennent exclusivement les catégories de logement « social » au sens de la loi SRU, notamment les PLAI, PLUS, PLS et les logements conventionnés privés « ANAH » (ainsi, les logements dits « de Robien », qui ne supposent pas de conditions de ressources, ne rentrent pas dans cette définition). Les logements sociaux sont théoriquement accessibles à environ trois-quarts de la population française.

public, ainsi que les nuisances induites par l'automobile, génèrent une image globale d'agglomération peu esthétique, à la qualité de vie médiocre.

La représentativité d'un « centre-ville » reste indéniable : lieu d'échanges par excellence, lieu d'apprentissage et de socialisation, le centre-ville « rassemble » les usagers autour de services, il génère des pratiques, il « crée » l'image d'une ville, dans laquelle les habitants peuvent se reconnaître. Or aujourd'hui, le centre de l'agglomération annemassienne est en quête d'un traitement plus qualitatif qui lui permettrait de générer une image d'agglomération urbaine et moderne.

L'absence de traitement des entrées de villes, la faible valorisation du patrimoine construit rural, le mitage urbain agressant les espaces naturels... Ces négligences de traitement, ajoutées à l'absence de patrimoine de renom, constituent de vrais handicaps pour construire une image et favoriser l'attractivité de la région d'Annemasse.

Une dynamique économique « opportuniste » à structurer

La croissance de l'emploi salarié entre 1990 et 2002 (+ 10 % environ), le taux de création d'entreprises supérieur à la moyenne régionale, l'expansion du secteur commercial bénéficiant d'une hausse de 21 % des effectifs salariés sur les 12 dernières années (29,3 % des salariés du territoire du SCOT appartiennent au secteur commercial, contre 19,7 % des salariés du département de la Haute-Savoie), l'essor des services avec une hausse de 30 % des effectifs sur les 12 dernières années (l'hôtellerie/restauration, les transports, les activités financières, l'immobilier et les services aux entreprises), les douze ZAE⁵ (zone d'activité économique) couvrant 203 ha et représentant 32 % de l'offre économique du Genevois Haut-Savoyard, ainsi que la résistance d'une agriculture structurée et rentable, traduisent le dynamisme économique.

Pour autant, ces marques de vitalité ne sauraient compenser à ce jour le risque économique qui pèse sur la région d'Annemasse, notamment face au départ d'un certain nombre de structures industrielles ou artisanales sur une deuxième couronne plus éloignées du pôle urbain, à l'extérieur du territoire du SCOT et moins soumises aux difficultés citées ci-dessous.

- Un recul de l'industrie : la baisse de - 15% de l'emploi salarié privé industriel sur la période 1990-2002 s'oppose à l'augmentation moyenne de 6 % de ce même chiffre sur la Haute-Savoie et révèle un décalage entre l'offre locale et la demande. Néanmoins, les activités industrielles regroupaient encore près de 23 % des emplois salariés du territoire en 2005, soit plus de 4 100 emplois (source : Conseil général de Haute-Savoie).
- Un tissu artisanal⁶ diversifié mais sous représenté : le secteur artisanal représente 23 % des établissements du territoire et couvre 13 % de l'emploi salarié. Au regard de la densité artisanale⁷, le territoire du SCOT se caractérise par une sous-représentation de l'artisanat avec 147,8 établissements pour 10 000 habitants alors que la Haute-Savoie connaît une densité de 192, en particulier dans l'industrie et la construction.
- Une tendance à un développement commercial non maîtrisé dans les ZAE génère des conflits d'usage avec les autres types d'activités, mais fragilise également les pôles commerciaux de centres-villes, centres-bourgs et centres-villages. Il faut également souligner que le

développement commercial et des services reste d'une manière générale insuffisamment qualitatif, et que le risque d'une banalisation croissante de l'offre ne doit pas être sous-estimé. Enfin, les effectifs salariés dans le commerce ont connu une légère baisse entre 2002 et 2005 (- 0,8 %), ce qui invite à une certaine prudence quant au potentiel de développement de ce secteur d'activités (source : Conseil général de Haute-Savoie).

Ces difficultés sont renforcées par :

- un coût du foncier important,
- une offre insuffisante en terrains directement aménageables,
- des zones peu qualifiées : aménagements et signalétique peu valorisants, contribuant à une image peu attractive de la zone, conflits d'usage éventuels dus à la mixité des zones,
- un territoire facilement accessible mais des déplacements difficiles au sein des pôles,
- une insuffisance de « marketing économique territorial », accompagnée d'une concurrence entre micro-territoires à l'échelle du genevois haut-savoyard.

Depuis 2002, la masse des emplois salariés sur le territoire tend à stagner. De plus, les entreprises existantes, confrontées à des problèmes d'évasion de main d'œuvre sur Genève, d'un déficit de logements, de manques de formations peuvent être conduites à des délocalisations.

Le territoire du SCOT affiche un taux de chômage contrasté entre 17,6 % pour Gaillard et 5,4 % pour Lucinges en 99 (contre 8,7 % pour le département et 12,9 % en France). Excepté le cas de Vétraz-Monthoux, les communes de l'agglomération annemassienne ont un taux de chômage supérieur à celui du département, avec pour certaines d'entre elles (comme Gaillard) un taux de chômage deux fois supérieur à la moyenne départementale et ce malgré un taux d'emploi proche de 1.

Une perception du territoire négative, une image souvent dévalorisée

« Banlieue-dortoir », « Supermarché de Genève »... autant de termes dévalorisants encore trop souvent associés à l'image de la région d'Annemasse.

Une image en décalage avec l'attractivité réelle de ce territoire dont la qualité du niveau d'équipements en général contribue à le positionner en 2^{ème} ou 3^{ème} place des pôles départementaux, selon le secteur. Pour autant, le manque d'équipements de prestige (et ce malgré le casino), la carence de l'offre en formation supérieure, la vocation scolaire ou associative des équipements sportifs, conjuguée à l'absence d'équipements de grande capacité, le manque d'espaces ludiques, l'insuffisante valorisation touristique du secteur, confrontée au déficit de patrimoine remarquable et au manque de qualité paysagère des développements... constituent des points faibles indéniables pour l'image de la région d'Annemasse.

Une gouvernance territoriale à consolider

Le territoire intègre de nombreux outils intercommunaux dont les compétences sont autant variées que les périmètres qu'ils concernent.

Cette organisation intercommunale sert principalement une intercommunalité de gestion et non de projet : destinés à la gestion de services ou d'équipements publics particuliers, ces outils sont initiés dès lors qu'un projet regroupant des intérêts communs est identifié.

⁵ ZAE : « ensemble de terrains aménagés ou non destinés à accueillir des activités économiques. Le maître d'ouvrage peut indifféremment être public ou privé » Leblanche & Guenancia-Greger, étude Structuration de l'offre de zones d'activités économiques - Genevois Haut Savoyard/Simbal, novembre 2001. Cf. liste des ZAE du SEGH dans le diagnostic.

⁶ Sont artisanales, les entreprises ayant une activité économique de production, de transformation, de réparation et de prestation de services, exercée à titre principal ou secondaire, sous une forme sédentaire, foraine ou ambulante et ayant moins de 10 salariés lors de leur création (remarque CCI).

⁷ Densité artisanale : nombre d'établissements pour 10 000 habitants.

Cette multiplication des outils intercommunaux témoigne d'improvisations successives, signes d'une maturité « en marche » de l'intercommunalité qui réunit sans encore fédérer l'ensemble des acteurs.

Si la création du SEGH en vue de l'élaboration du SCOT répond à cette démarche, les deux entités qu'il regroupe, la 2C2A et la CCV, illustrent ce mouvement : un souhait de préserver sa propre identité, avec la volonté de construire ensemble un projet territorial dans une démarche de solidarité.

Même si la mise en place d'une gouvernance optimale ne relève pas du SCOT, nous pouvons sensibiliser les élus aux avantages, voire à la nécessité d'une telle démarche pour organiser structurellement le territoire, pour l'engager dans un développement équilibré et durable.

Il apparaît clairement que la question foncière doit concentrer les efforts de chaque commune pour répondre aux dysfonctionnements soulignés : étalement urbain et densité, mixité sociale et offre de logements, équipements structurants et services de proximité, espaces naturels et corridors à faune, continuité et déplacements... Cette politique partagée doit être entreprise à l'échelle des 12 communes, dans un objectif de cohérence et de complémentarité pour débattre avec les territoires voisins d'une même voix.

Cette question d'une gouvernance plus forte et rationalisée se pose aussi à l'échelle transfrontalière où elle semble incontournable à terme pour répondre efficacement aux enjeux identifiés.

Les influences de l'environnement de la région d'Annemasse

Les opportunités, facteurs de succès

La proximité immédiate de Genève facteur du positionnement stratégique de la région d'Annemasse

La proximité de Genève attise l'attractivité de la région d'Annemasse, favorisée par les accords bilatéraux⁸ conclus entre la Suisse et l'Union européenne en vigueur depuis juin 2002. La proportion de travailleurs frontaliers dans la population active (environ 1 actif sur 3) témoigne de cette relation privilégiée. En 2005, le territoire du SCOT concentrait environ 30% des 53 043 travailleurs frontaliers du département de la Haute-Savoie, sachant que le nombre de travailleurs frontaliers résidant dans le périmètre du SCOT et exerçant un emploi sur le Canton de Genève a franchi le seuil des 10 000 cette même année (Source : Conseil général de Haute-Savoie).

La proximité de la métropole de Genève constitue un atout indéniable pour le territoire du SCOT, à travers les effets d'entraînements induits en termes d'attractivité et d'emplois. En conséquence, la dynamique et les orientations de Genève sont à prendre en compte.

Sur le plan économique :

- le poids économique de Genève s'articule autour de 5 domaines : le négoce international, l'industrie, l'accueil d'organisations internationales, les activités de congrès et de salons et la finance ;
- la réalité industrielle de Genève est très contrastée. Ce secteur fortement tourné vers les activités exportatrices dans les domaines de la bijouterie, de l'industrie chimique, ou des équipements machines souffre aussi de la

mutation du tissu. Ainsi, 14% des effectifs industriels ont été perdus sur la période 1991 - 2001 (4 000 emplois).

Sur le plan territorial, l'urbanisation du canton de Genève, déclinée dans le plan directeur cantonal, se structure autour de 5 axes :

- Une urbanisation différenciée, luttant contre l'étalement urbain ;
- Transports et urbanisation, subordonnant l'urbanisation à la desserte de transports en commun ;
- Un réseau d'espaces verts, favorisant la création de pénétrantes vertes, nécessaires à l'équilibre entre constructions et espaces verts ;
- Un espace rural multifonctionnel, visant à rendre compatibles différentes fonctions ;
- Périmètres d'aménagement concerté PAC, outil pour programmer des sites à forts enjeux. La nécessaire collaboration transfrontalière est évoquée à plusieurs reprises.

Des échanges réguliers pendulaires avec les territoires limitrophes, constitutifs d'un maillage multipolaire

Outre les échanges évoqués avec Genève, qui contribuent à reconnaître la région d'Annemasse comme « pôle secondaire d'équilibre » de l'agglomération franco-valdo-genevoise, le territoire s'inscrit dans un maillage intercommunal : les habitants de la région d'Annemasse circulent sur un périmètre élargi, d'Archamps à Annecy. De même, les habitants de la région de Reignier ou des Quatre Rivières fréquentent les équipements et services de la région d'Annemasse.

En 1999, le territoire du SCOT attire près de 2000 personnes, en déplacements pendulaires, originaires du Chablais, 1 837 personnes de la vallée de l'Arve, 775 personnes du canton de Saint-Julien-en-Genevois. L'aire d'influence des équipements annemassiens concerne, outre le SEGH, une large partie de la Communauté de communes « Arve et Salève », comme de celle des « Quatre Rivières », la Vallée Verte, le sud ouest du Chablais et la partie est du Genevois.

Des pôles secondaires émergent (Saint-Julien-en-Genevois, Douvaine, Bonneville, la Roche-sur-Foron) pour constituer un bassin de vie multipolaire.

Ces échanges, source de complémentarités à organiser, constituent une force à consolider pour réunir ces différents territoires dans un destin commun. Le développement des transports collectifs, en s'appuyant sur des projets d'intérêt régional comme le CEVA, peut constituer un des éléments fédérateurs liant concrètement tous ces territoires, au-delà de la symbolique.

Ce système multipolaire souligne la complexité du fonctionnement du territoire et met en exergue l'échelle du bassin de vie franco-genevois dans lequel s'inscrit la région d'Annemasse.

Une structuration territoriale en construction face à Genève

Le SEGH, le SIMBAL, l'ARC... illustrent la volonté partagée des territoires français de « penser » un projet commun. Ce projet commun, porteur de perspectives partagées constitue un préalable indispensable à tout dialogue « équilibré » entre français et suisses. Les ententes amorcées entre intercommunalités françaises constituent une réelle opportunité pour construire les bases d'un projet territorial commun. Ce projet commun constitue la clef indispensable à la réussite de tout « arbitrage » avec les genevois.

⁸ Les accords bilatéraux ont été conclus dans 7 domaines : la libre circulation des personnes, les transports terrestres, le trafic aérien, les obstacles techniques aux échanges commerciaux, les marchés publics, la recherche et l'agriculture.

Les menaces pesant sur la région d'Annemasse

La dépendance accrue vis-à-vis de Genève

En termes notamment économiques (1 actif du territoire sur 3 environ travaille en Suisse), elle représente une vraie menace pour la cohésion sociale : risque de ségrégation sociale entre les travailleurs frontaliers et les autres. Par ailleurs, cette dépendance incontrôlée pourrait transformer la région d'Annemasse en « banlieue », dans le sens de mise au ban, de Genève (« banlieue doré » et banlieue commerciale...).

Le changement de profil de qualification de la population des travailleurs qualifiés et les niveaux de salaires provoquent des difficultés pour les entreprises françaises à conserver leur personnel. Et notamment les ouvriers qualifiés et employés subalternes. Ces deux catégories représentent 90 % des travailleurs frontaliers du Canton de Genève. Ce chiffre est aujourd'hui en augmentation. Les écarts de salaires creusent les disparités sociales au risque d'affaiblir le service public, pourvoyeur d'emplois souvent peu rémunérateurs et de fragiliser le tissu économique.

Cette dépendance genevoise agit également sur l'activité commerciale dont 30 % en moyenne du chiffre d'affaires provient de la clientèle suisse.

Non seulement cette dépendance fragilise la situation économique de la région d'Annemasse, tributaire des « mouvements économiques » et d'une possible évolution de la politique genevoise dans ce domaine, mais elle influence aussi sur la latitude d'action du territoire, contraint dans sa capacité d'évolution. Les choix du SCOT en termes d'offre en logements, d'équipements, de positionnement économique doivent intégrer les influences déterminantes de Genève.

On peut par ailleurs noter que cette dépendance va se renforcer avec la mise en place des bilatérales.

Concernant les déplacements, nous avons dit la nécessaire continuité des liaisons dont certaines, à l'instar des liaisons en transports en communs (tramway, CEVA...) ou liaisons douces, supposent des accords transfrontaliers.

Un développement frontalier français dispersé, non concerté, risque d'incohérence ou d'immobilisme

Les opportunités qu'offre la proximité de Genève suscitent une pression foncière déjà dénoncée et pourraient générer des concurrences sur le territoire français, avide « d'opportunités à saisir ».

La dynamique de la Communauté de communes du genevois, « Porte Sud de Genève » doit rester un atout pour l'ensemble du bassin et éviter toute croissance isolée, menace d'un équilibre déjà fragile. L'ambition de ses projets, comme Neydens, l'attractivité d'Archamps, le parc de logements récents de St-Julien-en-Genoivois... doivent contribuer à renforcer l'attractivité du secteur tout en préservant les échanges, conditions d'une complémentarité indispensable.

L'implantation du futur hôpital sur Findrol, en lisière du périmètre du SCOT, peut constituer une menace pour la grande trame verte. Les territoires limitrophes, aujourd'hui constitués de terres agricoles de qualité, risquent progressivement de s'urbaniser autour du futur équipement. Il s'agira de trouver avec les EPCI voisins un équilibre entre la préservation des espaces agricoles et

naturels, l'amélioration des conditions d'accès du site et la création inéluctable d'un nouveau pôle de vie, qui peut contribuer à faire glisser la centralité annemassienne.

Dans cette situation, le territoire de la région d'Annemasse est donc confronté à un risque de perte de centralité et d'attractivité auquel il convient de répondre par un projet territorial ambitieux.

Les espaces naturels participent au patrimoine local concernant l'ensemble des territoires voisins : le devenir des Voirons, les conditions de leur éventuelle valorisation touristique, le rayonnement du téléphérique du Salève, le devenir agricole, les aménagements des cours d'eau... constituent autant de partitions à étudier de concert avec les Communautés de communes du Genevois, d'Arve et Salève, des Quatre Rivières, du Chablais, de la Vallée Verte... et naturellement Genève.

Toutefois, pour engager le dialogue avec les territoires voisins, il semble important pour la région d'Annemasse de se construire une position.

Les tensions à l'œuvre au niveau supra-régional

On ne peut présenter un bilan territorial de la région d'Annemasse en négligeant les influences des phénomènes nationaux voire mondiaux, sans évoquer les tendances et évolutions à l'œuvre. Il s'agit de dégager ici, de façon très schématique, quelques grands thèmes qui nous semblent significatifs dans l'évolution des territoires, en général et pour la région d'Annemasse en particulier.

La dialectique mondiale-locale

La mondialisation des échanges de toutes natures s'accroît à travers l'emprise des grandes firmes au-delà des frontières, les échanges économiques croissants, la superposition des réseaux techniques, financiers, économiques ...

Cette combinaison avec les territoires physiques fait apparaître ce que les économistes appellent une « économie d'archipel ».

Ce mouvement accroît la mobilité, l'homogénéité, la banalisation, l'éphémère, générant en retour, le besoin de repères, de sédentarité et de droit à la singularité.

Ces flux et ces réseaux malmènent les lieux et territoires, d'autant qu'ils en délaissent certains. Pour autant, ils tendent à les valoriser par leurs capacités de connexion économique et identitaire.

Les attendus de la nouvelle économie bouleversent les ancrages territoriaux. Intégrant des dimensions immatérielles, elle peut être perçue comme « déterritorialisée ». Moteur d'échanges d'informations et de contenus, cette économie de la société de l'information peut aussi être considérée comme économie de la culture et donc de la singularité, de l'identité. On peut ainsi dire que la nécessité du mondial révèle le besoin du local.

Le contexte concurrentiel du territoire du SCOT, sous attractivité genevoise, témoigne de cette fragilité induite par la mondialisation des échanges : « l'existence » économique suppose une ambition imposant une identité, soutenue par des moyens pour répondre aux exigences des entreprises.

Dans ce contexte, la position géographique de carrefour de la région d'Annemasse, à proximité de Genève, ne saurait suffire à elle seule pour garantir cette « existence économique ». La dialectique mondiale-locale suppose ne plus attendre les opportunités de développement économique dans une attitude passive, mais oblige le territoire à affirmer un positionnement stratégique à long terme, fondement d'un aménagement du territoire de qualité qui permettra de retenir et d'attirer les entreprises. Une démarche de « marketing territorial » devient incontournable.

Le paradoxe de l'exigence de la prouesse technique et la qualité environnementale

L'attachement croissant à la qualité du cadre de vie éveille et éduque aux dégâts du progrès. L'aménagement du territoire devient le lieu des arbitrages réussis entre la proximité de l'emploi, l'accès aux services, équipements... et la qualité du cadre de vie, supposant moins de pollution, plus de calme.

La notion même de progrès évolue pour introduire une notion d'équilibre, portée par le « développement durable ». Cette revendication de la « nature » se heurte toutefois à l'intolérance collective aux risques et aléas de cette même nature.

L'absence de mobilisation d'une large partie de la population pour renoncer à la voiture, particulièrement dans l'agglomération malgré les nombreuses nuisances générées, illustrent ce paradoxe.

De même, on retrouve ce paradoxe entre une sensibilité environnementale accrue et une aspiration à la maison individuelle « diffuse » qui reste très forte, dont les conséquences en terme d'environnement peuvent être très lourdes (consommation extensive de foncier, mitage, dépendance automobile...)

Des équilibres à négocier entre collectivités locales

Le rôle de l'État évolue, pour accompagner les mutations, articuler les divers niveaux, local et global, national et international, décloisonner et structurer les territoires. Le pouvoir des collectivités locales croît.

Les logiques d'attractivité et de solidarité se substituent à la logique d'équilibre. La décentralisation confère aux communes et structures intercommunales, des rôles qu'elles doivent apprendre à assurer. Le passage des modèles hiérarchiques aux modèles décentralisés ou en réseaux s'avère difficile. La décentralisation induit des logiques de réseaux ou d'archipel auxquels il faut être connecté sous peine de marginalisation, voire d'exclusion. La décentralisation appelle les collectivités à un niveau d'expertise devenu indispensable pour anticiper et réguler la croissance.

Les structures constitutives du SEGH, caractérisent, on l'a dit, un territoire en mutation, en quête d'une légitimité à conquérir. Pour répondre au repli de l'État et aux attentes des communes, le territoire doit progressivement acquérir les moyens pour accompagner cette évolution.

Les risques territoriaux induits

Les tendances énoncées, caractéristiques du contexte actuel, comportent trois familles de risques auxquels les collectivités doivent répondre :

Risques sur la cohésion sociale

L'éclatement et la fragmentation du territoire, la ségrégation et la segmentation de quartiers, devenus soit ghettos, soit abris, la cohabitation de la pauvreté et de la richesse représentent autant de facteurs de risques pour la cohésion sociale.

Sans mesure forte et volontariste, l'attractivité économique genevoise peut constituer un véritable obstacle à la croissance annemassienne, lui ôtant toute capacité attractive, toute capacité de loger les personnes nécessaires à la vie locale de par une hausse incontrôlée des prix fonciers et immobiliers, pour finalement transformer cette région en banlieue genevoise.

Risques sur la performance économique

La dématérialisation de la finance organisée à l'échelle planétaire, déconnectée des logiques territoriales, contribue à la mobilité des entreprises. La sédentarisation des forces productives est révolue, la concurrence territoriale s'attise pour accueillir les entreprises et maintenir l'emploi.

Pour faire face au poids écrasant de l'économie genevoise, notamment en terme de risque commercial, pour s'inscrire dans le maillage économique local d'une façon pérenne, la région d'Annemasse devra valoriser ses atouts, adopter une stratégie de développement et afficher une position économique ambitieuse. La lutte difficile et concurrentielle exige une attention permanente à l'écoute du marché, pour non seulement attirer les entreprises mais aussi les retenir.

Risques sur l'environnement

Les risques globaux, réchauffement de la planète, changements climatiques... et les risques locaux, avec la concentration des pollutions et nuisances dans les zones urbaines, la dégradation des cours d'eau et des espaces naturels dans les zones fragiles, soulignent l'urgence d'une meilleure articulation entre solidarité et prévention. La recomposition territoriale et la mobilisation des communautés locales qui l'accompagne s'imposent pour soutenir et prévenir.

La place de l'habitat individuel dans la croissance de la région d'Annemasse contribue à l'étalement urbain, détruisant les espaces naturels et favorise l'usage automobile, sources de pollutions. Les exigences de qualité environnementale revendiquées aujourd'hui devraient constituer un levier de sensibilisation déterminant pour faire évoluer les pratiques et faire accepter les décisions nécessaires. Sans ambition environnementale, le territoire perdra définitivement la qualité de ses espaces naturels, argument indispensable au cadre de vie et perdra toute capacité de croissance endogène.

Les enjeux du territoire de la région d'Annemasse

Au delà de ses propres caractéristiques, le territoire s'inscrit dans un contexte de paradoxes, de contradictions et de changements, influençant le devenir territorial. Le croisement des caractéristiques de la région d'Annemasse avec les « tensions » à l'œuvre et les complémentarités tissées avec son environnement contribue à révéler les enjeux locaux auxquels le SCOT devra contribuer à répondre.

Synthèse des enjeux territoriaux

Les tensions qui animent le territoire du SCOT s'articulent pour révéler des enjeux transversaux par excellence, on peut dégager 4 types de réflexion :

- l'identité, pour comprendre ce qui singularise le territoire,
- l'accessibilité, pour qualifier la nature des relations entre les différents pôles ponctuant le territoire,
- la mixité, pour identifier les déséquilibres sociaux et fonctionnels,
- les potentialités des ressources, pour localiser les lieux remarquables, cerner les risques et menaces.

Une identité à conquérir, une image à imposer et à revaloriser

La notion d'identité se nourrit du sentiment d'appartenance à un groupe, qui induit des spécificités et révèle des oppositions. La reconnaissance de ce « lien » constitue l'une des conditions pour forger une culture commune, socle d'un projet partagé à l'échelle du bassin de vie franco-valdo-genevois.

Or les nombreux mouvements migratoires, la diversité culturelle des habitants de la région d'Annemasse, l'absence d'histoire commune rendent difficile ce sentiment d'appartenance.

Ce difficile positionnement identitaire est par ailleurs attisé par l'impact de l'attractivité genevoise sur le territoire français qui nuance la notion même de frontière : les échanges migratoires, la résidentialisation des suisses en France, le clivage entre frontaliers et non-frontaliers contribuent à « gommer » la limite pour une population très « internationale ». Cette évolution peut à terme rapprocher des réalités territoriales, des identités jusque-là éloignées, voire opposées.

La gouvernance en marche des acteurs du territoire du SCOT témoigne de cette difficile quête identitaire.

La superposition successive de structures et d'outils intercommunaux, sur différents périmètres, révèle une intercommunalité dynamique, cependant confrontée à sa capacité à fédérer, à « exister ». Les Communautés de Communes, le SEGH, le SIMBAL, l'ARC... autant d'outils que d'échelles, soulignant à la fois l'impérieuse nécessité de structurer le territoire français face à l'attractivité de Genève et les difficultés d'une organisation partagée et structurée.

L'avenir de la région d'Annemasse dépendra de sa capacité à « exister » dans la grande agglomération franco-valdo-genevoise, à y jouer un rôle moteur, en complémentarité et non en concurrence avec Genève. Quelles complémentarités imaginer ? Quelles vocations, quelles attractivités affirmer sur le SEGH ? Les réponses à un

positionnement ambitieux supposent un territoire solidaire conscient des enjeux qui se présentent aujourd'hui sur le territoire français : notamment résister à une pression foncière, source de déséquilibres et de consommations des ressources naturelles.

Par ailleurs, la structuration du SEGH autour des deux entités, la 2C2A et la CCV, témoigne de cette contradiction entre un élan de solidarité freiné par des résistances « identitaires ». Les deux groupes aujourd'hui constitués, s'engagent à travers l'élaboration du SCOT dans une démarche de projet de territoire à l'échelle des 12 communes, vers une solidarité élargie et affirmée.

Cette conscience collective repose sur :

- Les évidentes complémentarités existantes et/ou à valoriser au sein du territoire du SCOT entre un pôle central urbain dense dont le développement s'appuie sur la qualité de ses articulations avec le territoire limitrophe plus rural.
- La reconnaissance d'un destin commun à l'échelle de la couronne française de l'agglomération genevoise, essentiellement au regard des influences et des dépendances vis-à-vis de Genève.

Si l'interdépendance avec Genève constitue une réalité, une opportunité, la construction d'une identité commune s'impose dans une perspective de valorisation de ce lien.

Dans cette perspective, la notoriété et la centralité de la région d'Annemasse, reposeront sur la capacité à :

- générer, soutenir des projets d'envergure,
- inverser la tendance d'une image négative notamment par une valorisation du cœur d'agglomération, une valorisation du patrimoine existant et d'une prise en compte des espaces sensibles en terme d'effet vitrine (entrées d'agglomération notamment).

La révélation de cette identité trouvera sa pertinence dans sa capacité à développer une image forte et attractive partagée par l'ensemble des 12 communes, traduite par le projet du SCOT.

Une accessibilité favorisant un maillage multipolaire à organiser

La croissance des migrations alternantes propres au bassin de vie franco-valdo-genevois s'est traduite par différentes mesures : un engagement franco-suisse dans divers projets intercommunaux et transfrontaliers.

La situation géographique de la région d'Annemasse, son positionnement de carrefour inscrit aujourd'hui le territoire du SCOT dans un système multipolaire dont le cœur est Genève.

Cette organisation ouvre à la fois des potentialités à la région d'Annemasse, quant à l'ouverture de son champs de projets, mais appelle des mesures adéquates : équilibres à préserver, complémentarités à créer, liaisons à faciliter... La valorisation de la région d'Annemasse devra intégrer les attentes et contraintes des territoires limitrophes : le territoire ne peut pas composer seul.

En ce sens, la pertinence du maillage de ses réseaux de communication, notamment par une offre en transports en commun plus attractive, contribuera non seulement à l'amélioration de la qualité de vie, dans une démarche de développement durable mais favorisera un positionnement économique.

Là encore, le projet de l'Étoile Annemasse-Genève, porté par le raccordement direct à la gare centrale de Genève à

travers le CEVA et le projet d'une desserte TGV, constitue non seulement la réalisation d'un pôle multimodal, mais aussi une opportunité majeure pour le territoire du SCOT de rayonner au-delà de son périmètre.

L'urbanisation de la région d'Annemasse s'est diffusée « spontanément » le long des axes de circulation, sans réflexion sur l'organisation territoriale souhaitable, sans anticiper l'impact de certaines implantations économiques ou de certaines extensions... L'étalement urbain s'oppose à la densité, nécessaire à une offre efficace en transports en commun et favorise ainsi la pratique de la voiture : en illustration à ce constat : « sur environ 300 000 déplacements motorisés de personnes par jour, liés au périmètre du SCOT, la part des transports publics (TAC et SNCF) est largement inférieure à 5% » (Transitech-SEGH « Diagnostic déplacements et accessibilité », juillet 2003).

Le SCOT peut contribuer à l'évolution de ces pratiques, grâce à une plus importante structuration des bourgs et centres urbains, une organisation différente des fonctions, une réflexion sur les conditions d'urbanisation future mettant en avant la notion de densité et de renouvellement urbain, une offre de transports collectifs alternative à la voiture réellement attractive, un développement des modes de déplacements doux, un développement des parcs relais et à une structuration pertinente du réseau routier.

La définition d'une politique de mobilité coordonnée à l'échelle du SCOT, mais aussi de l'agglomération franco-valdo-genoise, représente un enjeu majeur des prochaines années, et amènera sans doute à des bouleversements multiples pour le territoire.

Le devenir de la région d'Annemasse suppose une recherche de complémentarités, conjuguant équilibre des ressources naturelles et équité sociale, à travers notamment un maillage performant des réseaux de communication et une répartition des pôles générateurs de déplacements.

Ce type d'urbanisation suppose une intercommunalité de projets renforcée : les communes et communautés de communes du SEGH doivent apprendre la complémentarité de leurs actions, l'arbitrage et le dialogue pour éviter des initiatives dispersées, nuisibles à terme à l'équilibre local.

Une mixité plurielle à renforcer

Pour la région d'Annemasse, la question de la mixité se décline sur le plan social et fonctionnel.

Mixité sociale

À travers son dynamisme économique, la métropole genevoise constitue un pôle attractif pour la main d'œuvre de la région d'Annemasse. Dans ce contexte, la représentation croissante des frontaliers dans la population active induit des disparités de niveaux de salaires franco-suisse qui contribuent à creuser l'écart déterminant entre les travailleurs frontaliers et les autres. L'application des accords bilatéraux, à travers la suppression des permis de travail et la libre circulation des personnes, associée à la limite des disponibilités foncières dédiées au logement sur Genève, constituent des facteurs aggravant de cette fracture sociale.

Le déficit de logements (qualitatif et quantitatif) induit par la pression foncière, confronté au marché des maisons individuelles contribue au profil social des habitants du territoire.

Or, la mixité sociale constitue une condition d'équilibre et de dynamisme du territoire. Elle représente le point d'appui de la mixité des fonctions, en particulier des fonctions économiques, elle garantit la qualité des services publics et assure une vitalité du territoire par la représentation de sa population jeune.

La réussite de cet équilibre social, vecteur d'équilibre territorial, requiert une solidarité intercommunale dans la réalisation et la répartition des logements aidés, et d'une manière plus générale, dans la diversification de l'offre en logements.

La poursuite d'un important effort de construction de logements locatifs aidés suffisamment diversifiés est plus que jamais nécessaire dans le contexte de très fortes tensions sur le marché de l'habitat.

La création d'une offre en logements intermédiaires est également à favoriser pour retrouver une mobilité au sein du parc social, permettre la décohabitation des jeunes et plus généralement satisfaire les besoins de la population.

C'est pourquoi la mise en œuvre d'une politique foncière globale et d'une stratégie d'accueil de la population au regard de l'accessibilité, des services et des équipements publics devient incontournable.

Mixité fonctionnelle

Rappelons que le SCOT a comme objectif de promouvoir la solidarité et l'équilibre des territoires. Si l'agglomération annemassienne est reconnue comme pôle d'équilibre, la perception de ses fonctions reste floue. Territoire d'accueil d'une partie de la croissance urbaine de Genève, la région d'Annemasse est perçue grossièrement comme l'une des banlieues dortoir de Genève. Dans la perspective de contredire cette image tout en valorisant le lien avec Genève, l'élaboration d'une stratégie de développement induisant une position ambitieuse sur des fonctions à accueillir et à développer s'impose.

L'analyse de la dynamique économique du territoire du SCOT est révélatrice des limites d'une démarche à ce jour encore opportuniste. De nombreuses zones d'activités ont spontanément vu le jour sur des espaces rapprochés, soumises dès lors à une forte concurrence. L'absence d'une intercommunalité de projet fragilise d'ores et déjà le territoire, renforce les dépendances vis-à-vis des fonds frontaliers et se traduit par la difficulté de permettre un développement économique endogène, provoquant le départ d'entreprises en croissance, parfois sur des territoires voisins.

Les projets de Neydens, Findrol ou du pôle d'Archamps, influencent les conditions de développement de la région d'Annemasse dont l'avenir reposera sur sa capacité à transformer ces lieux de concurrence territoriale, ces menaces au court terme, en forces à construire sur le long terme, à l'échelle d'une agglomération franco-valdo-genoise solidaire grâce à des synergies pertinentes et ambitieuses.

Les choix du SCOT en matière de développement économique auront donc un impact déterminant sur la mixité des fonctions, notamment les choix quant au devenir de l'industrie et de l'artisanat, dont le maintien sur le territoire nécessite en tout état de cause une politique de soutien des collectivités volontariste.

La position des élus du territoire sur la relation centre/périphérie participera pleinement au projet du SCOT : mixité des fonctions à rechercher pour un équilibre entre développement urbain et préservation des ressources

naturelles. Cet arbitrage suppose un positionnement du SCOT sur :

- la place de l'agriculture par rapport à son ressort économique comme à sa contribution à l'identité locale. Les terres agricoles que les élus décideront d'ouvrir à l'urbanisation constitueront le cadre de la croissance « tolérée », sur les bases d'une densité à maîtriser,
- l'évaluation des ambitions démographiques au regard de leurs impacts sur l'environnement, la qualité de vie, les équipements... Les conditions d'une mixité sociale à retrouver et d'une mixité fonctionnelle à instaurer, les besoins d'une population nouvelle à accueillir favoriseront les orientations du projet,
- la politique de localisation des équipements structurants, pour trouver un équilibre entre le pôle urbain central, porteur du dynamisme du territoire et les pôles périphériques, relais de proximité.

La potentialité des ressources à préserver

La nécessité de maîtriser les effets de la croissance est au cœur de la problématique de préservation de l'environnement et des ressources du territoire du SCOT. Ici plus qu'ailleurs, l'approche environnementale, ne peut être dissociée des diverses thématiques constitutives de l'aménagement telles que le développement économique, les transports, etc.

L'analyse des potentialités et ressources du territoire, a ainsi mis en évidence l'existence d'espaces naturels variés, mais dont le fonctionnement écologique est perturbé par l'étalement urbain. Alors que des sites sont proposés pour faire partie du réseau Natura 2000, plusieurs milieux naturels sont intéressants, mais pas suffisamment pour bénéficier d'outils de protection et de gestion adéquats. Situés dans des zones périurbaines, ils deviennent, de fait d'autant plus menacés par la pression foncière, ce que le SCOT se doit d'anticiper.

Tout en tenant compte du développement économique et social, la gestion économe et équilibrée des ressources naturelles requiert une prise en compte :

- de l'eau, facteur d'identité et élément fort sur le territoire, à la fois pour l'importance du réseau hydrographique, et pour la sensibilité des milieux aquatiques à la pollution par les eaux usées croissantes,
- des sols, source de concurrence entre les espaces naturels, l'agriculture et le développement urbain,
- de l'air, de qualité dégradée par la saturation du trafic et lors des conditions climatiques défavorables, indissociable d'une politique des transports et de l'énergie volontariste,

Ces éléments sont partiellement suivis par des outils de mesure de la qualité de l'eau, de l'air, les efforts sont à poursuivre dans ce sens.

Adaptés au contexte régional, l'élevage laitier et le maraîchage dominant le secteur agricole. Des signes de qualité (AOC) et la notoriété des produits (Reblochon, maraîchage) favorisent le maintien de l'agriculture, mais le maintien de la production sous label AOC est fortement menacé par le mitage. L'agriculture a atteint un niveau élevé de spécialisation, avec une organisation des filières pour transformer ou écouler la production localement, générant autant d'emplois induits.

La place de l'agriculture ne se limite pas seulement aux emplois agricoles : en entretenant les espaces, en limitant les effets du mitage, en générant des emplois induits, en renforçant l'identité du territoire, elle a bien un rôle multi-fonctionnel à considérer.

La préservation des paysages ruraux est intimement liée aux actions de la préservation des espaces naturels et agricoles traditionnels qui structurent le territoire. D'autre part, les paysages urbains souffrent d'une architecture plutôt banale, hétéroclite en périphérie, avec peu de polarités permettant une lecture aisée des paysages.

Territorialisation des enjeux

L'approche thématique et transversale du diagnostic a confirmé le recoupement des enjeux représentatifs du contexte et du développement local autour de 4 filtres :

- l'identité pour révéler les spécificités locales et environnementales,
- l'accessibilité, pour relier les pôles adapter le développement urbain,
- la mixité, pour équilibrer les fonctions structurantes,
- la potentialité des ressources, pour évaluer les risques, les réserves, la qualité des indicateurs...

La confrontation de ces 4 valeurs à la réalité du territoire est révélatrice de problématiques spatiales déterminantes pour le territoire à prendre en compte dans le PADD :

- valorisation des paysages structurants
- maîtrise de l'étalement urbain
- structuration de l'armature territoriale
- gestion des zones de frictions

Cette démarche spatiale s'impose non seulement pour exprimer les tensions qui seront à réguler mais aussi pour révéler les potentialités du territoire porteuses d'éventuels projets.

Les principes clefs de la loi SRU associés à cette analyse spatiale constitueront les points déterminants à partir desquels sera construit le PADD.

Valorisation des paysages

Le contexte

Le territoire du SCOT se dessine à travers une typologie de paysages variés. La croissance rapide d'Annemasse génère des paysages urbains aujourd'hui hétérogènes, s'étirant dans un continuum dense près d'Annemasse et de Genève jusqu'à une zone périphérique aux contours flous vers les Voirons. L'étude paysagère a mise en évidence des paysages sensibles, au niveau des zones :

- de « transition », entre les ambiances périurbaines et naturelles,
- de « rupture », entre les zones commerciales et les espaces boisés,
- de « continuité » d'une zone urbanisée à une autre, par exemple.

Quelle priorité dégager lors de la réflexion autour de ces paysages sensibles pour améliorer le cadre de vie, et ainsi l'image du territoire ?

Quelle volonté pour préserver les espaces de rupture facilitant la lisibilité des paysages ? Quelle préservation des milieux agricoles et naturels, éléments structurants des paysages en mutation ? Quelle valorisation paysagère des entrées de ville, vitrine du territoire, et pourtant vouées à la promotion publicitaire aujourd'hui ?

L'unité des espaces agricoles aux franges de l'agglomération a laissé place à une zone de transition pénalisante pour le fonctionnement de l'agriculture locale et la préservation des espaces naturels. Des « poches vertes »

sont désormais enclavées dans les espaces urbains, au Brouaz par exemple, et dans une moindre mesure le site des Bois de Rosses. Quelle fonction retenir pour ces derniers espaces, déterminants pour la revalorisation de l'agglomération ?

La maîtrise du développement économique du territoire est indispensable pour éviter d'aggraver la situation des espaces naturels sensibles dont une partie a été détruite (zones humides) ou délaissée par manque de rentabilité (telle la forêt pour partie). Le développement des infrastructures menace les corridors écologiques désormais segmentés, résiduels. Un partenariat avec la Suisse est un atout pour assurer une véritable fonctionnalité des espaces naturels, dont il faut saisir l'opportunité.

Les cours d'eau sont petit-à-petit réaménagés pour réduire les risques naturels (Foron, programme transfrontalier) ; l'alimentation en eau est améliorée en amont (Arve). Cependant, l'ensemble du réseau hydrographique n'est pas pris en compte (Menoge).

La gestion et la valorisation des cours d'eau, des Voirons et du Salève, socles de l'identité locale, (contrats de rivière, réseau Natura 2000 et charte paysagère à venir) sont toutefois des outils à exploiter pour amorcer une dynamique bénéfique pour l'ensemble des problématiques du bassin de vie du Genevois Haut-Savoie.

Les enjeux

- les entrées de ville : des points nodaux du territoire à traiter comme des espaces sensibles ?
- quelle place de l'agriculture pour modeler les transitions et pour une qualité des paysages ?
- quel devenir des espaces de transition ?
- quelle identité des paysages de transition et à terme de ceux de rupture ?
- l'identité du paysage naturel, lieu de transition ou de rupture, est-elle menacée par l'étalement urbain ?

Maîtrise de l'étalement urbain

Le contexte

Une croissance urbaine mal maîtrisée au cours du temps, juxtaposant une diversité de formes urbaines.

Les conséquences de ce mitage important surtout sur les Voirons influencent le paysage, mais aussi les transports individuels et collectifs, les activités, notamment agricoles, les prix du foncier ou les types d'habitat.

Les densités induites marquent aussi les inégalités de répartition de la population sur le territoire en terme de mixité sociale : population plus aisée dans l'habitat individuel et population plus modeste dans les espaces où le collectif domine.

Les enjeux

Comment concilier amélioration de l'accessibilité et maîtrise de l'urbanisation ?

Quelle méthode pour réguler l'étalement urbain et pour préserver les espaces naturels et agricoles ?

Quels seuils démographiques retenir ?

Quel développement possible de la maison individuelle ou de « l'individuel groupé » sur la couronne périphérique ?

Quelle densification des hameaux, bourgs afin de restreindre la production de maisons individuelles diffuses sur le territoire ? Quelles formes d'habitats privilégier ?

Comment favoriser le développement du petit collectif sur les Voirons ? Comment mieux répartir l'offre de logements aidés sur le territoire ?

Comment veiller à la qualité architecturale et à l'intégration dans les paysages des nouvelles constructions ?

Dans quelle mesure la typologie de l'habitat est liée à la sociologie de la population du territoire ? Quelles formations envisager pour adapter la qualification des actifs à l'économie locale ?

Quelle prise en compte des continuités biologiques, et notamment des couloirs à faune menacé de disparition ?

Quelle cohabitation envisageable entre agriculture et urbanisation ? Quel avenir des exploitations AOC ?

Comment sensibiliser aux problèmes naturels (ruissellement, glissements de terrain...) liés à l'urbanisation et à l'imperméabilisation de zones agricoles ?

Comment améliorer la qualité de vie en milieu urbain, notamment dans les secteurs les plus denses ?

Structuration de l'armature urbaine en pôles et réseaux

Le contexte

Si le territoire du SCOT est particulièrement attractif auprès des enseignes commerciales, il en ressort un manque de stratégie d'ensemble et des opérations d'aménagement menées au coup par coup.

Sur l'ensemble du territoire, des disponibilités foncières existent mais souffrent de la faible quantité de surfaces disponibles aménagées.

Notons que l'accessibilité générale du territoire se confronte de plus-en-plus à des flux routiers croissants qui contraignent l'accès direct aux pôles d'activités, souvent insuffisamment séparés des voiries de transit, ce qui est source de saturations fréquentes.

D'une croissance démographique rapide et forte accompagnée d'un développement urbain peu maîtrisé, est née une armature urbaine déséquilibrée : une zone agglomérée dense regroupant l'essentiel des activités et équipements du territoire, des bourgs et des villages proposant des fonctions de proximité et des zones d'habitat diffus. Cette armature, combinée avec une organisation urbaine ne renforçant pas suffisamment les pôles du territoire favorise l'usage de l'automobile au détriment des transports en commun.

Un déséquilibre est donc clairement visible avec les zones périphériques où persistent des traces d'une identité rurale qui subit l'impact du péri-urbain, une mutation déjà entamée mais qui laisse quand même des espaces à préserver.

L'armature urbaine est directement liée au réseau de transport. La région d'Annemasse est un lieu de passage bénéficiant d'infrastructures existantes ou en projet telles que l'aérodrome, l'aéroport de Genève, le réseau autoroutier et ferroviaire et des liaisons avec les territoires environnants. Si l'accessibilité par les transports collectifs peut conduire à réguler l'étalement urbain notamment par la densité, le développement des réseaux routiers peut en revanche induire des effets pervers tels que favoriser une urbanisation en bande, le long des voies.

Malgré la présence d'infrastructures diverses, sur certaines parties du territoire le réseau est saturé. Les projets engagés ou en réflexion constituent des atouts non négligeables pour le développement du territoire et pour faire face à cette saturation : le CEVA, le prolongement du tramway, la liaison A 40/chasseurs, le péricentrique d'Annemasse...

Les enjeux

Quels équilibres entre l'agglomération et le secteur péri-urbain ?

Comment créer une « ambition » économique ? Quelle évolution conforter les pôles ?

Quelle évolution de la dynamique commerciale ? Quelle offre de proximité ? Quelle répartition ?

Quelle place pour l'industrie ?

Quelle place pour l'artisanat ?

Quelles activités envisager pour faire du site de la gare d'Annemasse un site levier au développement du territoire ?

Comment qualifier les entrées de territoire, les entrées d'agglomération, les entrées de ville ?

Quelle offre en logements pour une diversification de l'offre économique ?

Quelle densité favoriser pour optimiser l'urbanisation ?

Quels modes de déplacements privilégier ?

Comment concilier amélioration de l'accessibilité et maîtrise de l'urbanisation ?

Quelle hiérarchie entre voies de transit et voies de desserte ?

Quelle répartition des équipements pour optimiser les déplacements ?

Quelles articulations avec le Canton de Genève et les territoires français voisins pour organiser la mobilité (et notamment les transports en commun) à l'échelle du territoire ?

10 Sites stratégiques

- Le Brouaz
- Les Bois de Rosses et l'aéroport
- La ceinture verte
- Les contreforts des Voirons
- Les Îles
- Les maraîchages du Vernaz
- Le plateau de Lœx

- Le site de l'Étoile-Annemasse-Genève
- Le site des Bois Enclos
- Le Vallon du Foron

Identification de sites stratégiques

3 cartes d'introduction aux sites à enjeux

Le territoire du SCOT est concerné par des grands projets : à titre d'exemples, l'hôpital à Findrol à l'Est, l'Étoile d'Annemasse-Genève, la zone de loisirs de Neydens, le pôle d'Archamps (porte sud de Genève) et la liaison A 40/ chasseurs. Ces projets influenceront l'urbanisation et le projet territorial de la région d'Annemasse.

Ces données croisées avec les données sur les paysages et les différentes pressions ou continuités remarquées sur le territoire mettent en exergue des sites stratégiques. Ceux-ci, lieux de regroupement des enjeux du territoire, sont représentatifs :

- des continuités existantes à l'intérieur du territoire et avec l'extérieur ;
- des pressions exercées par Genève, par les entrées d'agglomération, ou encore entre les zones urbaines et les zones naturelles ou agricoles.

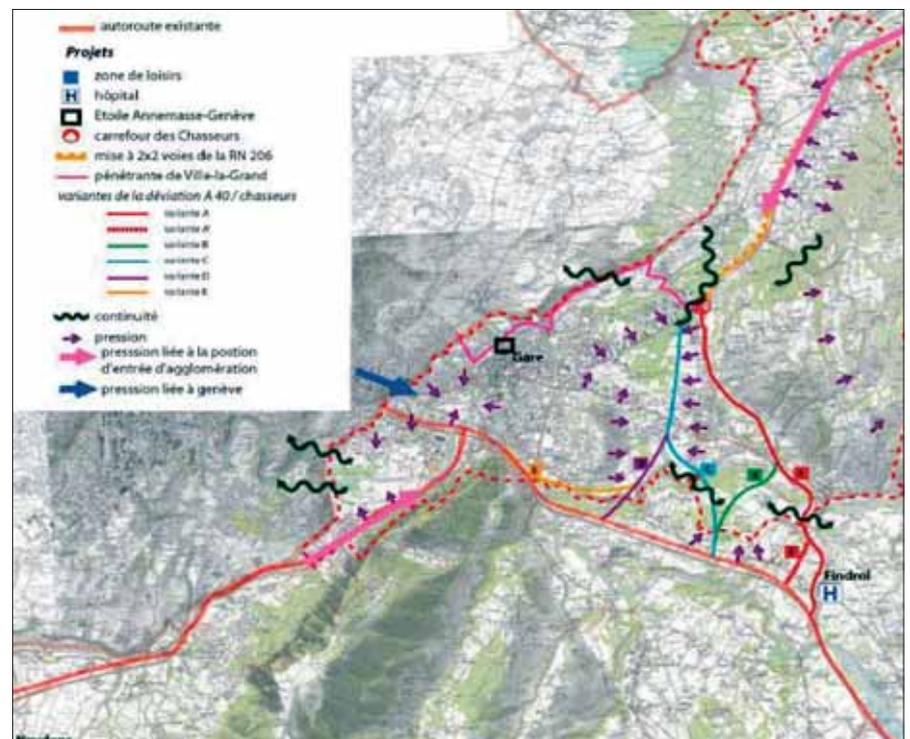
10 sites stratégiques pour le SCOT ont émergé de cette analyse. L'objet de cette approche consiste à évaluer les potentialités des sites au regard des contraintes, des caractéristiques et des enjeux qu'ils dégagent. L'analyse de ces sites a été débattue au sein du SEGH et en groupes de travail.

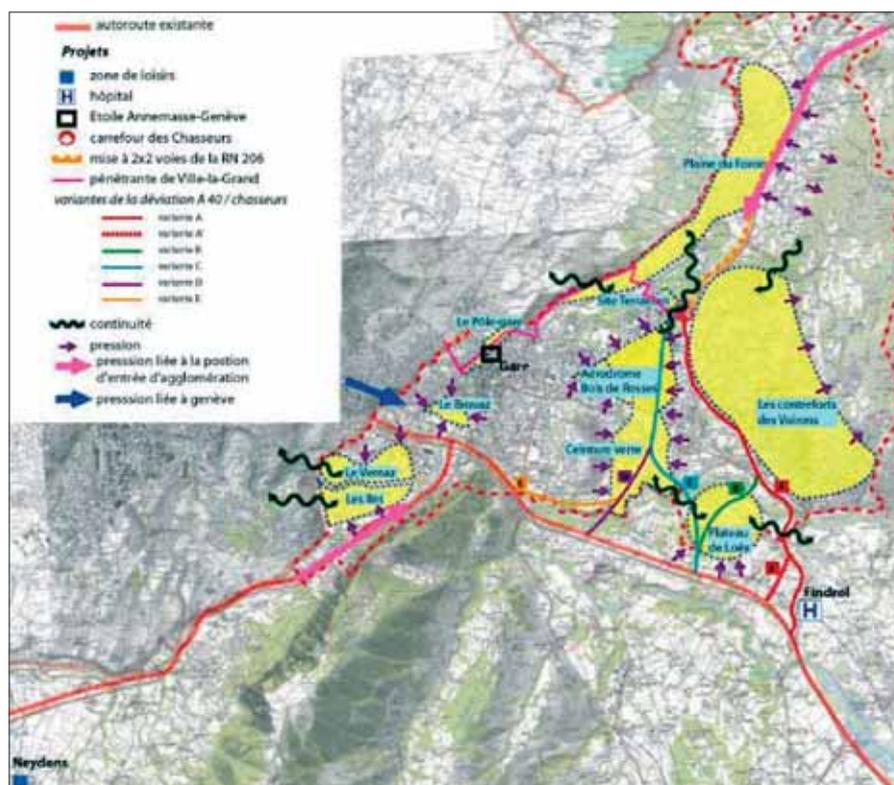
Les 10 sites présentés permettent de regrouper les sites selon des enjeux liés à l'économie, les déplacements, le devenir des paysages et des espaces agricoles, l'urbanisation et le mitage... Ils participeront à la réflexion et à la construction du PADD. Les mouvements et pressions désignent des zones de friction, cernent des secteurs reconnus comme stratégiques pour le projet territorial.

Les projets d'importance à prendre en considération :

- les projets routiers dont le contournement avec ses 5 fuseaux proposés en suspens,
- la Gare, vecteur de centralité,
- le transfert de l'hôpital à Findrol,
- la future zone de loisirs de Neydens.

Les réalités identifiées, confrontées aux projets envisagés révèlent des continuités et des ruptures, des pressions et des mouvements à considérer.





Les mouvements et pressions désignent des zones de friction, cernent des secteurs reconnus comme stratégiques pour le projet territorial.

Des enjeux au PADD

La recherche des complémentarités entre l'agglomération et les communes périurbaines forgera le socle du projet du SCOT. A travers la définition des équilibres entre une urbanisation inéluctable et une agriculture garante du paysage et de l'identité locale, à travers des ambitions sociales partagées et les conditions d'un cadre de vie de qualité, le PADD deviendra le lieu des arbitrages à poursuivre. Les enjeux dégagés du diagnostic révèle des problématiques fortes qui pourront structurer le PADD :

- un enjeu d'identité et d'image,
- un enjeu de qualité environnementale, de qualité de vie : accessibilité et mixité fonctionnelle, urbanisation et préservation des ressources,
- un enjeu d'équilibre, de solidarité et de cohésion sociale,
- un enjeu de performance économique.

Les orientations du PADD exprimeront les choix des élus, à la fois à l'écoute des préoccupations et ambitions de chacun et attentifs aux enjeux intercommunaux.

L'élaboration du PADD s'appuiera sur des échanges, des débats, favorisera la confrontation des points de vue afin de faire émerger des préoccupations communes.

Au regard de son contenu et de ses conditions de réussite le PADD devra à la fois :

- articuler une vision à long terme avec des actions à plus court terme,
- construire le projet en associant approche globale et locale,
- considérer l'économie, le social et l'environnement, à travers une démarche transversale (développement durable),
- développer une approche spatiale permettant de confronter les orientations de chacun.

État initial de l'environnement

Le Schéma de cohérence territoriale exprime, par le choix d'affectation des espaces, la stratégie de développement à adopter sur le territoire couvert par le SEGH. Or, toute forme de développement repose sur les milieux naturels plus ou moins modifiés par l'Homme. Les activités touristiques et de loisir, par exemple, utilisent ces espaces forts appréciés, tant pour leur qualité écologique que pour les paysages perçus.

Le principe du respect de l'environnement, vise à assurer dans le cadre du SCOT «une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, péri-urbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, des sites, des paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et nuisances de toute nature». [art. L121-1]

Dans un premier temps, un état initial de l'environnement a été soumis à plusieurs groupes de travail afin de l'enrichir lors de phases de concertation. Ensuite, le document a été complété par des approfondissements pour produire *in fine* un diagnostic de l'environnement sur le territoire du SCOT.

L'objet de «l'État initial de l'environnement» est de dresser un diagnostic des ressources naturelles, afin d'ouvrir des pistes de réflexion pour aller dans le sens d'un développement durable. Les éléments contenus dans ce document ont été synthétisés à partir de nombreuses études mises à disposition par le SEGH, les services de l'État, et les collectivités territoriales. Une étude spécifique agricole a été également réalisée par la Chambre d'agriculture.

Divisé en trois parties, ce document se décompose comme suit :

- Les ressources et éléments naturels structurants, dont il faut tenir compte avant d'envisager une stratégie de développement,
- Les contraintes liées à l'état de l'environnement, à appréhender au plus tôt, afin de mettre en place les mesures visant à réduire ces contraintes,
- La gestion des ressources, pour économiser les ressources non renouvelables et optimiser leur utilisation.



Ressources et éléments naturels structurants

Le territoire du SCOT de la région d'Annemasse

Les limites de l'espace du SCOT

Les douze communes de l'agglomération annemassienne représentent une partie d'un ensemble géographique et économique plus large qu'est le bassin de vie genevois. Le territoire du SCOT est un pôle d'équilibre face à l'attraction genevoise, doté de plusieurs entités géographiques : la vallée du Foron, la plaine de l'Arve en amont de sa confluence avec le Rhône, les massifs des Voirons et du Salève.

Les limites du territoire du SCOT sont matérialisées :

- à l'Ouest : le long des communes transfrontalières d'Étrembières, Gaillard, Ambilly, Ville-la-Grand, Juvigny, Saint-Cergues et Machilly, en limite de la frontière suisse,
- au Sud : le long de la Menoge, puis de l'Arve, excepté la commune d'Étrembières située au pied du Salève, en limite du territoire de Saint-Julien-en-Genevois,
- à l'Est : du massif des Voirons, en limite de l'entité de la basse vallée de l'Arve,
- au Nord : du massif des Voirons en limite de l'entité chablaisienne.

→ *Ce sont donc des entités géographiques complétées par une frontière nationale qui délimitent le territoire du SCOT du Genevois Haut-Savoie.*

Le relief

La zone d'étude forme partie du territoire genevois qui se situe dans une cuvette limitée par la haute chaîne du Jura (altitude : 1700 m), le massif des Voirons (1480 m) et le Salève (altitude 1300 m), ouverte sur le Léman.

La tectonique du Jura, du Salève et des Voirons constitue une donnée fondamentale pour la structuration du territoire genevois : les axes longitudinaux de leurs plissements sont orientés Nord-Est/Sud-Ouest et par conséquent déterminent l'orientation dominante du bassin genevois. Les implantations de l'activité humaine en sont fortement imprégnées.

Le relief a conditionné l'implantation des activités dans la région : elles se sont développées préférentiellement dans les vallées, près des cours d'eau.

L'altitude induit des conditions micro-climatiques variées, la faune et la flore s'adaptent en altitude à un enneigement de longue durée, à de fortes variations de température et à une pluviosité capricieuse. Ces particularités expliquent la présence d'espèces inféodées à ce milieu, espèces présentes sur les deux principaux massifs montagneux.

Le climat

Dans la région un climat tempéré à tendance continentale domine, caractérisé par un fort contraste thermique entre l'été et l'hiver, et par la présence de pluies régulières.

Les températures

Les températures moyennes mensuelles à la station de Gaillard varient entre un minimum de - 2°C en janvier et un maximum de 26°C en juillet. Il gèle en moyenne 87 jours par an à Annemasse, soit près de 3 mois sur 12. Des zones de verglas fréquent sont localisées sur le plateau de Saint-Cergues exposé directement au vent d'Ouest. L'ensoleillement généreux en été est un facteur favorable à la production d'ozone, cela entraîne la génération de pics de pollution.

Les variations de température sont importantes au cours de l'année ainsi qu'au cours d'une même journée. Cependant, en plaine, la proximité du lac Léman régule et adoucit les amplitudes thermiques.

Lorsque le vent se fait rare, la température en plaine peut être plus basse qu'en altitude. Un phénomène d'inversion de température se produit alors, emprisonnant les éléments polluants de l'air, et favorisant les pics de pollution à l'ozone l'été.

Les précipitations

Les précipitations annuelles moyennes à Annemasse sont de 820 mm, réparties sur 140 jours de pluie par an. Les précipitations sont modérées par rapport à l'ensemble de la Haute-Savoie. Elles prennent souvent un caractère orageux, parfois violent en montagne.

Le mois de mai est en général le mois où les précipitations sont les plus fréquentes, mais leur intensité est faible. La répartition des pluies se calque sur le relief : sur les montagnes proches, les précipitations peuvent atteindre entre 900 et 2000 mm par an, ce qui entraîne des débits élevés dans les cours d'eau de la Menoge, du Foron et de l'Arve.

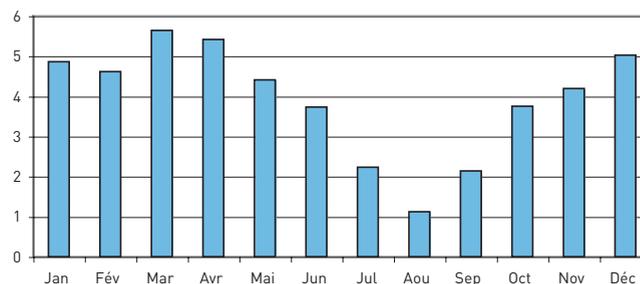
Les nappes de brouillard durent de novembre à février, essentiellement produites par l'évaporation du lac Léman. Elles se développent sur un kilomètre environ, ce qui est faible et donc peu contraignant par rapport à l'ensemble du territoire d'étude.

Les chutes de neige sont concentrées de décembre à mars, avec un maximum en janvier. A 400 m d'altitude, il neige en moyenne vingt jours par an.

Les vents

Les vents, influencés par le relief, ont une prédominance Nord/Nord-Est (la bise). La force du vent est généralement faible, avec des épisodes pouvant dépasser 5 m/s, mais cela n'engendre pas de contrainte particulière sur le site. Les vents d'Ouest à Nord-Ouest amènent les perturbations océaniques, les vents de Sud/Sud-Ouest génèrent des orages violents sur les reliefs.

- Le climat est caractérisé par de fortes amplitudes, à la fois spatialement, selon l'altitude, mais aussi au cours du temps : dans une même journée ou au fil des saisons. Au printemps, les fortes précipitations et la fonte des neiges entraînent des crues importantes à surveiller. L'été, les pics de chaleur favorisent l'apparition de pics de pollution. La préservation de la qualité de l'air est donc d'autant plus difficile que le contexte climatique naturel y est défavorable.



Source : DIREN Rhône-Alpes, moyenne sur 22 ans.

Géologie

Les Voirons appartiennent au massif du Chablais, massif allochtone d'origine liguro-piémontaise. Les Voirons sont constitués de grès durs et de marnes. Il s'agit de terrains tendres et sensibles à l'érosion, susceptibles de fournir des matériaux aggravant les phénomènes de débordement torrentiel au pied des Voirons.

Le bassin versant du Foron est composé de dépôts molassiques lémaniques.

Le Salève est un chaînon calcaire, composé de roches sédimentaires avec quelques dépôts glaciaires au sommet. Ce massif est une particularité géologique puisque c'est une formation calcaire entre la chaîne des Alpes et du Jura. Le réseau karstique du Salève est important, constitué de grottes et de nappes d'eau souterraines.

La plaine alluviale de l'Arve s'étend au nord, limitée par la zone morainique sur laquelle repose Annemasse ainsi que par le promontoire de Vétraz-Monthoux constitué de colluvions et de dépôts morainiques anciens.

Hydrologie, qualité et gestion des cours d'eau

Le territoire est en majorité situé sur le bassin versant du Foron, qui s'étend sur les communes de Machilly, Saint-Cergues, Juvigny, Ville-la-Grand, Ambilly et Gaillard. Le bassin versant de la Menoge comprend les communes de Cranves-Sales, Lucinges, Bonne et une partie de Vétraz-Monthoux. La Menoge et le Foron sont tous deux des affluents de l'Arve, cours d'eau qui recueille une partie des eaux d'Étrembières et de Vétraz-Monthoux.

La Menoge

- **Hydrologie**
La Menoge s'écoule dans la Vallée Verte, zone pluvieuse de moyenne montagne où les sommets culminent à 1600 m, pour se jeter dans l'Arve aux portes d'Annemasse. Son bassin versant a une surface d'environ 160 Km² (au niveau de Vétraz-Monthoux). C'est un torrent de faible débit et de grande instabilité qui s'écoule dans une vallée à creusement naturel, alternativement alluvionnaire dans les zones assez larges, et à dominante d'éboulis dans les zones plus étroites. La Menoge traverse le secteur d'étude sur une plaine alluvionnaire d'environ 200 m de large, boisée sur la plupart de ses berges. Les berges de la Menoge sont souvent encaissées et peu aménagées.

Qualité de l'eau

La Menoge, dans son parcours entre le pont de Fillinges et la confluence de l'Arve présente une qualité de l'eau médiocre due en partie à la présence de décharges sauvages et à des pollutions organiques d'origine domestique et agricole. Des campagnes de mesures sont en cours de réalisation par le Conseil général de la Haute-Savoie pour affiner la connaissance de la qualité de l'eau.

La mise en place d'outils de gestion des cours d'eau étant très longue (de 3 à 5 ans), des mesures pourraient efficacement être mises en place de façon ponctuelle et ciblée, pour améliorer la qualité de la Menoge et de sa ripisylve. Dans le cadre du contrat de rivière de l'Arve, la Menoge fait l'objet de mesures de suivi limitées uniquement au niveau de la zone de confluence avec l'Arve. Dans ce cadre, Vétraz-Monthoux, traversée par la Menoge, bénéficie d'une mesure visant à améliorer la qualité des rejets d'assainissement dans les cours d'eau.

- Une appréhension globale de la gestion de la Menoge permettrait de mieux lutter contre les pollutions de ce cours d'eaux, qui affectent naturellement la qualité des eaux de l'Arve en aval.

L'Arve

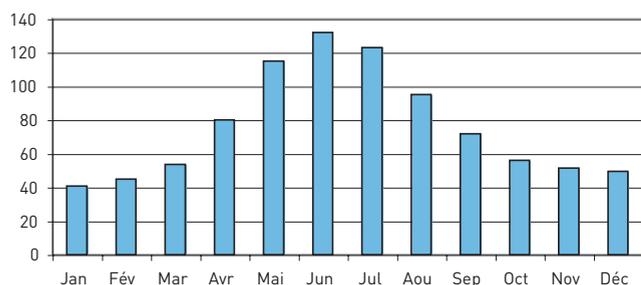
Hydrologie

L'Arve est le principal cours d'eau du département de la Haute-Savoie. Il prend sa source au Col de Balme à 2192 m d'altitude pour confluer avec le Rhône en aval de la ville de Genève. D'une longueur de 107 km, l'Arve draine un bassin versant de 1 660 km² (au niveau d'Arthaz Pont-Notre-Dame). Le régime hydraulique de l'Arve est de type nival, une période d'étiage en hiver, et un maximum de débit en juin dès la fonte des neiges qui se prolonge durant l'été.

L'Arve est un cours d'eau torrentiel, très dégradé physiquement par divers aménagements qui lui ont ôté son caractère torrentiel sur la partie s'écoulant sur le territoire du SCOT notamment. L'Arve a été endiguée sur plusieurs sections de son cours au XIX^e siècle, des extractions massives de matériaux ont inversé le processus alluvionnaire et enfoncé le lit sur plus de 75 % de son linéaire. L'urbanisation a réduit les domaines d'extension de la rivière et entraîné une dégradation de la qualité des eaux. Le cours d'eau est influencé par des aménagements hydroélectriques (dérivations hors bassin vers la Girotte et Émosson).

Cours d'eau	Débit d'étiage	Crue décennale	Crue centennale
Arve	20,2 m ³ /s	442 m ³ /s	-
Foron à Saint-Cergues	0,03 m ³ /s	25 m ³ /s	69 m ³ /s
Foron à Gaillard	0,04 m ³ /s	44,5 m ³ /s	88,5 m ³ /s
Menoge à Vétraz-Monthoux	0,5 m ³ /s	38 m ³ /s	-

Données hydrologiques de la Menoge à Vétraz-Monthoux en données mensuelles moyennes en m³/s.



Source : DIREN Rhône-Alpes, moyenne sur 28 ans.

- **Qualité de l'eau**

Le tronçon de l'Arve qui traverse le territoire du SCOT présente une qualité de l'eau moyenne. Parmi les paramètres analysés lors des campagnes de mesures complémentaires, le paramètre le plus limitant est l'ion ammonium qui apparaît de façon ponctuelle en aval de la station d'Annemasse. Ceci ne peut que révéler un dysfonctionnement ponctuel de la station d'épuration. Sur la station d'Arthaz, le niveau de pollution par les métaux a été amélioré de deux niveaux entre 1995 et 1998. Un écart important est mesuré entre la qualité de l'eau sur le plan physico-chimique et le niveau de qualité donné par les indicateurs biologiques, écart du à une dégradation importante du milieu physique.

La qualité de l'Arve est largement dépendante des rejets en amont, d'origine domestique ou industrielle (décolletage). Jusqu'à maintenant, 100 000 équivalent habitant n'étaient pas traités, mais les nouvelles stations d'épuration des Houches et de Cluses doivent réduire cette source de pollution directe.

L'objectif du SDAGE est de réduire la pollution de moitié sur les 10 années à venir, l'objectif du contrat de rivière est d'atteindre une eau de type 1A, excellente.

- L'Arve a une vocation de « poumon vert » en structurant les milieux naturels proches, dans la plaine qui mène jusqu'à Annemasse. Les accès aux abords de l'Arve sont petit-à-petit aménagés dans le cadre du contrat de rivière, en chemins et sentiers d'interprétation. Progressivement, l'image de l'Arve évolue auprès des habitants, et devient un lieu de loisirs.

- **Le « Foron de Ville-la-Grand », de Machilly à Annemasse**

Hydrologie
Le Foron assure un lien entre le Bas Chablais et le genevois, entre la France et la Suisse. C'est un torrent qui se développe sur environ 20 kilomètres d'est en ouest, de Machilly à Annemasse. Les affluents du Foron, les ruisseaux des Bétiers, et des Mouilles, prennent leur source dans le massif des Voirons. Le Foron naît sur la commune de Bons-en-Chablais, à l'exutoire du Marais à la Dame, puis, il assure le rôle de frontière avec la Suisse (depuis 1815 seulement) qu'il matérialise sur ses huit derniers kilomètres avant de se jeter dans l'Arve, en passant par les communes de Machilly, Saint-Cergues, Juvigny, Ville-la-Grand, Ambilly et Gaillard. Le bassin versant du Foron est de 40km² environ, dont les communes de Présinges, Puplinges et Thônex en Suisse, d'une partie de Cranves-Sales et de Lucinges en France.

Le Foron a un régime pluvial, qui subit une légère influence nivale due aux Voirons. La Chandouze et le Panfonnex lui confèrent un écoulement de type torrentiel. Le débit d'étiage⁹ du Foron est très faible, de l'ordre de 30 à 40 litres par seconde. En période d'étiage, deux inconvénients se présentent : le cours d'eau est plus sensible à la pollution par réduction de l'effet de dilution, et d'autre part, la largeur de lit importante réduit le niveau d'eau,

rendant difficile la circulation piscicole. La gestion des inondations du Foron constitue un enjeu important car le cours d'eau s'écoule en zone urbaine où la sécurité des personnes est engagée. Les inondations surviennent lorsque les précipitations s'écoulent à la surface du sol sans y pénétrer, lorsque ce dernier est gelé ou gorgé d'eau. Les débordements torrentiels sont souvent causés par l'insuffisance du gabarit hydraulique des buses de certains torrents mais cet écueil est en cours de résorption par des travaux d'aménagement hydrauliques afin de limiter les embâcles en amont des buses hydrauliques. Les inondations de plaine ont une occurrence parfois décennale voire trentennale sur certains secteurs de Gaillard. La problématique « inondation » est donc préoccupante sur le secteur du Foron.

- **Qualité de l'eau**

Le Foron, sur tout son trajet, présente une qualité de l'eau de bonne à très bonne, à l'exception du tronçon d'Ambilly, trajet où il présente une qualité entre moyenne à très bonne. La qualité physico-chimique du Foron est bonne sur l'ensemble du linéaire excepté entre la confluence du Dard jusqu'à Ville-la-Grand. La teneur anormalement élevée du Dard en phosphore et en azote est le paramètre déclassant de la partie médiane du Foron.

Sur le plan hydro-biologique, la qualité de l'eau est moyenne jusqu'à Ville-la-Grand, puis médiocre en aval. À l'amont, le Foron a tendance à l'eutrophisation¹⁰ du fait de l'influence du lac de Machilly. Une pollution métallique est relevée au Chrome, provenant du Moulin des Marais, et au cuivre sur l'ensemble du linéaire, mais leur toxicité est avérée uniquement en aval de la zone de maraîchage de Gaillard.

Aujourd'hui, la pollution diffuse d'origine agricole a une influence limitée sur la qualité des eaux : bien que les 17 exploitations situées sur le bassin versant du Foron aient un cheptel ne nécessitant pas de mise aux normes particulière, les huit plus grosses exploitations ont été incitées à gérer leurs effluents dans le cadre de l'opération concertée du Léman.

À Gaillard, la pollution par les maraîchages est faible dans la mesure où les 60 ha concernés sont traités par lutte biologique, réduisant d'autant la quantité de pesticides nécessaire.

Moderée et localisée sur les zones industrielles de Saint-Cergues et de Ville-la-Grand, l'activité industrielle constitue une source potentielle de pollution (40 entreprises potentiellement polluantes). Les efforts entrepris depuis une dizaine d'années par la collectivité et les entrepreneurs ont toutefois permis de diviser par dix la fréquence des incidents (pollution ponctuelle de polluants divers). La pollution d'origine domestique est localisée sur les hameaux n'étant pas raccordés à un système d'assainissement collectif, ce qui représente 750 habitations. Les projets de collecte des eaux usées devraient permettre de réduire ce nombre à 230 habitations, sachant que les ¾ d'entre elles ont un système autonome d'assainissement défaillant. De plus, l'ancienne décharge de Saint-Cergues est toujours une source de pollution organique du fait de la lixiviation des dépôts anciens.

- Ce cours d'eau a une valeur sur le plan identitaire dans la mesure où il fait le lien entre la CCV et la 2C2A. C'est un élément naturel structurant dont la place est reconnue sur le plan politique, en témoigne la création du SIVU pour gérer la rivière à l'échelle du bassin versant : le SIFOR (Syndicat d'aménagement et d'entretien du Foron du Chablais genevois).

⁹ Débit d'étiage : débit minimum d'un cours d'eau calculé sur un temps donné en période de basses eaux.

¹⁰ Eutrophisation : dégradation de la qualité des eaux continentales (lacs, étangs, etc...) provoquée par des apports excessifs d'éléments minéraux (phosphates et nitrates en particulier).

La qualité de l'eau dans les rivières du SEGH

Cours d'eau	Site / Tronçon	date	Qualité générale : altération physico-chimique	État physico-chimique : macro-polluants	Biologie : indice biologique normal globalisé et groupe faunistique indicateur		Objectif qualité 2005	Objectif de la directive cadre eau à l'horizon 2015
					IBGN	GFI		
Le Foron de Ville-la-Grand	Chandouze à Saint-Cergues, Juvingny, Ville-la-Grand	1998	Bonne à très bonne	Bonne	moyenne	moyenne	Excellente	Bonne
	Ambilly	1998	Moyenne à très bonne, proliférations végétales néfastes pour l'alimentation en eau potable	Bonne	Médiocre	mauvaise	Bonne	Bonne
	Gaillard (Juste avant de se jeter dans l'Arve)	1998	Bonne à très bonne	Bonne	Médiocre	mauvaise	Bonne	Bonne
La Menoge	Menoge du pont de Fil linges à la confluence de l'Arve	1994	Moyenne	inconnue	inconnue	inconnue	moyenne	Bonne
L'Arve	En amont d'Artaz Pont Notre-Dame	2003	De moyenne à bonne : forte présence de microorganismes, de polluants minéraux, et dans une moindre mesure de matières azotées et de phosphore	Bonne	Bonne	Bonne	Excellente	Bonne

Source : Agence de l'eau. Données, en ligne, issues des bases d'analyse des eaux, DDE de Haute-Savoie, carte des objectifs de qualité des cours d'eau. La qualité des eaux de l'Arve a été mesurée en 2002 sur 20 stations lors de quatre campagnes de mesures complémentaires aux campagnes habituelles.

La directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil établit un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau a été publiée au Journal Officiel des Communautés Européennes le 22 décembre 2000 (date d'entrée en vigueur). L'atteinte de l'objectif de bon état des eaux est fixée à décembre 2015.

Gestion des cours d'eau

- SDAGE du bassin Rhône – Méditerranée – Corse**
 Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône – Méditerranée – Corse a été approuvé le 20 décembre 1996. Le SDAGE est décliné localement en SAGE, pour des unités hydrographiques cohérentes (bassin versant par exemple). Aucun périmètre de SAGE n'a encore été retenu pour la zone d'étude (Agence de l'eau du bassin Rhône-méditerranée-Corse, avril 2002).
 En attendant que la zone soit dotée d'un SAGE, sur le bassin versant de l'Arve surtout, le SDAGE, décliné en 10 orientations fondamentales, fait office de référence pour tous les travaux concernant de près ou de loin la gestion des eaux. Les orientations principales du SDAGE concernent la lutte contre la pollution, le respect du fonctionnement naturel des milieux, la restauration et la préservation des milieux aquatiques remarquables, la gestion des risques, le renforcement de la gestion locale et concertée.
- Contrats de rivière**
 Le contrat de rivière prend en compte les préconisations du SDAGE, il vise à atteindre progressivement un fonctionnement équilibré du cours d'eau, en restaurant,

quand cela est possible, des espaces de fonctionnalité rapprochée. Deux contrats de rivière ont été mis en œuvre sur le SCOT, procédures complémentaires du SAGE. Ils fixent les objectifs en termes de qualité des eaux, de valorisation du milieu aquatique et de gestion équilibrée des ressources en eau en prévoyant pour une période de cinq ans les modalités de réalisation des travaux nécessaires pour atteindre des objectifs.

Le contrat de rivière Arve

Le contrat de rivière Arve a été conclu en 1995 pour une période de réalisation de 10 ans. Ce contrat de rivière a été élaboré et est mis en œuvre par le Syndicat Mixte de l'Aménagement de l'Arve et de ses abords (SM3A).

Les objectifs du contrat de l'Arve sont les suivants :

- redonner à l'Arve un espace de liberté, tout en assurant la sécurité des personnes et des biens,
- améliorer la qualité des eaux,
- préserver et valoriser les milieux naturels,
- mettre en place une structure pour l'entretien des ouvrages restaurés,
- sensibiliser la population à la bonne gestion de son patrimoine naturel.

Le volet le plus important de ce contrat, du point de vue budgétaire, concerne l'assainissement (volet A). Les

actions contenues dans ce volet sont orientées vers la diminution de la pollution organique moyennant le développement des réseaux d'assainissements et la construction de nouvelles stations d'épuration des eaux usées (STEP), en aval d'Annemasse. Le budget concernant ce volet a été utilisé en totalité en 2003, les actions sont donc mises en œuvre rapidement. L'objectif est de soustraire les nappes aquifères à la menace de contaminations. Ces nappes, notamment celle du Genevois, alimentent en eau potable un nombre important d'agglomérations urbaines, dont Annemasse.

Les actions de remise en état des milieux se situent notamment au niveau du pont d'Étrembières et de l'ancien lac de Creuze (dernière zone de stockage des eaux significative avant l'entrée de l'Arve dans le tissu urbain dense de l'agglomération), où une digue sera remplacée par des aménagements assurant la sécurité des populations tout en redonnant un espace de fonctionnalité à l'Arve.

Excepté le Foron, aucun des affluents majeurs de l'Arve ne fait l'objet d'une gestion globale et concertée dans le cadre de contrats de rivières, ce qui peut dans certains cas limiter la portée des mesures de protection définies par le SM3A (en matière de gestion des crues et des pollutions notamment).

Le contrat de rivière du Foron

Le contrat de rivière du Foron, dont la version définitive a été finalisée en mai 2003, couvre l'ensemble du bassin versant du cours d'eau, dont des communes françaises et suisses. Ce contrat de rivière a été élaboré et est mis en œuvre par le Syndicat d'aménagement et d'entretien du Foron du Chablais Genevois (SIFOR), pour une durée de cinq ans. La limite de frontière entre la France et la Suisse se trouve au sommet de la berge de la rive droite, le lit mineur du Foron est donc entièrement français.

Le bassin versant du Foron est inclus dans le périmètre de la CIPEL, (Commission internationale pour la protection des eaux du Léman) et a été réalisé sous l'impulsion du Comité régional franco-genevois (CRFG).

Le contrat de rivière du Foron se décline en quatorze thèmes rassemblés selon quatre éléments principaux :

- reconquête de la qualité des eaux, principalement en coordonnant et planifiant les actions d'amélioration des systèmes d'assainissement pour limiter les rejets domestiques et industriels,
- protection des personnes et des biens, par la gestion des écoulements et des apports solides,
- restauration et mise en valeur du milieu aquatique et des milieux annexes naturels ou anthropisés,
- entretien et suivi du milieu aquatique, évaluation et communication sur les actions mises en œuvre.

La principale action sur le plan financier et technique du contrat de rivière est la construction d'un bassin de rétention

de 9 ha avec une capacité de 250 000 m³ programmée à Marsaz, pour assurer la protection contre les crues de la zone urbanisée en aval de la commune de Juvigny.

Parallèlement, le contrat de rivière prévoit de préserver les champs d'expansion de crue en zone non constructible et d'établir des mesures réglementaires pour ne pas augmenter la concentration des débits en eau pluviale et les niveaux actuels de crue du Foron.

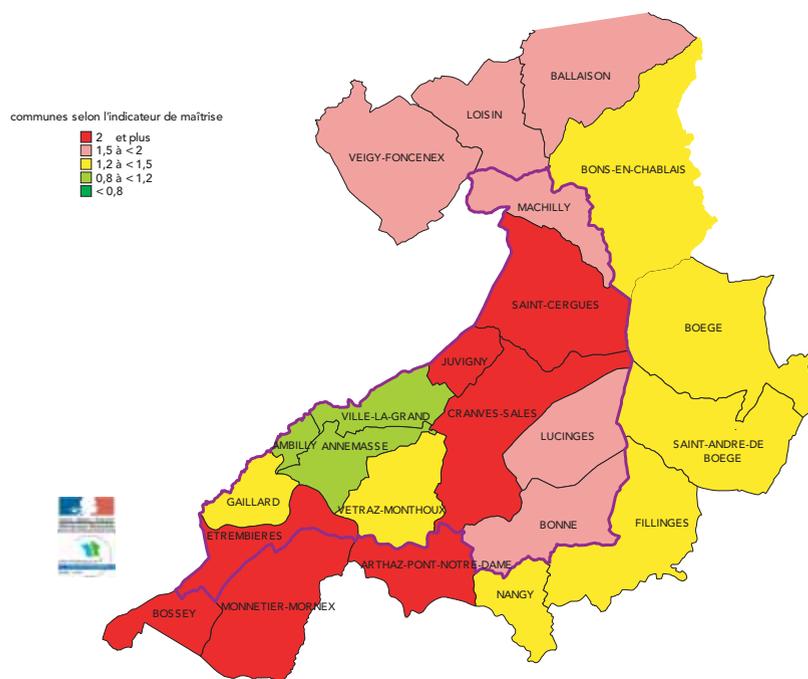
- Les cours d'eau sont, au même titre que l'ensemble des espaces naturels, à préserver et à valoriser car ils ont une place importante au sein de l'agglomération annemassienne. Ils sont en effet porteurs d'enjeux sur le plan écologique, paysager mais aussi en termes d'identité, d'image et de loisirs.

À noter que la Menoge ne fait pas l'objet d'une gestion aussi organisée et concertée que l'Arve et le Foron, ce qui ne favorise pas l'adoption de mesures de protection et de valorisation efficaces pour ce cours d'eaux. Une réflexion à l'échelle des structures intercommunales dont le territoire est traversé par la Menoge permettrait de programmer à court ou moyen terme des actions ponctuelles. Par la suite, la mise en place d'outils de gestion de cours d'eau pourrait intégrer la Menoge dans un programme de type « Schéma d'aménagement et de destination des eaux ».

Consommation d'espace

Le territoire du SCOT a la particularité d'avoir une occupation de l'espace qui a profondément été modifiée depuis les trois dernières décennies. Les zones dites urbaines, comprenant le tissu urbain, les zones d'activités ou de loisirs, les grandes infrastructures et l'habitat diffus se sont étalées au détriment des espaces naturels et agricoles. Cette problématique commune à l'ensemble du sillon alpin a incité la DIREN à comparer la consommation d'espace par habitant en 1970 et en 1995. La consommation d'espace de référence, prenant en compte la population résidente et ayant un emploi rapportée à l'aire urbanisée en 1970, a été rapportée à la consommation d'espace mesurée en 1995. En conclusion de cette étude, seules les communes dites « urbaines » : Ville-la-Grand, Ambilly et Annemasse ont connu une consommation d'espace proportionnelle à l'accroissement de population (résidente et employée). En d'autres termes, un « gaspillage » d'espace est constaté sur la majeure partie des communes du SCOT. Ce constat met en évidence les conséquences d'une absence de planification urbaine, qui conduira à une disparition totale des espaces disponibles d'ici 2050 si aucune politique volontariste de planification n'est mise en place.

L'indicateur de maîtrise de consommation d'espace



La loi montagne

Quatre communes de la zone d'étude sont concernées par la loi montagne (voir encadré) : partiellement pour Cranves-Sales, Saint-Cergues, Bonne, en totalité pour Lucinges. Cette loi prévoit, entre autres, la préservation des terres nécessaires à l'activité agricole, des milieux naturels et des paysages, en limitant les constructions à la continuité des bourgs et des hameaux.

La loi urbanisme et habitat du 2 juillet 2003 confirme les grands objectifs d'équilibre entre protection et développement de la loi montagne, mais fait évoluer certains dispositifs. L'urbanisation devient possible en dehors des hameaux existants à conditions de respecter les objectifs de protection des terres agricoles, pastorales et forestières, les paysages et milieux caractéristiques du patrimoine naturel, ainsi que la protection contre les risques naturels. La commission départementale des sites doit alors valider les propositions de zones à urbaniser.

- Sur les secteurs concernés par la loi montagne, le développement des activités et de l'urbanisation sur le territoire doit se conformer à l'esprit de la loi : une gestion des ressources et un développement basé sur ressources locales. Ces principes vont dans le sens de la loi SRU et du développement durable, ils sont à retenir pour l'aménagement des communes des Voirons.

La loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 a pour objet d'assurer une parité des revenus et des conditions de vie entre la montagne et les autres régions. Son but est de mettre en valeur de manière optimale les potentialités locales par le biais d'une démarche d'auto développement. L'utilisation raisonnée des ressources, la protection des équilibres écologiques et l'aménagement de l'espace sont trois volets fondamentaux de cette loi, qui s'applique dans 188 des 293 communes de la Haute-Savoie.

Enjeux pour les communes du SCOT

Le relief est contraignant car il limite les possibilités d'extension urbaine qui s'étale jusqu'au pied des pentes des Voirons. Le relief a permis en partie de confiner une partie de l'extension urbaine aux espaces les plus accessibles.

Les cours d'eau ont par le passé été fortement aménagés pour ne pas limiter le développement urbain. Le succès de ces opérations est mitigé puisque aujourd'hui des zones sont fréquemment inondées. La mise en place de contrats de rivière sur l'Arve et le Foron vise à améliorer l'état physique des rivières tout en assurant la sécurité des personnes. Les cours d'eau sont petit à petit perçus de façon positive au sein du territoire, mais cette prise de conscience est encore timide. L'aménagement des accès aux cours d'eau est à souhaiter tant pour les loisirs que pour marquer l'image du territoire.

Les évolutions techniques offrent de nouvelles solutions pour la préservation des cours d'eau. Les techniques douces et le maintien des espaces de continuité ont supplanté les méthodes de recalibrage et de re-dimensionnement complet des cours d'eau par enrochement. Toutefois, en raison d'un coût élevé, ces applications techniques sont étalées sur des délais à moyen terme (10 ans).

Ainsi, le maintien des zones de fonctionnalité rapprochée (zones participant à l'alimentation hydrique des rivières, partie du lit majeur, où agissent les facteurs négatifs directs pour la conservation de l'écosystème) des cours d'eau pour supporter les crues est l'une des actions les plus efficaces pour assurer la protection des zones habitées.

Conserver un minimum d'espace de part et d'autre du lit majeur (espace situé entre le lit mineur et la limite de la plus grande crue historique répertoriée) est ainsi une mesure préventive qu'il serait bon de faire figurer. De même, la prise en compte des rejets d'eaux usées dans le milieu naturel est à réaliser en amont des projets d'aménagement, notamment pour ce qui concerne l'évaluation des coûts d'entretien à long terme.

Malgré les contraintes physiques, la consommation d'espace est élevée, la suprématie de l'habitat individuel et le développement des zones commerciales excentrées a entraîné une surconsommation d'espaces ruraux. La mesure de l'espace urbanisé par commune peut être un bon indicateur de suivi de l'engagement des élus locaux à préserver leur patrimoine, à l'avenir.

Les espaces naturels

Le territoire du SCOT dispose de milieux naturels remarquables, diversifiés et bénéficiant de niveaux de protection divers. Les grands milieux naturels représentés sur le territoire sont les forêts et les zones humides.

Les milieux et espèces remarquables

Les forêts

- *Description des milieux forestiers*

Les milieux forestiers sont situés essentiellement sur le massif des Voirons, du Salève, auxquels s'ajoutent les boisements rivulaires le long des cours d'eau (l'Arve, la Menoge, le Foron mais aussi le long des torrents présents sur les Voirons), ainsi que quelques espaces boisés aujourd'hui résiduels, tel les bois de Rosses, le bois des Allongets, le bois des Côtes, les espaces boisés du plateau de Loëx et le bois de Vernaz.

Les boisements sur les ravins et le long des cours d'eau (ripisylve) forment de longs couloirs boisés dominés par les chênes, charmes et châtaigniers sur le haut des berges, saules, aulnes, frênes en bordure du cours d'eau ; assurant le passage de la faune d'un massif à un autre. Les boisements rivulaires marquent le paysage en soulignant le tracé des cours d'eau, et contribuent à la protection rapprochée des cours d'eau, en jouant un rôle épurateur.

Les zones boisées du Salève sont entrecoupées de zones d'éboulis, milieux propices pour les oiseaux de falaises. Ainsi le milan noir, le faucon pèlerin, le grand corbeau nichent dans les rochers. Les observations sont enrichies par les oiseaux migrateurs de passage. Les forêts abritent des espèces inféodées à ce milieu, sur les Voirons particulièrement, tel la grande faune, voire le lynx, grand prédateur pour lequel l'habitat est favorable (mais dont la présence n'est pas confirmée à ce jour).

- *Gestion des domaines forestiers*

La forêt représente 2500 ha environ sur les 12 communes du SCOT, dont les deux tiers sont situés sur le massif des Voirons (étude préalable à la mise en place d'un système d'information cartographique forestier, FIB 74, CG 74). Les boisements sont essentiellement possédés par des propriétaires privés (77%), peu organisés et possédant de trop petites parcelles pour une exploitation rentable, chaque propriétaire possédant dans la majorité des cas moins de 50 ares, répartis en 1 ou 2 parcelles.

La superficie moyenne des parcelles sur les Voirons est de 0,3 ha, 40% des parcelles mesurant moins de 10 ares. Les zones les plus morcelées se situent à la périphérie des massifs, à proximité des zones urbanisées.

L'accessibilité des parcelles (distance à une piste forestière inférieure à 150 m) est assurée pour seulement la moitié d'entre elles. L'amélioration de la desserte, certes souhaitable, est cependant liée à la topographie du massif, les zones de forte pente rendant la création de pistes d'autant plus difficile, coûteuse et peu rentable.

Quelques forêts domaniales sont gérées par les services de l'Office National des Forêts ou par les services communaux : 22 ha à Lucinges, 93 ha à Saint-Cergues, et 112 ha sur la forêt domaniale des Voirons. Les forêts soumises au régime forestier et gérées par l'Office national des forêts se situent sur les communes de Bonne, Cranves-Sales, Étrembières, Juvigny, Machilly, Lucinges.

La rentabilité des forêts est assurée pour les domaines suffisamment vastes, mais aujourd'hui le massif des Voirons par exemple souffre d'une absence de structure de gestion adaptée à la taille du massif. L'exploitation des forêts était autrefois assurée par les agriculteurs, mais les systèmes de polyculture vivrière ont laissé place à des modes de production spécialisés où l'exploitation de quelques hectares de forêt n'a plus sa place, économiquement.

→ Les forêts sont à préserver en tant qu'entités écologique et paysagère, mais aussi économique car la foresterie est rentable lorsqu'elle est menée à bien, en témoigne l'expérience réussie de la gestion communale de Lucinges.



Les Îles d'Étrembières, série d'étang protégés par un Arrêté préfectoral de protection de biotope.



Bois de Vernaz



La Menoge

Les zones humides

La notion de réseau de zones humides est particulièrement importante au regard du fonctionnement écologique et hydrologique de ces milieux. Que ce soit par voie terrestre ou aquatique, le déplacement des espèces est essentiel pour éviter l'isolement génétique des populations et permettre leur expansion.

Différents habitats sont réunis sous cette appellation de zones humides : marais alcalins, tourbières de transition, mégaphorbiaies, boiselements marécageux... D'un point de vue hydrologique, les zones humides jouent naturellement le rôle de récepteurs des bassins versants, d'où la nécessité d'appréhender la conservation des zones humides à une échelle globale.

De nombreuses zones humides participent à la richesse écologique et à la régulation hydraulique du secteur. Elles se situent généralement en plaine, dans des secteurs facilement aménageables. Leur assèchement entraîne la perte d'une faune et d'une flore très riche, mais aussi la possibilité de recueillir des eaux en cas de forte crue. Les zones humides ont pendant longtemps été considérées comme zones improductives. Elles sont petit-à-petit reconnues pour leur intérêt hydraulique.

Situées sur des terrains habituellement gorgés d'eau douce de façon permanente ou temporaire, la végétation est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année.

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 pose le principe d'une approche globale de l'eau et des milieux aquatiques. Elle impose une gestion équilibrée de la ressource en eau afin de préserver les éléments aquatiques, les zones humides et de protéger les eaux superficielles et/ou souterraines contre les atteintes qu'elles peuvent subir.

Le tableau ci-après est issu de l'inventaire des zones humides de Haute-Savoie réalisé en 2000. Cet inventaire a été partiellement actualisé par Asters en 2005.

L'inventaire des zones humides de Haute-Savoie, repris ci-dessous, est non exhaustif car ce recensement devrait être associé à des précisions sur l'alimentation hydrique de ces espaces. Bien qu'il soit insuffisant de protéger le seul périmètre des zones humides sans prendre en compte leur réseau d'alimentation et leur environnement éloigné (éviter l'effet de protection « en timbre poste »), cet inventaire permet de figer au minimum les zones humides à préserver dont nombre ne font l'objet d'aucune mesure de gestion à ce jour.

Un approfondissement de la connaissance de la fonctionnalité des zones humides sur le territoire permettrait de protéger des zones d'alimentation hydrique de ces zones humides, dont la majeure partie est alimentée par des sources résurgentes des Voirons ou du massif karstique du Salève, alors que les zones de marais sont alimentées par les nappes des cours d'eau.

La seule zone humide retenue dans le cadre des sites proposés pour Natura 2000 (voir plus loin la liste des sites du SCOT proposés) est le marais de Grange-Vigny, sur la commune de Machilly. C'est une roselière en cours de boisement par les saules et les aulnes. Ce milieu est en cours de fermeture par les ligneux, évolution naturelle des milieux humides ouverts ne bénéficiant pas de mesures de gestion comme la fauche ou le pâturage. Cette dynamique entraîne un appauvrissement biologique par boisement et assèchement du milieu. Ce marais va

faire l'objet d'un programme de revalorisation visant à « accroître la biodiversité du milieu tout en conservant son rôle fonctionnel », dans le cadre du contrat de rivière Foron. Une flore spécifique s'y développe et c'est un lieu privilégié de passage et de gagnage pour la faune. Des espèces telles les rousserolles, la locustelle, les sarcelles d'été et d'hiver, la bécassine et le héron cendré y trouvent refuge.

Les friches sur argile

La mise à jour de l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique de Haute-Savoie a mis en évidence l'intérêt de certains milieux particuliers, les friches à molinie sur argile, jusqu'alors très peu prises en compte comme élément de richesse patrimoniale. Ces friches regroupent différentes formations végétales, allant de la prairie maigre plus ou moins envahie par les genévriers, à des stades plus élevés de pinèdes claires. Elles sont installées sur des sols argileux, engorgés en hiver et au printemps, parfois extrêmement secs en été.

Ces milieux se caractérisent par une grande diversité d'espèces d'orchidées ainsi que plusieurs espèces végétales d'intérêt :

- la Fétuque à feuille de capillaire (*Festuca trichophylla*), espèce inscrite sur liste rouge nationale,
- le Laser de Prusse (*Laserpitium prutenicum*), protégée au niveau régional,
- l'Ophioglosse langue de serpent (*Ophioglossum vulgatum*), petite fougère protégée au niveau régional et localisée dans les friches les plus humides.

Les conditions écologiques et la structure de la végétation de ces milieux sont très favorables pour de nombreux reptiles, en particulier le Lézard vert. Parmi les espèces emblématiques potentielles de ces milieux, on peut trouver le Sonneur à ventre jaune, crapaud d'intérêt communautaire et protégé au niveau national, souvent présent dans les dépressions sur argile temporairement en eau, les ornières des chemins, et également le Damier de la succise (*Euphydryas aurinia*), papillon assez strictement inféodé à ces milieux en Haute-Savoie, où sa plante hôte est bien présente et parfois même très abondante. Ce papillon bénéficie d'une protection au niveau national et est reconnu d'intérêt européen. La présence de ces espèces n'est pas avérée sur les friches identifiées sur le territoire.

Trois classes de sites ont été définies lors de l'inventaire réalisé par Asters en 2002, en fonction de l'intérêt patrimonial des sites et trois sites sont répertoriés sur les communes concernées par le SCOT :

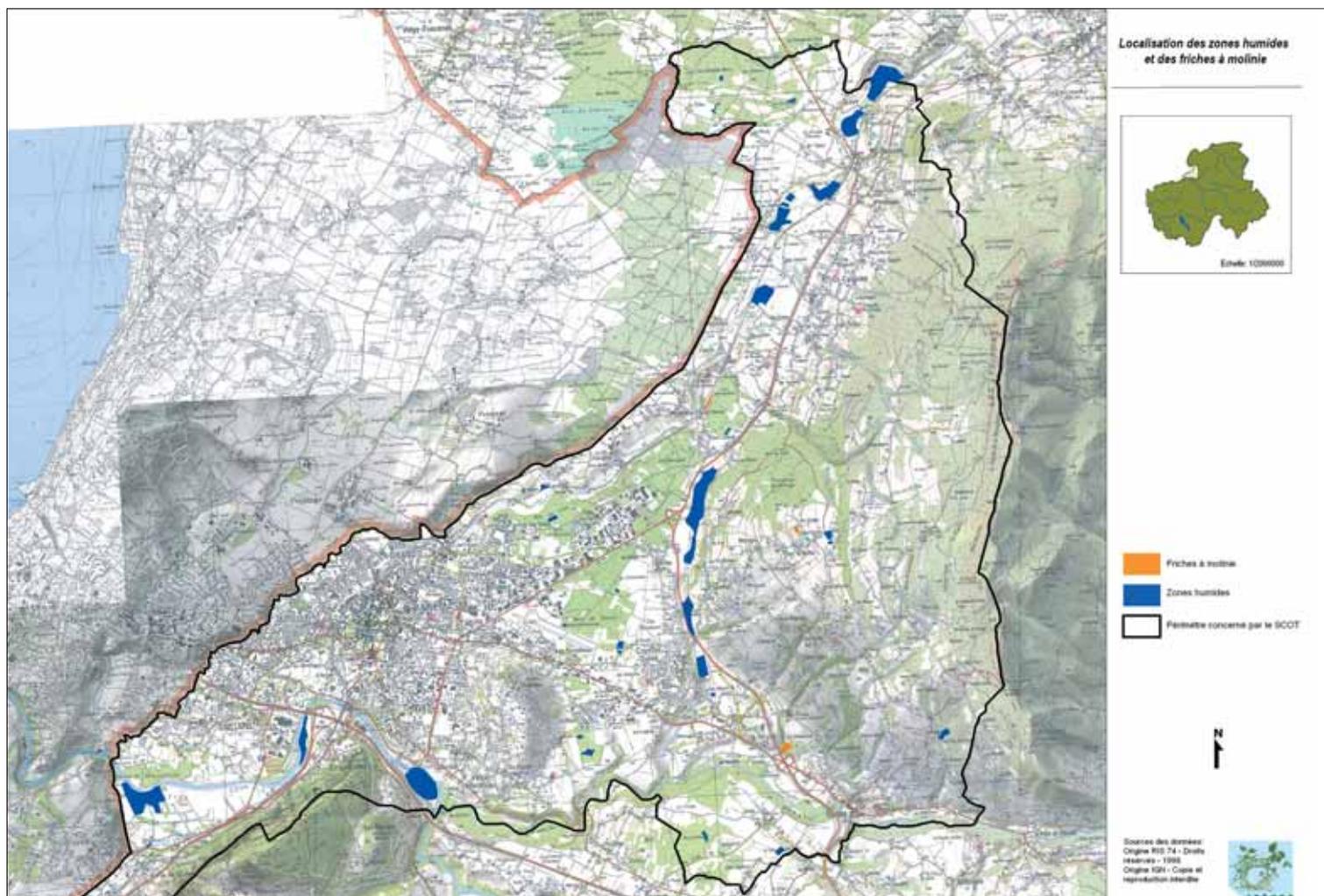
- les sites de classe 1 sont prioritaires pour faire l'objet d'un programme d'actions qui peut prendre différentes formes : préservation par protection, convention ou acquisition, restauration et/ou mise en place d'une gestion adaptée. Les sites du territoire ne sont pas concernés.
- les sites de classe 2 présentent un état de conservation favorable mais un intérêt écologique moins marqué ; leur pérennité devra être assurée : il s'agit des friches situées sur les communes de Bonne sur Menoge « les Chavannes » et Cranves-Sales « les Arelles ».
- les sites de classe 3 présentent un état dégradé ou peu typique : la friche « les Montolliets » sur la commune de Juvigny en fait partie.

Ces trois sites sont des ZNIEFF de type 1.

Zones humides du territoire du SEGH

Commune	Nom	Superficie	Type de milieu
Machilly	Marais La Dame-Grange	14 ha	Marais
	Lac de Machilly	8 ha	Plan d'eau créé en 1977 pour amortir les crues d'un bassin versant de 6,5 km ²
Saint-Cergues	Les Hutins SSW	4,5 ha	Marais
	Moniaz Nord-Est	6 ha	Bois humide marécageux
	Les Moulins des Marais Est et Sud-Est	4,5 ha	Marais et bois humide
Cranves-Sales	Lossy NNW	12 à 15 ha	Tourbière, identifiée par le SDAGE comme zone humide remarquable
	Les Donnes	3 ha	Bois tourbeux et prairie marécageuse
	Le Creux Nord	4 ha	Marais
	Chez Cottet Est	1 ha	Marais (nord et prairie humide (sud))
	Les Airelles Ouest	1,5 ha	Prairie humide sur argile
	Les Glyamis	<0,2 ha	Prairie humide marécageuse
	Les Cornaches Sud-Ouest	<0,1 ha	Prairie humide abandonnée
	Les Fontaines Nord	<0,1 ha	Prairie humide abandonnée
Bonne	Bois de Bœuf	0,5 ha	Prairies humides
	Loëx Sud-Est	0,8 ha	Boisement humide
	Limargue Est	1,2 ha	Prairies humides
Étrembières	Les Îles	14,9 ha	Etang Boisement humide
	Les Peupliers Ouest	4,2 ha	Etang Boisement humide Bas Marais
	Chef-lieu sud-est (secteur du lac de Creuze)	13,6 ha	Boisement humide
	Fontaine Jules César	0,2 ha	Etang
	Le Pas de l'Échelle Nord	0 ha	Cette zone humide n'existe plus
	Source des Eaux Belles Ouest	<0,1 ha	Mare
Juvigny	Chez Lanevaz Est	<0,1 ha	Prairie humide
	Les Allongets	0	Ce site ne peut pas être qualifié de zone humide
Vétraz-Monthoux	La Râpe Nord-Ouest	0	Zone humide détruite
	Les Tattes de Borly Ouest	0	Zone humide détruite
	La Râpe Sud-Est	0	Zone humide détruite
	Les places Est	0	Zone humide détruite
	Haut-Monthoux Ouest	<0,1 ha	Etang
	Bois de Rosses	<0,1 ha	Forêt humide
	Cordy Sud-Est	0,9 ha	Prairies humides
	La Râpe Sud	0,3 ha	Prairies humides
Ville-la-Grand	Monsaz-Est	0,5 ha	Prairies humides
	Bois des Côtes	0,02 ha	Prairie humide à molinie relictuelle
	Buchillons	0	Cet ancien boisement humide de plus de 2 ha a été pour partie remblayé, et pour partie s'est embroussaillé naturellement

Source : DDAF 74, Porter à connaissance et inventaire des zones humides. Ce tableau a été actualisé pour tenir compte des mises à jour effectuées par ASTERS en 2005.



Les espaces de continuité et les corridors écologiques

La faune a besoin d'un territoire étendu pour vivre et se reproduire, mais l'espace est de plus en plus morcelé par les zones d'urbanisation et les infrastructures. A titre d'exemple, un chevreuil vit sur un territoire de 20 à 40 ha, un cerf élaphe sur 500 à 1 000 ha (5 à 10 km²), un lynx sur 15 à 20 000 ha (200 km²).

Les espaces de continuité sont des liaisons fonctionnelles permettant à la faune de se déplacer à l'intérieur du territoire (et en liaison avec les territoires voisins), par exemple des zones de montagne (la chaîne du Jura, le massif des Voirons, les massifs du Salève et du Vuache) vers la plaine.

Il s'avère particulièrement complexe de définir précisément des « corridors écologiques » sur un territoire vaste, puisque chaque espèce a des stratégies différentes de déplacements et d'adaptation à son milieu de vie. Il semble ainsi judicieux de privilégier à l'échelle du territoire des connexions naturelles entre les grands types de milieux, des coupures vertes entre les pôles d'urbanisation, en maintenant une structure paysagère cohérente et diversifiée afin de réduire au minimum le morcellement et favoriser la biodiversité.

Cependant les espaces sont parfois très étroits et se limitent à un seul passage ; ce sont alors des « corridors » indispensables pour maintenir, d'une part, un espace de vie suffisant pour ces animaux, et d'autre part, pour préserver une certaine biodiversité faunistique et floristique en assurant des échanges génétiques d'un espace forestier à un autre.

Les principaux corridors utilisés par la faune se situent coté français le long du ruisseau de la Chandouze, à Saint-Cergues, au sud du bourg de Juvigny pour remonter vers le bois de Rosses et la tourbière de Lossy par le bois des Allongets, à Machilly près du marais de Brens, et le long de l'Arve au sud de Vétraz-Monthoux.

Le Canton de Genève a inscrit dans son plan directeur cantonal la nécessité de préserver les corridors pour la grande faune et les continuums biologiques. La ceinture paysagère du sud Léman, de Présinges à Excenevex, comprenant un des espaces boisés en plaine, sera isolée si l'accès au massif des Voirons n'est pas préservé (franchissement de la RD 1206).

À noter que la plaine franco-suisse est de taille trop faible pour espérer maintenir à long terme des populations d'ongulés séparées des Voirons : des échanges avec les animaux coté français sont indispensables au brassage génétique des populations présentes. Les corridors écologiques fonctionnent bien entendu indépendamment des frontières administratives, d'où une nécessité impérieuse de travailler de concert avec la Suisse voisine.

Le passage de la faune au niveau du carrefour des chasseurs sur les communes de Cranves-Sales et Juvigny, est la principale voie empruntée par les ongulés (Cerfs, chevreuils...) transitant du massif des Voirons en direction des bois de Jussy, du Bas Chablais et de la Suisse. Le nombre de collisions véhicule/animal enregistrées à cet endroit atteste de la nécessité pour les animaux de franchir l'ouvrage routier.

Le maintien de ce passage d'intérêt supra-régional constitue donc un enjeu majeur, un aménagement spécifique serait à étudier.

Le passage de la faune le long du ruisseau de la Chandouze, qui permet de franchir la RD 1206 en passant sous la route nationale, devrait être maintenu dans le cadre des travaux d'aménagement de la voie envisagés.

Aujourd'hui, les infrastructures au pied du Salève (A 40 et A 411) représentent un obstacle majeur à la circulation des animaux entre la plaine et les massifs du Salève et du Vuache. C'est un couloir à faune important qui est quasiment supprimé. Coté suisse pourtant, la volonté est affichée de préserver les berges de l'Arve et son environnement comme pénétrante de verdure.

Seul le ruisseau de la Menoge permet aux animaux de transiter entre le massif des Voirons, via le plateau de Loëx, et les berges de l'Arve.

Il va sans dire que l'aménagement de la zone des îles à Étrembières devra comprendre le maintien d'espaces de continuité, aujourd'hui déjà urbanisés en partie pour de l'habitat pavillonnaire.

Les espaces de continuité sont les plus menacés aujourd'hui car ils ne sont pas protégés à part entière, comme peuvent l'être certaines zones humides ou bois classés. Ces espaces de transition sont composés de zones agricoles hétérogènes : des terres cultivées, des zones d'élevage, etc.

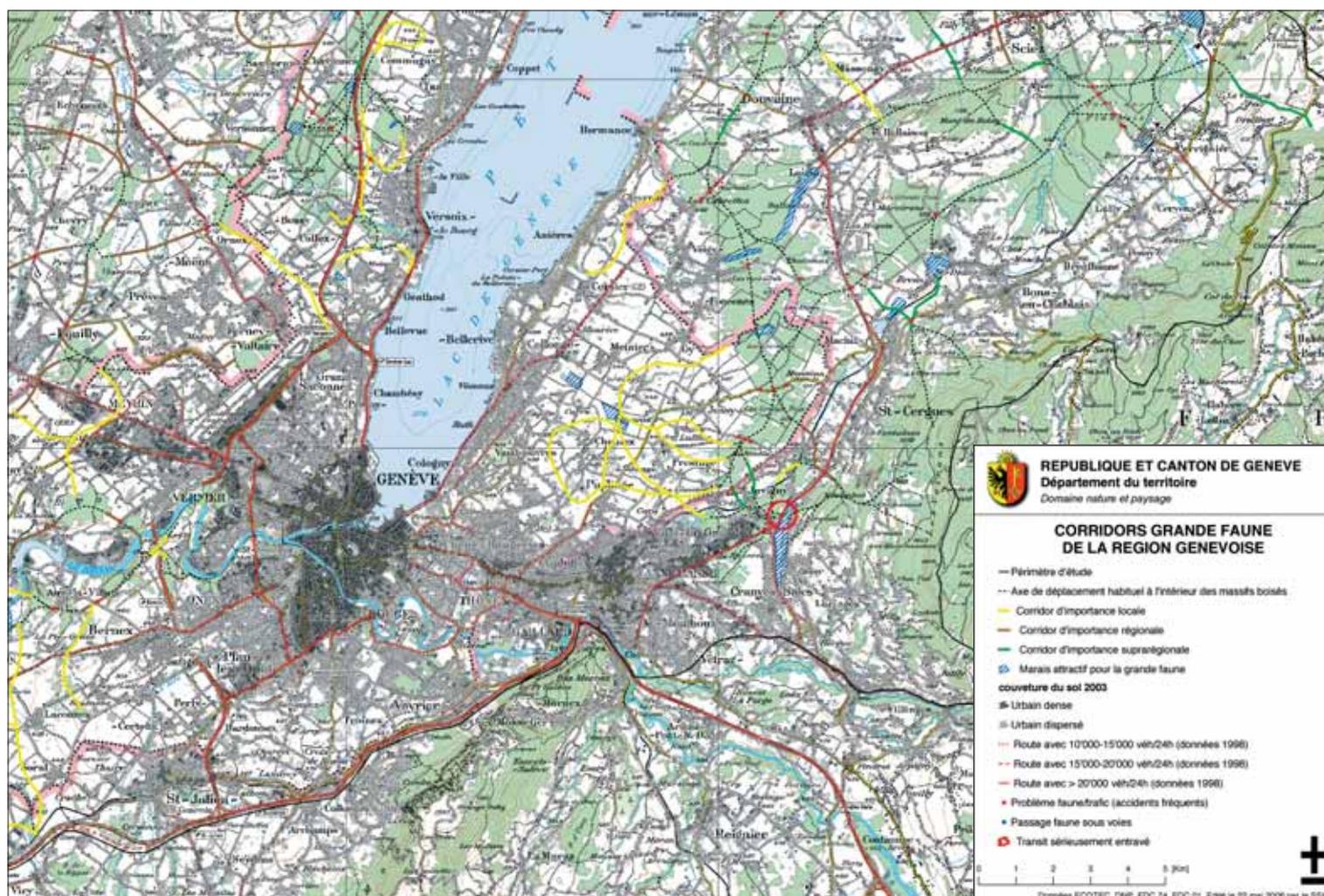
Ils permettent à la faune de se déplacer pour agrandir leur territoire. Nombre d'espèces ont en effet besoin de dizaines ou centaines d'hectares pour vivre, alors que par endroit, en milieu ouvert, il est de plus en plus difficile

d'avoir une telle surface d'un seul tenant, pour le cerf élaphe par exemple. Ils assurent une continuité entre les espaces naturels, garante de leur fonctionnalité. Ce sont des coupures vertes entre différents milieux (plaine, montagne) ou entre milieux de même nature (zones humides).

Les espèces floristiques bénéficient également de ces espaces de continuité leur permettant d'augmenter leur aire de répartition. En effet, les végétaux utilisent le vent, l'eau, ou les animaux pour disperser leurs graines.

Les principaux enjeux pour le maintien de la circulation de la faune sur le territoire sont :

- Maintien de la possibilité de franchissement au niveau du carrefour des chasseurs par la grande faune.
 - Maintien des passages à faune reliant le massif des Voirons aux grands bois sur la commune de Jussy et sur la zone boisée du Bas Chablais : deux éléments sont à prendre en compte : le franchissement des axes routiers et ferroviaires, le maintien d'espaces non bâtis permettant la libre circulation des animaux en zone agricole et naturelle.
- L'enjeu est de préserver avant tout ces espaces de transition non protégés par ailleurs.
- Conforter la fonction de corridor écologique du ruisseau de la Chandouze, notamment afin de permettre aux ongulés d'utiliser ce passage (par plantation d'arbres le long du cours d'eau, pose de grillages lors du franchissement des ouvrages routiers).



La faune

La petite et la grande faune

Les forêts représentent un espace important pour la grande faune : chamois, cerf, et de nombreuses espèces d'oiseaux : la gélinotte, la chouette de Tengmalm.

Des traces de passage de lynx sont identifiées sur le massif de Voirons. Le lynx est extrêmement difficile à observer car c'est un animal à activité crépusculaire et nocturne, évoluant sur un territoire très vaste de 100 à 300 km². C'est pourquoi la confirmation de sa présence n'est pas basée sur des observations mais sur le relevé de traces indiquant son passage.

L'existence du grand tétaras, autrefois présent, n'a pas été confirmée lors des comptages depuis une dizaine d'années. Le chamois et le bouquetin des Alpes ont été identifiés sur le Salève, ainsi que le lièvre variable.

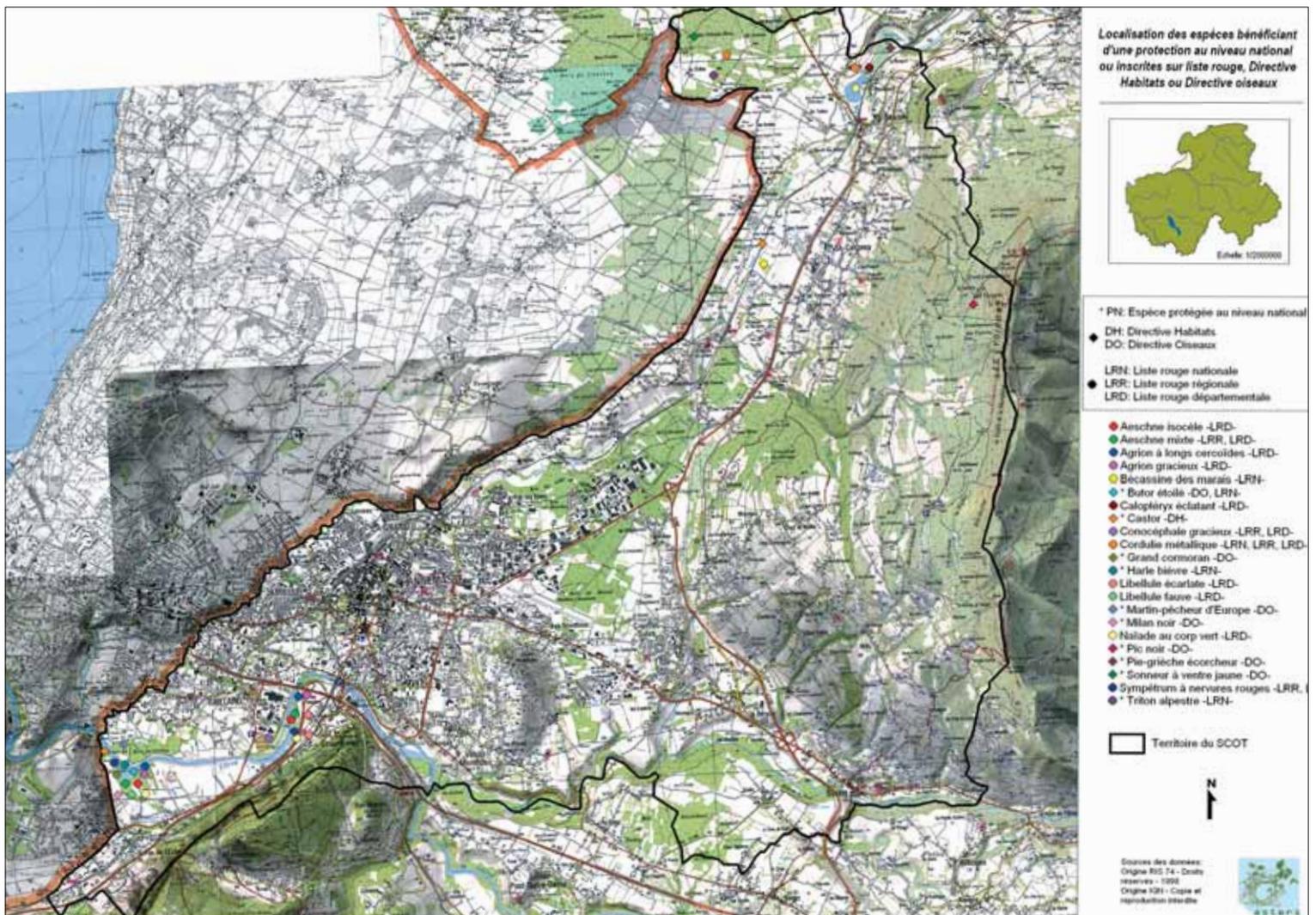
Faune des principaux cours d'eau

Le castor (*Castor fiber*) est présent dans l'Arve, au niveau de la confluence de l'ancien lac de Creuse, de la confluence entre l'Arve et la Menoge. Cette espèce est encore rare en France mais elle tend à se redévelopper ces dernières années.

Le faible débit d'étiage du Foron induit une teneur faible en oxygène dissous, qui est pourtant nécessaire à la faune et la flore aquatique. Le maintien des espèces piscicoles est donc en partie difficile pour des raisons naturelles. Sur la partie aval du Foron et sur une partie des berges de l'Arve, l'artificialisation des berges prive le cours d'eau d'une diversité d'espèces vivant en partie dans la ripisylve.

Faune inféodée aux zones humides

Les zones humides représentent des milieux riches pour les insectes : plusieurs papillons remarquables et les amphibiens. Les sources au pied du Salève abritent plusieurs espèces d'amphibiens reconnus d'intérêt telles



que les tritons, crapauds, et autres grenouilles vertes (*Rana esculenta*) et rousse (*Rana temporaria*). La grenouille rieuse (*Rana ridibunda*) est identifiée dans les marais au pied des Voirons.

Les oiseaux (passereaux, rapaces et avifaune en migration) sont plutôt rares et difficiles à observer, mais une trentaine d'espèces protégées sont identifiées dans les marais des Voirons.

Espèces piscicoles

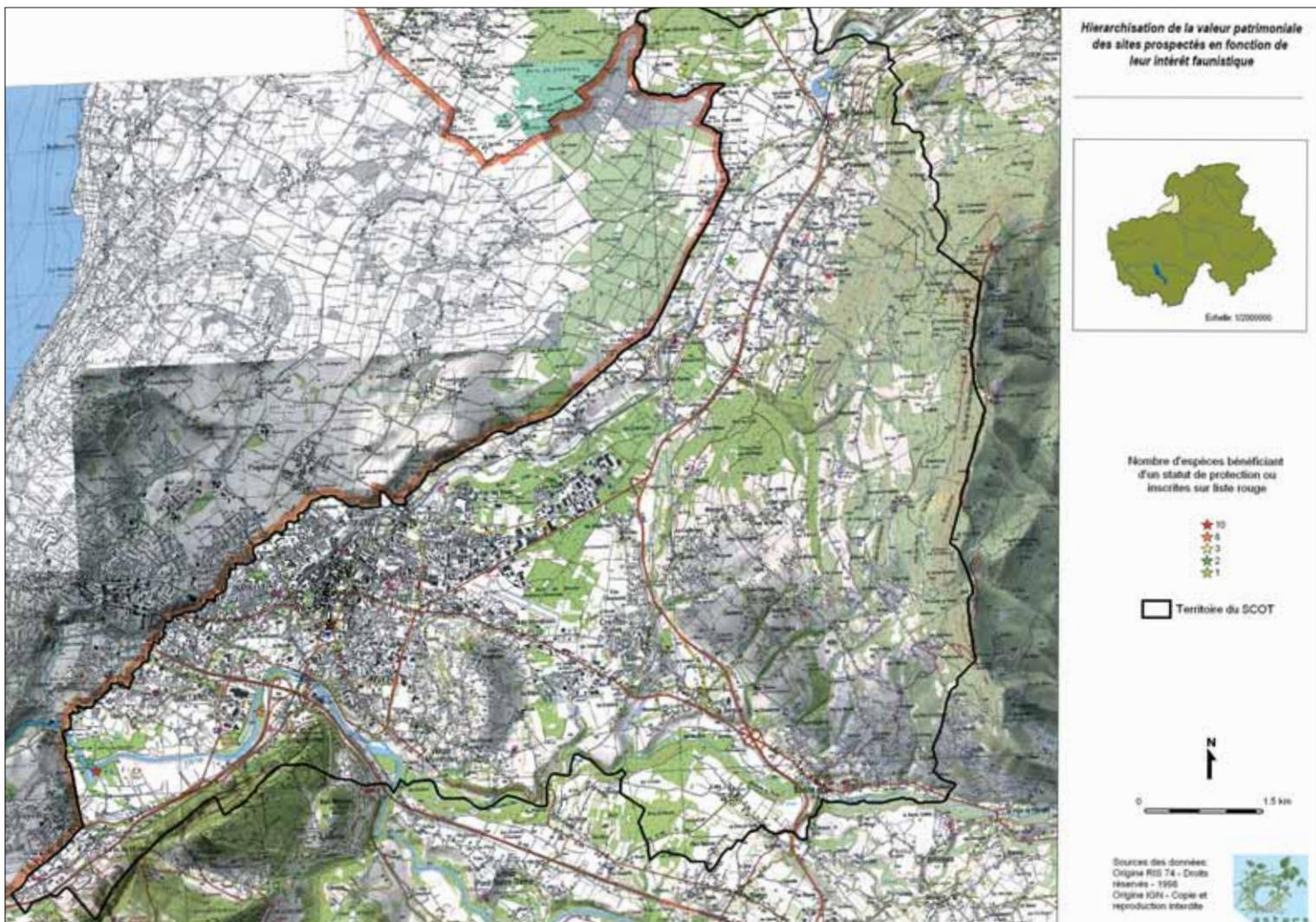
La faune est un très bon indicateur de la qualité des cours d'eau. En terme d'objectif, le retour d'espèces autrefois présentes permet d'évaluer une qualité des eaux superficielles satisfaisante.

La Menoge, bien que polluée ponctuellement par des matières organiques et par l'azote, présente une densité piscicole notable de type salmonicole. Elle accueille notamment l'ombre commun (*Thymallus thymallus*) qui se reproduit dans son lit. L'espèce se maintient uniquement grâce à des repeuplements réguliers, réalisés par

les associations de pêche. On peut relever également d'autres espèces comme la chevaine (*Leuciscus cephalus*), le vairon (*Phoxinus phoxinus*) et le blageon (*Leuciscus souffia*), ce dernier étant inscrit à l'annexe II de la Directive Habitat (espèce d'intérêt communautaire). Toutes ces espèces se trouvent sur l'Arve et sur le Foron.

Les truites fario sont présentes dans les affluents de la Menoge et dans le Foron.

Sur le Foron les espèces principales sont la truite fario, la loche franche (*Barbatula barbatula*), le gardon, la tanche et la perche soleil. Les peuplements présents dans le Foron mettent en évidence un développement déséquilibré, caractérisé par une carence de gros sujets, l'absence de juvéniles ou la présence d'espèces atypiques. L'altération du milieu physique, la présence du lac de Machilly et la pollution des eaux sont les principaux facteurs discriminants pour le site. Cependant, le Foron présente un réel potentiel pour accueillir une dizaine d'espèces sur l'ensemble de son cours. Le chabot et l'ombre ne sont pas recensés.



La flore

Plusieurs espèces floristiques d'intérêt sont à protéger, auxquelles s'ajoute l'ensemble des espèces remarquables inféodées aux milieux spécifiques et protégées en tant que tels. Seul le glaïeul des marais se maintient ici, symbole de la disparition d'espèces liées à une pression anthropique forte.

Le liparis de Lœsel (*Liparis Lœselii*) a été noté sur la tourbière de Lossy mais est actuellement considéré comme disparu. Une gestion adaptée permettrait sans doute son retour. L'œillet superbe (*Dianthus superbus*), protégé sur le plan national est également présent sur une des zones humides du secteur. La scrophulaire (*Scrophularia auriculata*) et la lentille d'eau trilobée (*Lemna trisulca*) sont inscrites sur la liste rouge départementale. Le senecio aquatique (*Senecio aquaticus*) et la gaudine fragile (*Gaudinia fragilis*) sont inscrites sur la liste rouge régionale. Les disparités physiques du relief sont l'occasion de réunir des milieux très divers tels que les pelouses sèches, les boisements rivulaires, les tourbières, les falaises calcaire, etc.

Le glaïeul des marais (*Gladiolus palustris* Gaudin)

Cette espèce était repérée jusqu'en 1999 sur trois stations différentes aux alentours du Bois de Rosses, mais il n'en reste aujourd'hui qu'une seule. Le glaïeul des marais est une espèce bulbeuse de 30 à 60 cm de haut, portant des épis de 3 à 8 fleurs de couleur pourpre violacé s'épanouissant en juin-juillet. Ce glaïeul a besoin impérativement d'une humidité fluctuante, il supporte les périodes de sécheresse et aime plutôt les sols pauvres en nutriments mais riches en calcaire et argile.

L'espèce est notamment victime de pressions de la part des botanistes en herbe, qui préfèrent apprécier leur protégé depuis leur jardin plutôt qu'en milieu naturel. Les exigences spécifiques de l'espèce permettent rarement

de retrouver des conditions similaires une fois que celle-ci est transplantée, entraînant de fait la perte d'un sujet sauvage, ce qui est fort dommageable puisque des sujets cultivés moins sensibles peuvent être achetés chez les pépiniéristes spécialisés.

Le glaïeul des marais est une espèce végétale protégée sur l'ensemble du territoire national par l'arrêté interministériel du 20 janvier 1982. Cet arrêté interdit « la destruction, la cueillette, la mise en vente, la vente ou tout ou partie des spécimens sauvages de glaïeul des marais. Toutefois, les interdictions de destruction, de coupe, de mutilation et d'arrachage, ne sont applicables aux opérations d'exploitation courante des fonds ruraux sur les parcelles habituellement cultivées. » En d'autres termes, cela n'empêche pas le maintien des activités agricoles.

L'identification des stations de glaïeul des marais à la parcelle, grâce à l'inventaire des zones humides de Haute-Savoie, est un premier outil de base indispensable pour une gestion efficace de l'espèce. L'identification des espèces situées aux alentours est également nécessaire pour le maintien de l'habitat du glaïeul en zone humide boisée.

Espèce sensible, le glaïeul des marais est un bon indicateur de milieu écologique de qualité. Cette espèce pourrait symboliquement et très efficacement être utilisée pour évaluer l'évolution de la qualité du site. Sa protection est nécessaire d'autant que le bois de Rosses fait partie des sites dits « à enjeux », sur lequel une évolution de la vocation du site pourrait être validée par les élus concernés par le SCOT.

- En l'absence de mesure de gestion, cette espèce va probablement disparaître au regard de la dégradation définitive de plusieurs zones qui accueillait autrefois le glaïeul des marais. Il devient ainsi urgent de mettre en place des mesures de gestion adaptées à cette espèce.



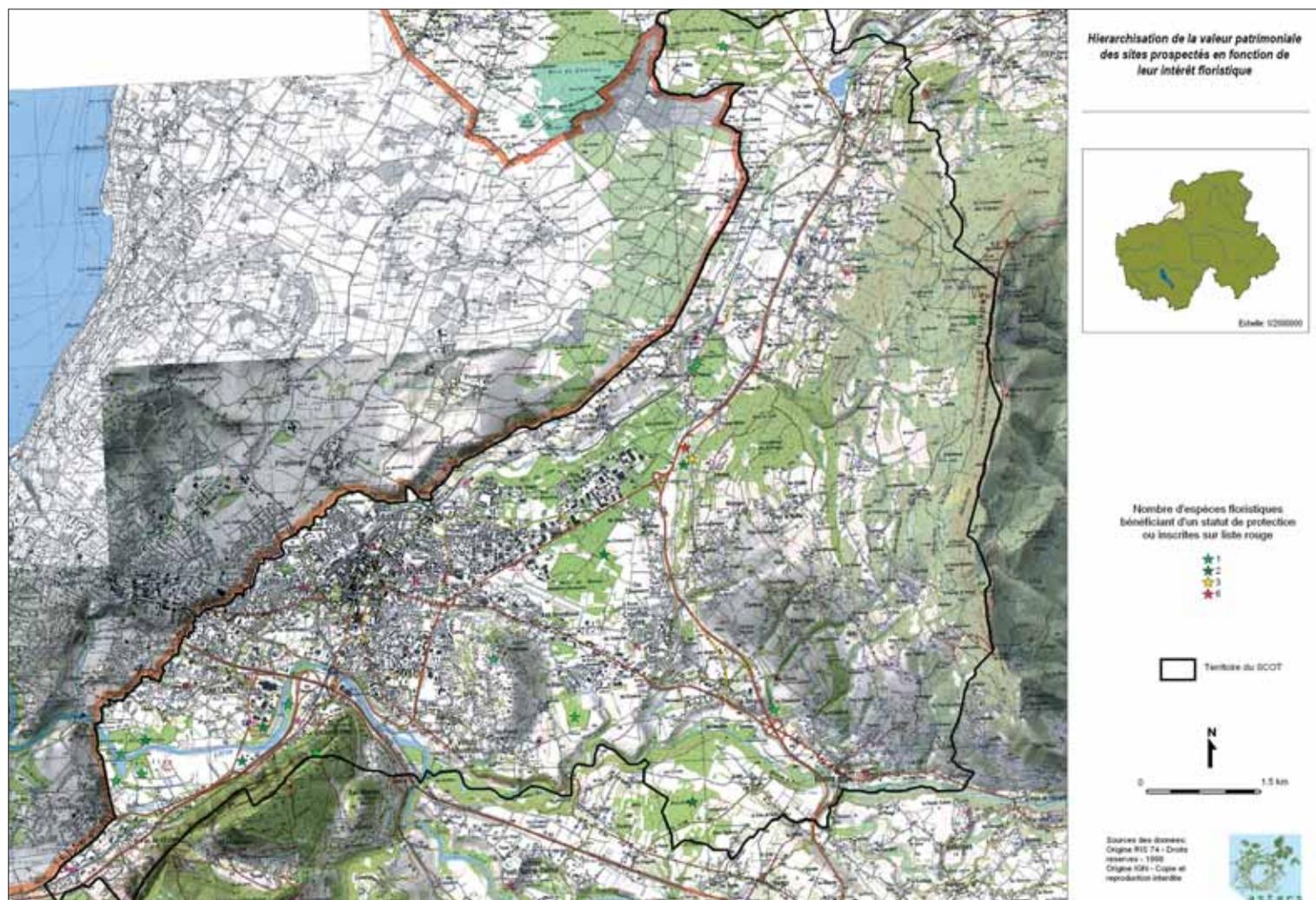
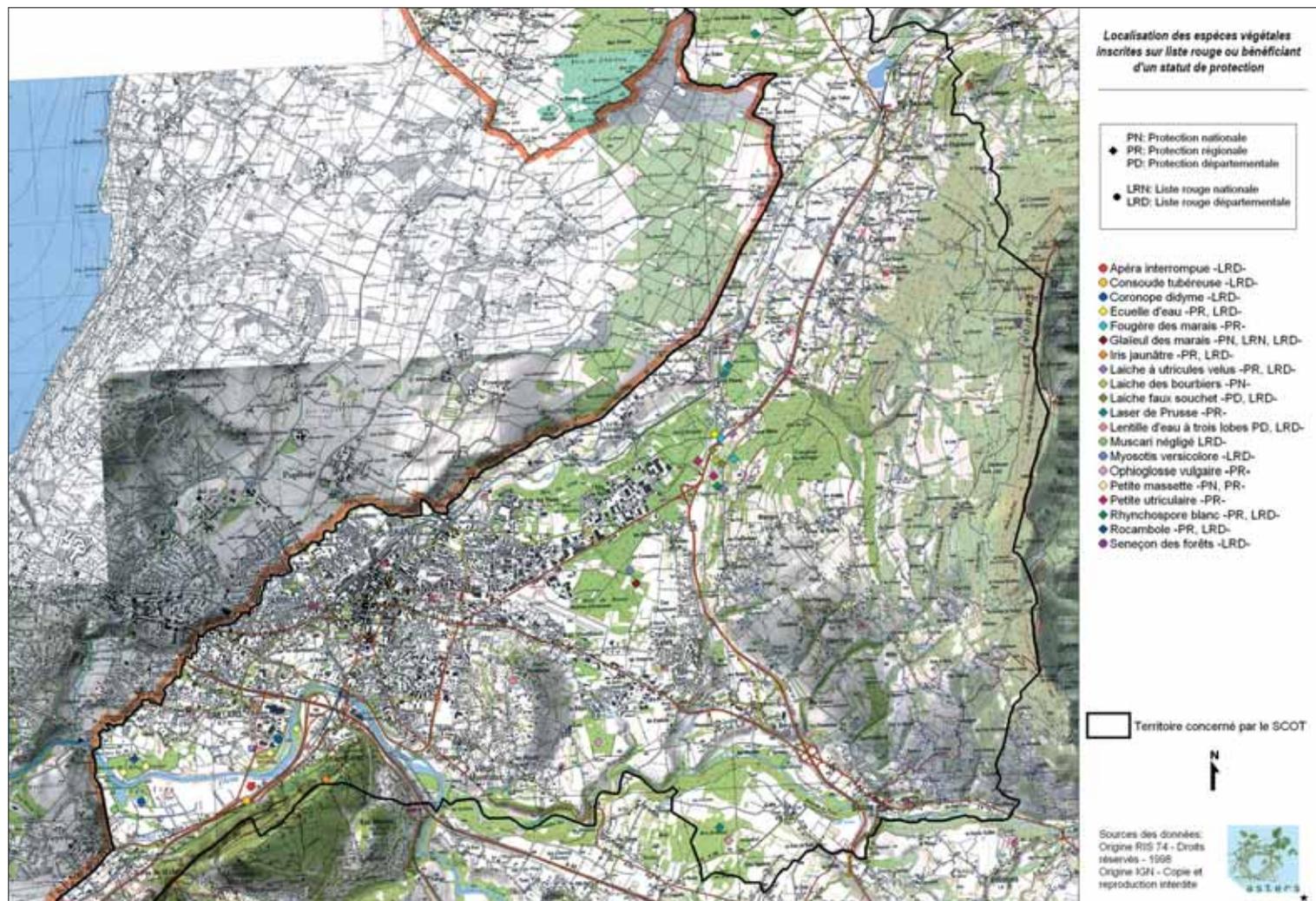
Panneau d'interprétation permettant d'informer les visiteurs sur la richesse et la sensibilité des milieux.



Liparis de Lœsel, Asters.



Glaïeul des Marais, photo : Denis Jordan, Asters



Les mesures d'inventaire, de protection et de gestion

Il n'y a pas de réserve naturelle sur le territoire d'étude, dont la vocation est de gérer les milieux naturels.

Le Conseil général de Haute-Savoie, au titre de la Taxe départementale sur les espaces naturels sensibles (TDENS), finance des opérations d'entretien des berges du Foron, de l'Arve et de la Menoge. Il met en place des panneaux signalétiques le long des chemins de randonnée, apporte un soutien financier aux programmes d'ensemble menés par des groupements de collectivités sur des rivières, comme c'est le cas du Contrat de Rivière pour l'Arve sur des travaux pour l'écoulement des eaux et l'aménagement de l'espace d'accompagnement.

La Suisse reconnaît les qualités environnementales du secteur du Genevois Haut-Savoyard en mettant en place des politiques transfrontalières de protection de l'environnement comme le plan vert bleu du CRFG et à travers sa participation dans le contrat de rivière du Foron.

Plus encore, les sociétés de chasse mettent en place des « réserves de chasse et de faune sauvage », où la pratique de la chasse est strictement règlementée.

Les Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)

Les ZNIEFF sont des zones soumises à un inventaire des espèces et des milieux naturels réalisé en 1991. La réalisation de cet inventaire ne signifie pas pour autant que des mesures de protection ou de gestion soient mises en place. Il s'agit d'un outil de connaissance, qui doit être pris en compte dans les documents de planification. Les ZNIEFF peuvent être utilisées pour situer les espaces de continuité, les corridors biologiques à préserver. Cet inventaire ZNIEFF, en cours de mise à jour depuis 1998 est, en 2007, en voie d'achèvement.

Dans l'attente de la validation définitive par les instances scientifiques régionales et nationales du nouvel inventaire ZNIEFF, les données de l'ancien et du nouvel inventaire actualisé sont présentées ci-dessous à caractère informatif.

Pour un niveau d'information plus précis (espèces et habitats présents), la DIREN Rhône-Alpes, via son site internet, met à disposition les caractéristiques plus fines de ces inventaires.

Deux types de ZNIEFF sont recensés :

- les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs d'intérêt biologique remarquable.
- les ZNIEFF de type 2 sont des grands ensembles naturels riches et peu modifiés, qui offrent des potentialités biologiques importantes.

Les ZNIEFF présentes sont essentiellement de type I, elles concernent des espaces de taille réduite mais d'un intérêt écologique élevé.

Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de 1991

Commune	Nom	Sup. (ha)	Typologie / Intérêt
ZNIEFF Type 1 (Inventaire 1991)			
Saint-Cergues	Marais de Lissoud n° 9890-0000	21	Marais tourbière / Belle roselière offrant un intérêt paysager et faunistique.
	Les Champs de Maigret n° 9891-0000	6	Prairie humide / Belle association végétale, aulnaie marécageuse (la plus étendue du Chablais), faune, flore.
Cranves-Sales Saint-Cergues	Vallon de la Chandouze N° 7400-4200	28	Forêt, bois / Biotopes variés : bois, prairies naturelles sèches dans le bas, quelques rochers. Zones localement instables. Flore riche : plantes rares ou peu répandues, quelques éléments thermophiles, trois plantes protégées, très nombreuses orchidées (une trentaine d'espèces). Faune : mammifères, oiseaux, reptiles, insectes.
Cranves-Sales	Marais situé entre Armia et chez le Noble n° 7400-4300	5	Marais tourbière / petite zone humide à Laïches et Saules offrant quelques plantes intéressantes dont une protégée. Faune : insectes.
	Tourbière de Lossy n° 7400-4400	31	Marais tourbière / longue et étroite zone marécageuse constituée de roseaux, saules, boulaux et d'une grande surface en sphaignes (fait rare à basse altitude). Tourbière célèbre pour ses nombreuses plantes rares. Faune : oiseaux, amphibiens, insectes, reptiles. Grand intérêt paysager.
Bonne Cranves-Sales Lucinges Machilly Saint-Cergues	Partie supérieure du Massif des Voirons n° 7400-3900	992	Forêt, bois / partie supérieure du massif des Voirons : Massif culminant à 1480 m recouvert de forêts (résineux et hêtres). Biotopes assez variés : forêts, prairies, zones humides, quelques rochers. Faune riche en mammifères (chamois, cerf, lynx) et oiseaux (grand tétras, gélinotte, chouette de Tengmalm). Flore riche en éléments subalpins rares pour le massif (Listère cordée).
Étrembieres Gaillard	Les îles n° 7400-4600	28	Gravière /Anciennes gravières réaménagées pour la protection de l'avifaune aquatique. Relief : nombre de parois rocheuses, carrière, grotte, amas rocheux entre 0 et 393 m d'altitude. Important site de nidification et d'étape pour les migrants.
	Le petit Salève n° 7416-0605	263	Bois de feuillus essentiellement (chêne, charme, châtaignier) pelouses rocaillieuses sèches, rochers, entre 408 et 898 m d'altitude. Flore riche comprenant, entre autres, de nombreuses plantes méridionales. Seule station connue pour l'iris jaune et le plantain synopse en Haute-Savoie, orchidées. Faune remarquable parmi les mammifères, oiseaux, reptiles, insectes. Site protégé également par un arrêté de biotope et en tant que SIC.
	Le grand Salève n° 7416-0606	275	Barres rocheuses successives entrecoupées de bandes boisées à chênes et divers arbustes thermophiles entre 1050 et 1276 m. Faune : mammifères (chamois), oiseaux, nombreuses espèces dont quelques-unes inféodées au rocher, reptiles, insectes. Flore riche et diversifiée comprenant entre autres de nombreux éléments méridionaux et subalpins, orchidées, plantes rares... Site dégradé par des carrières.
Gaillard	Bois de Verne n° 7400-4800	27	Forêt/ Vieille forêt riveraine d'essences feuillues intéressante par son aspect sauvage et par le groupement végétal évolué qu'elle forme. Avifaune diversifiée.
ZNIEFF Type 2 (Inventaire 1991)			
Étrembieres	Mont Salève n° 7416	4 957	Forêt, prairies / La Salève est un massif calcaire qui présente tous les étages de végétation de la chênaie collinéenne à la pessière de montagne. Son altitude s'élève de 800 à 1375 m. Bien que très fréquenté par les touristes venant des agglomérations proches, il garde un caractère sauvage. La zone sommitale est couverte de pâturages et de pelouses subalpines à flore riche. Présence d'une tourbière. Intérêt floristique et ornithologique des milieux de roche et de falaise. L'avifaune est riche et diversifiée. Une population de chamois fréquente le massif.

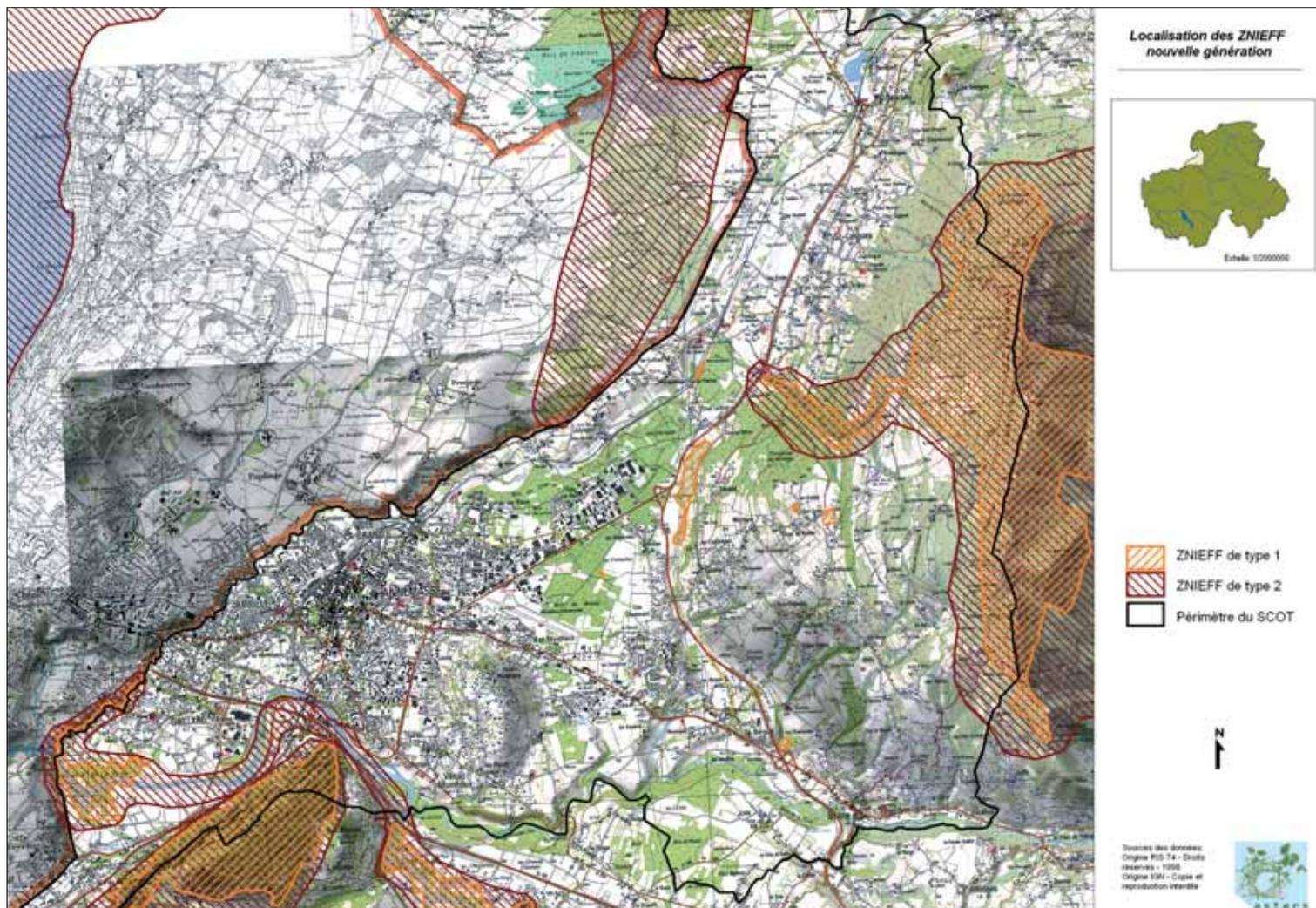
Source : Schéma de cohérence territoriale du Syndicat d'études du Genevois Haut-Savoie : Porter à connaissance, dispositions applicables au territoire, DIREN Rhône-Alpes, DDAF 74.

Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) : inventaire actualisé, au 1^{er} janvier 2007

ZNIEFF Type 1 (nouvel inventaire en cours de validation)			
Bonne	Friche à molinie sur argile de la Chavanne n°7400057	1,3	3 espèces et habitats déterminants recensés. Ce site composé de plusieurs milieux prairiaux plus ou moins humides est colonisé par différentes espèces intéressantes sur le plan botanique : des molinies, une espèce de fougère protégée, ainsi que plusieurs espèces d'orchidées.
Juvigny	Friche à molinie sur argile de la Plantaz n°74000070	0,6	4 espèces et habitats déterminants recensés. Ce site de petite taille est composé de plusieurs milieux prairiaux entrecoupés de zones boisées. En fonction de la nature humide des sols, plusieurs cortèges floristiques sont représentés : prairies à molinie, prairie sèche à brome, riche en orchidées, etc.
Saint-Cergues Bonne Cranves-Sales Lucinges Machilly	Les Voirons et le ravin de la Chandouze 74070003	1001	Cette nouvelle ZNIEFF regroupe les anciennes ZNIEFF de type I du vallon de la Chandouze et de la partie supérieure du massif des Voirons. 14 espèces et habitats déterminants recensés. Partie supérieure du massif des Voirons.
Cranves-Sales	Marais situé entre Armia et chez le Noble n° 74000024 (ex n° 7400-4300)	2,8	Le nouveau périmètre de cette ZNIEFF a été réduit à une surface de 5 à 2,8 ha. 5 espèces et habitats déterminants recensés. Ce petit marais à laîche a été menacé par un remblaiement récent, susceptible de mettre en péril sa pérennité à long terme.
	Tourbière de Lossy N° 74000005 (ex n° 7400-4400)	18,2	Le nouveau périmètre de cette ZNIEFF a été réduit à une surface de 31 à 18 ha. 18 espèces et habitats déterminants recensés Cet ensemble tourbeux installé dans une dépression allongée en bas de pente du massif des Voirons est principalement constitué d'une roselière, accompagnée de plusieurs milieux naturels d'intérêts parfois uniques sur le territoire du SCOT : cladiaie, saulaie à Saule cendré riche en Fougère des marais, cariçaie (formation végétale dominée par les laîches) tremblante sur sphaignes, abritant sept espèces protégées au niveau national ou régional. Cette zone est primordiale en tant que refuge pour les animaux (petite et surtout grand faune) qui empruntent un corridor écologique reliant le massif des Voirons à la plaine Suisse.
Cranves-Sales	Prairie humide du bois des Rosses n°74000058	0,2	16 espèces et habitats déterminants recensés Cette nouvelle ZNIEFF, petite prairie humide à Molinie bleue en lisière est du Bois des Rosses, a été délimitée pour marquer la présence relictuelle d'une des dernières stations de Glaïeul des Marais. Cette espèce végétale protégée en France, autrefois présente en plusieurs endroits sur le territoire du SCOT et désormais quasiment disparue. La réhabilitation de zones humides localement et le maintien de la présence de cette station sont indispensables à un redéveloppement potentiel de cette espèce sur le territoire du SCOT.
Étrembieres Gaillard	Complexe d'anciennes gravières et forêt riveraine de l'Arve à la frontière Suisse n°74150002	64,6	Cette nouvelle ZNIEFF regroupe les anciennes ZNIEFF de type I « Les îles » et « Le bois de Verne ». 16 espèces et habitats déterminants recensés Au droit de l'agglomération d'Annemasse, l'Arve compte encore quelques secteurs de forêt alluviale, inclus dans son lit majeur en constituant des zones de débordement naturelles du cours d'eau. En revanche, le secteur des îles, aujourd'hui majoritairement remblayé, ne présente plus les caractéristiques pédologiques permettant d'absorber les montées des eaux progressives. Il reste toutefois une ancienne zone de gravière non remblayée, qui présente un fort intérêt naturaliste, qu'il s'agisse de la présence d'habitats naturels conservés ou recolonisés par les espèces présentes localement. La préservation d'un tel ensemble, protégé par un APPB, est un enjeu important dans le contexte suburbain local.
Étrembieres	Le Salève n°7413001	3352	Cette ZNIEFF de type I réunit les deux anciennes ZNIEFF de type I « Le petit Salève » et « Le grand Salève » et s'étend au-delà, sur des communes extérieures au territoire du SCOT, au sud. 52 espèces et habitats déterminants recensés Le Salève, un des sites les mieux étudiés sur territoire du SCOT sur le plan naturaliste, est reconnu d'intérêt car il présente une diversité importante de milieux caractéristiques des sommets peu élevés subalpins.

ZNIEFF Type 2 (nouvel inventaire en cours de validation)			
Étrembières	Mont Salève n°7413	5023	<p>Ancienne ZNIEFF du même nom. En dépit d'une altitude modeste (il n'atteint pas 1400 m), le Salève présente une grande variété de milieux naturels remarquable, jouant un rôle d'avant-poste pour de nombreuses espèces de faune et de flore. Il bénéficie d'une bonne connaissance sur le plan naturaliste.</p> <p>L'ensemble présente un grand intérêt paysager, géologique, géomorphologique, biogéographique (avec les stations botaniques en situation marginale) et pédagogique du fait de la proximité de l'agglomération genevoise et de ses établissements universitaires.</p> <p>Le zonage de type II souligne les multiples interactions existant au sein de ce réseau dont le noyau le plus représentatif en termes d'habitats ou d'espèces remarquables est retranscrit à travers une vaste zone de type I éclatée.</p> <p>L'ensemble remplit une évidente fonction de corridor écologique, formant l'une des principales liaisons naturelles entre les massifs subalpins, à l'est, et l'arc jurassien, à l'ouest. Sur le territoire du SCOT, les infrastructures routières et l'urbanisation ne permettent plus au Salève d'assurer cette fonction, mais les animaux transitent vers les monts du Jura par le sud du massif.</p> <p>Le zonage de type II traduit ainsi particulièrement les fonctionnalités naturelles liées à la préservation des populations animales ou végétales, en tant que corridor écologique, mais aussi zone d'alimentation ou de reproduction pour de nombreuses espèces.</p>
Annemasse Étrembières Gaillard	Ensemble fonctionnel de la rivière Arve et de ses annexes n°7415	5640	<p>Ancienne ZNIEFF « Mont Salève » au niveau du territoire du SCOT. Cette zone naturelle intègre l'ensemble fonctionnel formé par le cours moyen de l'Arve entre la Plaine de Sallanches et l'agglomération genevoise, ainsi que ses annexes fluviales et les zones humides voisines. Comme tous les cours d'eau ayant conservé un lit majeur non ou peu canalisé, l'Arve est un corridor écologique de grande importance sur le territoire du SCOT. L'Arve présente également un intérêt pour de nombreuses espèces, en tant que milieu de vie, de reproduction, de passage migratoire pour la faune.</p>
Bonne Cranves-Sales Lucinges Machilly Saint-Cergues	Chainons occidentaux du Bas Chablais n° 7407	6245	<p>Ce vaste site d'intérêt biologique important comprend une série d'habitats naturels remarquables : des zones humides et des milieux forestiers principalement. La faune forestière est très bien représentée avec par exemple les ongulés (Cerf élaphe, Chamois...) ou l'avifaune (Bécasse des bois, Chevêchette d'Europe...). En dépit de la disparition récente du Grand Tétrás, le Tétrás lyre est cependant encore présent. Cette ZNIEFF est délimitée, au sein du territoire du SCOT, sur le sommet du massif des Voirons, concernant les communes de Machilly, Saint-Cergues, Cranves-Sales, Lucinges et Bonne. Elle s'étend plus au nord avec le Forchat et la montagne d'Hermone, coté Chablais.</p>
Extrême Ouest de la commune de Machilly Et dans une moindre mesure : Juvigny, Ville-la-Grand, Saint-Cergues	Zones humides et boisements du Genevois n° 7402	3092	<p>La richesse de cette ZNIEFF est liée à la présence d'un réseau de zones humides, boisées ou non, riches sur le plan floristique et faunistique. La délimitation de cette zone tient compte du bassin versant des diverses zones humides, intégrant également le continuum boisé subsistant entre le pied du massif des Voirons et la proximité du lac Léman. Le zonage de type II souligne la sensibilité particulière de ce bassin en rapport avec la conservation des espèces remarquables inféodées aux milieux en question, particulièrement sensible à la qualité du milieu. Il traduit également diverses fonctionnalités naturelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • celles de nature hydraulique (auto-épuration des eaux et protection de la ressource en eau), • celles liées à la préservation des populations animales ou végétales, en tant que corridor biologique entre les massifs du Chablais et le littoral lémanique, ou que zone d'alimentation ou de reproduction pour de nombreuses espèces. <p>Il présente par ailleurs un intérêt pédagogique et récréatif, au cœur d'une région soumise à une intense pression foncière, en périphérie des agglomérations de Genève-Annemasse et de Thonon-les-Bains.</p>

Les ZNIEFF sont nombreuses, preuve de la richesse du site. Ce fort potentiel est simplement inventorié mais non protégé. Toutes les ZNIEFF ne sont pas protégées réglementairement par un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope, ou en tant que Site d'Intérêt Communautaire (futur site du réseau Natura 2000). Il est donc essentiel de qualifier ces zones en tant que site naturel à protéger.



Arrêtés préfectoraux de protection de Biotope

Commune concernées	Nom	Sup.(ha)	Typologie / Intérêt
Machilly	Marais de Grange Vigny A.P. DDAF/A n° 139 du 02/12/1988	24	Tourbière/ présence du bruant des roseaux, de la locustelle tachetée, des rousseroles turdoïde et effarvatte, du busard saint Martin en hiver, et de nombreux insectes, reptiles et amphibiens. Ce site fait partie de la zone humide du Bas Chablais, futur SIC. Il abrite une station française majeure pour deux orchidées : la dactylorise jaune-blanchâtre et le liparis de Lœsel.
Bonne, Cranves-Sales, Lucinges, Machilly, Saint-Cergues	Les Voirons A.P. DDAF/A n° 049 du 12/01/1987	925	Forêt de résineux / C'est un habitat majeur pour le Lynx boréal, ce qui justifie son classement en SIC. Cette forêt abrite plusieurs espèces végétales protégées au plan national, dont le lycopode des alpes, la drosera, la gagée jaune et la pyrole à feuilles rondes. Les animaux rencontrés sont le lézard vivipare, le cassenoix, le pic noir, le pic épeiche, le grimpeur des bois, le bouvreuil, le bec croisé, la chouette de Tengmalm, etc.
Étrembières	Le petit Salève DDAF/A n°127 du 07/11/1988 Modifié par A.P. DDAF/A n° 56 bis du 13 juillet 2000	210	Forêts de hêtre, pelouses sèches calcaires à orchidées situées au pied de la montagne du Petit Salève dont 50 ha sur la commune d'Étrembières. Intérêt biologique remarquable, SIC : le lynx boréal, plusieurs papillons (dont la laineuse du prunellier), 84 espèces d'oiseaux nicheurs, 2 amphibiens (le crapaud à ventre sonneur et le triton crêté), 4 espèces de chauves souris (dont la barbastelle), une mousse (la buxbaumie verte) et enfin des orchidées (dont le sabot de Vénus).
Gaillard, Étrembières	Protection du Bois de la Vernaz et des îles d'Arve A.P. DDAF/A n° 101 du 20/08/2002	35	Forêt et étang / présence de nombreuses espèces : <ul style="list-style-type: none"> • animales : castor, grèbe castagneux, bruant des roseaux, rousseroles effarvatte et verderolle, petit gravelot... • et végétales : petite massette, ail rocambole...

Source : DDAF 74 et DIREN Rhône-Alpes.

L'inventaire régional des tourbières

Les tourbières ont fait l'objet de plusieurs dynamiques entre les acteurs de la protection et de la gestion de la nature, visant à enrayer le déclin de ce type de zone humide ; on peut citer le programme européen Life tourbières de France mené par Espaces naturels de France (1995-1999) et le Plan d'action national Tourbières. Par ailleurs, les tourbières constituent au titre de la Directive européenne habitats, des milieux naturels prioritaires pour la majorité d'entre eux.

Aussi, afin de réaliser une mise à jour des connaissances sur la distribution de ces milieux en Rhône-Alpes, le Conservatoire régional des espaces naturels s'est engagé en 1997 dans l'inventaire des tourbières de la région, en partenariat avec les Conservatoires départementaux (Avenir en Isère, CPNS en Savoie, Apege devenue Asters en Haute-Savoie).

Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope

Les arrêtés préfectoraux de protection des biotopes (APPB) instaurent des mesures pour la préservation d'habitats nécessaires à la survie ou au repos des espèces animales. Dans la zone d'étude existent quatre zones protégées par des APPB :

- Le bois de la Vernaz et les étangs au niveau des « îles d'Arve » sont des espaces riches sur le plan écologique. Ces zones ne sont pas à aménager dans le but d'y créer une grande fréquentation, mais ce sont des zones d'intérêt pour sensibiliser la population à la qualité et la spécificité de ces milieux humides. Cet espace a pour vocation d'être préservé de tout dérangement, tandis que des espaces ouverts à proximité seront aménagés pour accueillir les promeneurs. Un plan de gestion sera mis en œuvre pour assurer le maintien de l'intégrité des milieux naturels, grâce à des financements européens issus du programme Life Environnement, validé sur le site des îles d'Arve, pour la période 2003-2005.

L'aménagement des berges de l'Arve en rive gauche ainsi que la construction d'une passerelle pour piétons afin de relier le bois de la Vernaz à la berge gauche de l'Arve faciliteront la canalisation de la fréquentation sur des espaces moins sensibles à la fréquentation humaine.

- Le marais de Lossy, par la flore qu'il comporte, mériterait une protection par APPB, d'autant que ce marais est menacé par des projets d'infrastructure à venir (RD 1206, aménagement du carrefour des chasseurs). La vulnérabilité de ce milieu sensible s'en trouve accrue.

Un APPB s'applique à la protection de milieux peu exploités par l'homme et abritant des espèces animales et/ou végétales sauvages protégées. Les objectifs sont la préservation du biotope (entendu au sens écologique d'habitat) tels que dunes, landes, pelouses, mares, nécessaires à la survie d'espèces protégées en application des articles L. 211-1 et L. 211-2 du code rural et plus généralement l'interdiction des actions pouvant porter atteinte à l'équilibre biologique des milieux. L'arrêté fixe les mesures qui doivent permettre la conservation des biotopes. La réglementation édictée vise le milieu lui-même et non les espèces qui y vivent (maintien du couvert végétal, du niveau d'eau, interdiction de dépôts d'ordures, de constructions, d'extractions de matériaux...).

Par ailleurs, la destruction, le dérangement ou le déplacement des espèces protégées par la loi est interdit.

Un APPB ne prévoit pas de mesures de gestion ou de restauration de milieux, souvent indispensables pour maintenir ouverts et dans un bon état de conservation des milieux tourbeux tels que la tourbière de Lossy. Il serait donc judicieux de coupler à cette protection un plan de gestion fixant les modalités d'intervention et les travaux à mettre en place sur le site pour assurer sa pérennité.

Sites d'Intérêt Communautaire

Sur le territoire du SEGH, trois sites ont été proposés en tant que Sites d'intérêt communautaire pour faire partie du réseau Natura 2000 :

- Le Massif des Voirons, site FR8201710, (Saint-Cergues, Machilly, Cranves-Sales, Bonne),
- Le Salève, site FR8201712, (Étrembières),
- Les zones humides du Bas Chablais, site FR8201722 (Machilly).

Ces sites reprennent les zones actuellement protégées par des arrêtés de protection de biotope.

Le réseau Natura 2000 est constitué des Zones de protection spéciale (ZPS) créées au titre de la Directive européenne oiseaux du 2 avril 1979 et des Zones spéciales de conservation (ZSC) créées au titre de la Directive européenne habitats faune flore du 21 mai 1992.

La Directive habitats faune flore comprend :

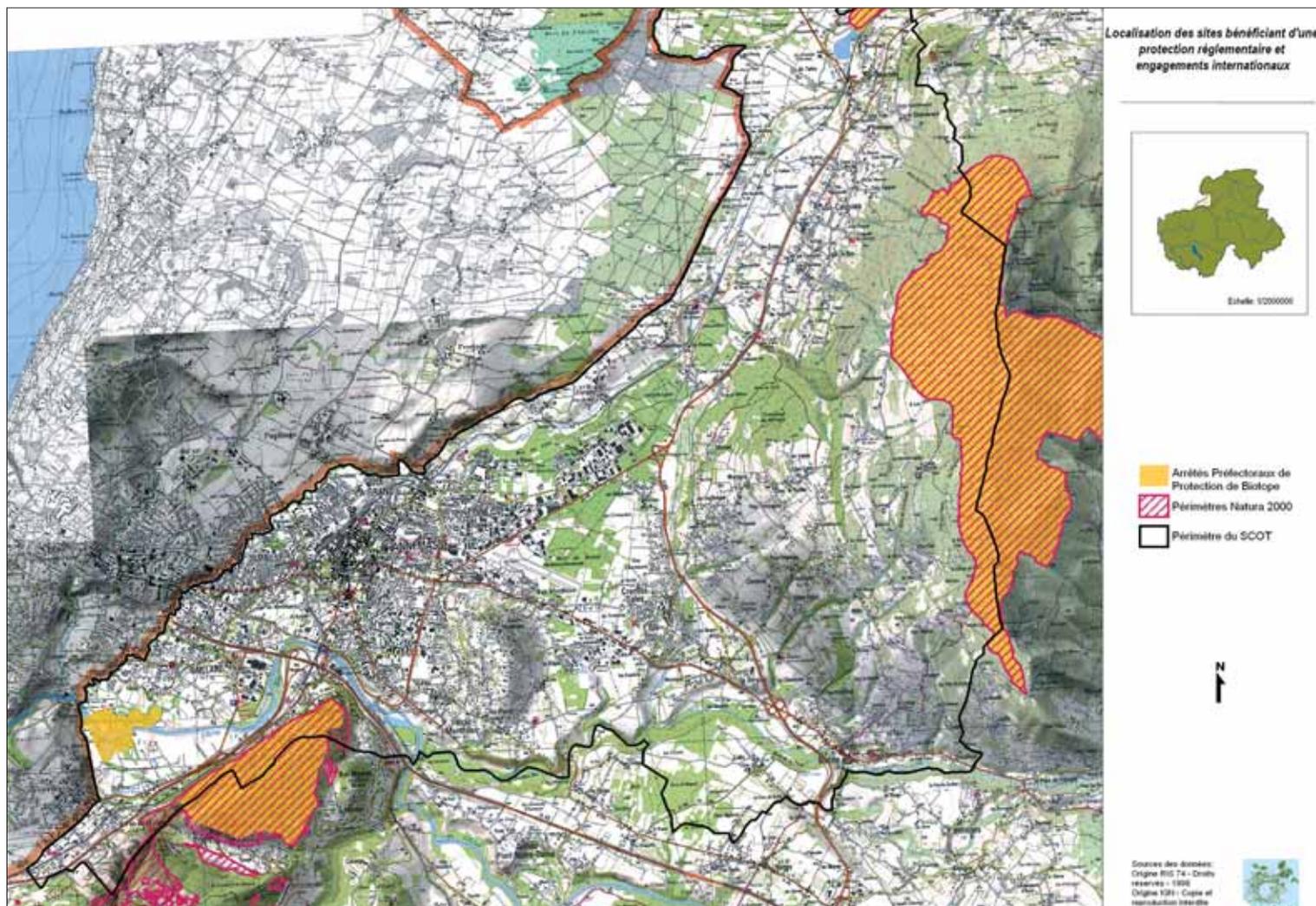
- une annexe 1, qui définit des habitats naturels d'intérêt communautaire ;
- une annexe 2, qui définit des espèces d'intérêt communautaire.

A partir de la directive habitat, chaque État membre a proposé une liste nationale de sites susceptibles d'être reconnus comme Site d'importance communautaire (SIC), en 1998 puis 1999 pour la France. Un site d'importance communautaire doit contribuer de manière significative à maintenir ou à rétablir un type d'habitat ou une espèce d'intérêt communautaire dans un état de conservation favorable et/ou contribuer au maintien de la diversité biologique. La liste des SIC établie par la Commission européenne en accord avec les États membres a été publiée en décembre 1998.

- Le classement de ses sites proposés pour faire partie du réseau Natura 2000 est une opportunité dans la mesure où des financements permettront de mettre en œuvre des moyens de gestion adaptés aux milieux.

- Hormis les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, aucun site n'est géré pour sa richesse écologique, aucune réserve naturelle n'a été créée sur le territoire du SCOT. Cette déficience de mesures de gestion est préjudiciable pour le maintien de l'équilibre des milieux naturels.

À noter que les espaces naturels sensibles de taille réduite peuvent être achetés par les collectivités, qui peuvent en confier la gestion aux associations de gestion du patrimoine naturel ou assurer elles-mêmes le suivi des mesures de gestion. Le niveau de protection dépend ainsi de l'engagement des acteurs locaux.



La fréquentation des espaces non urbanisés

La vocation des espaces naturels et de loisirs dans le territoire du SCOT

Le massif du Salève : poids lourd de l'animation touristique locale

Le Salève, bordant le secteur d'étude est un milieu très riche pour sa forêt de feuillus et de résineux, reconnu au niveau européen comme site d'importance communautaire. Le massif attire un grand nombre d'habitants de la région et de touristes en quête d'un lieu de détente, et offre une vue panoramique sur Genève.

Le téléphérique du Salève est une voie d'accès privilégiée permettant de prendre de la hauteur en découvrant progressivement le Genevois et le Lac Léman. Construit en 1932 en coopération franco-suisse, puis fermé en 1975, le téléphérique a été réaménagé depuis 1984 pour faciliter aux visiteurs non motorisés la visite d'un des plus beaux points de vue du bassin genevois. Ouvert six mois par an, le téléphérique assure toutes les 12 minutes un trajet de 5 minutes vers le Mont Salève.

La Fondation européenne pour le développement durable des régions (Fedre) a lancé en 2002 durant l'année internationale de la Montagne un programme spécifique : « Le Salève autrement ». Les dimensions du Salève (18 km de long) lui confèrent une capacité particulière à accueillir des visiteurs curieux de nature. Ainsi, deux

navettes gratuites ont été mise en place les samedis et dimanches. L'une relie le centre-ville de Genève à la station inférieure du téléphérique, la seconde conduit les personnes de la station supérieure à un hameau situé à quelques kilomètres (la Croisette).

Des activités de découverte complètent la visite panoramique : un sentier botanique, offre une grande variété d'espèces florales en une demi heure environ, tandis qu'il existe un sentier géologique, empruntant plusieurs itinéraires de difficultés diverses au milieu de paysages variés. Des visites de ce sentier sont organisées par la FEDRE.

L'animation du site est ponctuée par une fête annuelle, courant septembre, dont le but est de faire découvrir le site par des modes de déplacement doux (marche). La pratique de nombreuses activités sportives est possible, organisée par nombre d'associations locales, dont le parapente (plus de 300 vols par jour en été), l'escalade, la via ferrata, le vélo et la randonnée.

Le Massif des Voirons

Le massif des Voirons est peu aménagé comparativement au Salève. Plus intime et plus adapté au loisir « nature », il permet de randonner à quelques minutes du centre de l'agglomération.

Actuellement, il est doté de peu de chemins forestiers permettant la découverte du massif, mais les acteurs locaux se l'approprient facilement par quelques voies d'accès connus des initiés. Il mériterait un aménagement de qualité pour l'accueil de la population de l'agglomération d'Annemasse.

Les étangs et rivières

Les zones humides bordant les cours d'eau ne sont pas seulement des espaces d'intérêt pour les naturalistes ; les étangs, plans d'eau et cours d'eau attirent également les pêcheurs. L'Association agréée pour la pêche et la protection du milieu aquatique (AAPPMA). Chablais-Genevois compte 5000 adhérents et plus de 3000 pêcheurs-touristes chaque année, ce qui n'est pas négligeable en terme de retombées économiques. L'intérêt du Chablais Genevois dont fait partie le territoire du SCOT est la diversité des milieux : ruisseaux, torrents, rivières, étangs, etc.

La Menoge est dans son cours supérieur (près de Saint-André de Boège) le paradis des pêcheurs à la mouche, le Foron offre de beaux parcours et spécimens de truites fario, et l'Arve est réputée dans la région annemassienne pour ses ombres, notamment en septembre.

Le lac de Machilly, plan d'eau artificiel de 8 ha, est aménagé avec parking, aire de pique-nique et jeu de boule pour satisfaire le plus grand nombre, les familles et les pêcheurs, spécialistes de la carpe et du brochet.

Les espaces verts urbains

De nombreux espaces de taille modérée accueillent ici et là les habitants d'Annemasse en quête de nature :

- à Annemasse, la villa Fantasia, dont le petit parc est accessible, le parc des jardins d'iris, en bordure de l'Arve, le parc Claudius Montessuit, aux portes du centre d'art contemporain, le parc Eugène Maitre,
- à Gaillard, le bois de la Vernaz en rive gauche de l'Arve, le parcours sportif « la Châtelaine », le parc du petit Vallard, le parc des hutins, à Ambilly, le parc Jean Beauquis,
- à Vétraz-Monthoux le parc du haut Monthoux au pied de la chapelle, mis en valeur par un étang naturel,
- à Ville-la-Grand le parc des écureuils, le parc des mouilles, le sentier piétonnier qui longe le Foron jusqu'à Ambilly.

Plusieurs parcours de cheminement piétonnier ça et là se développent progressivement sur l'agglomération d'Annemasse, essentiellement le long des cours d'eau, dans le cadre des contrats de rivière. Un parcours de 18 km est aménagé depuis 1999 le long des berges de l'Arve, depuis la frontière jusqu'à Reignier, en rive droite. Cet aménagement fait partie d'un projet ambitieux de chemins pour les piétons et VTT permettant à terme de rejoindre Genève depuis les sources de l'Arve.

L'attrait du public pour cet espace est indéniable, de nombreux retours positifs ont été enregistrés auprès de la population, qui fréquente régulièrement cet espace. Un aménagement similaire en rive gauche sur le secteur des îles d'Étrembières est en projet, afin d'étoffer l'offre de cheminements en bordure de l'Arve, espaces de détente de proximité.

Contrairement à leur voisine Suisse, Annemasse et les communes limitrophes offrent peu d'espaces verts de détente à proximité immédiate du centre-ville. Cette situation s'explique en partie du fait qu'Annemasse a eu une croissance qui répondait avant tout à une demande forte en logement, les espaces aujourd'hui disponibles se situant à la périphérie du centre-ville.

Aujourd'hui, les paysages urbains sont marqués par la faible place des espaces verts, d'autant que la végétalisation des rues est peu marquée.

A titre de comparaison, la densité d'habitants est bien plus élevée côté suisse : 1 400 hab./km² en moyenne sur le canton de Genève, avec des secteurs jusqu'à 12 000 hab./km² dans le centre de Genève, pour 500 hab./km² « seulement » sur la 2C2A. La végétalisation importante côté suisse contribue fortement à diminuer la perception négative de la densité, bien souvent vécue comme une contrainte, ce que fuient notamment les habitants des Voirons.

Il est souhaitable que le renouvellement urbain coté français compte des espaces verts de qualité, partie intégrante des paysages urbains. L'aménagement du Pôle Gare et secteur de l'Étoile est une occasion de redonner une place de choix aux aménagements paysagers dans la ville.

Mise en valeurs des espaces transfrontaliers

Le Canton de Genève a élaboré un nouveau plan directeur pour l'aménagement de son territoire dans les 10 à 15 ans à venir. Ce plan directeur cantonal comprend des mesures relatives à la nature, les paysages, les espaces agricoles et la protection de l'environnement.

Le plan d'action vert bleu est la concrétisation d'un des 10 projets énoncés dans la charte d'aménagement de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Ce plan inclut notamment les projets de directive paysagère du Salève, de protocole d'accord transfrontalier pour la revalorisation des rivières du Genevois (contrat de rivière du Foron), ainsi qu'un programme de valorisation des itinéraires piétons transfrontaliers.

Enjeux pour les communes du SCOT

Le patrimoine naturel est composé de zones d'intérêt écologique majeur : des forêts, formant de grands espaces naturels et des prairies humides, milieux très riches abritant des espèces rares et souvent menacées. L'objectif majeur est de préserver ces milieux des impacts liés à la consommation d'espace par l'habitat dispersé, mais aussi de toute forme de pollution résultant des activités humaines (zones d'activité, desserte routière, etc.). Ceci est d'autant plus important que les mesures de protection actuelles sont, *in fine*, peu nombreuses, car les ZNIEFF ne sont que des inventaires et ne prévoient aucune mesure de protection ou de gestion.

Les milieux naturels étant éparpillés sur le territoire, il est primordial de préserver leur fonctionnalité en les reliant par des corridors écologiques, ceci afin d'assurer aux animaux des territoires suffisamment vastes pour réaliser leur cycle de vie et d'assurer pour la végétation une continuité avec la plaine franco-suisse.

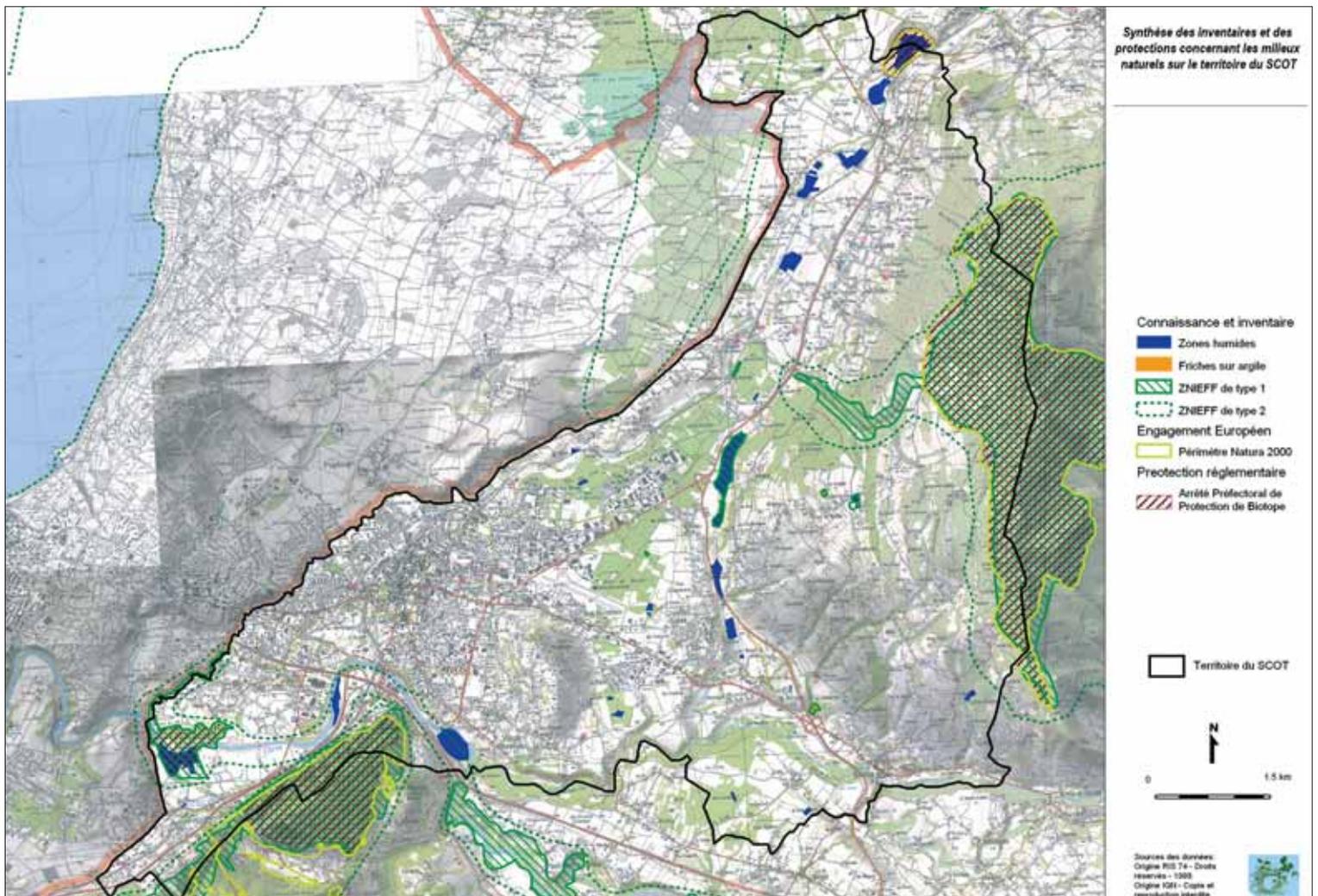
Ainsi, les espaces naturels remarquables inventoriés seront utilisés pour définir les zones à préserver en priorité, complétés par les corridors écologiques, les zones de boisement rivulaires ainsi que quelques micro-espaces sensibles. Dans cette optique,

la définition de vastes ensembles naturels à préserver des activités humaines est à privilégier, car les espaces naturels sont d'autant plus fragiles s'ils sont d'une superficie faible, et donc fortement soumis aux influences extérieures.

Cependant, certaines espèces sont actuellement protégées indépendamment de leur milieu, ce qui conduit à une identification de quelques ares d'espaces sensibles, comme c'est le cas pour le glaïeul des marais. Le suivi des espèces faunistiques et floristiques est un des meilleurs moyens d'évaluer dans les années à venir la qualité des milieux naturels.

Pour préserver les espaces sensibles, poursuivre les actions de mise en valeur d'espaces de loisirs de proximité permettra de canaliser la fréquentation d'une partie du public qui recherche avant tout un lieu propice aux loisirs. Ainsi, les espaces travaillés par les agriculteurs et les espaces sensibles écologiquement seront moins fréquentés, ce qui permet de limiter d'autant les conflits d'usages.

Plus généralement, seule une approche transversale de la problématique foncière permettra réellement de limiter la consommation d'espaces naturels sensibles. Cette approche transversale soulève la question de la place des espaces naturels dans le territoire du SCOT.



L'agriculture

L'agriculture est une activité dominante sur une grande partie des communes incluses dans le périmètre du SCOT. Les pratiques agricoles se sont largement adaptées aux contraintes topographiques : les zones de plaine sont majoritairement occupées par des maraîchages, activité agricole à haute valeur ajoutée, tandis que les piémonts et les prairies à proximité sont utilisés traditionnellement pour l'élevage bovin laitier.

Quelques zones de cultures pérennes (vigne) et de polyculture sont également représentées, de façon minoritaire. Sur le territoire élargi du bassin genevois, le constat est similaire : l'élevage (bovin et porcin) et la production laitière sont essentiellement concentrés au niveau des collines et des montagnes françaises, alors que les productions maraîchères, les grandes cultures (céréales, maïs, colza...) ainsi que les vignobles se situent principalement sur les terres genevoises et vaudoises.

Un diagnostic agricole a été spécifiquement réalisé par la chambre d'agriculture de la Haute-Savoie : la méthodologie et les résultats complets sont à consulter dans le document produit par la Chambre d'agriculture. La plupart des résultats ci-après reprennent les éléments de ce diagnostic.

Caractéristiques générales des exploitations

Typologie des exploitations

L'agriculture en perte de vitesse sur la période 1970-2000 : une tendance accentuée sur le territoire du SCOT

Sur le territoire du SCOT, la surface agricole utile et le nombre d'exploitations ont proportionnellement davantage diminué que sur l'ensemble du département Haut-Savoyard. La concurrence pour l'occupation de l'espace est défavorable aux terrains agricoles, dont la valeur est sur-cotée en raison de la pression foncière. Avant 1970, le développement industriel, ayant de gros besoins en main d'œuvre a contribué à la régression du nombre d'actifs agricoles.

L'agriculture aujourd'hui se spécialise et s'adapte progressivement aux contraintes locales

Les agriculteurs entretiennent une superficie de 1712 ha sur les communes du SCOT. Cette valeur est toutefois sous estimée puisqu'elle exclue les alpages utilisés en été pour le pacage des animaux. Bien que le nombre d'exploitations ait diminué sur les 30 dernières années, l'utilisation de l'espace agricole reste proportionnellement la même : 79 % de fourrage, 15 % de céréales et 6 % de maraîchage.

Les productions laitières et maraîchères sont dominantes. Elles se répartissent en trois modes de fonctionnement : traditionnel, de masse, ou à forte valeur ajoutée.

Les exploitations traditionnelles sont de petites tailles, tenues par des doubles actifs, souvent des retraités ou des agriculteurs en fin de carrière. La motivation principale de ces exploitants est l'entretien du patrimoine, devant la rentabilité économique. Ces exploitations contribuent fortement au maintien d'une image traditionnelle de l'agriculture, avec souvent une production en AOC.

Les élevages traditionnels produisent en grande quantité du lait, du fromage ou de la viande.

Les cultures spécialisées telles que le maraîchage, l'horticulture, la viticulture et les petits fruits sont des productions à haute valeur ajoutée. Ces centres de production sont depuis longtemps adaptés aux attentes des consommateurs et au marché genevois.

Peu d'exploitations écoulent leurs produits en circuits courts : 10 % des exploitations de polyculture élevage, 3 % des exploitations de culture spécialisée (1 seule), car la production de masse laitière ou maraîchère n'est pas adaptée à l'écoulement de stocks importants en circuit court.

Parallèlement au faible taux de vente directe, il n'y a pas de diversification touristique avec accueil à la ferme.

Nombre d'exploitations et pérennité de l'activité

Soixante exploitations ont leur siège social sur les communes de l'aire du SCOT. La pérennité des exploitations sur 5/10 ans est assurée pour les deux tiers des exploitations. Le tiers restant a un avenir incertain, mais leur poids économique ou spatial est faible. Une seule exploitation n'a pas de repreneur connu à ce jour.

Sur le plan économique, l'activité agricole est fragile, fortement dépendante de conditions de production qu'elle ne peut maîtriser à long terme (politique agricole, pression foncière induite par le développement urbain).

Sur le plan environnemental, l'entretien des espaces agricoles est assuré sur 10 ans pour 85 % des surfaces, ce qui est moins alarmant. Les 15 % d'espaces restants ne sont pas pour autant rendus « disponibles » pour l'urbanisation, mais peuvent être exploités par les agriculteurs en place, ou pour l'installation de jeunes agriculteurs. Le travail effectué par la chambre d'agriculture a permis d'identifier les zones où l'agriculture est effectivement moins prioritaire et où une urbanisation maîtrisée est possible (cf. document graphique de l'enquête spécifique de la Chambre d'Agriculture).

Emplois

Les 164 emplois directs agricoles se répartissent en 90 chefs d'exploitation (76 UTH), dont 12 sont double actifs, et 74 salariés (66 UTH). Dans l'activité agricole, une partie seulement des actifs travaillent à temps complet, c'est pourquoi la notion d'unité de travail humain (UTH) est employée, pour représenter l'équivalent d'un emploi à temps plein.

Parallèlement à la diminution des exploitations, l'âge moyen des chefs d'exploitation et de co-exploitants augmente : 64 % des chefs d'exploitation ont plus de 55 ans, alors que le nombre d'exploitants de moins de 40 ans diminue fortement. Cette situation identique sur le territoire national révèle toutefois la difficulté des agriculteurs à installer des jeunes.

Le nombre d'emplois induits locaux est très variable d'une région à une autre, d'une activité à une autre. Sur le territoire du SCOT et au-delà, le tissu économique rattaché à l'agriculture est important : artisans du bâtiment, établissements d'enseignement agricole (lycée à Contamine sur Arve, ENIVIL à la Roche-sur-Foron), fournisseurs, vétérinaires, antenne de la Chambre d'agriculture à Bonneville, etc.

Âge des exploitants dans le territoire du SEGH

Tranche d'âge Chefs d'exploitation et co-exploitants	1979		1988		2000	
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%
- de 40 ans	21	10	31	18	16	17
40 - 55 ans	67	33	63	37	17	18
55 ans et +	117	57	76	45	60	65
Total	205		170		93	

Source : DDAF, RGA 1979, 1988, 2000.

Zone franche internationale et accords bilatéraux EU - Suisse

La zone franche concerne une partie des communes du SCOT : Ambilly, Annemasse, Étrembières, Gaillard, Juvigny, Machilly, Saint-Cergues et Ville-la-Grand. Les productions sont vendues préférentiellement en Suisse, ce qui est économiquement plus intéressant. Cependant, les pratiques économiques ne sont pas figées : à moyen terme, la compétitivité des produits agricoles européens va s'accroître avec l'application des accords bilatéraux, ce qui réduira d'autant l'attractivité des prix pratiqués par les ceintures maraîchères locales.

Les accords bilatéraux entre l'Union européenne et la Suisse en vigueur depuis 2002 consistent à éliminer ou diminuer les droits de douane pour certains produits agricoles. Ainsi, l'ensemble de la production française sera exonérée de droits de douane pour l'ensemble de ses fromages (d'ici 2006). Des quotas de tomates, salades, aubergines courgettes et plans horticoles pourront être vendus à la Suisse sans acquitter de droits de douane, en dehors de la période de production suisse. En contrepartie, les produits laitiers, des fruits et légumes, des produits horticoles et de la viande de bœuf seront également vendus en Europe sans droits de douane.

Ces mesures vont faire concurrence à l'avantage dont bénéficiaient les exploitations situées en zone franche, sachant que leur période de production est la même qu'en Suisse.

La pérennité de l'activité agricole est liée à une stratégie globale de développement du bassin genevois, exposée à des contraintes économiques et urbanistiques liées au développement global du bassin genevois. À noter que les accords transfrontaliers sont également avantageux pour les Suisses, qui peuvent exploiter des terrains loués en France, comme c'est par exemple le cas sur la commune de Saint-Cergues.

Les exploitations laitières**Caractéristiques des exploitations laitières****Des exploitations professionnelles performantes, en cours d'adaptation à leur environnement**

Les 19 exploitations laitières produisent près de 4 millions de litres de lait, soit environ 200 000 L de lait par exploitation. La taille importante des exploitations contraint les éleveurs à respecter des normes strictes de gestion des effluents d'élevage. Cette professionnalisation est un atout pour la protection des eaux et des milieux naturels.

Une production qui contribue très fortement à l'entretien du cadre de vie

Les éleveurs cultivent 71 % de la superficie agricole en prairie, culture favorable à la préservation de la qualité de l'eau, à l'entretien des paysages ouverts et à la biodiversité lorsque qu'elle est conduite de façon raisonnée.

→ Les exploitations d'élevage sont pour moitié peu adaptées au contexte périurbain (pas d'accueil à la ferme, de transformation ni de vente directe). Les revenus d'exploitations sont assurés par un écoulement des productions vers les industries agro-alimentaires essentiellement.

Les prairies de coteaux, de plaine et de montagne sont indissociables, et ont toutes un rôle dans le système de production laitier, pour la pâture ou le fourrage. Sur les coteaux, les prairies sont nécessaires à proximité des exploitations pour accéder aux salles de traite. En plaine, les superficies en herbe complètent la production de fourrage, qui doit demeurer au sein du périmètre AOC. Enfin, les alpages permettent à plus de la moitié des exploitations d'alimenter les animaux en période sèche, ce qui n'est pas toujours envisageable en plaine car l'herbe est peu abondante et moins riche en été.

Des produits engagés dans une valorisation par la qualité

Sur le territoire du SCOT, sept communes sont en aire d'Appellation d'origine contrôlée Reblochon : Machilly, Juvigny, Cranves-Sales, Lucinges, Vétraz-Monthoux, Bonne et Saint-Cergues. Le cahier des charges associé exige la mise en place de pratiques agricoles spécifiques, dont une alimentation composée principalement de fourrages produits au sein de l'aire AOC Reblochon. L'autonomie fourragère est ainsi essentielle pour la production en zone d'AOC.

Une seule exploitation produit sans AOC, mais écoule sa production en filière courte. Le lait produit est livré en partie aux Laiteries réunies de Genève (LRG) pour les exploitations dont les communes sont situées au moins en partie en zone franche. Le groupe des Laiteries réunies de Genève est un regroupement de sept sociétés qui emploient sur l'agglomération de Genève plus de 500 personnes. Le reste de la production est transformé en fromage AOC reblochon dans les autres secteurs. A peine 8 % de la production est transformée sur place.

→ Cette production ne manque pas d'atouts : les signes de production de qualité permettent d'élever la valeur ajoutée des produits, le marché potentiel de vente en filière courte, la forte contribution à l'entretien du paysage par une agriculture de qualité (pas d'utilisation intensive des sols).

→ L'élevage laitier est positif pour le territoire, car l'obligation du respect de cahiers des charges très stricts au niveau de la gestion des effluents d'élevage, permet de limiter de fait la pollution des cours d'eau.

Les exploitations maraîchères

Des exploitations professionnelles performantes adaptées à leur environnement

23 des 60 exploitations sont en système de production maraîchère/horticulture. Leur principale caractéristique est d'occuper 1/20^{ème} de la SAU totale, alors qu'elles emploient les deux tiers de la main d'œuvre agricole. Les exploitations maraîchères se sont adaptées économiquement et techniquement au potentiel important du marché du bassin Genevois et de l'ensemble de la Haute-Savoie. Ainsi, ce sont des structures très spécialisées, orientées vers les cultures sous serre qui requièrent une technicité importante.

Des exploitations engagées dans une démarche qualité

La majorité des exploitations maraîchères se sont engagées dans des démarches de production de qualité. Ainsi elles respectent des cahiers des charges imposant des pratiques dites d'agriculture raisonnée.

Le rôle de l'agriculture dans la préservation de l'environnement et du paysage

Une agriculture garante de paysages de qualité

L'élevage laitier renvoie une image traditionnelle de l'agriculture, souvent confondue avec les modes actuels de production plus intensifs et performants qu'ils n'y paraissent.

Le maraîchage est davantage perçu comme une agriculture performante et spécialisée. Pourtant, l'identité paysagère du territoire du SCOT repose sur ces deux formes d'agriculture. La loi montagne s'applique à quatre communes situées sur les Piémonts des Voirons, dont Lucinges en totalité, et impose des dispositions relatives à la préservation d'espaces naturels et agricoles, garants des paysages montagnards.

L'agriculture et la préservation de l'environnement

L'exploitation des sols par des pratiques culturales non adaptées peut engendrer des pollutions du milieu naturel (résidus d'intrants non utilisés), que l'on retrouve dans les sols et les eaux de surface et souterraines.

Les pratiques culturales propres à la production végétale et l'élevage (épandage d'engrais minéral ou organiques : lisier, fumier) peuvent être source de pollutions directes ou indirectes. Les productions végétales entraînent essentiellement une pollution des eaux par excès d'apport d'engrais et de pesticides, tandis que les mécanismes de production animale sont source de pollution de type azotée, phosphorée, mais aussi organique et bactérienne liée aux déjections animales.

Sur le territoire du SCOT, plusieurs modes de production veillent au respect d'un équilibre entre la quantité d'intrants apportés et la capacité d'absorption de sols. Ainsi, les pratiques d'agriculture raisonnée visent à limiter les traitements phytosanitaires et apports d'engrais au strict besoin des végétaux, évalués régulièrement. L'élevage

bovin respectant le cahier des charges AOC limite le nombre d'animaux par hectare, afin de limiter la concentration en déjections animales. Les pratiques agricoles, sont ainsi strictement encadrées, par le respect de la loi sur l'eau notamment. Coté suisse, des compensations financières sont couplées au mode de production intégré respectueux des milieux.

Afin de combiner les impératifs économiques et les objectifs écologiques, les mesures agri-environnementales sont programmées à la fois au niveau des productions animales ainsi qu'en matière de production végétale.

Les nuisances sonores résultant de l'activité agricole sont parfois source de conflit en milieu rural, un arbitrage est à effectuer pour donner la priorité quand cela est nécessaire à l'habitat résidentiel ou à l'agriculture.

L'impact social de l'activité agricole

La place de l'agriculture est réelle en terme d'emplois induits localement (142 équivalent temps plein), et de services rendus à la population (entretien de l'espace), d'animation des villages devenant résidentiels. Peu d'exploitations assurent un « accueil à la ferme », action pédagogique visant à sensibiliser les habitants voisins aux problématiques agricoles locales. L'accueil à la ferme, qui peut se cantonner à quelques jours par an, développe des liens sociaux forts, mais n'est pas toujours envisageable pour des productions qui demandent une activité intense tout au long de l'année.

- L'espace agricole, comme les espaces naturels, ne peut être identifié comme un « négatif » des espaces urbanisés, à savoir cantonné à un rôle de réserve foncière, dans un objectif de développement durable.
- Le dynamisme des exploitations agricoles est fragilisé par la pression foncière, qui limite la pérennisation à long terme des exploitations.
- Le maintien de surfaces agricoles suffisantes permet aux agriculteurs de façon générale de limiter l'intensification de leurs productions, et ainsi de respecter d'autant leur environnement.

La place de l'agriculture dans la gestion du territoire

Concurrence pour l'espace

Les agriculteurs sont en concurrence directe avec les résidents et les autres activités économiques, pour occuper l'espace rural. La notion de constructibilité des terrains s'efface dans un contexte de spéculation foncière, où les propriétaires espèrent voir évoluer favorablement le classement de leur terrain, à moyen terme.

- La préservation de la vocation agricole du foncier à proximité des exploitations est indispensable pour ne pas mettre en péril à moyen terme l'activité d'élevage notamment (va-et-vient des vaches laitières pour la traite). Comblé les dents creuses urbaines est ainsi non envisageable dans ces secteurs, bien que d'une manière générale, le mitage de l'espace agricole soit défavorable à l'agriculture. La Safer, Société d'aménagement foncier et d'espace rural de la Haute-Savoie peut assurer un portage foncier à la demande des collectivités locales. La détermination des secteurs agricoles sans reprenneurs ayant déjà été

identifiée par l'étude agricole, il est possible d'acquérir à l'amiable les terrains sur les secteurs les plus sensibles, afin de les rétrocéder aux agriculteurs ou aux collectivités. L'acquisition à l'amiable des espaces boisés souvent très morcelés peut s'effectuer dans les mêmes conditions.

Conflits d'usage

Les exploitations ont besoin d'espace pour se développer, ce qui n'est pas possible dans un contexte d'urbanisation importante à proximité des corps de ferme, pour des motifs réglementaires notamment. Le respect des contraintes d'implantation et de fonctionnement des exploitations agricoles est nécessaire pour le maintien

d'une activité agricole viable. Ainsi, selon l'art. L111.3 du code rural, l'implantation de nouvelles habitations doit respecter les distances minimales requises autour des bâtiments d'exploitation, car une urbanisation trop proche des exploitations engendre inévitablement à court terme des conflits d'usage.

Le paysage

Une étude paysagère spécifique a été réalisée dans le cadre du SCOT. Nous renvoyons le lecteur au volet paysager du Rapport de présentation.

Enjeux pour les communes du SCOT

Le SCOT doit déterminer si les maraîchages, les zones de valorisation des produits par les AOC, doivent être préservés, et si oui comment.

La problématique foncière est intimement liée à la problématique agricole : le rôle de la Safer est de maintenir un prix de vente adapté des terrains à vocation agricole, mais la forte demande en terrains à bâtir a des répercussions sur les prix des terrains agricoles.

Les exploitations à pérennité incertaine ont été localisées. L'enjeu pour le SCOT est de définir les orientations nécessaires au maintien, à la protection et à la gestion des espaces agricoles.

L'article L 122-1 de la Loi d'orientation agricole du 9 juillet 1999 précise qu'il est possible de définir des espaces agricoles délimités réservés à l'activité agricole dans les plans locaux d'urbanisme : des Zones agricoles protégées (Zap).

Par ailleurs, les articles 73 et 74 de la loi du 23 février 2005 ont instauré la possibilité de mettre en place des Périmètres de protection et de mise en valeur des Espaces agricoles et naturels péri-urbains (PEAN).

Il serait intéressant d'étudier la pertinence d'avoir recours à ces outils sur certains secteurs du territoire. A titre d'exemple, la mise en œuvre d'une ZAP pourrait éventuellement se justifier sur la zone de maraîchage de la commune de Gaillard.

Contraintes liées aux milieux naturels et pressions sur l'environnement

Les sols

Sites et sols pollués

Cinq sites pollués sont répertoriés dans l'inventaire des sites pollués appelant une action de l'administration, et sont intégrés dans la base de données Basol du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Le niveau de contamination des sols peut alors être déterminant en cas de catastrophe naturelle ou accidentelle dans ce secteur.

Ambilly

→ Ancienne usine à gaz : site traité, avec restriction

Le terrain, d'une superficie d'environ 6 000 m², se situe en face de la gare d'Annemasse, à 150 m de la frontière suisse. Il a été le lieu de production de gaz à partir de la distillation de la houille pendant la période comprise entre 1930 et 1960. Les installations de l'usine ont été démantelées dans les années 60, après l'arrêt de la production de l'usine. Actuellement le terrain est clôturé et libre de toute occupation. Le site de l'ancienne usine à gaz d'Annemasse est en classe 3 (sur une échelle de 1 à 5 du protocole d'accord relatif à la maîtrise et au suivi de la réhabilitation des anciens terrains d'usines à gaz entre le Ministère de l'environnement et GDF). De ce fait, c'est un site dont la sensibilité vis-à-vis de l'homme, des eaux souterraines et superficielles est faible.

Un audit environnemental a été réalisé en 1994. Les investigations ont permis de mettre en évidence la présence de cinq puits perdus, de canalisations, de fosses d'épuration, d'une cuve enterrée au niveau du boulodrome et d'une fosse à goudron. Des travaux de réhabilitation du site ont eu lieu en mai 1995. Les ouvrages et zones recensés lors de l'audit ont été excavés et décontaminés. Dans cet état, les risques émanant de ce site peuvent être considérés comme maîtrisés, en l'absence de projet, aucune autre action n'est à engager à l'avenir. Cependant, le niveau de décontamination réalisée ne permet pas de banaliser totalement le terrain. Les excavations ne pourront se faire que de façon maîtrisée. Ces restrictions d'usage devront être entérinées.

Étrembières

→ Le Pas de l'Échelle - Saram : site traité, libre de toute restriction

Le dépôt pétrolier d'Étrembières a été construit en 1914 et a appartenu en dernier lieu à la société Saram de 1991 à 1998, date de fermeture du site. L'ensemble des travaux de démantèlement ont été réalisés en décembre 1998. Suite à une évaluation simplifiée des risques réglementaire réalisée en 2001, le site a été qualifié de « banalisable en son état actuel ». Lors de cette évaluation, un des sondages correspondant à la zone de l'arrivée du pipe-line a mis en évidence des teneurs en hydrocarbures significatives (1 700 à 2 000 mg/kg). Toutefois, ces valeurs ne dépassent pas la VDSS (valeur de définition de source) qui est de 2 500 mg/Kg.

Vétraz-Monthoux

→ SARL Pasteur : site en cours d'évaluation

La SARL Pasteur Bernard et Fils exploite depuis 1987 une installation de récupération de métaux sur un terrain de 1100 m², situé à Vétraz-Monthoux.

Une étude simplifiée des risques a mis en évidence en 2001 la présence de plomb, d'hydrocarbures totaux et de nickel dans les 70 premiers cm de la couche de remblai surmontant le terrain naturel. Dans un premier temps, un décaissement des terres remblayées polluées est préconisé, pour limiter les risques de pollution qui sont de deux ordres :

- une contamination de l'Arve par lixiviation possible du terrain superficiel par les eaux pluviales,
- une contamination des travailleurs au droit du site, ainsi qu'une population non avertie dans le cas d'un usage futur récréatif.

L'étude précise qu'il n'y a aucune nappe identifiée et continue au droit du site. Le risque de pollution étant avéré, une étude détaillée des risques va être menée (par Arrêté préfectoral du 02/01/2003) durant laquelle des analyses des eaux superficielles et souterraines seront réalisées.

Ville-la-Grand

→ SA Produits chimiques Platret (site en cours d'évaluation)

La société produits chimiques Platret exploite une installation de stockage et de reconditionnement de produits chimiques divers, une installation de régénération de solvants usagés, une installation de regroupement de déchets industriels sur la commune de Ville-La-Grand. Des analyses effectuées entre 1995 et 2001 ont révélé des concentrations élevées en hydrocarbures totaux et solvants organiques dans les eaux pluviales provenant du site exploité par la société.

L'administration a proposé d'imposer à l'exploitant un diagnostic initial et une évaluation simplifiée des risques.

Ville-la-Grand

→ Établissement Gromelle site traité, avec restriction

La société Gromelle exploite depuis 1966 un site dans la ZI d'Annemasse à environ 10 km à l'est de Genève. L'activité essentielle est le travail mécanique des métaux, la fabrication de coupleurs.

Une étude simplifiée des risques réalisée en 1999 a conclu au classement du site en catégorie « à surveiller ». En l'état actuel, l'imperméabilisation du sol suffit à maintenir la pollution sur place. Des travaux d'élimination des terres pourraient être envisagés seulement en cas de démolition des bâtiments. Une surveillance du site doit être demandée et des travaux d'élimination des terres pourraient être envisagés seulement en cas de démolition des bâtiments.

L'absence de nappe souterraine jusqu'à au moins 30 m de profondeur a conduit l'administration à ne pas proposer de surveillance de site au regard de la pollution limitée constatée.

Enjeux pour les communes du SCOT

Peu de sols ont été pollués par des activités industrielles polluantes. Le faible nombre de sites concernés permet de contrôler aisément l'état du niveau de pollution.

Qualité de l'air

Les effets de la pollution atmosphérique

De tous les milieux avec lesquels l'homme est en contact, l'air est le seul auquel il ne peut se soustraire.

Pour qualifier la qualité de l'air, quatre paramètres principaux sont mesurés : le dioxyde de soufre (SO₂), le dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone (O₃) et les poussières en suspension inférieures à 10 micromètres (PM10).

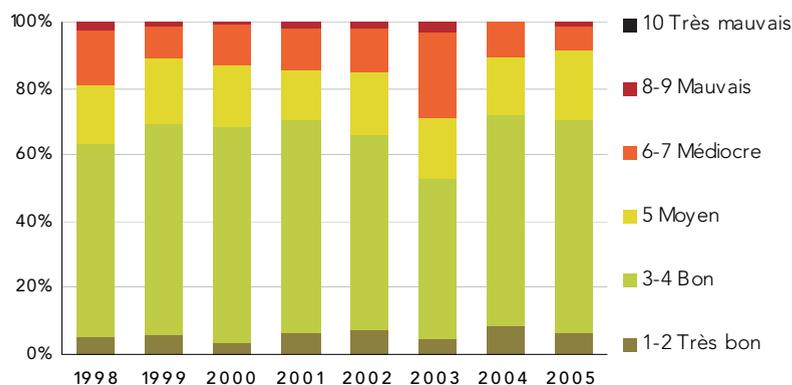
Le dioxyde de carbone (CO₂), autre polluant fait partie de l'air ambiant. Il provient pour part égale du transport, des industries et des logements. Globalement, il contribue largement à l'effet de serre, mais n'est pas utilisé pour qualifier la qualité de l'air, au niveau local.

Les effets de la pollution atmosphérique dépendent de la quantité de polluant avec lequel l'organisme est en contact. Ils varient en fonction de trois facteurs : la concentration des polluants dans l'atmosphère, la durée de l'exposition, et l'intensité de l'activité physique du public exposé. Les troubles se manifestent prioritairement chez les personnes sensibles : les enfants, les personnes âgées, les insuffisants respiratoires et les femmes enceintes.

L'étude des valeurs moyennes et maximales des principaux polluants permet de déterminer si danger il y a pour les personnes sensibles.

Rappelons que Saint-Cergues possédait un label de station climatique : l'image de la commune était liée au bon air, au ressourcement, ce qui lui a permis de développer un tourisme collectif important (accueil de nombreuses colonies, et pensions de famille). Aujourd'hui, les pics de pollution sont fréquents sur Annemasse.

Évolution de l'indice Atmo dans le bassin genevois



Pourcentage de jours dont l'air a été :

Les principaux polluants mesurés dans le genevois

Dans la zone d'étude, la surveillance de la qualité de l'air est réalisée par « L'air de 2 Savoie » (Association agréée pour la mesure de la qualité de l'air). Cette association possède deux stations de mesure de la qualité de l'air dans l'agglomération annemassienne, sur Annemasse et Gaillard.

La mesure du dioxyde de soufre, du dioxyde d'azote, de l'ozone et des poussières en suspension est utilisée pour déterminer l'indice de la qualité atmosphérique de l'air. Un indice appelé Atmo est déterminé pour caractériser la qualité de l'air quotidienne. Il est principalement défini à l'aide des quatre polluants surveillés qui constituent des sous-indices. Son classement va de 1 (très bon) à 10 (très mauvais). C'est une façon synthétique et pédagogique de présenter la qualité de l'air.

L'évolution de l'indice Atmo depuis 1998 dans le bassin genevois français est présentée ci-dessous. À noter la dégradation globale en 2003 lié à la canicule et la forte production d'ozone.

Le dioxyde de soufre : pas de pollution enregistrée

Type de pollution : ce gaz provient essentiellement de la combinaison du soufre, contenu dans les combustibles fossiles (charbon, fuel, gazole...), avec l'oxygène de l'air lors de leur combustion.

Source : Les industries (71%), les transports (14%) et les installations de chauffage (13%) sont les principaux émetteurs.

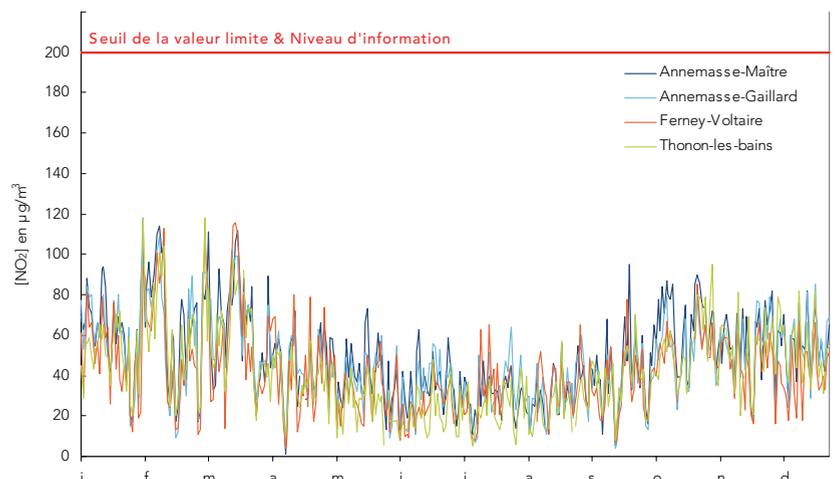
Valeurs : Depuis 1998, les valeurs des concentrations de SO₂, sont en général bien inférieures à la norme tolérée, oscillant entre 9 µg/m³ en hiver et 1 µg/m³ en été, alors que la valeur seuil indiquant une qualité médiocre est de 200µg/m³.

Les oxydes d'azote : des valeurs inférieures aux normes à respecter

Type de pollution : Ils résultent de la réaction de l'azote et de l'oxygène de l'air qui a lieu à haute température dans les moteurs et les installations de combustion.

Source : Les véhicules (75%), les industries (18%), viennent ensuite les installations de chauffage (6%).

Dioxyde d'Azote : maxima horaires journaliers 2005



Valeurs : Depuis 1998, les valeurs oscillent entre 10 et 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ l'été, 40 et 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ l'hiver, ce qui demeure largement inférieur à la valeur seuil indiquant une qualité médiocre, soit 135 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Ozone : plusieurs pics de pollution par an

Type de pollution : ce gaz est le produit de la réaction photochimique de certains polluants, notamment les oxydes d'azote (Nox) et les composés organiques volatils (Cov), sous l'effet des rayonnements solaires.

Source : l'ozone est un polluant secondaire. On le retrouve principalement en été, en périphérie des agglomérations.

Valeurs : les concentrations d'ozone progressent avec des conditions météorologiques ensoleillées et caniculaires. Les valeurs moyennes oscillent entre 10 et 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ l'hiver, entre 60 et 80 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ l'été.

En France, la législation a fixé pour la protection de la santé humaine la valeur cible de 110 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (en moyenne sur 8 heures). Cette concentration ne devant pas dépasser plus de 25 jours par an. Pendant la période estivale, ces valeurs dépassent ce seuil à Annemasse, lorsque l'intensité solaire est la plus forte, autour de 14h.

Poussières en suspension

Type de pollution : ce sont les poussières dont le diamètre est inférieur à 10 μm , ce qui leur permet de rester en suspension dans l'air. Elles résultent de la combustion, de l'usure des véhicules sur la chaussée et de l'érosion. Ces poussières peuvent véhiculer d'autres polluants comme les métaux lourds toxiques : le plomb (Pb), le cadmium (Cd), l'arsenic (As), le nickel (Ni) et le mercure (Hg); et les hydrocarbures : les composés organiques volatils (COV).

Source : les principaux émetteurs sont les véhicules diesels, les incinérateurs de déchets, le chauffage domestique (en particulier au bois), les cimenteries et les industries sidérurgiques ou utilisant des solvants.

Valeurs : les niveaux de poussières en suspension varient entre 18 et 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne, ils augmentent légèrement pendant la période hivernale. Les valeurs journalières ne dépassent pas la valeur limite de 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ établie par la Communauté européenne (en moyenne sur 24 heures, à ne pas dépasser plus de 35 fois par an).

Les valeurs maximales enregistrées s'élèvent jusqu'à 39 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ce qui est proche de la valeur limite. A titre de comparaison, 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ maximum en hiver sont enregistrés à Grenoble et Lyon centre, 51 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ à l'entrée sud de Lyon par l'A 7.

Enjeux pour les communes du SCOT

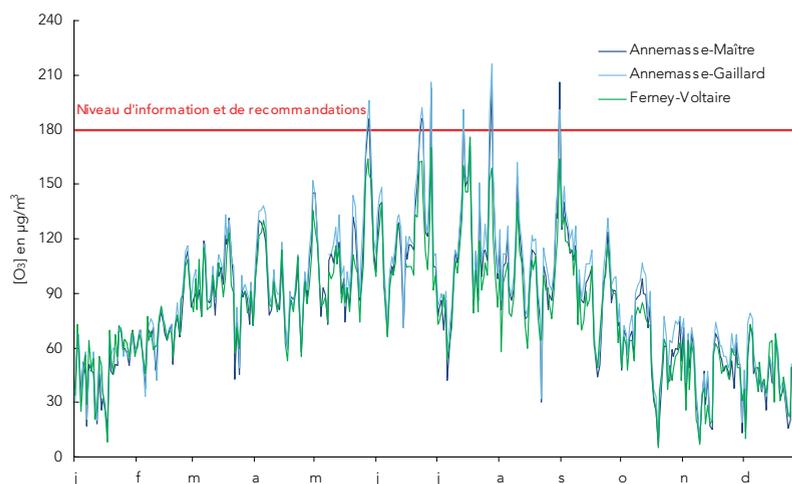
La concentration en l'ozone pendant la période d'été reste le principal problème de pollution de l'air dans la région du Genevois, liée à un fort ensoleillement favorable à la formation des polluants photochimiques. La qualité de l'air dépend principalement de la gestion des flux routiers, importants dans cette position de carrefour. À noter que les milieux naturels environnants subissent la pollution dite « urbaine » le massif des Voirons notamment.

Bien qu'elle soit actuellement perturbée par quelques pics de pollution, la qualité de l'air est une richesse à préserver afin de préserver la santé des personnes sensibles.

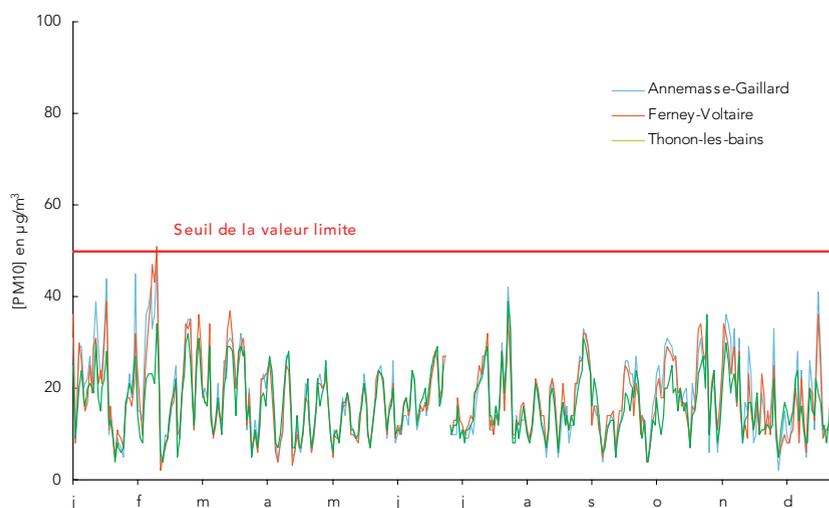
L'étude des teneurs en dioxyde de soufre et dioxyde d'azote révèle une situation largement en dessous des valeurs seuil préoccupantes. Cependant, les valeurs limites pour l'ozone sont atteintes régulièrement. L'ozone étant issu de la dégradation du dioxyde d'azote et des composés organiques volatils, les sources de production de ces derniers sont à surveiller, les véhicules de transport diesel notamment. Le taux de poussières en suspensions, composé essentiellement d'hydrocarbures, est parfois assez élevé.

La circulation routière, par ses émissions fortement polluantes contribue fortement à la pollution de l'air. La régulation du trafic motorisé, par une offre complète de transports alternatifs moins polluants et par une amélioration de l'offre de stationnement peut être une solution à envisager.

Ozone – maxima horaires journaliers 2005



Poussières en suspension inférieures à 10 μm (PM10), moyennes journalières 2005



Source : rapport d'activités de « L'air de l'Ain et des Pays de Savoie », 2005.

Risques naturels et technologiques

Deux types de risques sont recensés sur le territoire : les risques naturels et technologiques. Les premiers sont essentiellement liés aux crues des principaux cours d'eau, les seconds sont surtout liés à la présence de sols pollués par le passé.

Risques naturels

Inondations, glissements de terrains

Le territoire du Genevois est soumis à différents risques notamment liés aux mouvements de terrain et aux débordements torrentiels. Dans chaque commune, un Plan de prévention des risques (PPR) a été établi et approuvé par arrêté préfectoral. Les PPR sont établis par croisement de la carte des aléas enregistrés et de la carte des zones habitables. Les zones définies par les PPR sont signalées sur la Carte de contraintes naturelles ci-après.

Le Foron bénéficie d'un vaste bassin versant avec des torrents qui prennent leur source dans le massif des Voirons. Les risques de glissement de terrain sont élevés sur les contreforts des Voirons. Les zones non

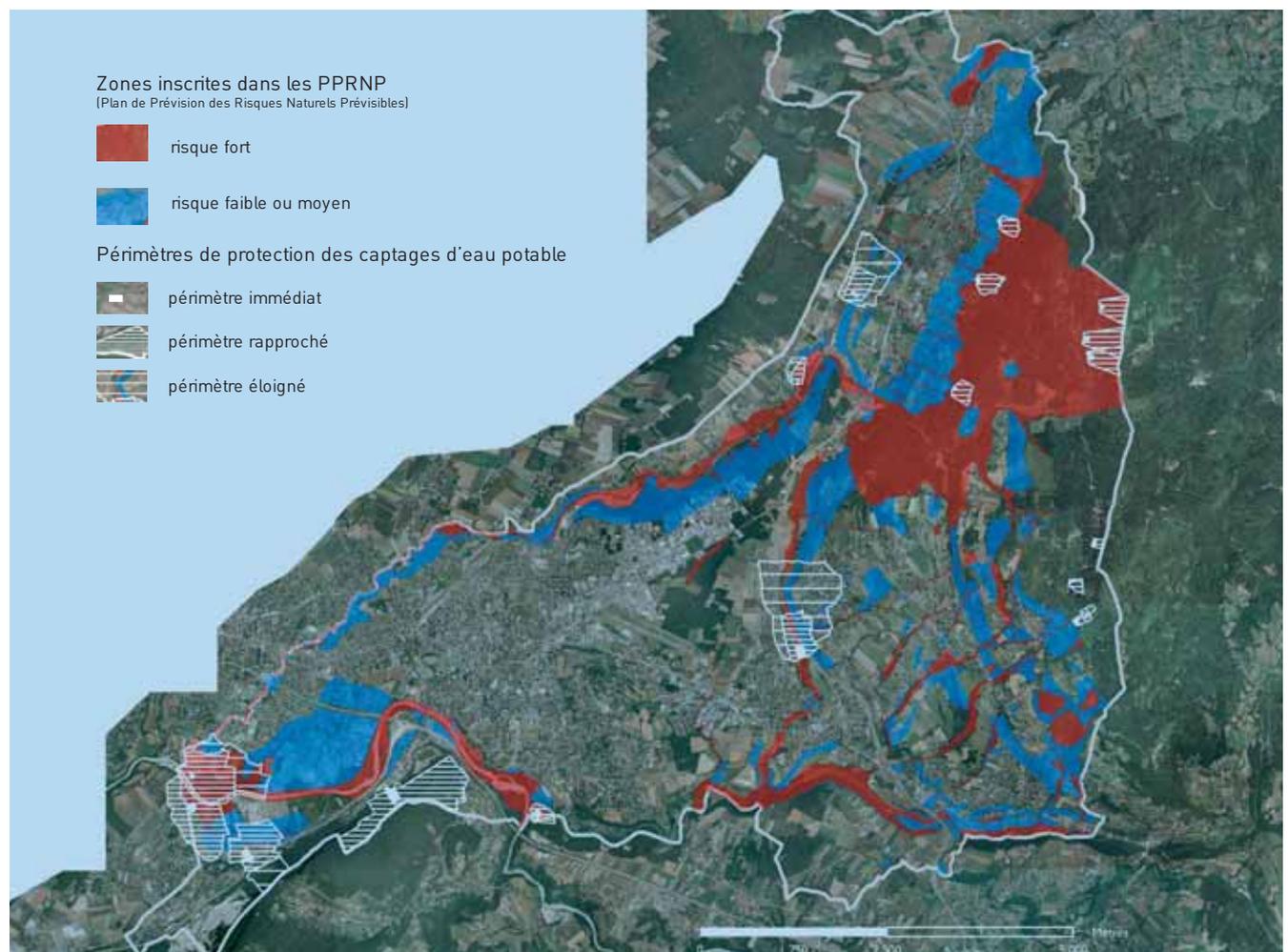
constructibles inscrites au PPR sont des espaces à utiliser pour assurer des poches vertes nécessaires à la faune et la flore, appréciables pour les loisirs. Aucun aménagement incompatible avec le caractère inondable de la zone (aggravation de l'aléa et du risque), ne devra être réalisé. La vocation de ces espaces doit dans tous les cas prohiber l'implantation future d'activités humaines.

Risque sismique

La zone du genevois appartient à une zone de « sismicité faible » où la période de retour d'une secousse d'une intensité VIII est supérieure à 250 ans et/ou la période de retour d'un séisme d'une intensité VII dépasse 75 ans. Par rapport à la France Métropolitaine, la Haute-Savoie fait partie des 37 départements ayant une zone de sismicité Ia, Ib ou II sur lesquelles le risque sismique n'est pas nul, et où il justifie des règles de construction parasismique dans les limites économiques supportables pour la collectivité (Source : Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 1999).

Sur les communes du SCOT, le risque sismique est de Ib. Il qualifie les zones de sismicité faible, où la période de retour d'une secousse d'une intensité VIII est supérieure à 250 ans et/ou la période de retour d'un séisme d'une intensité VII dépasse 75 ans.

Contraintes naturelles du territoire du SEGH





Les risques d'inondations sont importants lorsque les zones bâties sont proches des cours d'eau.



Zones d'activité près d'un cours d'eau. Shopping d'Étrembières, Arve.

Enjeux pour les communes du SCOT

Les risques naturels de glissement de terrain et d'inondation sont les risques majeurs auxquels peuvent être confrontées les communes. Les risques technologiques sont proportionnels au nombre d'industries présentes en nombre limité. Cependant, une correction des causes des inondations torrentielles ou par débordement est à réaliser pour ne pas réitérer les erreurs qui ont conduit aux inondations actuelles.

Risques technologiques

Les entreprises susceptibles de générer des risques ou des nuisances sont répertoriées, classées et contrôlées par les services de l'État.

Les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

En fonction du type d'activité pratiquée ou des produits utilisés ou stockés (et de leur quantité), les entreprises peuvent être soumises au régime des Installations classées pour la protection de l'environnement. Le premier seuil de classement est une simple déclaration en Préfecture.

Le second seuil de classement est l'autorisation pour laquelle les installations qui y sont soumises (elles présentent des risques ou des nuisances potentielles) sont tenues de demander une autorisation d'exploitation délivrée suite à une procédure d'instruction dont le but est d'évaluer les impacts environnementaux, les dangers potentiels du projet, et les prescriptions spécifiques à engager pour limiter nuisances et impacts. Les installations soumises à autorisation sont soumises à un suivi régulier.

Particularités de certaines entreprises

Seule l'entreprise Sicpa fabriquant des encres sur la commune de Vétraz-Monthoux, dispose d'un Plan d'opération interne (POI). Cette industrie rejette 300 tonnes de COV/an.

Le POI doit indiquer les méthodes d'intervention et les moyens nécessaires que l'exploitant doit mettre en œuvre pour protéger le personnel, les populations et l'environnement.

Aucun accident industriel majeur n'est à déplorer depuis 1998 ; seuls deux incendies ont été déclarés dans une fromagerie à Ville-la-Grand et dans un magasin de vente de meubles à Cranves-Sales.

La pollution de l'eau d'origine industrielle est peu importante du fait du faible nombre d'industries. Cependant, quelques entreprises rejettent après traitement interne des éléments tels que le nickel, le zinc et le chrome, mais en quantité tolérée par la loi.

Selon le Bilan de l'environnement industriel en Rhône-Alpes (édition 2002), il n'existe aucune industrie inscrite Seveso I ou II sur le territoire du SCOT. Le classement par la directive Seveso concerne les 1249 usines françaises utilisant des substances potentiellement dangereuses. Ainsi, ce type d'industrie n'est pas implanté sur le territoire, ce qui écarte les risques de pollution majeure, bien que soient implantées des industries chimiques mais néanmoins peu dangereuses.

L'ambiance acoustique

Le bruit est globalement une des principales sources de nuisances ressenties par les habitants des zones urbaines. Le bruit des transports aériens et terrestres est le plus fortement ressenti. Les flux routiers importants convergeant vers Annemasse sont la source majeure de nuisances sonores.

Bien que la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 définisse les principes généraux pour assurer l'isolation acoustique de la façade des bâtiments nouveaux, les flux routiers génèrent un fond sonore permanent.

L'agglomération d'Annemasse est soumise à l'ordonnance du 1^{er} novembre 2004, transposition de la directive européenne du 25 juin 2002, qui rend obligatoire la publication des cartes d'exposition au bruit avant le 30 juin 2007 et l'élaboration d'un plan de prévision du bruit dans l'environnement avant le 18 juillet 2008, dont l'arrêté de mars 2006 précise l'application (Annemasse est citée en annexe dans les agglomérations concernées).

Le plan de prévision du bruit devra permettre de prévenir les effets, réduire les niveaux de bruits et protéger les zones calmes. Il comportera une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif, ainsi qu'il identifiera les sources de bruit dont les niveaux devront être réduits.

Catégories d'infrastructure terrestre en fonction du bruit

Catégorie	Largeur maximale du secteur affecté par le bruit
1	300 m
2	250 m
3	100 m
4	30 m
5	10 m

Principales sources de bruit

Routes

Sur l'ensemble du territoire du genevois le classement des voies bruyantes a fait l'objet d'arrêtés préfectoraux pour chaque commune. Le classement des infrastructures terrestres en fonction de leur niveau sonore est établi dans le tableau ci-contre, sachant que les voies urbaines ne sont pas prises en compte.

Classement d'infrastructure terrestre en fonction du bruit

Catégorie	Voies
1	A 40, A 411
2	D 903, N 206
3	D 907, D 2, D 46, D 19

Source : DDE 74.

Plusieurs de ces routes sont longées par des zones d'habitation, des routes départementales et nationales notamment.

Voies ferrées

Dans le Genevois Haut-Savoyard les voies ferrées qui relient le département de l'Ain avec la Gare d'Annemasse via Saint-Julien et le département de la Savoie avec la Gare d'Annecy sont classées catégorie 3. Les faibles trafics génèrent proportionnellement peu de nuisances excepté près de la gare d'Annemasse et à Ambilly.

Aérodrome

La loi 85-696 du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes a institué les Plans d'exposition au bruit (PEB) qui visent à prévenir l'exposition de nouvelles populations au bruit généré par l'activité aéroportuaire.

Le PEB est un document, annexé au Plan local d'urbanisme (PLU) de la commune, définissant des zones voisines des aérodromes à l'intérieur desquelles la construction de locaux à usage d'habitation est interdite ou soumise à des prescriptions particulières (isolement minimum).

L'actuel PEB sera modifié suite à la modification de la longueur de la piste de l'aérodrome. Il s'appliquera sur les communes de Ambilly, Annemasse, Bonne, Cranves-Sales, Gaillard, Vétraz-Monthoux, Ville-la-Grand. Ce plan établit deux zones d'exposition aux bruits :

- Zone C (bruit modéré) comprise entre l'indice psophique IP 72 (voire 69) à 84 et IP 89,
- Zone B (bruit fort) comprise entre IP 89 et 96.

Les constructions à usage d'habitation sur ces zones sont en principe interdites. Des exceptions sont prévues au profit notamment des constructions liées à l'activité aéronautique ou indispensables à l'agriculture.

Sur la Zone C peut être tolérée une augmentation de la capacité d'accueil à condition que le secteur soit déjà urbanisé et desservi par des équipements publics.

Enjeux pour les communes du SCOT

Les voies de transport de toute nature engendrent beaucoup de contraintes acoustiques, limitant de fait les possibilités de constructions. Le bruit est en effet une contrainte majeure pour les lieux de vie. En favorisant des modes de transports de personnes et de marchandises moins bruyants (transport en commun), les incidences sonores en seront d'autant réduites.

Gestion des ressources naturelles

La ressource en eau potable

Les ressources

Les captages et forages

Les captages destinés à l'alimentation en eau potable de la zone d'étude se distribuent sur plusieurs zones :

- La nappe de la basse vallée de l'Arve à Arthaz,
- L'aquifère karstique du Salève, à Étrembières,
- La nappe franco-suisse du Genevois à Étrembières et Gaillard,
- Les versants du Massif des Voirons,
- Les nappes du Foron et de la Menoge.

Les captages sont protégés par des périmètres de protection établis par arrêté préfectoral (voir tableau).

Disponibilité de la ressource

L'agglomération annemassienne est alimentée en eau potable principalement par deux sources. Dans l'Arve, 4 millions de mètres cubes d'eau peuvent être prélevés par an. Le captage à la source des Eaux Belles, de l'ordre de 1,6 millions de m³/an, est également utilisé. Enfin, une convention permet de puiser 1,5 millions de mètres cubes/an dans la nappe franco-suisse, avec un prélèvement partagé entre les deux pays.

Le prélèvement dans la nappe franco-genevoise est actuellement réalisé en totalité de ce que l'accord nous permet avec la Suisse. De nouvelles interconnexions avec le réseau Genevois sont prévues pour 2008, mais le facteur limitant pour cet approvisionnement est le prix de vente de l'eau par la Suisse plutôt que la ressource.

Le réseau Genevois est alimenté à 80 % par l'eau du Lac Léman, qui à ce jour, n'est pas un facteur limitant.

Captages et forages destinés à l'alimentation d'eau potable du territoire du SEGH

Exploitant	Commune d'implantation	Nom du captage	Arrêté de DUP	Date de DUP
2C2A	Arthaz-Pont-Notre-Dame	Zone du Captage du Nant	DDAF-B/1-82	08/01/82
	Étrembières	Source des Eaux-Belles	DDAF-B/18-87	18/12/87
	Étrembières	Puits de Veyrier	DDAF-B/8-97	04/07/97
	Gaillard	Puits des Chenvières	DDAF-B/17-87	18/11/86
	Arthaz-Pont-Notre-Dame	Forage Départemental N°1	DDAF-B/18-87	18/12/87
SME des Voirons	Arthaz-Pont-Notre-Dame	Forage des Moulins	DDAF-B/1-85	14/02/85
Commune de Cranves-Sales	Cranves-Sales	Forage du Bray	En cours	
	Lucinges	Captage des Pralets	En cours	
SIE des Rocailles	Étrembières	Puits du pas de l'Échelle	DDAF-B/17-87	16/12/87
	Lucinges	Captage des Granges Barthou	DDAF-B/3-96	23/01/87
		Captage des Granges de Boège		
Captage des Crottes				
Commune de Saint-Cergues	Saint-Cergues	Forage des Près Chaleurs	DDAF-B/16-96	11/12/96
		Captage de la Servette		
		Captage de la Rive		
		Captage de la Gouille Noire		
		Captage du Bois de la Grange		
		Captage de la Mésafe		
Captage des Vernets				
Commune de Juvigny	Juvigny	Puits de Juvigny	DDAF-B/35-82	28/10/82

Une recherche a été menée afin de trouver une autre source d'eau potable côté français pour alimenter l'agglomération d'Annemasse, mais le taux de sulfate y est trop élevé (700 mg/l). Des recherches de solution technique sont en cours pour utiliser cette ressource, mais à terme, la solution la plus probable qui semble se dessiner est une exploitation coordonnée avec le canton de Genève. Sur les Voirons, l'eau est prélevée dans les sources des Voirons et dans la nappe alluviale de la plaine de l'Arve. A mi 2007, la quantité d'eau prélevée dans cette nappe, qui alimente par ailleurs les communes de Nangy et Fillinges, n'est pas assurée à très long terme pour deux raisons. D'une part, le niveau minimal au-delà duquel il n'est plus possible de pomper est atteint de plus en plus régulièrement, d'autre part le mode d'alimentation exact de cette nappe n'est pas connu à ce jour (des études complémentaires sont envisagées).

Pour autant l'alimentation en eau de la population n'est pas mise en péril grâce à l'interconnexion des réseaux limitrophes.

Les ressources en eau potable sont actuellement suffisantes pour l'ensemble du Genevois ; une augmentation de la demande en eau potable pourra être résolue par l'utilisation du réseau d'eau potable de la Ville de Genève ou par l'utilisation des eaux du Lac Léman. Ce lac est l'une des plus grandes réserves d'eau potable d'Europe occidentale. Actuellement il dessert une population de plus de 500 000 personnes.

Qualité de l'eau

L'eau consommée, comme dans le reste du Département de la Haute-Savoie provient essentiellement des eaux souterraines. La plupart des pompages d'eau produisent une eau de bonne qualité. Les analyses d'eau sur les eaux brutes de différentes sources sont conformes aux normes établies sur l'eau potable.

Néanmoins, il existe certains problèmes de conformité bactériologique sur certains captages d'eau superficielle du Syndicat Intercommunal des Eaux des Rocailles. Un traitement au rayonnement ultraviolet est réalisé avant son acheminement dans le réseau de distribution. D'autres problèmes de non conformité liés à la turbidité dans les captages d'eau superficielle sont répertoriés dans certaines analyses de l'eau.

Il n'existe pas dans le territoire du SEGH des canalisations en plomb.

Gestion de l'eau

Sur le territoire du SEGH la gestion du réseau d'eau potable est sous la responsabilité de sept entités pour alimenter 12 communes en eau potable.

Certaines communes qui gèrent leurs réseaux d'eau potable en régie directe sont confrontées souvent à un manque de ressources pour accomplir d'une manière optimale cette responsabilité. Des contacts entre ces communes ont été réalisés pour se concerter sur une structure unique.

La production d'eau potable dans la zone d'étude est assurée par :

- la communauté de communes de l'agglomération annemassienne (2C2A),
 - le syndicat intercommunal des eaux de Bons-en-Chablais (SIEBEC),
 - le syndicat intercommunal des eaux des Rocailles (SIDER)
 - le syndicat mixte des eaux des Voirons (SMEV),
 - les communes de Cranves-Sales, Juvigny et Saint-Cergues.
- Le tableau suivant présente les communes desservies et leur exploitant.

La 2C2A

Sur l'année 2000 la production d'eau par les différentes sources était de 5,6 millions de m³. La population desservie était de 57 619 habitants avec 20 310 branchements en service.

Le prélèvement total annuel dans la nappe franco-suisse est limité à 1,5 million de m³ en raison de l'application d'une convention passée avec l'État de Genève en 1978. Cette convention est révisée périodiquement, notamment en ce qui concerne la quantité d'eau prélevée et le prix d'achat de l'eau.

La capacité de la source des eaux belles a été accrue de 1,1 à 2 millions de m³ en novembre 2006 grâce à la mise en place d'une usine d'ultrafiltration. Cette capacité théorique est toutefois dépendante de la pluviométrie sur le Salève, qui doit être supérieure ou égale à 1 100 mm par an.

Le rapport annuel (2000) du SIVMAA (actuelle 2C2A) mentionne un volume de pertes (volumes prélevés non facturés), sur le réseau d'alimentation en eau potable d'environ 26 % par rapport aux volumes prélevés. Le rapport 2001 signale une nette amélioration, les niveaux des pertes atteignent 17 % des volumes prélevés. Selon la 2C2A un effort notable à été réalisé durant l'année 2001 pour détecter et résoudre les fuites sur le réseau.

Entités chargées de l'alimentation en eau potable dans le territoire du SEGH

Communes	Exploitant	
	Production	Distribution
Ambilly	2C2A	2C2A
Annemasse		
Étrembières		
Gaillard		
Vétraz-Monthoux		
Ville-la-Grand		
Lucinges	SIDER	SIDER
Bonne		
Machilly	SMEV-SIEBEC	SIEBEC
Juvigny	SMEV	SMEV
Saint-Cergues		
Cranves-Sales	SMEV-2C2A	SMEV

Points de prélèvement de l'agglomération annemassienne

Source	Captage / Forage	Pompage	Prélèvement	Alimentation agglomération annemassienne
Zone de captage du Nant	6 forages x 250 m ³ /h = 1500 m ³ /h	3 pompes à 300 m ³ /h = 900 m ³ /h 1 pompe à 600 m ³ /h = 600 m ³ /h	Prélèvement journalier 28 000 m ³ /jour (été) 24 000 m ³ /jour (hiver)	46 %
Source des Eaux-Belles	Captage à partir d'un réseau karstique	Acheminement par une conduite de diam. 250 m	6 500 m ³ /jour	26 %
Nappe franco-suisse	2 forages x 600 m ³ /h = 1 200 m ³ /h	2 pompes à 600 m ³ /h	1,5 millions de m ³ /an	28 %

Source : 2C2A, données actualisées en 2007.

Le prélèvement total annuel dans la nappe franco-suisse est limité à 1,5 million de m³ en raison de l'application d'une convention passée avec l'État de Genève en 1978, mais cette ressource est actuellement utilisée en dernier recours.

Le syndicat intercommunal des eaux des Rocailles

Sur les communes de Bonne et de Lucinges, l'eau potable distribuée est issue de sources sur les Voirons et, environ six mois par an, complétée par un captage situé à Scien-trier dans la nappe alluviale de la basse vallée de l'Arve. La quantité d'eau prélevée dans cette nappe est limitée en fonction de relevés piézométriques effectués (mesure de la hauteur de la nappe) depuis 1988.

Trois forages de 450 mm de diamètre et 70 m de profondeur sont équipés d'une pompe de 350 m³/h. Une station de refoulement, constituée de 4 groupes d'électropompes horizontaux, alimente les réservoirs des communes. Deux de ces groupes débitent 200 m³/h et alimentent les réservoirs des communes situées sur la rive droite de l'Arve (Bonne, Lucinges, Nangy, Fillinges).

Les canalisations des communes de Bonne et de Lucinges (sur le territoire du SEGH) sont relativement récentes par rapport au reste du syndicat. Leur ancienneté peut atteindre 30 ans, soit la durée de vie moyenne de telles canalisations. Il n'existe pas d'estimations de pertes dans le réseau d'eau potable. Les pertes sont rapidement détectées et résolues. Il n'existe pas de déficits d'eau en période d'étiage.

Le syndicat intercommunal des eaux de Bons-en-Chablais

Le syndicat réunit les communes de Bons-en Chablais, Ballaison, Machilly, Veigy-Fonceneux et Loisin. Ce syndicat exploite les captages du versant nord des Voirons sur la commune de Bons-en Chablais.

Il est alimenté en cas de besoin, par le Syndicat Mixte des Voirons qui peut assurer un appoint de 50 000 m³. Le volume total facturé en 2001 du syndicat était de 632 000 m³ dont 46 000 m³ pour la commune de Machilly. Selon le rapport annuel 2000 du syndicat, les volumes prélevés ne sont pas comptabilisés ; il est très difficile par conséquent d'estimer les pertes sur le système.

Les communes de Juvigny, Saint-Cergues et Cranves-Sales

Ces communes exploitent en régie communale leur service d'eau potable.

- **Juvigny**
Le réseau est approvisionné à partir du pompage des Moulins (Commune d'Arthaz Pont-Notre-Dame) et de l'alimentation du Syndicat mixte des eaux des Voirons. Il existe une interconnexion avec le réseau de la commune de Saint-Cergues. Le réseau a un rendement de 76 % (42 471 m³ facturés par rapport à 55 491 m³ produits).
- **Saint-Cergues**
L'approvisionnement du réseau d'alimentation en eau potable provient de 4 captages des sources, du pompage des Pré Chaleur et de l'alimentation par le Syndicat des Voirons. Il existe une interconnexion avec le réseau de Juvigny et avec celui de Machilly. Ce dernier est connecté à son tour avec le réseau du Syndicat intercommunal des eaux des Bons-en-Chablais. Le réseau a un rendement de 57 % (158 683 m³ facturés par rapport à 280 413 m³ produits) pour une longueur de canalisations de 36 km. Ce rendement est bien inférieur aux 80 % exigés par l'Agence de l'eau et le Conseil général, principaux financeurs des travaux d'assainissement.
- **Cranves-Sales**
L'alimentation du réseau provient des sources des Pralets, du pompage du Bray et de l'alimentation par le syndicat des Voirons. Il existe une interconnexion à Lucinges avec le Syndicat des eaux des Rocailles qui dessert une partie de la commune de Cranves-Sales.

Plans de secours en matière d'eau potable

L'objectif d'un plan de secours est d'anticiper la déficience d'un captage destiné à l'alimentation en eau potable, pour prévoir des mesures de substitution afin de permettre une alimentation en eau potable sans discontinuité des populations.

Il existe actuellement un seul plan de secours en matière d'eau potable en Haute-Savoie. Une réflexion à l'échelle du bassin genevois serait la bienvenue pour subvenir aux besoins en eau grâce à une interconnexion entre les réseaux français et suisses.

Dysfonctionnements constatés

Pollution du réseau d'alimentation en eau potable

Les problèmes liés à une pollution ponctuelle de la source sont écartés. En effet, les réseaux sont interconnectés et permettent d'alterner l'utilisation des sources.

A titre d'exemple, dans le cas d'une pollution d'un captage dans la commune de Juvigny le réseau pourrait être alimenté par les eaux du Syndicat des Voirons. Dans la même situation d'une pollution du captage de la Source des Eaux Belles, la 2C2A pourrait utiliser la nappe franco-suisse sur la commune d'Étrembières ou bien utiliser comme secours le réseau d'eau potable de la Ville de Genève.

Déficit d'eau

Il n'y a pas de déficit d'eau sur les réseaux des 12 communes de SCOT. En cas de déficit ponctuel, l'existence de plusieurs types de sources est une sécurité supplémentaire. Les problèmes de pertes sur le réseau semblent résolus dans la majeure partie des communes, néanmoins certaines doivent améliorer la connaissance des fuites afin de mieux planifier les travaux à réaliser.

Les « pertes » rémanentes correspondent, entre autres causes, à des prises illégales sur les bornes incendies, à des arrosages non comptabilisés, et à l'utilisation de l'eau pour l'extinction des incendies et l'entretien du réseau. L'interconnexion des réseaux et la possibilité de pompage dans la nappe franco-suisse assurent une disponibilité de la ressource à long terme.

Enjeux pour les communes du SCOT

L'alimentation en eau potable étant principalement réalisée grâce à des pompages dans les nappes souterraines, peu de problèmes de qualité se posent. Géré par des syndicats mixtes ou par les communes, l'efficacité des réseaux est variable voire inconnue pour certains réseaux.

Tant en qualité qu'en quantité, la gestion de l'alimentation en eau est satisfaisante. Cependant, pour économiser les ressources en eau, il serait souhaitable d'effectuer des études de diagnostic pour avoir une meilleure connaissance de l'origine des pertes des réseaux d'eau, et ainsi de les éviter.

Assainissement

Les maires de chaque commune sont responsables de la qualité de l'eau potable distribuée et de la collecte et du traitement des eaux usées sur leur commune. Ainsi, lorsque des taux anormalement élevés en polluants sont identifiés dans les cours d'eau, les élus sont tenus de faire identifier la source de pollution et de contrôler l'effective prise en charge de l'origine de la pollution.

Depuis 2005, les élus ont, en plus, la responsabilité du contrôle des systèmes d'assainissement autonomes.

Caractéristiques des réseaux

L'état des réseaux

Le réseau des communes qui adhèrent à la 2C2A est vétuste : plus de 60% du réseau a plus de 50 ans (données 2007). Le réseau se modernise au fur et à mesure que les travaux de réaménagement de la voirie sont réalisés mais les investissements sont très lourds.

Pour les communes de Machilly, Saint-Cergues, et Juvigny appartenant au Sivom du Foron, le réseau d'assainissement est de construction récente. La construction a commencé en 1975 et le réseau est en bon état ; il n'y a pas de problèmes de fonctionnement.

Pour les communes de Bonne et Lucinges qui adhèrent au Syndicat d'assainissement de la Menoge (Siam), la situation est similaire : en 2006, 100% du réseau du Siam était de type séparatif, gage d'une meilleure efficacité dans le traitement des eaux usées.

Le réseau de la commune de Cranves-Sales qui adhère aux deux derniers syndicats a plus de 50 ans d'ancienneté. Des travaux de rénovation sont réalisés lors des travaux de voirie.

La collecte des eaux usées

Les contraintes du milieu physique : pente, nature des sols et faible capacité des cours d'eau rendent problématique la mise en œuvre de l'assainissement individuel, particulièrement sur le coteau : communes de Bonne, Cranves-Sales et Saint-Cergues. C'est pourquoi, depuis 1992 le Siam a réalisé de nombreux travaux visant à raccorder un maximum d'habitations à un réseau de collecte des eaux usées.

En général, les zones non raccordées se situent sur la zone piémontaise du Massif des Voirons, sur les communes de Saint-Cergues, Bonne, et Lucinges pour les motifs expliqués ci-dessus. Sur ces communes, une part importante des habitations sont assainies par un système autonome non conforme dans 75% des cas (données 2003).

Le tableau ci-contre permet d'estimer la part des habitations non reliées à un réseau d'assainissement collectif. Les communes de Lucinges, Bonne, Machilly, Saint-Cergues et Cranves-Sales possèdent une importante partie de la commune en assainissement non collectif. Une carte d'aptitude des sols à l'assainissement autonome a été réalisée pour chaque commune adhérente au Siam.

D'une manière générale, les systèmes de collecte et de traitement collectifs ne sont pas intrinsèquement meilleurs que les systèmes individuels, chaque cas étant à envisager différemment, sachant que les coûts d'entretien des réseaux sont plus importants à long terme.

Par ailleurs, quelle que soit l'efficacité du système considéré, celle-ci n'est jamais totale. Avec un système de

Abonnés Eau potable et assainissement collectif

Communes	Abonnés		Ecart en %	Taux de raccordement connu	% d'habitations raccordées à terme
	Eau potable	Assainissement			Assainissement
Ambilly	2855	2744	3,9%		100%
Annemasse	10526	10126	3,8%		
Étrembières	696	567	18,5%		
Gaillard	1347	1246	7,5%		100%
Vétraz-Monthoux	2113	1839	13,0%		
Ville-la-Grand	2773	2644	4,6%		100%
Lucinges*	620	392*		80,3%*	----
Bonne*	873	628*		63,4%*	----
Machilly	390	262	15%		90%
Saint-Cergues	1117	483	34%		84%
Cranves-Sales*	1912	1331*		79,7%*	98%
Juvigny	228	208	5%		95%
total	25450	22069	13,3%		

Source : syndicats de gestion des eaux usées et eau potable, contrat de rivière du Foron, 2003. 1059 abonnés du Siam plus 121 du Sivom du Foron.

* Données actualisées 2005 (source DDAF et SIAM).

traitement collectif, une partie des eaux non épurées complètement est toujours rejetée dans le milieu naturel. Bien que ce dernier ait une capacité dépollution par les microorganismes naturellement présents dans l'eau et les sols, la capacité d'absorption du milieu naturel est toujours limitée.

La collecte des eaux pluviales

La situation du réseau d'eau pluviale sur le territoire du SEGH est très variable.

Sur les communes adhérentes à la 2C2A la longueur du réseau unitaire est de 100 km par rapport à 72 km de réseaux pluviaux et 78 km de réseaux d'eaux usées. La transformation de ce réseau en réseau séparatif est réalisée en même temps que la rénovation du réseau d'assainissement, c'est-à-dire au moment du réaménagement de la voirie.

Le réseau du centre d'Annemasse est du type unitaire et il n'est pas prévu de le transformer en séparatif.

La collecte des eaux pluviales s'effectue grâce à un réseau de sept déversoirs d'orages.

D'autre part, le réseau de Juvigny est séparatif dans toute son extension et dessert 95% de la commune. Les 5% restants sont non raccordables au réseau d'assainissement collectif. Le réseau de Lucinges est également en séparatif.

Entre ces deux situations, les autres communes présentent différents ratios entre le réseau séparatif et le réseau unitaire. Par exemple, sur la commune de Bonne 80% du réseau est séparatif. Le réseau unitaire est ancien et représente 100 abonnés.

La séparation des réseaux de collecte des eaux usées et des eaux pluviales a l'avantage d'éviter la saturation des stations d'épuration lors des périodes pluvieuses intenses, et d'éviter ainsi une augmentation brutale des rejets en sortie de la station d'épuration.

Dans le cas des communes adhérentes à la 2C2A, la situation est différente. Quatre des six communes fonctionnent totalement en assainissement collectif. Seules les communes d'Étrembières et de Vétraz-Monthoux possèdent des zones destinées à l'assainissement non collectif et sont donc concernées par l'étude de zonage. La 2C2A a lancé l'étude de zonage et a identifié les zones concernées par ce type d'assainissement. À noter que sur certains secteurs sensibles, l'eau pluviale n'est pas suffisante pour assurer l'écoulement des eaux usées en période d'étiage. La prise en compte de cette caractéristique sera effective lors du réaménagement des réseaux de collecte des eaux usées.

Le traitement des eaux

Entités chargées de l'assainissement sur le territoire du SEGH

Communes	Collecte eaux usées	Station d'épuration	Exploitant station d'épuration	Capacité (EVH)
Ambilly	2C2A	Ocybele	2C2A	86 000
Annemasse				
Étrembières				
Gaillard				
Vétraz-Monthoux				
Ville-la-Grand				
Machilly	SIVOM Foron			
Saint-Cergues				
Juvigny				
Cranves-Sales	SIAM	Bonne	SIAM	7 000
Lucinges		Cranves-Sales		
Bonne		Reignier		

Source : syndicats de gestion des eaux, 2000.

La 2C2A est chargée du traitement des eaux usées de 10 communes appartenant au Genevois Haut-Savoyard. Les eaux usées des autres communes sont traitées par les stations d'épuration de Bonne et Reignier.

Station d'épuration du Bois - Vernaz à Gaillard

La station d'épuration du Bois - Vernaz à Gaillard, dite « Ocybele », rénovée et agrandie en 1998, est dimensionnée pour 86 000 équivalents habitants, avec la possibilité d'une extension à 125 000 habitants. Le traitement est biologique par filtration immergée avec la possibilité de fonctionner en traitement physico-chimique. Le débit de pointe admissible de la station est de 5 200 m³/heure, alors que le débit moyen admis est de 3 500 m³/heure. La différence est stockée dans un bassin d'orage dans la limite de 850 m³.

L'ensemble des boues est valorisé en agriculture suivant les indications du plan d'épandage. Le fonctionnement de la station respecte l'arrêté préfectoral d'autorisation sur le flux de pollution à ne pas dépasser concernant les paramètres : DCO, DBO5, MES et NTK.

Station d'épuration de Bonne – Cranves-Sales.

Cette station a été conçue pour traiter jusqu'à 7 500 équivalents-habitants en charge théorique maximale. Aujourd'hui elle répond aux besoins d'une population raccordée estimée à 5 000 équivalents-habitants. La station est de type biologique avec un procédé de traitement en aération prolongée par boues activées. L'ensemble des boues est valorisé en agriculture suivant les indications du plan d'épandage. La station d'épuration est reconnue comme une station modèle, elle est contrôlée par les associations de pêche qui veillent à son bon fonctionnement.

Station d'épuration de Reignier

La station de Reignier peut traiter 16 000 équivalents-habitants, elle dessert actuellement 14 communes (environ 10 000 équivalents habitants) dont une partie de Bonne qui appartient au SEGH. Le traitement des eaux usées est réalisé en aération prolongée par des boues activées. Les boues résiduelles sont éliminées par la voie de l'épandage agricole.

Le rapport 2000 d'autosurveillance de la station mentionne que l'eau traitée est d'excellente qualité et répond continuellement aux normes de rejet établies sur arrêté préfectoral. Il mentionne qu'aucun dépassement n'a eu lieu aussi bien en concentration qu'en charge même sur les valeurs maxi. L'azote et le nitrate présentent des valeurs inférieures aux normes imposées.

Bilan de la gestion des eaux usées et pluviales

Capacité des systèmes d'assainissement

Les trois stations d'épuration existantes possèdent ensemble une capacité de traitement pour 109 000 équivalents habitants qui peut être augmentée à 148 000 équivalents habitants si on prend en compte la possible extension de la station dite Ocybele à Gaillard. Ces stations desservent actuellement une population d'environ 85 000 personnes. Une éventuelle augmentation de la population n'entraînera donc pas de contraintes majeures pour l'assainissement.

Organisation des réseaux

A la différence du réseau d'alimentation d'eau potable, seules trois entités sont chargées du réseau d'assainissement pour l'ensemble des 12 communes. Or le réseau

d'eaux pluviales est géré par chaque commune à l'exception des communes qui adhèrent à la 2C2A. Au fur et à mesure que le réseau unitaire se transforme en séparatif, le réseau pluvial augmente et, par conséquent les responsabilités de la commune.

Les problèmes d'eaux pluviales ne suivent pas le découpage administratif des communes et par conséquent leur origine peut venir d'autres communes. C'est pour cela qu'une organisation intercommunale pour la gestion des eaux pluviales urbaines dans l'ensemble du territoire est indispensable, pour créer une synergie en vue de trouver une solution globale. Le diagnostic des eaux pluviales du Syndicat d'amélioration du Foron (voir précédemment) peut être utilisé pour établir les bases de cette organisation.

**Un dysfonctionnement :
les inondations en zone urbaine**

L'augmentation des surfaces imperméables et l'insuffisance des collecteurs de pluie entraînent des inondations en zone urbaine, sur le bassin versant du Foron essentiellement. Ce type d'aléas se reproduit sur plusieurs communes. C'est une préoccupation majeure des élus responsables de la sécurité des habitants.

Sur l'agglomération annemassienne, les aléas ont contraint la 2C2A à réaliser une étude pour analyser le fonctionnement hydraulique de la zone et proposer des améliorations dans les collecteurs d'eau pluviale. Parallèlement d'autres solutions se mettent en place comme par exemple la construction de rétentions au niveau des parcelles pour diminuer les vitesses excessives d'accès au réseau. L'entretien régulier du réseau s'avère comme une pratique qui améliore l'écoulement des eaux pluviales.

Le contrat de rivière du Foron comprend une action relative à l'étude des écoulements des eaux pluviales sur l'ensemble du bassin versant. En association avec les élus, seul un diagnostic global à l'échelle du bassin versant permettra d'appréhender à une échelle géographique cohérente la gestion des eaux usées et des eaux pluviales.

Enjeux pour les communes du SCOT

Les problématiques liées aux réseaux d'assainissement, d'écoulement des eaux pluviales et d'eau potable comportent de nombreuses similitudes justifiant l'appréhension des difficultés à l'échelle intercommunale.

Tout d'abord, le développement des communes rurales ou urbaines ayant été réalisé par phases, plusieurs communes doivent renouveler leurs réseaux à la même période.

Ensuite, la gestion de la ressource en eau devient plus pertinente à l'échelle d'un bassin versant lorsque l'urbanisation n'est plus concentrée en quelques hameaux, mais de plus en plus dispersée sur le territoire, lorsque les connexions entre réseaux communaux sont alors possibles. Enfin, le coût d'entretien des réseaux est tel qu'une mutualisation des moyens devient nécessaire pour optimiser les investissements à effectuer.

Les déchets

Collecte des déchets ménagers

Sur le territoire du SCOT, deux communautés de communes, chacune composée de six communes, ont pris la compétence de gestion des déchets ménagers et assimilés :

- la Communauté de communes de l'agglomération annemassienne, composée des communes de Ambilly, Annemasse, Étrembières, Gaillard, Ville-la-Grand, et Vétraz-Monthoux,
- la Communauté de communes des Voirons, composée des communes de Bonne, Cranves-Sales, Juvigny, Lucinges, Machilly et Saint-Cergues.

Les deux communautés de communes ont été créées en 2002 [la 2C2A a remplacé le SIVMAA].

Elles proposent aux habitants les mêmes services :

- un tri sélectif par apport volontaire (conteneurs) des emballages : plastiques, cartons, verres, et des papiers, chacune a sur son territoire deux déchetteries : Gaillard et Vétraz-Monthoux pour la 2C2A, Saint-Cergues et Bonne pour la CCV.

À noter que plusieurs réflexions sont actuellement en cours : sur l'optimisation des collectes d'ordures ménagères existantes et la mise en œuvre d'une collecte sélective complémentaire concernant la 2C2A, sur un projet de nouvelle déchetterie concernant la CCV.

Les ordures ménagères résiduelles sont incinérées par le Sidefage (Syndicat de traitement auquel les collectivités ont déléguées la compétence traitement) à l'usine d'incinération des ordures ménagères de Bellegarde-sur-Valserine.

Les déchets pré-triés des conteneurs sélectifs sont envoyés :

- pour le papier et le carton à Albens, où ils sont rétriés avant d'être expédiés aux filières de recyclage (Golbay dans les Vosges pour le carton, Emin-Leydier dans la Drôme pour le papier),
- les plastiques sont rétriés par Valespace à Chambéry, puis expédiés pour recyclage chez Valorplast,
- le verre est recyclé par BSN à la Villedieu (85).

Les végétaux apportés en déchetterie sont compostés à la Compostière de Savoie, à Perrignier (74).

Entités compétentes en matière de déchets ménagers

Communes	Collecte	Traitement
Ambilly	2C2A	SIDEFAGE
Annemasse		
Étrembières		
Gaillard		
Vétraz-Monthoux		
Ville-la-Grand		
Lucinges	CCV	
Bonne		
Machilly		
Saint-Cergues		
Cranves-Sales		
Juvigny		

Sur l'ensemble des communes desservies par la 2C2A, la collecte des déchets ménagers a augmenté de 6,3% entre 1999 et 2000. Dans le cas des déchets issus de la collecte sélective, l'augmentation pour la même période est de 4,1%. Ces situations semblent être extrapolables aux autres communes du territoire du SCOT.

En 2004, la 2C2A a produit :

- 24 400 tonnes d'ordures ménagères résiduelles (28 000 avec encombrants et DIB),
- 10 000 tonnes de collecte sélective : points d'apport volontaire plus les deux déchetteries, dont 2 000 tonnes de gravats et 3 800 tonnes de déchets végétaux.

En 2004, la CCV a produit :

- 3 600 tonnes d'ordures ménagères résiduelles,
- 3 569 tonnes de collecte sélective, y compris les déchetteries, dont 1 500 tonnes de déchets verts et 480 tonnes de gravats.

Le Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés estimait pour l'année 1995 une production moyenne d'ordures ménagères d'environ 367 kg/hab./an pour l'ensemble du territoire du SCOT et de 376 kg/hab./an pour les communes adhérentes à la 2C2A. Actuellement la production d'ordures ménagères de la population de la 2C2A atteint 445 kg/hab./an, ce qui représente une augmentation de 18%.

Stockage des déchets inertes

Sous l'égide de la Préfecture a été signée en novembre 2004, la Charte départementale pour une bonne gestion des déchets du BTP en Haute-Savoie.

Les objectifs de la charte sont :

- rationaliser et améliorer la gestion des déchets du BTP : les signataires mettront en œuvre des actions qui permettront de respecter l'environnement, de rationaliser la production et le recyclage des déchets et enfin de contribuer à l'émergence de filières de traitement économiquement pérennes.
- connaître et évaluer : les signataires devront organiser le suivi de la production, de la valorisation et de l'élimination des déchets afin d'évaluer l'efficacité du plan de gestion des déchets.

Actuellement, le département de la Haute-Savoie est en recherche de sites de stockage d'inertes (centres de stockage de classe 3). On recherche soit des sites 'naturels' s'y prêtant, soit d'anciennes carrières abandonnées. Le contexte départemental Haut-Savoyard est très tendu : peu de sites de stockage des déchets inertes de classe 3 sont autorisés. D'autre part, des dépôts sauvages sont constatés à proximité des cours d'eau (Source : SM3A, dépôts constatés par le technicien rivière arpentant le terrain régulièrement).

Le plan insiste sur le rôle important des communes (lorsqu'elles ne sont pas maître d'ouvrage des projets) : leurs documents d'urbanisme doivent prévoir l'ouverture de tels centres. Sur le territoire du SCOT, le plan recense trois carrières où l'on dépose déjà des déchets inertes :

Commune	Lieu-dit	Bénéficiaire	Volume annuel déposé	Volume disponible
Étrembières	Bois Panthin	Descombes	100 000 m ³	100 000 m ³
Étrembières	Iles Veyrier	Descombes	40 000 m ³	120 000 m ³
Étrembières	Salève	Carrières du Salève	80 000 m ³	3 000 000 m ³

Les installations de recyclage des déchets inertes recensées sur le territoire sont :

- installations fixes : carrière Descombes à Étrembières,
- entreprises possédant des installations mobiles : société Barbaz, à Ville-la-Grand,
- entreprises possédant des plates-formes sur lesquelles viennent des installations mobiles : carrière Chavaz, à Étrembières.

Les volumes de stockage d'inertes et les installations de recyclage sont donc suffisamment bien dimensionnés sur le territoire pour répondre à la demande locale grâce au remblaiement des carrières d'Étrembières. On peut estimer au maximum à 135 000 m³ annuels de stockage nécessaire si on prend, comme le préconise le Plan départemental des déchets du BTP, un volume de 1,8 m³ par habitant et par an, et la capacité de la carrière d'Étrembières est de plus de 3 000 000 de m³.

Cependant, compte tenu du déficit de centres de stockage de classe 3 en Haute-Savoie et de la proximité de la Suisse, cette disponibilité est à relativiser.

De plus, la capacité du site d'accueil des déchets intervient au même titre que sa proximité, car le transport de déchets inertes pour les acheminer vers le site de stockage est très coûteux, ajouté au coût d'autorisation de mise en dépôt.

Il relève de la responsabilité des élus de veiller au nettoyage des dépôts sauvages dans de courts délais, afin de ne pas laisser la possibilité d'accumuler dans les milieux naturels des dépôts sauvages, tolérés de fait si aucune mesure n'est engagée.

Traitement des déchets ménagers

L'ensemble des communes du SEGH ont délégué leurs compétences de traitement de déchets au Syndicat Mixte de Gestion des Déchets du Faucigny et du Genevois (Sidefage). Ce syndicat possède une usine d'incinération à Bellegarde sur Valserine. Plus de 166 000 tonnes de déchets ménagers et Déchets Industriels Banals (DIB) y ont été incinérés en 2000. Cette usine dessert 100 communes de la Haute-Savoie.

Une fois collectés, les déchets sont acheminés par les bennes au quai de transfert situé au Pas de l'Échelle sur la commune d'Étrembières. Ils sont vidés dans une trémie puis compactés dans des conteneurs, pour être transférés par train à l'Usine d'Incinération des Ordures Ménagères (UIOM) de Bellegarde.

L'unité est constituée de deux fours ayant une capacité de 384 tonnes/jour. L'usine est équipée d'une turbine permettant de produire de l'électricité nécessaire à son fonctionnement. La production non consommée est vendue à EDF.

Durant l'année 2000, l'usine de Sidefage a incinéré 119 500 tonnes fournissant à EDF 44 700 MWh soit en moyenne 374 KWh/tonne de déchets.

Les objectifs du Sidefage reposent sur la nécessité de renforcer la collecte sélective de déchets, notamment les déchets fermentescibles pour en faire du compost. L'objectif est de limiter les volumes à traiter afin de ne pas avoir à construire de nouveaux incinérateurs.

La capacité de l'usine d'incinération d'ordures ménagères de Bellegarde peut être augmentée par la construction d'un nouveau four atteignant une capacité total de 180 000 tonnes par an. Or, d'après les données fournies par l'INSEE, la croissance de population dans le Genevois Haut-Savoyard va continuer de croître. Les projections démographiques entre 1990 et 2020, tous scénarios confondus, font croître la population de 33 % à 60 %.

Le Conseil général a pour ambition de trouver d'ici 2008 un site pour l'enfouissement des déchets ultimes (c'est-à-dire après valorisation énergétique ou matière), un CSDU (Centre de stockage de déchets ultimes). A terme, on essaiera de chercher un site par arrondissement, c'est-à-dire les zones de chalandise des incinérateurs (territoire du Sidefage et usine de Bellegarde dans notre cas).

Une usine de régénération des déchets chlorés est implantée à Annemasse, traitant 1 750 T/an de déchets.

Enjeux pour les communes du SCOT

Diminuer la production de déchets dans le SEGH en essayant de trier plus, de recycler ce qui peut l'être et d'améliorer le traitement des déchets restants est une opération permettant de prévenir les augmentations de volumes de déchets, liées à l'augmentation probable de la population.

La gestion de déchets sur l'ensemble du territoire doit être orientée vers une collecte sélective adaptée à chaque type d'usage : déchets ménagers, industriels, activités commerciales, etc. afin de réduire au maximum les volumes à incinérer. L'incinération est en effet une source de pollution de l'air, et n'est donc pas une solution satisfaisante à tout point de vue.

Ressources minérales

État des ressources

Deux sites d'extraction sont ouverts à Étrembières. Une carrière alluvionnaire est située au niveau des Iles, mais la majeure partie des extractions a d'ores et déjà été réalisée. L'autorisation d'exploiter est reconduite d'année en année, mais le site est en fin d'exploitation. Le principal site d'extraction est la carrière d'extraction de roche d'Étrembières sur les flancs du Mont Salève, dont l'autorisation d'extraction est prolongée. Une seconde tranche d'exploitation vient d'être autorisée et la première tranche va être aménagée par des replantations. À noter que cette carrière est utilisée pour recevoir les déchets inertes de l'agglomération.

Enjeux pour les communes du SCOT

Le territoire ne manque pas de ressources minérales, largement utilisées pour le développement urbain local.

Énergie

Ressources énergétiques

De façon générale, la faible connaissance des ressources énergétiques sur le territoire ne permet pas de déduire de recommandations spécifiques. Cependant, des préconisations respectant le Schéma de service collectif de l'énergie (SSCE), la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n°96-1236 du 30 décembre 1996 (loi Laure) et la loi du 10 février 2000 relative au développement et à la modernisation du service public de l'électricité. L'engagement de la ville d'Annemasse dans un agenda 21 est un atout à exploiter pour adapter aux communes avoisinantes des actions visant à maîtriser la consommation d'énergie sur les bâtiments existants d'une part, et à envisager l'utilisation d'énergies renouvelables dans les projets à venir d'autre part.

Incinération des déchets

L'usine d'incinération des déchets de Bellegarde, qui incinère les déchets des communes du SCOT, est équipée d'une turbine permettant de produire de l'électricité, utilisée en partie pour son fonctionnement, ainsi que de la chaleur, par cogénération. La cogénération désigne la production simultanée d'électricité et de chaleur, la chaleur étant produite lors de la phase de production d'électricité, puis récupérée par la suite. La production en surplus non consommée est vendue à EDF, la chaleur produite est vendue à un industriel (44 700 MW vendus en 2000).

Enjeux pour les communes du SCOT

L'échelle intercommunale telle que celle du SCOT est adaptée pour mener une réflexion stratégique concernant le développement de filières utilisant des ressources renouvelables. La mise en place d'un agenda 21 est envisageable sur le territoire du SCOT.

Usines hydroélectriques

Aucune usine hydroélectrique n'est recensée sur la zone d'étude.

Préconisations et pistes d'action

L'utilisation de réseaux de chaleur, générés par une centrale thermique à bois, ressource abondante dans le département, ou de la géothermie sont des exemples de réflexion en amont d'un projet d'aménagement de quartier et un exemple d'action que les communes pourraient engager.

Économies d'énergie

Les transports sont de forts consommateurs d'énergie et générateurs de nuisances sonores et d'éléments polluants dans l'air, mais actuellement, peu de systèmes de transport collectifs permettent d'éviter de gaspiller de l'énergie en limitant l'utilisation de la voiture individuelle.

→ La gestion de l'énergie, quelle que soit son origine, est à repenser afin de mener une véritable politique d'ensemble visant à utiliser le plus possible des énergies renouvelables et à limiter le gaspillage des énergies non renouvelables.

Comme dans la plupart des agglomérations françaises, la construction de logements loin de la ville centre, entraînant un allongement des distances à parcourir pour se rendre sur son lieu de travail est un exemple de mauvaise gestion des énergies. Les actifs utilisent de plus en plus leur véhicule personnel quotidiennement, ce qui constitue un poste important de consommation énergétique.

Préconisations et pistes d'action

La comparaison « habitat individuel » et « habitat collectif » met en évidence une consommation d'énergie de 50 % supérieure pour une construction individuelle. Cet élément doit également entrer en ligne de compte lors des réflexions sur la répartition de l'offre de logement à venir.

Synthèse des enjeux pour le SCOT

Bilan de l'état initial de l'environnement

Forces

Le relief et les cours d'eau sont des éléments forts pour structurer le paysage. C'est un facteur ayant permis de limiter l'extension urbaine.

L'agriculture est encore présente sur le territoire, bien que grignotée petit-à-petit par le développement urbain. Élément fort du paysage, qui a permis de limiter le « mitage », et source de revenus substantielle pour nombre d'actifs, l'agriculture reste une richesse à préserver, car menacée, tant en termes d'occupation de l'espace que de culture et d'identité.

La richesse et la diversité des milieux naturels est démontrée par le nombre important de Zones naturelles d'intérêt écologique sur le territoire. Les grands ensembles bénéficiant d'un statut privilégié (Sites d'intérêt communautaire, Arrêté préfectoral de protection de biotope) sont des espaces dont la vocation naturelle est à privilégier parmi toute autre possibilité.

En milieu rural, des paysages porteurs d'identité sont façonnés par l'agriculture et le charme lié à l'architecture de certains centres bourgs. Cela participe à l'identité culturelle du site, qu'il faut préserver de toute dénaturation.

Sur le plan technologique, peu d'entreprises sont susceptibles de générer des risques de type industriel.

La qualité de l'eau est satisfaisante sur l'ensemble des pompages destinés à l'alimentation en eau potable, eu égard aux capacités de traitement existantes. Par contre, l'utilisation de nouvelles ressources permettant de sécuriser les approvisionnements en eau requiert des traitements spécifiques, mais les choix ne sont pas effectués à ce jour.

Actuellement, chacune des communes du SEGH valorise une partie de ses déchets car une collecte est effectuée en différents points « propres ». C'est un aspect très positif car toutes les communes ont adopté cette démarche, ce qui n'est pas le cas dans toutes les agglomérations de taille équivalente. La quantité d'éléments collectés augmente chaque année. C'est grâce à un tri sélectif encore plus performant et à une chaîne de recyclage adaptée que la quantité totale de déchets à incinérer pourra être stabilisée. En effet, l'incinération des déchets n'est pas une solution satisfaisante à long terme.

Faiblesses

Les massifs et les cours d'eaux du territoire ne bénéficient pas des mêmes degrés de protection, selon qu'ils bénéficient ou non d'un véritable cadre institutionnel ou contractuel permettant une gestion globale des problématiques les concernant. Ainsi, à la différence du massif du Salève, il n'existe pas de structure intercommunale de protection et de valorisation du massif des Voirons, qui regrouperait l'ensemble des communes du SEGH et de la Vallée verte concernées, et qui permettrait par exemple d'offrir une offre cohérente de sentiers pédestres. Par ailleurs, l'Arve et le Foron font l'objet de contrats de rivière, ce qui n'est pas le cas de la Menoge.

Hormis les sites déclarés d'intérêt communautaire, peu de mesures de gestion sont mises en place pour les sites naturels sensibles que sont les espaces de continuité et les corridors écologiques. Ces espaces devront être reconnus en tant qu'espaces à préserver de toute activité destructrice, puisque jusqu'à maintenant aucune mesure réglementaire ne permet de les protéger à leur juste valeur.

Le glaieul des marais est une espèce végétale en régression constante sur le territoire, puisque les milieux humides qu'elle occupe sont régulièrement détruits pour l'urbanisation de nouveaux secteurs en dépit de son classement sur le plan national. Même si le nombre d'individus recensés par site augmente, le nombre de stations diminue, ce qui fragilise d'autant l'espèce. Une prise de position ferme est nécessaire pour éviter l'extinction de cette espèce sur le territoire, à terme.

Les espaces de loisirs de plein air sont relativement peu nombreux, voire peu aménagés. Des actions de mise en valeur des espaces verts sont réalisées, mais encore trop peu visibles au cœur de l'agglomération. Dans l'objectif d'améliorer le cadre de vie des habitants de l'agglomération, ainsi que pour préserver de la fréquentation les espaces agricoles et les espaces naturels sensibles, la préservation d'espaces verts de proximité est souhaitable sur l'ensemble du territoire.

Bien que la qualité de l'eau soit bonne, la gestion de la distribution de l'eau potable est actuellement réalisée par six syndicats et régies communales différents. Plusieurs réseaux enregistrent des pertes importantes, qu'il faut envisager de rénover, bien que cela ait un coût très lourd. La mise en commun des moyens permettrait probablement de pallier aux problèmes les plus urgents de réfection.

L'entretien et la gestion des réseaux d'assainissement est un poste très coûteux à la charge des collectivités territoriales. L'étude des systèmes d'assainissement autonome est en cours sur la plupart des communes, ce qui démontre que celles-ci se sont engagées pour la mise aux normes des systèmes autonomes. Par contre la connaissance de l'état des réseaux collectifs est relativement faible, et des problèmes d'inondations surviennent à cause de la gestion défaillante des eaux pluviales. La connaissance des réseaux est indispensable pour programmer des travaux de rénovation, ce qui fait défaut aujourd'hui.

La prise en compte des ressources énergétiques renouvelables est timide, alors qu'un potentiel existe. La mise en place d'un agenda 21 sur Annemasse est une opportunité à saisir pour inciter les communes voisines à s'engager dans des démarches adoptant le même principe.

Opportunités

La mise en place du réseau Natura 2000, outil majeur dans la protection des milieux est une opportunité pour les sites les plus riches et menacés du site, dans la mesure où des fonds européens sont mobilisables pour assurer la gestion des sites.

La qualité des eaux superficielles est tantôt moyenne, tantôt bonne selon les cours d'eau. La mise en place progressive de contrats de rivière est un atout indéniable pour la préservation et la mise en valeur des cours d'eau. Les contrats de rivière sont des outils pédagogiques de choix pour faciliter la prise de conscience des enjeux communs auxquels sont confrontés les acteurs du territoire. Les objectifs des contrats de rivière vont dans le même sens que ceux du SCOT, la gestion durable d'une ressource naturelle : l'eau.

L'agriculture est favorisée économiquement par deux atouts : premièrement, la reconnaissance d'une partie du territoire en tant que terroir d'intérêt pour la zone d'Appellation d'origine contrôlée (AOC) du Reblochon, et deuxièmement la zone franche liée au caractère transfrontalier de la moitié des communes du territoire du SCOT.

L'application du concept de développement durable requiert la connaissance des énergies produites et consommées sur un espace donné, afin de favoriser l'utilisation d'énergies renouvelables et de limiter les gaspillages. Cette démarche novatrice n'a pas encore été abordée sur le territoire, mais la réalisation d'un schéma de planification à l'échelle du territoire du SEGH est une opportunité à saisir, pour aller vers une utilisation durable des ressources.

Menaces

La consommation de l'espace est démesurée par rapport au niveau de développement économique sur le territoire. Un véritable gaspillage d'espace a été permis en l'absence d'outil de planification adapté permettant de limiter une expansion urbaine qui aujourd'hui, contraint à réaliser des choix d'aménagements délicats dans la mesure où aucune marge n'a été conservée. La qualité des paysages ruraux est affectée par cette consommation d'espace, qui génère autant d'espaces urbains peu attractifs. L'étalement urbain et le « mitage » du territoire par les constructions, s'il se poursuit à son rythme actuel, pourrait remettre en cause de manière irréversible l'unité paysagère de certains espaces, mais aussi l'existence même d'une véritable « trame verte », de moins en moins perceptible en tant que telle, et dont la continuité est menacée en certains points sensibles (le site identifié comme stratégique de la « ceinture verte »).

Risques naturels liés aux eaux superficielles : les débits importants des cours d'eau sont problématiques dans les zones où les constructions sont très proches des lits des rivières. Non seulement les nouvelles constructions devront se référer aux Plans de prévention des risques (PPR), pour construire en zone hors d'atteinte par les inondations, mais aussi des mesures devront être mises en place pour limiter l'effet des crues exceptionnelles.

Le manque de planification cohérente des voies de desserte, dont la nécessité se révèle à posteriori, a entraîné une part de flux qui pourraient être évités si la trame viaire était plus adaptée aux besoins de circulation. En conséquence, les nuisances sonores et les altérations de la qualité de l'air sont plus importantes qu'elles ne pourraient l'être. La gestion globale des transports devra tenir compte de cet aspect qui entraîne des nuisances pour les habitants.

Les entrées de ville sont marquées aujourd'hui par le flot de zones commerciales d'aspect hétéroclite, offrant une perception de paysage disqualifié, dégradé.

La construction des zones commerciales à l'extérieur des bourgs a fragilisé la pérennité des commerces de proximité, et réduit de fait l'attractivité des cœurs de village. Sur le plan paysager, la perte de centralité entraîne une évolution des façades, réservées à de l'habitat résidentiel, plutôt qu'à des commerces ou des activités de service public.

Pour l'habitat, le même phénomène est observé, les centres bourgs ne rassemblent plus la majorité des habitants, depuis bien longtemps situés dans les lotissements aux alentours. Ce mitage de l'habitat contribue à la difficulté de lecture du paysage en milieu rural.

La qualité de l'air est préoccupante, régulièrement altérée en période chaude par des pics de pollution à l'ozone. La présence de l'agglomération de Genève a certes un impact sur la qualité de l'air du bassin genevois, mais une réflexion en amont sur les besoins en matière de déplacement et de transport est indispensable pour anticiper l'augmentation de la pollution de l'air par les micro polluants issus essentiellement du trafic routier. Les résultats d'une politique des déplacements volontariste étant mesurables sur le long terme, il est opportun d'agir au plus tôt. Il est pourtant facile aujourd'hui de mesurer ô combien il est difficile de limiter à posteriori le trafic local sur une agglomération.

Approche transversale de la problématique environnementale

Quelle place donner à l'agriculture ?

L'enjeu pour le SCOT est de définir les orientations nécessaires au maintien, à la protection et à la gestion des espaces agricoles, qui constituent des zones tampon tout en étant une ressource économique à part entière.

De nombreux outils permettent de figer la vocation agricole d'une partie des espaces ruraux. La mise en œuvre d'une zone agricole protégée est justifiée sur la zone de maraîchage de la commune de Gaillard, comme le permet la nouvelle loi d'orientation agricole de 1999. Sur les autres communes concernées par la problématique agricole, des principes de préservation des espaces agricoles peuvent être inscrits dans le SCOT. Des limites fixant les zones d'urbanisation par exemple peuvent être définies pour protéger les sièges d'exploitation en place. Ici encore, la volonté des acteurs locaux sera déterminante pour assurer une politique cohérente à l'échelle du SCOT.

Le rôle des espaces naturels dans la structuration du territoire

Le relief et les cours d'eau ont en partie limité le développement urbain car ce sont des éléments générateurs de risques. Aujourd'hui, des zones à risque sont urbanisées : l'objectif est désormais de sécuriser ces zones par des aménagements spécifiques, et de définir une vocation naturelle, agricole, ou de loisir seulement dans les zones où un risque est identifié.

Le développement rapide et anarchique de l'urbanisation a entraîné des dommages irréversibles pour les paysages et les milieux naturels. L'enjeu dans le cadre

du SCOT est de limiter l'effet timbre poste inhérent au mode de protection actuel national et européen. De plus, la préservation des espaces d'intérêt mais ne bénéficiant actuellement d'aucune mesure de protection nécessite un engagement fort de la part des acteurs locaux qui doivent se positionner clairement sur la place réelle que l'on souhaite laisser aux espaces naturels.

Les engagements nationaux n'étant parfois pas suffisants (consommation d'espace sur les communes soumises à la loi montagne, disparition des stations à glaïeul des marais..), il est souhaitable que des engagements soient pris dans l'unique intérêt du territoire.

La protection des espaces naturels doit permettre de conserver une approche fonctionnelle des différents espaces naturels.

Quels paysages ?

Afin de limiter les impacts négatifs du mitage qui se ressentent fortement sur le paysage, seule une véritable armature rurale et naturelle est susceptible de faire poids à la pression urbaine, sachant que l'augmentation de la demande foncière semble inévitable.

La banalisation des nouveaux paysages rurbains est accentuée par l'absence de cohésion dans l'architecture des maisons d'habitat individuel.

L'aménagement des sites à enjeu, dont la vocation va probablement évoluer dans les années à venir, est une opportunité pour mener une réflexion approfondie sur l'intégration paysagère des aménagements à réaliser, pour requalifier les espaces périurbains, pour préserver des ceintures vertes pour limiter les cônes de vues vers les sites les plus dégradés.

Maîtriser le développement pour limiter les nuisances

La maîtrise de la consommation d'espace est un élément clé dans la mesure où seul un changement radical de l'état d'esprit des acteurs locaux permettra de fléchir la tendance observée depuis trente ans. La présence de Genève est peut-être un atout à double tranchant, dans la mesure où cette locomotive économique a favorisé en contrepartie une logique du 'tout développement' afin de bénéficier au maximum des retombées économiques de Genève.

Aujourd'hui, l'image de l'agglomération annemassienne souffre d'un développement modelé par l'influence de Genève, alors qu'une véritable cohérence est à rechercher entre les communes de la 2C2A et de la CCV, pour le plus grand intérêt de la protection des espaces naturels dont la part diminue chaque année.

Annexe 1 : personnes contactées

Thème	Interlocuteur	Organisme
Risques industriels	M. Clary	DRIRE Rhône-Alpes
Agriculture	M ^{me} Pichou	DDAF
Assainissement	M. Canon	2C2A
	M ^{me} Jallet	2C2A
	M. D'apolito	SI Assainissement de la Menoge
	M. Buntz	DDAF
	M. Michou	DDAF
	M. Pelissier	Mairie de Cranves-Sales
	M. Sermondade	SIAM -STEP
	M ^{me} Matise	MISE
	M. Bouvard	MISE
	M. Chamoux	DDE 74
Bruit	Madame Grebot	DDE 74
Déchets	M. Georgiou	DDE 74
	M. Clary	DRIRE
	Madame Bouvier	Préfecture
	M. Collin	SIDEFAGE
	M. Jacquemine	DDRASS
Eau Potable	M. Kauffman	2C2A
	M. Vuachet	SIE des Rocailles
	M. Tatu	Mairie de Cranves -Sales
	M ^{me} Mugnier	2C2A
	M. Caugolle	Mairie de Bonne
Environnement	M. Mer	Mairie de Juvigny
	M ^{me} Rieu	Mairie de Cranves-Sales
	M. Walter	Brigades départementales de la pêche
Espèces piscicoles	M. Hel	Service ONF d'Annecy
Forêts soumises aux régimes forestiers	M. Fouvain	Mairie de Gaillard
Hydrologie	M. Royer	SIE de Bellecombe
Stations d'épuration	M. Bruyere	DDE74

Annexe 2 : bibliographie par thème

ENVIRONNEMENT

Étude de définition pour un Schéma directeur du Genevois Haut-Savoyard, Document sur l'environnement – Février 1993 – DDE.

Étude de définition pour un Schéma directeur du Genevois Haut-Savoyard - Document sur l'environnement – Février 1993 – DDE.

Étude de définition pour un Schéma directeur du Genevois Haut-Savoyard – Cadre général de la réglementation en matière de protection des eaux - Février 1993 - DDE.

L'État de l'environnement industriel de Rhône-Alpes – février 2000 – DRIRE

Développement Durable et Gestion transfrontalière des ressources en eau de la région Lémanique – Comptes rendus de l'atelier de réflexion du 24 juin 1998 – 1999 - Observatoire Mont-Blanc / Léman.

Rapport d'activité 2001 – Air des 2 Savoie – 2001

Données Map Info sur les espaces naturels protégés (Znieff type 1 et 2, Natura 2000, Arrêtés de biotopes, zones humides) - non daté – DIREN, reçu le 17.06.02.

Arrêté création et délimitation de site de protection - Bois de Vernaz et étangs d'Étrembières– juin 2002 – DDAF, Modification de l'arrêté préfectoral de biotope – petit Salève – novembre 1988 – DDAF

Arrêté création et délimitation de site de protection - Marais de grand Vigny – décembre 1988 – DDAF, reçu le 02.07.02

Arrêté création et délimitation de site de protection - Les Voirons – Janvier 1987 – DDAF

Étude de faisabilité : la glaïeul des Marais – mars 2000 – DIREN, Région Rhône-Alpes – Conseil Général de l'Ain, Qualité Environnement Haute-Savoie

Recensement des différents types de ZNIEFF – Non daté

Schéma de cohérence territoriale (SCOT) du Syndicat d'Étude du Genevois Haut-Savoyard - Décembre 2001 – DDAF

AGRICULTURE

Extrait de l'Étude sur le maintien et le développement de l'agriculture – non datée – Chambre d'agriculture de la Haute-Savoie.

Documents sur les zones frontalières du Genevois français – Agriculture – mars 1992 - DDA .

CD Rom : Recensement Général de la Population – 1998 – DDAF

DECHETS

Élaboration du Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés du département de la Haute-Savoie, Phase 1 – Non daté – DRIRE Rhône-Alpes

Élaboration du Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés du département de la Haute-Savoie, Phase 2 – Octobre 1994 – DRIRE Rhône-Alpes

Élaboration du Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés du département de la Haute-Savoie, Phase 3 – Non daté – DRIRE Rhône-Alpes

Élaboration du Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés du département de la Haute-Savoie, Phase 4 – Non daté – DRIRE Rhône-Alpes

PLAN D'OCCUPATION DES SOLS (POS)

Étude de définition pour un Schéma directeur du Genevois Haut-Savoyard – Document d'Analyse du contenu du Plan d'occupation des sols – Décembre 1992 – DDE.

Plan d'occupation des sols d'Annemasse – 2000 – Département de la Haute-Savoie, Commune d'Annemasse.

Ville d'Annemasse Plan d'occupation des sols - Rapport de présentation - 1993 – ACEIF.

Plan d'occupation des sols : Machilly, Annemasse, Lucinges, Ville-la-Grand

Plan d'occupation des sols de Bonne,

Plan d'occupation des sols d'Annemasse

Plan d'occupation des sols de Bonne – 2001 - Département de la Haute-Savoie.

Plan d'occupation des sols de Juvigny – 2001 - Département de la Haute-Savoie.

Plan d'occupation des sols de Machilly - Règlement – 1996 - Département de la Haute-Savoie.

Plan d'occupation des sols de Machilly - Note de présentation – 1996 - Département de la Haute-Savoie.

Plan d'occupation des sols de Machilly - Plan de zonage 1 et 2 – 1996 - Département de la Haute-Savoie.

Plan d'occupation des sols de Juvigny - Rapport de présentation – 2001 - Département de la Haute-Savoie.

Plan d'occupation des sols de Lucinges - dossier– 2000 - Département de la Haute-Savoie, reçu le 20.06.02

Plan d'occupation des sols de Bonne - règlement – 2001

Rapport de présentation du Plan d'Occupation des Sols de Bonne – 1993

Rapport de présentation du Plan d'occupation des Sols de BONNE – 1995

Rapport de présentation du Plan d'occupation des Sols d'Étrembières – 1997

Rapport de présentation du Plan d'occupation des Sols de Gaillard – 1984

Rapport concernant la défense incendie de Saint-Cergues – 2001 – SICPRA, reçu le 28.06.02

Plan d'occupation des Sols d'Étrembières – Plan de zonage 1 et 2 – 1995,

BRUIT

Classement sonore des voies routières BD sous format Map Info – CETE Rhône-Alpes

Plan d'occupation des sols valant Plan Local d'Urbanisme de Vétraz-Monthoux – 14 mars 2002 – Département de la Haute-Savoie. Document sur lequel sont précisées les zones de bruit de l'aérodrome

Plan d'occupation des sols valant Plan Local d'Urbanisme de Vétraz-Monthoux – 14 mars 2002 – Département de la Haute-Savoie. Plan des servitudes d'utilité publique indiquant les servitudes aéronautiques de dégagement
Classement sonore des infrastructures terrestres DDE

ASSAINISSEMENT

Carte d'aptitude des sols à l'assainissement non collectif – 1999 – Département de la Haute-Savoie.
Étude détaillée du fonctionnement hydraulique du réseau d'assainissement de Ville-la-Grand - 1995-SIVMAA,
Étude détaillée du fonctionnement hydraulique du réseau d'assainissement de Gaillard - 1995-SIVMAA
Étude détaillée du fonctionnement hydraulique du réseau d'assainissement d'Ambilly - 1995-SIVMAA
Étude détaillée du fonctionnement hydraulique du réseau d'assainissement d'Annemasse - 1995-SIVMAA
Plan des réseaux d'assainissement de Vertaz - Monthoux – 1995- SIVMAA
Plan des réseaux d'assainissement de l'agglomération annemassienne – 1995- SIVMAA
Schéma d'assainissement d'Étrembières, 1995- SIVMAA
Schéma du réseau modélisé d'Ambilly – 1995- SIVMAA
Plan des réseaux d'assainissement – 1999, 2C2A (CD Rom)
Plan des réseaux d'assainissement d'Ambilly, Gaillard et Étrembières – 2002 – 2C2A (CD Rom)
Plan des réseaux - eaux pluviales / eaux usées – 2000 – DDAF 74
Plan d'assainissement de la commune de Saint-Cergues – Juillet 2001- Département de la Haute-Savoie
Rapport d'étude préalable à la mise en œuvre de l'assainissement autonome de la commune de Saint-Cergues – Mai 2000 – Évelyne Bapendier
Schéma d'Assainissement des eaux usées – Commune de Bonne – Non daté - S.I.A. de la Menoge,
Schéma d'Assainissement des eaux usées – Commune de Lucinges – Non daté - S.I.A. de la Menoge,
Schéma d'Assainissement des eaux usées – Commune de Cranves-Sales – Non daté - S.I.A. de la Menoge
Schéma d'Assainissement des eaux usées – Commune de Fillinges – Non daté - S.I.A. de la Menoge
Rapport annuel sur le prix et la qualité du service de l'assainissement rendu aux abonnés. 2000
Arrêté préfectoral du 5 octobre 1995 Autorisation Station d'épuration du SIVMAA à Gaillard.
Arrêté préfectoral du 20/11/1995 fixant les normes de rejet de la station d'épuration du SI de Bellecombe.
Extrait du rapport annuel d'autosurveillance de la Station d'épuration de Bellecombe Année 2000.

PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS

Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles de Ville-la-Grand
Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles de Vétraz-Monthoux
Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles d'Étrembières
Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles de Gaillard et son règlement
Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles d'Ambilly
Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles de Machilly,
Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles de Juvigny et son règlement
Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles d'Annemasse et son règlement
Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles de Lucinges
Plan de Prévention des Risques Naturels de Bonne et son règlement – 1993
Règlement du plan de Prévention des Risques Naturels de la commune de Cranves-Sales – Juin 2002 – Préfecture de Haute-Savoie
Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles d'Étrembières.

Règlement du Plan de prévention des risques Naturels – Mars 1998 – Préfecture de la Haute-Savoie
Règlement accompagnant le Plan de prévention des risques Naturels de Ville-la-Grand –1998 – Préfecture de Haute-Savoie
Règlement accompagnant le Plan de prévention des risques Naturels d'Ambilly – Mars 1998 – Préfecture de Haute-Savoie
Plan cartographique des aléas naturels de Ville-la-Grand – novembre 1997 - Préfecture de Haute-Savoie
Plan de prévention des risques naturels de la commune de Cranves-Sales – Mars 1998 – Préfecture de Haute-Savoie
Rapport concernant la défense incendie de la commune de Lucinges – SICPRA - 2001
Rapport concernant la défense incendie de Juvigny – 2001 – SICPRA
Rapport concernant la défense incendie de Cranves-Sales – 2001 – SICPRA
Règlement accompagnant le Plan de prévention des risques Naturels de Vétraz-Monthoux –Novembre 2001 – Préfecture de Haute-Savoie
Carte des contraintes géotechniques du Plan local d'Urbanisme de Vétraz-Monthoux – octobre 2001 – Département de Haute-Savoie

CONTRAT DE RIVIÈRE

Contrat de rivière de L'Arve – 1995 – Syndicat Mixte d'Aménagement de l'Arve et de ses Abords – SM3A
Synthèse du Contrat de rivière du Foron, Président Renée Magnin
Étude Générale d'Aménagement hydraulique de la Menoge – juillet 1986 – DDAF 74

EAU

Rapport annuel sur le prix et la qualité de l'eau – 2000 – SIVMAA
Rapport sur l'eau de Craves Sales – 2002 – Mairie de Craves Sales
Rapport sur l'eau de Craves Sales – 2002 – Syndicat des Eaux des Voirons
Rapport annuel sur le prix et la qualité du service des eaux – 2001 – Syndicat des Eaux des Rocailles
Rapport annuel sur le prix et la qualité de l'eau distribuée aux abonnés – 2000 – SIE de Bons en Chablais
Eaux potables Bonne et Lucinges - 2001 - Syndicat Intercommunale des Eaux du Foron
Rapport annuel 2001 sur le prix et la qualité de l'eau – 2001 – 2A2A
Rapport sur la distribution d'eau Potable – Commune de Saint-Cergues Cranves-Sales et Juvigny 2002
Rapport d'analyse SIE de Bons en Chablais – Laboratoire Départementale d'analyse des eaux 2001
Plans de périmètres de protection concernant le 2C2A (5 plans)

AIR

Rapports d'activité – Air de l'Ain et des Pays de Savoie.
Rep'Air - parution de l'Air de l'Ain et des Pays de Savoie.

1.3



Explications du PADD



Qu'est ce que le PADD ?

Un projet de nature politique et stratégique

Un projet d'aménagement et de développement qui constitue le cœur du projet de territoire et une réponse aux enjeux dégagés par le diagnostic.

Le PADD doit être à la fois :

- un projet qui traduit de réels choix politiques entre différentes options ou scénarii de développement,
- un projet qui doit maintenir de grands équilibres : cf. les principes d'équilibres imposés par la loi : équilibre préservation/développement, équilibre social dans l'habitat...
- un projet qui doit s'inscrire dans une logique de « développement durable ».

Un projet transversal

Une ambition en trois axes pour une identité partagée. La transversalité des problématiques, c'est l'interdépendance des politiques publiques, tout se recoupe, s'imbrique : le choix a été fait de refléter cette transversalité à travers un plan original.

Notre ambition se décline en trois axes présentant, de façon transversale, les grands enjeux de notre projet de territoire. Chaque axe présente, selon un éclairage différent, le même projet de territoire (ce qui explique qu'il n'est pas présenté de façon thématique et que les mêmes politiques puissent être déclinées sur plusieurs axes).

- le cadre de vie : « préserver et valoriser notre cadre de vie », un enjeu pour l'identité de notre territoire ;
- le dynamisme économique et la solidarité : « bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité », pour limiter le risque d'une société à deux vitesses ;
- l'attractivité : « s'affirmer comme une agglomération attractive pour son environnement », le terme d'agglomération étant pris au sens de notre territoire dans sa globalité, celle des 12 communes qui le composent. Il expose des objectifs politiques et des grands principes, illustrés par des exemples concrets de sites, de projets et d'outils possibles d'application. Ces objectifs et principes donneront lieu pour la plupart à la définition d'orientations plus précises dans le Document d'orientations générales du SCOT.

Une ambition sur le long terme

Le PADD du SCOT exprime les objectifs des politiques publiques d'urbanisme dont la mise en œuvre interviendra à court, moyen et long terme : c'est un document qui fixe le projet des élus du territoire pour les 10-15 prochaines années, même si la mise en œuvre de certains objectifs et grands projets se poursuivra vraisemblablement au-delà de cette échéance.

Des grands projets à prioriser et à phaser dans le temps

Le PADD du SCOT évoque un certain nombre de grands projets d'aménagement et de développement. Certains sont plus ou moins engagés, d'autres encore à l'état de réflexion. Le PADD n'est en aucun cas un programme d'actions : il fixe, avec le DOG, un cadre général qui conditionnera en terme d'objectifs la réalisation éventuelle de ces projets ou de projets non identifiés à ce jour. Ainsi, les élus locaux devront, au-delà du SCOT, établir des priorités dans la mise en œuvre des projets envisagés.

Un projet inscrit dans un environnement territorial plus large

Le PADD exprime un projet pour le territoire défini par le périmètre du SCOT, sachant que ce territoire s'inscrit dans un bassin de vie plus large, le bassin de la grande agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise. C'est pourquoi le PADD a été élaboré en tenant compte de cette réalité : il s'efforce d'être une contribution positive à la mise en œuvre d'une politique de développement plus « durable » à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, de répondre aux enjeux de cohérence et d'interconnexions avec les territoires qui la composent (par exemple en termes de continuités biologiques, de politique de transports...), tout en affirmant un positionnement clair sur la place et le rôle que les élus locaux souhaitent donner à la région d'Annemasse au sein de cette grande agglomération transfrontalière.

Ce volet du rapport de présentation vise à expliciter succinctement les grands choix du PADD, c'est-à-dire les grandes orientations politiques du SCOT. Il présente notamment les différents scénarii envisagés dans les différentes « grandes politiques » du SCOT : développement urbain, développement économique par exemple...

Elle est donc un complément de lecture au PADD, mais elle ne remplace nullement ce dernier, que nous vous invitons à lire, sa rédaction étant facilement appréhendable.

En complément, le volet « explications du DOG » apporte des explications et des justificatifs plus précis, tandis que certains volets sont développés spécifiquement (volet paysager, état initial de l'environnement).

Le plan de ce volet est structuré en fonction du plan du PADD. Mais, il est à noter que certaines parties, celles qui sont les plus fondamentales dans l'aménagement du territoire, représentent une très large part du document. De plus, il a été fait le choix afin d'éviter les redondances, de ne pas « répéter » les éléments lorsque les mêmes thématiques sont abordées (ce qui est fréquent dans un plan volontairement « transversal », puisqu'il cherche à exprimer l'imbrication des problématiques), mais de mettre en place un système de renvoi. De ce fait, la partie 3 est nettement plus courte que les deux précédentes.

Comment maintenir et améliorer la qualité du cadre de vie ?

EXPLICATIONS DE L'AXE 1 DU PADD

Rappel des enjeux

- le territoire a de réels atouts en terme de cadre de vie ;
- pour autant, ces atouts sont parfois insuffisamment exploités et la menace d'une dégradation du cadre de vie des habitants du territoire est réelle.

Depuis plusieurs décennies, la région d'Annemasse (comme les territoires français environnants) connaît une véritable « mutation urbaine » qui modifie fondamentalement le mode de fonctionnement du territoire : le rythme de développement démographique et urbain, l'intégration de plus en plus forte dans la métropole transfrontalière transforme un territoire qui reste profondément marqué par ses racines rurales.

Il convient donc de réagir fortement face à cette situation : rendre le développement futur réellement « durable », renverser certaines tendances néfastes et procéder à des rééquilibrages nécessaires : rééquilibrage entre préservation et développement, rééquilibrage entre centre et périphérie, rééquilibrage entre modes de déplacement. Pour résumer, il ne s'agit pas de « sanctuariser » le territoire, de freiner son développement. Il s'agit plutôt de mieux maîtriser et organiser ce développement.

Car avoir une qualité de vie au quotidien sur un territoire (cf. axe 1 du PADD), c'est la première condition d'une attractivité de ce territoire (cf. axe 3 du PADD) et de la poursuite de son développement (cf. axe 2 du PADD).

Le territoire du SCOT doit contribuer à l'amélioration de la qualité de vie à l'échelle de l'ensemble de la métropole franco-valdo-genevoise.

Plusieurs éléments contribuent à cette qualité du cadre de vie :

- la qualité du cadre naturel et agricole, et notamment la qualité des ressources naturelles (eau, air...);
- la qualité de l'urbanisation ;
- un système de déplacement équilibré entre les différents modes, plus favorable à l'environnement et moins générateur de nuisances ;
- la valorisation du cadre naturel, agricole et urbain, avec notamment la qualité paysagère du territoire.

Les réponses du PADD pour préserver un cadre agricole et naturel de qualité

Les élus du SEGH ont fait le choix de procéder à un rééquilibrage dans la politique d'aménagement du territoire, en faveur de la préservation et de la valorisation des

espaces naturels et de l'agriculture (dans les dernières décennies, on a plutôt « subi » le développement urbain sans forcément le maîtriser, ce qui a conduit à une situation de déséquilibre entre préservation et développement : les espaces naturels et agricoles ont été consommés de manière extensive et souvent « sacrifiés » à l'urbanisation).

Ce choix implique une rupture dans les « pratiques » :

- protéger des espaces naturels ou agricoles non plus de manière « négative » mais de manière « positive » : préserver pour des motifs environnementaux et agricoles, ne plus considérer les espaces naturels et agricoles comme des réserves foncières pour une urbanisation à long terme,
 - raisonner écosystème global à long terme et ne plus faire de préservation des espaces « en timbre-poste », de manière fragmentée,
 - intégrer la notion de préservation mais aussi de gestion et de valorisation/ouverture au public des espaces naturels et agricoles : pas de « sanctuarisation » de ces espaces sauf si cela se justifie, reconnaître que les espaces naturels et agricoles de qualité sont des atouts en tant que tels à valoriser, et plus seulement des « contraintes » qui limitent le développement urbain (rôle pour l'attractivité d'un territoire et rôle « social » de ces espaces).
- Il s'agit également, dans une logique de développement « durable », de protéger la qualité des ressources du territoire et d'en assurer une gestion plus économe.

Le concept de « grande trame verte »

Ce concept repose sur une volonté de maintenir de grands ensembles à vocation naturelle et/ou agricole dominante, mais aussi de préserver les continuités (notamment biologiques) entre ces grands ensembles (les « mettre en réseau »).

Il traduit, d'une manière générale, la volonté de lutter contre un grignotage, un enclavement, une fragmentation et un « mitage » de ces grands ensembles naturels et agricoles par l'urbanisation. À noter cependant que dans certains de ces grands ensembles, incluant déjà de nombreuses zones urbaines (espaces « habités » des coteaux des Voirons par exemple), ce concept permet un développement urbain limité et très encadré, du moment que ce développement se structure autour des bourgs et villages existants, et ne porte atteinte ni à la qualité des milieux naturels et des paysages, ni au maintien de la vocation agricole.

Il s'agit également à travers ce concept de contribuer à la préservation d'une grande trame verte à l'échelle plus large de la métropole franco-valdo-genevoise.

Ainsi, le concept de « grande trame verte » a été retenu par les élus car il permet :

- de garantir une protection réellement « durable » des espaces naturels d'intérêt écologique : faire en sorte que les espaces naturels puissent continuer « d'assurer leurs fonctions dans un écosystème plus large » (PADD), en préservant les continuités biologiques, et en maintenant des espaces non urbanisés autour des milieux les plus sensibles, jouant un rôle « d'espaces tampon ».
- de favoriser le maintien et le développement d'une agriculture de qualité, notamment en donnant à l'agriculture la possibilité d'évoluer et de s'adapter aux contraintes réglementaires visant à garantir sa qualité, fondement de sa pérennité économique (AOC...). En effet, le concept de trame verte permet de maintenir des grands ensembles agricoles cohérents et de taille suffisamment importante pour conserver un intérêt et une viabilité économique à long terme (permet d'éviter la fragmentation et le morcellement des ensembles agricoles, préjudiciables au bon

fonctionnement et à la viabilité économique des exploitations à long terme...). Ceci est d'autant plus important dans un contexte d'élevage laitier en AOC, qui a besoin de « grands espaces ». En outre, cela peut aussi faciliter la réorganisation de l'activité agricole et le remembrement ; de réduire les risques d'enclavement des sièges d'exploitation ; de faciliter les circulations agricoles ; de maintenir les liens entre ensembles agricoles (couloirs agricoles, liens agriculture de plaine/agriculture des coteaux) ; de limiter les conflits d'usage entre agriculture et habitat.

Le maintien d'une grande trame verte cohérente et structurée permettra de faire « contrepoids » à la trame urbaine, et de maintenir ainsi un équilibre entre préservation et développement.

Mais trame verte et trame urbaine ne doivent pas être opposées : la grande trame verte trouve des prolongements à l'intérieur du tissu urbain et il est important pour sa mise en valeur qu'elle soit bien connectée à la trame urbaine, notamment par des liaisons douces (se reporter pour plus d'informations au « volet paysager » du Rapport de présentation).

Zoom sur l'agriculture dans le PADD

Le territoire a la chance de disposer d'une activité agricole encore importante, majoritairement de qualité et globalement pérenne économiquement, au moins dans les 10 ans (c'est le cas par exemple des maraîchages de Gaillard).

Dans le PADD, le rôle multifonctionnel de l'agriculture est souligné. Mais l'agriculture est d'abord vue comme une activité économique : sans pérennité économique, l'agriculture ne pourra pas continuer à assurer ses autres fonctions (entretien des paysages...). Il n'est pas question d'avoir une vision réductrice du rôle de l'agriculture et des agriculteurs, qui ne sont pas seulement les « jardiniers du paysage » mais qui sont aussi des chefs d'entreprises, soumis à des contraintes de rentabilité.

Les élus du SEGH ont donc fait le choix de soutenir cette activité agricole, de lui donner une vraie place dans l'évolution du territoire à long terme, en faisant en sorte que le développement urbain futur ne compromette pas son maintien et son développement. Toutefois, il est nécessaire de rappeler que la survie économique de l'activité agricole à long terme ne dépend pas seulement d'un aménagement du territoire adapté : elle dépend aussi d'autres facteurs extérieurs (accords bilatéraux, évolution des politiques

agricoles nationales et communautaire...) sur lesquels le SCOT ne peut pas agir directement.

La volonté des élus est également de favoriser l'ouverture du monde agricole en direction des habitants, notamment des urbains, autrement dit de rapprocher le « monde agricole » du « monde de la ville ». Car l'agriculture du territoire est encore trop souvent méconnue et encore trop souvent perçue comme une contrainte. Il apparaissait nécessaire de renverser cette situation en faisant découvrir l'agriculture au public.

Il convient de souligner la relation d'interdépendance entre l'agriculture et la « grande trame verte » :

- le maintien et la valorisation d'une « grande trame verte » supposent le maintien d'une activité agricole économiquement pérenne à long terme, car les espaces agricoles sont une composante fondamentale de cette trame verte et l'agriculture participe beaucoup à sa gestion et à son entretien ;
- et inversement, l'agriculture a besoin du maintien d'une grande trame verte cohérente et structurée à long terme car ce concept favorise sa pérennité économique comme vu précédemment.

Les choix en matière de protection et de gestion des ressources et de prévention des risques

Il faut souligner en préambule les limites de l'intervention du SCOT dans ces domaines :

- La plupart du temps, ces problématiques dépassent le seul périmètre du SCOT (c'est le cas notamment pour l'eau et les déchets). Des solutions sont aussi à rechercher à l'échelle de la métropole franco-valdo-genevoise et au-delà, pour parvenir à répondre efficacement et durablement aux enjeux soulevés.
- le SCOT doit parfois se contenter de renvoyer à des démarches plus opérationnelles déjà menées ou à mener, qui souvent dépassent la seule problématique urbanistique. En tant que document d'urbanisme, le SCOT ne peut se substituer à ces démarches, ni intervenir dans des domaines ne relevant pas de ses compétences (exemple : le SCOT ne peut se substituer au Plan de Prévention des Risques (PPR), compétence étatique).

→ Pour la qualité de l'air

Un SCOT ne peut pas agir directement sur tous les leviers d'action pour améliorer la qualité de l'air, mais il peut agir sur certains. Le principal levier dans le SCOT réside dans la politique d'urbanisation et la politique des déplacements retenues, plus favorables aux modes alternatifs à la voiture (voir plus loin). L'échelle du bassin de vie transfrontalier est pertinente pour cette problématique.

→ Pour l'eau

Le PADD se fixe quatre grands objectifs généraux :

- éviter les pollutions des sources et nappes phréatiques et en assurer une gestion économe et concertée en partenariat avec les territoires voisins,
 - améliorer la qualité des eaux superficielles,
 - optimiser l'assainissement,
 - optimiser la gestion des eaux pluviales, en lien avec la volonté de limiter les pollutions mais aussi en lien avec la prévention des risques naturels.
- Le PADD renvoie à un certain nombre de démarches opérationnelles déjà menées, à pérenniser et à développer, telle la démarche de contrat de rivières.
- L'échelle du bassin de vie transfrontalier est pertinente pour cette problématique.

→ Pour la forêt

Le PADD affirme notamment le rôle multifonctionnel de la forêt (rôle écologique et paysager, espace de détente, ressource économique) et une volonté de favoriser une préservation et une gestion globale des ensembles forestiers cohérents.

→ Pour les déchets

Conscients que l'incinération ne doit pas être perçue comme l'unique solution à la problématique de la gestion des déchets, les élus se positionnent en faveur d'une réduction des déchets à la source, et souhaitent l'engagement d'une réflexion sur les alternatives possibles à l'incinération pour certains déchets, notamment sur le développement et l'optimisation du tri sélectif pour favoriser le recyclage et la valorisation matière. La nécessité d'anticiper sur l'augmentation des déchets prévisible et de permettre un stockage contrôlé des matériaux inertes est également soulignée.

Il ne faut pas perdre de vue le fait que la marge de manœuvre du SCOT sur cette question des déchets reste relativement limitée, puisque la plupart des réponses à apporter ne relèvent pas directement des documents d'urbanisme, mais de politiques opérationnelles menées à différentes échelles (Intercommunalités, bassin de vie franco-genevois, Département...), et surtout d'une évolution des comportements individuels. C'est pourquoi le PADD ne peut qu'affirmer certains grands objectifs et principes, sans forcément pouvoir imposer des solutions concrètes lorsque celles-ci ne sont pas de sa compétence.

Pour plus d'informations, se reporter au volet « explications du DOG » du rapport de présentation (1.4), ainsi qu'à l'état initial de l'environnement.

→ Pour l'énergie

Le PADD encourage les actions en faveur de la réduction des dépenses énergétiques, incite au développement de modes de production d'énergies à partir de matières premières renouvelables et au développement d'actions d'éducation à l'environnement.

Là encore, comme pour la question des déchets, le SCOT n'est pas complètement impuissant pour répondre aux enjeux posés, mais sa marge de manœuvre reste néanmoins très limitée.

→ Pour les risques

Les élus ont souhaité affirmer à la fois un principe d'anticipation et un principe de précaution.

Les réponses du PADD pour maîtriser et structurer le développement urbain

(et introduire plus de qualitatif dans ce développement), en cohérence avec la préservation de la « grande trame verte » et le développement des transports collectifs).

Les élus ont souhaité concilier la volonté de maintenir une grande trame verte sur le territoire avec la volonté de poursuivre un développement de l'habitat et un développement économique maîtrisé. Pour cela, ils ont nécessairement dû adopter une politique d'urbanisation et un modèle d'armature urbaine qui soient conciliables avec le concept de grande trame verte, et la « clef » de cette conciliation réside dans une gestion plus économe et qualitative du foncier.

Deux alternatives à ce choix ont été écartées, car trop lourdes de conséquences négatives pour le territoire :

- première alternative écartée : une politique moins « préservatrice » de l'environnement naturel et de l'agriculture. On aurait pu vouloir poursuivre le développement de l'habitat et de l'économie au rythme actuel mais sans forcément rechercher une utilisation plus économe du foncier, en rejetant les solutions permettant de « concentrer » le développement urbain (densification, renouvellement urbain...). Dans ce cas, il aurait fallu ouvrir un nombre plus important de surfaces naturelles et agricoles à l'urbanisation et sacrifier de grands poumons agro-naturels indispensables à la cohérence de la grande trame verte. Ces choix auraient conduit à condamner l'activité agricole du territoire à plus ou moins long terme et à mettre en péril l'équilibre naturel.
- deuxième alternative écartée : une politique moins « volontariste » en matière de développement. On aurait pu vouloir « arrêter de construire » plutôt que de continuer à construire de façon maîtrisée et en recherchant une utilisation plus économe du foncier. On aurait pu pour ainsi dire vouloir freiner le développement de l'habitat et le développement économique plutôt que de chercher à accompagner plus qualitativement ce développement... cela aurait certes permis de préserver la grande trame verte mais aurait eu des conséquences très lourdes : perte de dynamisme et d'attractivité pour le territoire, réponse insuffisante aux besoins en logements (accentuation des phénomènes d'exclusion sur le marché de l'habitat par une pression foncière et une hausse du foncier encore plus importante qu'aujourd'hui à cause de la raréfaction de l'offre), réponse insuffisante aux besoins en terme d'emplois, etc.

A noter qu'aucune de ces deux alternatives n'aurait permis de développer des transports collectifs performants, du fait d'une densification trop faible et/ou d'une urbanisation trop étalée.

Le choix d'une politique de préservation forte a donc largement conditionné les choix en matière de politique d'urbanisation, même si le PADD, il faut le rappeler, demeure relativement ambitieux en terme de développement (voir explications de l'axe 2).

La nécessité d'une gestion plus « économe » du foncier, indissociable d'une amélioration de la qualité de vie urbaine

Rappel de quelques éléments de diagnostic

La construction diffuse de maisons individuelles ou de lotissements peu structurés, très consommateurs d'espace, a été encore très majoritaire ces dix dernières années sur beaucoup de communes du territoire, même si on constate une nette évolution vers des formes urbaines moins consommatrices d'espaces. Certains secteurs du territoire présentent encore des densités de l'habitat relativement faibles par rapport à ce qui pourrait être attendu dans un contexte devenu beaucoup plus urbain (exemple : certains centres-bourgs).

- Pourquoi est-il absolument nécessaire de gérer le foncier de manière plus économe ?
 - parce que l'objectif est bien de concilier les politiques de préservation et de développement retenues. La préservation d'une grande trame verte et le maintien d'une activité agricole dynamique (qui, il faut le rappeler, sont des facteurs de qualité de vie essentiels sur un territoire) impliquent nécessairement de limiter les possibilités d'extensions urbaines sur des espaces aujourd'hui naturels et agricoles, qui resteront protégés en tant que tels. Le potentiel foncier urbanisable est forcément plus réduit que par le passé.
 - parce que dans un territoire aussi contraint que le territoire du SCOT, où le foncier constructible se raréfie, il n'est plus possible de « gaspiller » l'espace s'il l'on veut conserver des capacités de développement dans les 10 prochaines années mais aussi au-delà de l'échéance du SCOT. En se conformant aux objectifs du PADD, un développement de l'habitat et un développement économique plus respectueux de l'environnement pourront se poursuivre dans la prochaine décennie et au-delà (et ce même si les capacités de développement seront alors beaucoup plus réduites qu'aujourd'hui).
 - parce qu'une densité de l'habitat plus forte dans certains secteurs est incontournable si l'on souhaite développer les transports collectifs.
- Cet effort de gestion plus économe du foncier concerne non seulement l'habitat mais aussi les activités économiques.
- La conséquence directe de cette recherche d'utilisation plus économe du foncier est la « densification » de certains secteurs du territoire, parfois dans le cadre du processus de « renouvellement urbain ».

Les paragraphes qui suivent permettent d'expliquer comment il convient d'interpréter ces notions dans le SCOT, souvent assimilées à un certain nombre « d'idées reçues ».

- Gérer le foncier de manière plus économe au sens du SCOT, c'est développer toute une gamme de formes urbaines moins consommatrices d'espaces, allant du logement individuel dense au logement collectif dense, en passant par des formes d'habitat dites « intermédiaires ». C'est éviter de multiplier les « délaissés » fonciers et les enclaves ne pouvant ni être urbanisés,

ni être utilisés pour requalifier l'espace public. C'est avoir une approche innovante de l'habitat.

Par conséquent, la volonté exprimée dans le PADD ne saurait être caricaturée : il ne s'agit absolument pas d'être « contre » la maison individuelle. Il s'agit de refuser le « tout individuel », tout comme le « tout collectif ». Ce que le PADD affiche comme objectif, c'est bien de développer des formes d'habitat moins consommatrices d'espaces, donc plus diversifiées, c'est de proposer des alternatives « crédibles » à l'archétype de la maison individuelle « diffuse », c'est de lutter contre l'étalement urbain et le mitage du territoire par cette maison individuelle « diffuse » (voir plus loin).

Ainsi, il ne s'agit en aucun cas d'empêcher à travers le SCOT toute nouvelle construction de maisons individuelles, mais de procéder - dans les secteurs qualifiés de périurbains - à un rééquilibrage dans le développement urbain futur au bénéfice des formes d'habitat intermédiaire et collectif, la maison individuelle ayant été très largement « sur-représentée » dans les développements de cette dernière décennie (en 1999, l'habitat individuel atteignait près de 90 % des résidences principales sur la Communauté de communes des Voirons, cette proportion ayant augmenté de 4 points depuis 1990. A titre d'exemple, on peut mentionner que sur la commune de Lucinges, plus de 21 ha de terrain ont été consommés entre 1988 et 1997, et ce principalement pour l'habitat individuel, la moyenne étant de 1400 m² par logement sur cette commune).

Les formes urbaines développées à l'avenir devront donc rester suffisamment diversifiées pour répondre à tous les types de besoins et de demandes. En outre, cet effort de diversification et de densification ne peut se concevoir sans une forte qualité du bâti et des logements.

Pour plus d'informations sur les notions de formes urbaines et de densité, le lecteur se reportera utilement à l'annexe n°5 du volet « explications du DOG » du Rapport de présentation.

→ *Gérer le foncier de manière plus économe au sens du SCOT, n'est en aucun cas synonyme de dégradation de la qualité de vie urbaine. Il convient d'écartier toute interprétation simpliste et caricaturale des mots « densification » et « renouvellement urbain », qui peuvent tout à fait s'effectuer de manière qualitative, raisonnée et humaine. En aucun cas la gestion plus économe du foncier encouragée par le SCOT ne doit être assimilée à un « bétonnage » du territoire et de la ville.*

Pour être qualitatifs et donc vécus positivement par les habitants, la densification de l'habitat et le renouvellement urbain dans certains secteurs du territoire doivent nécessairement se traduire par une amélioration de la qualité des logements eux-mêmes mais aussi de leur environnement urbain.

Ils doivent être conçus comme des moyens de revaloriser le tissu urbain existant, comme des opportunités pour requalifier l'espace public et les paysages.

Ils doivent viser à favoriser le développement des transports publics, des services à la population et des activités commerciales de proximité, en augmentant le potentiel d'utilisateurs et de clientèles. Ils doivent nécessairement s'accompagner d'une politique d'animation des espaces urbains, avec notamment un accès à des espaces ludiques et de loisirs et le développement d'événementiels...

Il ne s'agit pas de densifier partout avec la même intensité. La densification doit rester adaptée à chaque contexte particulier, dans une logique très pragmatique. Il est évident qu'en centre-ville, la densité de l'habitat est nécessairement élevée, tandis qu'elle sera moindre dans certains autres quartiers de la ville, ou encore dans un bourg ou dans un village, avec un recours à des formes de bâti différentes, plus adaptées à leur contexte.

Promouvoir une densification adaptée tout en améliorant la qualité de vie urbaine, c'est le défi que le SCOT a souhaité relever. Plus le niveau de densité est élevé, plus il faut être exigeant en matière de qualité de vie urbaine. Les dispositions du PADD montrent que les élus sont pleinement conscients de cette exigence de qualité. Notamment, comme nous le verrons dans le volet paysager du Rapport de présentation, la constitution d'un réseau d'espaces collectifs structurants dans la ville agglomérée est l'une des réponses directes à cette exigence.

La nécessité de maîtriser et de structurer le développement urbain : les principes du modèle d'armature urbaine retenu

Rappel de quelques éléments de diagnostic

Le phénomène de mitage, d'étalement urbain, d'urbanisation dispersée, s'il se poursuivait, serait incompatible avec la préservation à long terme de la grande trame verte, de l'activité agricole, de la qualité paysagère, mais aussi avec le développement des transports en commun.

D'où la volonté affirmée dans le PADD de lutter contre ce phénomène, en privilégiant un mode d'urbanisation plus maîtrisé et plus structuré. Il s'agissait donc de définir les principes d'une véritable armature urbaine qui se devait :

- de rester compatible avec la préservation de la grande trame verte et les objectifs en matière de qualité paysagère, tout en permettant de dégager un potentiel de construction suffisant pour répondre aux besoins en logements à 10 ans (voir explications axe 3), via une incontournable densification et un renouvellement urbain dans certains secteurs.
- de favoriser le rééquilibrage des déplacements en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle, notamment le développement des TC.
Mieux articuler la politique d'urbanisation avec la politique des déplacements, en faisant en sorte que cette politique d'urbanisation favorise le plus possible le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle, constitue l'un des impératifs imposés réglementairement aux SCOT dans la logique de développement durable.
- de contribuer au renforcement de la qualité de vie urbaine : ceci passe notamment par une attractivité et une animation des centres-villes, centres-bourgs, centres-villages et centres de quartiers, qui font que les pôles d'habitat (la ville agglomérée, les bourgs et les villages) ne sont pas seulement des « zones dortoirs » mais également des lieux de vie. Or pour rester attractifs et animés, les centres actuels ont justement besoin de conserver leur centralité à long terme (c'est-à-dire concentrer des fonctions différentes : équipements, commerces et services à la population).

Ces exigences expliquent le choix effectué par les élus parmi 3 grands scénarios possibles en matière de développement de l'urbanisation.

Le rejet de deux scénarios de développement :

Le rejet d'un scénario de développement «au fil de l'eau»

Dans ce scénario «non interventionniste», il n'existerait pas de réelle volonté de structurer et d'organiser le développement de l'urbanisation future, de le soumettre à un certain nombre de conditions et de contraintes. Il n'y aurait pas à proprement parler d'armature urbaine. Les politiques publiques d'aménagement seraient très peu contraignantes pour le développement urbain et laisseraient une liberté d'action quasi-totale aux acteurs privés, sans vraie coordination intercommunale.

Ce scénario ne pouvait être envisagé par les élus, car il aurait remis en cause la légitimité et la pertinence même d'une démarche SCOT. Il a donc naturellement été écarté d'emblée au vu de ses conséquences très négatives : aucune cohérence dans le développement à l'échelle intercommunale, poursuite du mitage et de l'étalement urbain, gaspillage de foncier, dégradation du cadre de vie et disparition de l'agriculture à long terme avec le grignotage incontrôlé de la grande trame verte, dilution des centralités et perte d'attractivité, impacts environnementaux très lourds, accentuation du « tout automobile ».

Le rejet d'un scénario de développement unipolaire, fondé sur la priorité à l'extension continue de la «ville agglomérée»

Dans ce scénario, le développement serait structuré et organisé, à la différence du scénario «au fil de l'eau».

- Ce scénario donnerait la priorité à une extension continue du pôle de la «ville agglomérée» au-delà de ses limites actuelles, en urbanisant les ensembles naturels et agricoles de la «première couronne» (Plaine et Bois de Rosses, plaine maraîchère de Gaillard, partie basse du Vallon du Foron...). Les pôles d'urbanisation secondaires les plus proches du pôle central que sont le bourg de Cranves-Sales, le village de la Bergue et le village de Juvigny s'étendraient eux aussi en direction de la ville agglomérée, jusqu'à ce que la «couture urbaine» se fasse, et que ces pôles soient finalement complètement absorbés dans le vaste tissu continu de la «ville agglomérée».

Cet étalement de l'urbanisation à partir de la ville agglomérée, sans maintien de coulées vertes et de coupures paysagères non bâties entre celle-ci et les autres pôles d'habitat les plus proches (par exemple la coulée verte formée par la plaine et les Bois de Rosses), est une des différences majeures entre ce scénario unipolaire et le scénario retenu.

- Ce scénario prévoirait néanmoins la préservation et la valorisation d'une grande trame verte qui «ceinture» à l'est et au sud le pôle de la ville agglomérée ainsi élargi. Mais la grande trame verte préservée dans ce scénario serait fortement réduite par rapport à la grande trame verte existante actuellement sur le territoire. C'est pourquoi le développement des pôles secondaires les plus éloignés tels que le bourg de Bonne ou le village de Machilly serait plus contraint que dans le scénario retenu par le PADD.

- Dans ce scénario, la création d'un nouveau quartier d'habitat sur le secteur des îles n'apparaîtrait pas nécessaire au vu du potentiel d'urbanisation dégagé par ailleurs. Mais cela s'effectuerait forcément au détriment d'autres poumons verts beaucoup plus stratégiques tels les maraîchages de Vernaz ou les Bois de Rosses.
- Dans ce scénario, la «ville agglomérée» pourrait donc s'étendre d'ici 2017 jusqu'à la barrière de la RD 903 à l'est, et la Menoge et l'Arve au sud. C'est donc une armature urbaine caractérisée par un potentiel de développement très important. La quasi-totalité des fonctions urbaines majeures et des pôles à forte valeur ajoutée demeurerait concentrée dans le cœur de la «ville agglomérée» et sur ses franges, les espaces de la «deuxième couronne» n'accueillant que des fonctions économiques mineures et une fonction résidentielle.

Principaux avantages que présentait ce scénario :

- un scénario qui à la différence du scénario au «fil de l'eau» permettrait de lutter contre le phénomène de «mitage» et de dispersion urbaine ;
- un scénario cohérent qui pourrait se défendre d'un point de vue urbanistique et paysager ;
- une attractivité de la ville agglomérée renforcée ;
- un scénario plus «facile» à mettre en œuvre que le scénario retenu.

→ *Principaux inconvénients de ce scénario, qui expliquent son rejet par les élus :*

- un scénario inconciliable avec le concept de grande trame verte tel qu'il est défendu dans le PADD (voir précédemment) : impacts environnementaux et agricoles plus lourds que dans le scénario retenu, avec le «sacrifice» à l'urbanisation d'un ensemble agricole et naturel encore cohérent (Plaine et Bois de Rosses) et d'une large partie de 3 autres grands ensembles (maraîchages de Gaillard, Vallon du Foron, plateaux sud de Vétraz-Monthoux et Cranves-Sales). Ces «sacrifices» fragiliseraient le maintien de la qualité à long terme du reste de la grande trame verte, en rapprochant dangereusement l'urbanisation d'espaces écologiquement très sensibles (exemple : Bois de Vernaz) et en mettant en péril le devenir de l'agriculture, notamment de l'agriculture des coteaux des Voirons (remise en cause des liens entre agriculture de plaine et agriculture des coteaux, pourtant indispensables pour la survie des exploitations laitières sous label AOC...).
- Un scénario moins «préservateur» : la participation du territoire à la construction de la grande trame verte à l'échelle de la métropole franco-valdo-genevoise serait moindre que dans le scénario retenu.
- Un scénario aux effets pervers en terme de développement des transports collectifs. A première vue, on pourrait considérer que ce scénario est favorable au développement des TC urbains et des autres modes alternatifs, puisque la quasi totalité du développement futur s'effectuerait en continuité immédiate de la ville agglomérée actuelle, donc sur des secteurs théoriquement desservables par les transports collectifs urbains. Mais d'un autre côté, ce scénario ne stimulerait pas la densification et le renouvellement urbain au sein même du tissu urbain existant, avec l'augmentation des possibilités d'extensions urbaines offertes. Donc un risque de gaspillage de foncier réel, de sous-optimisation du potentiel urbanisable situé à l'intérieur même de la ville agglomérée, là où le réseau des transports en commun reste le plus dense. En outre, ce scénario rendrait envisageable toute extension du réseau des TC urbains sur la «deuxième couronne» à

10/15 ans, puisque le développement y serait beaucoup plus limité que dans le scénario retenu.

- un scénario qui n'aurait pas que des avantages en terme de qualité de vie urbaine : impression de colmatage forte, disparition de grands espaces naturels et agricoles de respiration, risque relatif de « banalisation du paysage » du territoire. La grande trame verte et la trame urbaine se construiraient « en opposition » et non en « articulation » comme dans le scénario retenu : la grande trame verte participerait moins à la construction de l'agglomération, serait moins appropriée par les habitants, et son potentiel en matière de qualification paysagère, de loisirs et de tourisme « doux » serait sous-exploité.
- un scénario moins équilibré que le scénario retenu, une « deuxième couronne » exclue du développement futur et du développement des TC. Un risque réel de créer « un territoire à 2 vitesses ».

Le scénario de développement retenu : un scénario de développement « multipolaire hiérarchisé »

→ *Les principes de ce scénario :*

Dans le scénario retenu, le développement est structuré et organisé, à la différence du scénario « au fil de l'eau ».

- Ce scénario vise à optimiser le potentiel de construction existant encore à l'intérieur même de la ville agglomérée, sans nuire à la qualité de vie urbaine.
A la différence du scénario de développement polarisé, la ville agglomérée ne s'étend pas au-delà de ses limites actuelles, ou alors de manière très limitée. La priorité est clairement donnée à la requalification du tissu urbain existant ; les grands ensembles agro-naturels de la « première couronne » sont préservés. Ce scénario encourage clairement une densification et un renouvellement urbain au sein même de la ville agglomérée.
Mais cette utilisation plus économe du foncier doit être adaptée aux caractéristiques des quartiers et doit être qualitative : toutes les « dents creuses » de la ville agglomérée ne sont pas forcément vouées à la construction, certaines doivent être utilisées pour permettre la création d'espaces publics de qualité végétalisés et/ou minéralisés, d'autres pour

l'accueil d'équipements ou d'activités économiques. Ce développement de la ville agglomérée « sur elle-même » est donc indissociable de la recherche systématique d'une amélioration de la qualité de vie urbaine (qualité du bâti et des logements, structuration d'un réseau d'espaces collectifs structurants...).

- Ce scénario vise également à ce que la ville agglomérée se structure autour des centralités urbaines existantes hiérarchisées, avec un poids et un rôle prépondérant conféré au « cœur d'agglomération ».
- Ce scénario permet qu'une part significative du développement futur s'effectue à l'intérieur ou dans la continuité immédiate des autres pôles d'habitat secondaires (bourgs et villages).
Tous ces pôles secondaires périphériques « s'étoffent » et se structurent autour des centres-bourgs et des centres-villages historiques, via une densification qualitative qui reste raisonnée et graduée, c'est-à-dire adaptée aux caractéristiques de chacun des pôles (la densification est en général un peu plus forte dans les bourgs que dans les villages, sans atteindre toutefois les niveaux de densité de la ville agglomérée...).
Ainsi, le développement de ces pôles périphériques n'est pas homogène, mais demeure « hiérarchisé », les bourgs n'ayant pas les mêmes ambitions démographiques ni les mêmes vocations fonctionnelles que les villages ou les hameaux. Les bourgs deviennent des « pôles-relais » de la centralité de la ville agglomérée, permettant d'éviter ainsi une trop forte concentration des fonctions urbaines, notamment des fonctions urbaines de proximité, favorisant donc un développement du territoire plus équilibré que dans le scénario unipolaire.
Bien que ces pôles secondaires joueront un rôle important dans la croissance urbaine future, la ville agglomérée continuera de concentrer en volume une part prépondérante de cette croissance dans le cadre de ce scénario.
- Ce scénario permet que de grandes coupures non bâties soient maintenues entre les pôles d'habitat secondaires et la ville agglomérée (exemple : entre le village

Zoom sur la notion de « hiérarchisation » des pôles d'urbanisation

L'organisation des différents pôles d'urbanisation dans le modèle d'armature urbaine retenu repose sur deux idées forces :

- permettre un « maillage » efficace du territoire par les fonctions urbaines de proximité (fonctions économique, culturelle, sociale, scolaire de proximité...), dans l'optique de rapprocher autant que possible les lieux d'achats et de services « courants » des lieux de résidence. Il s'agit de permettre de limiter la multiplication et l'allongement des déplacements en voiture individuelle et de favoriser au contraire les déplacements par les modes alternatifs (transports en commun, mais surtout modes « doux »). Il convient donc d'avoir une couverture relativement équilibrée du territoire par les fonctions économiques et de services de proximité, dont le dimensionnement doit être adapté au poids démographique de chacun des secteurs du territoire.
- assurer une répartition pertinente des autres fonctions urbaines plus rayonnantes, c'est-à-dire une répartition :
 - adaptée aux caractéristiques propres à chacun des pôles d'urbanisation (positionnement géographique, poids démographique, conditions de desserte, potentiel en terme de notoriété / potentiel touristique...);
 - cohérente avec l'objectif de favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, mais aussi avec la volonté de conserver sur le territoire un « cœur d'agglomération » attractif et rayonnant, qui doit demeurer le pôle de centralité principal pour tout le territoire.

de Juvigny et la ville agglomérée) et entres les pôles d'habitat secondaires eux mêmes (exemple : entre le bourg de Cranves-Sales et le bourg de Bonne). En dehors des bourgs et villages, le développement est limité à la gestion et à l'extension contrôlée de certains hameaux structurés : le phénomène de mitage et d'urbanisation dispersée est stoppé.

- Enfin, ce scénario prévoit la possibilité de créer un nouveau quartier d'habitat sur le secteur des îles, mais dans une échéance long terme, et seulement si cette création s'effectue en lien avec le développement d'une desserte en transports collectifs réguliers.

En effet, ce projet de nouveau quartier constituera un moyen de « desserrer » le potentiel constructible pour éviter de trop fortes tensions, dès lors que la majeure partie de ce potentiel aura été consommée dans les autres secteurs du territoire.

→ *Principaux avantages présentés par ce scénario*

Ce scénario est celui qui répond le mieux aux exigences de développement durable du territoire, et notamment aux 3 grandes exigences déjà mentionnées. Son principal avantage est qu'il permet, pour la décennie à venir, d'optimiser le territoire actuellement urbanisé sans « sacrifier » de grands ensembles ayant encore une vocation naturelle et agricole stratégique. Il permet de répondre aux besoins de développement sans hypothéquer l'avenir. Il s'inscrit pleinement dans les principes d'économie d'espace et de renouvellement urbain au sens de la loi SRU.

- un scénario qui à la différence du scénario au « fil de l'eau » permet de lutter contre le phénomène de « mitage » et de dispersion urbaine.
- Un scénario qui permet le maintien de la grande trame verte, et fait de cette dernière une composante à part entière de l'agglomération. Les impacts négatifs sur l'environnement naturel et l'agriculture sont beaucoup plus réduits que dans le scénario unipolaire, ce scénario permet un meilleur équilibre entre préservation et développement sur le long terme (exigence de développement durable).
- Un scénario plus favorable à un développement des TC urbains et autres modes alternatifs sur l'ensemble du territoire.
- Un scénario plus équilibré, en terme de développement urbain (que le scénario unipolaire) qui concilie une attractivité de la ville agglomérée renforcée avec la constitution de pôles-relais également attractifs dans la deuxième couronne.

- Un scénario qui contribue au renforcement de la qualité de vie urbaine, en favorisant le maillage du territoire par des centralités urbaines attractives tout en restant hiérarchisées, en maintenant de grands poumons agromaturs aux portes de la ville, en maintenant des espaces de respiration entre les pôles d'habitat, en favorisant un renouvellement qualitatif du tissu urbain existant (le renouvellement urbain doit être perçu comme une opportunité pour restructurer qualitativement certains secteurs – exemple : secteurs de friches économiques en milieu urbain à l'abandon et paysagèrement peu valorisants – et reconquérir l'espace public).

→ *Les « points faibles » de ce scénario, les questions qu'il pose :*

Dans ce scénario, un certain nombre d'espaces actuellement agricoles seront urbanisés à plus ou moins long terme, les principaux étant : le site de Borly 2, une partie du site du Brouaz, une partie du site des Îles. Cet impact doit néanmoins être relativisé par plusieurs éléments :

- il ne s'agit pas de secteurs stratégiques pour le maintien de l'agriculture sur le territoire du SCOT à long terme ;
- les espaces agricoles qui pourraient ainsi être urbanisés représentent une surface très faible par rapport à la masse d'espaces agricoles que le SCOT préserve par ailleurs ;
- l'urbanisation ne concernerait qu'une partie seulement du site des îles, conformément à la volonté générale du PADD de maintenir et de valoriser la « pénétrante verte » plus large de l'Arve, dans laquelle ce site s'inscrit. De plus, la volonté est de laisser vivre une activité agricole sur ce site aussi longtemps que cela reste compatible avec la réalisation des projets de développement ;
- quant au site du Brouaz, son colmatage complet par des constructions nouvelles n'est pas souhaité, et une partie de ce site pourrait être consacrée à la création d'un ou plusieurs espaces collectifs urbains, avec une composante végétale importante.

Dans ce scénario, certains pôles d'habitat de la deuxième couronne devraient continuer à se développer sans que leur desserte TC ne soit forcément améliorée à court ou moyen terme, pendant une certaine période « transitoire » (à titre d'exemple : les bourgs de Bonne, de Saint-Cergues ou encore le village de Lucinges). Cela suppose d'être vigilant pour éviter ou du moins limiter les effets pervers que pourrait induire cette situation transitoire (en terme de mixité sociale notamment).

Ce scénario suppose d'être très exigeant sur la qualité des développements. Il implique donc une mobilisation et un contrôle des collectivités publiques très importants. Sa réussite passe nécessairement par une gouvernance territoriale commune efficace.

Pour plus d'information, se reporter au volet «évaluation environnementale» du Rapport de présentation.

→ *En quoi le scénario de développement retenu permet-il de mieux articuler urbanisation et mobilité et de favoriser le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle ?*

Les principes de l'armature urbaine retenus permettront de concentrer une large partie du développement de l'habitat futur dans des secteurs déjà desservis par des lignes de transports collectifs urbains régulières et/ou par le réseau ferroviaire. En limitant très fortement les possibilités d'extensions de la ville agglomérée sur les espaces naturels ou agricoles périphériques, le scénario retenu stimule d'autant plus le renouvellement urbain à l'intérieur même de ce pôle, c'est-à-dire là où le potentiel d'utilisation des transports collectifs et des modes doux reste le plus important.

Dans les secteurs non desservis actuellement par le réseau des transports collectifs urbains et/ou par le réseau ferroviaire, les principes de l'armature urbaine retenue permettront de créer des conditions favorables à un développement des transports publics à court, moyen ou long terme, grâce au renforcement des centralités urbaines et à la densification des pôles d'habitat. En effet, la densification des pôles d'habitat et le renforcement de leurs centres dans leur multifonctionnalité augmenteront à terme l'intérêt et la viabilité économique d'une desserte TC (car augmentant à terme le potentiel de clientèle).

Par ailleurs, en affichant la volonté de lutter contre un développement de l'habitat diffus et dispersé («mitage») et de contenir le développement des hameaux dans des limites très strictes, le SCOT limitera fortement le développement de l'habitat dans les secteurs qui ne pourront bénéficier d'une desserte transports en commun, même à long terme (car présentant un déficit prévisionnel trop élevé pour la collectivité du fait d'un potentiel d'usager insuffisant au regard du coût de la desserte), et limitera ainsi en volume la hausse des déplacements en voiture individuelle dans ces secteurs.

Enfin, pour certains projets de développement de grande ampleur (par exemple le nouveau quartier d'habitat des îles), il s'agira d'utiliser la possibilité offerte par l'article

R122-3 du Code de l'urbanisme de subordonner la réalisation de ces projets à la création d'une desserte en transports collectifs urbains réguliers.

Les principes de l'armature urbaine retenue permettront d'organiser la répartition des fonctions urbaines, des commerces, des services et des équipements en cohérence avec cette volonté de favoriser le développement des modes alternatifs à la voiture. Par exemple, en rapprochant les lieux de consommation et de services «courants» des lieux d'habitation grâce à un maillage pertinent du territoire par des pôles commerciaux, de services et d'équipements «de proximité», ce qui stimulera les déplacements «doux» et notamment piétons – vélos sur les courtes distances. Ceci en privilégiant toutefois la localisation de ces pôles de proximité dans les centralités urbaines existantes (centres-villes, centres-bourgs et centres-village), qui du fait de leur multifonctionnalité constituent déjà des points d'accroches privilégiés pour structurer le réseau TC.

Pour appréhender les liens entre la politique d'urbanisation du SCOT et le développement des transports collectifs à l'échelle plus large de l'agglomération franco-valdo-genevoise, le lecteur se reportera utilement à la présentation de «la mise en perspective du SCOT par le PADD, au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise et de la Haute-Savoie du Nord».

En conclusion, la gestion plus économe et qualitative du foncier, la politique de renouvellement urbain qui en découle, ainsi que la maîtrise et la structuration de l'urbanisation future sont impératifs au vu des grands choix politiques de préservation et de développement retenus, mais aussi au vu de l'exigence d'un développement «durable». On peut dire que ce sont des conditions essentielles au maintien d'un équilibre global entre préservation et développement à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Il est en outre fondamental de maîtriser autant que possible le développement urbain dans le temps, en phasant et en contrôlant l'ouverture des zones d'urbanisation futures. Il convient de rester en capacité de gérer les impacts de ce développement de manière pertinente et de l'accompagner qualitativement (notamment par le développement des services à la population).

Les réponses du PADD pour instaurer un système de déplacement plus équilibré

Entre les modes de déplacements, plus favorable à l'environnement et moins générateur de nuisances [en cohérence avec les principes de développement retenus].

Les éléments concernant la politique de déplacements résultent :

- d'une première étude réalisée dans le cadre de la phase diagnostic du SCOT par le cabinet Transitec, intitulée « concept multimodal de déplacements » (juillet 2003)
- d'un travail réalisé par les services du SEGH dans le cadre de la première phase d'élaboration du Plan de déplacements urbains (2005 – 2006) avec le soutien technique du cabinet Citec.

Dans la mesure où la politique de déplacements du SCOT s'inscrit dans le cadre d'un Plan de déplacements urbains en cours de réalisation, et non encore achevé, elle reste plutôt globale, en fixant des principes par thématique et un certain nombre d'outils d'application. Le PDU déclina cette politique de façon plus précise.

Situation de la région d'Annemasse en matière de déplacements

Portée par un dynamisme économique fort, qui entraîne une croissance démographique très rapide, la grande métropole franco-valdo-genevoise connaît un développement urbain très important depuis plusieurs décennies.

Elle connaît par ailleurs les développements caractéristiques des grandes agglomérations, qui sont de plus en plus « mobiles » : plus de déplacements par habitant, des trajets de plus en plus longs, pour tous les « motifs de déplacements » (domicile-travail mais aussi commerce ou loisirs...).

Sur la partie française de cette métropole, cette situation s'est traduite par un phénomène d'étalement urbain, alors que l'organisation politique (notamment en matière de politiques de préservation et d'urbanisation) était insuffisamment organisée pour résister à cette pression foncière.

Elle s'est encore accentuée récemment, accélérée par des infrastructures routières rapides (A 40 par exemple, à venir A 41 et désenclavement du Chablais) qui ont contribué à étendre encore cette métropole, en rendant accessible avec le même temps de déplacement des territoires ruraux jusque-là préservés.

Face à cette évolution, les politiques publiques locales de déplacements sont, côté français, restées tournées quasi-exclusivement vers des solutions automobiles, le caractère globalement rural ou périurbain et la dispersion de l'habitat n'étant pas très favorables aux transports en commun : mais ces orientations contribueront à leur tour à accélérer l'étalement urbain. Seuls les espaces vraiment urbains ont mis en place, assez récemment, des politiques de transports en commun.

Parallèlement, le Canton de Genève, plus touché par les problèmes d'engorgement et plus sensible aux problématiques environnementales, a progressivement développé une politique donnant clairement la priorité aux transports en commun et aux modes doux, et donc plus restrictive vis-à-vis de l'automobile.

La situation au début des années 2000

La région d'Annemasse, carrefour routier majeur du nord de la Haute-Savoie (Genève – Genevois français – Chablais – Vallée de l'Arve – Vallée du Giffre / Vallée Verte), est traversée par des flux de transit importants, dont une grande part de flux à destination de Genève. Mais elle connaît une part encore plus importante de déplacements liés aux fonctions du territoire, (déplacements internes, échanges).

Elle se trouve « coincée » entre un territoire genevois qui vise à dissuader les déplacements automobiles et un territoire français très dépendants de la voiture. Elle dispose d'un système de contournement manquant d'efficacité : la présence de l'A 41, gratuite sur les portions entre Annemasse et Genève (vers les douanes de Val-lard et Bardonnex qui sont les principales « entrées » du territoire genevois) n'a pas permis la réalisation d'un contournement routier gratuit de l'agglomération annemassienne. De ce fait, de nombreux flux de transit traversent des espaces très urbanisés, créant d'importantes nuisances.

Si les autorités locales visent, à favoriser les transports en commun, elles cherchent parallèlement à répondre à l'augmentation des déplacements automobiles et à résorber les points de saturation existants en mettant en place des aménagements favorables à la fluidité automobile, annihilant par là même les efforts en faveur des transports en commun.

Une partie seulement du territoire de la région d'Annemasse est desservi par les transports urbains (périmètre de transports urbains sur la 2C2A seulement) mais souffre du manque d'intégration au réseau urbain genevois (notamment du fait de la rupture de charge liée à la frontière, dont l'exemple le plus caractéristique est celui du tramway qui s'arrête à la douane de Moëllesullaz), tandis que les autres communes ne sont desservies que par quelques lignes de cars départementaux, et ne bénéficient pas de parkings de rabattement sur les transports en commun (parkings relais).

La région d'Annemasse présente par ailleurs, à l'image d'une grande partie de la Haute-Savoie, une forte dépendance à l'automobile : la ville agglomérée est fortement perméable au trafic automobile, et les transports en commun, de même que les modes doux, ne bénéficient que d'une place réduite dans un espace public largement dédié aux voitures (peu d'aménagements spécifiques, peu de priorités dans les déplacements, larges capacités de stationnement qui donnent une image de « ville – parking »...). De ce fait, ces modes de déplacements alternatifs sont peu compétitifs avec les déplacements automobiles, qui restent, y compris aux heures de pointe, les plus performants.

Cette situation peut expliquer la très faible part modale des transports en commun dans les déplacements, sur une agglomération qui bénéficie pourtant d'un niveau de densité et d'une structuration urbaine très favorable à ces modes (distances assez faibles entre les pôles, densité urbaine forte dans la ville agglomérée...).

Présentation de la politique de déplacements

Afin de remédier à ces difficultés, le SCOT prévoit la mise en œuvre d'une politique plus conforme à la réglementation en vigueur et plus adaptée au milieu urbain. Une place plus importante doit être donnée dans notre mobilité aux modes alternatifs à la voiture individuelle : transports en commun, déplacements cyclistes ou piétons.

Aussi, un développement de ces modes alternatifs par tous les moyens possibles est fortement encouragé (développement de l'offre TC*, aménagements spécifiques pour améliorer la vitesse des déplacements TC et la qualité des déplacements doux\$...).

Mais, pour donner la priorité à ces modes alternatifs, il convient de prendre des mesures plus dissuasives vis-à-vis de l'usage de l'automobile. Le but de ces mesures n'est pas de pénaliser les automobilistes, mais bien de faciliter le report vers les transports en commun, de limiter les nuisances et de donner plus de place aux échanges et à la « vie urbaine ».

Il est aussi d'assurer une transition vers un système de déplacements différent, plus durable et moins individuel, qui sera le seul capable de répondre aux enjeux de demain.

En effet, ce besoin d'évoluer montre les limites des réponses du « tout automobile » dans un système de mobilité urbain, de plus en plus intégré :

- problèmes de pollution, de nuisances et de qualité de l'air, de sécurité ;
- difficultés à répondre à la forte augmentation de la mobilité prévisible sur notre agglomération ;
- coût des investissements routiers, de plus en plus élevés dans un espace urbain très contraint, avec une efficacité de plus-en-plus faible.

Cette évolution, (qui se traduira aussi en matière de politique de voirie ou de stationnement), doit contribuer à modifier l'état d'esprit et les habitudes des habitants, et être une vraie plus value pour dynamiser l'image de notre territoire et renforcer son attractivité, en offrant une qualité d'espace urbain (zones piétonnes, transports en commun en site propre*...).

Elle doit s'inscrire, sur le long terme, dans une logique d'équilibre afin de limiter les effets pervers possibles (notamment pour ne pas nuire à l'attractivité des centralités urbaines - accès aux commerces et équipements), et en rappelant que l'automobile restera toujours un mode de transport « indispensable » pour répondre à une très large partie de nos déplacements.

Le développement de l'intermodalité* et la mise en cohérence des offres de déplacements à l'échelle globale sont, par ailleurs, des enjeux essentiels de notre territoire.

Aussi, la politique de déplacements proposée dans le SCOT vise à mettre en place cette évolution en s'appuyant sur un ensemble d'actions concrètes :

- développement de l'offre en transports en commun, amélioration de l'intermodalité et volonté d'étendre le PTU ;
- développement d'une politique globale favorable aux modes doux ;
- mise en place d'un système de hiérarchisation du réseau de voirie et d'adaptation au contexte urbain des routes ;
- mise en place d'itinéraires de contournement de l'agglomération annemassienne ;
- Politique de stationnement (stationnements urbains, Parkings - Relais).

Un ensemble de « grands projets » (de transports en commun, de voirie) sont également intégrés.

Cette politique globale sera précisée par le PDU, et doit s'inscrire en cohérence avec les réflexions menées dans ce domaine à l'échelle transfrontalière (par exemple dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois).

Pour plus d'éléments sur ces politiques précises, se reporter au volet 1.4 : « explications du DOG ».

Les réponses du PADD pour valoriser le cadre naturel, agricole et urbain, et notamment la qualité paysagère du territoire

La volonté affichée dans le PADD de valoriser le cadre naturel, agricole et urbain du territoire s'inscrit dans une triple logique :

- elle s'inscrit en complément évident d'autres politiques du SCOT : politique de préservation des espaces naturels et agricoles, en permettant une valorisation de ces espaces et une préservation forte des paysages ; politique de développement urbain, en s'engageant dans une démarche de qualité urbaine plus forte (tant dans les villes que dans les bourgs et villages) en valorisant les paysages urbains et en offrant des espaces de détente et de loisirs de proximité (à l'image des « Bois de Rosses » cité dans le PADD).
- elle répond par ailleurs à une volonté nettement affichée dans le PADD de valoriser l'image d'un territoire souvent peu considéré (se reporter également à l'axe 3 du PADD).
- elle répond enfin au souhait de renforcer l'identité du territoire, peu marquée (notamment du fait d'une mutation urbaine trop rapide, et d'une population d'origine très diverse), par exemple en agissant sur une mise en valeur du patrimoine bâti.

Pour l'ensemble des éléments concernant les aspects paysagers, ainsi que l'aménagement des espaces publics et d'une qualité urbaine, se reporter au « volet Paysager » du Rapport de présentation, qui explicite de façon plus précise les choix du PADD

Pour ces deux derniers points, se reporter également à l'axe 3 du PADD.

Comment assurer un développement équilibré et solidaire ?

EXPLICATIONS DE L'AXE 2 DU PADD

Les réponses du PADD pour assurer le développement économique du territoire

La politique économique développée dans le PADD du SCOT s'est fondée sur un travail d'études très approfondi :

- Diagnostic économique général réalisé par la Maison de l'économie-développement (MED) en 2003 ;
- Diagnostic fin du tissu et du potentiel commercial réalisé par AID Observatoire en 2003, réactualisé en 2005 pour l'adoption de la Charte de développement commercial ;
- Diagnostic fin des pôles commerciaux de centres-villes, centres-bourgs et centres-villages réalisé en 2005 par la MED dans le cadre de l'étude pré-opérationnelle FISAC ;
- Enquête qualitative réalisée en 2004 par la MED auprès des entreprises industrielles et artisanales ;
- Diagnostic touristique réalisé en 2005, avec le concours des professionnels du tourisme.

Ces études et enquêtes ont permis de faire ressortir plusieurs grands constats :

- le dynamisme démographique du territoire, sa densité urbaine, ses fonctions de centralité, son positionnement de carrefour stratégique, mais aussi, bien entendu la proximité de Genève induisent de réelles potentialités en matière de développement économique, même s'il ne faut pas les exagérer (c'est le cas notamment du potentiel commercial lié à la clientèle suisse, qui est important mais qu'il faut se garder de surestimer). Un développement économique peut donc encore se poursuivre à l'avenir sur le territoire, dans un contexte foncier qui est toutefois de plus en plus contraint.
- le tissu économique du SEGH reste encore diversifié. L'industrie, l'artisanat de production et la construction représentent encore près de 30% des emplois salariés, mais ces activités connaissent des difficultés croissantes pour se maintenir et se développer sur le territoire (coût du foncier et faibles surfaces disponibles, difficulté pour trouver et conserver une main d'œuvre qualifiée, etc.). En revanche, les commerces et les services se développent fortement, sachant que ce dynamisme se traduit essentiellement par une multiplication de grandes surfaces commerciales en zones d'activités de périphérie (les

activités commerciales et des services de « centres » urbains, et particulièrement les « petits » commerces de proximité, étant dans la plupart des cas pénalisés par ce type de développement).

- le développement économique, s'il est quantitativement significatif, ne s'effectue pas toujours de manière qualitative. Notamment, le risque d'un développement commercial peu qualitatif qui se banalise est réel. En outre, on assiste à des développements importants sur les territoires voisins : la région d'Annemasse se situe dans un environnement de plus en plus concurrentiel. Tout cela amène à souligner que le dynamisme économique de ce territoire est loin d'être un acquis intangible, il ne saurait « se reposer sur ses lauriers », et doit réaffirmer son rôle et ses spécificités dans cet environnement.
- le développement économique s'est jusque-là déroulé de manière « opportuniste », au gré des opportunités d'implantations plus subies que choisies. Le « laisser-faire » en matière de développement a longtemps prédominé. Aujourd'hui, la nature des enjeux auxquels est confronté le territoire suppose la mise en place impérative d'une approche stratégique globale en matière de développement économique, sur le long terme, pour à la fois le stimuler, le maîtriser, l'organiser et en gérer correctement les impacts (en termes de foncier, d'environnement, de paysages, de déplacements...). Une démarche de « marketing territorial » et une valorisation des atouts du territoire (par exemple maintenir la qualité paysagère pour renforcer son image) doivent s'inscrire dans cette stratégie globale de développement.
- enfin, le potentiel économique induit par le développement touristique reste encore trop méconnu et sous-exploité. Pourtant, le tourisme peut jouer un rôle significatif dans le développement économique futur du territoire, tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

C'est sur la base de ces grands constats que plusieurs scénarios et options de développement économique ont été étudiés par les élus préalablement à la rédaction du PADD. Pour la stratégie retenue en terme de développement touristique, se reporter page 118.

Quatre scénarios de développement économique étudiés

Le scénario « au fil de l'eau »

Dans ce scénario « non interventionniste », il n'existe pas de réelle volonté d'organiser et d'accompagner le développement économique du territoire. Il n'y a pas non plus de réelle stratégie sur le long terme, il s'agit d'une approche opportuniste et à court terme : le développement économique du territoire se fait « au coup par coup », au gré des implantations d'activités, sans que les collectivités maîtrisent réellement les impacts de ces implantations en terme d'aménagement du territoire.

Le scénario « structurer un pôle commercial transfrontalier »

Ce scénario s'appuie sur la volonté de « jouer pleinement la carte du développement commercial », et en faisant l'axe prioritaire du développement économique futur.

Il suppose d'exploiter au maximum le potentiel commercial du territoire dans une démarche très offensive cherchant à renforcer l'emprise commerciale sur la zone de chalandise du territoire, en particulier sur la Suisse, et à élargir cette zone de chalandise en captant de nouvelles clientèles.

Ce scénario nécessite la création de nouveaux pôles commerciaux majeurs et un traitement qualitatif de l'offre globale. Il suppose d'accélérer et d'accompagner la mutation commerciale des zones économiques mixtes existantes. Les activités de production et de construction sont de fait marginalisées et incitées à quitter le territoire, les activités commerciales et dans une moindre mesure les activités de services deviennent prépondérantes dans le tissu économique.

Ce scénario repose sur un « pari » : celui que le potentiel de consommation lié à la Suisse peut encore être renforcé, et que le territoire va continuer à bénéficier d'un avantage concurrentiel très important sur Genève par rapport aux clientèles suisses et françaises. Dans ce scénario, la santé économique du territoire est encore plus liée qu'aujourd'hui au cours du Franc Suisse.

Le scénario « conforter la diversité économique »

Ce scénario s'appuie sur la volonté de maintenir un équilibre du tissu économique et de reconnaître la diversité des activités économiques comme moteur de développement.

Il suppose de répondre de manière attentive à des besoins différents (industrie, artisanat, commerces, services), en donnant une place à chacun des secteurs d'activités sur le territoire. Il privilégie un développement « endogène » du territoire, c'est-à-dire prenant appui sur les activités préexistantes, même si cela n'exclut pas de nouvelles implantations.

En ce qui concerne les activités de production et de construction, ce scénario vise à créer un environnement plus propice à ce type d'activités, notamment par la création d'une offre foncière nouvelle et adaptée.

En ce qui concerne le développement commercial, celui-ci est forcément plus limité en volume et plus encadré que dans le scénario précédent. La priorité est en effet donnée au renforcement et à la requalification des pôles commerciaux existants, notamment les pôles de centres-villes, centres-bourgs et centres-villages (*a priori*, ce scénario ne nécessite pas la création de nouveaux

pôles commerciaux majeurs). Les projets d'implantations commerciales sont sélectionnés en fonction des besoins de consommation réels du territoire.

Ce scénario suppose enfin le développement maîtrisé d'une offre en services suffisamment diversifiée (services aux particuliers mais aussi services aux entreprises).

Le scénario « rechercher l'excellence »

Ce scénario s'inscrit dans une ambition très forte d'axer le développement économique futur sur des projets novateurs et des implantations rayonnantes, en s'appuyant sur le rayonnement international de Genève. Il s'agit en d'autres termes de privilégier un développement économique « haut de gamme ».

Il suppose de lourds investissements, en particulier des collectivités, pour garantir un environnement territorial très qualitatif, à la hauteur de cette ambition, que ce soit en termes d'aménagement des zones d'activités, de formation, de logement, de loisirs, etc.

Il privilégie un développement « exogène » du territoire, c'est-à-dire prenant appui sur de nouvelles implantations d'activités très « rayonnantes », avec un accompagnement du développement endogène induit. Dans ce cadre, des partenariats étroits avec Genève et les pôles « technologiques » environnants (par exemple : Archamps) s'avèrent indispensables.

Les activités de production sont développées prioritairement dans les créneaux « haut de gamme » ou de « niches technologiques », avec un fort développement de services liés. Le développement commercial est recentré sur un commerce de centre-ville très attractif pour conforter l'image et l'identité urbaine.

La stratégie de développement économique retenue

Les élus ont souhaité retenir une stratégie de développement fondée sur le scénario « conforter la diversité économique », tout en visant « l'excellence » dans le cadre de trois grands projets de développement (Étoile Annemasse-Genève ; les Bois Enclos ; les Iles).

Le scénario « au fil de l'eau » ne pouvait être envisagé par les élus, car il aurait remis en cause la légitimité et la pertinence même d'une démarche SCOT : il ne répond en rien aux enjeux tirés du diagnostic territorial. Il a donc été écarté.

Le scénario « structurer un pôle commercial transfrontalier » constituait un scénario largement envisageable et sans doute le moins difficile à mettre en œuvre après le scénario « au fil de l'eau ». Mais, il a été lui aussi écarté, notamment pour les raisons suivantes :

- ce scénario répondait mal à l'exigence législative de diversité des fonctions à l'échelle du SCOT (article L121-1 du Code de l'urbanisme), garante d'une réelle mixité sociale. En axant le développement économique futur sur le seul commerce, il aurait conduit à évincer progressivement les autres types d'activités du territoire (particulièrement l'industrie et l'artisanat), faute d'un accompagnement fort dont ces activités ont aujourd'hui besoin, comme l'on démontré notamment les enquêtes qualitatives réalisées dans le cadre du diagnostic. Par conséquent, il aurait nuit à terme à la diversité des emplois, et donc par ricochet à la mixité sociale sur le territoire.

Cette disparition progressive du tissu industriel, liée fortement à l'histoire du développement de ce territoire, aurait inévitablement contribué à le « banaliser » davantage.

- ce scénario rendait le développement économique futur beaucoup plus « fragile » que dans la stratégie économique retenue. En effet, plus un tissu économique est orienté vers un seul type d'activité, plus les impacts économiques et sociaux sont forts si ce secteur connaît un jour des difficultés dans son activité (par exemple, suite à un retournement de conjoncture). Au contraire, une diversité du tissu économique favorise un développement réellement « durable ».

De plus, ce scénario accentue trop fortement la dépendance vis-à-vis de la clientèle genevoise, dont la consommation sur France dépend étroitement de la parité favorable franc suisse/euro. Or, des évolutions récentes semblent confirmer que l'apport de cette clientèle ne doit pas être surestimé : la baisse (légère) récente du franc suisse par rapport à l'euro a eu des impacts négatifs sur le chiffre d'affaires des commerces de la région d'Annemasse ; en outre, on note depuis quelques années une démarche offensive du commerce genevois visant à réduire l'évasion sur France : la création du centre commercial de La Praille constitue un bon exemple illustrant cette tendance.

- ce scénario aurait fait peser le risque de « surdimensionnement » et de « banalisation » de l'offre commerciale par un développement trop important en volume (le potentiel de consommation n'est pas illimité et le territoire est dans un contexte concurrentiel croissant en terme commercial, avec un développement fort de cette activité également sur les autres territoires frontaliers). Il en aurait résulté des situations de concurrence croissantes sans attractivité supplémentaire.
- Enfin, ce scénario aurait davantage enfermé le territoire dans une image dévalorisée de « supermarché de Genève ».

Le scénario « rechercher l'excellence » dans son ensemble apparaissait comme trop difficilement réalisable, du moins dans une échéance 10-15 ans. Mais ce scénario n'a pas été complètement écarté dans la mesure où les élus ont souhaité tendre vers l'excellence dans le cadre de certains grands projets de développements, en valorisant au mieux la proximité de Genève.

La stratégie de développement retenue permettra donc de bénéficier du potentiel lié à la clientèle genevoise et frontalière, sans toutefois en faire le seul moteur du développement économique et accroître ainsi la dépendance économique vis-à-vis de Genève.

Pour les activités industrielles et artisanales, la stratégie de développement économique retenue permettra de donner à ces activités les capacités et un environnement urbanistique favorables à ce développement. C'est pourquoi deux nouveaux pôles économiques sont dédiés dans le PADD à ce type d'activités : le site des Bois Enclos (pôle industriel à vocation « d'excellence ») et le site de Borly 2. De plus, le maintien de poches industrielles et artisanales cohérentes dans les pôles existants (par exemple, le pôle d'Annemasse-Ville-la-Grand) contribuera à cet objectif.

Par ailleurs, il ne s'agira pas d'empêcher tout développement commercial, mais de maîtriser ce développement en l'orientant vers plus de « qualitatif » :

- éviter une « sur-densité » commerciale économiquement dangereuse à terme (pour les activités en place aujourd'hui),
- permettre un équilibre entre les différentes formes de commerce,
- éviter une « banalisation » de l'offre commerciale par des activités commerciales plus novatrices,
- renforcer la qualité et donc l'attractivité des pôles commerciaux (répondre aux attentes d'une clientèle de plus en plus exigeante, notamment la clientèle suisse). La question de la création ou non d'un nouveau pôle commercial « de périphérie » a été posée. La création d'un nouveau pôle commercial « classique » en périphérie de la ville agglomérée a été exclue :
- en raison du choix de stratégie de développement économique retenu ;
- en raison de la rareté des réserves foncières urbanisables pour de l'économie à long terme, et le choix de privilégier l'utilisation prioritaire de ces réserves pour le développement industriel et artisanal ;
- en raison des potentiels de densification dans les zones commerciales existantes (par comblement de dents creuses et mutation) ;
- en raison de la volonté de donner une priorité au développement commercial dans les centralités urbaines, notamment le « cœur d'agglomération » (dont le projet Étoile Annemasse-Genève permettra l'extension).

En revanche, la création d'un nouveau pôle commercial de périphérie thématique, novateur et à fort rayonnement a été validée, à condition que ce nouveau pôle apporte une véritable plus-value par rapport à l'offre existante et vise « l'excellence » (et attire ainsi de nouvelles clientèles extérieures). Ce nouveau pôle est prévu sur le secteur des îles à Étrembières, dans le cadre du projet dit de la « ZAC Bois d'Arve ». Aujourd'hui, la piste d'un pôle thématique autour des loisirs sportifs est privilégiée.

Il faut souligner que la stratégie de développement économique retenue s'appuie sur le développement de relations économiques mutuellement profitables avec Genève et les autres territoires de la métropole franco-valdo-genevoise. En effet, comme le mentionne le PADD, « les différences d'environnement et de cadres législatifs et fiscaux entre ces territoires peuvent être sources de difficultés, mais aussi de complémentarités dans le domaine économique, qu'il s'agit de saisir et de valoriser par des partenariats transfrontaliers. Cette complémentarité est notamment à développer en matière d'implantations d'entreprises ».

La métropole franco-valdo-genevoise rayonne largement sur le plan international. Dans cette logique de complémentarités, les territoires français pourraient accueillir des activités et équipements liés à cette ouverture à l'international (à titre d'exemple, des ONG : Organisations non gouvernementales). Cet accueil pourrait notamment s'effectuer dans le cadre du grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève, le thème de la « solidarité internationale » étant validé par le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT), en complémentarité avec la Genève internationale.

Enfin, le PADD rappelle également que « ces relations économiques privilégiées doivent s'accompagner d'un développement de complémentarités et de partenariats économiques avec d'autres territoires de Haute-Savoie, comme par exemple la Vallée de l'Arve, pôle de compétitivité ».

La stratégie de développement économique aura deux implications très importantes :

- en termes de renforcement de l'attractivité et de valorisation de l'image du territoire, notamment par la création de trois grands « pôles d'excellence » avec une composante économique forte, aux positionnements différenciés : le pôle d'excellence des Bois Enclos (vocation industrielle),

le pôle d'excellence de l'Étoile Annemasse-Genève (pôle économique « urbain » orienté vers les activités « tertiaires » au sens large), et le pôle d'excellence des îles (vocation commerciale et de loisirs, avec l'exigence d'une thématisation).

- en terme de renforcement des centralités urbaines, une volonté affirmée à plusieurs reprises dans le PADD. En effet, pour renforcer ces « lieux de vie » que sont le « cœur d'agglomération », les centres-villes, centres de quartiers, centres-bourgs et centres-villages, le développement en leur sein d'une fonction commerciale et de services attractive est essentiel. La stratégie de développement économique retenue va pleinement dans ce sens, en soutenant le commerce de proximité, en renforçant commercialement le cœur d'agglomération et le pôle Porte de France/rue de Genève, en encadrant très strictement le développement commercial en périphérie pour ne pas fragiliser les centralités urbaines, etc. Ce renforcement permet également de s'inscrire dans d'autres objectifs du SCOT : améliorer la qualité urbaine, limiter les déplacements automobiles périphériques, favoriser la création de lien social par un urbanisme adapté...). Elle se traduit au-delà du SCOT par la mise en place de la Charte de Développement Commercial et par l'engagement d'une démarche FISAC.

Les réponses du PADD pour développer l'offre en logements tout en favorisant la mixité sociale

Au vu de sa situation intégrée dans l'agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise, le territoire du SCOT ne peut définir les principes d'une politique de l'habitat sans tenir compte de ce contexte. Une construction de logements aujourd'hui insuffisante en volume et en structure sur le Canton de Genève au regard des besoins actuels et futurs favorise la pression urbaine sur la couronne française, phénomène qui risque de s'amplifier avec l'application des accords bilatéraux (augmentation probable du nombre de citoyens genevois résidant quotidiennement en France). Cette pression foncière tend à se diffuser de plus en plus loin de la frontière, encouragée par des politiques d'urbanisation peu contraignantes sur certains territoires encore « peu urbanisés » de la « deuxième couronne ».

Cette évolution est stimulée par la réalisation de certaines infrastructures routières (notamment future A 41). Se reporter à la partie déplacements du présent document, point 2.1.3.

Les élus du SEGH ont affirmé leur volonté que le territoire puisse contribuer solidairement au développement de la métropole franco-valdo-genevoise, en accueillant une part de sa croissance démographique. Toutefois, il est aussi rappelé que cet effort de construction de logements doit être partagé d'une manière plus équilibrée entre les territoires suisses et français composant cette métropole, et qu'il doit nécessairement s'accompagner d'un développement économique soutenu et plus diversifié côté français (le territoire du SEGH ne saurait être réduit à ce rôle de « banlieue dortoir » et commerciale, de « supermarché de Genève »). En outre, il est essentiel que la répartition des fonctions des deux côtés de la frontière n'accroisse par les contrastes de revenus. Autrement dit, il est souhaitable que la partie française de l'agglomération n'accueille pas exclusivement ceux que le marché genevois ne peut héberger.

L'efficacité de la politique de l'habitat mise en œuvre à l'échelle relativement réduite du SCOT dépendra donc fortement des politiques menées sur les territoires voisins.

C'est pourquoi il apparaît d'autant plus nécessaire, au-delà du SCOT, de favoriser l'émergence d'une politique de l'habitat plus globale à l'échelle transfrontalière, et la mise en place d'un système de « gouvernance » plus efficace. À ce titre, des démarches comme celle du Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT) ou de la Charte d'engagement sur le logement transfrontalier sont à encourager.

La nécessité d'une politique de construction volontariste dans le contexte territorial

Construire suffisamment apparaît comme une nécessité pour plusieurs raisons :

→ *pour répondre quantitativement aux besoins :*
il apparaît tout d'abord nécessaire de répondre à des besoins « endogènes » au territoire, indépendamment de l'accueil de nouveaux habitants. Du fait de la modification de la population déjà en place (familles qui s'agrandissent et recherchent des logements plus grands), d'évolutions structurelles comme les décohabitations (jeunes quittant le domicile familial, divorces...), du vieillissement de la population, et de la nécessité de renouveler progressivement le parc de logements (remplacement de logements devenus inadaptés et vétustes), ces besoins endogènes sont importants. On estime aujourd'hui qu'il est nécessaire de produire sur le territoire entre 250 et 300 logements par an au minimum pour répondre à ces besoins endogènes, et permettre ainsi le maintien de la population à son niveau actuel (notion du « point mort »).

Ensuite, il est également essentiel de permettre l'arrivée de populations nouvelles, ne serait-ce que pour accompagner le développement économique du territoire qui est aujourd'hui important et que le PADD souhaite conforter.

→ *Dans un contexte de fortes tensions sur le marché et de niveaux de prix du foncier et des logements très élevés, il est d'autant plus nécessaire de garantir une offre nouvelle de logement suffisamment importante en quantité pour « peser » sur le marché.*

Rappelons en effet que les niveaux de prix pratiqués sur le marché locatif privé et le marché de l'accession sont générateurs de phénomènes d'éviction pour un nombre croissant de ménages. Restreindre trop fortement la construction de nouveaux logements ne ferait qu'accroître les difficultés des ménages à faibles ressources qu'empirer la situation, en alimentant la hausse des prix par un déséquilibre entre offre et demande. De plus, cette hausse conduit à une rigidification du parc social, qui ne peut plus répondre aux besoins, faute d'une mobilité suffisante.

→ *Enfin, une politique de construction trop restrictive sur le territoire du SCOT ne ferait qu'accroître le phénomène de report de la demande de logement sur des territoires extérieurs de la « deuxième » couronne française autour de Genève.*

(Vallée Verte, moyenne vallée de l'Arve...). Or, ces territoires situés au-delà du périmètre du SCOT, aux potentiels constructibles considérables, ne sont pas desservis par les transports collectifs urbains (ce sont des territoires très « auto-dépendants »). Par conséquent, plus la demande se reportera loin de la frontière franco-suisse, plus la masse des flux en voiture individuelle augmentera au détriment des transports collectifs, avec ses conséquences sur le plan environnemental (qualité de l'air, nuisances, etc.) et paysager.

De plus, pour développer notre propre réseau de transports collectifs, une densification de l'habitat dans certains secteurs apparaît indispensable (voir partie 1).

Par conséquent, une politique de construction trop restrictive ne serait pas acceptable au regard de l'exigence d'un développement « durable » dans son acception autant environnementale que sociale.

Il convient de préciser que si construire suffisamment est une nécessité, il ne faut pas pour autant que le rythme de construction soit excessif : les collectivités doivent être en mesure d'accompagner ce développement, notamment par une offre en équipements et services à la population suffisamment dimensionnée. Rappelons que l'adaptation des équipements publics à la demande de la population passe par la continuité et la diversité de l'offre de logements. Il faut réduire, autant qu'il est possible, la variation du rythme de production et son caractère monolithique pour éviter les « crêtes » de besoins et assurer l'utilisation continue des équipements créés (cf. paragraphe ci-après).

Cette volonté assumée de poursuivre un important effort de construction s'inscrit pleinement dans la continuité des objectifs fixés dans les deux PLH approuvés sur le territoire en 2003. Le SCOT a fait le choix de conforter cette politique volontariste, pour les différentes raisons rappelées précédemment. Il donne même la possibilité d'être encore plus ambitieux que les PLH actuels, si cela est jugé nécessaire à l'avenir pour répondre aux besoins du territoire. Il permet de répondre aux objectifs fixés pour le territoire dans la Charte d'engagement sur le logement transfrontalier.

En effet, les PLH actuels fixent un objectif global pour les deux Communautés de communes d'environ 450 logements à produire annuellement. Si l'on prolonge cet objectif sur 10 ans, cela fait une production totale de 4 500 logements. Pour répondre à cette exigence minimale, le SCOT doit permettre de dégager un potentiel de construction d'au minimum 6 000 nouveaux logements, si l'on tient compte d'un nécessaire coefficient de fluidité. Ce coefficient permet d'intégrer le fait qu'une partie du potentiel global de construction identifié aujourd'hui ne sera sans doute pas consommé dans les 10 prochaines années, pour des raisons diverses et variées : retard dans certains projets, rétentions foncières, changement de vocations, difficultés techniques imprévues, etc. Il joue aussi un rôle dans la modération des prix.

Or, il apparaît que ce potentiel de construction de 6 000 nouveaux logements à 10 ans peut être atteint et même augmenté, tout en restant compatible avec la politique de préservation de la « grande trame verte » retenue. Ceci à la condition néanmoins de favoriser une utilisation plus économe et optimisée du foncier, via une densification de l'habitat et un renouvellement urbain adaptés dans certains secteurs du territoire.

Sur cette base, on peut estimer que l'augmentation de population pour la prochaine décennie, sur le territoire de la région d'Annemasse devrait se situer dans une fourchette approximative de 5 000 à 8 000 nouveaux habitants.

Pour les hypothèses à plus long terme, au-delà de l'échéance de ce SCOT, se reporter à la présentation de « la mise en perspective du SCOT par le PADD, au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise et de la Haute-Savoie du nord » .

Naturellement, il ne suffit pas de construire en quantité suffisante, encore faut-il que la production soit suffisamment diversifiée pour répondre à l'ensemble des besoins.

La nécessité d'une diversification de l'offre en logement, garante d'un équilibre social dans l'habitat

Favoriser la mixité sociale dans l'habitat (ou l'équilibre social de l'habitat) revient nécessairement à élargir le choix pour les ménages en termes de lieux de résidence et de modes d'habitat quelques soient leurs revenus, leur structure familiale, leurs âges et leur situation sociale, au sein de l'ensemble du parc de logement (existant et nouvellement construit).

C'est donc éviter le phénomène de ségrégation sociale ou démographique et permettre un réel équilibre de peuplement sur le territoire.

Pour que cette mixité soit effective, il faut nécessairement :

- que la production de logement soit suffisamment diversifiée en terme de produits.
- que cette diversification en terme de produits puisse s'effectuer géographiquement de manière plus équilibrée (faire en sorte que cette diversification des produits se réalise dans tous les sous-secteurs du territoire, et pas seulement à son échelle globale). Pour autant, l'équilibre social ne signifie pas forcément homogénéité, chaque quartier pouvant conserver des caractéristiques propres.
- mais aussi que les conditions favorables au maintien de cette mixité sociale à long terme soient créées, en évitant les phénomènes « d'éviction » des ménages à revenus modestes dans des quartiers confrontés à une valorisation du foncier et du bâti, les phénomènes de « paupérisation » de certains quartiers... De même, il faut éviter que la répartition des tailles de logements et de statuts d'occupation conduise à la concentration de familles ici, des isolés ailleurs.

On constate aujourd'hui un certain déséquilibre entre les deux Communautés de communes composant le territoire du SCOT

Tandis que la 2C2A tend à concentrer les jeunes actifs et est confrontée à un mouvement de fuite des familles, la Communauté de communes des Voirons connaît de grandes difficultés à retenir certaines catégories de population (notamment les jeunes isolés ou en couple).

Ces déséquilibres proviennent d'une insuffisante diversité dans l'offre en logements : tendance à une surreprésentation des petits logements sur certaines communes de la 2C2A et situation inverse sur la CCV, manque de logements aidés diversifiés, production essentiellement axée sur le logement individuel dans la CCV (logement individuel qui représente environ 90% du parc de résidences principales de cette communauté), etc.

Ce besoin de diversification est d'autant plus essentiel dans le contexte territorial où les niveaux de prix très élevés excluent de fait la majorité des candidats à l'accession travaillant en France, et rendent également difficilement accessible le marché locatif privé.

Pour illustrer ce constat, nous avons pris un exemple concret sur les communes des Voirons :

Le PLH de la CCV alertait déjà en 2003 sur le fait que « les niveaux de prix sont en décalage avec les revenus des habitants actuels des Voirons », puisque « l'acquisition d'une maison de 370 000 euros (niveau des transactions moyennes observées) dans des conditions favorables

(30 % d'apport initial, emprunt à 5 % sur 20 ans) nécessite un revenu imposable 2 fois supérieur (45 000 euros par ménage) au revenu moyen enregistré dans les Voirons en 2002 (22 500 euros).»

Autrement dit, seul la tranche la plus élevée des foyers fiscaux (environ 10 %) y aurait accès». Or, «la très forte prépondérance du marché de la vente sur celui de la location ainsi qu'une offre presque exclusivement constituée de maisons individuelles» caractérisait le marché immobilier sur la CCV en 2003.

Cela signifie, pour illustrer ces propos, qu'environ 90 % des habitants de la CCV ne pourraient aujourd'hui se rendre acquéreurs de leur propre domicile si celui-ci était amené à être vendu !

Et que faute de logements collectifs et de logements aidés, la quasi-totalité des décohabitants (séparation d'un couple, départ de jeunes du domicile familial) se traduit par un départ des décohabitants à l'extérieur des communes concernées : le risque de «ressenti» auprès de la population ou celui de créer un «ghetto de riche» excluant les classes moyennes est important !

Le PADD répond à ce besoin impérieux de diversification de l'offre en logements, et de rééquilibrage entre les deux communautés de communes (sachant que des rééquilibrages à des échelles plus fines – communes, quartiers... sont également nécessaires), de la façon suivante :

- Tout d'abord, en affirmant que cette diversification doit naturellement s'effectuer sur le marché privé (parc de logement dit «privé»), en jouant notamment sur le niveau de prix, la taille et la forme urbaine des logements produits sur ce marché.
- Ensuite, et surtout, en affirmant la nécessité d'une production soutenue de logements aidés eux-mêmes diversifiés, en se fixant l'objectif qu'environ un tiers des logements construits sur le territoire dans la période du SCOT soient des logements sociaux.

En effet, ces logements aidés représentent à peine 15 % du parc de logements du territoire, ce qui demeure insuffisant pour répondre à l'ensemble des besoins qu'ils assument en général. De plus, cette offre en logements aidés reste encore géographiquement très concentrée dans certains secteurs, créant parfois des poches de précarité et pouvant générer une dégradation du climat social.

Par exemple, la proportion de logements locatifs aidés reste encore très largement inférieure à 5 % du parc de résidences principales sur la CCV, malgré des efforts importants entrepris par les 6 communes de cette structure pour contribuer solidairement à l'effort de production de logements aidés, alors que seule une commune est soumise à l'article 55 de la loi SRU.

Il faut souligner que sur les 6 communes du territoire du SCOT soumises aujourd'hui à l'article 55 de la loi SRU, cinq n'ont pas encore atteint l'objectif législatif de 20 % de logements aidés, dont trois avec un taux encore inférieur à 10 %.

Le logement aidé locatif public ne doit pas être «stigmatisé». Il convient d'écarter les idées reçues et les clichés concernant le logement aidé, en rappelant :

- que le logement aidé n'est pas consacré aux seuls démunis, il est théoriquement accessible à environ ¾ de la population française. En outre, dans un territoire à forte pression immobilière comme celui du SCOT, où de plus en plus de ménages se retrouvent exclus de fait du marché de l'habitat privé en raison des niveaux de prix trop élevés (voir page précédente), le logement aidé constitue parfois le seul moyen d'accéder à un logement, y compris pour une partie des classes dites «moyennes» qui, ainsi, ne subissent pas un taux d'effort écrasant.
- que le logement aidé n'est en aucun cas synonyme de «mauvaise qualité», et qu'il est aujourd'hui produit sous des formes urbaines variées, s'adaptant aux différents types de contexte, y compris des contextes ruraux. De plus, les opérations mixtes intégrant en leur sein une proportion plus ou moins importante de logements locatifs aidés tendent à se développer de plus en plus. On est loin des tours et barres des années 60 et 70.

Les documents d'urbanisme (SCOT, PLU...) et de programmation (PLH...) ne pouvant à eux seuls suffire pour répondre aux enjeux, il est important d'agir en plus via d'autres outils, évoqués pour certains dans le PADD, et notamment :

- la poursuite d'une politique foncière active et anticipatrice au niveau local qui reste une «clef» pour mettre en œuvre les objectifs politiques fixés (avec un recours à l'EPFL, au droit de préemption...);
- le recours à des opérations d'aménagement d'initiative publique (du type ZAC) qui apparaît pertinent pour peser sur le contenu des opérations et leurs modalités de réalisation, ainsi que sur une utilisation rationnelle du foncier;
- les démarches de négociation avec les constructeurs qui restent essentielles.

NB : Si le terme de «logements aidés» a été dans le PADD préféré à celui de «logements sociaux», trop souvent connoté, il n'est pas inutile de rappeler que ces termes désignent ici les catégories de logement social au sens de la loi SRU, notamment les PLAI, PLUS, PLS et les logements conventionnés privés «Anah» (ainsi, les logements dits «de Robien», qui ne supposent pas de conditions de ressources, ne rentrent pas dans cette définition).

Ces deux termes (logements aidés et logements sociaux) sont employés indifféremment dans les différents documents du SCOT.

Les réponses du PADD pour créer du lien social et de la solidarité

Un ensemble de politiques visent à favoriser la création de lien social et de solidarité. Au-delà des politiques sociales à proprement parler, qui ne relèvent pas du SCOT, cette politique a déjà été évoquée dans les parties suivantes :

- politique du logement,
- politique de développement urbain, favorable à la qualité urbaine et à des formes d'urbanisme facilitant la proximité et la création de lien social (équipement, activités commerciales, formes urbaines, déplacements doux...) : se reporter aux parties correspondantes.

Enfin, un des principaux objectifs du SCOT est d'améliorer la mobilité pour tous, en particulier pour les personnes ayant des difficultés pour se déplacer.

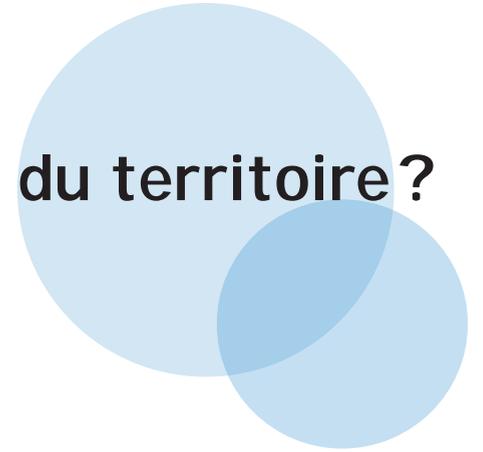
Dans ce cadre, les mesures préconisées cherchent à mettre en application les dispositions réglementaires, notamment la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, en particulier l'article 45 dont voici les 2 extraits :

- « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. » ;
- « Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

Ces dispositions sont notamment évoquées dans le volet 1.4 « explications du DOG » du Rapport de présentation.

Comment renforcer l'attractivité du territoire ?

EXPLICATIONS DE L'AXE 3 DU PADD



Le troisième axe du PADD correspond à une partie plus « politique » qui cherche à positionner le territoire de la région d'Annemasse vis-à-vis de l'extérieur et à trouver des réponses sur les questions de centralité, d'image et d'attractivité. Plusieurs thématiques ont déjà été traitées précédemment (économie, déplacements...).

La volonté de construire notre territoire en partenariat avec notre environnement

Le PADD exprime clairement le choix politique d'inscrire le territoire de la région d'Annemasse dans une logique de partenariat et de complémentarité avec les territoires environnants, tant français que genevois. Cette volonté politique est réaffirmée systématiquement dans le SCOT, sur les différentes thématiques.

Cette affirmation s'appuie sur le constat suivant

La métropole franco-valdo-genevoise est une réalité qu'il est impossible de nier aujourd'hui. Elle forme un bassin de vie de bientôt 750 000 habitants, dont le niveau d'intégration (emploi, logements, activités économiques, loisirs...) est de plus en plus fort, l'évolution économique récente et la mise en œuvre des « bilatérales » ayant accélérés cette dynamique.

Si cette situation est indéniablement positive (car créatrice d'une dynamique de développement économique et social) elle porte aussi une large partie des difficultés rencontrées sur le territoire, du fait de cette « mutation urbaine » trop rapide.

Par conséquent, tout un ensemble de problématiques rencontrées à l'échelon de notre territoire (logement, déplacements...) ont une origine transfrontalière ; elles ne pourront trouver de réponse locale sans une vraie

coordination globale. De même, certaines politiques locales, telles les problématiques environnementales ne pourront être pertinentes sans réponse coordonnée sur l'ensemble du bassin de vie.

Enfin, si la frontière devient de plus en plus perméable (emplois et commerces, déplacements...), elle reste très étanche sur plusieurs points :

- Une frontière sociale, du fait des différences de niveau de vie (notamment entre salaires français et salaires genevois), entraînant le risque d'une société à deux vitesses,
- Une frontière administrative, encore très présente sur de nombreux aspects (difficultés pour créer des partenariats, problématiques pour accéder aux établissements de formation et de santé...),
- Une frontière culturelle qui reste très forte, et crée régulièrement des réactions de rejet identitaires...

Sur ce dernier point, il est intéressant de noter les résultats d'un questionnaire « grand public » effectué en 2003 et portant sur le ressenti des problèmes du territoire. Celui-ci a montré que le point de « clivage » dans la population se situe non entre communes urbaines et communes plus rurales, mais bien entre habitants travaillant en France et habitants travaillant à Genève : les premiers sont particulièrement sensibles aux inégalités, et notamment d'accès au logement, tandis que les autres jugent que les problèmes principaux concernent les déplacements.

Par ailleurs, dans une situation de carrefour, le territoire de la région d'Annemasse se doit de coopérer avec son environnement :

- avec les territoires voisins (vallée de l'Arve, Vallée verte, Genevois, Bas Chablais...) dans une logique de coopération régulière, afin de trouver des solutions communes aux problèmes rencontrés. (Coopération qui se traduit

par exemple dans le cadre du SIMBAL, des contrats de rivières ou sur des thématiques plus précises : gestion des déchets, coopération hospitalière...);

- avec les territoires français entourant Genève, qui rencontrent des problématiques communes et doivent se coordonner étroitement afin de mieux collaborer avec Genève ;
- avec les institutions départementales, régionales et nationales, ainsi qu'avec les autres grandes agglomérations de Haute-Savoie.

→ *La coopération à l'échelle des territoires français du genevois français est déjà largement engagée, notamment par la mise en place de l'Association régionale de coopération (ARC), ainsi que par la mise en place d'une démarche de coordination des SCOT du genevois français, ou la mise en place du SMEDT (Syndicat mixte sur les déplacements).*

Cette démarche politique commune est indispensable et nécessaire pour engager une coopération sereine et équilibrée avec Genève ; elle représente une évolution inéluctable : la mise en place d'une gouvernance politique commune, et d'une coordination étroite des politiques (notamment d'aménagement du territoire) à l'échelle du genevois français représente certainement l'un des grands défis des prochaines décennies.

La région d'Annemasse, qui représente la partie agglomérée la plus peuplée souhaite prendre toute sa part dans cette évolution.

→ *Enfin, la coopération franco-valdo-genevoise a elle aussi connu depuis quelques années une évolution très forte :*

- engagement du Projet d'agglomération (démarche transfrontalière visant à mettre en place un grand projet global d'aménagement du territoire) ;
- démarche parallèle de Coopération Métropolitaine ;
- lancement de démarches dans le cadre du CRFG (par exemple PDHT, sur le logement transfrontalier, démarches sur l'économie) ;
- réforme du CRFG afin de donner une vraie place aux collectivités locales françaises dans cette instance...

Cette évolution politique très forte et qui n'est certainement pas encore achevée est une réponse politique à cette intégration urbaine des territoires qui, malgré la frontière, a tendance à s'accélérer.

Là encore, la région d'Annemasse soutient cette évolution et souhaite qu'une gouvernance globale transfrontalière puisse progressivement se mettre en place, afin de régler les difficultés rencontrées par les habitants, dans une logique « gagnant-gagnant » où chacun peut entrer dans une dynamique de développement positive et équilibrée.

Cette coopération doit s'effectuer d'une façon globale, avec l'ensemble des territoires français de la couronne frontalière, même si sur certains projets précis (projet Étoile Annemasse - Genève, coopération culturelle par exemple), des démarches directes peuvent être engagées avec Genève.

Les réponses du PADD pour conforter la centralité et modifier la perception du territoire

La région d'Annemasse est un territoire de centralité et d'attractivité pour une grande partie de la Haute-Savoie du Nord. Pourtant, cette attractivité est confrontée à de vrais risques :

- sur le plan économique, avec le risque de délocalisation d'une part importante de son industrie, sans que celle-ci ne soit remplacée par des activités fortement rayonnantes,
- sur le plan des équipements, avec le départ annoncé de grands équipements (Hôpital d'Annemasse),
- sur le plan de l'image donnée par un territoire à valoriser.

Le vrai danger consisterait à voir évoluer la région d'Annemasse vers une grande zone « monofonctionnelle » type « banlieue-dortoir » sans animation ni attractivité, ou type « supermarché de Genève ».

De plus, la partie française de la métropole franco-valdo-genevoise connaît depuis plusieurs décennies une croissance « extensive », avec notamment le développement de pôles de développement sur des territoires vierges, à proximité des échangeurs autoroutiers, ce qui contribue à fragiliser notre attractivité.

Parallèlement, le choix effectué dans le cadre du SCOT consiste à ne pas « sacrifier » les territoires agricoles et à maîtriser le développement urbain : cela demande un mode de développement plus « intensif », privilégiant l'économie du foncier et le renouvellement urbain, ce qui rend plus complexe le montage de projets nouveaux.

Dans ce contexte difficile, le PADD exprime la volonté de la région d'Annemasse de conserver une vraie centralité, et d'agir pour valoriser l'image du territoire, par les démarches suivantes :

- un projet urbain ambitieux pour le « cœur d'agglomération » (voir zoom ci-dessous),
- un ensemble de « grands projets » de déplacements, notamment en transports collectifs, qui permettront de mieux connecter notre territoire à son environnement, et notamment à Genève,
- une stratégie globale de développement touristique,
- le renforcement des équipements, notamment dans le domaine de la santé, de la formation, des loisirs sportifs et culturels... (voir zoom ci-dessous),
- une organisation d'événements rayonnants,
- une valorisation de l'image de la région par une démarche paysagère et des actions de communication modifiant la perception du territoire.

Conclusion générale du PADD

La conclusion du PADD est centrée sur la notion de « gouvernance », c'est-à-dire sur la coordination politique des acteurs locaux. Elle s'impose face à la complexité des organisations actuelles, face à la nécessité de répondre de façon unie et cohérente à des problèmes et des situations nouvelles.

Elle demande une évolution du rôle des élus, qui doivent désormais assumer un rôle de pilotage stratégique sans commune mesure avec le rôle « de proximité » assuré jusque-là... Cette coordination est l'un des défis les plus importants à relever pour mettre en œuvre le SCOT, et ainsi répondre aux enjeux de notre territoire pour la prochaine décennie.

Zoom sur le cœur d'agglomération*

Le PADD exprime l'importance du secteur « cœur d'agglomération » qui correspond à l'un des principaux « moteur » du territoire en matière de centralité, tant par son activité commerciale, ses équipements structurants que par sa capacité à animer le territoire. Il a de plus un rôle essentiel en matière d'image.

Le secteur « Porte de France – Route de Genève » est également considéré comme un secteur porteur d'une centralité et d'un dynamisme importants. L'attractivité de ces deux pôles bénéficie à chacune des douze communes. Leur dynamisme fera « barrage » à l'image de « banlieue dortoir ». D'où un ensemble de démarches structurantes visant à renforcer ces secteurs, pour permettre la mise en œuvre d'un projet urbain de qualité (« Étoile Annemasse Genève, prolongation du tramway genevois...). Pour plus d'éléments, se reporter au volet 1.4 du Rapport de présentation.

Zoom sur la stratégie de valorisation touristique

Si plusieurs démarches sont actuellement engagées en matière de développement touristique (notamment sur le Salève et son téléphérique), le SCOT a démontré qu'il existait de vraies opportunités de développement sur ce secteur.

C'est notamment sur les Voirons, ainsi que sur le Vallon du Foron et sur le secteur des Bois de Rosses que le développement d'activités touristiques douces (sentiers, activités sportives et de découvertes), compatibles avec le respect des milieux naturels peuvent être envisagées.

Ces activités pourront contribuer à apporter au territoire une offre de loisirs supplémentaire, tant en direction de nos habitants que des « touristes ». Elles permettront également d'améliorer la qualité paysagère de notre territoire, et pourront contribuer au dynamisme économique des communes concernées (par exemple par des activités d'hébergement et de restauration...).

Par ailleurs, le développement touristique s'appuie également sur d'autres points forts du territoire (tourisme d'affaire, équipements de loisirs existants, renvoi vers d'autres territoires...)

Pour plus d'éléments, se reporter au point correspondant du volet 1.4 du rapport de présentation, ainsi qu'à la « Charte de développement touristique et de loisirs de la région d'Annemasse », approuvée par le SEGH en octobre 2006.

Mise en perspective du SCOT par le PADD, au sein de l'agglomération franco-valdo-genevoise et du Nord de la Haute-Savoie

L'objet de la présente approche n'est pas de représenter de manière synthétique les concepts et objectifs du PADD, mais d'expliquer la manière dont ce PADD s'inscrit dans son environnement géographique plus large, le bassin de vie transfrontalier de la grande agglomération franco-valdo-genevoise. Comme cela a été rappelé en introduction, « le PADD a été élaboré en tenant compte de cette réalité ».

De nombreuses explications données ici ont déjà été abordées dans les parties précédentes, mais de manière thématique. L'intérêt de la présente approche est de les réunir de manière transversale, en répondant à la question de fond suivante : en quoi le PADD du SCOT de la région d'Annemasse contribue-t-il à la mise en œuvre d'une politique de développement plus « durable » au-delà de la propre échelle du SCOT, c'est-à-dire à l'échelle plus large de la grande agglomération transfrontalière franco-valdo-genevoise ? Autrement dit, en quoi ce PADD s'inscrit-il en cohérence avec les « exigences » de développement durable qui sont actuellement au cœur de la démarche d'élaboration du « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois » ?

Il sera répondu à cette question de fond en examinant le contenu et les implications du PADD du SCOT au regard de 3 grands objectifs :

1. Contribuer à la préservation de la « Métropole verte » franco-valdo-genevoise,
2. Contribuer à un développement urbain équilibré et durable à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise,
3. Participer à un développement économique plus équilibré et plus durable à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Cette analyse permettra au lecteur de mieux appréhender en quoi le PADD du SCOT s'efforce de répondre aux enjeux de cohérence et d'interconnexions avec les territoires qui composent cette grande agglomération transfrontalière, tout en affirmant un positionnement clair sur la place et le rôle que les élus locaux souhaitent donner à la région d'Annemasse.

Contribuer à la préservation de la « Métropole verte » franco-valdo-genevoise :

Protéger et gérer de manière économe les ressources naturelles, et favoriser une meilleure prévention des risques, à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise

Pour toutes ces problématiques, il est évident que des réponses réellement efficaces aux enjeux ne pourront être conçues et mises en œuvre qu'à une échelle plus large que l'échelle du SCOT de la région d'Annemasse : échelle du bassin de vie transfrontalier franco-valdo-genevois, échelle départementale...). Le PADD appelle donc de ses vœux l'émergence de partenariats et de

démarches de gestion à ces échelles plus larges, tout en prenant garde à ce que les politiques de préservation et de développement urbain qu'il définit ne soient pas porteuses d'impacts négatifs sur les territoires voisins en terme de ressources naturelle et de risques.

A titre d'exemples, il pointe l'intérêt d'élaborer un SAGE incluant l'Arve et certains de ses affluents, ou encore d'assurer une gestion économe et concertée des sources et nappes phréatiques, en partenariat avec les territoires voisins.

Préserver et valoriser une grande « trame verte », à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise

La politique de préservation retenue par le PADD, fondée sur le concept de trame verte, permet :

- de maintenir les grandes continuités biologiques et les grandes « pénétrantes vertes » à enjeux majeurs à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, notamment les corridors à grande faune reliant les Voirons à la plaine suisse, les pénétrantes vertes de l'Arve, du Foron et de la Menoge ;
- de maintenir la cohérence de grands « poumons verts » qui se prolongent au-delà du périmètre du SCOT : massifs des Voirons et du Salève ; ensemble Vallon du Foron/Plaine et Bois de Jussy ; ensemble plateau de Lœx/plateau d'Arthaz...

Des réflexions transfrontalières ont été engagées dans le cadre du Projet d'agglomération afin de déterminer les espaces à préserver à long terme, ou d'étudier les modalités permettant d'assurer la préservation des espaces naturels ou agricoles soumis à de fortes pressions de développement.

Garantir la qualité paysagère de l'agglomération franco-valdo-genevoise

La mise en œuvre des grands objectifs du PADD aura bien entendu des impacts positifs sur la qualité paysagère du territoire même du SCOT, mais aussi plus largement de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Les choix du PADD en matière de préservation de la grande trame verte y contribueront naturellement de manière décisive (voir paragraphe précédent).

Il convient également d'insister sur deux points en particulier :

- le réseau d'espaces collectifs structurants à développer en milieu urbain sur la région d'Annemasse doit naturellement, dans l'esprit du PADD, s'interconnecter avec le réseau d'espaces collectifs structurants présent sur les territoires voisins, et notamment Genève, à travers par exemple les pénétrantes vertes transfrontalières de l'Arve et du Foron, le futur CEVA ou encore la requalification de la route de Genève.
- les entrées de territoire et d'agglomération à l'échelle du SCOT que le PADD invite à requalifier constituent aussi, pour les plus importantes, des entrées majeures dans l'agglomération franco-valdo-genevoise. C'est le cas par exemple du carrefour d'Étrembières ou de la RD 907.

Contribuer à un développement urbain équilibré et durable à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise

Renforcer le « pôle annemassien » dans l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Le Projet d'Agglomération franco-valdo-genevois a acté le principe d'une urbanisation multipolaire compacte, dans laquelle l'agglomération annemassienne est reconnue comme un « centre régional » parmi les plus importants. Cela implique un développement du système de transport en commun, tant pour améliorer la qualité de desserte vers le centre de Genève (en s'appuyant sur les projets du CEVA et de la prolongation du tramway genevois) que pour mieux desservir les espaces environnants (par un développement du réseau de transports collectifs).

Cela suppose également de renforcer les fonctions structurantes de l'agglomération (équipements, activités économiques...) et sa qualité urbaine pour lui permettre de jouer son rôle de centralité majeure.

Le SCOT reprend à son compte l'ensemble de cette démarche, tant dans sa philosophie générale que dans la volonté de la décliner par un ensemble d'actions et de projets concrets : on pourra citer, à titre d'exemple, la volonté de développer un projet urbain ambitieux pour le « cœur d'agglomération », et le soutien en particulier au projet Etoile Annemasse-Genève.

Participer à l'effort de construction nécessaire pour répondre aux besoins en logement à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Le PADD acte le choix des élus de poursuivre une politique de construction de nouveaux logements volontariste sur la région d'Annemasse, et ce malgré le caractère contraint de ce territoire. Ceci afin de répondre en premier lieu aux besoins « endogènes » du territoire du SCOT, mais également de contribuer à la croissance démographique et au dynamisme économique de l'ensemble de l'agglomération franco-valdo-genevoise (croissance estimée à + 200 000 habitants d'ici 2030).

Un effort significatif de tous les territoires, tant suisses que français, permettra d'éviter des tensions trop fortes sur le marché du logement, génératrices d'effets négatifs sur le plan social (impacts sur l'économie, ségrégation sociale plus forte), mais aussi environnemental (report du développement vers des territoires périphériques et augmentation forte des déplacements automobiles).

Il faut souligner que cette contribution doit être qualitative et répondre à un objectif de mixité sociale : il est nécessaire de poursuivre l'effort de production de logements aidés diversifiés, impératifs pour garantir la cohésion sociale de la métropole franco-valdo-genevoise.

Cet objectif se traduit dans le SCOT actuel par l'objectif de dégager un potentiel de construction de 6 000 nouveaux logements d'ici 2017 sur le territoire du SCOT (exprimé dans l'explication de l'axe 2 du PADD). Cet objectif ambitieux pourrait même être dépassé avec un effort de densification et de renouvellement urbain plus soutenu.

Il n'appartient pas au SCOT de fixer des objectifs à plus long terme, sachant qu'il est difficile de préjuger des choix politiques qui seront effectués au-delà de 10 ans. Néanmoins, une analyse très approximative du potentiel de développement à l'échéance 2030, effectuée dans le

cadre des réflexions du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, permet de rester optimiste quant aux capacités de création de nouveaux logements à long terme. En effet, il semblerait possible, en poursuivant la politique de renouvellement urbain, et sans remettre en cause la préservation de la trame verte, d'atteindre à échéance 2030 un seuil minimal de 10 000 logements supplémentaires par rapport à aujourd'hui (soit une population qui pourrait avoisiner les 90 000 habitants).

Il convient cependant de rester prudent vis-à-vis de ces estimations : la volonté, affichée dans le SCOT, d'assurer une qualité urbaine plus forte, de maintenir une proportion d'espaces publics et d'espaces verts plus importante qu'aujourd'hui, peut amener à revoir ces estimations à la baisse. Par ailleurs, le développement urbain ne peut plus vraiment s'effectuer de façon « extensive » : la complexité d'un développement « intensif » dans des espaces de plus en plus contraints demandera une volonté publique forte et des outils d'aménagement et de maîtrise foncière solides.

Ainsi, si la participation de la région d'Annemasse à l'effort collectif de construction est significatif, le PADD exprime d'ores et déjà le souhait que cet effort soit réellement partagé par les autres territoires de l'agglomération franco-valdo-genevois, ce qui suppose en particulier une production de logements sur le Canton de Genève beaucoup plus importante qu'à l'heure actuelle, afin de réduire la pression foncière sur nos territoires.

Organiser une politique d'urbanisation étroitement liée avec le développement des transports collectifs et des modes doux

La volonté d'organiser le développement urbain (logements, mais aussi activités économiques ou équipements) sur les secteurs les plus facilement accessibles en matière de transports ou de modes doux, afin de limiter l'usage de l'automobile, est au cœur de l'élaboration du projet d'agglomération franco-valdo-genevoise.

Cette volonté se trouve exprimée de façon générale dans le choix du mode d'urbanisation retenu dans le PADD. Celui-ci cherche à limiter l'étalement et à économiser l'espace par une densité plus forte. Mais il vise également, pour une meilleure qualité de vie, à renforcer les centralités urbaines du territoire, en liant mieux autour de centres de communes dynamiques l'habitat, les activités commerciales ou de services et les équipements.

Ce type d'urbanisation permet en outre de limiter le recours à l'automobile en rendant plus facile l'utilisation des modes doux et des transports en commun. Il a également pour corollaire une limitation du développement commercial en périphérie, facteur de multiplication des déplacements automobiles.

Mais ce lien entre urbanisation et mobilité se traduit en filigrane dans tout le SCOT, ou le développement urbain est pensé autour des potentialités de desserte en transports collectifs. Afin de mieux exprimer ce principe structurant, il convient d'évoquer, sur la base du SCOT, les grandes tendances d'évolution urbaine par secteur du territoire :

- une densification à l'intérieur même de la ville agglomérée actuelle. Il s'agit du pôle actuellement le mieux desservi par les transports collectifs urbains, directement connecté aux réseaux de transports en commun structurant à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise (réseau ferroviaire grâce au CEVA, réseau

urbain, notamment avec la prolongation envisagée du tramway genevois), et pouvant le mieux s'appuyer sur le développement des « modes doux », du fait de la part importante de déplacements de courte distance.

D'après les données disponibles en 2007, on peut raisonnablement estimer que ce pôle de la ville agglomérée concentrera au moins 50% du potentiel de construction de nouveaux logements sur le territoire du SCOT d'ici à 2017. En outre, il convient de noter que la ville agglomérée forme actuellement, avec les quartiers urbains de Genève limitrophes (secteur dit « des 3 Chênes » + projet MICA), un ensemble d'environ 110 000 habitants, dont la densification devrait s'effectuer en liaison directe avec le développement du réseau de TC structurant (on estime que cet ensemble pourrait ainsi approcher les 130 000 habitants à échéance 2030).

- un développement urbain en direction de Bonne, avec la densification et l'extension maîtrisée des bourgs, villages, et pôles d'activités existants (bourg de Cranves-Sales, pôle d'activités de Borly I/les Erables + projet Borly II, village de La bergue, pôle d'activités de la Menoge, bourg de Bonne), tout en préservant de grandes coupures vertes (Bois de Rosses, coupure verte entre Bonne et Cranves-Sales...).

Ce développement, non lié au réseau ferroviaire, créera néanmoins des conditions très favorables à une extension progressive du réseau de transports collectifs urbains en direction de Bonne (et justifiera, s'il est suffisamment dense et structuré, des lignes de transports fortement cadencées sur cet axe à échéance 2030, capables de rabattre rapidement sur le réseau structurant transfrontalier).

- un développement urbain en direction du Pas de l'Echelle, avec l'aménagement de nouveaux secteurs proches de la ville agglomérée (site du Brouaz, réaménagement de la Châtelaine), la réalisation des projets de développement prévus sur une partie du secteur des Îles (pôle activités/équipements et nouveau quartier d'habitat) et la densification du bourg actuel du Pas de l'Echelle.

Ce développement urbain maîtrisé, qui doit impérativement rester compatible avec le maintien et la valorisation de la « pénétrante verte de l'Arve », est également conditionné à un développement concomitant du réseau de transports collectifs, afin de le raccrocher au réseau de TC urbains primaire de la région d'Annemasse, au réseau genevois (via Veyrier), voire de le connecter de manière directe au réseau ferroviaire à long terme (réflexions sur l'ouverture éventuelle de nouvelles haltes ferroviaires au Pas de l'Echelle et au Brouaz). Le développement à terme d'un système efficace (sites propres, bonne fréquence) semble tout à fait logique.

- un développement urbain en direction de Machilly, qui devrait être quantitativement beaucoup plus limité que sur les deux axes précédents, au vu des enjeux multiples de préservation dans le Vallon du Foron et les coteaux des Voirons, composantes majeures de la trame verte du territoire d'après le PADD (enjeux en terme environnemental, agricole, paysager et en termes de prévention des risques).

Aussi ce développement urbain prend-il uniquement appui sur une densification des bourgs, villages et hameaux

déjà existants (principalement Juvigny, Saint-Cergues et Machilly). Les enjeux en terme de préservation ne permettent pas d'envisager d'ici à 2030 des extensions urbaines importantes le long de l'axe ferré, en dehors du village actuel de Machilly, actuellement desservi par le train (la question de la remise en service de la gare de Saint-Cergues restant posée). Les autres bourgs et villages pourront, grâce à leur densification, bénéficier soit d'une desserte en transports collectifs régulière, soit d'une desserte par des Transports à la demande (TAD), à plus ou moins long terme.

Il faut rappeler que conformément aux principes de l'armature urbaine retenue par le SCOT, ces développements urbains à l'extérieur des limites actuelles de la ville agglomérée ne sauraient être conçus comme des urbanisations linéaires et continues de long des grands axes routiers, mais bien comme des urbanisations organisées autour des bourgs et villages existants, qui restent séparés entre eux par des coupures vertes préservées.

Une contribution à la construction d'une politique de mobilité plus cohérente et plus durable à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise

Le PADD exprime une volonté d'infléchir la politique de mobilité afin qu'elle s'inscrive dans une réflexion plus large que le seul périmètre du SCOT, et prenne en considération les politiques de mobilité et les projets d'infrastructures menés sur les territoires voisins, français et suisses.

De par ses caractéristiques urbaines, l'agglomération annemassienne ne peut répondre à l'augmentation des déplacements par des solutions automobiles et doit s'inscrire dans une logique plus favorable aux transports en commun et aux modes doux, tout en cherchant à dissuader l'utilisation de la voiture lorsque cela est nécessaire (politique de stationnement, hiérarchisation du réseau, etc.). Elle s'inscrit de ce fait en cohérence avec la politique genevoise.

Le PADD souhaite par ailleurs contribuer à l'optimisation des réseaux de transports collectifs dans cette grande agglomération transfrontalière : soutien au projet CEVA, pôle multimodal de la gare d'Annemasse, réflexion sur l'ouverture éventuelle de nouvelles haltes ferroviaires. Il exprime fortement le besoin d'une desserte en transports collectifs du secteur de Findrol, site du futur hôpital Annemasse-Bonneville, qui se situe aux franges du périmètre du SCOT, et souhaite que le développement et l'interconnexion des différents réseaux de transports en commun permette progressivement de mieux desservir les territoires périurbains voisins.

Le PADD vise aussi la constitution progressive d'un réseau structuré de liaisons douces, connecté aux réseaux existants sur Genève et les autres territoires voisins, et cohérent avec les politiques départementales et régionales.

Enfin, le PADD se positionne en faveur d'un système de contournement routier plus efficace de la métropole franco-genevoise, sans perdre de vue la logique de développement durable.

Participer à un développement économique plus équilibré et plus durable à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise

Le SCOT s'inscrit dans l'exigence d'un développement économique plus équilibré et plus durable à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise. Ainsi, par son soutien affirmé au développement des activités industrielles et artisanales (en particulier par la création d'une offre foncière nouvelle réservée et adaptée à ce type d'activités), le PADD souhaite renforcer la diversité des emplois dans un contexte général de tertiarisation croissante du tissu économique de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Par ailleurs, les élus de la région d'Annemasse s'inscrivent dans une volonté de collaboration plus forte en matière économique à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, tant pour assurer une promotion globale, pour permettre une meilleure coordination des politiques économiques ou pour améliorer les conditions d'accueil des entreprises. Il faut souligner à ce titre tout l'intérêt des travaux menés dans le cadre du CRFG ou du Projet d'agglomération (MIPIM, travail sur la bi-localisation ou l'amélioration des zones économiques stratégiques, etc.).

En conclusion de cette mise en perspective, il est important de rappeler que l'axe 3 du PADD exprime très clairement :

- La volonté de participer à la construction « politique » et « identitaire » de cette grande agglomération transfrontalière, que le SCOT estime « très positive et incontournable ». Cette construction passe nécessairement par une coordination et une mise en cohérence des politiques publiques menées sur cette grande agglomération, reposant en premier lieu sur un « lien fort avec les partenaires

français proches de la frontière (aujourd'hui rassemblés dans une structure intitulée « Association régionale de coopération »). Cette coordination « se met d'ores et déjà en place avec les territoires français membres de l'ARC dans le cadre d'une collaboration « interscot », mais également avec Genève et la région de Nyon dans le cadre du « Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise ». Il estime que le territoire de la région d'Annemasse doit jouer « un rôle moteur » dans cette construction, en s'affirmant à la fois comme « second pôle urbain du territoire transfrontalier » et comme « pôle urbain majeur et structurant du Nord de la Haute-Savoie ».

- La volonté que le développement de l'agglomération franco-valdo-genevoise « puisse contribuer à maintenir un équilibre entre centre genevois et périphérie française ». Or on constate encore aujourd'hui de forts déséquilibres en terme de production de logements et de développement économique entre le centre genevois et la périphérie française. Pour favoriser un rééquilibrage, des évolutions dans les politiques actuellement menées de part et d'autres de la frontière apparaissent fondamentales.
- La volonté d'un plus fort rayonnement de la région d'Annemasse, qui peut ainsi s'inscrire dans son rôle de pôle structurant de l'agglomération franco-valdo-genevoise.
- La volonté que l'ensemble des territoires de cette agglomération puissent s'inscrire dans cette dynamique, y compris les secteurs ruraux plus éloignés du centre, tant pour bénéficier des effets positifs de cette évolution (avec par exemple le développement progressif de systèmes de transport en commun) que pour limiter les effets négatifs liés à un report de la pression foncière (grignotage de la grande trame verte et agricole, étalement urbain pouvant amener une multiplication des déplacements automobiles...).

1.4 →

Explications du DOG



Introduction générale

Rappel des grands principes législatifs

« Les espaces, ressources et milieux naturels, les sites et paysages, la qualité de l'air, les espèces animales et végétales, la diversité et les équilibres biologiques auxquels ils participent font partie du patrimoine commun de la nation. Leur protection, leur mise en valeur, leur restauration, leur remise en état et leur gestion sont d'intérêt général et concourent à l'objectif de développement durable qui vise à satisfaire les besoins de développement et la santé des générations présentes sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs » (Art. L.110-1 du Code de l'environnement).

« Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Chaque collectivité publique en est le gestionnaire et le garant dans le cadre de ses compétences. Afin d'aménager le cadre de vie, d'assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources, de gérer le sol de façon économe, d'assurer la protection des milieux naturels et des paysages ainsi que la sécurité et la salubrité publique et de promouvoir l'équilibre entre les populations résidant dans les zones urbaines et de rationaliser la demande de déplacements, les collectivités publiques harmonisent, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace. » (Art. L110 du Code de l'urbanisme).

Explication de la logique globale du DOG

Le DOG est structuré en trois grandes parties :

- Les orientations figurant dans la partie 1 du DOG, complétées par certaines orientations du point 3.2.4, visent à préserver « en positif » la grande trame verte du territoire, en protégeant de l'urbanisation un certain nombre d'espaces pour des motifs environnementaux, agricoles et/ou paysagers. Elles visent aussi à répondre aux objectifs du PADD en matière de gestion des ressources naturelles et de prévention des risques.
- Les orientations figurant dans la partie 2 du DOG visent à maîtriser et à structurer le développement urbain futur, dans une logique de développement durable, en cohérence avec la préservation de la grande trame verte; développer une politique de mobilité plus favorable aux déplacements alternatifs à la voiture; rendre le développement urbain futur plus qualitatif, dans une double exigence à la fois de solidarité (à travers notamment un équilibre social de l'habitat) et d'attractivité (à travers notamment la qualité paysagère de ce développement).
- Les orientations figurant dans la partie 3 du DOG visent, en complément des orientations des parties 1 et 2, à encadrer la valorisation de sites stratégiques et la réalisation de grands projets d'enjeu territorial, contribuant au renforcement de l'attractivité du territoire.

Le plan du DOG ne suit donc pas le plan du PADD, même si l'on retrouve certaines correspondances (notamment entre l'axe 3 du PADD et la partie 3 du DOG). Il est bâti selon une logique différente, dans le souci de pouvoir traduire et mettre en œuvre dans les meilleures conditions possibles les orientations du DOG. Ainsi, les orientations du DOG qui répondent directement et indirectement à un même objectif du PADD peuvent dans certains cas se retrouver dans des parties différentes du DOG.

L'application des orientations figurant dans la partie 1 du DOG reste prioritaire par rapport à l'application des orientations figurant dans la partie 2. Quant aux orientations de la partie 3, elles ne font que préciser et compléter les orientations des deux autres parties sur les grands projets : Par conséquent, elles doivent respecter les orientations plus générales des parties 1 et 2, sauf dans certains cas particuliers où le DOG indique dans quelles conditions il est possible d'y « déroger ».

Comment peut-on appliquer les orientations du DOG ?

→ Dans le cadre de la vérification de la compatibilité d'un PLU avec les orientations du DOG, on peut donc utilement suggérer de procéder en 3 grandes étapes :

- regarder en premier lieu si la commune est concernée par un ou plusieurs des grands sites et projets mentionnés dans la partie 3 du DOG, et de vérifier le cas échéant que les dispositions du PLU sont bien compatibles avec les orientations du DOG concernant chacun de ces sites et grands projets,
- vérifier ensuite que les dispositions du PLU sont bien compatibles avec les orientations figurant dans la partie 1 du DOG,
- vérifier enfin que les dispositions du PLU sont bien compatibles avec les orientations figurant dans la partie 2 du DOG.

→ Dans le cadre de l'élaboration d'un PLU, lorsqu'il s'agit de créer une zone à urbaniser (zone AU) par exemple, il convient de se poser les questions suivantes, dans l'ordre suivant :

- est-ce que la création de cette zone à urbaniser et les règles qui l'accompagnent sont compatibles avec les orientations de la partie 1 du DOG ? Autrement dit, est-ce que l'on se situe sur un espace où les orientations de la partie 1 du DOG permettent une urbanisation nouvelle et si oui, à quelles conditions ?
- est-ce que l'on se situe sur un espace susceptible d'être concerné par les orientations de la partie 3 du DOG (par exemple, un espace qui se situerait dans un site stratégique ou sur l'un des tracés potentiel d'un grand projet d'infrastructure de transports, mentionnés dans cette partie 3) ? Si c'est le cas, ces orientations permettent-elles la création de cette zone à urbaniser et si oui, à quelles conditions ?
- est-ce que la création de cette zone à urbaniser et les règles qui l'accompagnent sont compatibles avec les orientations de la partie 2 du DOG ? Autrement dit, comment faut-il « typer », configurer et réglementer l'urbanisation sur cette zone pour être compatible avec les orientations de cette partie 2 ? (notamment : à quelles échéances et à quelles conditions peut-on ouvrir cette zone à l'urbanisation ? quel type de constructions et d'activités permettre et selon quelles modalités ? etc.).

NOTE EXPLICATIVE

Cette partie, correspondant au quatrième volet du Rapport de présentation, a pour objectif de regrouper l'ensemble des éléments se rapportant aux différentes orientations du DOG. Elle vise à présenter et à expliquer de façon précise les orientations juridiques du DOG (objectifs des orientations, précisions quant aux modalités de leur application...). Des rappels d'éléments de diagnostic, du PADD ou de textes législatifs permettent par ailleurs de resituer les orientations par rapport au reste du SCOT. Le contenu du DOG est rappelé pour mémoire, dans des cadres grisés, suite aux explications. Les termes suivis d'un * font l'objet d'une définition dans le lexique général du SCOT. Enfin, son plan est le même que celui du DOG.

Explications des orientations pour la préservation et la valorisation du cadre naturel et agricole du territoire

La logique et le contenu de ces orientations

Synthèse d'éléments de diagnostic « clefs »

La région d'Annemasse se singularise par un patrimoine environnemental et agricole de qualité. Le territoire est doté d'une biodiversité particulièrement riche, notamment grâce à ses massifs montagneux, ses zones humides et ses cours d'eaux.

L'agriculture, activité de production dynamique, constitue également un élément fort du paysage et de la culture locale. Elle a permis jusque-là de limiter la consommation de l'espace par l'urbanisation. La qualité agronomique des espaces agricoles de la région d'Annemasse est aujourd'hui reconnue, la pérennité économique de l'activité agricole est globalement assurée, sous réserve de maintenir des conditions favorables au bon fonctionnement et au développement des exploitations.

Ces espaces naturels diversifiés, l'agriculture facteur d'identité et les paysages remarquables du territoire sont aujourd'hui les victimes des impacts d'une urbanisation déstructurée, qui engendre des pollutions multiples et menace ainsi la qualité des ressources naturelles (air, eau, forêt...).

Il faut noter en particulier que la part des espaces naturels s'est considérablement réduite dans les cinquante dernières années. On note des évolutions négatives tant en terme quantitatifs (superficies diminuées) qu'en terme qualitatifs (nombre et type d'espèces recensées).

Il faut rappeler également que sur le territoire du SCOT, la surface agricole utile et le nombre d'exploitations ont proportionnellement davantage diminué que sur l'ensemble du département Haut-Savoie. La concurrence pour l'occupation de l'espace est défavorable aux terrains agricoles, dont la valeur est sur-cotée en raison de la pression foncière.

Rappel du PADD

« Face à ces enjeux, nous mènerons une politique globale de préservation du cadre naturel et agricole, en affirmant la nécessité de maintenir une « grande trame verte » cohérente et structurée sur notre territoire.

Cette « grande trame verte » intègre :

- des grands ensembles à préserver globalement et à valoriser en tant que « poumons » agricoles et/ou naturels du territoire (à titre d'exemple, le Vallon du Foron),
- les espaces écologiquement les plus sensibles inclus dans ces grands ensembles

- les corridors verts qui assurent une connexion entre ces grands ensembles (à titre d'exemple : les bords d'Arve). Les espaces à préserver composant cette « grande trame verte » sont identifiés précisément dans le document d'orientations générales. »

« Notre politique vise à protéger durablement les espaces naturels, en évitant une préservation uniquement parcellaire et morcelée des espaces les plus sensibles sur le plan écologique, mais en appréhendant au contraire l'écosystème dans lequel ils s'inscrivent de manière globale. »

« Notre volonté est que l'agriculture du territoire puisse continuer à jouer son rôle multifonctionnel : activité de production créatrice d'emplois et de richesses, maintien de la biodiversité, entretien de l'espace, protection et qualification des paysages, participation à l'identité du territoire. Pour assurer durablement l'ensemble de ces fonctions, il est essentiel de maintenir la pérennité économique des activités agricoles. »

« Cette volonté implique d'inscrire la préservation d'espaces agricoles dans la durée, pour donner une plus grande lisibilité aux exploitants sur l'avenir de l'activité agricole et rendre ainsi possible des investissements à long terme. »

« Nous affirmons donc une priorité au maintien d'une activité agricole dynamique et pérenne à long terme dans de grands ensembles géographiques (citons, à titre d'exemple, les maraîchages de Vernaz) » [...] « Ces grands ensembles géographiques sont identifiés précisément dans le document d'orientations générales ».

« En complément de notre politique de préservation du cadre naturel et agricole, nous voulons favoriser sa mise valeur et sa découverte, par une sensibilisation des publics et une appropriation par les habitants [...] Il s'agit d'ouvrir à la fréquentation des publics certains espaces naturels ou agricoles, sous réserve de la canaliser pour demeurer compatible avec le respect des contraintes écologiques, et de ne pas perturber le bon fonctionnement des exploitations agricoles. »

« Ce développement touristique maîtrisé devra s'appuyer sur les points forts du territoire, en permettant notamment une valorisation globale du massif des Voirons, mais également du vallon du Foron, dans une optique de tourisme « doux ». Les activités familiales, sportives et de pleine nature, organisées autour de sites et d'espaces structurants, devront être considérés comme les clés de voûte du développement [...] »

Explication des orientations du DOG

Les orientations de la partie 1 du DOG visent à protéger de l'urbanisation un certain nombre d'espaces naturels ou agricoles, dont le maintien en tant que tels est nécessaire pour répondre à l'ensemble des objectifs du PADD rappelés ci-dessous, en particulier la préservation de la « grande trame verte » du territoire. Elles visent également à garantir les conditions d'une gestion des ressources naturelles et des risques traduisant les volontés exprimées dans le PADD.

Le PADD du SCOT affiche une volonté de préserver et valoriser une « grande trame verte ».

Avec ce concept de « grande trame verte », il s'agira d'éviter une préservation uniquement parcellaire et morcelée des espaces les plus sensibles sur le plan écologique, et d'appréhender au contraire l'écosystème dans lequel ils s'inscrivent de manière globale.

L'agriculture joue un rôle essentiel dans la préservation et la valorisation de cette « grande trame verte ». Le maintien de la pérennité économique de l'activité agricole constitue une priorité, puisqu'une agriculture économiquement fragilisée ne pourra pas assumer durablement ses autres fonctions (entretien des espaces et des paysages, fonction identitaire...). L'urbanisation mal maîtrisée et le mitage du territoire constituent une menace sérieuse pour l'avenir économique de l'agriculture, sur laquelle le SCOT peut agir, à la différence d'autres paramètres (politiques agricoles nationale et européenne, conditions socio-économiques...).

A noter que pour mettre en œuvre la volonté du SCOT de préserver et valoriser la trame verte, et en particulier de favoriser le maintien et le développement d'une agriculture respectueuse des milieux naturels, des outils et démarches plus « opérationnels » que les documents d'urbanisme existent. A titre d'exemple, les ZAP (Zones Agricoles Protégées) ou en encore les PEAN (Périmètres de Protection et de mise en valeur des Espaces Agricoles et Naturels péri-urbains). Une réflexion avec les acteurs concernés (notamment les communes, l'État, la Chambre d'agriculture, le Département, les syndicats de rivières...) sur l'opportunité de mettre en place de tels outils sur le territoire du SCOT pourrait être utilement engagée.

La préservation de cette « grande trame verte » s'inscrit dans une logique de préservation plus globale à l'échelle de la métropole franco-valdo-genevoise, dans la mesure où de multiples connexions permettent de prolonger cette trame verte au-delà des limites de notre territoire : plaine franco-genevoise, Voirons, Salève, continuation du plateau de Loëx sur Arthaz, espaces naturels liés aux rivières (Arve, Menoge...). Le SCOT incite donc les territoires voisins à garantir de leur côté ces continuités à travers leurs politiques d'urbanisme.

Le PADD affiche un certain nombre d'objectifs visant à assurer une gestion économe des ressources naturelles, notamment la ressource en eau, des objectifs relatifs à la prévention des risques, et des objectifs relatifs à la gestion des déchets.

À noter :

Les orientations de la partie 1 du DOG ont été élaborées en intégrant le fait que la loi Montagne s'applique sur certaines parties du territoire du SCOT (à savoir sur la totalité de la commune de Lucinges et sur une partie des communes de Bonne, Cranves-Sales, et Saint-Cergues).

Aucun projet d'Unités touristiques nouvelles (UTN) n'a été recensé à ce jour sur le territoire du SCOT. Si à l'avenir, des projets de ce type émergent en zone de montagne, le SCOT devra être modifié préalablement à leur réalisation, afin de définir « la localisation, la consistance, et la capacité globale d'accueil et d'équipement des unités touristiques nouvelles mentionnée au 1 de l'article L 145.11, et les principes d'implantation et la nature des unités touristiques nouvelles mentionnée au 2 du même article » (extrait de l'article L 122.1 du code l'urbanisme).

Orientations du DOG

L'application des orientations figurant dans cette première partie restera prioritaire par rapport à l'application des orientations figurant dans la deuxième partie.

Orientations générales applicables sur l'ensemble du périmètre du SCOT

Orientations générales non spatialisées pour le maintien de la biodiversité

Rappel du PADD

« Notre politique vise à protéger durablement les espaces naturels, en évitant une préservation uniquement parcel-laire et morcelée des espaces les plus sensibles sur le plan écologique, mais en appréhendant au contraire l'éco-système dans lequel ils s'inscrivent de manière globale. Nous nous fixons donc comme objectif de garantir le maintien de la richesse biologique des espaces naturels à long terme : en évitant un développement urbain qui s'effectuerait en continuité immédiate des milieux natu-rels les plus sensibles écologiquement, en permettant la circulation de la faune et la diffusion de la flore par le maintien des corridors biologiques* ».

Explication des orientations du DOG

Les orientations ci-dessous visent à protéger la biodi-versité, par exemple par la préservation des corridors biologiques*.

Il est à noter que les corridors biologiques majeurs d'in-térêt territorial et supraterritorial (par exemple ceux reliant les Voirons et la plaine genevoise) sont protégés par les orientations spatialisées du DOG (cf. 3.1.2 et 3.1.3 du DOG).

D'autres corridors biologiques à protéger existent, mais ne sont pas repérables à l'échelle du SCOT. C'est pourquoi les orientations du DOG demandent à ce que chaque PLU effectue à son échelle ce travail de repérage fin des autres corridors biologiques à protéger, sur la base de critères et selon des modalités qu'il définira de manière précise.

Enfin, parce que la préservation de la diversité ne se résume pas à la préservation des espaces, les communes devront mettre en œuvre, avec les acteurs concernés, des mesures de gestion adaptées à la conservation et à la mise en valeur des milieux naturels recensés.

Pour plus d'informations, se reporter à l'état initial de l'environnement.

Orientations du DOG

Les échanges biologiques* devront être préservés pour l'ensemble des espèces végétales et animales.

Le SCOT a prévu des dispositions pour préserver des espaces non urbanisés, naturels ou agricoles, qui per-mettent d'assurer des continuités biologiques pour les différentes espèces animales ou végétales du territoire. Dans les espaces contraints par l'urbanisation, il prévoit de maintenir des corridors biologiques* d'intérêt régional, notamment des corridors empruntés par la grande faune, en les intégrant dans les « périmètres de protection » mentionnés dans le point 3.1.2 du DOG.

Les PLU devront identifier, parmi les autres corridors biologiques non repérables à l'échelle du SCOT, ceux dont le maintien est indispensable à la qualité et à la pérennité des milieux naturels à préserver. Il s'agira de faire en sorte que ces corridors biologiques puissent continuer à assurer leurs différentes fonctions par tout moyen approprié, notamment la protection d'espaces non bâtis et d'éléments végétaux permettant la circulation de la

faune et la diffusion de la flore (à titre d'exemple, certains boisements rivulaires le long des cours d'eau).

Des aménagements de passages à faune (largeur de 5 à 20 m au minimum en fonction des contraintes techniques) devront être systématiquement réalisés lorsque cela s'avère nécessaire pour atteindre cet objectif.

Les espaces agricoles qui constituent des compléments indispensables au maintien, à long terme, de l'intérêt écologique d'espaces naturels devront être strictement protégés de toute urbanisation nouvelle.

Orientations générales pour une qualité et une gestion économe de la ressource en eau

Rappel du PADD

« Concernant l'eau, nous nous fixons les grands objectifs suivants :

- éviter les pollutions des sources et nappes phréatiques et en assurer une gestion économe et concertée en partene-riat avec les territoires voisins. La qualité et l'usage maîtrisé de notre ressource en eau potable s'avèrent en effet indispensable pour la poursuite de notre dévelop-pement urbain à long terme.

- améliorer la qualité des eaux superficielles [...]

Nous souhaitons également optimiser les réseaux d'as-sainissement collectif et les dispositifs d'assainissement individuel.

Enfin, nous incitons les communes à favoriser la gestion des eaux pluviales à la parcelle, de façon à limiter les impacts de l'urbanisation sur les territoires en aval ».

Explication des orientations du DOG

Rappel de la loi sur l'eau du 03 janvier 1992 qui oblige, en modifiant le code général des collectivités territoriales (Article L.2224-10), les communes ou leur groupement à délimiter, après enquête publique :

- les zones d'assainissement collectif où elles sont tenues d'assurer la collecte des eaux usées domestiques et le stockage, l'épuration et le rejet ou la réutilisation de l'ensemble des eaux collectées ;
- les zones relevant de l'assainissement non collectif où elles sont seulement tenues, afin de protéger la salubrité publique, d'assurer le contrôle des dispositifs d'assainis-sement et, si elles le décident, leur entretien ;
- les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et pour assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruis-sellement ;
- les zones où il est nécessaire de prévoir des installations pour assurer la collecte, le stockage éventuel et, en tant que de besoin, le traitement des eaux pluviales et de ruissellement lorsque la pollution qu'elles apportent au milieu aquatique risque de nuire gravement à l'efficacité des dispositifs d'assainissement.

Concernant la protection de la ressource en eau, les orientations du SCOT se concentrent sur les moyens d'actions qui relèvent du champ de l'urbanisme et de la compétence des communes.

Cependant, comme affiché dans le PADD, le SCOT encou-rage, au-delà des orientations du DOG, les actions ne relevant pas de la compétence des communes (exem-ple : mesures agro-environnementales) et menées par

d'autres acteurs, qui permettent de limiter la pollution des eaux superficielles et des nappes phréatiques (par exemple, certaines actions menées par les syndicats en charge des contrats de rivière...).

Le SCOT soutient en particulier les mesures permettant de gérer de manière globale et concertée la ressource en eau : gestion transfrontalière de la nappe franco-suisse, contrats de rivière, etc. Il encourage par exemple la mise en place de telles mesures sur la Menoge (dans le cadre d'un contrat de rivière spécifique ou d'un contrat de rivière sur l'Arve élargi à cet affluent), qui reste l'une des seules rivières de l'agglomération franco-valdo-genevoise non gérée globalement à ce jour.

Il encourage également toutes les mesures permettant, tant pour les particuliers, les entreprises ou les collectivités, une économie de la consommation de l'eau.

Par ailleurs, compte tenu des difficultés recensées sur le territoire en matière d'eaux pluviales (liées à l'augmentation des surfaces imperméables et l'insuffisance des collecteurs de pluie), l'élaboration de Schémas directeurs des eaux pluviales à une échelle pertinente (par commune ou bassin amont-aval) ne peut être que recommandée.

Concernant les problématiques d'assainissement, l'état initial de l'environnement rappelle les éléments suivants :

« le réseau des communes qui adhèrent à la 2C2A est vétuste : plus de 60% du réseau a plus de 50 ans (données 2007). Le réseau se modernise au fur et à mesure que les travaux de réaménagement de la voirie sont réalisés mais les investissements sont très lourds.

Pour les communes de Machilly, Saint-Cergues, et Juvinoy appartenant au Sivom du Foron, le réseau d'assainissement est de construction récente. La construction a commencé en 1975 et le réseau est en bon état ; il n'y a pas de problèmes de fonctionnement.

Pour les communes de Bonne et Lucinges qui adhèrent au Syndicat d'Assainissement de la Menoge (Siam), la situation est similaire : en 2006, 100% du réseau du Siam était de type séparatif, gage d'une meilleure efficacité dans le traitement des eaux usées.

Le réseau de la commune de Cranves-Sales qui adhère aux deux derniers syndicats a plus de 50 ans d'ancienneté. Des travaux de rénovation sont réalisés lors des travaux de voirie.

[...]

Les contraintes du milieu physique : pente, nature des sols et faible capacité des cours d'eau rendent problématique la mise en œuvre de l'assainissement individuel, particulièrement sur le coteau : communes de Bonnes, Cranves-Sales et Saint-Cergues. C'est pourquoi, depuis 1992 le Siam a réalisé de nombreux travaux visant à raccorder un maximum d'habitations à un réseau de collecte des eaux usées.

En général, les zones non raccordées se situent sur la zone piémontaise du Massif des Voirons, sur les communes de Saint-Cergues, Bonne, et Lucinges pour les motifs expliqués ci-dessus. Sur ces communes, une part importante des habitations sont assainies par un système autonome non conforme dans 75% des cas (données 2003). »

L'enjeu de la mise aux normes des systèmes d'assainissement autonome, ainsi que de la rénovation des réseaux d'assainissement sur certaines parties du territoire, s'avère donc essentiel.

Au-delà des orientations du DOG, le SCOT préconise, dans le cas de hameaux éloignés connaissant des difficultés de mise aux normes des assainissements non collectifs existants, d'instaurer un traitement collectif (petites stations) permettant de pallier ces difficultés.

Il s'agit également de programmer de façon formelle la rénovation des réseaux d'assainissement (définition d'un taux de renouvellement annuel), les réseaux fuyards étant très souvent une source importante de dégradation de la qualité de l'eau (pollutions bactériologiques).

Pour résumer, le DOG fait de l'existence de systèmes d'assainissement efficaces et contrôlables l'une des conditions à la poursuite du développement urbain (sachant qu'il ne s'agit pas en soi d'une condition suffisante, d'autres orientations devant être respectées pour que ce développement urbain soit bien cohérent avec les objectifs du SCOT, notamment en matière de protection des milieux naturels et agricoles, ou de qualité de ce développement).

Orientations du DOG

Les communes devront optimiser les systèmes d'assainissement existants, afin d'éviter toute pollution chronique des nappes phréatiques.

Les zones urbanisées et à urbaniser doivent être si possible reliées à un réseau d'assainissement collectif existant ou à créer. En l'absence de ce réseau, elles doivent être reliées à des systèmes d'assainissement autonome efficaces et contrôlables.

Les PLU devront organiser leur développement urbain en donnant une priorité aux zones reliées ou pouvant être reliées à un dispositif d'assainissement et d'épuration collectif de capacité suffisante, tant quantitative que qualitative.

Au-delà, les communes devront prendre des mesures permettant de limiter la pollution des eaux superficielles.

Par exemple, elles favoriseront la protection de ces eaux, notamment par :

- des bandes de recul le long des cours d'eau (par exemple, bandes boisées ou enherbées d'une dizaine de mètres),
- des périmètres de protection stricte à proximité des sources et captages,
- le contrôle de la localisation d'établissements classés,
- des dispositifs de prétraitement des eaux de ruissellement des aires de circulation et de stationnement,
- etc.

En application de la loi sur l'eau, les nouveaux projets d'aménagement devront comprendre des mesures visant à ne pas modifier de façon importante, sur le plan quantitatif et qualitatif, les milieux naturels récepteurs, en particulier sur les secteurs en pente où les débordements torrentiels sont fréquents (à titre d'exemple, les coteaux des Voirons).

Par ailleurs, les orientations 3.1.1.3 contribueront directement à cet objectif général de limiter la pollution des eaux superficielles.

Orientations générales en terme de prévention des risques

Rappel du PADD

« Par ailleurs, nous incitons à une prise en compte systématique des risques naturels et technologiques dans les opérations de constructions et d'aménagements, y compris par une anticipation des nouveaux risques potentiels que pourraient générer ces opérations.

Cela passe notamment par le respect des réglementations en vigueur (exemple : Plans de préventions des risques), par la réduction de l'impact de l'imperméabilisation des sols à l'échelle des micro-bassins versants, ou encore par des actions qui visent à atténuer certains risques naturels ou technologiques. »

Explication des orientations du DOG

Le SCOT n'a pas pour mission de se substituer aux Plans de prévention des risques. Il rappelle que les communes doivent être en conformité avec la réglementation en vigueur.

Indirectement, il peut néanmoins agir, en conformité avec la loi sur l'eau (texte rappelé au point 3.1.1.2), sur la problématique des inondations en incitant les communes à favoriser la gestion de l'eau pluviale à la parcelle et en réduisant l'imperméabilisation des sols à l'échelle des micro bassins versants.

Les communes amenées à réaliser un bassin de rétention sont encouragées à étudier la possibilité de réaliser des bassins plantés plutôt que des espaces de rétention d'eau étanchéifiés. En effet, cette proposition répond à un triple objectif : enjeux en terme de risques, de paysage, de préservation des milieux naturels, pour une meilleure cohérence des différentes orientations du SCOT :

- diminuer l'importance des aléas en favorisant une infiltration locale des eaux récupérées, permettant de ralentir le remplissage du bassin,
- recréer une zone humide artificielle souvent très appréciée de la faune,
- améliorer l'insertion paysagère de l'ouvrage.

Orientations du DOG

Les communes doivent mettre en œuvre les moyens techniques permettant de réduire de façon satisfaisante les risques naturels et technologiques existants sur leur territoire.

Il s'agira donc de chercher à réduire au mieux l'imperméabilisation des sols lors des nouveaux projets de développement, notamment à travers les Plans locaux d'urbanisme.

Le développement de l'urbanisation en zone à risque faible inscrite au PPR ne doit pas aggraver la situation des territoires avais vis-à-vis de ce type de risque. En application de la loi sur l'eau, le développement urbain sera conditionné à une prise en charge à la parcelle des eaux pluviales, par toute solution adaptée (par exemple, infiltration à la parcelle, bassin de rétention, etc.).

Orientation générale pour une qualité et une gestion économe de la ressource énergétique

Rappel du PADD

« Encourager les actions en faveur de la réduction des dépenses énergétiques, inciter au développement de modes de production d'énergies à partir de matières premières renouvelables et développer les actions d'éducation à l'environnement ».

Explication des orientations du DOG

Compte tenu de la problématique de ressource énergétique et de celle de la qualité de l'air, le SCOT encourage les communes à faire preuve d'initiatives pour la maîtrise de l'énergie et le développement d'énergies alternatives aux combustibles fossiles :

- incitations à la maîtrise de l'énergie, en complément de la politique nationale (isolation et programmation des bâtiments),
 - incitations à l'emploi de systèmes de chauffage et de production d'eau chaude sanitaire en complément de la politique nationale (bois, solaire...)
 - développement de systèmes de production d'énergie décentralisée (chaufferies collectives au bois, petits réseaux de chaleur, centrales photovoltaïques...).
- Peuvent également être cités comme exemples d'actions des collectivités dans le domaine économique et financier visant à une meilleure maîtrise de l'énergie : constructions publiques répondant au label Haute qualité environnementale (HQE) ; éclairage public assuré par des ampoules basse énergie ; choix de matériaux recyclables pour les mobiliers urbains, etc.
- À noter que de telles actions peuvent s'inscrire dans le cadre de démarches plus globales du type agenda 21.

Par ailleurs, au travers des documents d'urbanisme (et notamment du PLU et de son article 11), le SCOT demande aux collectivités d'être attentives à ne pas imposer de règles empêchant l'usage de techniques de construction, ou de mobilier visant à réaliser des économies d'énergie. A titre d'exemple, au niveau de l'aspect extérieur des constructions, ne pas imposer comme seul matériau de couverture la tuile, pour permettre la mise en œuvre de panneaux solaires ; ou encore prévoir ou permettre des emplacements suffisamment dimensionnés en limite de voies pour accueillir les bacs de tri sélectif, etc.

Orientations du DOG

Les communes, au travers de leurs actions dans le domaine économique, financier, et au travers de leurs documents d'urbanisme, doivent encourager une meilleure maîtrise de l'énergie, en développant notamment des énergies alternatives aux combustibles fossiles.

Orientation générale pour la gestion des déchets

Rappel du PADD

« Mener une réflexion globale sur la problématique de la gestion des déchets à une échelle plus large que notre seul territoire (réduction des déchets à la source, réflexion sur les alternatives possibles à l'incinération pour certains déchets, notamment sur le développement et l'optimisation du tri sélectif pour favoriser le recyclage et la valorisation-matière*, anticipation sur l'augmentation des déchets prévisibles, stockage contrôlé des matériaux inertes, etc.) »

Explication des orientations du DOG

Il convient en préalable de rappeler quelques éléments de constats concernant cette problématique, pour laquelle le SCOT n'a qu'une compétence juridique limitée (Pour plus d'informations sur ces constats, se reporter à l'état initial de l'environnement).

Les déchets non valorisés en tant que matière du territoire sont incinérés aujourd'hui avec récupération d'énergie à l'usine d'incinération de Bellegarde-sur-Valserine. Le dimensionnement de celle-ci et l'augmentation possible de sa capacité (180 000 t/an) permettent d'envisager sans problème direct sur ce plan l'augmentation démographique prévue sur le territoire du SCOT. Cependant, la production croissante de déchets constitue une source de gaspillage de ressources naturelles et, comme l'affirme le PADD, l'objectif final est bien de réduire la quantité de déchets à incinérer.

Le SCOT soutient donc les politiques menées au niveau communal et intercommunal visant notamment à prévoir des systèmes de tri sélectif performants afin de réduire la quantité de déchets à incinérer (tri des matières recyclables et compostables), et à favoriser une sensibilisation forte des usagers sur l'importance de la réduction à la source et du tri.

Il s'agira également d'encourager la mise en place de partenariats avec les acteurs économiques pour réduire les déchets à la source (les emballages, notamment).

Quant aux déchets inertes, il convient de rappeler l'enjeu majeur que constituera dans les prochaines décennies le recyclage et le stockage de ce types de déchets, générés par la poursuite du développement urbain de l'agglomération franco-valdo-genevoise (et notamment l'amplification du phénomène de « renouvellement urbain », mais aussi la réalisation de grands projets d'infrastructures comme par exemple le CEVA).

En ce qui concerne plus particulièrement la région d'Annemasse, il faut souligner que grâce au remblaiement des carrières d'extraction de granulats d'Étrembières, le territoire du SCOT dispose d'un site dont la capacité de stockage de déchets inertes est largement suffisante pour répondre à ses besoins propres. En effet, on peut estimer au maximum à 135 000 m³ annuels la capacité de stockage nécessaire (induite par le développement du territoire du SCOT), si on prend, comme le préconise le Plan départemental des déchets du BTP, un volume de 1,8 m³ par habitant et par an, et la capacité de la carrière d'Étrembières est de plus de 3 000 000 de m³. Le potentiel de stockage lié à ces carrières constitue donc une vraie opportunité à saisir sur un territoire déjà très contraint en terme d'espaces.

Néanmoins, le SCOT rend possible la création éventuelle de nouveaux centres de stockage contrôlés de matériaux inertes (CET de classe 3) sur son territoire, mais sous

certaines conditions très strictes, et notamment à condition que de tels centres de stockage :

- répondent à la politique de mise en œuvre des objectifs du SCOT en matière de gestion des déchets ;
 - ne compromettent pas la qualité des ressources et milieux naturels d'intérêt (éviter de couper un corridor faunistique ; de faire disparaître une zone humide à terme, d'induire des rejets de matières en suspension (MES) dans un cours d'eau, etc.) ;
 - ne compromettent pas la qualité des milieux agricoles et le bon fonctionnement des exploitations agricoles (par exemple en garantissant l'utilisation à terme du site par l'agriculture...);
 - soient bien intégrés en cours d'exploitation et au terme de leur exploitation au paysage plus général (par exemple, éviter de porter atteinte de manière irréversible à un paysage remarquable, de supprimer définitivement un cône de vue identitaire...);
 - n'entraînent pas de nuisances trop importantes pour les habitants ;
 - mettent en place toute mesure compensatoire utile pour limiter leur impact sur l'environnement.
- Se reporter également sur ce point aux explications des orientations du DOG concernant les « périmètres de protection ».

En effet, bien que les projets de centres de stockage soient déjà soumis à des normes nationales et européennes, il convient cependant de veiller à ce que leur localisation soient judicieusement choisies, après une analyse préalable devant démontrer qu'ils répondent bien aux conditions énoncées ci-dessus, et précisant le devenir des terrains au terme de leur exploitation.

Au-delà d'une analyse précise de chaque projet éventuel, le SCOT préconise :

- qu'une étude soit menée à l'échelle intercommunale afin d'identifier plus précisément quels sont les sites du territoire qui pourraient accueillir potentiellement de tels centres de stockage de déchets inertes, en compatibilité avec les objectifs du SCOT,
- qu'une réflexion soit menée à l'échelle transfrontalière avec tous les territoires et acteurs concernés, et notamment l'État, sur le développement d'une offre en sites de stockage de matériaux inertes suffisamment diversifiée, tant côté français que côté genevois, mais aussi sur les modalités d'organisation et de gestion de cette offre, afin qu'elle puisse réellement répondre à l'ensemble des besoins.

Le SCOT souhaite ainsi éviter une multiplication non maîtrisée de projets de CET de classe 3, et inscrire au contraire ces projets dans une logique d'intérêt général, en cohérence avec la politique d'aménagement du territoire.

La consommation de la ressource naturelle en granulats devra être optimisée en recyclant les déchets de chantier, et en réalisant des chantiers respectueux de l'environnement selon une méthodologie type HQE. Pour cela, le SCOT encourage les nouveaux projets de construction à s'engager dans des démarches de qualité environnementale.

Orientations du DOG

Les communes devront prendre toutes dispositions pour faciliter les équipements et aménagements liés au recyclage des déchets, et conduire une politique contrôlant la ressource naturelle en granulats.

Orientations spatialisées pour la protection d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole délimités graphiquement dans le SCOT

Rappel du PADD

« Face à ces enjeux, nous mènerons une politique globale de préservation du cadre naturel et agricole, en affirmant la nécessité de maintenir une « grande trame verte » cohérente et structurée sur notre territoire.

Cette « grande trame verte » intègre :

- des grands ensembles à préserver globalement et à valoriser en tant que « poumons » agricoles et/ou naturels du territoire (à titre d'exemple, le Vallon du Foron),
- les espaces écologiquement les plus sensibles inclus dans ces grands ensembles,
- les corridors verts qui assurent une connexion entre ces grands ensembles (à titre d'exemple : les bords d'Arve). Les espaces à préserver composant cette « grande trame verte » sont identifiés précisément dans le DOG du SCOT. »

« Notre politique vise à protéger durablement les espaces naturels, en évitant une préservation uniquement parcellaire et morcelée des espaces les plus sensibles sur le plan écologique, mais en appréhendant au contraire l'écosystème dans lequel ils s'inscrivent de manière globale. »

« Nous affirmons donc une priorité au maintien d'une activité agricole dynamique et pérenne à long terme dans de grands ensembles géographiques (citons, à titre d'exemple, les maraîchages de Vernaz) [...] « Ces grands ensembles géographiques sont identifiés précisément dans le DOG du SCOT ».

« En complément de notre politique de préservation du cadre naturel et agricole, nous voulons favoriser sa mise en valeur et sa découverte, par une sensibilisation des publics et une appropriation par les habitants [...] Il s'agit d'ouvrir à la fréquentation des publics certains espaces naturels ou agricoles, sous réserve de la canaliser pour demeurer compatible avec le respect des contraintes écologiques, et de ne pas perturber le bon fonctionnement des exploitations agricoles. »

Explication des orientations du DOG

Les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole visés par ce point font l'objet de « périmètres de protection » précis.

A l'intérieur de ces « périmètres de protection », le DOG impose le principe que « toute urbanisation nouvelle et tout aménagement nouveau sont à proscrire, puisque l'objectif primordial est la protection de milieux naturels et agricoles stratégiques pour le maintien de la « trame verte » à long terme, d'après les justifications énoncées plus loin.

Toutefois, afin de tenir compte de l'existant et de rendre possible une mise en valeur de ces ensembles dans l'optique d'un développement touristique et des loisirs « doux », respectueux de leur sensibilité environnementale et agricole, un certain nombre de constructions ou d'aménagements pourront être admis à l'intérieur de ces périmètres, sous certaines conditions précisées dans le DOG, et sous réserve de respecter les autres orientations du DOG, (par exemple les orientations relatives à la gestion de la ressource en eau, à la prévention des risques ou encore aux paysages - voir notamment le point 3.2.4).

Par exemple, les PLU pourront prévoir des dispositions permettant de « gérer » l'habitat isolé préexistant et les activités isolées préexistantes situées à l'intérieur des périmètres de protection, en autorisant notamment la réhabilitation, la rénovation, la restauration et l'extension du bâti préexistant, de manière strictement encadrée. Font aussi partie des aménagements admis certains grands projets d'infrastructure de transports, dont la réalisation est déjà engagée ou s'avère fondamentale pour la politique de déplacements retenue dans le PADD (voir le point 3.3.5 du DOG).

En ce qui concerne plus particulièrement les autres projets de voiries routières nouvelles, toutes celles qui ne constitueraient pas une condition indispensable à la réalisation d'autres aménagements expressément admis dans ces périmètres de protection, seraient clairement incompatibles avec le DOG. Le réaménagement des voiries routières préexistantes peut en revanche être admis, sous conditions. Il en est de même pour l'aménagement de liaisons douces préexistantes ou nouvelles, y compris des liaisons douces de type « voies vertes ».

En ce qui concerne plus particulièrement les aménagements liés à la gestion des déchets, se reporter à la page précédente.

Pour autant, il s'agira, pour toutes ces urbanisations et aménagements admis par exception dans ces périmètres, de chercher à limiter au maximum leurs éventuels impacts négatifs sur les milieux naturels, agricoles et sur les paysages, et prévoir des mesures compensatoires le cas échéant.

Les ensembles visés par ce point constituent donc le « noyau dur » de la trame verte du territoire. Cette protection stricte se justifie à la fois sur le plan écologique, agricole et paysager.

Sur le plan écologique

Les périmètres de protection englobent des espaces naturels dont l'intérêt écologique majeur est aujourd'hui connu et démontré (zones humides, biotopes remarquables, corridors à grande faune transfrontaliers, etc.). Ils ont été établis de manière à garantir à long terme la pérennité de ces espaces naturels d'intérêt écologique majeur, en les inscrivant autant que possible dans des ensembles naturels et agricoles plus larges, ce qui permettra notamment de maintenir les connexions existant encore entre ces espaces d'intérêt écologique majeur.

Sur le plan agricole

Les périmètres de protection permettent dans certains secteurs de préserver de grands ensembles agricoles encore cohérents, en évitant leur grignotage progressif aux franges et leur morcellement. Cela favorisera la poursuite d'une activité agricole dynamique, qui disposera ainsi de surfaces suffisantes pour pouvoir évoluer et s'adapter aux nouvelles exigences de qualité. Ces périmètres contribueront à faciliter le maintien et le développement d'une agriculture spécialisée sur le territoire (maraîchages, viticulture...) ainsi que la pérennisation des exploitations laitières produisant sous label AOC (en garantissant notamment le maintien des espaces agricoles « de plaine » indispensables à la pérennité des exploitations laitières sur les coteaux des Voirons). A noter que l'instauration de ces périmètres permettra aussi de protéger et de mettre en valeur les espaces pastoraux (alpages des Voirons), en cohérence avec les dispositions de la loi Montagne. Cette valorisation « douce » des espaces pastoraux dans le cadre de projets communaux et

intercommunaux constitue un enjeu important, au-delà de la seule préservation.

Sur le plan paysager

Les périmètres de protection participent au maintien d'une qualité paysagère sur le territoire : de grandes coupures non bâties d'intérêt paysager majeur sont ainsi maintenues, certains grands paysages peuvent conserver leur ambiance naturelle ou agraire, et leur caractère identitaire, car protégés d'un «mitage» et d'un étalement urbain facteur de banalisation.

Ces périmètres ont donc été établis dans la logique d'un développement réellement «durable» : la volonté est bien d'inscrire la préservation des milieux naturels et de l'agriculture dans le long terme.

Pour connaître les éléments d'analyse plus précis qui justifient les limites retenues pour chacun de ces périmètres de protection, se reporter à l'annexe n°1, page 182.

Orientations du DOG

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n°1, intitulé : «périmètres de protection établis en application des points 3.1.2 et 3.3.2.2 du DOG, ainsi qu'aux documents graphiques n°1.1 à 1.11.

Dans les périmètres de protection délimités graphiquement, l'objectif est la protection des milieux naturels et agricoles. Toute intervention humaine dans ces périmètres doit être compatible avec la préservation des milieux naturels et le fonctionnement d'une activité agricole et forestière respectueuse des milieux naturels.

Aussi, toute urbanisation nouvelle et tout aménagement nouveau sont à proscrire.

Cependant, pour tenir compte de l'existant, pour favoriser la découverte et la pérennisation de ces milieux et pour ne pas créer de rupture dans l'aménagement plus global du territoire, pourront notamment être admis, sous réserve d'une localisation adaptée et d'une bonne intégration environnementale et paysagère dans le site :

- les constructions et installations à vocation agricole et forestière, ne pouvant être situées en dehors de ces milieux, pour assurer la mise en valeur et l'exploitation des espaces agricoles et forestiers,

- une gestion de l'habitat isolé préexistant (constructions ou groupes de constructions isolés), par la réhabilitation, la rénovation, la restauration, et l'extension du bâti préexistant.
Cette évolution du bâti pourra s'effectuer en lien notamment avec des pratiques sportives, touristiques et de loisirs adaptées au respect de la protection de ces milieux. Cette évolution du bâti s'effectuera dans un esprit de sauvegarde du patrimoine bâti existant.
- une gestion des hameaux préexistants, en admettant les constructions et installations nouvelles au sein des parties actuellement urbanisées de ces hameaux, dans le respect des milieux environnants et du patrimoine bâti,
- une gestion des activités isolées préexistantes, en admettant leur évolution et leur restructuration,
- une gestion des équipements publics préexistants, (dont les voiries préexistantes), en admettant leur évolution et leur restructuration,
- la création de nouveaux équipements publics ou privés, présentant un intérêt général s'inscrivant dans la mise en œuvre des objectifs du SCOT en matière de protection et de gestion des ressources et milieux naturels (notamment de la ressource en eau), de prévention et de réduction des risques, de gestion de l'énergie et de gestion des déchets,
- les aménagements directement liés à la réalisation des grands projets d'infrastructures de transports suivants : projet de réaménagement de la RD 1206 entre Machilly et le carrefour des Chasseurs et aménagements directement liés (échangeurs, rétablissement de connexions...); projet de liaison A 40-Chasseur (uniquement les variantes A et Abis) ; projets de réaménagement du noeud autoroutier d'Étrembières ; projet CEVA et aménagements ferroviaires (doublement des voies ferroviaires, aménagement de haltes, etc.). Se reporter également à ce sujet au point 3.3.5.
- les aménagements liés à la gestion, la découverte et la mise en valeur de ces milieux naturels, agricoles et forestiers, notamment par des pratiques sportives, touristiques et de loisirs adaptées au respect de la protection de ces milieux.

Toutefois, ces occupations et utilisations du sol devront mettre en place toute mesure compensatoire utile pour limiter leur impact sur leur environnement, notamment celui inhérent à la fréquentation induite de leur fait.

Orientations spatialisées pour la protection d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole non délimités graphiquement dans le SCOT

Rappel du PADD

« Nous affirmons donc une priorité au maintien d'une activité agricole dynamique et pérenne à long terme dans de grands ensembles géographiques [...], selon des modalités qui favorisent à la fois le développement de l'activité agricole et l'adaptation des exploitations aux contraintes économiques et réglementaires [à titre d'illustration, nous chercherons à préserver une accessibilité satisfaisante aux parcelles cultivées, de manière à ne pas porter atteinte au bon fonctionnement des exploitations]. Ces grands ensembles géographiques sont identifiés précisément dans le Document d'orientations générales du SCOT. La préservation de l'agriculture ne doit cependant pas rendre impossible une densification maîtrisée de certains bourgs* et villages* structurés, situés à l'intérieur même de ces ensembles ou à leurs franges. »

Explication des orientations du DOG

Les ensembles visés par ce point font aussi partie de la grande trame verte du territoire : ils abritent des espaces naturels d'intérêt et une activité agricole encore dynamique, dont le SCOT doit garantir le maintien. Mais ils englobent aussi des bourgs (bourgs de Saint-Cergues et Bonne), des villages (villages de Lucinges, Juvigny et Machilly) et de nombreux hameaux (plus ou moins structurés). Or un développement maîtrisé de ces bourgs et villages, voire de certains hameaux, doit rester possible, afin de répondre à d'autres objectifs du SCOT (répondre aux besoins en logement, favoriser le développement des transports collectifs, en permettant aux bourgs et villages d'atteindre une densité suffisante pour justifier d'une desserte TC...).

Par conséquent, les ensembles visés par ce point ne pouvaient faire l'objet d'une protection aussi stricte que les ensembles visés par le 3.1.2c.

Le DOG fixe néanmoins des conditions à des urbanisations nouvelles, afin que ces dernières restent compatibles avec l'objectif prioritaire de garantir la vocation naturelle et agricole de ces ensembles sur le long terme. Ce n'est qu'une fois ces conditions respectées qu'une urbanisation nouvelle pourra s'effectuer, mais seulement dans le cadre fixé par les orientations de la partie 3.2 du DOG.

Les PLU devront donc effectuer des arbitrages fins entre espaces à préserver et espaces pouvant être urbanisés, en application de ces orientations générales.

Pour plus d'informations, se reporter aux schémas à valeur illustrative figurant à l'annexe n° 2 page 188.

A noter que la dernière orientation de cette partie du DOG rejoint la problématique des paysages. Elle vient donc compléter les orientations figurant notamment dans le point 3.2.4 du DOG. Se reporter au « volet paysager » du rapport de présentation pour plus d'informations.

Orientations du DOG

Les ensembles visés par ce point sont les suivants :

- ensemble « Vallon du Foron depuis Machilly jusqu'à Ville-la-Grand » (en dehors des périmètres de protection délimités graphiquement au point 3.1.2) : ensemble constitué par le vallon naturel du passage du Foron, qui s'étend aujourd'hui entre la frontière suisse, à l'ouest, et :

- jusqu'en limite du périmètre du SCOT au nord,
- jusqu'en limite des premières pentes des Voirons au nord-est,
- jusqu'aux abords de la RD 1206 (ex RD 1206) à l'est,
- jusqu'en limite du pôle spécifique d'activité* d'Annemasse/Ville-la-Grand et de la ville agglomérée au Sud.

Les villages* de Juvigny et de Machilly sont donc inclus dans cet ensemble.

- ensemble « Coteaux des Voirons » sur Saint-Cergues et Machilly : ensemble constitué par les espaces de coteaux situés à l'est de la RD 1206, en limite du Vallon du Foron et en dehors des espaces couverts par un périmètre de protection au titre du point 3.1.2 (secteur des Hauts-Voirons et du vallon de la Chandouze). Le bourg* de Saint-Cergues est donc inclus dans cet ensemble.
- ensemble « Coteaux des Voirons » sur Cranve-Sales, Lucinges et Bonne : ensemble constitué par les espaces de coteaux situés à l'est de la RD903 et au nord de la RD907, en dehors des espaces couverts par un périmètre de protection au titre du point 3.1.2 (secteur des Hauts-Voirons et du vallon de la Chandouze). Le bourg de Bonne et le village de Lucinges sont donc inclus dans cet ensemble.

Dans ces ensembles géographiques s'inscrivant dans la « grande trame verte », l'objectif prioritaire est de garantir la vocation naturelle et agricole sur le long terme, notamment par le maintien et le développement d'une activité agricole respectueuse des milieux naturels.

C'est pourquoi un développement urbain maîtrisé et organisé (en priorité dans les bourgs et villages, dans les conditions mentionnées dans la partie 2 du DOG), ne pourra être admis dans ces ensembles que sous réserve de respecter les orientations suivantes :

- toute urbanisation nouvelle et autre aménagement ne sauraient s'effectuer en consommant des espaces naturels (dont forestiers) et agricoles indispensables au maintien, à long terme, de la qualité des milieux naturels existants dans ces ensembles et au-delà, notamment lorsque ces espaces constituent à l'échelle d'une ou plusieurs communes un ensemble écologique cohérent.
- seront préservés les espaces agricoles indispensables à la pérennité économique des exploitations, notamment à proximité du siège d'exploitation. Dans le même esprit, aucune urbanisation nouvelle ne pourra constituer une coupure entre un siège d'exploitation et la partie de ses terres accessibles sans coupure bâtie.
- toute urbanisation nouvelle ne saurait conduire à enclaver un ensemble de terres agricoles au cœur d'espaces urbains ou à urbaniser, sauf à ce que cet ensemble ne présente plus de viabilité économique, en terme agricoles, à court et moyen terme. Elle ne pourra pas davantage fermer les couloirs agricoles* indispensables à la viabilité économique des poches agricoles que ces couloirs relient.
- les voies des urbanisations nouvelles devront permettre le maintien des circulations agricoles (circulation des engins notamment).

Dans ces ensembles, les espaces naturels (dont forestiers) et agricoles dont le caractère non bâti présente un intérêt majeur sur le plan paysager, devront être repérés à l'échelle du PLU et protégés, notamment lorsque cette protection est indispensable pour maintenir la lisibilité et l'identité des paysages (en cohérence et en complémentarité avec les orientations du point 3.2.4).

Explications des orientations pour l'organisation, la maîtrise et la valorisation du développement urbain

La logique et le contenu de ces orientations

Synthèse d'éléments de diagnostic « clefs »

Ce territoire frontalier est en effet confronté à une croissance et à une mutation urbaine fortes, insuffisamment maîtrisées, qui consomment de manière extensive les espaces encore disponibles, fragilisent les espaces naturels sensibles et perturbent le fonctionnement des exploitations agricoles.

Cet étalement urbain est générateur d'un usage quasi-exclusif de la voiture individuelle, source de nombreuses nuisances (pollution de l'air, bruit, insécurité...).

Il menace également la cohérence et la qualité des paysages du territoire.

En outre, il faut ajouter que cet étalement urbain rend plus difficile la constitution de centralités urbaines multifonctionnelles attractives et notamment l'implantation de commerces et services de proximité, qui demandent un regroupement et une densité de l'habitat minimum. Aussi le risque est fort de voir de nombreux secteurs du territoire se transformer définitivement en vastes « zones dortoirs » monofonctionnelles, peu animées et peu propices à la création de lien social.

Sur la consommation d'espace en particulier (extrait de l'état Initial de l'environnement) :

« Cette problématique commune à l'ensemble du sillon alpin a incité la DIREN à comparer la consommation d'espace par habitant en 1970 et en 1995. En conclusion de cette étude, seules les communes dites « urbaines » (Ville-la-Grand, Ambilly et Annemasse) ont connu une consommation d'espace proportionnelle à l'accroissement de population (résidente et employée). En d'autres termes, un « gaspillage » d'espace est constaté sur la majeure partie des communes du SCOT. Ce constat met en évidence les conséquences d'une absence de planification urbaine, qui conduira à une disparition totale des espaces disponibles d'ici 2050 si aucune politique volontariste de planification n'est mise en place. ».

L'étalement urbain et le mitage du territoire se sont effectués principalement via un développement insuffisamment maîtrisé d'un habitat individuel fortement consommateur d'espace (habitat individuel isolé, groupes de constructions diffus, lotissements peu structurés et peu denses...). À noter qu'en 1999, l'habitat individuel représentait 22 % des résidences principales sur la 2C2A (cette proportion ayant augmenté de 3 points depuis 1990)

tandis qu'elle atteignait près de 90 % des résidences principales sur la Communauté de communes des Voirons (cette proportion ayant augmenté de 4 points depuis 1990). A titre d'exemple, on peut mentionner que sur la commune de Lucinges, plus de 21 ha de terrain ont été consommés entre 1988 et 1997, et ce principalement pour l'habitat individuel (la moyenne étant de 1400 m² par logement sur cette commune).

Cette prépondérance de l'habitat individuel peu dense et diffus dans les développements urbains a non seulement des impacts lourds sur la consommation d'espace, mais pose également problème pour assurer une nécessaire diversité dans la production de logements. Le diagnostic du PLH de la Communauté de communes des Voirons, approuvé en 2003, mentionnait déjà que « cette absence de diversité dans la production explique les difficultés rencontrées dans les Voirons pour retenir certaines catégories sociales, tout particulièrement les jeunes et les couples avec enfants en bas âge ».

Aussi l'enjeu n'est pas seulement de garantir un développement urbain plus économe d'espace et plus organisé, mais de proposer également une offre en logement suffisamment diversifiée pour maintenir, et souvent rétablir, un équilibre social dans l'habitat.

Rappel du PADD

« Nous affirmons notre volonté de répondre de manière concomitante à une double exigence :

- limiter la consommation de l'espace pour préserver les espaces naturels et agricoles,
- répondre aux besoins identifiés en matière de logements dans les dix prochaines années et au-delà (cf. 2.2.2).

Dans ce contexte, privilégier une utilisation plus économe du foncier et organiser le développement de l'urbanisation constituent des impératifs.

Ainsi, notre territoire ne doit pas devenir un espace urbanisé en continu, mais une agglomération structurée, avec un centre fort et des espaces périphériques, le tout marqué par une alternance entre :

- des pôles d'urbanisation* structurés, présentant différents niveaux d'attractivité.
- des espaces « ouverts » (espaces naturels, agricoles, ou espaces publics non bâtis), permettant de marquer des espaces de respiration et des ruptures dans l'urbanisation.

Ces choix en terme d'urbanisation visent aussi à concentrer l'essentiel du développement urbain futur du territoire dans des secteurs desservis par les transports collectifs, ou qui seront desservis à plus ou moins long terme. »

Explication des orientations du DOG

Une partie seulement des espaces qui ne sont pas protégés en application des orientations de la partie 1 du DOG auront pour vocation d'être urbanisés dans l'échéance du SCOT (dans les 10 ans).

En effet, dans la logique d'un usage économe du foncier, d'une maîtrise du développement et de ses impacts, d'une recherche d'amélioration de la qualité de vie urbaine, et d'une urbanisation plus favorable au développement des modes de transports alternatifs à la voiture, il est vivement souhaitable que les espaces non protégés en application des orientations de la partie 1 du DOG ne soient pas tous ouverts à l'urbanisation à brève échéance. Il convient plutôt :

- de phaser le développement futur pour rester en capacité d'accompagner ce développement en termes d'équipements et de services publics,
- de renforcer dans un premier temps le poids des bourgs* et villages*, ainsi que de la ville agglomérée, pour donner une impulsion au développement des transports en commun et modes doux de déplacement*, et de favoriser le développement de commerces et services de proximité,
- de conserver des espaces non bâtis pour l'implantation d'équipements, l'accueil d'activités, et l'aménagement d'espaces publics de qualité,
- de conserver des capacités de développement au-delà de l'échéance du SCOT, dans une logique de développement réellement « durable ».

Les orientations figurant dans cette deuxième partie du DOG visent donc à répondre aux questions suivantes : comment utiliser/exploiter le foncier potentiellement urbanisable après application des orientations de la partie 1 (après mise en œuvre de la politique de préservation et de valorisation des espaces naturels et agricoles) ? Selon quelles modalités et en fonction de quelles exigences faut-il urbaniser sur une partie des espaces non protégés en application des orientations de la partie 1 ?

Autrement dit, les orientations de la présente partie visent, de manière plus précise :

- à assurer les arbitrages nécessaires entre la construction à usage d'habitat, d'équipements, et d'activités économiques, la réalisation d'infrastructures de transports, la constitution de réserves foncières, la préservation d'espaces naturels en milieu urbain, et l'aménagement d'espaces publics végétalisés et/ou minéralisés,
- à garantir une gestion économe du foncier à bâtir, en favorisant une densification et un renouvellement urbain* adaptés et qualitatifs dans certains secteurs, (cf. 3.2.1 et 3.2.2)
- à garantir un équilibre social dans l'habitat, (cf. 3.2.2)
- à garantir un développement économique cohérent, équilibré et plus proche de la logique de développement durable, (cf. 3.2.3)
- à intégrer de manière plus forte la problématique paysagère dans les développements futurs, à requalifier les paysages urbains et l'espace public en général (cf. 3.2.4),
- à mieux articuler développement urbain et développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, afin qu'ils se renforcent mutuellement (cf. 3.2.1 et 3.2.2).

Par ailleurs, le dernier point de cette partie (cf. 3.2.5) vise à définir les principes et orientations générales d'une politique de déplacements globale et cohérente à l'échelle du périmètre du SCOT, qui traduit la volonté de répondre à l'ensemble des besoins de mobilité, en faisant du développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle une priorité pour les 10 ans à venir. Le futur Plan de déplacements urbain et les Plans locaux d'urbanisme notamment seront chargés de préciser et de mettre en œuvre cette politique de déplacements globale.

Orientations générales en matière de développement urbain

Rappel du PADD

« Dans ce contexte, privilégier une utilisation plus économe du foncier et organiser le développement de l'urbanisation constituent des impératifs. »

« Nous nous fixons comme priorité de développer l'urbanisation nouvelle à l'intérieur ou en continuité immédiate des pôles d'urbanisation* existants (pôles d'habitat* et pôles spécifiques d'activités*), et à organiser ces pôles selon différents niveaux de densité* et d'attractivité. Ceci afin de ne pas accentuer le phénomène de mitage* et de dispersion urbaine. »

« Ces choix en terme d'urbanisation visent aussi à concentrer l'essentiel du développement urbain futur du territoire dans des secteurs desservis par les transports collectifs*, ou qui seront desservis à plus ou moins long terme. »

Explication des orientations du DOG

En ce qui concerne la première orientation du point 3.2.1 du DOG ci-dessous, celle-ci vise à proscrire tout accentuation du phénomène de mitage et d'urbanisation dispersée sur le territoire, pour privilégier au contraire une urbanisation fondée sur la structuration d'espaces urbanisés existants et le développement en continuité immédiate de ces derniers.*

Ce principe général se justifie au regard d'objectifs multiples qui sont au cœur du SCOT : préserver la grande trame verte du territoire, garantir un usage plus économe du foncier, donner plus d'épaisseur et de structure aux pôles d'habitat pour stimuler le développement des transports publics, des modes doux, des commerces et équipements de proximité, etc.

Par exemple, ce principe général n'autorise pas la création *ex-nihilo* de nouveaux hameaux, lotissements ou groupes d'habitation, isolés au cœur d'espaces naturels ou agricoles.

Des exceptions très limitées sont néanmoins admises à ce principe, pour permettre une gestion du préexistant, admettre les constructions dont le caractère isolé peut se justifier, sous certaines conditions (constructions agricoles, certains équipements publics...) et enfin permettre le développement des grands projets prévus dans la partie 3 du DOG.

Il est à noter que tout développement urbain devra également respecter les autres orientations du point 3.2 (par exemple 3.2.2 pour l'habitat ou 3.2.3 pour l'économie).

En ce qui concerne la nécessité de lier le développement urbain et le développement des transports collectifs :

Il faut rappeler que le DOG a pour obligation de préciser « les conditions permettant de favoriser l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs » (article R122-3 du Code de l'urbanisme).

Pour répondre à cet enjeu fort, pour faire en sorte que la politique d'urbanisation et la politique des déplacements retenues par le SCOT se renforcent mutuellement, les orientations du DOG visent à faire des secteurs déjà desservis par les transports collectifs des localisations préférentielles pour le développement urbain. Lorsque cette desserte en transports collectifs n'existe pas encore, notamment sur de nombreux secteurs en dehors de la ville agglomérée, l'objectif n'est pas de geler tout développement, mais bien de faire en sorte que ce développement soit le plus favorable possible à la création à terme d'une desserte en transports collectifs économiquement viable sur ces secteurs (d'où les orientations pour une densification raisonnée et adaptée des bourgs et villages, et pour privilégier un développement au plus près des centres de ces bourgs et villages).

On considère généralement qu'une personne pourra utiliser une ligne de transports collectifs urbains de type bus à condition que le point d'arrêt soit situé à moins de 300 mètres. Cette distance peut être portée à 400 voire 500 mètres lorsqu'il s'agit d'un transport collectif du type tramway ou train. Aussi il est souhaitable que le développement urbain puisse s'effectuer si possible dans un rayon approximatif de 300 à 500 mètres autour des points d'arrêt existants ou potentiels d'une ligne de transports collectifs urbains régulière afin d'en optimiser l'usage.

Les orientations en terme de développement économique (cf. 3.2.3) contribueront également à cette volonté de mieux articuler urbanisation et transports collectifs : en incitant à un regroupement et à une densification des activités dans les centralités urbaines et dans les pôles économiques existants, elles créent ainsi des conditions plus favorables à l'usage des transports collectifs pour les déplacements liés à ces activités que dans le cas d'un développement économique diffus et dispersé. En outre, une desserte en transports collectifs efficace peut s'avérer un facteur de développement et d'attractivité important pour certains types d'activités (notamment pour les commerces en milieux urbains) : par exemple, la mise en place d'un transport en commun en site propre type tramway stimule souvent le développement des commerces et services, qui se structurent autour de ses points d'arrêt.

Cette volonté de mieux lier le développement urbain et le développement des transports collectifs (voir l'orientation n° 2, ci-dessous) signifie notamment :

- qu'en cas de choix possible entre plusieurs solutions de développement toutes compatibles avec les autres orientations du présent DOG, les communes devront retenir systématiquement la solution la plus cohérente avec l'objectif général de favoriser au maximum l'usage des transports collectifs et des modes doux.
- que l'implantation des équipements publics s'effectuera dans la même logique.
- que les tracés du réseau de transports collectifs urbains devront s'avérer cohérents avec la volonté de renforcer l'attractivité de certains linéaires commerciaux (à titre d'exemple, le tracé du réseau de transports collectifs

urbain primaire devra contribuer à la structuration et à l'attractivité du linéaire commercial prioritaire nord-sud identifié pour le cœur d'agglomération dans le 3.2.3).

Sur ce point, se référer également au 3.2.2.

Orientations du DOG

Toute urbanisation nouvelle qui conduirait à accentuer le phénomène de mitage* du territoire et de dispersion des constructions est à proscrire.

Par conséquent, toute urbanisation nouvelle, quelle que soit sa fonction (habitat, économie, équipement...), ne pourra s'effectuer qu'à l'intérieur ou en continuité immédiate d'espaces urbanisés existants.

Ce principe général ne saurait toutefois empêcher, sous réserve de respecter les autres orientations du DOG (notamment celles de la partie 3.1) :

- une gestion de l'habitat, des activités ou des équipements isolés pré-existants,
- les nouvelles constructions isolées s'inscrivant dans la mise en œuvre des objectifs du SCOT en matière d'exploitation agricole et forestière, de mise en valeur et de découverte des milieux naturels, agricoles et forestiers, de protection et de gestion des ressources (notamment de la ressource en eau), de prévention et de réduction des risques, de gestion de l'énergie et de gestion des déchets,
- la réalisation de certains grands projets de développement mentionnés dans la partie 3.3 du DOG (par exemple, le grand projet de développement prévu sur le site des îles à Étrembières), dans les conditions fixées dans cette partie 3.3.

En outre, ce principe général ne saurait empêcher le maintien de coupures non bâties* nécessaires à la préservation de l'identité historique, culturelle et paysagère des hameaux, des bourgs* et des villages*, en les séparant visuellement les uns des autres (en cohérence et en complémentarité avec les orientations du point 3.2.4).

Il conviendra de mieux lier le développement urbain et le développement des transports collectifs*.

Dans cet esprit, les PLU devront spatialiser, organiser et phaser l'urbanisation nouvelle de manière à favoriser au maximum l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement*.

D'une manière générale, le transport collectif devra être conçu comme un levier de développement urbain, de valorisation paysagère et de renforcement de l'attractivité économique.

Pour préserver la sécurité, la santé et la quiétude des habitants et des actifs, il est pertinent de ne pas laisser s'installer de nouvelles activités génératrices de nuisances (sonores, olfactives...) ou potentiellement de risques à proximité immédiate de zones résidentielles ou accueillant du public, en particulier sensible (écoles, hôpitaux...).

Il s'agira de mettre en œuvre, si nécessaire, des aménagements permettant de limiter les nuisances existantes et futures (par exemple, maintenir ou recréer une bande boisée pour isoler un secteur d'habitat d'une zone d'attractivité).

Orientations pour le développement et la structuration des pôles d'habitat, et pour un équilibre social dans l'habitat

Orientations concernant le développement de l'habitat

Rappel du PADD

« Nous nous fixons comme priorité de développer l'urbanisation nouvelle à l'intérieur ou en continuité immédiate des pôles d'urbanisation* existants [...] »

« Il s'agit donc de promouvoir une armature urbaine* structurée, fondée sur deux grands principes :

- La volonté de maîtriser le développement urbain : en fixant des limites à l'extension des pôles d'urbanisation pour lutter contre le développement d'un habitat diffus ; en utilisant autant que possible les disponibilités foncières insérées dans les pôles d'habitat pour la construction de nouveaux logements, mais aussi la réalisation d'espaces publics végétalisés ou minéralisés, d'équipements, de services de proximité, etc. Nous encourageons donc le processus de renouvellement urbain*, à la condition que ce processus contribue à la mixité sociale dans l'habitat et à l'amélioration de la qualité de vie urbaine [...]
- la volonté d'organiser ce développement urbain : en poursuivant un développement urbain plus qualitatif au sein de la ville agglomérée [...]; en cherchant à renforcer, en dehors de la ville agglomérée, les bourgs* et les villages* [...]; en admettant sous certaines conditions un développement limité de certains hameaux [...]

« Cet effort général d'utilisation plus économe du foncier, devenu incontournable pour assurer un développement réellement durable* dans notre territoire contraint [...] constitue l'une de nos priorités majeures.

Il devra nécessairement se traduire par une densité* de l'habitat plus importante dans de nombreux secteurs de notre territoire, en ayant recours à des formes d'habitat plus diversifiées, de l'individuel dense au collectif.

Ces formes d'habitat devront rester compatibles avec les attentes de la population : nous devons proposer de véritables alternatives de qualité à la maison individuelle diffuse, très consommatrice d'espace. Elles devront s'intégrer le plus harmonieusement possible dans leur contexte urbain et paysager, en restant adaptées aux caractéristiques de chaque type de pôle d'urbanisation*. En outre, cela ne peut se concevoir qu'avec une forte qualité du bâti et des logements.

Nous estimons indispensable d'accompagner qualitativement cette densité* de l'habitat plus importante, en recherchant systématiquement à améliorer les conditions de vie en milieu urbain : par exemple, en limitant les nuisances automobiles et en développant les transports collectifs*, en développant un réseau d'espaces publics de qualité (cheminements piétons sécurisés, parcs et jardins publics, places aménagées...), en offrant des activités et équipements de proximité, en organisant des animations, etc. »

« Nous encourageons chaque commune, dans son PLU et ses projets d'aménagements, à penser l'urbanisation en espaces cohérents, à tous les niveaux (quartiers, hameaux, voire lotissements), en prévoyant notamment la création d'espaces verts et de détente collectifs. »

Explication des orientations du DOG

*En ce qui concerne la volonté de limiter le développement hors pôles d'habitat**

Si l'objectif est de donner une priorité nette au développement de l'habitat dans les pôles d'habitat relativement structurés que sont la ville agglomérée*, les bourgs* et villages*, autour de centralités urbaines* renforcées et animées, il ne s'agit pas non plus de rendre impossible le développement limité de certains hameaux pré-existants, lorsque de tels développements peuvent rester compatibles avec les objectifs en terme de protection des espaces naturels et de l'agriculture, ou en terme de gestion de la ressource en eau (cf. partie 1 du DOG).

Ceci contribuera à assurer une proportion minimale d'habitat individuel dans l'offre en logement nouvellement produite sur le territoire, même s'il convient d'encourager le développement de formes d'habitat intermédiaires* voire de petits collectifs dans certains hameaux, à la condition d'une bonne intégration paysagère*. C'est pourquoi les orientations du DOG visent à rendre possible une densification mesurée et adaptée de certains hameaux, dans un souci d'utilisation économe du foncier.

Mais elles visent également à faire de ces potentialités de développement des opportunités pour structurer réellement ces hameaux (autour de petits espaces ouverts au public déjà existants ou à créer), dans l'optique de favoriser le lien social et la qualité de vie.

Il s'agira de donner une épaisseur au tissu bâti, plutôt que de poursuivre le phénomène d'urbanisation linéaire le long des voies dont le diagnostic a mis en évidence toutes les conséquences néfastes en terme de gaspillage de foncier, de grignotage des espaces naturels et agricoles et de détérioration des paysages.

Ainsi, dans la continuité de l'orientation 3.2.1, le DOG exprime la volonté de refuser tout développement de l'habitat qui conduirait à multiplier les urbanisations diffuses et à « étaler » davantage des groupes de construction ou des hameaux, sans leur donner pour autant une véritable structure urbaine. Se reporter notamment à ce sujet au schéma à valeur illustrative figurant à l'annexe n° 3 du présent volet.

Enfin, pour que ce développement limité de hameaux s'inscrive lui aussi dans l'objectif général de favoriser le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, il conviendra de privilégier un tel développement dans les hameaux situés au plus près des bourgs et des villages. En effet, plus le hameau est éloigné du bourg ou du village, plus il est difficile de le connecter à ce dernier et plus l'usage de la voiture individuelle pour les déplacements est conforté. A l'inverse, si le hameau reste proche du bourg ou du village, une partie des déplacements en direction de ce dernier pourra être plus facilement reportée sur les modes doux* (via des liaisons douces si possible sécurisées, par exemple pour les déplacements en vélo ou piétons), et les habitants de ces hameaux seront plus incités à utiliser les transports collectifs desservant éventuellement le bourg ou le village.

Les orientations de ce point ont été élaborées en intégrant le fait que la loi Montagne s'applique sur certaines parties du territoire du SCOT, à savoir sur la totalité de la commune de Lucinges et sur une partie des communes de Bonne, Cranves-Sales et Saint-Cergues.

En ce qui concerne le développement de la Ville agglomérée et des bourgs* et des villages*, le SCOT prescrit un développement qui privilégie le renouvellement urbain et l'urbanisation sous des formes denses et intermédiaires (notamment dans les centralités urbaines et les secteurs favorables au développement des transports en commun). Pour les éléments concernant le lien entre urbanisation et mobilité, se reporter aux explications du point 3.2.1.*

Mais cette évolution doit se faire dans une logique de qualité urbaine.

Dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs et orientations du SCOT, concernant la nécessité de garantir en milieu urbanisé l'aménagement d'espaces collectifs de qualité, à dominante végétale ou minérale (notamment dans les secteurs de densification et de renouvellement urbain), les communes, à travers le PLU et plus particulièrement l'article 13 de son règlement, ont la capacité d'imposer la réalisation d'espaces collectifs (hors voiries) qui peuvent être de nature différente selon le contexte urbain dans lequel ils s'inscrivent.

Il est ainsi possible de définir quantitativement et qualitativement ces espaces collectifs à créer, dans cet article 13 et/ou à travers des orientations d'aménagement :

- Quantitativement par la détermination d'un pourcentage ou d'une surface minimale de ce type d'espace à réaliser dans toute nouvelle opération (surface à adapter en fonction du tissu urbain : central, résidentiel, secteurs d'activités économiques...).
- Qualitativement par la détermination de la typologie de ces espaces :
 - espaces collectifs du domaine privé (ex : espaces verts et aires de jeux de proximité dans les opérations de logements),
 - espaces collectifs ouverts au public (parcs, aires de jeux, allées de promenades permettant d'intégrer des liaisons douces...),
 - espaces publics : bandes vertes, allées plantées et arborées le long des voies à créer ou à requalifier...
 - espaces collectifs ayant un caractère de service pour personnes travaillant dans les zones d'activités : promenades, espaces verts récréatifs pouvant intégrer des espaces sportifs...

En ce qui concerne spécifiquement le développement des bourgs et des villages se reporter notamment à ce sujet aux schémas à valeur illustrative figurant à l'annexe n° 4, page 190.

Pour de plus amples explications sur la problématique des différentes typologies de formes urbaines et de densité, le lecteur se reportera utilement à l'annexe n° 5 page 191.

Orientations du DOG

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au Document graphique n° 2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain »

Orientations générales

Les urbanisations nouvelles à vocation d'habitat devront s'effectuer de manière préférentielle à l'intérieur ou en continuité immédiate des pôles d'habitat*, à savoir la ville agglomérée*, les bourgs*, et les villages*, sous réserve du respect des orientations spécifiques établies pour chacun de ces types de pôles.

Les centralités urbaines situées à l'intérieur même de ces pôles d'habitat sont identifiées schématiquement dans les documents graphiques du SCOT.

En dehors des pôles d'habitat, des urbanisations nouvelles à vocation d'habitat pourront néanmoins être admises, sous réserve de respecter les autres orientations du DOG (notamment celles de la partie 1 et du point 3.2.1), et uniquement dans les conditions suivantes :

- l'urbanisation de dents creuses* dans des espaces urbanisés existants pourra être admise,
- l'urbanisation nouvelle en continuité immédiate d'espaces urbanisés existants, dans le but d'assurer un développement structuré de hameaux (ou de conforter le caractère déjà structuré de certains hameaux), pourra également être admise, mais sous réserve de répondre cumulativement aux 3 conditions suivantes :
 - que cette urbanisation nouvelle ne conduise pas à accentuer le phénomène d'urbanisation linéaire le long des voies, mais permette de donner une épaisseur au tissu bâti préexistant ;
 - et que cette urbanisation nouvelle permette de maintenir une continuité de l'espace public, notamment par un maillage du réseau de voirie nouvellement créé avec le réseau de voirie préexistant ;
 - et que cette urbanisation nouvelle contribue à structurer le hameau en s'appuyant sur un ou plusieurs espaces ouverts au public, existants ou à créer, autres que la seule voirie (par exemple une placette, un espace vert collectif, etc.).

Dans les deux hypothèses (urbanisation de dents creuses et urbanisation nouvelle en continuité de l'existant), afin de permettre une utilisation plus économe du foncier à bâtir, la réglementation devra favoriser une densification du hameau adaptée à son contexte (par exemple en évitant les minima de superficie, les COS trop réduits, etc.).

Cette densification devra notamment s'effectuer avec une exigence d'intégration paysagère (par exemple en réutilisant des volumes « traditionnels » relativement denses, type granges ou fermes regroupées...se reporter au 3.2.4) et dans le respect des orientations concernant l'assainissement et la préservation de la ressource en eau (cf. 3.1.1.2).

Enfin, pour rester cohérent avec l'objectif général de limiter la multiplication des flux en voiture individuelle et de favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement, les PLU donneront la priorité à court et moyen termes au développement des hameaux les plus proches des bourgs et des villages, et pouvant être le plus facilement reliés à ces derniers par des liaisons douces* sécurisées.

Dans tous les pôles d'habitat, les urbanisations nouvelles devront contribuer à une amélioration générale de la qualité de l'habitat et des espaces collectifs.

Orientations spécifiques pour le développement de l'habitat dans la ville agglomérée*

D'une manière générale, l'accueil de nouveaux logements dans la ville agglomérée devra être assuré de manière préférentielle par un processus de renouvellement urbain* et une utilisation optimisée des dents creuses*, en cohérence avec les orientations ci-dessous. Il s'agira toutefois de préserver des capacités foncières suffisantes pour l'accueil d'équipements ou d'activités, ainsi que l'aménagement et la requalification d'espaces collectifs.

Afin de conserver à long terme une diversité de l'offre résidentielle au sein de la ville agglomérée, les PLU devront identifier précisément les secteurs où ce processus de renouvellement urbain devra être favorisé et les quartiers à préserver en tant que tels, avec un souci de mise en valeur des constructions présentant un intérêt patrimonial sur le plan historique, culturel et/ou paysager.

Seront préservés de manière préférentielle les quartiers présentant un intérêt patrimonial ou un caractère structuré.

D'une manière générale, l'urbanisation nouvelle sous des formes denses et intermédiaires sera privilégiée dans la ville agglomérée, en particulier dans les centralités urbaines*.

L'habitat intermédiaire* pourra être une forme de densification à privilégier pour servir de transition urbaine entre habitat collectif et habitat individuel.

Pour favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement, les PLU feront des centralités urbaines de la ville agglomérée des lieux privilégiés pour un développement de l'habitat.

Au-delà des centralités urbaines, les secteurs suivants de la ville agglomérée seront également considérés dans les PLU comme des lieux privilégiés pour un développement de l'habitat (si nécessaire par densification et/ou renouvellement du tissu bâti existant) :

- tout d'abord, les secteurs situés à proximité des points d'arrêt existants ou programmés du réseau de transports collectifs urbains primaire ainsi que des gares et haltes ferroviaires existantes et futures,
- ensuite, les secteurs situés à proximité des points d'arrêt existants ou potentiels du réseau de transports collectifs urbains secondaire, afin d'optimiser le potentiel d'utilisateurs sur ce réseau.

Concernant les notions de réseau de transports collectifs urbains primaire et secondaire, se reporter au point 3.2.5 du DOG.

Orientations spécifiques pour le développement de l'habitat dans les bourgs* et les villages*

D'une manière générale, l'accueil de nouveaux logements dans les bourgs et villages devra être assuré de manière préférentielle par une utilisation optimisée des dents creuses* situées dans l'enveloppe actuelle de ces bourgs et villages, voire par un processus de renouvellement urbain*, en cohérence avec les orientations ci-dessous. Il s'agira toutefois de préserver des capacités foncières suffisantes pour l'accueil d'équipements ou d'activités,

ainsi que l'aménagement et la requalification d'espaces collectifs.

Les PLU devront identifier précisément les secteurs où ce processus de renouvellement urbain devra être favorisé, avec un souci de mise en valeur des constructions présentant un intérêt patrimonial sur le plan historique, culturel et/ou paysager, sachant que le potentiel de renouvellement urbain existant dans les centres des bourgs et les centres des villages devra être exploité au mieux.

Dans les bourgs et villages, une diversification de l'habitat en terme de formes urbaines devra être favorisée, dans le sens d'une densification adaptée au contexte paysager de chaque bourg et village.

Aussi, il conviendra de favoriser le développement d'habitat collectif, mais aussi intermédiaire* (du type « maison de ville »), notamment dans les centres des bourgs et villages. Ces développements seront à privilégier en particulier dans la continuité des espaces publics structurants (de type places centrales et rues principales).

Pour favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement (et notamment les extensions éventuelles du réseau de transports collectifs urbains secondaire sur des secteurs du territoire actuellement non couverts par un tel réseau), le développement de l'habitat s'effectuera prioritairement par une utilisation optimisée du potentiel foncier situé à l'intérieur même ou au plus près des centres des bourgs et des villages, avant d'étendre les bourgs et les villages sur des espaces aujourd'hui naturels ou agricoles.

Dans le même esprit, les PLU feront des secteurs situés à proximité des gares et haltes ferroviaires existantes et futures des lieux privilégiés pour un développement de l'habitat, sauf à ce qu'un tel développement s'avère contradictoire avec les orientations figurant dans la partie 1 du DOG, relatives notamment à la préservation de la grande trame verte.

Orientations générales concernant le renforcement des centralités urbaines*

Rappel du PADD

« Nous voulons renforcer les centralités urbaines* qui structurent cette ville agglomérée »

« Nous voulons que cette armature urbaine* participe à la création de « lien social » entre les habitants de notre territoire, en cherchant à construire dans les pôles centraux de nos villes et villages des lieux de vie sociale animés et attractifs [...] »

« conforter et développer, à l'intérieur de pôles d'habitats* structurés, une offre attractive en commerces, services, activités artisanales, équipements et services publics de proximité, en cohérence avec les principes d'organisation de l'urbanisation »

Explication des orientations du DOG

Pourquoi renforcer les centralités urbaines dans leurs différentes fonctions (habitat, activités, équipements...)?*

Rappel article L121-1 du Code de l'urbanisme : « les SCOT déterminent les conditions permettant d'assurer [...] la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural [...] »

Au delà de cette exigence législative, le renforcement des centralités urbaines est un objectif clef du PADD du SCOT. Ce renforcement est en effet nécessaire pour plusieurs raisons :

- favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (TC et modes doux) et éviter l'allongement des déplacements en voiture individuelle, en permettant notamment aux habitants de trouver à proximité de leur lieu de résidence des activités et services de proximité, et en optimisant le potentiel de clientèles des TC par le cumul de différentes fonctions en un même lieu.
- améliorer la qualité de vie urbaine et favoriser le lien social en créant des lieux de vie animés.
- permettre le maintien d'une diversité du tissu économique et donc des emplois en favorisant le développement de formes de commerces, services et artisanat liées spécifiquement à un milieu urbain (en particulier le développement du « petit commerce » ou de pôles commerciaux de « centres-villes » face au développement des grandes surfaces commerciales de périphérie).
- contribuer au développement d'un réseau d'espaces collectifs structurants et valoriser le paysage urbain (cf. 3.2.3 : les centralités urbaines constituent des « espaces de représentation » majeurs ou secondaires essentiels pour l'image et la perception de notre territoire).
Ces centralités urbaines n'ont pas toutes les mêmes vocations et le même niveau de rayonnement (rayonnement à l'échelle du quartier, de la commune ou de l'agglomération), il est important qu'elles restent hiérarchisées et complémentaires.

Le document graphique n° 2 intitulé « organisation et valorisation du développement urbain » localise de manière très schématique les différentes centralités urbaines du territoire. Il appartiendra aux PLU d'identifier les contours précis de ces centralités, tout comme il leur appartiendra de délimiter finement l'enveloppe plus large des bourgs et des villages.

Dans la ville agglomérée, seules les principales centralités urbaines sont recensées : l'identification des autres centres de quartiers existants ou à créer de rayonnement plus local relèvera donc des PLU.

Au-delà des deux orientations très générales mentionnées ci-dessous, d'autres orientations du DOG contribueront plus ou moins directement à cet objectif clef de renforcement des centralités urbaines. (notamment les orientations en matière de développement économique, cf. 3.2.3).

Orientations du DOG

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain »

Dans la ville agglomérée*, la vocation multifonctionnelle des centralités urbaines devra être renforcée.

Les espaces constituant des centralités urbaines au sein de la ville agglomérée sont les suivants :

- le cœur d'agglomération,*
- le secteur de Porte de France/rue de Genève,
- le centre historique de Gaillard et celui de Ville-la-Grand,
- le chef-lieu de Vétraz-Monthoux et le pôle de Bas-Monthoux,
- le centre du quartier Perrier/Livron,
- les autres centres de quartiers existants ou à développer.

Ces centralités urbaines correspondent à des localisations préférentielles pour l'implantation d'activités commerciales et de services (se reporter au 3.2.3).

Elles correspondent également à des localisations préférentielles pour l'implantation d'équipements.

Les nouveaux équipements structurants présentant un rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà, devront être localisés de manière préférentielle dans le cœur d'agglomération, le secteur de Porte de France/rue de Genève, ou sur le site du Brouaz (cf. la partie 3.3 du DOG).

Bien entendu, les centralités doivent rester des lieux de renforcement d'une offre d'habitat mixte.

La vocation multifonctionnelle des centres-bourgs* et des centres-villages* devra être renforcée.

Les centres-bourgs et centres-villages correspondent à des localisations préférentielles pour le développement de formes d'habitat collectif et intermédiaire*, mais aussi pour l'implantation d'activités commerciales et de services (cf. au point 3.2.3).

Ils correspondent également à des localisations préférentielles pour l'implantation d'équipements. L'implantation des équipements devra rester cohérente avec les potentialités en matière de desserte en transports collectifs, avec le poids démographique et avec les caractéristiques propres de chaque bourg et village.

Orientations concernant l'équilibre social de l'habitat

Synthèse d'éléments de diagnostic « clef »

Une large partie de la population est aujourd'hui confrontée à des difficultés croissantes pour accéder au logement. Dans un contexte géographique frontalier de demande forte, de production insuffisante pour répondre aux besoins et de pouvoir d'achat élevé d'une partie de la population, la hausse des prix du marché rend très difficile l'émergence sur le marché libre d'une offre en logements à coût modéré et intermédiaire (locative et en accession). De ce fait, les ménages à faibles revenus, mais aussi une large partie des ménages à revenus moyens se trouve exclue du marché libre.

Ce coût du foncier pèse aussi sur la construction de logements aidés, qui ne représentent qu'à peine 15 % du parc de logements et demeurent encore insuffisants pour répondre à l'ensemble des besoins. De plus, cette offre en logements aidés reste encore géographiquement très concentrée dans certains secteurs, créant parfois des poches de précarité et pouvant générer une dégradation du climat social.

Il faut souligner l'enjeu général d'une diversité de l'offre en logements réalisés, à la fois en terme de produits, de prix, de taille, et de forme urbaine, qui est à la base de toute mixité de peuplement et d'équilibre social de l'habitat.

Rappel du PADD

« Notre choix d'une plus forte mixité sociale* dans l'habitat suppose d'offrir une gamme de logements plus diversifiée, et répartie de manière plus équilibrée sur notre territoire. »

« Nous cherchons [...] à élargir le choix des ménages en terme de lieux de résidence, quels que soient leur revenu, leur structure familiale, leur âge, et leur situation sociale. »

« Il s'agira aussi de créer des conditions favorables au maintien de la mixité sociale à long terme. Par exemple, en luttant contre les phénomènes d'éviction des ménages à revenus modestes dans des quartiers confrontés à une valorisation du foncier et du bâti. »

« Notre ambition est de confirmer la diversité de l'offre de logements en jouant à la fois sur les produits privés et sur une offre sociale nouvelle et valorisée. »

« Nous jugeons impératif de poursuivre l'effort de production très soutenue de logements aidés*, toutes les communes du territoire devant contribuer à cet effort à leur échelle. En effet, l'offre en logements aidés reste aujourd'hui insuffisante pour répondre aux besoins exprimés par les populations à revenus faibles et moyens, besoins amplifiés par la situation géographique frontalière qui accroît considérablement les phénomènes d'éviction sur le marché libre. [...] Nous devons en outre assurer une diversité des catégories de logements aidés produits [...] »

Explication des orientations du DOG

Rappel article L.121-1 du Code de l'urbanisme :

« les SCOT déterminent les conditions permettant d'assurer [...] la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural [...] »

Rappel article L.122-1 du Code de l'urbanisme :

« les SCOT définissent notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux [...] »

« Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d'intervention prévus à l'article L. 143-1, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'État doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. »

Il convient de rappeler que deux Programmes locaux de l'habitat (PLH) ont été approuvés en 2003 sur les deux communautés de communes incluses dans le périmètre du SCOT. Ces PLH arrivent à échéance en 2008.

Le SCOT n'a pas vocation à définir de façon fine les conditions permettant d'atteindre une vraie mixité sociale dans l'habitat et ses modalités de mise en œuvre (ce rôle revenant aux PLH, dont la durée de 6 ans apparaît plus adaptée). Il est néanmoins important que le SCOT puisse fixer des orientations générales que les prochains PLH et que les PLU notamment seront chargés de préciser, décliner et mettre en œuvre.

En réalité, le SCOT poursuit et conforte la politique volontariste engagée par ces deux PLH en 2003, tant en matière de construction de logements que de diversification de l'offre, dans une logique qualitative et avec une exigence très forte de mixité sociale.

En particulier, le SCOT incite à une production de logements sociaux soutenue, diversifiée et répartie de manière plus équilibrée sur l'ensemble du territoire, objectifs qui avaient déjà été initiés dans les PLH de 2003 (qui fixent comme objectif que les logements sociaux représentent un peu plus d'un tiers des nouveaux logements produits annuellement).

De plus, cet effort soutenu se justifie par le fait que sur les six communes du territoire soumises aujourd'hui à l'article 55 de la loi SRU, cinq n'ont pas encore atteint l'objectif législatif de 20 % de logements locatifs sociaux, à savoir les communes de :

- Ambilly (8,01 % de logements locatifs sociaux dans le parc de résidences principales en 2005),
- Cranves-Sales (1 %, chiffre 2001),
- Gaillard (18,38 %, chiffre 2005),
- Vétraz-Monthoux (9,04 %, chiffre 2005),
- Ville-la-Grand (16,02 %, chiffre 2005).

À noter qu'en application de l'article L302-7 du Code de la construction et de l'habitation, la commune de Gaillard, du fait qu'elle bénéficie de la dotation de solidarité urbaine et de cohésion sociale prévue par l'article L. 2334-15 du code général des collectivités territoriales, est exonérée du prélèvement prévu à ce même article, à partir d'un taux de logements locatifs sociaux de 15%.

Au-delà, le SCOT a souhaité conforter la volonté des autres communes du territoire de contribuer solidairement à cet effort général de production de logements sociaux.

Il faut également souligner qu'une diversité dans le type de logements sociaux produits à l'échelle de chaque

commune est un objectif nécessaire pour atteindre une vraie mixité sociale, en cherchant évidemment, tant dans la répartition, la gestion ou l'attribution de ces logements sociaux, à éviter les phénomènes de concentration de populations de même niveau social ou de populations socialement fragiles dans certains îlots ou quartiers. Concernant l'explication de l'orientation du DOG n° 3 ci-dessous, il s'agit d'éviter « d'isoler » les logements sociaux et leurs occupants par rapport au reste de la commune, de ne pas les « exclure » de la vie communale.

Si le SCOT laisse aux PLH le soin de définir de façon précise les objectifs quantitatifs quant au logement social, et leurs modalités de réalisation, il fixe des objectifs planchers aux communes et aux PLH (notamment l'objectif d'atteindre, aussi rapidement que possible, un seuil de 20% de logements locatifs sociaux pour les communes de plus de 3 500 habitants, et de 10% pour les autres communes – cf. orientation du DOG n°2, ci-dessous). Mais sur le territoire frontalier du SCOT, qui présente un besoin en logements sociaux accru du fait des tensions sur le marché libre, un taux de 20% de logements locatifs sociaux doit être considéré comme une exigence minimale, et non comme une finalité. Les PLH seront chargés de définir précisément les proportions de logements sociaux nécessaires à la satisfaction des besoins réels du territoire, proportions qui pourront être supérieures à ce plancher de 20%.

En déclinaison de cette volonté générale, et afin de « rattraper le retard » en logements sociaux par rapport aux besoins, le DOG fixe une orientation spécifique pour les plus grosses opérations de logements, qui constituent la plupart du temps de réelles opportunités pour augmenter significativement l'offre en logement social. La proportion de 20% de logements locatifs sociaux dans ces opérations doit être considérée comme un seuil minimum, les communes étant incitées à moduler cette proportion à la hausse pour mieux répondre aux objectifs énoncés dans le SCOT et dans les PLH.

À noter que cette orientation n° 5 a été établie au regard des dispositions du dernier alinéa de l'article L.122-1 du Code de l'urbanisme renvoyant à l'article R.122-5 du même code :

« Les opérations foncières et les opérations d'aménagement mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 122-1 sont :

- 1°) Les zones d'aménagement différé et les périmètres provisoires de zones d'aménagement différé ;
- 2°) Les zones d'aménagement concerté ;
- 3°) Les lotissements, les remembrements réalisés par des associations foncières urbaines et les constructions soumises à autorisations, lorsque ces opérations ou constructions portent sur une surface hors œuvre nette de plus de 5 000 m² ;
- 4°) La constitution, par des collectivités et établissements publics, de réserves foncières de plus de cinq hectares d'un seul tenant. »

Le SCOT souhaite l'engagement d'un travail qualitatif, au niveau de chaque PLU, pour définir les conditions d'un réel équilibre social non seulement à l'échelle de la commune mais aussi à une échelle plus fine (à l'échelle du bourg, du village, du quartier, voire de l'îlot...). Pour cela, il est rappelé que les PLU pourront utiliser notamment

les possibilités offertes par l'article L.123-2 du Code de l'urbanisme :

« Dans les zones urbaines ou à urbaniser, le plan local d'urbanisme peut instituer des servitudes consistant :

- à réserver des emplacements en vue de la réalisation, dans le respect des objectifs de mixité sociale, de programmes de logements qu'il définit ;
- à délimiter des secteurs dans lesquels, en cas de réalisation d'un programme de logements, un pourcentage de ce programme doit être affecté à des catégories de logements locatifs qu'il définit dans le respect des objectifs de mixité sociale. »

Au-delà des documents d'urbanisme et de programmation, la poursuite d'une politique foncière active et anticipatrice au niveau local reste une clef pour mettre en œuvre les objectifs des politiques fixées (avec un recours à l'Établissement Public Foncier Local, à des fonds d'intervention intercommunaux, au droit de préemption, etc.). Par ailleurs, les Opérations Programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) et les Programmes d'intérêt général (PIG) peuvent également s'avérer des outils pertinents dans cette mise en œuvre des objectifs et orientations du SCOT.

Parallèlement, le SCOT préconise la poursuite de l'action au quotidien, déjà partiellement effectuée aujourd'hui dans les communes et communautés de communes, qui vise à exploiter les différentes opportunités pour réaliser des logements sociaux bien intégrés dans leur contexte (négociation avec les constructeurs privés, réhabilitation de logements existants, soutiens aux bailleurs sociaux...).

En outre, il est important d'encourager l'accession sociale à la propriété, dans une proportion restant adaptée aux besoins du territoire.

Enfin, puisque les difficultés de logements sont étroitement liées au contexte transfrontalier, le SCOT estime très important qu'une stratégie globale et que des actions soient réfléchies et mises en œuvre à l'échelle plus large de la métropole franco-valdo-genevoise pour répondre efficacement aux enjeux en matière de logements. Les démarches de Projet d'agglomération franco-valdo-genevoise et de Plan directeur de l'habitat transfrontalier (PDHT) constituent des opportunités majeures pour aller dans ce sens. Dans ce cadre, le SCOT encourage fortement les territoires environnants, et notamment Genève, à engager des actions permettant de mieux répondre aux besoins en logement de leurs habitants.

Il convient de rappeler qu'une Charte d'engagement sur le logement transfrontalier a été élaborée. Elle vise notamment à une meilleure répartition de l'offre nouvelle entre les différents territoires de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Un autre enjeu ne doit pas être oublié : celui de l'accueil des gens du voyage sur le territoire et de l'intégration des populations en voie de sédentarisation. A ce titre, le SCOT souhaite rappeler l'importance du Schéma départemental pour l'accueil des gens du voyage établi en 2003, et la nécessité de mener une réflexion sur l'habitat adapté aux gens du voyage.

Orientations du DOG

Une diversification de l'offre résidentielle devra être mise en œuvre en terme de taille des logements, de forme urbaine, de répartition entre le secteur locatif et le secteur en accession. Chaque commune, à son échelle, devra participer à cette diversité. Les PLH déclineront cette orientation.

Toutes les communes devront contribuer à la production de logements sociaux sur le territoire.

Les PLH traduiront cette volonté en objectifs de production précis, et définiront les modalités d'actions concrètes permettant de répondre à l'exigence d'équilibre social dans l'habitat, sachant :

- que les communes de plus de 3500 habitants chercheront à atteindre et à garantir un taux minimum de 20% de logements locatifs sociaux au sein du parc de résidences principales,
- et que les autres communes chercheront à atteindre et à garantir un taux minimum de 10% de logements locatifs sociaux au sein du parc de résidences principales...

Et ce dans des conditions à préciser par les PLH (en termes d'échéances, de répartition, etc.).

De plus, au niveau de chaque commune et de chaque quartier, une diversité dans les types de logements sociaux produits devra être recherchée afin de garantir une vraie mixité de population.

Les Plans locaux d'urbanisme devront justifier qu'ils mettent en œuvre les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs (par exemple en instaurant des servitudes en application de l'article L123-2 du Code de l'urbanisme).

Les nouveaux logements sociaux devront être reliés aux centres de vie. Ils devront ainsi être intégrés au fonctionnement de la cité et participer à son animation.

Une attention toute particulière sera apportée au maintien ou à la création d'une offre en logements sociaux diversifiée dans les secteurs susceptibles de connaître une valorisation du foncier et du bâti importante : par exemple, le long d'axes de transports publics structurants, dans les centralités urbaines, ou dans le cadre des grands projets mentionnés dans la partie 3.3 du DOG.

Afin de favoriser la mise en œuvre des orientations précédentes, la réalisation de projets à vocation d'habitat, à savoir :

- de toute zone d'aménagement différée (ZAD),
- de toute zone d'aménagement concertée (ZAC),
- de tout lotissement, de tout remembrement réalisé par des associations foncières urbaines, et de toute construction soumise à autorisation, lorsque ces opérations ou constructions portent sur une SHON (Surface hors œuvre nette) de plus de 5000 m²,

devra contribuer à la diversité de l'offre en logements. Pour cela, ces projets devront compter au minimum 20% de logements locatifs sociaux (l'ensemble de ces logements locatifs sociaux ne pouvant représenter moins de 20% de la SHON programmée).

Cette proportion ne pourra être modulée à la baisse que dans les conditions suivantes (conditions non cumulatives) :

- si la construction ou l'opération projetée est située au sein ou en continuité immédiate d'un îlot comportant déjà une forte proportion de logements locatifs sociaux,

supérieure à 30%. Dans ce cas, un équilibre entre habitat social et habitat non social devra être recherché et adapté au contexte de l'opération ou de la construction,

- ou s'il est prévu, à proximité immédiate de l'opération ou de la construction, la réalisation de logements locatifs sociaux, qui permettrait de parvenir à terme à un équilibre social dans l'habitat à l'échelle de l'îlot ou du quartier,
- ou si, dans les communes de moins de 3500 habitants, une opération ou construction présente un déséquilibre financier avéré du seul fait de l'intégration de 20% de logements locatifs sociaux : dans ce cas, ce taux pourra, après accord de la commune et en concertation avec l'EPCI porteur du PLH, être réduit, avec un plancher de 10%.

Orientations pour le développement économique du territoire

Synthèse d'éléments de diagnostic « clefs »

La région d'Annemasse bénéficie d'un développement économique soutenu, qui s'appuie en partie – mais pas seulement – sur la proximité de la métropole genevoise. Cette proximité constitue un atout indéniable pour la région d'Annemasse, à travers les effets d'entraînements induits, en particulier dans le secteur commercial (30 % du chiffre d'affaire des commerces du territoire proviennent de la clientèle suisse).

Parallèlement, la région d'Annemasse conserve encore une activité industrielle importante (25 % des emplois salariés du territoire), mais pénalisée dans son développement. Le manque de foncier disponible, le mitage des zones économiques par des enseignes commerciales, les difficultés de recrutement et de formation du personnel fragilisent l'ancrage des entreprises industrielles sur le territoire, faisant peser le risque de délocalisations. Les activités artisanales et de construction sont également confrontées à des problèmes similaires.

Dans cette situation, la diversité du tissu économique de la région d'Annemasse est aujourd'hui menacée, tandis que le développement commercial demeure insuffisamment organisé et qualitatif. Les implantations non maîtrisées d'enseignes commerciales en périphérie génèrent des zones économiques manquant souvent d'attractivité, et fragilisant parfois l'activité commerciale de centre-ville, centre-bourgs ou centre-villages.

Rappel du PADD

« Nous affirmons notre volonté d'organiser, de soutenir et d'animer le développement économique de notre territoire, afin de favoriser cette création d'emplois diversifiés, mais aussi de renforcer l'attractivité de notre agglomération vis-à-vis de son environnement [...] »

« Nous nous positionnons [...] pour un soutien fort aux activités industrielles et artisanales* et pour un développement commercial maîtrisé. Notre politique vise ainsi à créer les conditions d'un développement économique durable sur notre territoire, car fondé sur une diversité des activités économiques, garante de la diversité des emplois »

« Nous adoptons une politique qui permette, tout en maîtrisant le développement commercial, de renforcer l'attractivité et le rayonnement de ce secteur économique »

« En dehors des centres urbains*, notre politique visera à concentrer le développement commercial à l'intérieur des pôles d'activités* de périphérie existants »

« Nous souhaitons améliorer la qualité de nos pôles d'activités existants [...] ».

Extraits de la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005

« La banalisation de l'offre marchande à l'échelle de l'ensemble du périmètre conduit actuellement à disposer d'une offre commerciale présentant de faibles facteurs de différenciation et ce, quel que soit le pôle considéré.

Il en résulte des situations de concurrence croissantes sans attractivité supplémentaire.

Dans le cadre de la Charte de développement commercial, il s'agira donc ici d'apporter une dimension qualitative au développement commercial (par exemple en permettant la spécialisation de certains pôles). »

« Dans la logique d'un renforcement de l'attractivité vis-à-vis de l'extérieur, le développement commercial futur du périmètre SCOT doit s'appuyer sur des implantations de nature à générer des événements commerciaux. »

Explication des orientations du DOG

Rappel article L122-1 du Code de l'urbanisme :
« les SCOT définissent notamment les objectifs relatifs [...] à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces [...] »

Rappel article R122-3 du Code de l'urbanisme :
« le DOG, dans le respect des objectifs et principes énoncés aux articles L110 et L122-1, précise [...] les objectifs relatifs notamment [...] à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques »

Les orientations de ce point 3.2.3 visent à décliner la politique économique affichée dans le PADD. Pour plus d'informations sur cette politique, se reporter au volet « explication des choix du PADD » du rapport de présentation.

À noter également que le SCOT doit prendre en considération les impacts du développement économique sur la consommation d'espace, les déplacements, les paysages, etc.

Concernant plus particulièrement les localisations préférentielles des commerces et services au sein des pôles d'habitat, les orientations du SCOT visent à éviter un développement anarchique et diffus des activités commerciales en milieu urbain. En effet, un tel développement non maîtrisé aurait des conséquences négatives :

- sur l'attractivité des centralités urbaines (centres-villes, centres de quartiers, centres-bourgs et centres-villages) : pour rester attractives, ces centralités urbaines doivent voir leur offre commerciale confortée et développée. Il convient donc d'inciter fortement les nouvelles activités à s'implanter dans les centralités urbaines plutôt qu'en périphérie.
- sur les déplacements et le stationnement : l'implantation d'activités commerciales dans certaines zones d'habitat n'est pas souhaitable au regard des difficultés que cela poserait en termes d'accès et de stationnement. De plus, une diffusion non maîtrisée des implantations commerciales favoriserait la multiplication des flux de déplacements en voiture individuelle. Au contraire, en concentrant les nouvelles implantations commerciales dans des polarités urbaines bien ciblées, il sera plus facile d'organiser et de rationaliser l'accès à ces activités et de favoriser l'usage des transports en commun et des modes de déplacements doux.
- sur la qualité du paysage urbain : une trop grande diffusion de locaux d'activités et notamment commerciaux en pieds d'immeubles peut générer à plus ou moins long terme des friches (arcades vides) peu valorisantes en terme de paysage urbain.

Orientations du DOG

- **Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain ».**

Il s'agira de favoriser de nouveaux développements économiques dans certains secteurs ciblés du territoire, en cohérence avec les objectifs du Projet d'aménagement et de développement durable, selon les modalités définies dans le présent DOG.

Ces secteurs correspondant aux « localisations préférentielles » pour le développement futur des commerces et des autres activités économiques sont :

- les centralités urbaines (au sein des pôles d'habitat), telles qu'identifiées schématiquement à l'échelle du SCOT (centralités urbaines de la ville agglomérée, centres-bourgs, et centres-villages), et à l'échelle du PLU pour les autres centres de quartier existants ou à développer.
- les pôles spécifiques d'activités existants (en dehors des pôles d'habitat).

De plus, certains sites à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire (en particulier le site de l'Étoile-Annemasse-Genève, le site des Bois Enclos, le site de Borly 2, le site des Iles) constituent également des localisations préférentielles pour un développement économique futur, mais sous certaines conditions définies pour chacun de ces sites et grands projets dans la partie 3.3 du présent DOG.

En dehors des « localisations préférentielles » mentionnées dans l'orientation précédente, il s'agira d'éviter de nouveaux développements économiques. Néanmoins, par exception à ce principe général, les PLU pourront identifier précisément des zones et définir des conditions

dans lesquelles un développement limité d'activités sera admis, mais uniquement si un tel développement répond à l'un ou à plusieurs des objectifs suivants :

- permettre une gestion des activités préexistantes (en admettant par exemple leur extension ou leur mutation vers des activités de même type ou de type différent),
 - permettre, au sein de certaines zones d'habitat, la structuration de micro-polarités commerciales et de services au dimensionnement limité, répondant à des fonctions de proximité et/ou liées à des flux de passage.
 - permettre la structuration de micro-polarités commerciales et de services au dimensionnement limité en lien direct avec le fonctionnement d'équipements,
 - permettre un développement maîtrisé d'activités artisanales et d'activités tertiaires, à caractère non commercial, ce développement devant rester compatible avec la fonction d'habitat,
 - permettre un développement d'activités contribuant directement à la mise en valeur de certains sites en terme de tourisme ou de loisirs, par une réhabilitation ou une restructuration de constructions existantes effectuée dans un souci de sauvegarde du patrimoine bâti.
- Il s'agira ainsi d'éviter notamment la diffusion non maîtrisée de locaux à vocation d'activité en pieds d'immeubles, ces derniers devant être valorisés pour d'autres usages (par exemple, l'habitat).

Un soin tout particulier sera apporté à l'évaluation préalable des impacts de l'implantation d'activités en terme de déplacements. Lorsque l'implantation d'une activité aurait pour conséquence de générer un trafic supplémentaire important non compatible avec les objectifs du SCOT et du futur Plan de déplacements urbains (PDU) en matière de déplacements, cette implantation pourra être refusée (notamment en application des articles R111-5 et R111-6 du Code de l'urbanisme).

Orientations particulières par types de « localisations préférentielles » pour le développement économique futur

LES CENTRALITÉS URBAINES

→ Orientations communes à toutes les centralités urbaines

Rappel du PADD

« Nous nous fixons également comme objectif de maintenir, structurer et dynamiser les activités commerciales et de services dans les centres-villes, centres de quartiers, centres-bourgs, et centres de village [...], en veillant à ce qu'elles ne soient pas fragilisées par le développement commercial dans les zones économiques de périphérie. Le développement d'activités artisanales dans ces centres urbains est également à encourager, à la condition d'être compatible avec la fonction d'habitat [...] »

Extraits de la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005 :

En ce qui concerne le développement commercial des centralités urbaines, la Charte énonce les objectifs généraux suivants :

- « Éviter les nouvelles implantations de grandes et moyennes surfaces alimentaires hors centres villes, centres bourgs, et centres villages »
- « Consolider l'attractivité du commerce de proximité »
- « Réaffirmer les centres villes, centres bourgs, centres villages dans leurs fonctions »
- « Redonner à la fonction commerciale de proximité son rôle de desserte locale mais également de lien social. »

Explication des orientations du DOG

Les centres-bourgs* ont une fonction commerciale et de services de rayonnement intercommunal.

Les centres-villages* et centres de quartiers (en zone agglomérée) ont également une fonction commerciale et de services de proximité, répondant à des besoins d'achats courants. Leur rayonnement est essentiellement communal ou à l'échelle d'un ou plusieurs quartiers.

D'après le PADD du SCOT, le maintien et le renforcement de cette fonction commerciale et de services de proximité dans les centres-bourgs, centres-villages et centres de quartiers sont essentiels pour différentes raisons :

- le maintien d'une mixité des fonctions économiques à l'échelle de l'agglomération (permettre le maintien de petits commerces et services, et de l'artisanat),
- la limitation des déplacements automobiles et le développement des déplacements par des modes alternatifs, par un rapprochement entre les lieux de résidence et les lieux de consommation courante,
- la nécessité d'animer les pôles d'habitat, de renforcer le lien social et la solidarité (commerces de proximité pour répondre entre autres aux besoins des personnes âgées ou personnes à mobilité réduite...).

→ Orientations spécifiques pour le cœur d'agglomération

Rappel du PADD

« Pour porter le rayonnement de notre territoire, deux centralités urbaines* doivent voir leur attractivité particulièrement renforcée.

En tout premier lieu notre cœur d'agglomération, qui est le lieu de la centralité par excellence [...]

Pour cela, nous devons rechercher une plus grande attractivité en matière d'équipements, d'activités privées ou publiques de loisirs, de commerces, de professions libérales et de services. À noter que nous souhaitons valoriser le rôle du marché d'Annemasse, premier marché de Rhône-Alpes [...] »

Explication des orientations du DOG

D'après le PADD, le « cœur d'agglomération » doit être une zone multifonctionnelle et rayonnante pour tout le territoire et au-delà (dimension transfrontalière). L'affirmation de la fonction économique et notamment commerciale se révèle donc indispensable, par la recherche d'une plus forte attractivité.

La tendance au développement diffus des surfaces commerciales à l'intérieur du cœur d'agglomération et à ses franges nuit aujourd'hui à l'attractivité du centre-ville commerçant et accroît le recours à la voiture individuelle pour des déplacements de courte distance. Il peut conduire à créer des arcades commerciales inoccupées, ce qui dévalorise le paysage urbain.

C'est pourquoi dans un premier temps, une concentration du développement commercial le long de plusieurs axes structurants forts doit être privilégiée. Dans un deuxième temps, les autres secteurs du cœur d'agglomération et de ses franges se développeront « naturellement », en continuité de ces axes structurants.

Le projet Chablais Gare constitue une opportunité pour développer un linéaire commercial* sud-nord attractif en direction de la Gare. Ce linéaire est important pour éviter une déconnection du projet de l'Étoile Annemasse-Genève avec le centre-ville commerçant actuel.

Se reporter également à l'explication des orientations 3.3.3 du DOG sur le « cœur d'agglomération ».

Les orientations du DOG ci-dessous ont été élaborées dans un souci de cohérence avec les objectifs et préconisations déjà énoncés dans la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005.

→ Orientations spécifiques pour le secteur Porte de France/rue de Genève

Rappel du PADD

« Pour porter le rayonnement de notre territoire, deux centralités urbaines* doivent voir leur attractivité particulièrement renforcée.

En tout premier lieu notre cœur d'agglomération [...] mais également le secteur « Porte de France – Route de Genève », situé sur Gaillard, Ambilly, et Annemasse [...] qui est marqué par une forte densité urbaine et commerciale, [...] et qui se situe dans le prolongement direct d'un axe structurant du territoire genevois en termes de transports collectifs urbains, d'espaces publics et d'activités tertiaires, l'objectif étant de valoriser cette continuité pour dynamiser le tissu urbain actuel côté français [...].

Pour cela, nous devons rechercher une plus grande attractivité en matière d'équipements, d'activités privées ou publiques de loisirs, de commerces, de professions libérales et de services [...].

Explication des orientations du DOG

D'après le PADD, le pôle de Porte de France/rue de Genève doit être une zone multifonctionnelle et à rayonnement intercommunal, voire transfrontalier. L'affirmation de la fonction économique et notamment commerciale se révèle donc indispensable, par la recherche d'une plus forte attractivité de ce pôle.

L'axe de la rue de Genève étant relativement long (plus d'un kilomètre), la constitution d'un linéaire commercial continu et attractif sur l'ensemble de l'axe apparaît peu pertinent dans un premier temps. L'implantation relativement diffuse de commerces en pieds d'immeuble telle qu'elle s'effectue aujourd'hui nuit à l'attractivité globale du pôle et accroît le recours à la voiture individuelle pour des déplacements de courte distance. Elle conduit parfois à créer des arcades commerciales inoccupées, ce qui dévalorise le paysage urbain et nuit à l'attractivité commerciale de l'ensemble du pôle.

C'est pourquoi, dans un premier temps, une concentration du développement commercial sur plusieurs séquences de l'axe rue de Genève clairement identifiées, et séparées entre elles par des secteurs à vocation principale d'habitat et de services, devra être privilégiée.

Dans un deuxième temps, les secteurs interstitiels entre ces séquences commerciales et de services se développeront « naturellement », avec l'augmentation à moyen et long terme du potentiel de clientèle.

Il est à noter que cette évolution doit s'appuyer sur l'important levier de valorisation urbaine et de développement commercial qu'est la mise en place d'un transport en commun en site propre sur la rue de Genève (par exemple en faisant coïncider les points d'arrêt de ce transport en commun avec les secteurs de développement commercial).

Les orientations du DOG ci-dessous ont été élaborées dans un souci de cohérence avec les objectifs et préconisations déjà énoncés dans la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005. Ce document préconise effectivement « l'élaboration d'un séquençage de l'axe et un zonage de polarités commerciales distinctes ».

Orientations du DOG**Orientations communes à toutes les centralités urbaines**

L'objectif est de favoriser, à l'intérieur de ces centralités urbaines, l'implantation et l'évolution d'activités commerciales et de services, afin de marquer une centralité. Ces implantations devront être localisées en priorité le long ou dans la continuité d'espaces publics structurants (places ou rues principales). Ce développement devra présenter un dimensionnement cohérent avec le poids et le niveau de rayonnement de chaque centralité.

L'implantation d'activités artisanales dans ces centralités urbaines est admise, sous réserve d'être compatible avec la fonction d'habitat.

Orientations spécifiques pour le cœur d'agglomération

- L'objectif général est de renforcer l'attractivité commerciale du cœur d'agglomération.

Pour cela :

- la priorité est donnée à la structuration et la densification d'un linéaire commercial* orienté « Sud-

Nord », autour de plusieurs rues, depuis le secteur Saint-André/Les 3 places jusqu'au secteur de la gare d'Annemasse.

- sur ce linéaire commercial prioritaire, l'objectif est de favoriser l'accueil de nouvelles surfaces commerciales. Le développement d'activités de services sera admis dès lors qu'il contribue au renforcement et à l'animation de ce linéaire commercial prioritaire.
- en dehors de ce linéaire commercial prioritaire, la restructuration de polarités commerciales et/ou de services existantes, ciblées et géographiquement limitées, pourra être admise, à l'intérieur même du cœur d'agglomération et sur ses franges. Ces restructurations ne sauraient porter atteinte à l'attractivité du linéaire commercial prioritaire.
- le commerce non sédentaire (marchés) constitue une fonction économique à renforcer dans le cœur d'agglomération, notamment dans le cadre d'une valorisation du secteur des 3 places.
- Le stationnement public et privé dans ce secteur multifonctionnel devra être organisé, dimensionné et réglementé, de manière à ne pas dissuader l'accès à ce pôle commercial en transports publics, et à favoriser les déplacements en modes doux (piétons, cycles...) à l'intérieur de ce pôle.

Pour cela :

- l'accès au pôle par les voitures individuelles sera donc réorganisé en conséquence, en dissuadant le transit automobile par ce pôle,
- il s'agira de privilégier un stationnement de courte et moyenne durée et une rotation dans les parcs de stationnement plutôt qu'un stationnement à la journée, dans le but de prioriser les stationnements liés à la fréquentation de ce pôle commercial sur les stationnements liés aux déplacements domicile-travail,
- il s'agira de structurer une ou plusieurs zones piétonnes, cohérente(s) avec la densification du linéaire commercial prioritaire,
- l'objectif est également de garantir des cheminements piétons sécurisés reliant les parcs de stationnement publics et privés aux rues commerçantes et centres commerciaux.
- Le Plan de déplacements urbains devra préciser les modalités de mise en œuvre de ces objectifs, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG.

Orientations spécifiques pour le secteur Porte de France/rue de Genève

L'objectif général est de renforcer l'attractivité commerciale du secteur de « Porte de France/rue de Genève », autour de polarités commerciales ciblées et géographiquement limitées, marquant le long de l'axe des séquences à forte présence commerciale séparées par des séquences à dominante d'habitat et de services. Ces polarités commerciales prenant appui sur l'axe rue de Genève pourront être développées sur les rues attenantes, en liaison avec les points d'arrêt des transports collectifs.

La mise en place future de transports en communs en site propres (TSCP) sur l'axe de la rue de Genève devra contribuer à l'attractivité commerciale de ce secteur. Le Plan de déplacements urbains précisera les modalités de mise en œuvre de cet objectif, en cohérence avec les orientations figurant dans le 3.2.5 du DOG.

LES POLES SPÉCIFIQUES D'ACTIVITÉS «DE PÉRIPHÉRIE» EXISTANTS

Ces pôles spécifiques d'activités* «de périphérie» existants sont : le Pôle de la Châtelaine, le Pôle des Vouards, le pôle du PAE de la Menoge, le Pôle de Shopping Étrembières, le Pôle d'Annemasse/Ville-la-Grand, le Pôle de Borly 1/Les Érables. Ils sont localisés schématiquement au niveau du SCOT.

→ *Orientations communes à tous les pôles spécifiques d'activités «de périphérie» existants :*

Rappel du PADD

« Nous nous fixons également comme objectif de maintenir, structurer et dynamiser les activités commerciales et de services dans les centres-villes, centres de quartiers, centres-bourgs, et centres de village [...], en veillant à ce qu'elles ne soient pas fragilisées par le développement commercial dans les zones économiques de périphérie »

« Nous souhaitons améliorer la qualité de nos pôles d'activités existants et la garantir durablement pour les pôles à créer :

- en donnant à chaque pôle d'activités une ou des vocations claires,
- en ayant un souci constant d'intégration urbaine et paysagère des activités et des aménagements dans ces pôles,
- en organisant l'accessibilité, la circulation interne et la signalétique dans ces pôles, pour tous les modes de déplacements,
- en encourageant le développement des équipements de services aux entreprises et à leur personnel (à titre d'exemple : desserte numérique à très haut-débit, restauration d'entreprise...),
- en encourageant les démarches globales du type démarches de management environnemental des zones d'activités économiques,

Ces démarches qualitatives contribueront à renforcer l'attractivité de notre tissu économique [...] et à l'inscrire dans une logique de développement durable. »

« Cet effort général d'utilisation plus économe du foncier [...] doit concerner non seulement l'habitat mais aussi les activités économiques. »

Extraits de la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005 :

« La non spécialisation des zones commerciales du périmètre d'étude qui mixent la plupart du temps des activités commerciales avec des activités de production ou de négoce conduit à disposer d'espaces marchands peu lisibles et en mutation permanente.

Par ailleurs, l'aménagement de ces sites est la plupart du temps inadapté à la fréquentation commerciale. »

Face à ce constat, la Charte préconise donc de : « Rendre cohérentes les implantations commerciales périphériques. Pour ce faire, les vocations économiques des zones commerciales périphériques, les périmètres dévolus aux implantations commerciales et le niveau qualitatif des formes bâties doivent être redéfinis. » ; « Améliorer le confort de fréquentation des principaux pôles commerciaux du périmètre. Pour ce faire, un ensemble de préconisations sera proposé et aura pour objectifs de résoudre les

dysfonctionnements actuels et d'anticiper les contraintes liées à la hausse probable de la fréquentation. »

Explication des orientations du DOG

D'une manière générale, la multiplication des espaces de stationnement propres à chaque bâtiment d'activité et la prédominance de bâtiments, notamment commerciaux, à un seul niveau induit souvent une consommation très extensive de l'espace dans les pôles économiques de périphérie, qui limite à terme les potentialités de développement futur pour le territoire.

Un enjeu paysager fort est d'accompagner qualitativement la reconversion des friches industrielles en bâtiments commerciaux ou autres.

La desserte de ces pôles (= accès à ces pôles et circulation en interne) par les différents modes de déplacement est d'une manière générale insuffisamment organisée et sécurisée. Peu de parcs de stationnements communs à plusieurs enseignes commerciales et de cheminements piétons sécurisés entre ces enseignes ont été développés, ce qui participe à une multiplication des déplacements automobiles au sein même du pôle sur de courtes distances et induit un certain gaspillage de foncier.

De plus, certains de ces pôles (exemple le pôle Annemasse/Ville-la-grand) sont traversés, aux heures de pointe notamment, par des flux automobiles de transit liés aux déplacements domicile-travail. Cette situation crée des points de saturation routière, accroît les nuisances, et multiplie les conflits d'usage en matière de déplacements.

Aussi, une réorganisation plus qualitative de la desserte de ces pôles et du stationnement dans ces pôles constitue un enjeu majeur : l'attractivité économique de ces pôles sur le long terme est à ce prix.

→ *Orientation spécifique aux pôles d'activités «de périphérie» à vocation dominante commerciale : le Pôle de la Châtelaine, le pôle du PAE de la Menoge, le Pôle de Shopping Étrembières :*

Explication des orientations du DOG

Au sein du territoire, certains pôles économiques ont soit été aménagés dans la perspective d'une vocation commerciale dominante (PAE de la Menoge, Shopping Étrembières), soit évoluent de fait progressivement vers une fonction commerciale dominante (pôle de la Châtelaine, en dehors du grand tènement occupé par les laboratoires BAYER, dont la fonction industrielle actuelle est à conforter).

Plusieurs raisons expliquent cette évolution :

- le positionnement géographique stratégique de ces pôles pour le commerce (à des carrefours routiers structurants ou en façade d'axes routiers structurants),
- la présence de grandes surfaces alimentaires qui jouent le rôle de « locomotives » dans ces pôles.

L'enjeu prioritaire est donc d'accompagner qualitativement cette évolution vers une vocation commerciale dominante, dans une logique de plus forte attractivité commerciale. Mais les communes pourront se montrer plus ou moins offensives pour accélérer ou non cette évolution : rien ne les empêche de préserver du développement commercial quelques poches industrielles et artisanales au sein de ces pôles, si elles le souhaitent, dans le respect des objectifs de diversité économique affichés par le PADD.

Il convient de noter à ce titre la particularité du pôle d'activité de la Châtelaine, conservant une fonction de production encore significative qu'il serait intéressant de préserver.

Quant au vaste site actuel des laboratoires Bayer, situé en continuité du pôle de la Châtelaine mais autonome par rapport à celui-ci dans son fonctionnement, il est préconisé d'exclure toute possibilité de développement commercial sur ce site dans le PLU.

Les orientations du DOG ci-dessous ont été élaborées dans un souci de cohérence avec les objectifs et préconisations déjà énoncés dans la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005.

→ *Orientations spécifiques au pôle d'activités des Vouards*

Explication des orientations du DOG

Ce pôle présente encore une certaine mixité des activités, qui lui confère une vocation et une évolution un peu différentes de celles d'un pôle commercial « classique ».

La requalification de ce pôle sur le plan paysager constitue l'enjeu prioritaire.

À noter que le pôle présente de nombreuses activités de matériaux et/ou liées au secteur du bâtiment, ce qui pourrait constituer une thématique intéressante à conforter. Les orientations du DOG ci-dessous ont été élaborées dans un souci de cohérence avec les objectifs et préconisations déjà énoncés dans la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005.

→ *Orientations spécifiques au pôle d'activités de Borly 1/ les Érables :*

Rappel du PADD

« Dans les pôles d'activités* de périphérie existants à caractère « mixte », conforter la vocation industrielle et artisanale de certains sous-ensembles cohérents de ces pôles, en les préservant d'un développement commercial diffus. »

Explication des orientations du DOG

Ce pôle présente encore un certain équilibre entre les différents types d'activités (une réelle mixité commerces – services – activités de production), ce qui lui confère une vocation et une évolution similaires à celle du pôle d'Annemasse/Ville-la-Grand.

Actuellement on peut constater que le pôle comprend une partie structurée au sud de la route de Taninges (site de Borly 1, sur Cranves-Sales et site des Érables sur Vétraz-Monthoux), ainsi qu'un ensemble d'activités économiques dispersées sur le nord de la route de Taninges.

Conformément aux préconisations de spatialisation énoncées dans la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005, le développement commercial en façade sud de la route de Taninges (ainsi que vers l'intérieur du pôle en direction de l'enseigne commerciale « locomotive ») est à privilégier, tandis que le développement à vocation non commerciale (artisanal, BTP, industriel, commerces de gros, activités de services aux entreprises, etc.) est à favoriser sur le reste du pôle.

En effet, l'extension du pôle actuel en façade nord de la route de Taninges, pour de nouveaux développements importants, notamment commerciaux, est à éviter pour plusieurs raisons :

- elle aboutirait à constituer un pôle économique majeur traversé par une voirie structurante, conduisant ainsi à aggraver les conflits d'usages entre flux de transit et flux d'accès à la zone et les phénomènes de saturation sur un axe déjà très chargé en trafic automobile,
- elle s'inscrirait en contradiction avec les objectifs en terme de protection et valorisation de la trame verte et des paysages,
- elle ne se justifie pas au regard des besoins recensés en terme de développement économique à 10 ans, d'autant plus que le pôle, dans ses limites actuelles, comporte des possibilités de densification et de mutation du bâti existant importantes, et encore quelques disponibilités en terrains non bâtis.

En résumé, la priorité doit être donnée à la requalification des espaces économiques existants, et notamment au renforcement de l'attractivité des secteurs déjà commerciaux.

Toutefois, dans la partie du pôle située au nord de la route de Taninges, pourra être admise l'implantation d'activités peu génératrices de flux (exemple, des activités de vente de voitures, déjà présentes dans le secteur...). Il s'agira aussi de permettre aux activités industrielles, artisanales et de services pré-existantes de pouvoir évoluer (éventuelles extensions maîtrisées possibles).

En terme de déplacements, la multiplication d'accès direct pour les activités sur l'axe structurant et très fréquenté qu'est la route de Taninges poserait des problèmes en termes de sécurité et de saturations.

Toute implantation nouvelle de grande surface alimentaire sur ce pôle, qui risquerait de porter atteinte à l'activité commerciale du centre-bourg actuel de Cranves-Sales géographiquement proche, est à proscrire.

Les orientations du DOG ci-dessous ont donc été élaborées dans un souci de cohérence avec les objectifs et préconisations déjà énoncés dans la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005.

Il est à noter l'intérêt que pourrait présenter une étude globale sur la requalification de l'ensemble du linéaire de la Route de Taninges et de ses abords, du carrefour de Livron à Borly, en lien avec le projet de valorisation envisagé sur les Bois de Rosses (cf. 3.3.2), étude qui pourrait déboucher sur un plan d'aménagement d'ensemble de ce secteur sensible en entrée d'agglomération.

→ *Orientations spécifiques au pôle d'activités d'Annemasse/Ville-la-Grand*

Rappel du PADD

« Dans les pôles d'activités* de périphérie existants à caractère « mixte », conforter la vocation industrielle et artisanale de certains sous-ensembles cohérents de ces pôles, en les préservant d'un développement commercial diffus. »

Explication des orientations du DOG

Le pôle d'activité d'Annemasse-Ville-la-Grand représente aujourd'hui le plus grand pôle économique de périphérie de notre territoire.

Il est le fruit d'une succession d'aménagement de différentes zones d'activités communales contiguës, avec chacune leur logique et leur cohérence, mais sans réel plan d'ensemble à l'échelle de tout le pôle. Certaines parties de ces zones, conçues et aménagées au départ comme des zones industrielles, ont muté progressivement et de manière désorganisée vers une fonction commerciale. Cette mutation insuffisamment maîtrisée explique un certain nombre de difficultés rencontrées sur ce pôle, par exemple en termes de déplacements, de qualité paysagère et surtout de lisibilité.

Le pôle comporte actuellement des sous-secteurs avec une fonction commerciale devenue dominante, mais pas forcément réaménagés et organisés comme de véritables zones commerciales, ce qui freine leur attractivité. Mais il est aussi marqué par une fonction industrielle et artisanale de production encore très présente, qui se maintient notamment dans certains sous-secteurs encore cohérents en dépit d'une tendance au « mitage » commercial.

Ce pôle présente donc des enjeux de requalification importants, auxquels il convient de répondre par une approche communale mais aussi intercommunale :

- en matière de qualité urbaine et paysagère, car il est marqué par des paysages hétéroclites et peu agréables. L'élaboration d'une Charte d'intégration urbaine et paysagère sur ce pôle dans le cadre du PLU de Ville-la-Grand constitue un exemple de démarche s'inscrivant dans ce sens qu'il serait intéressant de poursuivre et de généraliser, de même que l'amélioration de la qualité visuelle des abords de la Route de Thonon (« séquence d'activité à fort caractère boisé » - se reporter pour ces deux points au 3.2.4 du DOG et au « volet paysager » du rapport de présentation.
- en matière de déplacements, et de stationnements, puisque ce pôle présente des difficultés importantes sur ces points (notamment en période d'affluence). De plus, il est traversé par de nombreux flux de transit. Une réorganisation globale des circulations et des stationnements permettrait d'améliorer son attractivité, et de donner une place plus importante aux modes de déplacements alternatifs à la voiture (cf. 3.2.5 du DOG).
- enfin, ce pôle assez hétérogène souffre d'une insuffisance de lisibilité : la réorganisation des activités dans ce vaste pôle est une condition pour son attractivité commerciale (sa concentration dans certains secteurs lui donnera plus de lisibilité).

Au-delà des objectifs du PADD proprement dits, l'interdiction des activités commerciales dans certains secteurs de ce pôle se justifie au regard des éléments suivants :

- assurer la diversité des fonctions économiques sur le territoire (la pression commerciale est telle que si des secteurs ne sont pas « réservés » à l'industrie et à l'artisanat, ce type d'activité risque de ne plus pouvoir se maintenir ou s'implanter sur le territoire). Cette diversité des fonctions est garante de la diversité des emplois, et donc par là d'une mixité sociale sur le territoire.
- rationaliser les déplacements : un développement commercial diffus et généralisé risque d'aggraver les problèmes de déplacements déjà rencontrés et créerait des conflits d'usages dans cette zone mixte.

Le zonage précis des sous-secteurs commerciaux et non commerciaux de ce pôle relèvera des PLU.

Les orientations du DOG ci-dessous ont donc été élaborées dans un souci de cohérence avec les objectifs et préconisations déjà énoncés dans la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005.

Les sites de grands projets au sein desquels une composante économique est à développer

- Se reporter à la troisième partie de ce volet.

Orientations du DOG

Ces pôles spécifiques d'activités « de périphérie » existants sont : le Pôle de la Châtelaine, le pôle des Vouards, le pôle du PAE de la Menoge, le pôle de Shopping Étrembières, le pôle d'Annemasse/Ville-la-Grand, le pôle de Borly 1/les Érables. Ils sont localisés schématiquement au niveau du SCOT.

Orientations communes à tous les pôles spécifiques d'activités « de périphérie » existants

D'une manière générale, le développement commercial futur dans les pôles spécifiques d'activités « périphérie » existants ne devra pas compromettre le maintien d'une fonction commerciale attractive dans les centralités urbaines du territoire.

D'une manière générale, il s'agira de profiter des opportunités de développement des activités dans ces différents pôles économiques pour améliorer qualitativement leur aménagement et leur image, mais aussi les conditions d'accès et de circulation au sein de ces pôles si nécessaire, dans le cadre d'une approche stratégique globale sur l'évolution à long terme de l'ensemble du pôle. En particulier, les projets de nouvelles constructions ou de requalification de bâti existant devront apporter une véritable plus-value sur le plan architectural et paysager, par rapport au préexistant.

Une consommation plus économe du foncier par les bâtiments d'activités et par leurs surfaces de stationnement sera recherchée.

La desserte de ces pôles spécifiques d'activités et le stationnement seront réorganisés progressivement, autour de parcours sécurisés et différenciés selon les modes de déplacements, pour limiter le nombre de déplacements et améliorer le fonctionnement commercial des pôles. Le transit automobile au travers de ces pôles devra être dissuadé à long terme. La desserte en transports collectifs des pôles d'activités devra être renforcée, en relation avec des mesures permettant de faciliter leur usage (à titre d'exemple : Plan de déplacements entreprises, gestion plus restrictive du stationnement, etc.) Les PLU, le futur Plan de déplacements urbains, et les projets d'implantations notamment devront prévoir les dispositions permettant de mettre en œuvre cet objectif, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG.

Orientations spécifiques aux pôles d'activités « de périphérie » à vocation dominante commerciale : le pôle de la Châtelaine, le pôle du PAE de la Menoge, le pôle de Shopping Étrembières

L'objectif est de favoriser le maintien et/ou le développement d'une fonction commerciale attractive sur ces pôles.

Pour cela, un développement commercial devra être permis sur une partie ou sur l'ensemble de ces pôles.

Orientations spécifiques au pôle d'activités des Vouards

L'objectif général est de rendre possible le maintien, sur le long terme, de la mixité des fonctions économiques sur ce pôle, et notamment le maintien d'activités de services et artisanales.

Tout développement nouveau dans ce pôle s'effectuera par mutation et densification du bâti existant ainsi que par l'urbanisation du foncier encore non bâti situé à l'intérieur du pôle, en cherchant à améliorer la qualité paysagère des espaces privés et publics du pôle.

Son extension éventuelle devra être maîtrisée de manière à ne pas aggraver la situation en termes de déplacements, et à ne pas porter atteinte à la qualité des milieux naturels et agricoles.

Orientations spécifiques au pôle d'activités de Borly 1/ Les Érables

L'objectif général est de garantir le maintien, sur le long terme, de la dualité des fonctions économiques sur ce pôle (fonction industrielle et artisanale de production/fonction commerciale et de services), en renforçant l'attractivité du pôle pour chacune de ces deux fonctions, et en rendant possible leur développement.

Pour cela, il s'agira de distinguer géographiquement, au sein même de ce pôle, un ou plusieurs sous-secteurs en continuité ou non, pour lesquels une vocation industrielle et artisanale devra être garantie sur le long terme. Dans ces sous-secteurs, le développement commercial et des services pour l'avenir doit être exclu ; seules les activités de ventes ou de services concourant directement à l'affirmation de cette vocation industrielle et artisanale pourront être admises par exception (à titre d'exemple, les points de vente des entreprises artisanales dans des volumétries limitées, les services aux entreprises industrielles et artisanales, etc.).

La réorganisation de la desserte de ce pôle et du stationnement devra s'avérer cohérente avec cette réorganisation spatiale des fonctions économiques.

Le développement commercial futur devra s'effectuer prioritairement dans la partie actuellement structurée du pôle au sud de la RD 907, afin de renforcer l'attractivité des secteurs commerciaux déjà existants, et en cohérence avec la possibilité d'améliorer les conditions d'accès et de circulation dans cette partie structurée du pôle.

D'une manière plus générale, le développement d'activités sur ce pôle de Borly 1/Les Érables :

- ne devra pas conduire à aggraver la situation en terme de déplacements sur ce secteur, en particulier sur la RD 907 ;
- ne devra pas porter atteinte à la vitalité économique, et notamment commerciale, de la centralité urbaine de Cranves-Sales, au vu de la proximité de cette dernière.

Orientations spécifiques au pôle d'activités d'Annesson/Ville-la-Grand

L'objectif général est de garantir le maintien, sur le long terme, de la dualité des fonctions économiques sur ce pôle (fonction industrielle et artisanale de production/fonction commerciale et de services), en renforçant l'attractivité du

pôle pour chacune de ces deux fonctions, et en rendant possible leur développement.

Pour cela, il s'agira de distinguer géographiquement, au sein même de ce pôle, un ou plusieurs sous-secteurs en continuité ou non, pour lesquels une vocation industrielle et artisanale devra être garantie sur le long terme. Dans ces sous-secteurs, le développement commercial et des services pour l'avenir doit être exclu ; seules les activités de ventes ou de services concourant directement à l'affirmation de cette vocation industrielle et artisanale pourront être admises par exception (à titre d'exemple, les points de vente des entreprises artisanales dans des volumétries limitées, les services aux entreprises industrielles et artisanales, etc.).

La réorganisation de la desserte de ce pôle et de son stationnement devra s'avérer cohérente avec cette réorganisation spatiale des fonctions économiques.

Des extensions limitées de ce pôle seront admises sur ses franges, en compatibilité avec les autres orientations du SCOT, et sous réserve que les nouvelles surfaces ainsi créées soient réservées à l'accueil d'activités non commerciales.

Orientations pour la valorisation des paysages du territoire, des entrées de territoire et des entrées d'agglomération

Explication des orientations du DOG

La question des paysages est par nature « transversale ». Elle se situe au croisement des différentes politiques publiques d'urbanisme : les objectifs et orientations du SCOT tant en matière de préservation d'espaces qu'en matière de développement urbain se doivent d'intégrer la dimension paysagère.

Il s'agit de dépasser une vision réductrice et défensive du paysage, reposant sur la seule préservation des espaces ouverts, pour embrasser pleinement la notion du paysage au sens large, qu'il soit « rural », « périurbain » ou « urbain ».

Le SCOT doit poser les fondements d'un véritable « projet paysage » pour le territoire, s'inscrivant dans une politique globale de valorisation paysagère à l'échelle plus large de la métropole franco-valdo-genevoise.

Le paysage correspond à une problématique particulièrement sensible sur notre territoire, qui, du fait de sa mutation urbaine très rapide, a connu un développement désordonné qui tend à déstructurer et à dévaloriser les paysages du territoire.

De ce fait, ces paysages manquent parfois de lisibilité et de qualité, contribuant ainsi au « déficit identitaire » pointé dans le diagnostic.

Aussi, la problématique paysagère a-t-elle été soulignée lors de la concertation sur la phase diagnostic comme devant être approfondie, ce qui a été effectué.

Du fait du caractère « transversal » de la question paysagère, de l'aspect « technique » et assez complexe des orientations juridiques, et dans un souci de lisibilité et de cohérence, l'ensemble des éléments du rapport de présentation relatifs aux paysages (diagnostic, explication des objectifs et orientations retenus, préconisations et exemples d'application, etc.) ont été regroupés dans une seule et même partie : le « volet paysager » du Rapport de Présentation.

Ce « volet paysager » permet de reprendre, dans un document unique, l'ensemble des éléments du SCOT concernant les paysages :

- diagnostic paysager complet, permettant de mettre en évidence les enjeux,
- reprise des orientations du PADD et du DOG, en réponse aux enjeux identifiés,
- éléments permettant d'expliquer les modalités d'application du DOG, en prenant des exemples concrets,
- préconisations au-delà du DOG.

Les différents éléments sont organisés par types d'enjeux rencontrés sur le territoire, le tout étant illustré par un ensemble de photographies. Des cartes de diagnostic et des schémas explicatifs sont par ailleurs insérés dans ce document.

Les orientations juridiques qui auront un impact direct ou indirect sur les paysages se retrouvent dans différentes parties du DOG, à savoir :

- dans le point 3.2.4 du DOG, orientations spécifiques pour la valorisation des paysages du territoire, mais aussi des entrées de territoire et des entrées d'agglomération, ainsi que pour la constitution d'un réseau d'espaces collectifs structurants (avec les documents graphiques n° 3 et n° 4 correspondants),
- dans les points 3.1.2 et 3.1.3, les orientations en matière de préservation des espaces naturels et agricoles du territoire ayant des conséquences directe sur les paysages,
- dans les points 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3 et 3.2.5 (impacts sur les paysages des orientations générales en matière de développement urbain),
- dans la partie 3 (où l'on retrouve des orientations spécifiques pour certains grands projets visant à garantir leur qualité paysagère).
Pour tout élément complémentaire, se reporter au « Volet paysager » du Rapport de présentation.

Orientations générales pour la valorisation des paysages

Rappel du PADD

« Il s'agira de maintenir une diversité de grands paysages lisibles et de qualité : en conservant les ambiances caractéristiques de certains paysages, en construisant le paysage de demain dans les secteurs en complète mutation, en encourageant à une intégration paysagère systématique des nouveaux développements, et en traitant qualitativement les transitions entre ces grands paysages. »

« Par ailleurs, nous affirmons la nécessité :

- de maintenir des coupures non bâties d'intérêt paysager majeur entre les différents pôles d'urbanisation* [...], et privilégier un traitement plus qualitatif des franges urbanisées délimitant ces coupures, afin de contribuer à la structuration et à la lisibilité* de nos paysages ;
- de préserver les cônes de vues identitaires* et de valoriser les ouvertures paysagères* remarquables existants sur notre territoire [...]. »

« Un effort particulier est à mener pour favoriser une qualité paysagère et architecturale du bâti dans les centres-villes, centres-bourgs et centres-villages, espaces porteurs d'identité, mais aussi sur les espaces particulièrement visibles (par exemple, les collines et les coteaux). »

Explication des orientations du DOG

- Pour tout élément complémentaire, se reporter au « Volet paysager » du rapport de présentation.

Orientations du DOG

- **Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 3, intitulé : « traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération – coupures non bâties d'intérêt paysager majeur »**

Les cônes de vues identitaires* depuis l'espace public ou collectif devront être repérés dans les PLU et maintenus lorsqu'ils présentent un intérêt paysager majeur avéré. Une attention particulière sera apportée dans les PLU au maintien et à la mise en valeur de ces cônes de vue identitaires d'intérêt paysager majeur depuis des sites stratégiques pour l'image et la notoriété de l'ensemble du territoire : entrées de territoire, entrées d'agglomération, zones d'accueil touristique, etc.

À titre d'exemple, il peut s'agir de certains cônes de vues identitaires sur le Mont-Blanc, la silhouette caractéristique du Salève, le Môle, ou les coteaux des Voirons, depuis des axes routiers structurants, ou encore de certains cônes de vues identitaires sur le Lac de Genève et son jet d'eau depuis des routes en corniche.

Les ouvertures paysagères* depuis l'espace public ou collectif devront être utilisées et valorisées autant que possible dans le cadre des projets d'urbanisation et d'aménagement.

Le SCOT a identifié dans ses documents graphiques les principales coupures non bâties présentant un intérêt paysager manifeste à l'échelle intercommunale, qui ne devront pas être fermées par des urbanisations nouvelles.

Les PLU devront identifier, parmi les autres coupures non bâties non repérables à l'échelle du SCOT, celles qui présentent un intérêt paysager nécessitant leur protection à ce titre. Il pourra par exemple s'agir de coupures non bâties permettant la lisibilité du paysage ou le maintien

d'un paysage ouvert original. Cette orientation complète les orientations figurant aux points 3.1.3 et 3.2.1.1.

Les PLU devront prendre des mesures pour que toute modification du paysage par le biais d'une nouvelle construction de quelque nature que ce soit (habitat, industrie, agriculture...en secteur urbain ou périurbain), d'une voirie ou de tout autre aménagement, soit effectuée avec un objectif d'intégration paysagère* (par exemple conservation de haies bocagères ou de petites zones boisées, interdiction des buttes très visibles dans les zones de pentes, souci de cohérence architecturale dans les ensembles patrimoniaux, notamment en utilisant l'article 11 des PLU, etc.).

La délimitation des zones constructibles devra éviter l'effet de crête* (par exemple en définissant des zones d'implantations possibles de nouvelles constructions dans les zones sensibles repérées, comme les parties hautes des collines notamment...).

En ce qui concerne plus particulièrement le développement de l'activité agricole, les PLU devront identifier précisément les lieux où pourront être admises les constructions et installations agricoles, et selon quelles modalités, dans un souci de qualité et d'intégration paysagère.

Le mitage* du paysage et sa banalisation par les urbanisations nouvelles devront être évités, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des orientations définies dans les points 3.2.1 et 3.2.2 du DOG.

Dans le cadre des projets d'urbanisation et d'aménagements, les limites tracées* entre les différents types de paysages devront être respectées. Les limites floues* entre les paysages seront traitées, soit de manière à marquer plus nettement une limite, soit de manière à assurer une transition « douce » entre ces paysages.

Orientations particulières pour la structuration et la mise en valeur d'un réseau d'espaces collectifs structurants au sein de la ville agglomérée

Rappel du PADD

« Par ailleurs, afin de contribuer à la qualité de vie urbaine et permettre une appropriation sociale de l'espace urbain, nous souhaitons créer un réseau cohérent d'espaces collectifs structurants de qualité, végétalisés et/ou minéralisés (parcs et jardins publics, places, équipements sportifs et de loisirs...).

Ce réseau d'espaces collectifs en milieu urbain devra s'articuler avec les espaces naturels et agricoles composant la « grande trame verte » du territoire. Le maintien et la valorisation des pénétrantes vertes dans le tissu urbain, par exemple les pénétrantes vertes constituées autour de l'Arve et du Foron, s'avère donc des objectifs clefs. »

Explication des orientations du DOG

La constitution de ce réseau d'espaces collectifs structurant est un élément phare de la politique d'amélioration de la qualité de vie urbaine souhaitée par le SCOT (cf. 3.2.2.1).

Pour tout élément complémentaire, se reporter au « Volet Paysager » du rapport de présentation.

Orientations du DOG

→ Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 4, intitulé : « Réseau d'espaces collectifs structurants »

Pour constituer et valoriser ce réseau d'espaces collectifs structurants (de type parcs, places, voiries, parkings, espaces de pratique sportive...), de dimension nécessairement intercommunale, et de manière plus générale, pour améliorer la qualité de vie au sein de la ville agglomérée, les PLU ainsi que les projets d'urbanisation et d'aménagement devront s'inscrire dans la mise en œuvre des objectifs suivants :

- garantir de manière générale une qualité d'aménagement des espaces publics et autres espaces collectifs, qu'ils soient à dominante végétale ou minérale.
- maintenir la fonction des parcs existants en tant qu'espaces de respiration avec éléments végétaux.
- préserver l'aspect relativement naturel et verdoyant des grandes « pénétrantes vertes » dans la ville agglomérée, telles qu'identifiées dans les documents graphiques du SCOT. Une continuité des liaisons douces* existantes ou à créer dans la longueur de ces grandes pénétrantes vertes devra être garantie autant que possible, y compris la continuité de ces liaisons avec celles existantes sur les territoires voisins suisses et français. L'objectif est également de favoriser l'installation d'une écologie urbaine en liaison avec ces grandes pénétrantes vertes. En ce qui concerne plus spécifiquement la pénétrante verte de l'Arve, les PLU et les projets d'aménagements garantiront sa continuité dans le secteur Shopping Étrembières/Pont et nœud autoroutier d'Étrembières/Quais d'Arve, en maintenant des espaces verts naturels et/ou aménagés en proportion suffisante sur les deux rives de l'Arve (boisements rivulaires naturels, cordons boisés replantés, parcs et jardins publics, etc.). Cette orientation ne saurait toutefois compromettre la réalisation

des projets de réaménagement du nœud autoroutier d'Étrembières, tels que mentionnés dans le point 3.3.5.

- Marquer la centralité d'agglomération dans les « espaces de représentation majeurs », à travers la restructuration et le développement des espaces publics, la requalification du bâti existant, et les constructions nouvelles. Ces espaces, dont la qualité urbanistique et paysagère devra être améliorée, correspondent au secteur des grandes places (ensemble place du marché couvert, place de la Libération, place Clémenceau, Château Rouge, Hôtel de ville...), ainsi qu'au secteur des projets Chablais Gare et Étoile Annemasse-Genève. Ils sont identifiés schématiquement dans les documents graphiques du SCOT (Se reporter également aux orientations 3.3.3 sur le cœur d'agglomération et 3.3.4.2 sur le grand projet Étoile Annemasse-Genève).
- Mettre en valeur les espaces collectifs existants, voire créer de nouveaux espaces collectifs, dans les « espaces de représentation secondaires ». En effet, ces « espaces de représentation secondaires » doivent, tout comme les « espaces de représentation majeurs », assurer un rôle essentiel pour structurer et donner de l'épaisseur au réseau d'espaces collectifs. Les principaux espaces de représentation secondaires sont identifiés schématiquement dans les documents graphiques du SCOT. Les PLU devront repérer et traiter de la même manière les autres espaces de représentation secondaires.
- Traiter qualitativement les secteurs de transition entre les espaces collectifs urbains et les grandes « pénétrantes vertes » ou grands ensembles naturels et agricoles à valoriser.

Cette notion de réseau d'espaces collectifs structurants devra être prise en compte dans la création d'un réseau intercommunal de liaisons douces. Il s'agira notamment de développer des connexions entre les « espaces de représentation majeurs », les « espaces de représentation secondaires », les grandes pénétrantes vertes et les grands ensembles naturels et agricoles à valoriser, à travers l'aménagement de liaisons douces sécurisées. Les connexions entre ce réseau d'espaces collectifs structurants et le réseau d'espaces collectifs sur le territoire genevois devront être également développées.

En particulier, l'axe de la rue de Genève, l'axe du futur Boulevard urbain, et l'itinéraire du futur projet ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), du fait de leur potentiel d'évolution (renouvellement urbain ou développement de projets), devront contribuer fortement au développement et au maillage du réseau d'espaces collectifs structurant.

Le PDU notamment devra préciser ces objectifs et contribuer à leur mise en œuvre, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG.

Orientations particulières pour la valorisation des entrées de territoire et des entrées d'agglomération

Rappel du PADD

«Valoriser nos entrées de territoire et d'agglomération dans un traitement urbain et paysager de qualité, notamment en préservant les ruptures d'ambiance et les ruptures d'urbanisations, et en luttant contre un phénomène de «banalisation» croissante de ces entrées.»

Explication des orientations du DOG

→ Pour tout élément complémentaire, se reporter au «Volet paysager» du rapport de présentation.

Orientations du DOG

→ Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au Document graphique n° 3, intitulé : « traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération – coupures non bâties d'intérêt paysager majeur »

Orientations communes à toutes les entrées de territoire et entrées d'agglomération

Les entrées de territoire et d'agglomération devront être valorisées et singularisées par le biais d'un traitement en séquences*.

La lisibilité de ces séquences devra se faire en s'appuyant sur les éléments identitaires de chaque entrée (exemple, cônes de vue identitaires et ouvertures paysagères, bois traversés, alignements de bâtis industriels ou d'habitat, etc.) et par un travail sur l'espace public au sens large. Cette valorisation des entrées de territoires et d'agglomération ne saurait donc se réduire à un aménagement qualitatif des voiries structurantes elles-mêmes, de leurs bas côtés et des carrefours. Il devra également s'appuyer sur le traitement des voiries secondaires partant de ces voiries structurantes, et intégrer les éléments du paysage plus lointain perçu depuis ces dernières.

Cette démarche ne pourra aboutir que par un travail progressif et à long terme. C'est pourquoi il est important de définir des objectifs dès aujourd'hui.

Sur toutes les entrées de territoire et entrées d'agglomération, la lutte contre une implantation anarchique et diffuse de panneaux à usage de publicité doit être considérée comme un objectif majeur.

Orientations spécifiques pour chaque «type» de séquences paysagères

Les séquences ont été définies de façon large en fonction des grandes ambiances ressenties. Il en découle pour chaque séquence une orientation principale visant à préserver, restaurer ou structurer ces ambiances.

- Séquence naturelle boisée : le caractère boisé et/ou naturel devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement.
- Séquence naturelle aménagée : le paysage déjà en partie aménagé et transformé devra garder un aspect relativement naturel et verdoyant.
- Séquence agro-naturelle : le paysage devra rester lisible et ne pas être davantage fragmenté, ce qui sous-entend entre autres le maintien de l'agriculture et une forte maîtrise des développements urbains, en limitant au maximum le développement linéaire le long des voies. Les échappées visuelles sur les grands espaces agro-naturels environnants depuis les voiries structurantes

devront être maintenues, notamment en préservant les grandes coupures non bâties, et en évitant la fermeture de ces échappées visuelles par la végétation.

- Séquence mixte habitat/activités : l'espace devra être organisé plus clairement (par exemple par des alignements bâtis, par la requalification des voiries, de leur bas côtés et des carrefours...mais devra toutefois faire l'objet d'un traitement différencié des séquences urbaines ou d'activités proprement dites (par exemple par le choix des revêtements de sols, de ligne d'éclairage, de type de plantations et l'organisation de l'affichage et de la signalétique, etc.).
- Séquence d'activités : l'espace devra être restructuré, notamment par les alignements bâtis, le contrôle des espaces de vitrines (par exemple en évitant les zones de stockages sur le devant des bâtiments), ainsi que par le traitement plus qualitatif des espaces de stationnement et des espaces publics.
- Séquence d'activités à fort caractère boisé : en plus du respect des orientations applicables aux séquences d'activités, le caractère boisé devra être préservé et/ou restitué quels que soient les aménagements (par exemple par l'intégration de haies existantes sur les parcelles au projet ou la plantation de véritables zones boisées).
- Séquence urbaine : l'ambiance bâtie doit être affirmée et les espaces publics plus nombreux et mieux aménagés. Les aménagements tendront à mettre en évidence chaque micro-séquence possible par un traitement varié s'appuyant sur les éléments urbains (alignements de façades, alignements commerciaux, etc.), les ouvertures paysagères à valoriser, les éléments végétaux existants, etc.
- Micro-séquence urbaine : le long de l'axe de la rue de Genève, une succession d'ambiances différentes existe déjà et devra être exploitée pour mieux qualifier l'espace. La mise en place d'éventuels aménagements destinés à favoriser le développement des transports collectifs urbains devra être conçue comme un levier essentiel de valorisation de cette entrée de territoire et d'agglomération. Pour le reste, les orientations définies pour les séquences urbaines en général s'appliquent.
- Séquence à construire : il s'agit de secteurs dont l'évolution sur le plan paysager est directement liée à la réalisation de grands projets de développement et/ou d'infrastructures, qui pourra déboucher sur leur structuration en plusieurs séquences ou micro-séquences. Les caractéristiques futures de ces séquences ou micro-séquences ne peuvent donc être déterminées pour l'instant, mais elles devront dans tous les cas présenter une très grande qualité d'aménagement. Les grands projets de développement et/ou d'infrastructures concernés devront intégrer une réflexion paysagère d'ensemble portant sur l'évolution de la totalité du secteur qualifié de «séquence à construire».

Ces orientations sont applicables sous réserve du respect des orientations figurant dans la partie 3.3 du DOG.

Orientations spécifiques pour le traitement de la transition entre les différentes séquences

Les espaces de transition et d'échange entre les séquences pourront marquer une continuité ou une rupture d'ambiance, mais dans tous les cas devront :

- utiliser dans leur aménagement les éléments identitaires du site de façon à constituer des repères pour l'usager,
- participer au maintien et à la valorisation des cônes de vue identitaires* et des ouvertures paysagères*,
- dans le cas d'un carrefour, faire l'objet d'un projet global d'aménagement cohérent concernant aussi bien la partie centrale que les embranchements, talus et bas côtés.

Orientations en matière de politique des déplacements

Synthèse des enjeux du Diagnostic

Le territoire de la région d'Annemasse subit de nombreuses nuisances (pollution de l'air, bruit, saturations et insécurité...), qui découlent de la multiplication des déplacements et d'un usage quasi-exclusif de la voiture individuelle dans les déplacements. La part des transports collectifs* demeure faible (moins de 5%), tandis que le territoire ne bénéficie pas d'un réseau de liaisons douces* structuré. De nombreux flux automobiles de transit traversent le centre d'agglomération et les centres-bourg sur des voiries peu adaptées, ce qui génère un engorgement des centres urbains et nuit à la qualité de vie dans ces zones urbaines denses.

Ces dysfonctionnements proviennent en partie du manque d'organisation globale des déplacements à l'échelle du territoire et d'une harmonisation insuffisante de nos politiques à l'échelle de la métropole franco-valdo-genevoise.

Rappel du PADD

« Nous avons l'ambition de mettre en œuvre une politique globale de mobilité sur l'ensemble du territoire, qui contribue à rééquilibrer nos déplacements, pour améliorer la qualité de vie, dans une logique de développement durable*, tout en permettant de répondre aux besoins de mobilité et d'accessibilité de toutes les populations (et notamment de celles présentant le plus de difficultés pour se déplacer) aux différentes activités, équipements et espaces de notre territoire.

Cette politique doit s'inscrire de manière cohérente dans l'organisation globale des déplacements, définie à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Elle s'appuie sur la volonté de :

- favoriser les déplacements par des modes alternatifs à la voiture individuelle*, notamment pour les flux internes à notre territoire, pour les flux d'échange avec les territoires voisins, et pour les courts trajets,
- limiter les nuisances induites par le trafic automobile,
- permettre, dans une logique de solidarité, à l'ensemble de nos populations de se déplacer,
- conforter l'attractivité de notre territoire en améliorant les connexions avec les territoires voisins, notamment par les transports collectifs,
- contribuer à modifier la perception de notre territoire en utilisant une organisation différente de nos politiques de mobilité pour jouer sur notre urbanisation et donner une image plus « moderne » et plus « dynamique » de notre territoire.

Notre ambition politique en matière de déplacements sera précisée et déclinée dans un Plan de Déplacements Urbain à l'échelle des douze communes. »

Explication des orientations du DOG

Complément au diagnostic

De par sa situation particulière, dans l'agglomération franco-valdo-genevoise en périphérie du centre principal qu'est Genève et en limite frontalière, le territoire de

la région d'Annemasse subit de nombreuses nuisances. L'importance des flux qui transitent en direction de Genève, les incohérences entre les politiques de déplacements de part et d'autre de la frontière créent d'importants dysfonctionnements.

Mais la situation frontalière ne doit pas être vue seulement comme une source de difficultés : elle est aussi un atout à valoriser dans la mesure où elle permet par exemple au territoire de bénéficier de grands projets structurants en matière de transports collectifs (par exemple : le CEVA (se reporter au 3.4.2) de ce volet du rapport de présentation), la possibilité de prolonger le tramway genevois sur France, etc.).

Une partie seulement du territoire de la région d'Annemasse est desservie par les transports urbains (périmètre de Transports Urbains sur la 2C2A seulement) ; elle souffre du manque d'intégration au réseau urbain genevois (notamment du fait de la rupture de charge* liée à la frontière, dont l'exemple le plus caractéristique est celui du tramway qui s'arrête à la douane de Moëllesullaz). Les 6 autres communes ne sont desservies que par quelques lignes de cars départementaux, et ne bénéficient pas de parkings de rabattement* sur les transports en commun (parkings relais).

La région d'Annemasse présente par ailleurs, à l'image d'une grande partie de la Haute-Savoie, une forte dépendance à l'automobile : la ville agglomérée est fortement perméable au trafic automobile, et les transports en commun*, de même que les modes doux*, ne bénéficient que d'une place réduite dans un espace public largement dédié aux voitures (peu d'aménagements spécifiques, peu de priorités dans les déplacements, larges capacités de stationnement qui donnent une image de « ville – parking »...). De ce fait, les modes de déplacements alternatifs* sont peu compétitifs avec les déplacements automobiles, qui restent, y compris aux heures de pointe, les plus performants.

Cette double situation peut expliquer la très faible part modale des transports en commun dans les déplacements, sur une agglomération qui bénéficie pourtant d'un niveau de densité et d'une structuration urbaine très favorable à ces modes (distances assez faibles entre les pôles, densité urbaine forte dans la ville agglomérée...). Il convient également de souligner l'enjeu particulièrement important de la sécurité des déplacements. En effet, sur le territoire du SCOT, si le nombre d'accidents a régulièrement baissé jusqu'en 2001, il a considérablement augmenté par la suite. Pour l'année 2004, bien que regroupant 11 % de la population du Département, la région d'Annemasse comptabilisait 16 % des accidents de la Haute-Savoie (touchant particulièrement les piétons et les 2 roues). Cette question de la sécurité des déplacements devra donc constituer un axe fort du futur PDU.

Présentation de la politique de déplacements

Afin de remédier à ces difficultés, le SCOT prévoit la mise en œuvre d'une politique plus conforme à la réglementation en vigueur et plus adaptée au milieu urbain, qui donne une place plus importante dans notre mobilité aux modes alternatifs à la voiture individuelle : transports en commun, déplacements cyclistes ou piétons.

Un développement de ces modes par tous les moyens possibles est fortement encouragé (développement de l'offre en transports en commun, aménagements spécifiques pour améliorer la vitesse de ces déplacements et la qualité des déplacements doux...).

Cependant, pour donner la priorité à ces modes alternatifs, il convient de prendre des mesures plus dissuasives vis-à-vis de l'usage de l'automobile. Le but de ces mesures n'est pas de pénaliser les automobilistes, mais bien de faciliter le report vers les transports en commun, de limiter les nuisances et de donner plus de places aux échanges et à la « vie urbaine ».

Mais il s'agit aussi d'assurer une transition vers un système de déplacements différent, plus durable et moins individuel, qui sera le seul capable de répondre aux enjeux de demain (problèmes de pollution, mais aussi très forte augmentation de la mobilité dans un espace urbain de plus en plus contraint).

Cette évolution, qui se traduira aussi en matière de politique de voirie ou de stationnement, doit contribuer à modifier l'état d'esprit et les habitudes des habitants, et être une vraie plus-value pour dynamiser l'image de notre territoire et renforcer son attractivité.

Elle doit s'inscrire sur le long terme dans une logique d'équilibre afin de limiter les effets pervers possibles (notamment pour ne pas nuire à l'attractivité des centralités urbaines - accès aux commerces et équipements), et en rappelant que l'automobile restera un mode de transport « impératif » pour une très large partie de nos déplacements.

Le développement de l'intermodalité et la mise en cohérence des offres de déplacements à l'échelle globale sont par ailleurs des enjeux très importants de notre territoire.

Enfin, un des principaux objectifs du SCOT est d'améliorer la mobilité pour tous, en particulier pour les personnes ayant des difficultés pour se déplacer.

Dans ce cadre, les mesures préconisées cherchent à mettre en application les dispositions réglementaires, notamment la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, en particulier l'article 45 dont voici les 2 extraits : « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. » ; « Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

Cette politique globale sera précisée par le Plan de déplacements urbains, et doit s'inscrire en cohérence avec les réflexions menées dans ce domaine à l'échelle transfrontalière (par exemple dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois).

Par ailleurs, il est précisé que les justificatifs concernant les infrastructures de contournement routier se trouvent dans la partie 3.5.5 de ce volet du rapport de présentation.

Pour de plus amples explications sur la politique des déplacements, se reporter aux différents schémas à valeur illustratives commentés, figurant à l'annexe n° 6, page 197.

Orientations relatives aux transports collectifs

Rappel du PADD

« Nous nous fixons comme objectif d'augmenter la part des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle dans l'ensemble des déplacements, notamment pour les déplacements internes au territoire du SCOT, les déplacements en échange avec les territoires voisins, et les déplacements sur de courtes distances. Pour atteindre cet objectif général, nous nous fixons comme priorités :

- de rééquilibrer l'aménagement de l'espace urbain, en faveur des modes alternatifs au transport individuel motorisé, [...]
- de renforcer l'offre en transports collectifs, de manière à la rendre plus attractive, grâce à un développement et une meilleure coordination des réseaux ; de privilégier un développement urbain futur dans les secteurs desservis par les transports collectifs ou qui pourront être desservis à plus ou moins long terme. [...], Notre politique de déplacements devra contribuer à développer le lien social et la solidarité, notamment à travers un réseau de transports collectifs et de liaisons douces adapté. [...]. Afin d'asseoir la centralité de notre territoire par rapport à son environnement, il est nécessaire d'organiser un système de déplacements moderne permettant d'assurer des connexions efficaces en transports en commun avec les pôles attractifs qui l'environnent. »

Explication des orientations du DOG

La mise en place d'un « réseau primaire de transports collectifs* urbains » vise à proposer une offre de transports en commun réellement compétitive vis-à-vis de la voiture, sur les principales centralités urbaines, par une vitesse commerciale plus rapide et une fréquence plus élevée (notamment grâce à la réservation d'espaces dédiés prioritaires sur les autres modes).

Il sera l'armature du réseau de transports collectifs, et sera accompagné par un « réseau de transports collectifs urbains secondaire » permettant de rabattre sur ce réseau primaire et d'assurer une desserte plus importante des secteurs urbanisés.

Ce réseau vise à s'inscrire dans une double logique de solidarité, afin de permettre une meilleure mobilité pour :

- les personnes dépendantes des transports en commun (par exemple sans véhicule individuel du fait de leur âge ou de leurs ressources),
- les personnes en situation de handicap (par exemple personnes à mobilité réduite).

Il est précisé que les modalités d'aménagement d'itinéraires sécurisés pour accéder aux points d'arrêt du réseau dépendront du type de transport en commun : on considère généralement qu'une personne pourra utiliser une ligne de transports collectifs urbains de type bus à condition que le point d'arrêt soit situé à moins de 300 mètres. Cette distance peut être portée à 400 voire 500 mètres lorsqu'il s'agit d'un transport collectif du type tramway ou train.

- l'extension des secteurs desservis par les transports collectifs, en cohérence avec la politique d'urbanisation, est un enjeu essentiel à moyen et long terme. Les réflexions devront s'effectuer en relation avec le Conseil général, compétent en matière de transports collectifs hors périmètre de transports urbains.
- pour les éléments relatifs au lien urbanisation-mobilité, se référer à ce volet du rapport de présentation.

Orientations du DOG

Orientation générale préalable

Les transports collectifs présents sur la région d'Annemasse se structurent en trois grands types de réseaux :

- le réseau ferroviaire, dont la fonction de grand transit sur le plan national et international est à renforcer, mais dont les fonctions interurbaines sur le plan régional, ainsi que les fonctions plus urbaines sont également à développer davantage. La réalisation du projet CEVA en particulier doit constituer une opportunité majeure pour répondre à ce double enjeu. Le renforcement du rôle central de la Gare d'Annemasse s'avère fondamental dans le cadre de cette optimisation du réseau ferroviaire (se reporter au point 3.3.5).
- le réseau des lignes de cars départementaux ou régionaux.
- le réseau de transports collectifs dits « urbains », hiérarchisé entre un réseau « primaire » et « secondaire », et complété par des transports à la demande (TAD). Les complémentarités et les connexions entre ces trois grands types de réseau seront favorisées autant que possible.

Orientations relatives au réseau de transports collectifs urbains

Rôle et fonctions du réseau de transports collectifs urbains primaire

Le réseau primaire constitue l'armature de l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains. Il vise à proposer une offre de transports collectifs attractive (fréquente et rapide) plus compétitive vis-à-vis des déplacements automobiles.

Il est prioritaire dans l'espace public : il disposera ainsi d'aménagements dédiés (couloir bus, site propre*, couloir d'approche aux feux...), lui permettant d'être prioritaire sur la circulation automobile.

Son tracé s'inscrit sur le long terme, afin de permettre la mise en place progressive des aménagements nécessaires à son efficacité.

Le réseau primaire permettra de relier :

- le cœur d'agglomération*,
- les 3 centralités urbaines* de la ville agglomérée suivantes : le secteur de Porte de France, le centre du Perrier, le centre historique de Ville-la-Grand (élargi au quartier de Prés des Plans), ainsi que le quartier de Gaillard-Fossard,
- les pôles d'échange de transports collectifs (à ce jour, le pôle multimodal de la gare d'Annemasse et le pôle d'échanges de Porte de France).

Le réseau primaire devra être connecté avec les points d'arrêt du train à l'intérieur de la ville agglomérée (par exemple si des haltes ferroviaires étaient créées).

Le réseau primaire cherchera à s'intégrer le plus fortement possible au réseau genevois, en limitant au maximum les ruptures de charge* liées à la frontière et devra notamment permettre de relier le centre de Genève le plus directement possible. Dans ce cadre, le prolongement du tramway genevois depuis le secteur de Porte de France jusqu'à l'hypercentre de l'agglomération d'Annemasse est un projet prioritaire (cf. 3.3.5.3).

Les principaux parkings de rabattement sur les TC (parkings relais) devront autant que possible être connectés au réseau primaire (cf. 3.2.5.4).

Rôle et fonctions du réseau de transports collectifs urbains secondaire

Le réseau secondaire complète le réseau primaire en assurant une desserte plus fine et plus complète du territoire, sur la ville agglomérée, mais également en direction des pôles d'urbanisation extérieurs à la ville agglomérée.

Le tracé du réseau secondaire vise à relier, en les reconnectant avec le réseau primaire :

- les centralités urbaines de la ville agglomérée non desservies par le réseau primaire, les principaux quartiers d'habitat social ainsi que les principaux pôles d'habitat extérieurs à la ville agglomérée,
- les principaux pôles spécifiques d'activités,
- les équipements publics structurants (notamment les établissements sanitaires et sociaux, les collèges et les lycées) et les principaux équipements touristiques du territoire.

Il devra chercher à atteindre un potentiel d'usagers maximum au niveau des points de passage, tout en s'inscrivant dans une logique de solidarité.

Le partage modal de la voirie visera à donner une priorité de circulation aux transports collectifs urbains secondaires sur les modes de déplacements automobiles (par exemple priorités aux carrefours...), sauf vis-à-vis du réseau routier primaire (cf. 3.2.5.3).

Le réseau de transports collectifs urbains régulier pourra être complété par un service de type Transport à la demande (TAD) pour les secteurs difficiles à desservir par une desserte régulière (potentiel de clientèle trop faible...), ou pour proposer des services spécifiques (par exemple service dédié aux personnes à mobilité réduite, transport pour un événement culturel...).

Pour le réseau secondaire, comme pour le réseau primaire, une attention particulière sera portée à la qualité d'accueil des personnes en situation de handicap, afin de s'inscrire dans les objectifs de la loi du 11 février 2005.

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU déterminera : le tracé du réseau de transports collectifs urbains primaire et les priorités de mise en œuvre, les points de passage obligés du réseau de transports collectifs urbains secondaire et les liaisons à assurer, le type d'offre de service par secteur, selon le potentiel de clientèle et les fonctions desservies.

Sur la base des éléments déterminés par le PDU, les PLU devront ainsi :

- Organiser le partage de l'espace public urbain : en facilitant la mise en œuvre d'aménagements favorables aux transports collectifs (voies, arrêts, trottoirs), et en contribuant à lui donner la priorité dans la circulation telle que définie pour chaque type de réseau ; en rendant possible la mise en œuvre d'un Transport en commun en site propre (TCSP) sur toute la longueur du tracé du réseau de transports collectifs urbains primaire, à terme (par exemple : par le maintien des emprises nécessaires...).

- Prévoir l'aménagement d'itinéraires piétons sécurisés pour accéder aux points d'arrêts du réseau de transports collectifs urbains, et de parkings vélos à proximité.
- Favoriser le développement urbain sur les secteurs desservis ou potentiellement desservables par le réseau de transports collectifs urbains, afin d'augmenter le potentiel de clientèle à venir, ou de favoriser la mise en place d'une desserte à terme (cf. 3.2.1 et 3.2.2).
- Organiser à proximité des points d'arrêts du réseau primaire une politique de stationnement dissuasive pour les stationnements à la journée et de plus longue durée (notamment stationnements liés aux déplacements domicile-travail), pour donner une priorité aux stationnements liés à la fréquentation des commerces et des équipements (stationnements de courte durée) et aux stationnements résidents (cf. 3.2.5.4).
- Utiliser le développement des transports collectifs urbains comme outil d'amélioration de la qualité urbaine (renouvellement du tissu urbain, développement d'espaces publics ou structuration de micro-polarités commerciales autour des points d'arrêt, etc.).

Orientations pour l'extension du réseau de transports collectifs urbains en dehors de la ville agglomérée

Principes et priorités

L'extension du réseau régulier de transports collectifs urbains sera privilégiée vers les pôles offrant le meilleur potentiel de clientèle (notamment par leur densité en termes d'habitants, d'équipements et d'activités).

La desserte régulière du pôle du Pas-de-l'Échelle devra être mise en œuvre dès que le potentiel de clientèle sera suffisant pour rendre le déficit supportable par l'AOTU* (autorité organisatrice de transports urbains).

Dans le cas de l'extension du périmètre de transports urbains hors de ses limites actuelles, le prolongement des lignes régulières sera privilégié d'une part en direction du bourg de Cranves-Sales (ainsi que, si possible, des pôles environnants, notamment les zones d'activités de Borly), d'autre part en direction de la zone d'activités des Bois Enclos.

À plus long terme, la desserte régulière des bourgs de Bonne et Saint-Cergues est un objectif.

La mise en place de transports à la demande sur des secteurs non immédiatement desservables pourra précéder ou accompagner cette extension.

Il est précisé que l'extension du réseau de transport urbain ne pourra être effectuée par l'AOTU (Autorité organisatrice de transports urbains) qu'au regard de ses possibilités financières et des modalités politiques et juridiques qui se présenteront et en étroite concertation avec le Conseil général, Autorité organisatrice des transports interurbains.

Orientations pour le PDU

Le PDU étudiera les modalités techniques, juridiques et financières possibles de l'extension du réseau de transports collectifs urbains, ainsi que les conditions de mise en œuvre en concertation avec l'AOTU. En complément, il étudiera en concertation avec le Conseil général, comment valoriser au maximum les lignes interurbaines (cars départementaux, lignes ferroviaires) pour compléter le réseau de transports collectifs urbains sur les secteurs non couverts.

Principes généraux visant à favoriser le lien urbanisation/mobilité

Le SCOT vise à améliorer le lien urbanisation – déplacements, favoriser le développement de l'urbanisation sur les secteurs desservis ou potentiellement desservables par les transports collectifs, conditionner la réalisation de grands projets générateurs de déplacements à la mise en place de dessertes en transports collectifs.

Des orientations spécifiques déclinant ces principes généraux sont inscrites dans les points 3.2.1 et 3.2.2 du DOG, ainsi que dans la partie 3.3 du DOG.

Principes généraux visant à favoriser l'intermodalité

Le SCOT vise à :

- la mise en place de pôles multimodaux, sur les points nodaux du réseau de transports collectifs, afin de faciliter les échanges entre réseaux urbains et interurbains (cf. orientations spécifiques liées au pôle multimodal de la Gare, dans le point 3.3.5.1),
- la connexion maximale entre les transports collectifs genevois et annemassiens,
- la valorisation maximale des lignes de transports collectifs interurbains départementaux, notamment sur les secteurs non desservis par le réseau urbain, par l'ouverture de nouveaux points d'arrêt (qui relève de la compétence du Conseil général),
- la valorisation maximale des lignes ferroviaires, en étroite articulation avec le réseau de transports collectifs urbains de l'agglomération. Dans ce cadre, l'ouverture de nouveaux points d'arrêt ferroviaires à moyen et long terme est souhaitée (cf. 3.3.5.2),
- l'utilisation des modes doux en complément des transports collectifs (cf. 3.2.5.2),
- la mise en place de parkings de rabattement* des voitures sur les transports en commun (cf. 3.2.5.4).

Orientations relatives aux modes de déplacements doux

Rappel du PADD

« Nous nous fixons comme objectif d'augmenter la part des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle dans l'ensemble des déplacements, notamment pour les déplacements internes au territoire du SCOT, les déplacements en échange avec les territoires voisins, et d'une manière générale, les déplacements sur de courtes distances. [...] Enfin, la constitution progressive d'un réseau structuré de liaisons douces, connecté aux réseaux existants sur Genève et les autres territoires voisins, et qui soit cohérent avec les politiques départementales et régionales, est un objectif à décliner au niveau du Plan de déplacements urbain et des Plans locaux d'urbanisme. Des aménagements devront être réalisés en vue d'améliorer la sécurité des personnes qui utilisent ces modes de déplacements non motorisés. [...] Notre politique de déplacements devra contribuer à développer le lien social et la solidarité, notamment à travers un réseau de transports collectifs et de liaisons douces adapté »

Explication des orientations du DOG

Compléments au diagnostic

Les déplacements doux (dits « modes doux »*) ont l'avantage d'être très économiques, non polluants, particulièrement bien adaptés aux courts trajets et au milieu urbain et accessibles par le plus grand nombre. Pourtant, leur part modale reste très faible sur la région d'Annemasse ; plusieurs raisons peuvent l'expliquer :

- une insuffisance de connexion : il n'existe pas de réseau maillé d'itinéraires à l'échelle intercommunale et de nombreuses connexions sont difficiles (y compris à l'intérieur de la zone urbaine agglomérée).
- une vraie insécurité : les usagers des modes doux constituent une part très importante des victimes d'accidents (31 % des victimes d'accidents pendant la période 2001-2005).

Or, les potentiels de développement de ce mode sont élevés, car le territoire est favorable (distances courtes entre les principaux pôles, faible déclivité dans la ville agglomérée, espaces de loisirs de proximité...).

Explications complémentaires

Les orientations en matière de modes doux cherchent à développer leur usage comme mode de déplacement alternatif à la voiture, en particulier pour les courts trajets (moins de 3 km). Il est à noter que le développement des modes doux contribuera à améliorer l'image et l'attractivité de nos centralités urbaines, par l'augmentation des secteurs où la circulation, partagée entre les différents modes, est plus adaptée aux modes doux du fait d'une vitesse « apaisée », ou de secteurs littéralement dédiés à la pratique des déplacements non motorisés (exemple : zone 30 dans les petits villages, zones piétonnes dans les centres-villes). Enfin, dans la logique de valorisation douce de nos espaces naturels, la mise en place d'itinéraires sécurisés de modes doux permettra de proposer une offre de loisirs à destination de nos habitants.

Cette politique pourra bénéficier des connexions à mettre en place avec les itinéraires touristiques supra-territoriaux (départementaux, régionaux), notamment véloroutes et chemins de randonnée qui traversent le territoire, et avec les itinéraires du canton de Genève. Pour ces éléments, se reporter au 3.3.2.1.

Orientations du DOG

Orientations relatives au développement des modes de déplacements doux dans les espaces urbanisés

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU et les PLU devront chercher à favoriser l'usage des modes doux pour les courts trajets, par le développement d'itinéraires et de parcours adaptés.

Aussi, les PLU chercheront à :

- sécuriser les parcours et les traversées de voies routières, par exemple au droit des établissements scolaires, des principaux équipements recevant du public, des linéaires commerciaux principaux, etc.
- mieux équilibrer le partage modal de la voirie en faveur des modes doux ; développer les équipements et aménagements dédiés aux cyclistes et piétons dans l'espace public et sur les voies,
- faciliter, par des aménagements et mesures adaptés, les déplacements des personnes en situation de handicap, en particulier les personnes à mobilité réduite.

Enfin, pour favoriser l'intermodalité entre modes doux et transports collectifs, le PDU et les PLU prévoient :

- de mettre en place des aménagements et des équipements cyclables à proximité des lignes, des parkings de rabattement et des pôles d'échange de transports collectifs (pour faciliter l'usage combiné des modes doux et des transports collectifs – par exemple point d'attache vélo ou prêt de vélos, de type vélostation par exemple...),
- d'améliorer l'accès par les modes doux, en particulier la marche à pied, aux points d'arrêt de transports collectifs (cf. 3.2.5.1).

Orientations relatives à la mise en œuvre d'un réseau intercommunal de liaisons douces*

Rôle et fonctions du réseau intercommunal de liaisons douces

Un réseau intercommunal de liaisons douces devra être mis en place par le PDU. Il sera destiné à connecter les différents pôles urbains, mais également support d'une offre de tourisme et de loisirs.

Ce réseau intercommunal est chargé de relier prioritairement :

- les centralités urbaines avec le cœur d'agglomération,
- Les différents espaces de représentation majeurs et secondaires de la ville agglomérée (cf. 3.2.4.2),
- les pôles d'échanges et points d'arrêt principaux du réseau de transports collectifs,
- les équipements structurants, notamment équipements scolaires, sanitaires et sociaux, les équipements et espaces touristiques et de loisirs, et à plus long terme les principaux pôles d'activités.

Par ailleurs, ce réseau intercommunal devra être pensé dans une double vocation : utilitaire et pour les sports et loisirs. Il devra s'inscrire dans une logique de valorisation douce d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole (cf. le point 3.3.2).

Il devra être connecté avec les itinéraires de moyenne et longue distance supra-territoriaux traversant le territoire : véloroutes et voies vertes recensées au schéma départemental, itinéraires cyclo-touristiques départementaux, sentiers de randonnée inscrits au Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR), itinéraires retenus dans le cadre de projets intercommunaux (par exemple les contrats de rivière) ou transfrontaliers.

Orientations relatives au réseau de voiries

Rappel du PADD

« Afin d'atteindre les objectifs déclinés précédemment, nous devons organiser notre réseau de voirie [...], dans une logique globalement plus dissuasive vis-à-vis de l'utilisation de la voiture, lorsque cela est nécessaire, pour faciliter le report vers les transports collectifs et des modes doux. Cela implique notamment :

- d'adapter notre réseau de voirie au contexte urbain, en privilégiant la sécurisation des déplacements sur la fluidité et la vitesse et de mieux l'organiser en le hiérarchisant*. Ce système permettra également de rendre plus dissuasive la traversée de notre agglomération par des flux de transit.
- de reporter parallèlement, sur des itinéraires de contournement les flux automobiles de transit qui ne font que traverser les pôles d'urbanisation.

La mise en place d'infrastructures routières permettant d'assurer un contournement efficace de la métropole genevoise est un enjeu essentiel afin d'éviter le report d'une large partie des flux sur notre agglomération.

Aussi, nous soutenons fortement la mise en place d'un contournement routier de l'agglomération annemassienne efficace.

Cependant, dans une logique de développement durable, ce système de contournement devra autant que possible revaloriser les infrastructures existantes afin de limiter la consommation de l'espace. [...]

- de diminuer spécifiquement les flux de voitures individuelles dans certains secteurs denses, tout en réorganisant l'accès et le stationnement sur ces espaces, ce qui permettra de limiter les nuisances pour les habitants et les activités économiques (en termes de pollution, de bruit, de sécurité, de saturations routières notamment). »

Explication des orientations du DOG

L'organisation du réseau de voirie est un outil fondamental pour permettre de limiter les nuisances et de prévenir la congestion globale du réseau.

La mise en place de la hiérarchisation du réseau de voirie (cf. définition) contribuera à sécuriser les espaces les plus urbanisés (non destinés à accueillir des flux traversants) et à favoriser une certaine fluidité pour les circulations effectuées sur le réseau structurant « primaire ».

Parallèlement, un ensemble de mesures vise à contraindre en partie l'usage de l'automobile pour donner une place plus importante aux modes alternatifs. Le but de ces mesures n'est pas de pénaliser les automobilistes, mais bien de faciliter le report vers les transports en commun et les modes doux et de limiter les nuisances. Mais il est aussi d'assurer une transition vers un système de déplacements différent, plus durable et moins individuel, qui sera le seul capable de répondre aux enjeux de demain (problème de pollution, mais aussi très forte augmentation de la mobilité dans un espace urbain très contraint). Cette évolution doit se faire de façon équilibrée, en maintenant la capacité d'accéder aux commerces et équipements des centre-villes.

Pour les justifications concernant la mise en place d'itinéraires canalisant le transit, se référer à la partie Rapport de présentation correspondant au 3.3.4.5.

Enfin, des mesures visent spécifiquement à réduire les nuisances sur les espaces urbanisés.

Ainsi, à titre d'exemple des orientations 3.2.5.3 ci-dessous, ces différentes mesures se traduisent pour le « cœur d'agglomération »* par un double système de protection des flux routiers traversants, dont la mise en œuvre se fait progressivement :

- Un premier système, le « bouclier de protection du cœur d'agglomération » (axe Avenue de l'Europe – Quais d'Arve – Avenue Maréchal Leclerc), est destiné à canaliser l'ensemble des flux de déplacements automobiles qui n'ont pas pour destination le « cœur d'agglomération » (flux de transit résiduels, échange des différents quartiers de l'agglomération, etc.).
- Un second système, le « péricentrique », est destiné à distribuer l'ensemble des flux qui se rendent dans la partie centrale du cœur d'agglomération.
- Des mesures d'accompagnement, à l'intérieur du « péricentrique » visent à dissuader les flux de transit par une limitation très stricte de la circulation automobile. Ces mesures cherchent *a contrario* à donner une place prédominante aux modes alternatifs (sites propres bus, zones 30, zones piétonnes...).

Il est à noter que les orientations 3.2.5.3 ci-dessous visent à privilégier une « fluidité lente »* qui est la mieux à même d'assurer un bon rythme d'écoulement du trafic sur les secteurs urbanisés. En effet, elles cherchent à éviter certaines solutions trompeuses qui donnent le sentiment d'augmenter la fluidité en accélérant la vitesse de circulation (par une augmentation des capacités – 2x2 voies – ou en offrant des routes plus rapides) mais ont pour conséquence d'augmenter les points de saturation suivants, tout en étant particulièrement dangereuses. Enfin, la volonté de réduire la vitesse globale vise également à sécuriser les déplacements (notamment pour les modes doux) afin de donner plus de place à la « vie urbaine ».

À noter : la notion de fluidité combine les notions de vitesse et de capacité.

La notion de « fluidité rapide » associe vitesse (élevée) et capacité, donne une priorité nette au transit par rapport à l'échange avec les quartiers traversés. Dans le milieu urbain, elle provoque des effets de coupure de l'espace urbain.

La notion de « fluidité lente » dissocie vitesse et capacité, elle cherche à diminuer les effets de coupure urbaine, l'accidentologie et à privilégier l'échange avec les quartiers traversés.

La capacité maximale d'écoulement du trafic d'une voie urbaine est obtenue avec une vitesse de 50 km/h (soit 2000 véhicules/heure en pointe). Augmenter la vitesse ou doubler ponctuellement le nombre de voies a comme conséquence de réduire la capacité d'écoulement.

Orientations du DOG**Orientations visant à structurer le réseau de voirie sur la base d'une hiérarchie fonctionnelle***Objectifs et principes de la hiérarchisation**

La hiérarchisation du réseau de voirie cherche à donner un ordre de priorité aux voies les unes par rapport aux autres.

Cette hiérarchisation est déterminée par les fonctions attribuées aux voies : transit à travers le territoire, échange avec les territoires extérieurs, circulation interne au territoire pour des liaisons inter-quartiers, accès et desserte de quartier.

Le SCOT vise à organiser à moyen terme le réseau de voirie en donnant un ordre de priorité clair entre :

- un réseau routier primaire, destiné à collecter et à canaliser le plus grand nombre de flux routiers, en particulier pour les déplacements de moyenne et de longue distance.
 - Le réseau routier primaire est le réseau privilégié pour capter les flux de moyenne et longue distance (flux d'échange avec les territoires voisins, pour conduire jusqu'au cœur d'agglomération, flux d'échange entre communes du territoire...).
 - Le réseau routier primaire devra être prioritaire sur le reste du réseau routier. Il devra ainsi être aménagé et géré afin de permettre une certaine fluidité (notamment par une rationalisation du nombre de points de connexion avec les réseaux secondaire et de quartier, par une gestion du trafic et des points d'échange donnant une priorité nette sur les autres réseaux de voirie ;
- un réseau routier secondaire complémentaire permettant, à partir du réseau primaire, de collecter, de distribuer et d'organiser les flux de courte distance internes au territoire (desserte de secteurs, relations inter quartiers...) et qui repose sur les principes suivants :
 - le réseau secondaire cherchera à être moins attractif pour le transit que le réseau primaire. Il devra être plus dissuasif vis-à-vis des déplacements de moyenne et longue distance, qui seront renvoyés sur le réseau primaire. Il cherchera, par exemple, pour une même destination, à ne pas offrir de solutions alternatives attractives et concurrentes au réseau primaire;
 - le réseau secondaire devra être prioritaire sur le réseau de quartier.
- Un réseau de quartier destiné exclusivement à la desserte fine des différents quartiers, bourgs, villages ou hameaux du territoire et aux déplacements internes à ces quartiers bourgs, villages ou hameaux.
 - Le réseau de quartier devra être exclusivement tourné vers la desserte fine du territoire. Il devra donc être fortement dissuasif pour tout transit et pour les déplacements entre les quartiers. Dans les espaces urbains, le traitement des voies et l'organisation de la circulation chercheront à s'adapter au mieux au contexte urbain, en donnant une priorité aux modes alternatifs à la voiture (modes doux, par exemple par la mise en œuvre de zones 30...), en limitant la vitesse, etc.

Cette hiérarchisation devra prendre en compte les orientations relatives au réseau de transports collectifs, en donnant notamment la priorité au réseau de transports collectifs urbains primaire sur le réseau routier.

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU organisera la hiérarchisation du réseau de voirie sur la base de ces principes. Les PLU seront chargés de la mise en œuvre de ces orientations, pour ce qui les concerne.

Orientations relatives à la gestion et au dimensionnement du réseau routier*Orientations générales visant à optimiser l'offre de voirie existante*

Dans une double logique visant à limiter la consommation foncière et les coûts d'investissements publics, le principe suivant est fixé : le développement de projets favorables aux déplacements alternatifs à la voiture sera privilégié sur les projets à destination unique des automobiles.

Aussi, la priorité doit être donnée à l'optimisation du réseau existant (réaménagement, exploitation plus performante du réseau de voirie...) pour corriger d'éventuels dysfonctionnements du réseau routier.

La création de nouvelles voiries doit se limiter au strict nécessaire, lorsque l'aménagement de l'existant n'est pas possible, et lorsqu'elles répondent à une fonction non remplie ou à un dysfonctionnement avéré du réseau existant (exemple : problème de connexion du réseau, desserte d'un nouveau secteur urbain ou d'un nouvel équipement).

Le PDU précisera ce principe général et déclinera les modalités de son application.

Orientations spécifiques visant à dissuader le transit à travers la ville agglomérée pour le reporter sur des itinéraires adaptés ou sur les transports collectifs

Les mesures suivantes visent à dissuader la traversée de la ville agglomérée par des flux de transit et à les reporter vers les transports collectifs ou vers des itinéraires de contournement.

Ces mesures contribueront également, en complément des orientations des points précédents et suivants, à limiter les nuisances des déplacements automobiles dans l'espace aggloméré.

- Mettre en place un itinéraire de contournement de la ville agglomérée :
Le SCOT préconise la mise en œuvre de mesures de contournement routier de l'espace aggloméré annemassien : ces orientations sont détaillées dans le point 3.3.5.5.
- Limiter les capacités routières en entrée de la ville agglomérée.

Les capacités routières aux entrées de la ville agglomérée (c'est-à-dire dans le sens de l'extérieur vers la ville agglomérée) ne devront pas être augmentées, y compris dans le cas du réaménagement du réseau existant, afin de contenir et de limiter les flux automobiles entrants dans l'agglomération.

Ces orientations cherchent à dissuader les véhicules ayant le choix entre plusieurs itinéraires de transiter à travers la ville agglomérée, pour les renvoyer vers d'autres itinéraires plus adaptés ou pour les reporter sur les transports collectifs.

Cette mesure permet indirectement de limiter les engorgements à l'intérieur du périmètre de la ville agglomérée.

Le PDU sera chargé de préciser ce principe général, et d'étudier les modalités de mise en place en entrée de la ville agglomérée de « contrôle d'accès » permettant de

limiter et de réguler la circulation automobile et éviter indirectement la congestion totale du réseau dans la ville agglomérée.

Dans l'attente des précisions du PDU, le réaménagement du carrefour d'Étrembières envisagé dans le point 3.3.5.5 n'est pas tenu d'appliquer ce principe général.

Orientations visant à adapter le réseau routier au contexte urbain et à réduire les nuisances induites par la circulation automobile

L'objectif est de réduire les nuisances liées à l'automobile (pollution, bruit, insécurité...) sur l'ensemble des infrastructures routières de notre territoire.

Ce principe général, qui sera décliné plus finement par le PDU, est précisé par les 4 orientations ci-dessous :

Adapter le réseau de voirie aux configurations urbaines des secteurs traversés

Afin d'améliorer la sécurité, de limiter les effets de coupures urbaines, de faciliter le partage modal de la voirie et de favoriser le report vers les déplacements alternatifs à la voiture individuelle, le réseau de voirie devra s'adapter progressivement au contexte urbain de notre territoire par :

- des aménagements des voies et des accotements cohérents avec les espaces traversés (exemples : calibrage des voies plus réduit en centre urbain plutôt qu'en section extra-urbaine, trottoirs aménagés...),
- une organisation de la circulation favorisant la réduction des vitesses pratiquées, afin d'améliorer la sécurité (des voitures, des deux-roues, etc.) y compris sur les secteurs les moins urbanisés.

Cette orientation ne s'applique pas aux infrastructures rapides du réseau aménagées en conséquences (autoroutes, voies rapides aménagées), puisqu'elles sont interdites aux déplacements de véhicules lents et aux piétons.

En application de ce principe, les pénétrantes dans la ville agglomérée devront assurer une transition progressive entre les routes des espaces périurbains et les voiries de l'espace urbain par des aménagements permettant :

- de sécuriser les entrées dans la ville agglomérée, en ralentissant progressivement la vitesse de circulation,
- de marquer l'entrée dans l'espace urbain avec des aménagements adaptés à son contexte (notamment aménagements spécifiques dédiés aux autres modes de déplacements : passages piétons ou arrêts de bus sécurisés, pistes cyclables...),
- de mieux réguler la circulation, en limitant les points de saturation, par une « fluidité lente »* plutôt que par une augmentation ponctuelle du calibrage sur certaines sections, qui risquerait au contraire d'engendrer des points de saturation supplémentaires (Ceci en compatibilité avec l'objectif de limiter les capacités routières en entrée de la ville agglomérée).

Ces pénétrantes sont notamment la Route de Thonon, la Route de Taninges, la Route de Bonneville, la RD 1206 en provenance de Saint-Julien, la RD 2 en provenance de Reignier.

Protéger le cœur d'agglomération et les centres urbains**

Une dissuasion forte de la circulation automobile sera recherchée dans le cœur d'agglomération, les autres centralités urbaines et les espaces urbanisés les plus sensibles (par exemple : quartiers d'habitat social, secteurs d'équipements sensibles, type équipements sanitaires et sociaux ou scolaires...) par une forte limitation des capacités de circulation automobile (limitation nette des capacités et de la vitesse) et par la mise en place d'un ensemble d'aménagements donnant la priorité aux modes alternatifs à la voiture (par exemple mise en place de « zones 30 » ou de zones piétonnes).

Ces mesures s'appliquent à l'ensemble des centralités urbaines et des quartiers d'habitations sensibles au trafic du territoire du SCOT, dont le PDU dressera une liste précise, hormis les espaces urbanisés traversés par un réseau de voirie primaire, traités dans le paragraphe ci-dessous.

En complément, pour les centralités urbaines du territoire subissant d'importants flux de transit, le PDU déterminera, dans le cadre de la hiérarchisation des voiries, des itinéraires (par exemple des « boucliers de protection ») destinés à protéger ces centralités urbaines en collectant et en canalisant ces flux de transit.

L'organisation de la circulation à l'intérieur des centralités urbaines concernées cherchera : à dissuader le transit en renvoyant un maximum de flux sur les itinéraires de protection et de contournement ; à répondre de manière privilégiée aux besoins de desserte des espaces urbains.

Orientations relatives à la traversée de certains secteurs urbains par le réseau routier primaire

Lorsque le réseau routier primaire traverse les espaces urbanisés sensibles que sont : le bourg de Bonne, le chef-lieu d'Étrembières, le Pas de l'Échelle, et le quartier Perrier/Livron, les dispositions relatives à la fluidité* du réseau primaire (cf. 3.2.5.3) devront être adaptées à ce contexte urbain spécifique.

Afin de sécuriser ces espaces et de limiter les nuisances pour les secteurs urbains traversés, des aménagements et des mesures spécifiques devront ainsi contribuer à ralentir la circulation, à adapter la voirie au contexte urbain, à limiter les effets de coupure urbaine, et à maintenir des accès avec le réseau non primaire. Une attention particulière devra être portée au maintien ou au rétablissement de liaisons douces sécurisées.

Orientations relatives au stationnement

Orientations concernant le stationnement dans la ville agglomérée et dans les centralités urbaines

Rappel du PADD

« Cela implique [...] d'engager une politique de stationnement active, notamment en :

- visant à dissuader dans les centralités urbaines, en particulier le cœur d'agglomération, le stationnement anarchique à la journée des pendulaires domicile-travail et le stationnement longue durée (phénomène de « voitures ventouses »)...
- et en organisant mieux le stationnement pour les motifs loisirs, commerces ou pour les résidents. »

Explication des orientations du DOG

Compléments au diagnostic

Notre agglomération dispose de capacités de stationnement plutôt importantes si on les compare aux agglomérations de taille équivalente. Mais, des dysfonctionnements existent (offre insuffisamment répartie, présence de stationnements problématiques à proximité des pôles multimodaux comme Porte de France...), du fait de politiques insuffisamment coordonnées et généralement peu contraignantes.

Pourtant, le stationnement est l'un des leviers principaux pour faciliter le report vers les transports en commun : des études ont montré que si les places de stationnement sont assurées à leur arrivée au travail, une très large part des pendulaires* utilisent alors leur voiture, même dans les agglomérations offrant des transports collectifs de grande qualité (près de 95 % à Berne par exemple), alors que cette proportion chute très fortement lorsque ce stationnement n'est pas assuré à destination.

Sur notre territoire, le stationnement reste peu dissuasif : même sur le cœur d'agglomération, son prix reste modéré au regard des coûts et des contraintes correspondant à l'usage des transports collectifs.

Il est essentiel pour avoir une vraie politique de déplacement de traiter de façon globale et différenciée les différents motifs de stationnement en fonction des objectifs de la politique : stationnement lié à l'activité économique, en particulier commerces et services, stationnement résidentiel, stationnement à destination du lieu de travail, stationnement professionnel (taxi, livraisons...), stationnement de rabattement sur les transports collectifs...

Éléments justificatifs des orientations du DOG

Le Plan de déplacements urbains devra approfondir cette problématique clef, mais le SCOT s'inscrit dès aujourd'hui dans une politique plus dissuasive pour les stationnements à la journée et pour les longues durées (stationnements liés aux déplacements domicile - travail, dits « pendulaires » qui sont les plus à même de se reporter vers d'autres modes, et phénomène de « voiture ventouse »), en particulier sur les secteurs bien desservis par les transports collectifs.

Le PDU devra parallèlement mettre en place une politique cohérente pour les autres types de stationnements (stationnements de courte durée liés aux usagers des commerces et équipements, stationnements pour les résidents, stationnement livraison).

Orientations du DOG

Orientations concernant le stationnement dans la ville agglomérée* et dans les centralités urbaines*

Principes de la politique de stationnement

La politique de stationnement dans la ville agglomérée et dans les centralités urbaines cherchera à assurer une répartition équilibrée de l'offre et une réponse adaptée aux différents besoins.

Sur les espaces de la ville agglomérée desservis par le réseau de transports collectifs urbains primaire, les stationnements devront répondre de manière prioritaire aux besoins liés aux clients et usagers des commerces, services, et équipements publics ainsi qu'aux résidents. Il s'agira ainsi de privilégier le stationnement de courte durée et une rotation dans les parcs de stationnement plutôt qu'un stationnement à la journée, dans le but de dissuader les stationnements liés aux déplacements domicile-travail et de faciliter le report modal (par exemple par des zones bleues ou du stationnement payant). Ce principe devra être appliqué de façon renforcée sur les secteurs les plus attractifs (notamment à proximité des pôles d'échange ou dans les centralités urbaines présentant une forte densité commerciale).

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU devra mettre en place une politique globale de stationnement, déclinée finement sur la ville agglomérée, organisant de façon cohérente entre les différentes communes l'offre et les politiques de stationnement.

Dans le respect de ces principes, qui seront affinés par le PDU, les communes définiront une politique de stationnement pour l'accès à leurs centralités urbaines et à leurs différents quartiers qui :

- soit lisible pour les usagers, et cohérente avec les modalités d'accès routier au pôle (exemple : parkings à proximité des points d'accès, dans le but de limiter les déplacements liés à la recherche de places de stationnement, limitation des stationnements sur les voiries primaires pour réduire les points de perturbation et améliorer la sécurité, etc.) et les modalités relatives aux modes doux (par exemple : parcs de stationnement reliés aux activités et commerces par des connexions douces).
- ait une capacité de stationnement qui soit correctement dimensionnée au regard des besoins du pôle et de ses possibilités de desserte en transports collectifs. Ainsi, sous réserve d'un complément d'étude dans le cadre du PDU, le maintien des capacités actuelles de stationnement public dans les différents pôles est préconisé, sauf augmentation justifiée par de nouveaux besoins (notamment ceux liés à de nouveaux secteurs d'habitat, d'activités ou d'équipements). Dans ce cas, des mesures chercheront à optimiser l'utilisation des capacités de stationnement existantes, en particulier par l'amélioration de la rotation des véhicules, avant de créer de nouvelles capacités.

Par ailleurs, le PDU devra étudier les modalités permettant progressivement de diminuer le nombre de places de stationnements par habitant, dans le cadre d'une politique globale étroitement liée au développement des transports collectifs.

Orientation visant à la mise en place de parcs de rabattement sur les transports en commun (dits «Parkings relais*» ou «P+R»)*Principes de la politique de parcs de rabattement*

Le SCOT vise à développer une politique de parcs de rabattement permettant de proposer une offre combinant transport collectif performant et stationnement.

Les parkings relais (P+R) principaux seront :

- situés en amont ou en limite de la ville agglomérée (afin d'éviter la traversée préalable d'espaces urbains denses par les flux automobiles à destination de ces P+R),
- facilement accessibles depuis le réseau routier primaire,
- connectés à des réseaux de transports collectifs permettant un accès rapide vers la destination, à savoir principalement le centre de Genève, mais également dans une moindre mesure le cœur d'agglomération annemassien. Pour cela, une desserte directe de ces P+R par le réseau ferroviaire et/ou par le réseau de transports collectifs urbains primaire (tramway, bus disposant de sites propres...) sera privilégiée, en cherchant à limiter strictement le nombre de ruptures de charge.

En complément, des parkings de plus petite taille, destinés prioritairement aux clientèles des secteurs de faible densité, peu desservis par les transports collectifs urbains, pourront être développés à proximité de certains points d'arrêts.

Dans tous les cas, la création de parkings-relais ne devra pas avoir d'effets dissuasifs sur l'utilisation des transports collectifs, lorsqu'elle est possible dès le lieu de départ.

En parallèle, cette politique cherchera à promouvoir la création de parkings dédiés au covoiturage (voiture partagée). La localisation des parkings dédiés au covoiturage sera déterminée en privilégiant les emplacements situés à proximité des principaux carrefours et échangeurs routiers et autoroutiers, et en dehors ou en limite de la ville agglomérée.

Orientations pour le PDU et les PLU

Il est demandé au PDU d'analyser les sites potentiels et de préciser le dimensionnement pertinent des parkings (P+R, parkings de co-voiturage), ainsi que leurs modalités de mise en œuvre (quel niveau de service?...), dans le cadre d'une politique globale de parcs de rabattement, menée en concertation avec les autorités compétentes et les partenaires genevois. Dans l'attente, les PLU ne devront pas compromettre cette éventuelle création de P+R sur les sites en cours d'étude par tout moyen approprié, comme emplacements réservés, etc.

Explications des orientations pour les sites et les grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire

Rappel : article R122-3 du Code de l'urbanisme :

« [Le DOG] peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transports, nécessaires à la mise en œuvre du Schéma. »

Synthèse d'éléments de diagnostic « clefs »

La région d'Annemasse est intégrée dans un système territorial complexe. Positionnée sur un carrefour stratégique, elle est une agglomération majeure de la Haute-Savoie du nord ; parallèlement elle est totalement imbriquée dans la grande métropole franco-valdo-genevoise.

La région d'Annemasse est un pôle structurant et attractif pour son environnement, notamment en matière d'équipements et d'emplois, mais son attractivité demeure fragile et elle souffre d'une image globalement dévalorisée.

Parallèlement, elle est confrontée à l'essor de pôles environnants dynamiques qui, par l'attraction qu'ils exercent, peuvent être déstructurants pour son développement et sa centralité.

Enfin, cette situation de territoire carrefour, adossé à une frontière de plus en plus perméable, marqué par des différences culturelles et de niveau de vie très fortes, rend toute appartenance identitaire difficile et demande un positionnement fort face à Genève.

Extraits du PADD

« Nous ressentons fortement le besoin d'engager la métropole franco-valdo-genevoise dans un développement harmonieux. Nous voulons y prendre une part importante, dans le cadre d'un partenariat transfrontalier équilibré. »

« Pour cela, nous estimons nécessaire, sans chercher à freiner le dynamisme du cœur de cette métropole, de créer sur sa périphérie française de véritables pôles d'équilibres structurants ».

« Nous refusons que notre territoire puisse être réduit à assumer la seule fonction de périphérie résidentielle de Genève. Il doit au contraire exister dans cette grande métropole comme pôle d'emploi et de centralité dynamique, porteur d'une réelle attractivité pour son environnement ».

« Notre volonté est donc de faire de la région d'Annemasse une agglomération structurante, ayant un rayonnement fort pour les territoires qui nous environnent et jouant un rôle de pôle d'équilibre de la métropole franco-valdo-genevoise. »

Explication des orientations du DOG

Le PADD du SCOT, dans son axe 3, affiche la volonté de renforcer l'attractivité du territoire du SCOT pour son environnement géographique, mais aussi de modifier la perception et l'image du territoire, les deux objectifs étant intimement liés.

Les orientations des parties 1 et 2 contribueront indirectement à cet objectif, car un territoire attractif est avant tout un territoire où la qualité du cadre de vie au quotidien est réelle et reconnue. La valorisation paysagère (notamment des entrées de territoire et entrées d'agglomération, ainsi que des espaces de représentation) aura en outre un impact fort sur la perception du territoire.

Mais cette volonté d'attractivité se traduit aussi par :

- la capacité à conserver une centralité territoriale, tout en s'inscrivant pleinement et solidairement dans la construction de la grande métropole franco-valdo-genevoise,
- la capacité à valoriser le dynamisme économique,
- la capacité à connecter fortement le territoire aux pôles attractifs environnants, notamment par les transports collectifs,
- la mise en place d'une véritable stratégie de développement touristique, qui repose entre autres sur le confort du tourisme d'affaires et le développement des loisirs.

Pour mettre en œuvre ces objectifs généraux, il s'agira notamment de s'appuyer :

- sur le renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération*, espace majeur pour le rayonnement et l'image de tout le territoire,
 - sur la réalisation de grands projets de développement, et en particulier de pôles « d'excellence », qui doivent apporter une véritable plus-value par rapport à l'offre économique et l'offre d'équipements actuelle, et rechercher un rayonnement au minimum franco-genevois,
 - sur la réalisation de grands projets d'infrastructures de transports, notamment transfrontaliers,
 - sur une valorisation touristique « douce » des grands ensembles naturels et/ou agricoles du territoire, dans le respect des contraintes écologiques et agricoles.
- Ainsi, certains sites stratégiques du territoire pourront être valorisés dans cette logique d'attractivité renforcée, en accueillant pour les uns des aménagements « doux », et pour les autres de véritables projets de développement urbains et/ou économiques.

Seuls ont été identifiés dans cette troisième partie les grands sites et grands projets présentant un enjeu territorial manifeste, dont la valorisation / la réalisation font à ce jour l'objet d'un relatif consensus politique, et pouvant

s'inscrire, sous certaines conditions, dans la mise en œuvre des objectifs du SCOT rappelés ci-dessus.

D'autres grands projets non identifiés à ce jour, ou d'autres grands projets ne faisant pas encore l'objet d'un consensus politique clair ou dont la compatibilité avec les objectifs du SCOT reste à démontrer, pourront être réalisés dans l'échéance du SCOT, mais seulement s'ils sont bien compatibles avec les objectifs et orientations du SCOT. Dans le cas contraire, la réalisation de ces projets ne sera éventuellement possible qu'après modification ou révision du SCOT.

Les orientations figurant dans cette troisième partie ont pour but de soumettre l'aménagement éventuel des sites et/ou la réalisation éventuelle des grands projets au respect d'un certain nombre d'objectifs et de conditions, tout en laissant une réelle marge de manœuvre dans la conception et dans la mise en place opérationnelle des projets et actions concernés. Ceci afin de garantir leur compatibilité avec les objectifs et principes généraux du SCOT, dont ils doivent contribuer à la mise en œuvre.

En revanche, ces orientations n'ont pas vocation à prioriser et à phaser la réalisation de ces grands projets dans le temps, ni à en déterminer la maîtrise d'ouvrage (qui pourra être communale, intercommunale ou autre). Ceci relèvera de programmes d'actions plus précis à définir et à mettre en œuvre au niveau approprié.

Orientations communes à tous les sites et grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire

Orientations du DOG

Les «grands projets» mentionnés dans cette troisième partie du DOG devront présenter des vocations et des positionnements différenciés, afin d'éviter qu'ils ne se concurrencent et ne se fragilisent mutuellement. Une complémentarité entre ces «grands projets» sera donc recherchée.

C'est pourquoi les impacts de ces «grands projets», à la fois sur d'autres «grands projets» prévus sur le territoire et sur le tissu d'activités et d'équipements préexistant, devront être systématiquement étudiés.

En particulier, le développement d'activités commerciales dans le cadre de certains de ces «grands projets» ne devra pas compromettre le maintien d'une fonction commerciale attractive dans les centralités urbaines du territoire, ni le développement et l'attractivité d'autres «grands projets» en cours de mise en œuvre.

Orientations générales et spatialisées pour la valorisation en termes de loisirs et de tourisme des ensembles à dominante naturelle et/ou agricole du territoire

Orientations du DOG

Les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole dont il est fait référence ici correspondent approximativement à ceux identifiés dans la partie 1 du DOG, et notamment les secteurs des massifs des Voirons et du Salève, ceux du vallon du Foron, ainsi que dans une moindre mesure, des bords de la Menoge et du plateau de Loëx.

Orientations générales à tous les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole du territoire

Rappel du PADD

«En complément de notre politique de préservation du cadre naturel et agricole, nous voulons favoriser sa mise en valeur et sa découverte, par une sensibilisation des publics et une appropriation par les habitants.»

«Ce développement touristique maîtrisé devra [...]s'appuyer sur les points forts du territoire, en permettant notamment une valorisation globale du massif des Voirons, mais également du vallon du Foron, dans une optique de tourisme «doux». Les activités familiales, sportives et de pleine nature, organisées autour de sites et d'espaces structurants devront être considérés comme les clés de voûte du développement [...]»

«Dans le cadre du développement des loisirs de pleine nature et des espaces verts de proximité, le traitement des liaisons douces* devra être considéré comme une priorité, tant sur le plan utilitaire que ludique.»

Éléments de la Charte de développement touristique et de loisirs relatifs à ces questions

La Charte de développement touristique et de loisirs de la région d'Annemasse a été élaborée par le SEGH afin de fixer une stratégie globale et un plan d'action concret sur ces problématiques. Elle a été approuvée en octobre 2006.

Plusieurs actions concrètes déclinent ces objectifs :

Dans le cadre de l'Action 7 de la Charte de développement touristique et de loisirs, l'organisation du Massif des Voirons et le Vallon du Foron passe notamment par :

- l'aménagement de sentiers de randonnée pédestre, équestre et VTT afin de structurer un maillage territorial efficace et cohérent, et de re-connecter officiellement le territoire aux territoires voisins ;
- la valorisation d'espaces naturels remarquables, en passant par l'interprétation des patrimoines naturels identitaires comme le lac de Machilly, certaines zones du plateau de Loëx, les alpages du Loty et du Sauget, etc. Dans le cadre de l'action 8 de la Charte de développement touristique et de loisirs, il s'agit de reconquérir les berges de l'Arve en redonnant une impulsion aux travaux en cours comme le cheminement Léman Mont-Blanc. Dans le cadre de l'action 18 (favoriser les pratiques sportives et de loisirs autour du vélo), il s'agit notamment de desservir les espaces structurants de plein air et de loisirs par des modes de déplacements de loisirs doux ; l'aménagement global du territoire et spécifique des sites induit de fait la création de pistes cyclables, d'une voie verte ou boucle locale vélo... pour des pratiques individuelles et familiales.

Explication des orientations du DOG

Une des orientations correspond à la volonté de diversifier l'hébergement pour répondre notamment aux besoins des clientèles de loisirs sachant qu'à ce jour le territoire présente une insuffisante diversité dans son hébergement à vocation touristique (notamment insuffisance d'hébergement hôtelier «de charme» ou de haute gamme, gîtes ou chambre d'hôtes ou encore camping...).

Pour plus de précision, se reporter à la Charte de développement touristique et de loisirs de la région d'Annemasse, (cf. ci-dessus), approuvée en octobre 2006, notamment sur à son enjeu 3 ou ses actions 9, 10 et 11.

À noter : le terme de « loisirs doux » fait référence aux activités touristiques de pleine nature pour lesquelles il n'est pas nécessaire d'aménager des infrastructures lourdes : la promenade et la randonnée, la pêche, le parapente, etc. A l'inverse, le ski alpin ou la pratique de la moto verte ne sont pas des loisirs doux (notion d'impacts forts sur l'environnement).

Orientations du DOG

En compatibilité avec les orientations du DOG figurant dans la partie 1, visant à garantir la protection des milieux naturels et agricoles, l'objectif est d'exploiter au mieux le potentiel touristique existant dans ces ensembles à dominante naturelle et/ou agricole, en lien avec le développement des bourgs, villages et hameaux inclus dans ces ensembles ou situés à leur frange (à titre d'exemple, le bourg de Saint-Cergues et le village de Lucinges...).

Il s'agira donc de rendre possible dans ces ensembles la réalisation d'aménagements s'inscrivant dans cet objectif global, et notamment des aménagements destinés à :

- favoriser la découverte de la qualité des milieux naturels, de l'activité agricole, et des paysages,
- favoriser la pratique d'activités sportives et de loisirs doux* (par exemple, la randonnée ou certaines pratiques de vélo),
- favoriser une diversification de l'offre en hébergement du territoire,
- favoriser la mise en œuvre d'événementiels rayonnants.

Pour cela, les PLU :

- devront identifier les bâtiments et monuments patrimoniaux pouvant être concernés par de tels aménagements,
- devront permettre la réhabilitation et l'entretien des sentiers, chemins ruraux et autres liaisons douces existant sur ces ensembles, en veillant en particulier :
 - à rechercher un équilibre entre la satisfaction des besoins liés à la fréquentation du public, à l'activité agricole, à l'exploitation forestière, à la pratique de la pêche et de la chasse, de manière à limiter au maximum les conflits d'usage.
 - à favoriser la mise en réseau de ces sentiers, chemins ruraux et autres liaisons douces, et à maintenir ou développer les connexions avec les réseaux existants sur les territoires voisins (Suisse, Vallée Verte, etc...), ainsi qu'avec les itinéraires de moyenne et longue distance supra-territoriaux traversant le territoire. Cette orientation s'inscrit dans l'objectif plus large de développement d'un réseau intercommunal de liaisons douces (cf. 3.2.5.2).

Le PDU devra coordonner les différents PLU dans la mise en œuvre de ces orientations.

Orientations particulières pour le site du grand projet de valorisation de l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses »

Rappel du PADD

« La qualité de notre cadre naturel et agricole nous donne la possibilité d'engager une véritable politique globale permettant aux habitants d'accéder, à proximité de leur lieux de résidence ou de travail, à un réseau d'espaces « verts » de détente et de loisirs, connectés par des liaisons

douces [...]. Nous considérons par exemple que le site des Bois de Rosses, situé sur les communes d'Annemasse, Cranves-Sales et Vétraz-Monthoux, est l'un des espaces clefs à valoriser dans cette perspective : il s'agit d'en faire à terme un grand espace de détente et de loisirs doux* approprié par la population locale, et notamment les habitants de la ville agglomérée*, en conservant son caractère naturel et agricole. »

Explication des orientations du DOG

L'objectif premier reste la préservation de cet ensemble, en maintenant son caractère et ses fonctions agro-naturelles : son traitement s'apparente à ce titre à celui des ensembles faisant l'objet d'un périmètre de protection dans le point 3.1.2 du DOG.

Il conviendra en particulier de veiller à ce que toute intervention humaine sur ce site des Bois de Rosses ne porte pas atteinte aux espaces écologiques les plus intéressants, et notamment à la dernière station existante sur le territoire du glaieul des marais, plante protégée nationalement. Il serait souhaitable de mettre en place des mesures visant à pérenniser cette station, voire des mesures visant à réintroduire cette espèce dans d'autres secteurs du site.

Mais ce site se distingue des autres ensembles agro-naturels faisant l'objet d'un périmètre de protection (cf. 3.1.2), dans la mesure où il conviendra d'imaginer et de mettre en œuvre un projet global de valorisation de ce site (intégrant les contraintes environnementales importantes mais aussi la présence d'une activité agricole).

L'enjeu d'un tel projet de valorisation est extrêmement important non seulement pour l'attractivité du territoire, mais avant tout pour l'amélioration de la qualité de vie urbaine. Il s'agira d'offrir aux « portes de la ville » un grand espace agro-naturel préservé et de qualité, que les habitants du territoire pourront s'approprier dans une optique de loisirs « doux ». Le site ne manque pas d'atouts pour un tel projet (proximité immédiate de la zone urbaine dense, positionnement central sur le territoire, accessibilité TC et modes doux pouvant être envisagée à moyen terme, surface importante, ambiance paysagère...). Ce projet reste néanmoins à définir et devra nécessairement présenter une dimension intercommunale.

À ce titre, il est intéressant de noter que l'action 14 de la Charte de développement touristique et de loisirs de la région d'Annemasse, (cf. 3.3.2), approuvée en octobre 2006 a pour objet de « Définir un projet global pour les Bois de Rosses ».

Le diagnostic a montré que l'aérodrome constituait un équipement de grand intérêt pour le territoire, tant sur le plan économique, que sur le plan des loisirs, du paysage (cônes de vue identitaires remarquables depuis le site sur le Mont-Blanc, le Môle, le Salève, le Jura et le Massif des Voirons...) et de l'image. Le choix de l'avoir inclus dans le périmètre du projet global de valorisation de l'ensemble Plaine et Bois de Rosses a été effectué dans un souci de cohérence, afin de l'intégrer en tant que composante à part entière de ce projet global de valorisation, et d'exploiter au mieux les plus-values que cet équipement (et les espaces ouverts situés dans sa continuité immédiate) pourrait apporter dans la mise en valeur du site. Cette intégration dans le périmètre du projet n'empêche absolument pas une gestion et un bon fonctionnement de cet équipement.

A noter que dans le cadre de ce projet global de valorisation des Bois de Rosses, le DOG permet l'aménagement de liaisons douces sécurisées.

Concernant le sous-secteur spécifique « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales », il présente des enjeux multiples qui justifient des orientations particulières du SCOT pour son aménagement :

- Ce sous-secteur est une des composantes essentielles du projet plus global de valorisation des Bois de Rosses : il constitue en effet la principale opportunité pour aménager une « porte d'entrée » attractive sur ce grand espace agro-naturel.
- En même temps, ce sous-secteur est situé en frange du bourg actuel de Cranves-Sales dont il est aussi la « porte d'entrée » principale. A ce titre ce site peut également être intéressant pour conforter la structuration de ce bourg, notamment par la construction de logements, avec une exigence de densification et de mixité sociale.
- Ce sous-secteur présente de très forts enjeux en matière de paysages. Il est situé en entrée de commune mais dans une entrée d'agglomération majeure, dont il doit contribuer à la requalification (grâce à son « effet vitrine »). Il constitue la dernière coupure non bâtie permettant, depuis le RD907, de marquer une rupture paysagère et identitaire entre le bourg de Cranves-Sales et la ville agglomérée (se reporter également sur ce point au volet paysager du rapport de présentation).
- Ce sous-secteur s'avère être un carrefour majeur du futur réseau de liaisons douces. C'est en effet un nœud du schéma cyclable, un lieu de passage potentiel pour la véloroute départementale Chamonix-Genève, un point de départ potentiel pour le réseau de sentiers pédestre-VTT vers les Voirons et les Bois de Rosses, et enfin un des seuls lieux permettant de reconnecter les liaisons douces des Bois de Rosses et du massif des Voirons avec celles existant dans la ville agglomérée.
- Enfin, il faut souligner la présence de plusieurs équipements, notamment sportifs, dans ou à proximité immédiate de ce sous-secteur (pôle d'équipements sportif actuel de Cranves-Sales, Collège, équipement de loisirs privé...). Aussi son aménagement peut-il être le moyen de structurer progressivement et à long terme un pôle de loisirs et d'équipements sportifs d'intérêt d'agglomération, dont la configuration pourrait ressembler par certains aspects au pôle actuel des Verchères à Ville-la-Grand.

C'est pourquoi les orientations du DOG sur ce sous-secteur ont été conçues pour répondre à l'ensemble de ces enjeux, en permettant le développement d'un projet d'aménagement ambitieux, mais équilibré :

- équilibré car s'efforçant de concilier enjeux communaux et enjeux intercommunaux,
- équilibré car s'efforçant de concilier la préservation et la valorisation de la composante verte du site, et la possibilité de l'urbaniser en partie.

Ce projet reste à affiner dans le cadre du PLU de la commune, et au-delà, d'une réflexion menée à l'échelle intercommunale.

Orientations du DOG

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 1, intitulé : « périmètres de protection établis en application des orientations 3.1.2 et 3.3.2.2, du DOG, ainsi qu'au document graphique n° 1.4.

Il s'agira de définir un projet global de valorisation de tout l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses », ayant nécessairement une dimension intercommunale, et devant répondre aux objectifs et conditions suivants :

- cet ensemble devra conserver son caractère agro-naturel et l'ambiance paysagère qui y est associée. C'est pourquoi le projet global de valorisation retenu devra rester compatible avec la préservation des milieux naturels et le fonctionnement d'une activité agricole et forestière respectueuse des milieux naturels.
- le projet global de valorisation de cet ensemble devra contribuer à l'affirmation des fonctions du territoire en terme de loisirs, voire éventuellement de tourisme de proximité.

Pour répondre à ces objectifs généraux, un périmètre est établi par les documents graphiques du SCOT permettant d'identifier l'espace directement concerné par ce projet global de valorisation. Ce périmètre comporte un sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales ».

- Dans ce périmètre et en dehors du sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales », toute urbanisation nouvelle et tout aménagement nouveau sont à proscrire.

Cependant, pour tenir compte de l'existant, ainsi que pour permettre la mise en œuvre de ce projet global de valorisation et d'autres objectifs du SCOT, pourront notamment être admis, sous réserve d'une localisation adaptée et d'une bonne intégration environnementale et paysagère dans le site :

- une gestion de l'habitat préexistant (constructions ou groupes de constructions), par la réhabilitation, la rénovation, la restauration et l'extension du bâti préexistant,
- une gestion des activités isolées préexistantes, en admettant leur évolution et leur restructuration,
- une gestion des équipements publics préexistants, (dont les voiries préexistantes), en admettant leur évolution et leur restructuration, et notamment une gestion de l'aérodrome dans son périmètre actuel,
- la création de nouveaux équipements publics ou privés, présentant un intérêt général s'inscrivant dans la mise en œuvre des objectifs du SCOT en matière de protection et de gestion des ressources et milieux naturels (notamment de la ressource en eau), de prévention et de réduction des risques, de gestion de l'énergie et de gestion des déchets,
- les aménagements s'inscrivant dans le projet global de valorisation ayant nécessairement une dimension intercommunale (voir ci-dessus), et liés à la découverte et la mise en valeur des milieux naturels, agricoles et forestiers, notamment par des pratiques sportives, touristiques et de loisirs adaptées au respect de la protection de ces milieux (à titre d'exemple : aménagements destinés à favoriser la pratique du vélo, les activités culturelles et pédagogiques de découverte des milieux naturels et de

l'agriculture, l'entretien, la gestion, voire la renaturation des milieux naturels, ou encore à permettre l'organisation d'événementiels de plein air].

Enfin, il est à noter que sur les communes d'Annemasse et de Vétraz-Monthoux, un projet d'aménagement d'une liaison transport collectif et/ou mode doux en site propre et de parkings-relais, actuellement à l'étude, pourra éventuellement être admis dans ce périmètre, sous réserve d'une confirmation par le PDU.

Toutefois, ces occupations et utilisations du sol devront mettre en place toute mesure compensatoire utile pour limiter leur impact sur leur environnement, notamment celui inhérent à la fréquentation induite de leur fait.

- Le sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales » doit constituer à la fois :
 - une « porte d'entrée » sur l'ensemble agro-naturel « Plaine et Bois de Rosses », ce qui en fait une des composantes essentielles du projet global de valorisation de cet ensemble,
 - un espace contribuant à structurer et à requalifier paysagèrement une des principales « entrées d'agglomération »,
 - une « porte d'entrée » sur le bourg de Cranves-Sales,
 - un espace d'accueil d'équipements publics et privés d'intérêt intercommunal, du fait de son positionnement géographique stratégique, et de la proximité immédiate d'équipements structurants préexistants (collège, équipements sportifs et de loisirs).
- C'est pourquoi le PLU de la commune devra :
- maintenir une « pénétrante verte » sur les Bois de Rosses, par une continuité d'espaces verts non bâtis depuis la RD 907 jusqu'à la limite nord du sous-secteur : elle doit à la fois permettre d'annoncer, depuis la RD 907, l'existence d'un grand espace naturel proche, et de marquer une rupture d'urbanisation entre la ville agglomérée et le bourg de Cranves-Sales,
 - maintenir le cône de vue identitaire sur les Voirons depuis la RD 907,
 - prévoir l'aménagement de liaisons douces sécurisées pour connecter la RD 907 avec les Bois de Rosses et le bourg de Cranves-Sales,
 - prévoir l'aménagement, dans la partie nord de ce sous-secteur, d'un espace de loisirs, servant de transition qualitative entre l'espace agro-naturel des Bois de Rosses proprement dit et les zones bâties (par exemple, avec un parc public et/ou un équipement sportif public). Il s'agira également de garantir la possibilité à plus long terme de développer un pôle d'équipement et de loisirs plus important, en maintenant des réserves foncières.

Ne seront admises dans ce sous-secteur que les urbanisations nouvelles à vocation d'habitat (avec des formes d'habitat denses et intermédiaires), d'équipements publics ou privés (à titre d'exemple : EPAD, équipement public sportif), et d'activités de services (à titre d'exemple, hôtellerie).

Toute urbanisation et tout aménagement dans ce sous-secteur devra s'effectuer avec une volonté de qualité et d'intégration paysagère.

- La desserte de cet ensemble par les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle devra être progressivement améliorée.

En particulier, il conviendra de faire de ce site un espace clef du réseau structurant de liaisons douces sur le territoire (cf. 3.2.5.2), notamment un espace de connexion entre la ville agglomérée*, le Vallon du Foron et le Massif des Voirons par des liaisons douces sécurisées.

Le Plan de déplacements urbains précisera cette orientation et ses modalités de mise en œuvre, en cohérence avec les orientations figurant dans les points 3.2.5.2 et 3.3.2.1 du DOG.

Orientations générales pour le renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération

Rappel du PADD

« Développer un projet urbain ambitieux pour notre « cœur d'agglomération ».

« Pour porter le rayonnement de notre territoire, deux centralités urbaines* doivent voir leur attractivité particulièrement renforcée.

En tout premier lieu notre cœur d'agglomération, qui est le lieu de la centralité par excellence [...], qui joue un rôle moteur essentiel au rayonnement de l'ensemble de notre territoire, qui incarne symboliquement l'image de notre territoire tout entier, [...]

Pour cela, nous devons rechercher une plus grande attractivité en matière d'équipements, d'activités privées ou publiques de loisirs, de commerces, de professions libérales et de services [...]. Cette recherche de rayonnement s'accompagnera d'une volonté d'améliorer la qualité urbanistique et paysagère de ces espaces, afin de rendre leur fréquentation plus agréable et de favoriser leur appropriation dans des usages quotidiens et occasionnels. Ceci notamment grâce à une réorganisation de l'accessibilité en voiture et du stationnement qui donne la priorité au développement des transports collectifs et des modes de déplacements doux*, ainsi qu'à une meilleure qualité visuelle et la présence d'espaces publics attractifs (espaces piétons, valorisation des places). »

« Notre cœur d'agglomération appartient symboliquement à l'ensemble des habitants des 12 communes et joue un rôle fort en matière d'identité et d'image pour tout notre territoire. Il comprend des espaces stratégiques concernés par de grands projets urbains, qui doivent s'inscrire en complémentarité dans un objectif global de renforcement de son attractivité et d'évolution vers une image plus positive ».

Explication des orientations du DOG

Les éléments justificatifs des différentes orientations de cette partie se retrouvent dans les différentes parties correspondantes de ce volet du rapport de présentation :

- point 3.2.5 pour la première orientation,
 - point 3.2.2 sur le renforcement des centralités urbaines pour la deuxième orientation,
- Mais également dans le « volet paysager » du rapport de présentation pour les trois premières orientations.

À noter : le cœur d'agglomération correspond à la centralité urbaine* la plus dense et la plus rayonnante qui existe

au sein du grand pôle de la ville agglomérée*. Il correspond au centre-ville d'Annemasse élargi au site du grand projet intercommunal de l'Étoile Annemasse-Genève, c'est-à-dire l'espace situé à l'intérieur et aux franges de la voirie dénommée « péricentrique ». Il s'agit du « cœur » symbolique du territoire couvert par le SCOT.

Orientations du DOG

Les grands espaces publics existants ou à créer dans le cœur d'agglomération devront être valorisés, en particulier par un traitement urbain et paysager de qualité, de manière :

- à permettre, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG, le développement des déplacements par les modes alternatifs à la voiture individuelle (marche à pied, vélos, transports collectifs urbains, etc.), en sécurisant ces déplacements. Dans cette optique, la part de ces grands espaces publics occupée par le stationnement automobile en surface devra être progressivement réduite sur le long terme. Un développement des zones piétonnes devra se réaliser progressivement.
- à contribuer à la constitution d'un réseau intercommunal d'espaces collectifs structurants* dans la ville agglomérée, et à constituer des espaces de représentation majeurs faisant référence pour l'agglomération vis-à-vis de l'extérieur (se reporter au point 3.2.4.2 du DOG).
- à favoriser des activités de détente et de loisirs urbains, et le développement d'animations.

Le cœur d'agglomération constitue l'une des localisations préférentielles pour l'accueil d'équipements structurants présentant un rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà, si l'insertion de ces équipements en milieu urbanisé est possible et pertinente.

Les équipements structurants dans le cœur d'agglomération devront contribuer à renforcer des fonctions urbaines majeures : à titre d'exemple, la fonction culturelle ou la fonction administrative.

En ce qui concerne plus particulièrement la fonction des loisirs sportifs, son renforcement éventuel dans le cœur d'agglomération devra s'effectuer en complémentarité avec le grand projet de développement du secteur des Îles et les pôles déjà existants sur d'autres secteurs du territoire, en privilégiant les équipements et activités de loisirs sportifs pour lesquels une implantation en milieu urbanisé est avantageuse. Il pourra s'appuyer notamment sur la restructuration d'équipements structurants existants (à titre d'exemple, le centre nautique d'Annemasse).

D'une manière générale, le développement urbain du cœur d'agglomération devra s'inscrire dans une logique de qualité et de cohérence lui permettant de jouer, en matière de représentation et de paysages urbains, son rôle de centralité majeure du territoire.

Pour cela, il s'agira de « marquer » la centralité du territoire par des éléments symboliques (qualité d'aménagement des « espaces de représentation majeurs », telle qu'évoquée dans le point 3.2.4.2), des architectures remarquables, etc.

Par ailleurs, l'amélioration de la lisibilité de la structure urbaine du cœur d'agglomération doit être un objectif à préciser dans les PLU.

Les orientations prévues par le DOG en matière de développement économique s'inscrivent dans cet objectif général de renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération (cf. 3.2.3).

Les orientations spatialisées prévues par le DOG en ce qui concerne le site du grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève s'inscrivent également dans cet objectif général de renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération (cf. 3.3.4.2).

Orientations pour les sites de grands projets de développement

Orientations du DOG

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au Document graphique n°2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain »

Orientations communes à tous les sites de grands projets de développement

Orientations du DOG

Au vu des forts enjeux que présentent ces sites pour l'attractivité de tout le territoire, le traitement urbanistique, architectural et paysager des constructions et aménagements envisagés sur ceux-ci seront particulièrement soignés, d'une manière générale. De même, une desserte par une technologie numérique de haute qualité devra être assurée.

Pour assurer le respect des orientations prévues par le SCOT sur ces sites, il sera choisi de préférence de les urbaniser par l'intermédiaire de tout outil d'initiative publique (ZAC par exemple).

Orientations spécifiques pour le site du grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève

Rappel du PADD

« Pour favoriser l'intermodalité*, les connexions entre les différents réseaux de transport collectifs (transports collectifs urbains, interurbains, réseau ferroviaire et transports genevois) doivent être facilitées, en particulier avec la création d'un pôle d'échanges autour de la Gare d'Annemasse ».

« Nous soutenons le projet CEVA, qui est un élément fondamental du réseau de transports collectifs régional et international, et qui fera de la Gare d'Annemasse la « 2^{ème} gare de Genève » et la gare principale de desserte de la Haute-Savoie du Nord. »

« Notre cœur d'agglomération [...] comprend des espaces stratégiques concernés par de grands projets urbains, qui doivent s'inscrire en complémentarité dans un objectif global de renforcement de son attractivité et d'évolution vers une image plus positive.

Nous citerons à titre d'exemple le projet intercommunal et transfrontalier de « l'Étoile Annemasse-Genève », que nous soutenons fortement, parce qu'il apportera rayonnement et notoriété à tout notre territoire, tout en participant à l'attractivité de l'ensemble de la métropole franco-valdo-genevoise ».

« La métropole franco-valdo-genevoise rayonne largement sur le plan international. Dans cette logique de complémentarités, les territoires français pourraient accueillir des activités et équipements liés à cette ouverture à l'international (à titre d'exemple, des ONG : Organisations non gouvernementales). Nous citerons comme exemple de site d'accueil potentiel, sur notre territoire, le site de l'Étoile Annemasse-Genève. Le thème de la « solidarité internationale » constitue une piste intéressante à explorer dans cette optique. »

Explication des orientations du DOG

Le grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève constitue le grand projet urbain par excellence de l'agglomération annemassienne : de par la mise en place du projet CEVA (cf. 3.3.5.2), la Gare d'Annemasse devient un nœud essentiel du réseau ferroviaire de la métropole franco-valdo-genevoise et deviendrait la « Gare Nord » du département de la Haute-Savoie et la 2^{ème} Gare de Genève.

Identifié comme l'un des 10 grands projets de la Charte d'aménagement adoptée par le CRFG en 1997, le projet de développement d'un nouveau quartier urbain rayonnant autour de ce pôle multimodal fait l'objet d'un suivi transfrontalier dans le cadre du Comité de Pilotage co-présidé par le Maire d'Annemasse et le Conseiller d'État genevois chargé du Développement du Territoire.

Aussi, cette évolution du contexte ferroviaire va donner de l'importance à ce pôle multimodal fondamental (connexion des réseaux ferroviaires, mais aussi gare routière, point de connexion des transports urbains, etc.) situé sur le cœur d'agglomération. De plus, un ensemble de terrains actuellement libres ou mutables à proximité de la gare, permettront de mettre en place un nouveau « pôle multifonctionnel » (nouveau quartier d'habitat et nouveau pôle d'équipement et d'activités) rayonnant à l'échelle transfrontalière.

Ce caractère « urbain » explique qu'il soit au croisement d'une multitude d'enjeux (sur le plan de l'économie, des équipements, de l'habitat, des paysages, de l'image et de l'identité du territoire...).

Le PADD évoque l'importance de ce projet et toutes ses implications, à de nombreuses reprises. Il faut souligner que le SCOT considère que ce grand projet doit être conçu comme un moyen d'étendre et de renforcer l'attractivité du cœur d'agglomération actuel, en lui donnant un dimensionnement beaucoup plus important et intercommunal, et non de recréer un nouveau « cœur d'agglomération bis », déconnecté du centre-ville d'Annemasse actuel.

Il s'agit aussi de faire de ce site plus qu'un nouveau quartier : de constituer un véritable pôle d'excellence autour d'un projet de développement économique ayant un rayonnement transfrontalier, mais intégrant également une composante équipements, pour jouer un rôle de levier de renforcement des fonctions urbaines majeures sur le territoire.

Les réflexions actuelles permettent d'envisager une structuration de ce pôle autour de fonctions tertiaires dans ce qui pourrait être appelé un « centre d'affaires transfrontalier ». La faisabilité de ce projet complexe est à l'étude.

Concernant la problématique commerciale, la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005 ne prévoit pas de préconisations précises sur ce projet (au vu de

ses échéances de réalisation). Elle évoque tout de même comme objectif général « la conception d'un grand projet urbain à long terme autour de la Gare ».

Il conviendra de rester vigilant quant au dimensionnement et aux impacts d'un développement commercial dans le cadre du projet Etoile Annemasse-Genève. En effet, la priorité doit être donnée au renforcement commercial de l'actuel centre-ville d'Annemasse, et de son extension directe à court et moyen terme (par exemple, dans le cadre du projet « Chablais Gare »). Plus largement Il apparaît dans tous les cas nécessaire de rechercher des complémentarités dans tous les développements prévus sur la partie nord de la ville agglomérée.

Enfin, il est à noter que la gare d'Annemasse présente une plate-forme de fret importante, qui mobilise une grosse partie du site (par exemple par le stockage de marchandises sur place). La restructuration des activités de fret ferroviaire est souhaitée afin de donner plus d'ampleur au projet de développement urbain, en délocalisant une partie des espaces occupés. Mais cette évolution doit s'effectuer en réorganisant l'activité fret sur le nord de la Haute-Savoie (notamment en s'appuyant sur les projets en cours sur Viry ou Perrignier) afin qu'elle puisse être plus performante, et qu'elle contribue ainsi à réduire la part du transport de marchandises sur route sur le secteur.

Orientations du DOG

Le grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève correspond au développement d'un pôle d'excellence au sens du SCOT, permettant de renforcer l'attractivité du territoire dans son ensemble.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble (dont la mise en œuvre pourra néanmoins s'effectuer en différentes phases), répondant aux quatre objectifs suivants :

- constituer un pôle multimodal de déplacements de dimension transfrontalière, point d'accroche majeur du réseau de transports collectifs urbains « primaire » et de son articulation avec le réseau de transports collectifs interurbains et le réseau ferroviaire, et qui doit permettre à la Gare d'Annemasse de devenir à terme la deuxième gare de la métropole franco-valdo-genevoise (se reporter aux orientations concernant ce pôle multimodal dans le point 3.3.5.1). Dans ce cadre, un franchissement aisé des voies pour les piétons et les vélos est nécessaire afin de constituer une gare « bi-face », accessible depuis Ambilly et Ville-la-Grand, et permettant d'assurer une « couture urbaine » entre quartiers.
- renforcer les fonctions urbaines majeures sur le territoire (par exemple la fonction culturelle, la fonction administrative, la fonction de formation, la fonction de loisirs urbains...), mais aussi la fonction économique (notamment commerciale et de services) et la fonction touristique.

Ce grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève ne saurait être conçu comme le développement d'un deuxième cœur d'agglomération, mais bien comme un moyen d'étendre le cœur d'agglomération actuel vers le nord, confirmant ainsi son dynamisme et son dimensionnement intercommunal. C'est pourquoi il conviendra d'éviter que les nouveaux développements sur ce site, que ce soit en termes d'activités ou d'équipements, ne fragilisent en particulier l'attractivité de l'actuel centre-ville d'Annemasse. Les synergies avec ce dernier seront au contraire favorisées autant que possible.

- contribuer à répondre aux besoins en logements sur le territoire, par une densification et une restructuration des quartiers d'habitat situés actuellement aux franges du site, avec l'exigence de garantir un équilibre social dans l'habitat.
- contribuer à améliorer la perception du territoire : le grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève doit constituer une opportunité majeure pour valoriser qualitativement une « porte d'entrée » principale sur le territoire du SCOT, et plus largement sur la métropole franco-valdo-genevoise, notamment par des aménagements très qualitatifs sur le plan architectural et paysager. Une attention particulière sera portée sur les espaces perceptibles depuis la voie ferrée, à savoir la qualité des façades « arrières », le traitement des zones de stockage des activités et le traitement des voiries.

En déclinaison des objectifs généraux rappelés précédemment, l'accueil sur ce site d'activités et d'équipements de différents types (équipements publics et privés, activités tertiaires, commerciales, voire artisanales...), mais organisés autour d'un même thème ou de plusieurs thématiques complémentaires (par exemple, la solidarité internationale, le tourisme d'affaires...), sera recherché sur une partie du site. Ceci afin de conférer à ce pôle d'excellence un rayonnement au minimum à l'échelle régionale et transfrontalière.

Dans cette logique, ce site constitue :

- la localisation préférentielle sur le territoire pour l'accueil d'activités et d'équipements liés à l'international (du type ONG), mais aussi d'activités de services (notamment « bureaux » et services aux entreprises) liées à la spécificité frontalière franco-suisse, afin de constituer un « quartier d'affaires ».
- la localisation préférentielle sur le territoire pour un nouveau pôle hôtelier et l'accueil d'équipements destinés à favoriser un développement du tourisme d'affaires (à titre d'exemple, une structure d'accueil de congrès, salons et séminaires).

En outre, le site pourra accueillir des équipements (notamment des équipements structurants de rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà), ainsi que des activités de différents types (commerciales, de services, voire artisanales...) :

- en lien avec l'affirmation de la fonction de pôle d'échanges multimodal de dimension transfrontalière (développement de services et commerces liés aux flux de fréquentation de passage par exemple),
- en lien avec l'affirmation de fonctions urbaines majeures, comme par exemple la fonction culturelle, la fonction administrative ou la fonction de formation,
- en lien avec l'objectif de favoriser l'animation du site, et plus largement du « cœur d'agglomération » (notamment équipements et activités de loisirs urbains, articulés avec l'aménagement d'espaces publics attractifs),
- en lien avec l'objectif de structurer et dynamiser un linéaire commercial prioritaire « sud-nord » identifié pour le cœur d'agglomération dans le point 3.2.3 du DOG.

Au regard de ces exigences, le développement commercial pourra donc constituer une composante importante du projet plus global de développement défini sur le site. Cependant, ce développement commercial ne devra en

aucun cas fragiliser le centre-ville commerçant d'Annemasse actuel, ni les autres centralités urbaines.

Les développements mentionnés ci-dessus s'appuieront principalement sur le renforcement de l'accessibilité au site par les transports collectifs et par les modes de déplacements doux.

Ils devront rester compatibles avec l'organisation des flux automobiles et du stationnement à l'échelle de tout le territoire et au-delà, telle qu'elle résultera de l'application des orientations déclinées dans le point 3.2.5 du DOG, précisées par le Plan de déplacements urbains.

Les éléments concernant le pôle multimodal sont détaillés dans le point 3.3.5.1.

Ce grand projet devra contribuer à marquer symboliquement la centralité du cœur d'agglomération (par exemple, à travers un espace public ou un bâtiment particulier - se reporter aux points 3.2.4 et 3.3.2).

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du site de l'Étoile-Annemasse-Genève et le grand projet du secteur dit « de la ZAC Bois d'Arve ».

Orientations spécifiques pour le site des Îles

Rappel du PADD

« A terme, l'objectif est de constituer un pôle majeur de développement en matière d'équipements sportifs et de loisirs sur le site des îles, à Étrembières, en le connectant de façon étroite au cœur d'agglomération, aux bords d'Arve et au Salève. »

« [...] nous chercherons à renforcer la qualité et l'image de notre offre commerciale [...] en développant un nouveau pôle commercial nécessairement thématique et à fort rayonnement. Le projet actuel de pôle commercial « d'excellence » envisagé sur le secteur des îles à Étrembières, devra apporter une véritable plus-value par rapport à l'offre actuelle et se positionner à une échelle franco-genevoise.

Il est actuellement envisagé que ce pôle se développe sur la thématique sports et loisirs, en synergie avec le pôle d'équipements publics de loisirs prévu à terme sur le même secteur [...]. Cette optique intéressante nous permettra de répondre, tout en se positionnant de façon complémentaire, aux projets de sites de loisirs qui se développent à l'extérieur des agglomérations. »

« ...en créant à long terme un nouveau quartier d'habitat sur le secteur des îles à Étrembières qui viendra compléter cette armature urbaine. »

« Notamment, le développement urbain envisagé sur une partie du secteur des Îles, à Étrembières, devra être concilié avec la volonté de maintenir la cohérence d'ensemble et la continuité de la pénétrante verte formée par l'Arve, qui se prolonge sur le territoire genevois et présente un intérêt régional. »

Extraits de la Charte de développement commercial du périmètre du SCOT de la région d'Annemasse approuvée le 8 juin 2005

Ce grand projet est mentionné dans l'axe 5 de la Charte : « Programmation d'un pôle marchand d'excellence sur le

site des Îles à Étrembières», et s'inscrit pleinement dans un objectif de «Renforcer qualitativement l'attractivité du territoire par l'implantation d'activités commerciales novatrices».

La Charte précise que «ce développement est conditionné par le respect de cinq critères définis par l'ensemble des Maires du SEGH :

- conférer au pôle un rayonnement à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise,
- veiller à la très bonne qualité environnementale du site,
- assurer une desserte satisfaisante de ce pôle depuis l'autoroute A40,
- garantir la thématique économique du pôle dans le cadre d'un concept global,
- conférer au pôle un positionnement non concurrentiel par rapport aux pôles existants sur le territoire.»

Le DOG reprend ces critères et réinscrit ce projet de développement dans une problématique d'aménagement du territoire plus globale.

Explication des orientations du DOG

Concernant l'aménagement du site dans son ensemble, il convient de souligner l'enjeu très fort d'une amélioration de sa desserte routière, mais aussi de sa desserte en matière de transports collectifs et de modes de déplacements doux. L'importance des développements envisagés justifie que le SCOT conditionne l'aménagement du site notamment à la mise en place concomitante d'une desserte par une ligne de transports collectifs urbains régulière (utilisant la possibilité offerte par l'article R122-3 du Code de l'urbanisme).

Plusieurs «exigences qualitatives» sur le plan environnemental et paysager ont été traduites dans les orientations écrites du DOG (et le périmètre de protection du document graphique n°1-a), afin d'inscrire le développement urbain sur une partie du site dans la volonté de maintenir la cohérence d'ensemble et la continuité de la «pénétrante verte» formée par l'Arve (qui se prolonge sur le territoire genevois et présente un intérêt régional), volonté exprimée clairement dans le PADD :

- la préservation des zones humides d'intérêt écologique majeur (notamment le secteur de biotope «des étangs»),
- la préservation d'une bande naturelle continue le long de l'Arve, suffisamment large pour conserver les possibilités d'échanges biologiques s'effectuant dans la ripisylve,
- le maintien de la continuité naturelle et agricole avec la commune limitrophe de Veyrier, en Suisse,
- la garantie d'une grande qualité paysagère des urbanisations nouvelles, par un traitement très soigné des espaces directement visibles depuis l'A 40 et la RN 1206, par une qualité du bâti, mais aussi par l'aménagement d'une proportion d'espaces verts suffisante au sein même des espaces urbanisés, en lien avec les espaces naturels des rives de l'Arve, pour intégrer au mieux ces espaces urbanisés dans le caractère verdoyant de la pénétrante de l'Arve plus large (se reporter également sur ce point le «volet paysager» du Rapport de Présentation).

Au-delà des projets d'urbanisation proprement dits, une démarche visant à revitaliser sur le plan naturaliste les berges de l'Arve pourrait être engagée, tout en valorisant ces berges pour une ouverture maîtrisée à la fréquentation du public (avec en particulier l'aménagement de liaisons douces et le projet de construction d'une passerelle sur l'Arve pour les modes doux). De même que la

possibilité de rétablir des échanges biologiques avec le massif du Salève mériterait-elle d'être étudiée.

Concernant le projet de nouveau quartier d'habitat, trois points sont à souligner :

- il s'agit d'un projet d'échéance long terme (à 10 ans voire plus),
- il s'agit d'un projet important pour répondre aux besoins en logement sur le territoire,
- il s'agit de laisser vivre une activité agricole sur ce site au moins dans les 10 ans, en attendant la réalisation de ce projet. De plus, il est souhaitable que la réalisation de ce nouveau quartier n'induisse pas un colmatage complet de l'ensemble de ce troisième sous-secteur du site des Îles à long terme, et qu'une partie puisse être si possible maintenue en espace agro-naturel (arbitrages fins à effectuer au niveau du PLU de la commune).

Une étude transfrontalière serait à mener dans le cadre du Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, pour voir comment le développement du site des Îles pourrait s'articuler avec les développements prévus sur la commune de Veyrier, dans une logique de renforcement du lien urbanisation/mobilité, mais aussi avec les espaces à vocation loisirs en bord d'Arve existant côté genevois (par exemple la zone de loisirs du «Bout du Monde»).

Orientations du DOG

Remarque préalable : le site des Îles dans son ensemble désigne l'espace situé entre la frontière avec la Suisse à l'ouest, la RD 1206 au sud, l'Arve au nord et l'A 40 à l'est.

Ce site est divisé ici en 3 sous-secteurs :

- un premier sous-secteur correspondant à l'espace inclus dans le périmètre de protection établi par le SCOT pour l'ensemble «maraichages de Vernaz-Bords d'Arve-Étangs des Îles», est exclu par nature des espaces potentiellement urbanisables (cf. 3.1.1),
- un deuxième sous-secteur correspond au périmètre de la «ZAC Bois d'Arve»,
- un troisième sous-secteur couvre le reste du site des Îles, sur lequel cohabitent aujourd'hui des espaces en friche, des espaces déjà bâtis, et des espaces exploités par des activités agricoles. Sur une partie de ce troisième sous-secteur, doit pouvoir se développer un nouveau quartier d'habitat structuré à long terme.

Orientations générales communes aux deuxième et troisième sous-secteurs

D'une manière générale, les développements envisagés sur les deuxième et troisième sous-secteurs tels que mentionnés dans les paragraphes suivants devront permettre la structuration et la requalification paysagère de l'entrée d'agglomération sud-ouest principale.

Pour cela, il s'agira notamment : de marquer une succession d'ambiances paysagères différentes (traitement en séquences*); de mettre en scène les cônes de vue identitaires* et les ouvertures paysagères*; d'enrichir et de caractériser le paysage par le bâti nouveau; de traiter qualitativement aussi bien la voirie structurante (RD 1206), que les voiries pénétrantes sur ce site des Îles; de requalifier l'espace public en général; de garantir, au sein même des espaces urbanisés, une proportion d'espaces verts plantés d'arbres et d'arbustes suffisante,

en cohérence avec le réseau existant d'espaces naturels le long des berges de l'Arve.

Orientations spécifiques pour l'aménagement du deuxième sous-secteur, dit de la « ZAC Bois d'Arve »

L'aménagement de ce sous-secteur de la « ZAC Bois d'Arve » correspond au développement d'un pôle d'excellence au sens du SCOT, conçu pour avoir un rayonnement au minimum à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble (dont la mise en œuvre pourra néanmoins s'effectuer en différentes phases), intégrant trois composantes (économique, équipements et espaces naturels) et répondant aux deux grands objectifs suivants :

- renforcer et diversifier l'offre du territoire en terme de loisirs (notamment en terme de loisirs « sportifs ») : cette nouvelle offre créée en terme de loisirs devra permettre d'attirer des populations extérieures, contribuant ainsi à l'affirmation de la fonction touristique du territoire. Elle pourra s'appuyer notamment sur l'accueil d'équipements privés et/ou publics structurants sur le site, liés à cette fonction de loisirs.
- créer un nouveau pôle d'activités économiques (activités commerciales, de services, voire artisanales), ce pôle étant nécessairement thématique et à fort rayonnement, et de préférence en lien avec cette fonction de loisirs (et notamment de loisirs « sportifs »). Ce pôle thématique devra apporter une plus-value réelle par rapport à l'offre commerciale déjà existante sur le territoire et contribuer ainsi au rayonnement recherché pour le pôle d'excellence dans son ensemble.

L'aménagement de ce pôle d'excellence est conditionné à l'amélioration concomitante de ses accès routiers actuels, visant à assurer une accessibilité satisfaisante et sécurisée à ce pôle depuis l'autoroute A 40 et la RD 1206. Cet aménagement ne saurait conduire à induire des difficultés importantes de déplacements sur la RD 1206, voirie structurante d'agglomération (par exemple, il s'agira d'éviter de multiplier les accès directs sur la RD 1206).

L'aménagement de ce pôle d'excellence est conditionné à la mise en place concomitante d'une desserte de ce pôle par une ligne de transports collectifs urbains régulière, visant notamment à le connecter au cœur d'agglomération*.

L'aménagement de ce pôle d'excellence est conditionné à la mise en place concomitante d'une ou plusieurs liaisons douces* sécurisées avec la ville agglomérée* et le bourg* du Pas de l'Échelle. La continuité des liaisons douces existantes ou projetées en bordure de l'Arve devra être maintenue quel que soit l'aménagement.

Tout stationnement sur le site devra être traité de manière à être perçu le moins possible depuis les grands axes de circulation que sont l'A40 et la RD 1206. En bordure de l'Arve, le caractère boisé et/ou naturel du site devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement.

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du secteur dit « de la ZAC Bois d'Arve » et le grand projet du site de l'Étoile Annemasse-Genève.

Orientations pour l'aménagement du troisième sous-secteur, comportant notamment le projet de nouveau quartier d'habitat

Tout aménagement et développement dans ce sous-secteur, en général, devra s'effectuer avec un souci d'utilisation économe et optimisée du foncier, dans le temps et dans l'espace, afin de permettre le maintien d'une activité agricole sur ce sous-secteur à moyen terme, avant la mise en œuvre du projet. Le PLU sera chargé de décliner précisément cette orientation.

Tout stationnement dans ce sous-secteur devra être traité de manière à être perçu le moins possible depuis la RD 1206. En bordure de l'Arve, le caractère boisé et/ou naturel du site devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement. La transition entre le projet de nouveau quartier d'habitat et le sous-secteur de la « ZAC Bois d'Arve » devra être traitée de manière qualitative sur le plan paysager.

Le projet de nouveau quartier d'habitat envisagé à long terme sur ce sous-secteur devra contribuer à répondre aux besoins en logements sur le territoire, grâce à un développement sous des formes urbaines denses et intermédiaires, en garantissant un équilibre social dans l'habitat à l'échelle de ce quartier. Il devra comprendre en son sein une centralité urbaine, permettant de répondre à des fonctions de proximité pour le quartier, voire au-delà, en complémentarité avec la centralité urbaine du Pas de l'Échelle toute proche.

Il s'agira de garantir des liaisons douces* sécurisées reliant ce nouveau quartier d'habitat au bourg* du Pas de l'Échelle et au sous-secteur de la « ZAC Bois d'Arve ». La continuité des liaisons douces* existantes ou projetées en bordure de l'Arve devra être maintenue quel que soit l'aménagement.

L'aménagement de ce nouveau quartier d'habitat est conditionné à l'amélioration concomitante de ses accès routiers actuels, visant à assurer une accessibilité satisfaisante et sécurisée à ce nouveau quartier depuis la RD 1206. Cet aménagement ne saurait induire des difficultés importantes de déplacements sur la RD 1206, voirie structurante d'agglomération (par exemple, il s'agira d'éviter de multiplier les accès directs sur la RD 1206).

L'aménagement de ce nouveau quartier d'habitat est conditionné à la mise en place concomitante d'une desserte de ce quartier par une ligne de transports collectifs urbains régulière, visant notamment à le connecter au cœur d'agglomération*.

Orientations spécifiques pour le site des Bois Enclos

Rappel du PADD

«[...] développer une offre foncière nouvelle, destinée exclusivement à accueillir des activités industrielles et artisanales de production. Cette offre sera située principalement sur deux sites complémentaires : le site de Borly 2 à Cranves-Sales et le site des Bois-Enclos à Juvigny, pôle d'activités industriel « d'excellence. »

« Cette politique de valorisation s'appuie entre autres [...] sur le développement d'un pôle d'excellence à vocation industrielle, qui servira de "vitrine" à notre territoire et aura ainsi un impact positif pour l'ensemble du tissu économique.

Ce pôle d'activité à vocation industrielle et de haute qualité, constitué d'entreprises performantes et recherchant une image d'excellence, sera située sur le site des Bois-Enclos, à Juvigny et Cranves-Sales. »

Explication des orientations du DOG

Dans le prolongement du pôle d'activité « Annemasse-Ville-la-Grand » se situent les friches dites « Terraillon », du nom de l'ancienne usine qui occupait cet espace. Depuis bientôt une décennie, un projet de requalification de ce secteur vise à en faire un nouveau pôle économique à vocation industrielle.

Il répond à ce titre, comme expliqué dans le volet « Explications du PADD » du Rapport de présentation, à la volonté d'apporter un soutien spécifique aux activités de production, actuellement fragilisées sur le territoire.

Par ailleurs, sa localisation stratégique à proximité du contournement de l'agglomération et dans la continuité immédiate d'un pôle économique de rayonnement majeur (où une fonction industrielle importante est déjà présente), ainsi que sa configuration en « clairière » entourée d'espaces boisés remarquables, permettent d'envisager d'en faire un site industriel « d'excellence » destiné à accueillir des activités à haute valeur ajoutée (c'est-à-dire une « vitrine » qualitative pour le développement économique du territoire). C'est actuellement l'objectif du Syndicat intercommunal « SMABE » chargé du projet.

Cette vocation industrielle globale ne signifie pas pour autant que toutes les activités implantées doivent réaliser de la production sur le site. Des activités de services pourront également s'y développer sous certaines conditions. Il pourra par exemple s'agir de services directement liés à des entreprises de production situées sur le pôle même ou sur d'autres secteurs du territoire, ou encore d'autres services dont l'implantation dans une zone à vocation industrielle se justifie de part leur nature et leur champ d'intervention.

Le projet d'aménagement de la zone devra donc préciser les critères d'implantation des activités sur ce pôle d'excellence en général, et des activités de services en particulier, afin d'exclure des types de développements qui ne seraient pas cohérents avec la vocation industrielle globale (comme les services à la personne de nature commerciale).

Par ailleurs, le maintien de la qualité environnementale et la préservation des espaces boisés situés autour du site constituent des objectifs clefs pour ce projet.

Orientations du DOG

L'aménagement du site des Bois Enclos correspond au développement d'un pôle d'excellence au sens du SCOT, à vocation industrielle, et conçu pour avoir un rayonnement au-delà de la seule échelle du périmètre du SCOT.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble permettant de faire du site une « vitrine » qualitative pour le développement économique du territoire en général, et pour son développement industriel en particulier.

Ce projet d'ensemble devra donc favoriser l'accueil d'activités de production. Il pourra également prévoir l'implantation d'activités de services, à condition toutefois qu'elles s'inscrivent en cohérence avec la vocation industrielle globale du pôle (par exemple services de Recherche-développement, services d'ingénierie, certains services aux entreprises...) et/ou qu'elles soient nécessaires au bon fonctionnement du pôle (par exemple, restauration d'entreprise, gardiennage...).

Toutes ces activités devront nécessairement répondre à des critères d'implantation pré-définis, et pourront éventuellement s'organiser autour d'un même thème ou de plusieurs thématiques complémentaires.

Par conséquent, le développement d'activités ne répondant pas aux conditions énoncées ci-dessus, et notamment le développement d'activités commerciales, d'activités de services aux particuliers, ou d'activités de BTP - construction, ne saurait être rendu possible sur ce site.

Ce pôle devra être desservi à terme par les transports collectifs, dans le cadre d'une éventuelle extension du réseau de transports collectifs urbains.

Le caractère boisé du site à ses franges devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement, l'ambiance paysagère naturelle fortement ressentie sur ce site devra être conservée. Un écran boisé entre le site, la RD 1206 et le carrefour des Chasseurs devra être préservé, quel que soit l'aménagement.

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du site des Bois Enclos et le grand projet du site de Borly 2.

Orientations spécifiques pour le site de Borly 2

Rappel du PADD

«[...] développer une offre foncière nouvelle, destinée exclusivement à accueillir des activités industrielles et artisanales de production. Cette offre sera située principalement sur deux sites complémentaires : le site de Borly 2 à Cranves-Sales et le site des Bois-Enclos à Juvigny, pôle d'activités industriel « d'excellence. »

Explication des orientations du DOG

Comme précisé dans le volet « Explication des choix du PADD » du Rapport de Présentation, l'activité économique industrielle, artisanale et de BTP souffre d'une insuffisance d'offre foncière. La mise en place d'un nouveau pôle d'activité destiné exclusivement à ce type d'entreprise répond à ce besoin. Il doit être complémentaire avec les autres pôles économiques (pôle des « Bois Enclos » notamment).

Orientations du DOG

L'aménagement du site de Borly 2 correspond au développement d'un pôle économique réservé à l'accueil d'activités industrielles et d'activités artisanales de production, mais aussi d'activités de construction.

Par exception, l'implantation d'activités de services et les points de ventes pourront être admis, à condition toutefois qu'ils s'inscrivent en cohérence avec la vocation industrielle/artisanat de production/construction du pôle (à titre d'exemple, points de vente d'entreprises artisanales dans des volumétries limitées, certains services aux entreprises, etc.) et/ou qu'ils soient nécessaires au bon fonctionnement du pôle (par exemple, restauration d'entreprise, gardiennage...).

Par conséquent, le développement d'activités ne répondant pas aux conditions énoncées ci-dessus, et notamment le développement d'activités commerciales ou d'activités de services aux particuliers, ne saurait être rendu possible sur ce site.

L'aménagement du pôle est conditionné à l'amélioration préalable ou concomitante de ses accès routiers actuels, visant à assurer une accessibilité satisfaisante et sécurisée à ce pôle depuis la RD 907.

Ce pôle devra être desservi à terme par les transports collectifs, dans le cadre d'une éventuelle extension du réseau de transports collectifs urbains.

Aucune urbanisation ne devra être prévue en bordure directe du ruisseau de la Noue, afin de conserver le caractère naturel du secteur et le corridor biologique lié à la rivière.

De manière générale, la transition avec les secteurs d'habitat, naturels et agricoles environnants devra être traitée de manière qualitative sur le plan paysager et afin de limiter les nuisances pour les secteurs riverains.

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du site de Borly 2 et le grand projet du site des Bois Enclos.

Orientations du DOG

L'aménagement du site du Brouaz devra répondre à un double objectif :

- permettre l'accueil d'un ou plusieurs équipements structurants de rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà (à titre d'exemple, un équipement structurant dans le domaine de la santé), et éventuellement d'activités directement liées à ces équipements structurants. Une desserte directe de cet (ou ces) équipement(s) par une ligne de transports collectifs urbains régulière devra notamment être assurée de manière concomitante à leur implantation.
- constituer un « espace de représentation secondaire » dans le réseau d'espaces collectifs structurants de la ville agglomérée (cf. 3.2.4), par la création d'un ou plusieurs espaces collectifs de qualité et de dimension intercommunale, mais aussi par le maintien ou le développement de liaisons douces* sécurisées reliant notamment les Bords d'Arve au cœur d'agglomération. Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble intégrant ces deux objectifs, et qui pourra éventuellement prévoir un développement d'habitat limité sur les franges du site.

Le caractère « ouvert » du site devra être préservé et restitué quel que soit l'aménagement, notamment par la préservation des cônes de vue identitaires et la valorisation des ouvertures paysagères.

Il s'agira également : de traiter qualitativement sur le plan paysager la transition avec les secteurs d'habitat environnants et avec les Bords d'Arve ; de maintenir une composante végétale importante à l'échelle de l'ensemble du site, quel que soit l'aménagement ; d'enrichir et de caractériser le paysage par le bâti nouveau ; de traiter qualitativement les voiries pénétrantes sur le site, de requalifier l'espace public en général.

Orientations spécifiques pour le site du Brouaz**Rappel du PADD**

« Nous devons anticiper sur les besoins en terme de foncier pour l'implantation d'équipements, afin ne pas entraver notre capacité de développement à long terme. Par exemple, le site du Brouaz, entre autres, pourrait accueillir un grand équipement structurant. »

Explication des orientations du DOG

Le site du Brouaz, accueillant encore une activité agricole résiduelle (maraîchage), correspond à la dernière réserve foncière d'importance, située à proximité du cœur d'agglomération et de la route de Genève, sur une future sortie autoroutière, et traversée par la voie ferrée.

Cette situation lui confère un caractère stratégique pour l'implantation de grands équipements de dimension territoriale. Elle en fait également une pièce essentielle dans la constitution d'un réseau d'espaces collectifs structurants (cf. 3.2.4), et dans sa connexion avec les Bords d'Arve.

Enfin, l'aménagement du site du Brouaz constitue l'opportunité de valoriser une entrée d'agglomération majeure.

Orientations pour les grands projets d'infrastructures de transports

Le projet de pôle multimodal de la Gare d'Annemasse

Rappel du PADD

« Nous citerons à titre d'exemple le projet intercommunal et transfrontalier de « l'Étoile Annemasse-Genève », que nous soutenons fortement, parce qu'il apportera rayonnement et notoriété à tout notre territoire, tout en participant à l'attractivité de l'ensemble de la métropole franco-valdo-genevoise. »

Explication des orientations du DOG

Cette partie spécifique au « grand projet de déplacement » que constitue le projet de pôle multimodal sur la gare d'Annemasse complète les autres orientations s'appliquant sur cet espace, notamment orientations spécifiques liées à ce projet (cf. 3.3.4), autres orientations liées aux déplacements (cf. 3.2.5, etc.).

La mise en œuvre de ce projet est largement dépendante de la réalisation de l'infrastructure CEVA (cf. point suivant).

Orientations du DOG

Le pôle multimodal de la gare d'Annemasse concentrera plusieurs fonctions en matière de déplacements (gare ferroviaire majeure de l'agglomération franco-valdo-genevoise, gare routière – cars départementaux, cars privés, taxis... – point d'arrêt majeur du réseau de transports collectifs urbains primaire, point nodal du réseau intercommunal de liaisons douces...).

Afin de garantir la vocation de pôle multimodal, au cœur des réseaux de transports collectifs, la gare d'Annemasse devra être accessible par tous les modes de déplacements (véhicules particuliers, modes doux, transports collectifs) et pour tous les publics, notamment les personnes à mobilité réduite.

Des aménagements sécurisés adaptés devront permettre le transbordement facile d'un mode de transport à un autre.

Des capacités de stationnement devront être réservées pour les usages liés spécifiquement au pôle multimodal (notamment taxis, stationnement de plusieurs jours liés aux trains grandes lignes ou à l'accès à l'aéroport).

La gare devra constituer un nœud majeur du réseau de mobilité douce de l'agglomération, et à ce titre bénéficier d'infrastructures spécifiques (notamment vélostation). Dans ce cadre, une liaison douce sécurisée avec le nouveau quartier des Communaux d'Ambilly, en territoire genevois (projet dit « MICA »), devra être aménagée.

Le projet ferroviaire CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse)

Rappel du PADD

« Nous soutenons le projet CEVA, qui est un élément fondamental du réseau de transports collectifs régional et international, et qui fera de la gare d'Annemasse la « deuxième gare de Genève » et la gare principale de desserte de la Haute-Savoie du Nord. »

Explication des orientations du DOG

Compléments au diagnostic

La connexion des gares d'Annemasse, des Eaux Vives et de Cornavin (gare principale grandes lignes du canton de Genève) permettra de fait, de connecter le réseau ferroviaire suisse et français (et donc Annemasse) avec l'ensemble des gares genevoises, mais également avec l'aéroport de Cointrin. Ainsi, l'infrastructure CEVA offre la possibilité de développer plusieurs types de services ferroviaires (trains grandes lignes, inter-cités moyenne distance et inter-agglomération courte distance du type RER), sous réserve de disposer d'une infrastructure offrant une capacité suffisante.

Elle donne de ce fait une place clef à la Gare d'Annemasse dans le réseau local et régional, en faisant de la Gare d'Annemasse la « deuxième gare » de Genève, et la gare principale du nord de la Haute-savoie.

Éléments d'explication

Ces nouveaux points d'arrêt permettraient d'améliorer la couverture en réduisant les interdistances entre stations (actuellement de plus de 8 km vers la Roche et Thonon), et en améliorant l'offre de transports collectifs urbains. Ces nouveaux points d'arrêt pourraient être des haltes en milieu urbain (par exemple halte ferroviaire à Ville-la-Grand) ou, si le potentiel de clientèle le justifie des haltes ferroviaires destinées à accueillir des parkings relais* (par exemple Parking de rabattement du Brouaz – cf. développements au point 3.2.5.4).

Ils pourront utiliser soit la création de nouvelles haltes, soit la réouverture de gares désaffectées. Aussi il est demandé aux PLU de préserver la possibilité d'utiliser les gares actuellement désaffectées.

Orientations du DOG

Dans ce cadre, l'ensemble des autorités publiques de la région d'Annemasse encouragent la réalisation d'une infrastructure ferroviaire à 2 voies entre la gare d'Annemasse et la frontière suisse, sur le tracé de la voie unique existante, en souterrain, assurant ainsi la cohérence avec l'infrastructure (voie double) prévue côté suisse et rendant possible l'aménagement d'une liaison douce en site propre (voie verte) sur cet itinéraire.

Le développement à terme de l'offre ferroviaire devrait nécessiter le réaménagement des voies uniques existantes entre la gare d'Annemasse et les autres gares françaises. Il est donc demandé aux PLU de ne pas compromettre l'élargissement éventuel à terme des voies ferrées. Par ailleurs, le SCOT demande aux autorités compétentes l'engagement d'une réflexion sur l'éventuelle ouverture de nouveaux points d'arrêt ferroviaire.

En lien avec les autorités compétentes, le PDU précisera les moyens d'optimiser le potentiel induit par ce réseau ferroviaire, pour répondre aux besoins de mobilité du territoire.

- Le PDU intégrera les points d'arrêt ferroviaires comme éléments structurants du réseau de transports collectifs, permettant notamment un échange entre le réseau ferroviaire et le réseau de transports collectifs urbains.
- Les PLU devront préserver les possibilités d'utiliser les gares actuellement désaffectées.

Le projet de prolongement du tramway entre Porte de France et le Cœur d'Agglomération

Rappel du PADD

«À ce titre, la réalisation d'infrastructures de déplacements efficaces permettant de mieux connecter notre cœur d'agglomération avec Genève sera recherchée, en particulier en matière de transports collectifs* (à titre d'exemple, un transport collectif à fort cadencement et majoritairement en site propre* entre le centre de Genève, Moëllesulaz, l'hypercentre et la Gare d'Annemasse). Ces infrastructures pourront constituer des leviers majeurs de valorisation qualitative du tissu urbain.»

Explication des orientations du DOG

Deux lignes de tramway relient actuellement le centre de Genève à la frontière suisse, au quartier Porte de France (Lignes 12 et 16 des transports publics genevois). Les usagers des transports publics qui souhaitent se rendre sur Genève doivent changer de mode de transport à la frontière : cette «rupture de charge» est fortement préjudiciable pour encourager l'usage des transports collectifs. Elle engendre également un important stationnement anarchique des pendulaires frontaliers sur le quartier de Porte de France-Moëllesulaz et encourage le transit routier dans l'espace urbain.

Cette partie spécifique au «grand projet de déplacement» que constitue le prolongement de ce tramway complète les autres orientations s'appliquant sur cet espace (notamment orientations sur les déplacements ou sur le développement économique, cf. 3.2.3.2).

Orientations du DOG

L'objectif du projet est double :

- connecter plus efficacement les réseaux français et suisses, afin de faciliter le report vers les transports collectifs en supprimant la rupture de charge en direction de Genève. Cette infrastructure permettra parallèlement de renforcer fortement l'attractivité des transports collectifs de l'agglomération en servant de «colonne vertébrale» au réseau de transports collectifs urbains.
- renforcer l'attractivité (notamment attractivité commerciale) et la qualité urbaine des secteurs traversés, et améliorer l'image du territoire (accessibilité renforcée, mise en place d'un mode de transport performant et innovant).

Le prolongement du tramway genevois devra s'effectuer en reliant le secteur de Porte de France à l'hypercentre d'Annemasse en passant par la Rue de Genève. Une étape préliminaire intermédiaire pourrait consister à la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre, si possible continu sur le même itinéraire.

Le tramway ou le transport en commun en site propre devra être systématiquement prioritaire sur les autres modes de transport, notamment au niveau des intersections avec le réseau routier.

Le PDU devra déterminer l'itinéraire exact, les arrêts à assurer, les modalités de mise en œuvre, en concertation avec l'AOTU* (Autorité organisatrice des transports urbains), les communes concernées et le Canton de Genève. L'aménagement d'un tramway ayant pour conséquence de restreindre les capacités du réseau routier, le PDU déterminera les modalités de réorganisation du

réseau de voirie, en cohérence avec la politique globale de déplacements.

Les PLU devront favoriser la réalisation de cette infrastructure (par exemple par des aménagements spécifiques, des règles d'implantations du bâti adaptées, par la mise en place d'emplacements réservés, etc.).

L'axe du tramway, situé sur un itinéraire majeur pour le réseau d'espaces collectifs structurant (cf. 3.2.4.2), devra être fortement dédié aux modes doux.

Le projet de Boulevard Urbain

Orientations du DOG

Le boulevard urbain a pour vocation de favoriser la «couverture urbaine» entre le cœur d'agglomération et les quartiers périphériques (notamment quartier du Perrier), dans une logique de renouvellement urbain permettant la restructuration des quartiers existants et la réhabilitation de l'habitat et de l'espace public.

Il devra ainsi permettre de renforcer les connexions par les transports collectifs et les modes doux (itinéraires dédiés, traversées sécurisées, etc.) et s'intégrer dans le réseau d'espaces collectifs structurants, tel qu'il est défini au point 3.2.4.2).

Une attention particulière devra être donnée aux carrefours entre le boulevard urbain et les voies sécantes. Les accès depuis les quartiers traversés et les voies coupant le boulevard devront être maintenus. Les carrefours devront également permettre de prioriser le passage des transports en commun, en particulier sur l'itinéraire retenu pour le réseau de transports collectifs urbains primaire.

La mise en place d'aménagements permettant de faciliter le « contournement » de la ville agglomérée

Rappel du PADD

« Cela implique notamment : [...] de reporter parallèlement, sur des itinéraires de contournement les flux automobiles de transit qui ne font que traverser les pôles d'urbanisation.

La mise en place d'infrastructures routières permettant d'assurer un contournement efficace de la métropole genevoise est un enjeu essentiel afin d'éviter le report d'une large partie des flux sur notre agglomération.

Aussi, nous soutenons fortement la mise en place d'un contournement routier de l'agglomération annemassienne efficace.

Cependant, dans une logique de développement durable, ce système de contournement devra autant que possible revaloriser les infrastructures existantes afin de limiter la consommation de l'espace.

Nous souhaitons également poser aux autorités compétentes la question de la gratuité de ce contournement, qui est une problématique essentielle pour assurer son efficacité, ainsi que la question de la réorganisation de l'accès entre notre agglomération et l'A40 à Étrembières».

Explication des orientations du DOG

Compléments au diagnostic

De par sa situation de carrefour nord de la Haute-Savoie, le territoire de la région d'Annemasse est traversé par un ensemble d'infrastructures routières structurantes à l'échelle départementale et régionale. Elle subit, en plus des flux en direction des pôles d'emploi annemassiens un ensemble de flux pendulaires, à destination notamment de Genève (particulièrement depuis les secteurs Arve & Vallée Verte – Giffre, mais également de manière moins forte depuis le Chablais).

La configuration géographique du territoire (frontière, massifs des Voirons et du Salève, goulets d'étranglement d'Étrembières...) n'a jamais permis la mise en place d'un contournement routier fonctionnel de l'agglomération annemassienne : à ce jour, le seul itinéraire pouvant jouer ce rôle sans traverser des secteurs fortement urbanisés est l'autoroute.

Et de fait, la gratuité de la section Annemasse - St Julien en Genevois, combinée au fait que les deux « entrées » routières majeures du canton de Genève (Bardonnex – Vallard) sont situées sur cette infrastructure, fait jouer ce rôle à l'A40. Cependant, elle ne le remplit que de façon imparfaite, dans la mesure où la barrière de péage de pleine voie située à Nangy dissuade la plupart des flux pendulaires d'utiliser l'autoroute.

Aussi, à ce jour, aucune infrastructure routière autre que l'autoroute ne permet d'envisager une alternative à la traversée des secteurs urbanisés de l'agglomération annemassienne pour le transit de longue distance ou pour les mouvements pendulaires à destination de Genève.

Éléments d'explication complémentaires

La valorisation des itinéraires de contournement routier de notre territoire est un objectif de notre SCOT, en

complément d'une politique qui dissuade fortement la traversée de l'agglomération par les automobiles, (cf. 3.2.5 du DOG) et qui encourage le report modal vers les transports en commun (par la mise en place de parkings relais ferroviaires liés au CEVA par exemple).

Il semble utile d'explicitier la prise de position du SCOT nettement défavorable à la variante B de ce projet. Celle-ci s'explique pour les raisons suivantes :

- La variante B a un impact environnemental très fort sur le plateau de Loex : elle met en danger des espaces naturels, fragmente et consomme pour partie un ensemble agricole très cohérent et stratégique, d'une forte qualité paysagère, dont la préservation stricte à long terme est actée dans la première partie du DOG,
- Il est probable que la variante B ne permette pas d'obtenir une gratuité de la liaison Chablais-A 40, dans la mesure où elle accède à une section payante de l'A 40, ce point ayant été confirmé par les autorités ministérielles : elle s'accompagnerait donc vraisemblablement de la création d'un nouveau péage, et n'apporterait de ce fait aucun bénéfice par rapport à la situation existante. Elle entraînerait par contre des conséquences très négatives sur la circulation dans le centre du village de Bonne,
- Dans la mesure où son intérêt routier est faible, tandis que ses inconvénients en matière environnementale et son coût sont nettement supérieurs aux deux autres variantes, le SCOT ne peut être que nettement défavorable à cette variante B. Il note par contre l'intérêt de la variante A, qui en réaménageant les voiries existantes, permet de limiter l'impact sur les territoires traversés.
- Les élus de la région d'Annemasse ne peuvent que regretter l'absence de décision prise sur ce projet, et l'absence d'analyse complémentaire sur les problématiques de gestion autoroutière. Dans ce contexte, la variante B est « juridiquement » incompatible avec le DOG actuel (sachant que le SCOT ne compromet pas « matériellement » sa réalisation éventuelle, car il ne crée pas de contraintes urbaines supplémentaires sur l'emprise de cette variante B). Par conséquent, l'État pourrait toujours choisir de réaliser la variante B, en l'imposant par une procédure de mise en compatibilité juridique du SCOT avec cette variante.
- Le SCOT reste néanmoins très favorable à la poursuite d'une réflexion collective sur le secteur, pouvant permettre d'aboutir à des solutions consensuelles (par exemple sur la base de l'étude dite « inter-SCOT » engagée en 2004).

Par ailleurs, il est précisé que pour le projet de « pénétrante nord », les études ont montré les risques de pression routière liés à la création d'une nouvelle liaison entre la RD1206 et la RD15 ; de plus, cette nouvelle liaison serait problématique en matière environnementale. Elle est donc incompatible avec le SCOT actuel.

Enfin, d'autres aménagements (sur Ville-la-Grand, sur Annemasse...) de par leur caractère plus local, ne sont pas décrits dans cette partie car ils ne relèvent pas de l'échelle SCOT.

Orientations du DOG

La politique de déplacements mise en place vise à dissuader fortement le transit par la ville agglomérée, pour le reporter vers les transports collectifs ou vers des itinéraires de contournement.

La valorisation des itinéraires existants permettant de capter et de canaliser le transit, ainsi que les déplacements structurants à l'échelle du territoire, est donc une orientation importante du SCOT. Aussi, ce dernier se prononce-t-il en faveur d'un ensemble d'aménagements permettant d'assurer un « contournement » efficace de l'agglomération :

- Le SCOT souhaite vivement la mise en place d'une gratuité d'accès à l'A 40 (ou à minima de mesures financières fortement incitatives) pour les pendulaires, depuis les secteurs Arve et Vallée-Verte - Vallée du Giffre en direction de Genève. En effet, pour ces secteurs d'où proviennent les flux de déplacements les plus nombreux, il n'y a pas la possibilité de prévoir un itinéraire de contournement hors autoroute, extérieur à l'espace urbanisé : seule l'A 40 permet de canaliser les flux qui aujourd'hui transitent à travers l'agglomération annemassienne.

Parallèlement, le maintien à long terme de la gratuité de la section Annemasse - Saint-Julien en Genevois est essentiel pour limiter les reports de flux sur les secteurs agglomérés du territoire.

Il est demandé aux autorités compétentes l'engagement d'une réflexion globale, à l'échelle franco-genevoise, sur cette question de la gratuité des autoroutes, fondamentale pour le territoire.

- Le SCOT souhaite vivement la réalisation d'un contournement routier de la ville agglomérée entre le carrefour des Chasseurs et l'autoroute A 40, qui permettra d'achever le contournement de l'agglomération genevoise. Cette infrastructure permettra d'accueillir une part des flux qui transitent par l'agglomération annemassienne, mais également tout un ensemble d'autres déplacements (échanges avec l'extérieur, liaisons intercommunales internes au territoire).

Afin de pouvoir bénéficier réellement de cette infrastructure, le SCOT se prononce fortement pour : un système de contournement gratuit, permettant de recevoir une part importante de flux de pendulaires; la mise en place de points d'échange avec le réseau routier du SEGH régulièrement répartis sur le territoire, afin de maximiser l'intérêt de cette infrastructure pour le territoire.

Il est rappelé dans ce cadre la position prise nettement défavorable à la variante B du projet, contraire aux orientations de la partie 3.1 du DOG.

- Le SCOT se prononce favorablement à la réalisation de la section « Chasseurs - Machilly » du désenclavement du Chablais, qui permettra notamment de sécuriser un secteur dangereux, sous réserve des orientations précisées ci-dessous (notamment préservation des connexions, mise en place de passages à faune, etc.).

- Le SCOT se prononce favorablement à la réalisation de cette liaison « Machilly - Veigy » qui vise à raccorder la RD 1005 (ex RN 5) avec la RD 1205. En effet, cette liaison est indispensable pour l'efficacité du projet de « désenclavement du Chablais ». Elle permettra notamment de mieux connecter la région d'Annemasse avec le Bas-Chablais et d'améliorer l'accès au centre de Genève depuis le Chablais par l'itinéraire genevois passant par le bord du lac Léman.
- Enfin, le SCOT préconise un réaménagement du nœud d'Étrembières pour permettre de mieux organiser les flux routiers entre l'espace aggloméré annemassien et les autoroutes A 40 et A 411, de connecter efficacement les réseaux routiers « primaires » suisses et français et de valoriser ainsi l'autoroute A 411 en tant que principal accès routier au Canton de Genève depuis l'agglomération d'Annemasse. Cette nouvelle connexion est d'autant plus nécessaire que l'aménagement de la rue de Genève pour les transports collectifs devrait rendre plus difficile la connexion routière urbaine avec le Canton.

L'ensemble des projets évoqués ci-dessus devra respecter les orientations suivantes :

- ces projets devront permettre de conserver les connexions routières (desserte locale, circulations agricoles...) et les traversées par modes doux sur les axes sécants. Le cas échéant, des mesures alternatives destinées à maintenir la continuité des itinéraires devront être mises en œuvre.
- ces projets devront prévoir des mesures de réduction ou de compensation des incidences en matière de bruit, permettant de limiter l'impact des aménagements (par exemple, murs anti-bruit).
- ces projets devront permettre de maintenir les corridors à grande faune préservés dans le cadre du SCOT. D'une manière plus générale, il s'agira de limiter au mieux leurs impacts sur les milieux naturels et agricoles d'intérêt, et de mettre en œuvre des mesures compensatoires le cas échéant, dans les conditions fixées par le point 3.1.2.
- Les PLU des communes devront tenir compte des emprises nécessaires à la réalisation de ces infrastructures. Enfin, il est précisé que le projet de « Désenclavement du Chablais, liaison Chasseurs - Machilly » (notamment par l'aménagement de nouvelles liaisons transversales sur des secteurs naturels et agricoles), et le projet de « Réaménagement du carrefour d'Étrembières » pourront éventuellement déroger aux orientations de la partie 1 du DOG, dans les conditions prévues dans cette même partie 1 (limiter au maximum les impacts sur les milieux naturels et agricoles, et mise en œuvre de mesures de réduction ou de compensation des incidences le cas échéant).

Annexe n° 1 :

Explications des périmètres de protection établis en application des points 3.1.2 et 3.3.2.2 du DOG

Remarques préalables

Les éléments qui suivent ont pour but de faciliter la lecture et la compréhension du Document graphique n° 1 intitulé : « Périmètres de protection établis en application des orientations 3.1.2 et 3.3.2 (sous partie B) du Document d'orientations générales », sachant que 11 « zooms » sur ces périmètres à l'échelle 1/10 000 ont été établis (voir les Documents graphiques 1.1 à 1.11) afin de pouvoir, conformément à l'article R 122-3 du Code de l'urbanisme, « permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites ».

Il s'agit d'exposer en effet les raisons qui ont conduit à établir chacun de ces périmètres de protection, et les justifications des limites retenues pour ces périmètres, à partir d'une analyse fine de l'intérêt des espaces naturels et agricoles concernés.

D'une manière générale, il faut préciser que les limites des périmètres ont été fixées quasiment à la parcelle lorsque les milieux à protéger viennent jusqu'en limite d'urbanisation.

Les limites sont plus floues et aléatoires en terme de milieux lorsque les périmètres sont davantage au contact de milieux agricoles ou naturels de moindre intérêt, ou de milieux agricoles ou naturels déjà mités par l'urbanisation. Dans cette dernière hypothèse, il a été tenu compte tantôt d'éléments topographiques, tantôt d'une présence arbustive (haies, orées de forêts...), tantôt d'un chemin ou d'une route soulignant une limite, tantôt d'éléments liés à l'exploitation agricole ou à un fonctionnement de micro-milieux naturels, tantôt encore de limites connues d'inventaires (ZNIEFF, Natura 2000...) ou d'Arrêtés préfectoraux de protection de biotope (APPB), sans que cette liste de critères soit totalement exhaustive. Aussi la limite de ces périmètres n'est-elle pas forcément attachée à une limite parcellaire, et peut alors, au vu des critères ci-dessus, être interprétée à une vingtaine de mètres près.

A noter que le SCOT a tenu compte de certaines zones à urbaniser (zones AU) définies dans les PLU approuvés ou en cours d'achèvement en ne les intégrant pas dans les périmètres, lorsque ces zones n'étaient pas susceptibles de compromettre la pérennité des milieux naturels et agricoles d'intérêt majeur et ne s'inscrivaient pas en contradiction avec les objectifs du SCOT de manière plus générale, ou lorsqu'il s'agissait de zones liées à la réalisation des grands projets de développement inscrits dans le SCOT (pour Borly 2 et le secteur des îles notamment).

Le massif des voirons et le vallon de la Chandouze et espaces associés

→ *Se reporter aux documents graphiques du SCOT n°1.6, n° 1.8, n° 1.9, n° 1.10 et n° 1.11.*

Communes du SCOT concernées, du Nord au Sud :

Machilly, Saint-Cergues, Cranves-Sales, Lucinges, Bonne.

Intérêt des espaces naturels et agricoles

Le massif des Voirons est recouvert d'une forêt de résineux qui abrite plusieurs espèces végétales protégées au plan national. Le massif est également un habitat propice à la présence du Lynx boréal.

À ce titre, le site est protégé par un Arrêté de Protection de Biotope et est inclus dans un périmètre de ZNIEFF et de site d'intérêt communautaire pour faire partie du réseau Natura 2000.

Les zones boisées sur le massif se prolongent le long des vallons de plusieurs ruisseaux, dont celui de la Chandouze, le plus important en terme de débit. La richesse de ce vallon est reconnue par un classement en ZNIEFF de type I. La préservation de ce vallon est indispensable au maintien de la fonctionnalité du corridor écologique situé entre le massif des Voirons et la plaine Suisse.

Sur le plan agricole, on note la présence d'herbages servant à la production laitière et fromagère : l'ensemble du secteur est en AOC pour le reblochon, et Lucinges possède en plus l'AOC Abondance.

Enjeux de préservation

Le secteur boisé n'est pas menacé et ne le sera pas probablement pas à moyen terme du fait de son relief. Pourtant, c'est en ses franges qu'une consommation d'espace est à éviter, ainsi que de part et d'autre du ruisseau de la Chandouze.

L'activité agricole, sous réserve d'être respectueuse des caractéristiques des milieux (pas de drainage, déboisement possible), est compatible avec la préservation de l'intérêt patrimonial du site.

Par ailleurs, le développement urbain le long des hameaux et du réseau dense de voirie sur les coteaux a entraîné un mitage des tenements agricoles. Les exploitations de production laitière ont besoin de maintenir des itinéraires et des parcellaires leur permettant d'assurer le déplacement des troupeaux. Il est donc essentiel pour les exploitations en place de conserver des espaces suffisamment grands et accessibles pour maintenir la pérennité de leur activité.

Les choix pour la définition du périmètre

La logique de la définition du périmètre pour le Massif des Voirons a été la suivante :

- Inclure de façon complète les différents ensembles naturels inventoriés ou déjà protégés (ZNIEFF, APB, Natura 2000),
- Dépasser le cadre du périmètre de la ZNIEFF 2 (révision de 2006) *stricto sensu*, qui traverse de façon arbitraire le massif forestier, pour lui donner des limites plus cohérentes sur le plan naturaliste,
- Inclure une partie significative des franges du massif forestier : lisières non linéaires, clairières et alpages, boisements et haies en prolongation du massif forestier (particulièrement le long des torrents), afin de respecter les nombreux systèmes d'échanges biologiques qui se produisent dans ces espaces,
- Favoriser au maximum les liens du massif avec la plaine, en cherchant à conserver ou renforcer d'une part les continuités biologiques existantes, en particulier avec la plaine suisse; d'autre part les relations avec les zones humides dont le fonctionnement même risquerait sinon à terme d'être compromis.
- Garantir la fonctionnalité des exploitations agricoles en préservant les grands tènements.

Éléments de détail :→ *Sur la commune de Machilly*

Au Nord de la commune se trouvent deux sites intéressants sur le plan naturaliste : le Marais à la Dame et le lac de Machilly .

Le Marais à la Dame est reconnu d'intérêt majeur au niveau national et européen (APPB, Natura 2000). Sur une quinzaine d'hectares, le milieu est composé de prairies humides, d'une aulnaie, d'une saulaie, et d'une phragmitaie. Le Lac de Machilly regroupe également des milieux intéressants et complémentaires.

Ce secteur est un des milieux constituant une continuité écologique entre le massif des Voirons et la plaine du Chablais / plaine suisse. Il est aujourd'hui peu menacé par l'urbanisation mais il est important de l'inscrire en tant qu'espace naturel d'intérêt dans la mesure où il joue un rôle fonctionnel écologique important et qu'il est encore préservé de toute dégradation. Pour information, le contrat de rivière du Foron prévoit de réaménager et d'entretenir ce lac.

Nous avons fait le choix :

- de préserver la quiétude de la zone ainsi que quelques espaces tampon permettant de maintenir des milieux intermédiaires entre la zone humide amont et le lac à l'aval,
- de maintenir cette zone en interconnexion avec le Massif des Voirons (continuités écologiques) : le périmètre rejoint le vallon du ruisseau du Coudray, au Nord de Machilly et du hameau de Revilloud.

→ *Sur la commune de Saint-Cergues*

En limite Sud de la commune avec Cranves-Sales, le vallon de la Chandouze présente toutes les conditions fonctionnelles nécessaires pour assurer les continuités écologiques vers la plaine suisse, outre la richesse écologique propre à ce vallon qui lui vaut d'être retenu dans le cadre des propositions de nouvelles ZNIEFF type 1.

Nous avons donc retenu ce vallon comme élément structurant d'un corridor écologique qui rejoint les zones humides du vallon du Foron [voir point ci-après] et par delà la plaine suisse. Nota : la bonne fonctionnalité de ce corridor est liée à la définition du passage de la Chan-

douze sous la route nationale : dans le cadre de la mise à 2X2 voies de la RN, le passage sous la route doit être suffisamment dimensionné au niveau des berges pour assurer les continuités biologiques.

→ *Sur la commune de Cranves-Sales*

Dans la suite du vallon du Chandouze, qui est le « cœur » du corridor biologique, nous avons choisi d'inclure au périmètre le système formé par l'ensemble bois du Clus / Communal de Martigny / clairières et prés jusqu'aux limites des hameaux de Martigny et Chez le Noble. La zone humide dite de Chez Cottet Est (1 ha), composée d'un marais et d'une prairie humide, est ainsi comprise dans le périmètre, avec son système d'alimentation amont. Le périmètre est étendu en bas de versant au réseau de zones humides qui s'étalent autour de la tourbière de Lossy [voir point ci-après]. Compte tenu de sa situation, entouré de bois et de prés / clairières, le hameau de Lévaud est compris dans le périmètre.

→ *Sur la commune de Lucinges*

Le périmètre englobe toute la zone qui alterne alpage / clairières / zones boisées dans le haut de la commune, y compris l'ensemble de hameaux groupés autour du Céron et Chez Fiol jusqu'à Bellevue.

→ *Sur la commune de Bonne*

De même, tout le haut de la commune est compris dans le périmètre, dont la limite suit la lisière inférieure du massif boisé et englobe les hameaux de Lachat et du Cheumieux. Les prairies humides dites de Limargue Est sont comprises dans le périmètre.

Le massif forestier du Chablais et du genevois à l'Ouest de machilly

- *Se reporter au document graphique du SCOT n°1.8. Commune du SCOT concernée : Machilly*

Intérêt des espaces naturels

La richesse des milieux naturels est reconnue par l'inventaire ZNIEFF de type 2 (validée en 2006) des zones humides et boisements du Genevois.

Des relevés de terrain réalisés par Asters en 2005 ont confirmé la présence de zones humides dans ce secteur forestier, ainsi que dans la zone boisée limitrophe au lieu dit « les Champs courts ».

Enjeux de préservation

Ce secteur est aujourd'hui peu menacé par l'urbanisation. Il est souhaitable que les zones humides dans les secteurs boisés ne soient pas remises en question par un drainage ou par toutes autres actions qui risquerait de nuire à leur fonctionnement.

Les choix pour la définition du périmètre :

Afin de préserver les caractéristiques des zones humides situées dans la zone boisée de la plaine du Chablais, le périmètre a été élargi de la ZNIEFF de type 2 des zones humides et boisements du Genevois aux boisements attenants où la présence de zones humides d'intérêt est avérée. Ce secteur étant actuellement boisé ou partiellement cultivé, son classement en espace naturel d'intérêt majeur ne remet pas en cause les activités agricoles et sylvicoles pratiquées dans le périmètre.

Le vallon du Foron depuis Machilly jusqu'à Ville-la-Grand

→ Se reporter aux documents graphiques du SCOT n° 1.5, n° 1.6, n° 1.7, et n° 1.8.

Communes du SCOT concernées

Machilly, Saint-Cergues, Juvigny, Ville-la-Grand.

Intérêt des espaces naturels et agricoles

Le vallon naturel du Foron s'écoule entre la frontière suisse à l'Ouest et les premières pentes du Massif des Voirons.

Au Nord le Vallon du Foron est encore peu creusé et prolonge la zone de plaine de Machilly qui s'étend à l'ouest de la RD 1206. Le Foron a une eau de bonne à très bonne qualité sur ce tronçon.

Au Nord du vallon, le Marais à la Dame est reconnu d'intérêt majeur au niveau national et européen (APPB, Natura 2000) en amont du lac de Machilly, et est protégé en tant que tel [cf. plus haut le point sur le Massif des Voirons]. A l'Ouest de la commune de Machilly, le vallon du Foron marque le début d'un vaste massif forestier se prolongeant sur la Suisse et le Bas Chablais [cf. ci-dessus le point sur le Massif forestier du Chablais et du Genevois à l'Ouest de Machilly].

Le vallon du Foron et ses abords comportent de nombreuses zones d'intérêt, en particulier zones humides de type prairies humides, boisements ou tourbières.

Il présente également un intérêt agricole : une quinzaine d'exploitations agricoles pérennes recensées, une zone AOC Vin de Savoie sur la commune de Ville-la-Grand, une zone de productions maraîchères, horticoles et arboricoles (zone de production de l'IGP Pommes et Poires de Savoie).

Le vallon naturel du Foron s'écoule entre la frontière suisse à l'Ouest et les premières pentes du Massif des Voirons.

Enjeux de préservation

Ces zones sont encore peu mitées par l'urbanisation, mais l'extension urbaine menace à moyen terme : les exploitations agricoles en place d'enclavement et de fermeture des couloirs agricoles ; la richesse et la biodiversité de ces secteurs écologiquement variés.

De nombreux tènements agricoles d'intérêt sont utilisés pour une activité agricole diversifiée : élevage, cultures, arboriculture, viticulture, horticulture.

La richesse de la biodiversité et une absence de protection de ce secteur conduiraient inévitablement à une perte de la biodiversité. Les milieux boisés constituent une zone de refuge et de passage pour les animaux qui transitent par ce corridor entre le massif des Voirons et la plaine suisse. Il est nécessaire de maintenir un secteur non urbanisé où les zones de pâture et de culture sont bénéfiques à la flore et à la faune, associées aux boisements rivulaires du Foron.

La richesse des zones humides et leur potentiel de régénération sous couvert d'une gestion minimaliste du milieu (déboisement, fauche) justifient de protéger ces quelques zones.

Ces zones présentent enfin un grand intérêt sur le plan paysager.

Les choix pour la définition du périmètre

Le choix principal qui a guidé la définition du périmètre sur ces secteurs a été celui d'assurer une continuité entre les différentes zones humides liées au vallon du Foron et les espaces associés sans lesquels ces systèmes ne peuvent pas vivre :

- espaces agricoles ouverts de proximité, de surcroît quand ils sont garants du bon fonctionnement hydrologique des zones humides (ressource en eau),
- boisements.

Éléments de détail

→ *Sur la commune de Saint-Cergues*

Un continuum biologique est assuré par le cours d'eau et ses berges : aulnaie glutineuse de Champs Maigret, tourbière du marais de Lissoud, le bois de Moniaz. Le marais de Lissoud et les Champs Maigrets sont identifiés en tant que ZNIEFF de type I (inventaire de 1991). Une demande d'arrêt de Biotope est engagée sur le site des Champs Maigrets.

Ce secteur est utilisé dans son ensemble par la grande faune pour relier le massif des Voirons (via le vallon de la Chandouze et les Chasseurs) à la plaine Suisse. Actuellement, les activités situées sur les zones incluses dans ces secteurs sont de type agricoles. L'intégration des secteurs évoqués ci-dessus au sein des périmètres est compatible avec le maintien d'une activité agricole respectueuse de l'environnement.

→ *Sur les communes de Juvigny et Ville-la-Grand*

La cohérence du périmètre est assurée par une suite d'espaces naturels remarquables en continuité, dans le sens d'écoulement du Foron : bois des Montolliets, bois des Allongets (friche à molinie sur argile au Nord du bois répertoriée en ZNIEFF de type 1), bois des Côtes et Marsaz (qui contiennent des zones humides). Une rupture par l'urbanisation est constatée au niveau des hameaux de la Plantaz et Chez Lanevaz, sur Juvigny : ces deux hameaux ont été inclus dans le périmètre.

De même, sur Ville-la-Grand, la zone industrielle a consommé une bonne partie du milieu naturel : le périmètre longe cette zone au maximum pour protéger les boisements restant et englobe le vallon du Foron jusqu'à sa pénétration dans le tissu urbain ('pénétrante verte' du SCOT) : il s'arrête au niveau des terrains de sports de Ville-la-Grand.

Vers le Nord, le périmètre est en liaison directe avec la plaine suisse :

- entre le bourg de Juvigny et les Fossats,
- au niveau de la limite de communes Juvigny et Ville-la-Grand jusqu'au hameau de Crêt,
- enfin de ce hameau à l'extrémité Est du périmètre (terrains de sport).

Vers l'Est et le Sud, le périmètre retenu permet d'assurer une continuité écologique avec les espaces situés de l'autre côté de la RD 1206, sous réserve du renforcement des ouvrages de franchissement, en particulier pour la grande faune (au niveau des Chasseurs) :

- continuité avec les coteaux des Voirons],
- continuité avec les zones humides autour de la tourbière de Lossy [voir point suivant].

Les hameaux de Champ Bérou et Lévaud (commune de Cranves-Sales) sont ainsi compris dans le périmètre.

La proximité du Bois de Rosses [voir également point suivant] permet également une continuité écologique via les Chasseurs.

La tourbière de Lossy et les zones humides associées

→ Se reporter aux documents graphiques du SCOT n° 1.3 et n° 1.4.

Commune du SCOT concernée :

Cranves-Sales

Intérêt des espaces naturels

La tourbière de Lossy est répertoriée en tant que ZNIEFF de type I (ZNIEFF de 1991 et réactualisée) avec un intérêt très fort. Elle est également répertoriée dans l'inventaire tourbières avec un prolongement sous Cranves à la croisée des Rosses.

Même intérêt pour les prairies humides situées aux lieux-dits Sous Moz, Seugeuney et Chez Dalvet.

Enjeux de préservation

La raréfaction des zones humides, tant sur le territoire du SEGH que sur l'ensemble du territoire national, est un vrai enjeu pour le maintien de la biodiversité. Leur préservation s'inscrit dans le cadre d'un développement durable du territoire.

Ici l'enjeu principal est la pression de l'urbanisation qui tend à coloniser ces milieux.

Les choix pour la définition du périmètre

Nous avons choisi de préserver les zones humides en continuité, en prenant la précaution de garantir leurs fonctionnalités et échange (écologiques et hydrologiques) avec leurs 'bassins amont' : zones boisées, haies et prairies situées à proximité immédiate de ces milieux remarquables.

Une protection simple avec un périmètre minimaliste (dite en timbre poste), limitée strictement à la zone humide et sans garantie sur les milieux alentour, la vouerait à terme à la disparition.

Éléments de détail

Le périmètre s'étend du Carrefour des Chasseurs, au Nord, à la vallée de la Menoge au Sud. Successivement, il comprend (en tenant compte des critères exposés ci-dessus et dans la limite des éléments urbains existants) :

- la tourbière de Lossy, définie par l'inventaire tourbière ainsi que par l'inventaire ZNIEFF de 1991,
- les zones humides situées dans le prolongement de la tourbière de Lossy vers le Sud, au niveau des hameaux de Sous Moz, Seugeuney et Chez Dalvet,
- les zones humides au Sud-Ouest de la RD 903 aux lieux-dits le Bray et sous les Glyamis,
- et enfin le vallon du ruisseau de la Nussance qui se jette au Sud dans la Menoge.

NB : l'urbanisation très présente dans des secteurs comme celui des Glyamis implique la définition par endroits très étroit et limité au talweg du ruisseau.

La plaine et le Bois de Rosses

→ Se reporter aux documents graphiques du SCOT n° 1.4.

Communes du SCOT concernées

Ville-la-Grand, Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux, Annemasse.

Intérêt des espaces naturels et agricoles

Ce secteur était autrefois riche en espèces floristiques caractéristiques des zones humides, aujourd'hui disparues pour partie. Il subsiste quelques rares stations d'espèces protégées. Le bois des Rosses est d'après les études complémentaires réalisées par Asters la seule station à glaïeul des marais restante sur le territoire du SCOT.

Sur le plan agricole, le bois est entouré d'une zone de plaine mécanisable, utilisée en partie pour la production fourragère, nécessaire à la rentabilité des exploitations laitières AOC situées sur les coteaux, zone concernée par l'AOC reblochon.

Enjeux de préservation

Les enjeux liés à la préservation du secteur sont de trois ordres :

- *Protection de la fonctionnalité écologique du site*
Des menaces très fortes pèsent sur la richesse du milieu naturel. Le risque d'appauvrissement du secteur sur le plan floristique est fort en l'absence d'une protection stricte des espaces restants. Le site peut cependant encore être potentiellement (re)colonisé par des espèces intéressantes, sous réserve d'une valorisation écologique et du maintien des coupures d'urbanisation avec, au Nord le bois des Allongets et à l'Est, malgré la RD 903, la tourbière de Lossy.
- *Protection fine du secteur naturel et agricole actuel*
Le secteur, situé à environ 2 km du centre de l'agglomération Annemassienne, est très menacé. En effet, sa position géographique stratégique est telle qu'en l'absence de mise en œuvre d'un projet visant à dédier définitivement au site une vocation de « poumon vert », il demeurera très attractif pour l'urbanisation sur ses franges (en termes d'habitat, d'activités, d'équipements...), limitant de fait son intérêt sur le plan agricole et naturel de façon irrémédiable.
Le site est menacé de plus à court terme par la création d'infrastructures routières et le développement de l'urbanisation au Sud.
C'est pourquoi, seule une protection délimitée finement peut éviter cette consommation d'espaces naturels, agricoles ou forestiers, qui menace dès à présent les franges du site.
- *Protection à long terme du secteur par une valorisation du site*
En tant que « poumon vert », parc naturel urbain : la situation géographique du site lui confère un potentiel unique à l'échelle de l'agglomération pour accueillir un espace équipé pour les loisirs doux. Il peut donc y être envisagé une ouverture au public des zones boisées, par exemple par la réalisation de boucles de circulation douce (en liaison avec le schéma de randonnée pédestre à l'échelle des douze communes), ainsi que des aménagements légers permettant aux habitants de l'agglomération de se détendre dans un cadre naturel.

Ce site se distingue des autres ensembles agro-naturels faisant l'objet d'un périmètre de protection, dans la mesure où il conviendra d'imaginer et de mettre en œuvre un projet global de valorisation de ce site, de façon à concilier :

- la préservation des caractéristiques écologiques des secteurs les plus sensibles à la fréquentation,
- la préservation de la vocation agricole des parcelles exploitées,
- l'organisation de l'ouverture au public du secteur.

Les choix pour la définition du périmètre

Le choix a été de définir un périmètre le plus large possible compte tenu du "grignotage" de l'urbanisation sur les franges. En raison de son étendue et de son rôle essentiel sur le plan paysager (cônes de vue identitaires remarquables depuis le site sur le Mont-Blanc, le Môle, le Salève, le Jura et le Massif des Voirons...), l'aérodrome et ses abords ont été inscrits dans le périmètre. Ce choix a été effectué dans un souci de cohérence, afin d'intégrer l'aérodrome en tant que composante à part entière de ce projet global de valorisation, et d'exploiter au mieux les plus-values que cet équipement (et les espaces ouverts situés dans sa continuité immédiate) pourraient apporter dans la mise en valeur du site. Cette intégration dans le périmètre du projet n'empêche absolument pas une gestion et un bon fonctionnement de cet équipement.

Concernant les justifications du périmètre du sous-secteur spécifique « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales », se reporter au point 3.3.2.2 du volet « explication du DOG » du Rapport de présentation.

Plateau de Loëx et Plateau sud de Vétraz-Monthoux et de Cranves-Sales

- Se reporter aux documents graphiques du SCOT n°1.2 et n°1.3.

Communes du SCOT concernées

Bonne, Cranves-Sales, Vétraz-Monthoux, Étrembières.

Intérêt des espaces naturels et agricoles

Le plateau de Loëx est un tènement agricole de grande taille, mécanisable et comportant encore pour le moment très peu de mitage.

Le plateau Sud de Vétraz et Cranves comprend de nombreuses parcelles de cultures spécialisées et de proximité.

Tout le secteur est compris dans l'AOC Reblochon.

Les zones agricoles et forestières sur le plateau de Loëx et de part et d'autre de la Menoge forment un espace de continuum biologique avec les espaces naturels proches : vallons de la Menoge et de la Noue, ruisseau de la Nussance, bois de la Pote, secteurs humides du bois de Bœuf, du bois de l'Enfer, les Teppes de Corly, les Trembles au Sud du lieu dit la Rape à Vétraz Monthoux, prairie humide au lieu dit Chez Desbois, au Sud de Bonne. Situé au pied du massif des Voirons, le secteur est riche grâce à la présence de plusieurs petits cours d'eau, mais aussi de zones humides entretenues par des résurgences dans les zones boisées ou prairiales.

Enjeux de préservation

Pour les espaces agricoles

Le plateau de Loëx et la plaine agricole au Nord-Ouest de la Menoge comptent de nombreuses parcelles cultivées, de pâture et de fauche utilisées pour l'alimentation bovine. Ces secteurs mécanisables sont un complément nécessaire au maintien des exploitations d'élevage.

Quelques parcelles de cultures spécialisées sont également présentes, pour la production maraîchère notamment.

Pour les espaces naturels

Ce sont essentiellement les zones naturelles qui ont souffert du développement urbain sur ce secteur : plusieurs zones humides recensées il y a une vingtaine d'années ont aujourd'hui disparu. C'est le cas sur la commune de Vétraz-Monthoux notamment, aux lieux dits La Rape, les Tattes de Borly, les Places. Quelques parcelles cultivées ont également été drainées, à Vétraz-Monthoux et Bonne, sur le plateau de Loëx, ce qui est défavorable au maintien d'espèces végétales d'intérêt.

Il est fort probable que d'autres secteurs aient été asséchés, voire détruits avant que leur intérêt patrimonial naturel n'ait été révélé. Les modifications des conditions d'écoulement hydrologique ont donc été fortement perturbées depuis le développement urbain accéléré en amont du bassin versant de la Menoge.

Les choix pour la définition du périmètre

Le périmètre comprend toutes les zones naturelles (boisements, zones humides) du secteur. Il comprend également au maximum les parcelles agricoles, avec quelques exceptions liées aux possibilités de développement urbain pour les communes : Borly 2 sur Cranves-Sales, densification urbaine sur Vétraz-Monthoux (là où les parcelles agricoles sont enclavées dans l'urbanisation). Les ripisylves font partie du périmètre tout le long de la Menoge et de l'Arve, jusqu'à la rupture créée par l'auto-route : sa limite se fait après le lac de Creuze.

La limite Sud du périmètre est conditionnée par la limite des communes.

Éléments de détail

Sur la commune de Bonne, une zone humide (friche à molinie sur argile) au lieu-dit la Chavanne a été recensée comme ZNIEFF de type I (inventaire 2006). Compte tenu de la rupture créée par l'échangeur routier, il n'a pas été possible de la rattacher au périmètre de l'ensemble Plateau de Loëx. Elle fait l'objet d'un périmètre spécifique.

Le Salève

- Se reporter aux documents graphiques du SCOT n° 1.1

Commune du SCOT concernée

Étrembières

Intérêt des espaces naturels

Le massif du Salève, non exploité à des fins sylvicoles, présente une forte richesse écologique du fait de son faible niveau d'anthropisation et de ses caractéristiques morphologiques et pédologiques.

Le massif est protégé par un Arrêté de Protection de Biotope sur le secteur du Petit Salève. Sa richesse écologique est reconnue par deux ZNIEFF de type 1 (inventaire

de 1991) qui ont été refondues en une ZNIEFF de type 2 (inventaire de 2006) « le Mont Salève ».

Le massif est également proposé en tant que Site d'Intérêt Communautaire, pour faire partie à terme du réseau Natura 2000.

Enjeux de préservation

Le massif n'est pas menacé à court ou moyen terme. Cependant, son inscription dans la trame verte du SCOT permet d'éviter tout aménagement susceptible d'entraîner une dénaturation du site.

Les choix pour la définition du périmètre

Le périmètre retenu est celui correspondant à la limite de la zone Natura 2000.

Les îles - le Bois de la Vernaz - La Plaine maraîchère de Gaillard

→ Se reporter aux documents graphiques du SCOT n° 1.1.

Communes du SCOT concernées

Étrembières, Gaillard.

Intérêt des espaces naturels et agricoles

Le secteur des Îles à Étrembières et le bois de la Vernaz sont des forêts alluviales caractéristiques des abords de cours d'eau. Protégées et inventoriées en tant qu'APPB et ZNIEFF de type I et II, ces forêts méritent une protection forte à l'échelle du SCOT.

Plusieurs sous secteurs ne sont pas protégés par l'APPB :

- les berges de l'Arve, où seule une zone non aedificandi de 50 mètres doit être respectée du fait du risque d'inondation par débordement avéré sur ce secteur,
- la zone boisée en bordure de cours d'eau au Sud de la zone de la Châtelaine, sur la commune de Gaillard,
- la bande boisée en bordure de cours d'eau au lieu-dit Au Déluge, puis plus au Nord à l'Ouest de l'autoroute,
- les berges du Foron en rive gauche sur la partie située sur la commune de Gaillard.

La plaine agricole de Gaillard se situe en continuité avec les espaces naturels du bord d'Arve. Elle présente les intérêts suivants :

- les terres sont de bonne qualité et elles permettent des productions spécialisées,
- la proximité de la Suisse et de Genève, grâce à la création d'une zone franche dès 1815, représentent un marché important où est écoulée la majorité des productions,
- la dynamique des exploitations en place a favorisé la spécialisation et la modernisation des exploitations, orientées en partie vers les cultures sous serre qui requièrent une technicité importante.

Enjeux de préservation

Le secteur est très fortement menacé car sa position géographique le place en concurrence directe avec des projets d'implantation d'intérêt supra communal.

Une partie des bords de l'Arve est protégée par un APPB mais de nombreux secteurs nécessaires au maintien de la fonctionnalité du lit majeur du cours d'eau ne le sont pas : c'est le cas de l'ensemble des berges et boisements alluviaux de part et d'autre du lit mineur de l'Arve et du Foron, en dehors des zones déjà urbanisées (ou protégées

par l'APPB). En effet, c'est dans ces secteurs que les éventuelles crues se déversent dans un premier temps lors d'aléas liés au risque de débordement torrentiel des cours d'eau.

L'urbanisation s'est progressivement développée en direction de la plaine de Gaillard :

- à l'Est avec le Parc d'activité de la Châtelaine qui tend à s'étendre progressivement à l'Ouest de la route de la zone franche,
- au Sud, avec l'aménagement d'une zone de stockage de matériaux, une déchetterie, une station d'épuration et les locaux d'une entreprise de travaux publics.

Bien que le dénivelé entre la plaine et le « plateau » de Gaillard demeure une limite physique au développement par extension de l'urbanisation résidentielle, la pression foncière n'en demeure pas moins très forte sur la commune, où les demandes de logement sont nombreuses. Aussi, cette pression liée au développement de la zone d'activité économique et de l'habitat illustre la nécessité de protéger à long terme de l'urbanisation une partie de cette zone agricole spécialisée, par la délimitation précise de l'emprise actuellement utilisée, sachant qu'une partie des zones agricoles non spécialisées ou trop enclavées sont exclues de cette délimitation précise, afin de laisser une marge de développement pour la commune.

Les choix pour la définition du périmètre

Le périmètre choisi comprend l'ensemble de la plaine maraîchère de Gaillard, dès les limites de l'urbanisation. Il englobe à l'Est et l'Ouest de la plaine les zones naturelles de part et d'autre de l'Arve, compte tenu de la présence de zones boisées alluviales non protégées ni inventoriées mais présentant un potentiel intéressant sur le plan écologique :

- à l'Ouest le secteur actuellement délimité par un APPB « les îles et bois de la Vernaz », avec au Nord de celui-ci l'ensemble agricole qui rejoint le Foron,
- à l'Est la zone boisée en bordure de l'Arve au Sud de la zone de la Châtelaine, sur la commune de Gaillard,
- sur le secteur des îles, le périmètre inclut à l'ouest la zone de biotope des Etangs proprement dite, mais aussi un certain nombre d'espaces agricoles et naturels situés en continuité immédiate de ces Etangs, afin d'en renforcer la protection à long terme, et de garantir les continuités existantes avec les secteurs agro-naturels situés sur la Commune de Veyrier, en Suisse. A l'est, le périmètre se prolonge en une bande de 50 mètres le long de l'Arve, élargie avant l'échangeur A40/A411 pour inclure une zone humide

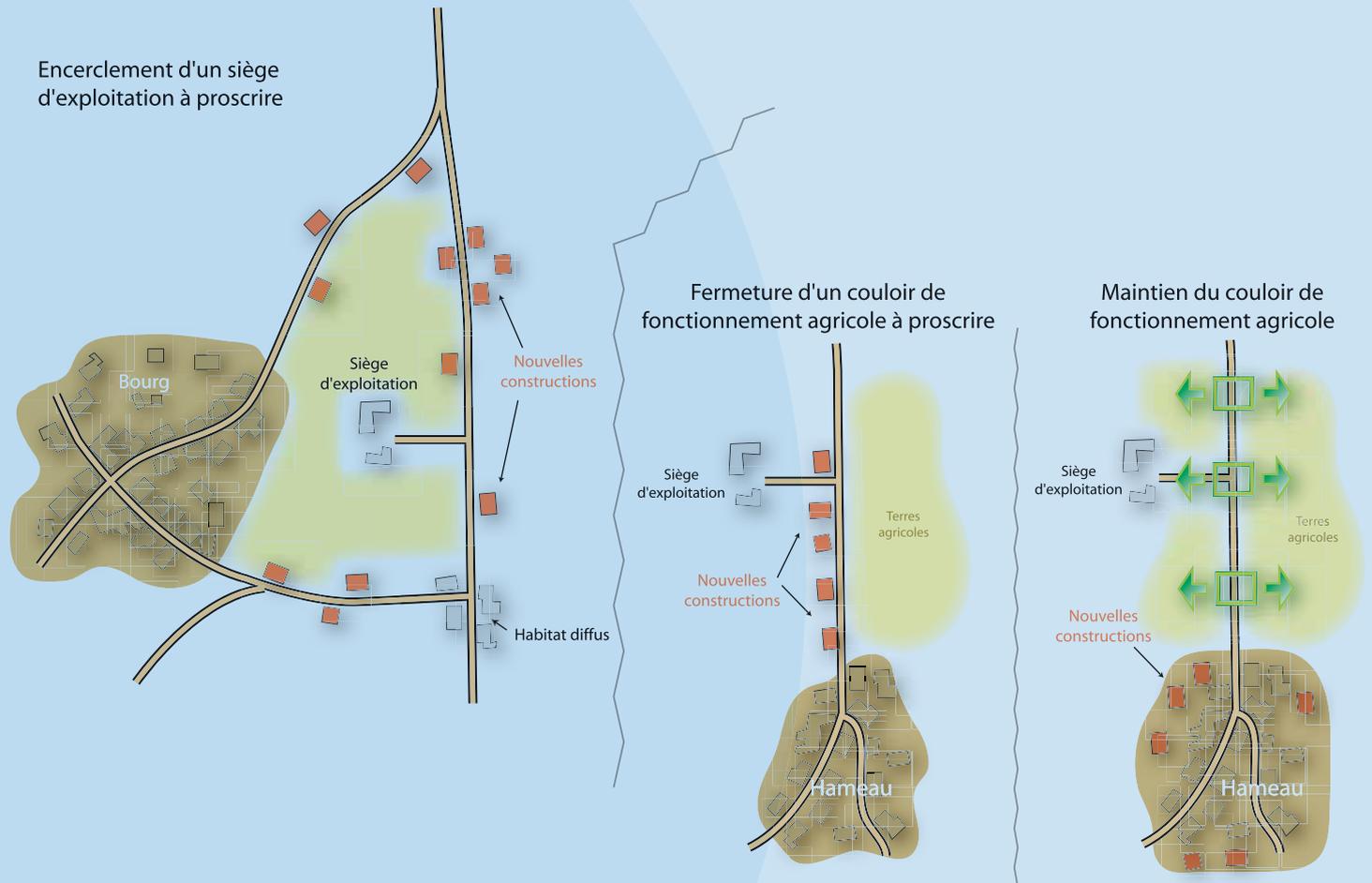
Éléments de détail

Sur la commune de Gaillard, le périmètre englobe un certain nombre d'équipements ayant déjà été construits (déchetterie, une station d'épuration et entreprise de travaux publics). Les dispositions du DOG permettront néanmoins de gérer ces équipements et activités préexistants.

Sur le secteur des Îles à Étrembières, le SCOT prévoit des grands projets de développement. Cela ne permet pas d'inclure la totalité des ZNIEFF dans le périmètre. En revanche la zone Natura 2000 et les bords de l'Arve seront complètement préservés dans le cadre de ce projet.

Annexe n°2

Schéma à valeur illustrative concernant l'application d'orientations du 3.1.3 du DOG

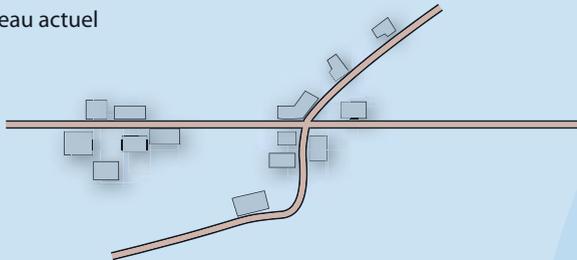


Annexe n° 3

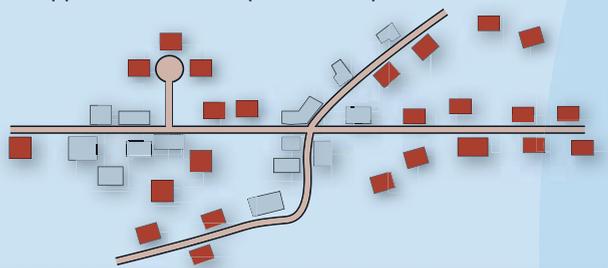
Schéma à valeur illustrative concernant l'application d'orientations du 3.2.2.1 du projet de DOG

Urbanisation des hameaux

Hameau actuel

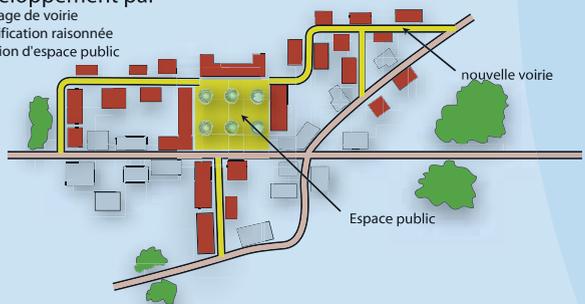


Développement linéaire et peu dense à proscrire

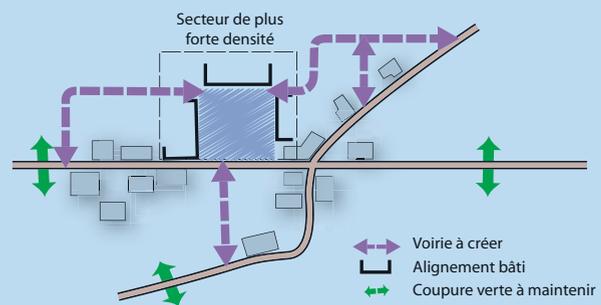


Développement par

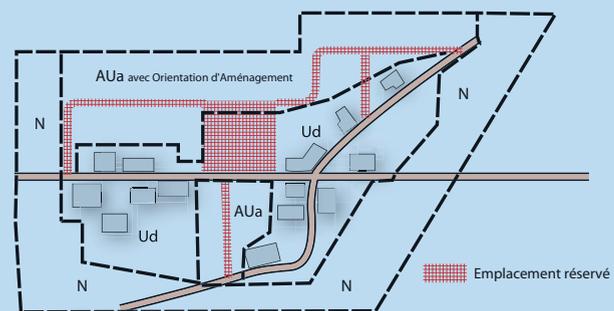
- maillage de voirie
- densification raisonnée
- création d'espace public



Traduction dans une Orientation d'Aménagement



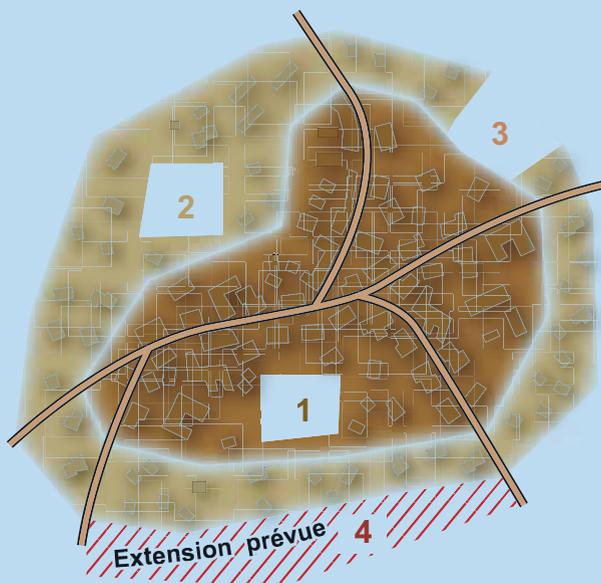
Traduction dans le zonage



Annexe n° 4

Schémas à valeur illustrative concernant l'application d'orientations 3.2.2.1 du projet de DOG

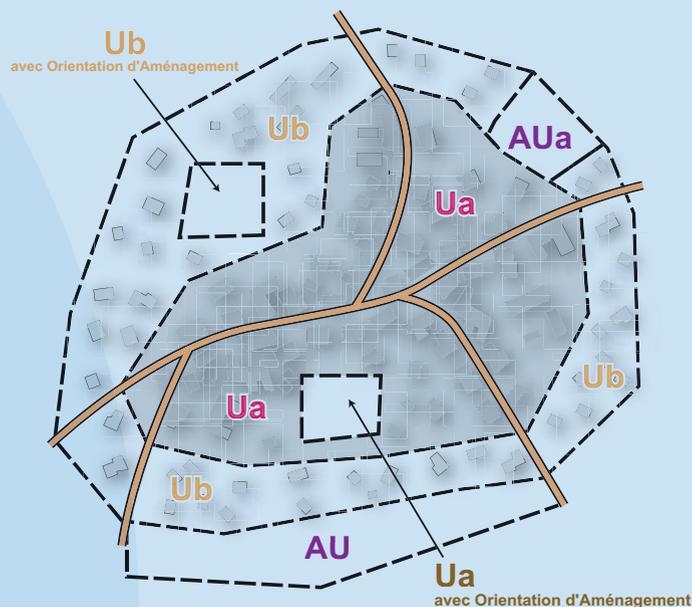
Bourgs et villages



Objectif : phasage et densification de l'urbanisation à partir du centre bourg

Phasage de l'urbanisation :

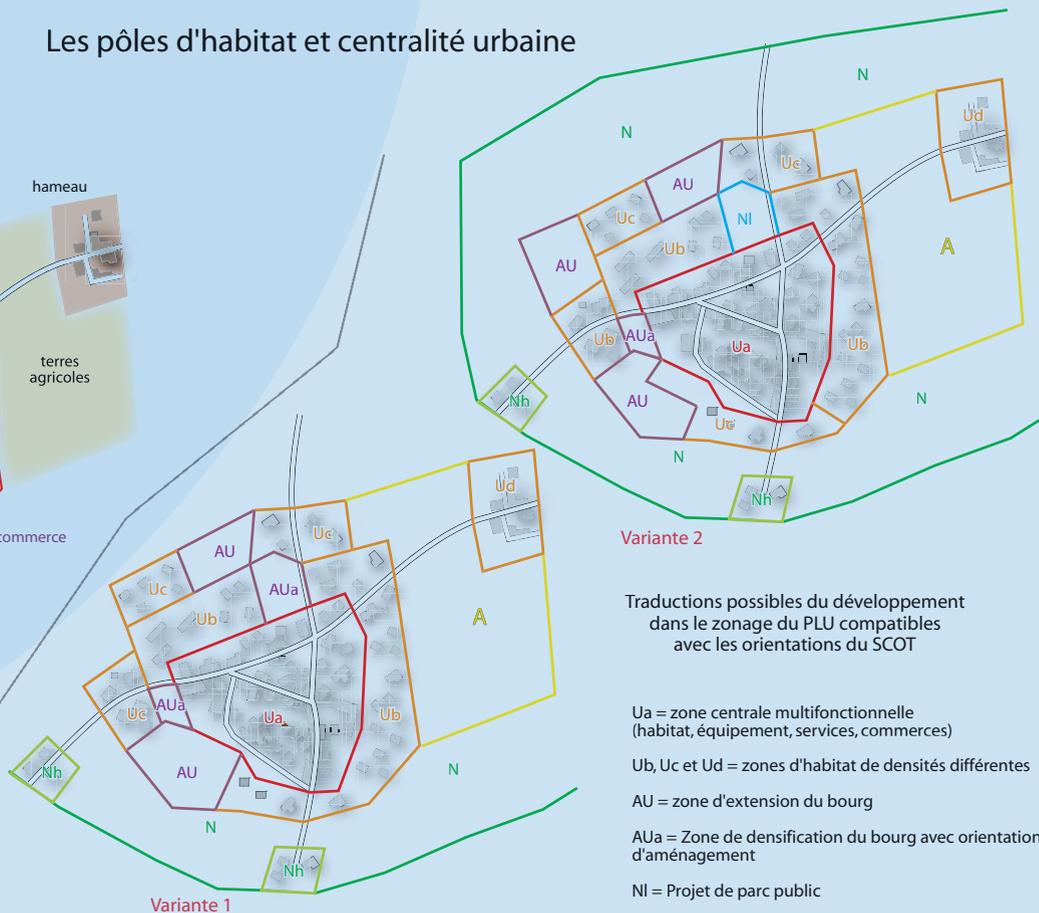
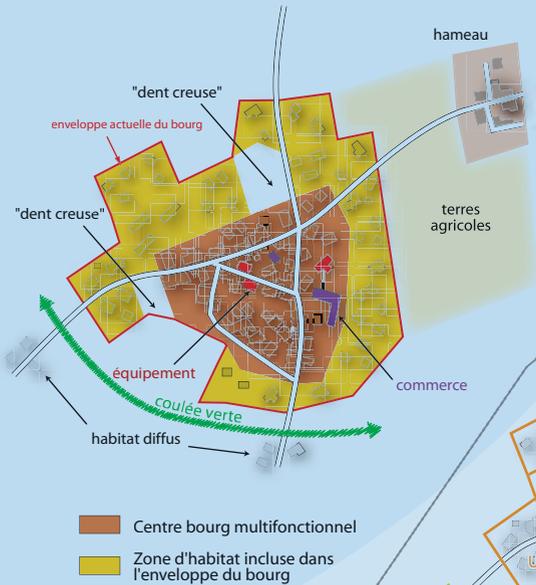
- 1ère phase = 1 et 2
- 2ème phase = 3
- 3ème phase = 4



Traduction possible dans le zonage

- Ua = zone dense centrale
- Ub = zone de moindre densité
- AUa = zone à urbaniser ouverte l'urbanisation
- AU = zone AU débloquée avec modif du PLU

Les pôles d'habitat et centralité urbaine



Variante 2

Traductions possibles du développement dans le zonage du PLU compatibles avec les orientations du SCOT

- Ua = zone centrale multifonctionnelle (habitat, équipement, services, commerces)
- Ub, Uc et Ud = zones d'habitat de densités différentes
- AU = zone d'extension du bourg
- AUa = Zone de densification du bourg avec orientation d'aménagement
- NI = Projet de parc public
- Nh = Zone naturelle avec gestion du bâti actuel sans possibilité de nouvelle construction

ANNEXE N°5

Illustrations sur les densités et les formes urbaines

Cette annexe a pour objectif de présenter des grandes typologies de densités et de formes urbaines, en s'appuyant sur quelques exemples concrets mis en œuvre sur d'autres territoires, exemples à simple valeur illustrative.

Ces exemples pourront utilement alimenter la réflexion sur les typologies de densité et de formes urbaines à mettre en œuvre au niveau du territoire du SCOT, en lien notamment avec la problématique des paysages et du développement des transports collectifs. Il faut rappeler en effet que la recherche d'une densification qualitative et adaptée des pôles urbains sur le territoire du SCOT n'est pas qu'un enjeu en termes d'économie de foncier ou de valorisation des paysages. C'est aussi une condition indispensable pour le développement d'un réseau de transports collectifs performants, en dégagant un potentiel d'usagers suffisamment important autour des points d'arrêt de ce réseau.

Il ne s'agit pas d'imposer une architecture ou un modèle urbain, qui de façon normative figerait les projets de développement futurs. Mais il s'agit de présenter des illustrations de formes urbaines à adapter en fonction des spécificités de chaque entité du SCOT et devant permettre l'expression multiple des projets.

Le nombre de logements à l'hectare est indicatif. Il peut couvrir un panel varié en ce qui concerne la taille des logements (du petit au grand logement), le mode d'occupation (propriétaire, locataire), le caractère social ou non, et la typologie des logements (individuel, collectif, en bande, etc.).

Les illustrations suivantes sont à considérer au titre des densités qu'elles présentent et non au titre des architectures, lesquelles sont issues d'opérations situées en dehors du territoire du SCOT.

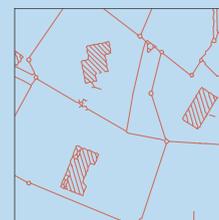
Les densités de type habitat individuel

Individuel sans procédure

→ Environ 5 à 10 logements à l'ha

L'habitat individuel génère des coûts collectifs élevés en matière d'entretien des voiries, de réseaux, de transports scolaires, etc.). Ce type d'urbanisation est consommateur d'espaces et en tant que forme urbaine, il concourt à une forte imperméabilisation des sols. Les logiques individuelles à l'origine de ce type de production de l'habitat sont peu génératrices de mixité sociale.

Cette forme de développement est à éviter sur tous les secteurs du SCOT.

**Individuel avec procédure**

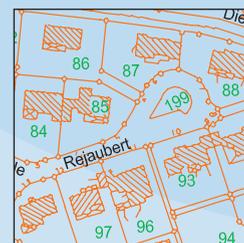
Ce type de développement urbain recouvre plusieurs réalités :

→ Une forme urbaine « banalisante » (environ 10 à 15 logements à l'ha)

Ce type d'habitat constitue une forme urbaine très courante dans la majorité des développements urbains depuis les années 70. Ces développements urbains se sont généralement réalisés sous forme de lotissements avec plusieurs inconvénients :

- une absence d'espaces collectifs en dehors des voies,
- un manque de qualité dans le traitement des espaces extérieurs,
- des vis-à-vis non traités entre les constructions,
- une forte banalisation du paysage : architecture identique pour toutes les régions, haies de conifères uniformes,
- des fonctionnements en enclaves organisés à partir d'impasses successives qui ne permettent pas de perméabilités pour les circulations des piétons et des cycles et s'intègrent mal au fonctionnement urbain.

Cette forme de développement est à éviter sur tous les secteurs du SCOT.



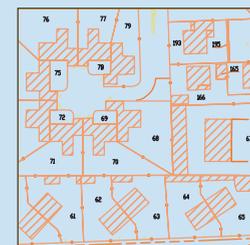
15 logements/ha

- *Une forme urbaine maîtrisée (20 à 30 logements à l'ha)*
Généralement plus dense que dans l'illustration précédente, il existe des formes d'habitat individuels qui s'intègrent dans le tissu urbain avec :
- une moindre consommation d'espace par un regroupement des constructions,
 - une forme urbaine respectueuse du site et intégrée au fonctionnement urbain : regroupement sous forme de hameaux, aménagements de liaisons douces etc.

- une amélioration du cadre de vie par l'aménagement d'espaces extérieurs : aménagement de courées, aires de jeux, cheminements piétons,
- une valorisation de l'espace privatif par un traitement des vis-à-vis. Cette forme de développement peut être mise en œuvre sur le territoire du SCOT, notamment dans les secteurs d'extension urbaine en transition avec les espaces naturels et agricoles;



Photo : CAUE 73



25 logements/ha

Les densités moyennes

Ces densités comprises entre 25 et 80 logements à l'hectare recouvrent une grande variété de formes urbaines. Cette diversité permet la mise en œuvre de projets adaptés aux différentes typologies urbaines du territoire du SCOT.

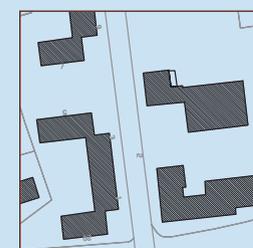
Petit collectif de centre-bourg

Les centres bourgs dont les densités traditionnelles avoisinent 35 à 60 logements à l'ha, peuvent très bien accueillir des opérations de petits collectifs s'intégrant aux espaces urbains centraux :

- implantation des constructions avec un ordonnancement parallèle ou orthogonale par rapport aux voies,
- continuité ou semi-continuité du front bâti sur rue,
- traitement des transitions avec l'espace public,
- R-D-C commerciaux ou avec services,
- hauteurs à adapter à la typologie locale.



Centre traditionnel : 55 logts/ha

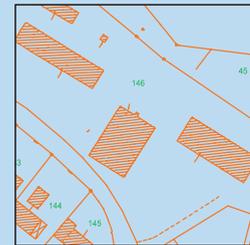
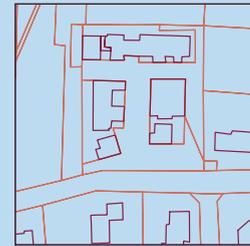


Petits collectifs de centre bourg : 45 logts/ha

Petit collectif de centre-village

Ce type d'urbanisation est très proche de celle de l'illustration précédente. Il s'agit de mettre en œuvre des petits collectifs s'intégrant aux centralités et aux densités périurbaines :

- implantation des constructions avec un ordonnancement parallèle ou orthogonale par rapport aux voies,
- continuité ou semi-continuité du front bâti sur rue,
- traitement des transitions avec l'espace public,
- Hauteurs à adapter à la typologie locale.

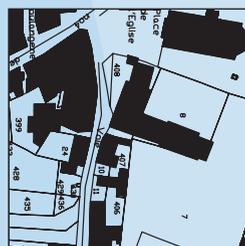


Densités : entre 35 et 45 logements/ha

Les densités issues d'une requalification des anciens bâtiments agricoles ou religieux de centre-village ou centre-bourg

Il existe encore dans les bourgs d'anciens bâtiments agricoles (fermes, granges) qui peuvent être requalifiés et transformés en logements. Ces bâtiments constituent un potentiel à mobiliser. Il s'agit de conserver les volumes pré-existants de façon à valoriser l'identité paysagère et patrimoniale.

Densités : 25 à 35 logements/ha



Habitat intermédiaire

La notion d'habitat intermédiaire recouvre une variété de densités entre 30 et 100 logements à l'ha et une grande diversité de formes urbaines : maisons accolées, en bande, jumelées, superposées, petits collectifs. Mais il présente des points communs :

- une densité peu consommatrice de foncier,
- des accès individualisés (réduction des parties communes),
- des espaces privatifs extérieurs : jardins, terrasses de grande taille qui permettent la préservation d'une intimité,

- la réduction des vis-à-vis entre les constructions par un travail sur l'implantation des constructions,
- des espaces collectifs extérieurs autres que les voies,
- un traitement des transitions entre espaces publics et espaces privatifs.

Cet habitat peut être mis en œuvre notamment :

- dans les extensions urbaines des centres bourgs et des centres villages, en transition entre les espaces centraux et les espaces naturels et agricoles,
- dans la ville agglomérée en transition entre les espaces d'habitat collectif et les secteurs d'habitat pavillonnaire.



30 logts/ha



40 logts/ha



35 logts/ha

Habitat dense

Cette forme urbaine dense de 70 à plus de 100 logements à l'ha. Sa densité ne doit pas se réaliser au préjudice de la qualité des espaces extérieurs, et des transitions avec l'espace public. L'aménagement de cours plantées, de cœurs d'îlots arborés et traités en espaces résidentiels de proximité doit permettre d'offrir aux habitants des lieux de vie quotidiens (autres que les espaces de stationnement).

- Cette densité est à mettre en œuvre dans la ville agglomérée, les quartiers centraux et les espaces de densification des centralités de quartier.

Densités : 90 à 105 logements/ha



ANNEXE N°6

Illustration et explication des orientations du DOG en matière de déplacements

Ce document ne représente qu'une synthèse visant à illustrer simplement le contenu de la partie « déplacements » du DOG. Son contenu est donc limité, et nous ne pouvons que conseiller de lire le contenu précis des différentes parties du SCOT auxquelles renvoient les paragraphes ci-dessous.

Illustration des orientations du DOG en matière de transports collectifs :

La politique du SCOT pour les transports en commun s'appuie sur les éléments suivants :

- 1) *L'appui sur le réseau ferroviaire (schéma A) :*
(cf. point 3.2.5.1, 3.3.5.1 du DOG)

La réalisation du CEVA, maillon essentiel pour la mise en place d'un réseau de type « RER » à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise, jouera pour la région d'Annemasse un rôle de « colonne vertébrale » du réseau de transports collectifs. Il doit s'organiser autour de la rotule que constitue le pôle multimodal de la Gare d'Annemasse, tant pour réaliser des parkings de rabattement (P+R) à proximité de la ville agglomérée, que pour améliorer la desserte de cette dernière. Pour renforcer son efficacité, le SCOT souhaite l'ouverture de nouvelles haltes ferroviaires en milieu urbain capables de mailler les réseaux TC urbains et ferroviaires. Cette infrastructure permet également de renforcer les liaisons directes avec Genève, en supprimant les ruptures de charge induites par la frontière administrative.

SCHÉMA A

Le réseau ferroviaire à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise

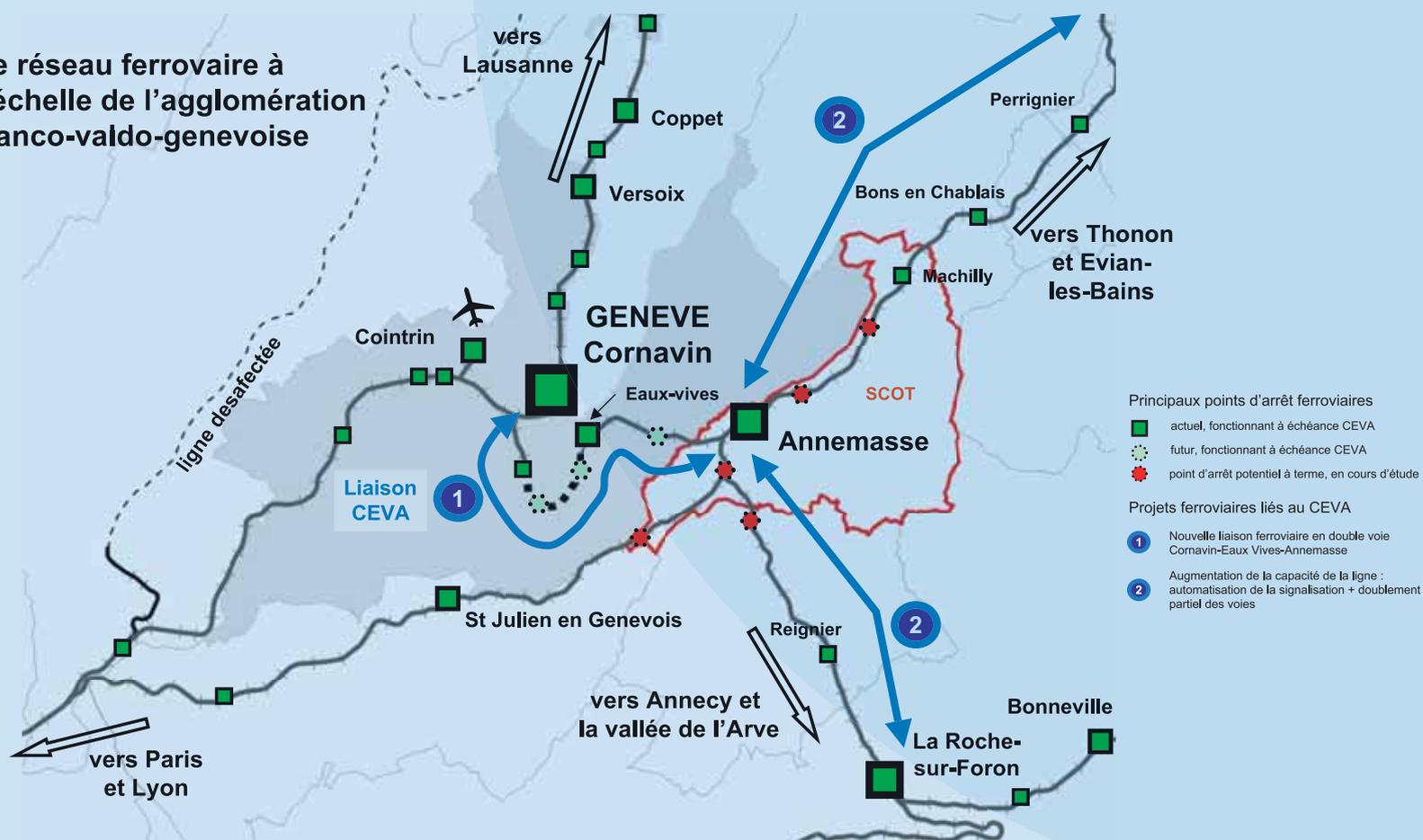
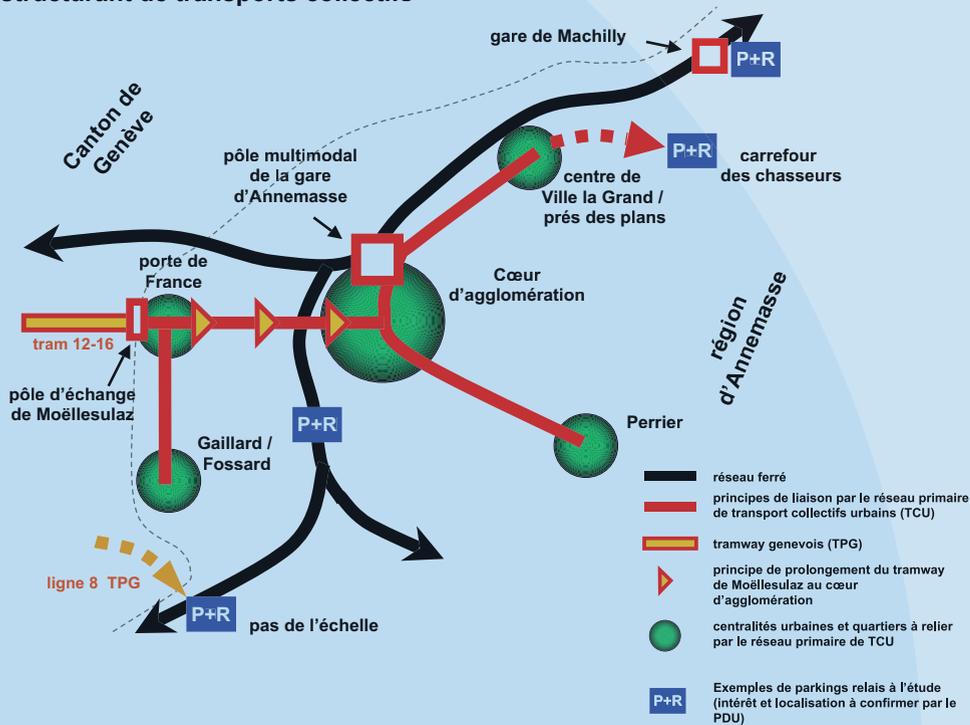


SCHÉMA B

Le réseau structurant de transports collectifs



2) Le réseau de transports collectifs urbains «primaire» (cf. schéma B) (cf. 3.2.5.1 du DOG)

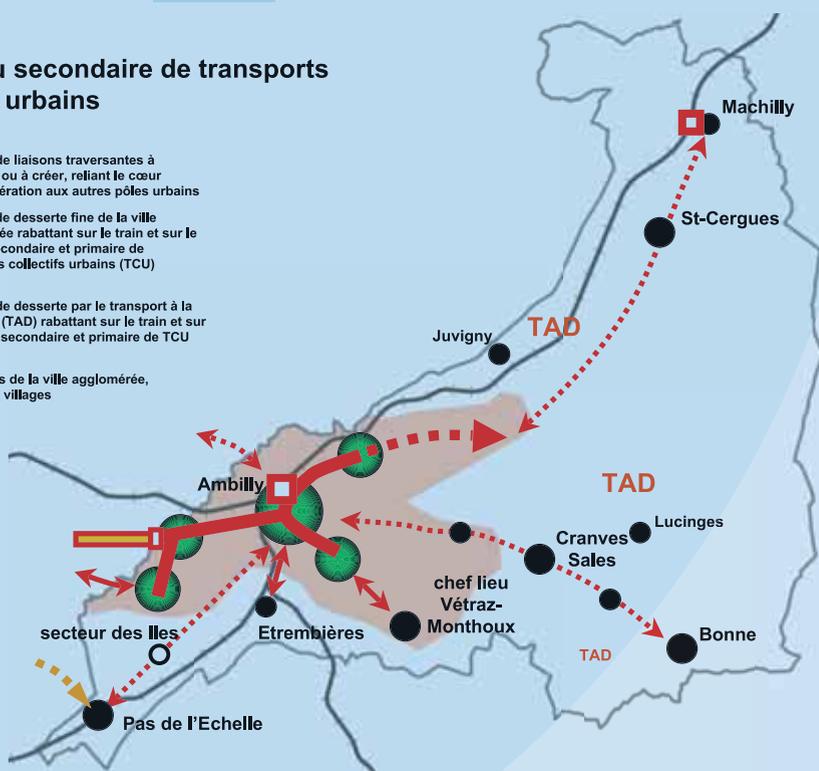
Il a pour ambition de desservir les principales centralités par une offre attractive, capable pour les déplacements pendulaires de concurrencer l'automobile (par une fréquence et des aménagements adaptés, de type sites propres ou priorités aux carrefours).

Il s'organise autour d'un système de prolongation du tramway genevois jusqu'au centre d'Annemasse (cf. 3.3.5.3 du DOG et du RP, volet «explications du DOG»), et le développement d'une ligne forte en site propre capable de rabattre sur le cœur d'agglomération et la Gare, depuis le quartier du Perrier et Ville-la-Grand.

SCHÉMA C

Le réseau secondaire de transports collectifs urbains

- principe de liaisons traversantes à renforcer ou à créer, reliant le cœur d'agglomération aux autres pôles urbains
- principe de desserte fine de la ville agglomérée rabattant sur le train et sur le réseau secondaire et primaire de transports collectifs urbains (TCU)
- TAD** principe de desserte par le transport à la demande (TAD) rabattant sur le train et sur le réseau secondaire et primaire de TCU
- centralités de la ville agglomérée, bourgs et villages



3) Le réseau de transports collectifs urbains «secondaire» (cf. schéma C) (cf. 3.2.5.1 du DOG)

Il s'agit d'un réseau complémentaire au réseau de TC urbains primaire, capable de desservir de manière plus fine les autres secteurs urbains, et de s'étendre vers les secteurs périurbains.

Il doit notamment contribuer à mieux relier le cœur d'agglomération aux centralités de ville agglomérée non desservies par le réseau primaire. Il favorisera le rabattement sur le réseau primaire et le réseau ferroviaire.

Une attention particulière sera apportée à la desserte des zones d'activités et des équipements structurants par ce réseau de TC urbains secondaire.

L'extension du réseau de transports collectifs urbains secondaire vers les bourgs et villages du secteur périurbain est un objectif affiché (par exemple vers Le Pas de l'Echelle, Bonne ou Saint-Cergues...).

Dans ce cadre, le transport à la demande (TAD) peut être une option très intéressante pour certains villages et certains secteurs peu denses.

4) Intermodalité : (cf. 3.2.5.1 du DOG)

Le SCOT estime par ailleurs essentiel de favoriser l'intermodalité, sous toutes ses formes : avec les autres types de transports collectifs (lignes départementales, réseaux ferroviaires, réseaux genevois), ou les modes doux.

Illustration des orientations du DOG en matière de déplacements automobiles

La politique du SCOT pour le déplacement automobile s'appuie sur les éléments suivants (se reporter aux chiffres indiqués dans le schéma E) :

1) Un système de contournement (voir schéma D et schéma E), (cf. 3.3.5.5 du DOG)

L'agglomération annemassienne est contournée sur l'Est par un système de voirie rapide (A 40 + voie express de désenclavement du Chablais) qui se connecte aux deux principales entrées routières de Genève (Vallard, Bardonnex). Ce système de voirie (dit « de contournement ») a pour objet de recevoir les flux de transit et les flux structurants à l'échelle de l'agglomération transfrontalière.

Ce système de voirie présente un certain nombre de « points faibles » qui limitent son intérêt et son attractivité pour les déplacements automobiles pendulaires. Ils seront étudiés plus finement par le PDU, mais le SCOT se positionne sur certaines limites en cherchant à valoriser ce réseau de contournement :

- son caractère payant pour la section Nangy-Annemasse (péage de Nangy sur l'A 40), auquel s'ajoutera le risque de fin de gratuité du tronçon Annemasse-Saint-Julien,
- les dysfonctionnements sur le « nœud d'Étrembières » qui ont pour conséquence un manque de connexions entre l'A 40, l'A 41 et l'agglomération annemassienne,
- l'achèvement du contournement, par la liaison Veigy-Machilly. Celle-ci, initiée par l'État dans le cadre du projet de désenclavement du Chablais, permet d'achever le contournement de l'agglomération genevoise et de répondre, (en lien avec la mise en place d'un système de parkings-relais et de limitation de l'accès routier à l'agglomération annemassienne (voir ci-dessous) à la pression routière générée par la création de la voie express Machilly-Thonon.

2) Le réseau routier primaire (voir schéma E) (cf. 3.2.5.3 du DOG)

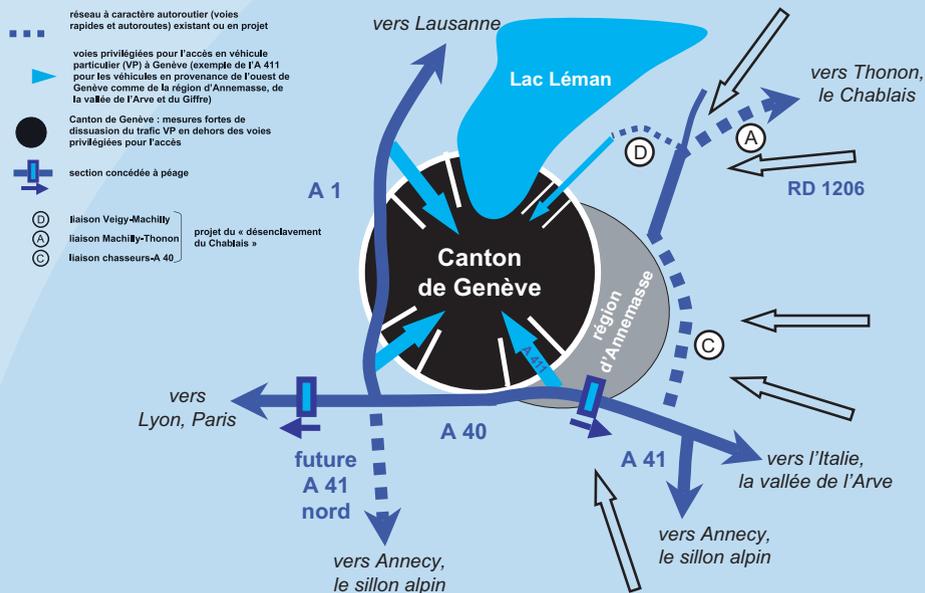
Un deuxième réseau de voirie, interne à l'agglomération annemassienne, organise le réseau de déplacement automobile autour de pénétrantes d'accès et d'un système de « boucliers ».

Afin de limiter au maximum le transit à travers l'espace urbain, d'inciter à emprunter le grand contournement routier, et de favoriser le report sur les transports collectifs et les modes doux, un système de contrôle d'accès doit s'organiser sur les pénétrantes, accompagné d'un système de P+R facilement accessibles depuis le système de contournement.

Le réseau routier primaire vise à organiser les circulations dans une logique d'équilibre, entre limitation du trafic (afin d'éviter le transit et de faciliter le renvoi vers les modes alternatifs à la voiture), et maintien d'un accès routier à l'agglomération (afin de ne pas pénaliser l'activité économique et de limiter les effets pervers sur le réseau secondaire ou de quartier d'un système routier « trop verrouillé »). Pour cela, le réseau routier primaire recherchera une fluidité lente par une amélioration du contrôle des flux et un aménagement des voies adapté.

SCHÉMA D

Le réseau routier structurant



Projets routiers liés au désenclavement du Chablais

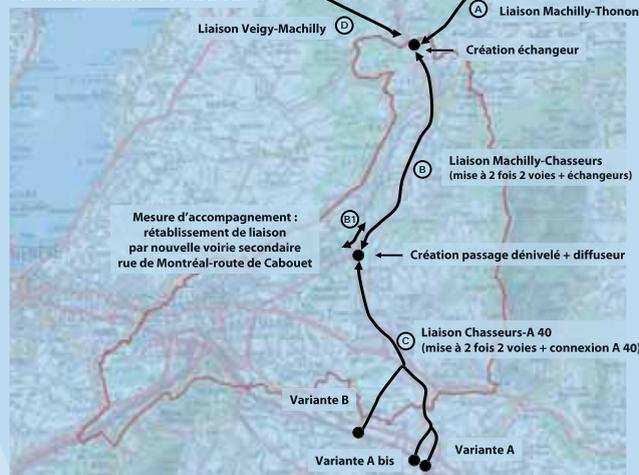


SCHÉMA E

Le réseau routier primaire

Mesures relatives au réseau routier primaire

réseau structurant privilégié pour capter les flux de moyenne et longue distance (transit et échange avec les territoires voisins). Il constitue le 1^{er} bouclier de la ville agglomérée.

réseau privilégié pour capter les flux de moyenne distance, il permet de structurer les flux internes. Il est constitué des pénétrantes d'accès au cœur d'agglomération et du second bouclier de la ville agglomérée

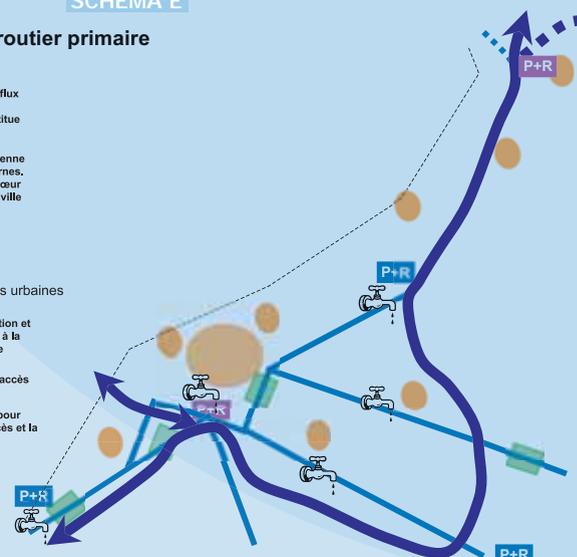
secteurs urbains traversés par le réseau primaire de voirie disposant d'orientations spécifiques

Mesures destinées à préserver les centralités urbaines des flux de transit

principe de protection du cœur d'agglomération et des centralités urbaines des nuisances liées à la circulation, adaptation du réseau au contexte urbain

principe de limitation et de régulation pour l'accès à la ville agglomérée

exemples de parkings relais à l'étude ayant pour fonction d'inciter à l'usage des TC pour l'accès et la traversée du territoire



3) *Un système de poches préservées (voir schéma E)* (cf. 3.2.5.3 du DOG)

A l'intérieur du « bouclier » constitué par le réseau primaire, l'agglomération annemassienne vise à fonctionner comme une « poche » globale dans la continuité des secteurs urbains genevois proches, protégée du transit automobile et cherchant à favoriser l'utilisation des modes alternatifs à la voiture.

Au niveau plus fin, un système de poches plus restreintes visera à protéger du trafic les secteurs sensibles (notamment les centralités urbaines et les secteurs d'habitat), soit par des systèmes d'organisation du trafic (par exemple « mini-contournement » ou système d'organisation des flux) soit par des mesures visant à dissuader le trafic (par exemple zones 30, systèmes d'accès en impasse, piétonisation, etc.).

Des mesures spécifiques de limitation des nuisances automobiles devront être prises sur certaines voiries du réseau primaire traversant des secteurs urbanisés fragiles (par exemple Bonne et Étrembières).

4) *Politique de stationnement (voir schéma E)*

- Un système de parc de rabattement (dits P + R) : (cf. 3.2.5.4 du DOG et du volet « explications du DOG »)
Ces P+R, situés en amont de l'espace aggloméré, et facilement accessibles depuis le réseau express et les pénétrantes, ont pour objet de desservir le centre d'Annemasse et celui de Genève. Ils devront, quand c'est possible, s'implanter sur le réseau ferroviaire, ou pouvoir se connecter sur le réseau de transports collectifs urbains primaire.
L'état des réflexions actuelles sur la localisation des P+R est précisé dans le Rapport de présentation, volet « explications du DOG » (cf. 3.2.5.4-B).
- Des parkings de proximité.
Sur les espaces périurbains ou sur les secteurs périphériques de l'agglomération, des parkings de proximité devront faciliter l'accès au réseau de transports collectifs depuis les espaces de faible et moyenne densité sur lesquels la desserte TC ne peut pas être optimale.

- La régulation des stationnements sur l'espace urbain (cf. 3.2.5.4 du DOG et du volet « explications du DOG »)

L'objectif premier de cette régulation des stationnements est d'inciter à l'usage des transports collectifs et des modes doux.

Sur les espaces urbains denses, bénéficiant d'une desserte en transports collectifs de qualité, les stationnements devront répondre de manière prioritaire aux besoins liés aux clients et usagers des commerces, services et équipements publics, ainsi qu'aux résidents. Le stationnement pendulaire (lié aux flux domicile-travail) devra être dissuadé. Cela devra notamment s'effectuer sur les centralités urbaines desservies par le réseau de TC urbain primaire et correspondant à des secteurs d'emploi importants (par exemple centre-ville d'Annemasse, route de Genève, centre de Ville-la-Grand...).

Illustration des orientations du DOG en matière de déplacements doux

Les orientations du SCOT en matière de déplacements doux s'organisent autour de deux types de mesures . (cf. 3.2.5.2 du DOG et du volet « explications du DOG »)

- des orientations générales visant à favoriser la pratique des modes doux (liés par exemple à la sécurité, aux pratiques des personnes en situation de handicap, ou encore à l'intermodalité),
- des orientations visant à structurer un réseau intercommunal de liaisons douces, à la fois destiné aux usages utilitaires que de loisirs.

1.5 →

Volet paysager

La question des paysages est par nature « transversale ». Elle se situe au croisement des différentes politiques publiques d'urbanisme : les objectifs et orientations du SCOT tant en matière de préservation d'espaces qu'en matière de développement urbain se doivent d'intégrer la dimension paysagère.

Il s'agit de dépasser une vision réductrice et défensive du paysage, reposant sur la seule préservation des espaces ouverts, pour embrasser pleinement la notion du paysage au sens large, qu'il soit « rural », « périurbain » ou « urbain ».

Le SCOT doit poser les fondements d'un véritable « projet paysage » pour le territoire, s'inscrivant dans une politique globale de valorisation paysagère à l'échelle plus large de la métropole franco-valdo-genevoise.

Le paysage correspond à une problématique particulièrement sensible sur notre territoire, qui du fait de sa mutation urbaine très rapide, a connu un développement urbain désordonné qui tend à déstructurer et à dévaloriser les paysages du territoire. De ce fait, ces paysages manquent parfois de lisibilité et de qualité, contribuant ainsi au « déficit identitaire » pointé dans le diagnostic. Aussi, la problématique paysagère a-t-elle été soulignée lors de la concertation sur la phase diagnostic comme devant être approfondie, ce qui a été effectué.

Du fait du caractère « transversal » de la question paysagère, de l'aspect « technique » et assez complexe des orientations juridiques, et dans un souci de lisibilité et de cohérence, l'ensemble des éléments du rapport de présentation relatifs aux paysages (diagnostic, explication des objectifs et orientations retenus, préconisations et exemples d'application, etc.) ont été regroupés dans une seule et même partie.

Ce volet paysager permet de reprendre, dans un document unique, l'ensemble des éléments du SCOT concernant les paysages :

- diagnostic paysager complet, permettant de mettre en évidence les enjeux,
- reprise des orientations du PADD et du DOG, en réponse aux enjeux identifiés,
- éléments permettant d'expliquer les modalités d'application du DOG, en prenant des exemples concrets,
- préconisations au-delà du DOG.

Les différents éléments sont organisés par types d'enjeux rencontrés sur le territoire, le tout étant illustré par un ensemble de photographies. Des cartes de diagnostic et des schémas explicatifs sont par ailleurs insérés dans ce document.

Les orientations juridiques qui auront un impact direct ou indirect sur les paysages se retrouvent dans différentes parties du DOG, à savoir :

- dans les parties 3.1.2 et 3.1.3, les orientations en matière de préservation des espaces naturels et agricoles du territoire ayant des conséquences directes sur les paysages,
- dans les parties 3.2.1/2/3/5, (impacts sur les paysages des orientations générales en matière de développement urbain),
- dans la partie 3.2.4 du DOG, orientations spécifiques pour la valorisation des paysages du territoire, mais aussi des entrées de territoire et des entrées d'agglomération, ainsi que pour la constitution d'un réseau d'espaces collectifs structurants (avec les documents graphiques correspondants),
- dans la partie 3.3 (où l'on retrouve des orientations spécifiques pour certains grands projets visant à garantir leur qualité paysagère).

Les grands paysages

La grille de lecture des paysages proposée est inspirée par l'étude de la DIREN « Les 7 familles de paysage en Rhône-Alpes », tout en l'adaptant au territoire du SCOT. Chaque grand type de paysage est brièvement décrit à l'aide de plusieurs entrées d'analyses :

- La définition, qui permet d'en identifier les caractéristiques,
- La représentation collective, qui permet de qualifier le paysage,
- Une description sommaire du paysage,
- L'évolution, qui permet d'en avoir une lecture dynamique.

Il est ensuite expliqué comment le projet de SCOT répond aux enjeux soulevés (au niveau de son PADD et de son DOG). Enfin, un certain nombre de préconisations sont énoncées, au-delà de la stricte application des orientations du DOG.

Le relief et l'hydrographie reportés sur la carte soulignent les éléments structurants naturels du territoire du SCOT :

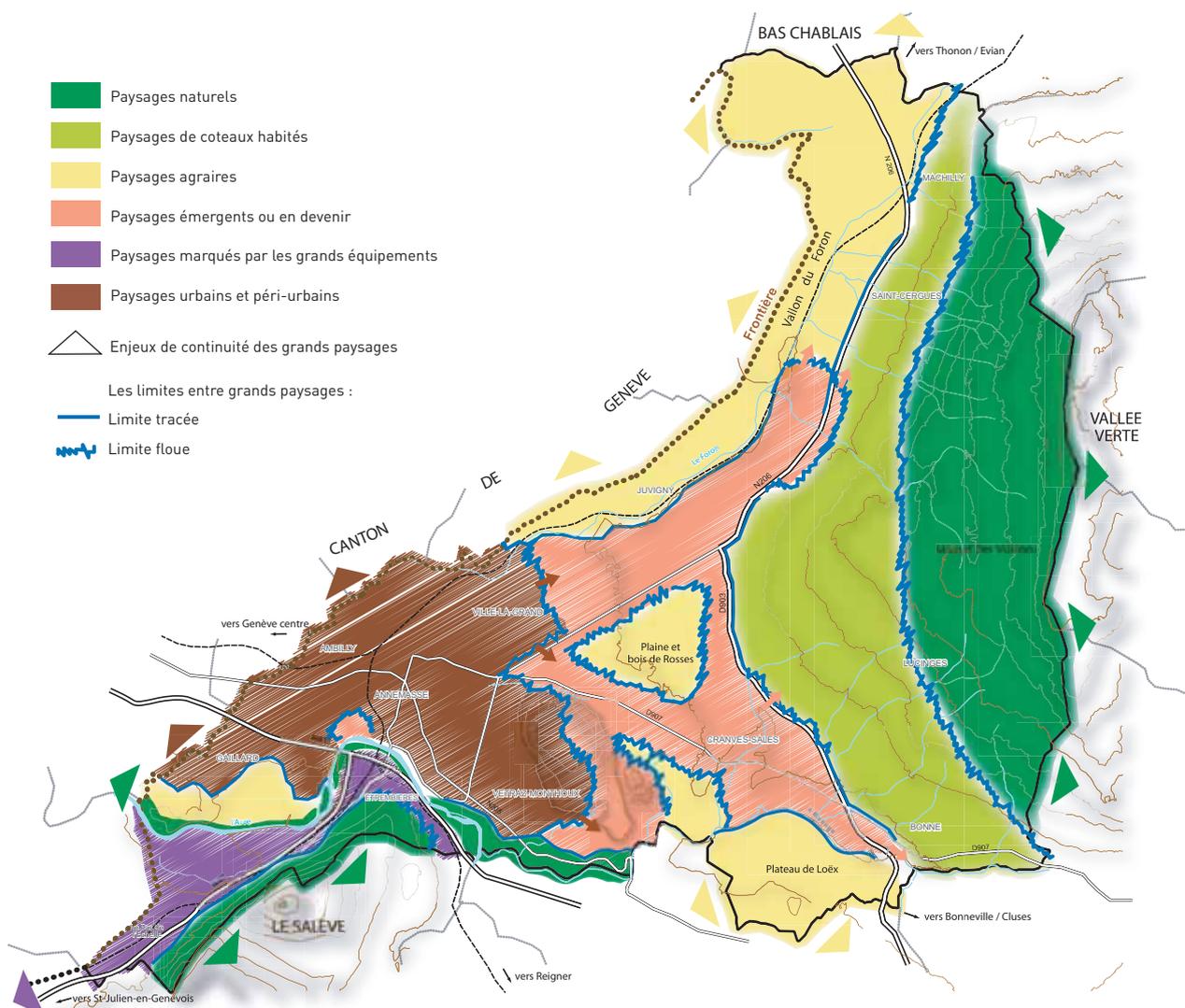
- les reliefs du Petit Salève, des Voirons et de la colline de Monthoux : ces reliefs représentent des points de repère très importants dans le territoire et en marquent les limites,
- les cours d'eau (peu perceptibles) du Foron, de la Menoge et de l'Arve au caractère torrentiel,
- La « plaine » d'Annemasse à la confluence des vallées qui s'inscrit dans l'entité paysagère plus large de la plaine de Genève.

Les grandes entités paysagères

Les fondements du paysage

Les fondements initiaux du paysage s'appuient sur la topographie, l'hydrographie, et les grands éléments végétaux.

Le territoire juxtapose six grandes entités paysagères (territoires ayant une spécificité de caractéristiques paysagères). Ces entités sont assez marquées malgré « l'interdiffusion » de plusieurs caractères aux limites de celles-ci.



Les paysages naturels

Partie haute des Voirons et Petit Salève, bords de l'Arve et de La Menoge

Définition

Les paysages naturels concernent tous les espaces où la main de l'homme est perçue comme marginale par rapport aux « forces de la nature ». Ce sont des paysages encore naturels qui portent encore peu de traces du développement de nos sociétés.

Représentation collective

« Un précieux espace de liberté et un décor immuable ». Ces paysages sont perçus comme à la fois vastes et sauvages et aussi précieux et menacés, demandant à être protégés.

Description sommaire

Les hauts Voirons comme le petit Salève présentent :

- de vastes pentes boisées plus ou moins accessibles par de petites routes sinueuses et des pistes. Il faut souligner l'importance du massif forestier dans le paysage des Voirons. Il constitue une entité particulière qui peut être valorisée.
- Des « prairies d'alpages ».
- Des falaises.
- Des architectures spécifiques (chalets d'alpages en petit nombre, maisons traditionnelles).
- Des points de vue étendus sur les Alpes et les paysages suisses.

Les bords de l'Arve et de La Menoge sont occupés par des forêts alluviales (ripisylves). Ces boisements qui sont souvent peu pénétrables ou au contraire clairsemés ne sont pas toujours appréciés, bien qu'ils constituent des

milieux naturels très riches. Cette végétation confère au paysage une ambiance naturelle « précieuse » dans un milieu déjà très urbanisé.

Évolution

Ces espaces sont le siège d'attentes contradictoires : pouvoir fréquenter une nature « vierge » mais dans de bonnes conditions de confort. Le développement des zones d'accueil, parkings, etc. répondant à ces attentes demandera des aménagements de qualité.

D'autre part, l'abandon de l'entretien traditionnel peut en modifier l'aspect et les faire évoluer vers un naturel « spontané » assez fermé et préjudiciable à la diversité des paysages.

Réponse à ces enjeux dans le SCOT et au-delà

Extraits du PADD :

« Notre territoire est marqué par une diversité de grands paysages structurants et à forte portée identitaire, mais aussi de paysages en pleine mutation, sous l'influence du développement urbain. Il s'agira de maintenir une diversité de grands paysages lisibles et de qualité : en conservant les ambiances caractéristiques de certains paysages [...].

Nous souhaitons ainsi préserver la qualité de nos grands paysages naturels et agricoles, en évitant leur détérioration ou leur banalisation [...].

La lutte contre le phénomène de mitage* contribuera de manière décisive à la mise en œuvre de cet objectif [...] ».



Le Téléphérique du Salève



Le massif du Salève vu depuis le plateau de Gaillard



Les berges naturelles de la Menoge

Explication du contenu du DOG

Le DOG, via notamment les périmètres de protection établis en application de son point 3.1.2, permettra à ces paysages de conserver leur caractère naturel fort en les protégeant d'une urbanisation nouvelle et en soumettant les aménagements nouveaux à des conditions relativement strictes (notamment une exigence d'intégration paysagère).

Ces paysages naturels se prolongent au-delà du seul périmètre du SCOT (plaine genevoise, Vallée Verte...). Les dispositions du SCOT sont favorables au maintien de cette cohérence paysagère à une échelle plus large.

Au-delà du SCOT proprement dit et de ces orientations générales, pourront notamment être mis en œuvre les préconisations suivantes :

- identifier des superficies «vierges» et protections par un zonage approprié dans les PLU,
- identifier des éléments repères ou structurants du paysage (naturels ou bâtis) et préservation (L123.1.7 du CU),
- conserver l'ambiance sonore calme par les règlements des PLU,
- mettre en place, si nécessaire, des emplacements réservés dans les PLU en vue d'aménagements de parcours pédagogiques et d'observatoire, par exemple dans les milieux humides (se rapprocher notamment des contrats de rivières et de l'Association Agrée pour la Pêche et la Protection du Milieu Aquatique Chablais-Genevois),
- identifier les éléments identitaires du patrimoine (architectures locales caractéristiques) et préservation de ces caractères à travers les PLU,
- identifier les «sites d'exception» et les préserver de toute nouvelle construction,

- éviter la banalisation du massif forestier et marquer la lisière paysagère entre les boisements et les espaces urbanisés par la conservation d'espaces ouverts agricoles, vierges de toute construction,
- soutenir l'activité agricole, forestière et pastorale (Zone Franche Internationale, Accords Bilatéraux EU/Suisse),
- définir des capacités et conditions d'accueil des sites et intégration paysagère des aménagements (travail initié par la Fondation Européenne pour le Développement Durable des Régions sur le Salève),
- entretenir les points de vue remarquables.



Fontaine dans les Voirons



Les forêts et pâturages des Hauts Voirons



Les vues depuis les hauteurs des Voirons



Milieu humide des Îles

Les paysages de côteaux habités

Partie basse des Voirons

Définition

Les paysages de côteaux habités se caractérisent par des structures paysagères singulières qui leur confèrent une identité forte et une dimension culturelle par la présence de petit patrimoine.

Représentation collective

« Une dimension historique et culturelle ». Il s'agit de paysages touristiques identitaires « à vivre » où la demande de protection s'inscrit dans une volonté de conservation de l'identité locale et une logique économique (labels agricoles, ventes à la ferme, etc.). Ils sont généralement complexes car ils mêlent des éléments humains (villages, hameaux, trames de voies rurales), et naturels (boisements, rivières). L'architecture rurale qui les caractérise en est un élément marquant.

Description sommaire

Les pentes des Voirons présentent

- des zones boisées « naturelles » souvent le long des cours d'eau,
- des terres agricoles « traditionnelles » (prairies, haies bocagères...),
- un ensemble d'architectures spécifique (fermes, chalets traditionnels...),
- un ensemble de petit patrimoine (murets, fontaines, mazots...) et de traces historiques (châteaux, architectures religieuses...),
- des villages et hameaux à la structure traditionnelle encore visible (maisons groupées autour de l'église...), mais menacés de « dilution » au sein de secteurs d'urbanisation plus récents,
- des paysages urbanisés encore relativement ouverts (peu de haies séparatives opaques, barrières légères), bien

qu'il existe un risque réel de fermeture et de « privatisation » accrues de ces paysages,

- des points de vues étendus sur les Alpes et les paysages suisses, dont la qualité, ajoutée à l'ensoleillement, explique en grande partie l'attractivité très forte de ces secteurs pour l'habitat,
- des constructions neuves de plus en plus périphériques et dispersées dont on perçoit fortement la quantité depuis la plaine beaucoup plus que sur place. Ce mitage qui a déjà largement commencé sur les coteaux est un facteur de banalisation et de perte d'identité.

Évolution

L'évolution de ces paysages est très liée à la déprise agricole et au changement lié à la spéculation sur les terrains : on passe de la valeur agricole à la valeur mobilière. Le risque de mitage est important.

Une poursuite de l'urbanisation linéaire le long des voies entraînerait une déstructuration progressive de ces paysages et la disparition de cônes de vue remarquables et identitaires depuis l'espace public, et notamment depuis les routes en corniches.

Réponse à ces enjeux dans le SCOT et au-delà :

Extraits du PADD :

« Notre territoire est marqué par une diversité de grands paysages structurants et à forte portée identitaire, mais aussi de paysages en pleine mutation, sous l'influence du développement urbain. Il s'agira de maintenir une diversité de grands paysages lisibles et de qualité : en conservant les ambiances caractéristiques de certains paysages [...].

Nous souhaitons ainsi préserver la qualité de nos grands paysages naturels et agricoles, en évitant leur détérioration ou leur banalisation [...].

La lutte contre le phénomène de mitage* contribuera de manière décisive à la mise en œuvre de cet objectif ».



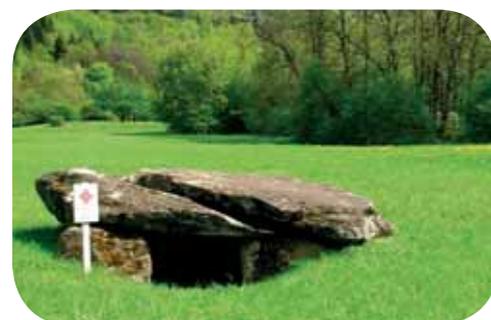
Le village de Saint-Cergues



Maison ancienne à Saint-Cergues



Ancien lavoir à Lucinges



La cave aux Fées

Explication du contenu du DOG

Pour répondre aux enjeux liés à ces paysages, le DOG prévoit un certain nombre d'orientations visant notamment à :

- mettre fin au phénomène de mitage et d'urbanisation linéaire le long des voies, en regroupant l'urbanisation nouvelle autour des cœurs des bourgs, des villages et de certains hameaux, dans un souci d'intégration paysagère,
- favoriser le maintien et le développement de l'agriculture des coteaux et des alpages,
- protéger strictement d'une urbanisation nouvelle les espaces naturels ou agricoles dont le caractère non bâti présente un intérêt majeur sur le plan paysager, car permettant à ces paysages de coteaux de conserver leur lisibilité et leur identité (par exemple, les ripisylves des cours d'eaux, les « talwegs » boisés (= larges bandes boisées qui séparent horizontalement les différents espaces agricoles et alpages...), des espaces agricoles en terrasse très visibles depuis la plaine...),
- préserver les cônes de vue identitaires et valoriser les ouvertures paysagères depuis l'espace public,
- mettre en valeur ces paysages par toute une série d'aménagements respectueux des milieux naturels et agricoles, dans un souci d'intégration paysagère, et inciter les PLU à repérer les espaces et éléments bâtis à valoriser dans une optique de loisirs et de tourisme « doux ».

Au-delà du SCOT proprement dit et de ces orientations générales, pourront notamment être mis en œuvre les préconisations suivantes :

- Identifier les caractères identitaires dans les PLU : architecturaux (patrimoine bâti remarquable), urbains (alignements, orientation des toitures, implantations caractéristiques du bâti), végétaux (haies structurantes, ripisylves...). Ces éléments identitaires pourront être protégés dans les PLU en utilisant notamment l'article L123.1.7 du Code de l'urbanisme.

- Retranscrire ces caractères par le biais de l'article 11 des règlements des PLU (volumes, insertion dans la pente, enrochements, couleurs d'enduits, orientations des toitures...).
- Mettre en place une palette végétale de référence dans le cadre d'orientations d'aménagements, et la retranscrire par le biais de l'article 13 des règlements des PLU (étude sur les essences végétales locales).
- Intégrer des prescriptions architecturales et paysagères dans les PLU (charte), et notamment réglementer les clôtures de façon à conserver une ouverture de l'espace et des perspectives visuelles (haies variées, clôtures basses...).
- Privilégier une réhabilitation des monuments et du bâti présentant une dimension historique et culturelle forte (par exemple : anciens lavoirs, fermes traditionnelles, chalets d'alpages, bâtiments liés au passé touristique des Voirons...).
- Demander le classement de monuments ou sites remarquables (châteaux...).
- Favoriser une accessibilité et une meilleure appropriation de ces paysages par les habitants du territoire (via notamment la valorisation et l'aménagement des sentiers)
- Faire prendre conscience aux habitants du rôle des activités agricoles dans l'entretien de ces paysages pour en accepter les « contraintes » : chemins d'exploitation, « nuisances » sonores à certaines périodes...



Pâturage des Voirons



Cohabitation de l'habitat et de l'agriculture à Lucinges



Centre ancien de Machilly



Étalement urbain sur les coteaux



Croix de pierre sculptée



Les paysages agraires

Plaine du Foron, Plateau de Loëx, plaine de Gaillard, Plaine et Bois des Rosses, façade est de la colline de Monthoux et plateau sud de Cranves-Sales

Définition

« Une toile de fond familière ». Il s'agit d'espaces façonnés et gérés par l'activité agricole, habités et travaillés visiblement par l'homme de façon permanente.

Représentation collective

Ils sont souvent perçus comme nos racines et sont constitués d'éléments repères (le clocher, le pré, les haies, le troupeau...). Ils cumulent plusieurs sortes de représentations, liées à la valeur agricole des terres pour l'agriculteur, à la productivité pour le maraîchage, à la qualité d'entretien des espaces pour les habitants, à une image nostalgique pour les populations urbaines.

Description sommaire :

Les paysages agraires sont de différentes sortes :

- la plaine du Foron aux grandes cultures ouvertes,
- le plateau de Loëx de type « traditionnel » (surfaces moyennes de prairies et cultures, présence de haies bocagères et de hameaux) avec en plus une dimension patrimoniale (château),
- la façade est de la colline de Monthoux, le vallon de la Noue et le vallon de Montagny, où des espaces agricoles de taille significative existent encore en dépit de l'avancée de l'urbanisation, et qui constituent des poches « vertes » d'intérêt paysager manifeste, en lien avec les espaces naturels des bords de la Menoge et du plateau de Lœx,
- la plaine et les bois de Rosses, comme une survivance de campagne, un espace résiduel encerclé par l'urbanisation, relativement confidentiel (on le perçoit peu des axes principaux) et dont on sent bien la fragilité,
- la plaine de Gaillard spécialisée dans le maraîchage et marquée par les serres, constituant un paysage agro-industriel de productivité valorisante en entrée de territoire, à condition de trouver un équilibre entre production sous serres et maintien d'espaces cultivés ouverts. Ils proposent des points de vue à la fois sur les Alpes lointaines et surtout sur les reliefs marquants proches (Salève, Voirons).

Évolution

Les changements sont à la fois liés :

- à l'économie agricole : tendance à la mécanisation et à l'agrandissement des parcelles (destruction des haies), et présence de constructions agricoles (hangars, élevages hors sols, serres plastique...) signes de bonne santé économique mais tendant à banaliser les paysages,
- à la diffusion de l'urbanisation (habitat, zones d'activités, équipements, infrastructures...) qui pose le problème du statut des espaces englobés (avenir de la zone agricole à l'Est du Bois de Rosses?), ainsi que le problème de la transition avec les paysages urbanisés (une certaine diffusion de l'urbanisation commence à diluer les limites paysagères).

Réponse à ces enjeux dans le SCOT et au-delà

Extraits du PADD

« Notre territoire est marqué par une diversité de grands paysages structurants et à forte portée identitaire, mais aussi de paysages en pleine mutation, sous l'influence du développement urbain. Il s'agira de maintenir une diversité de grands paysages lisibles et de qualité : en conservant les ambiances caractéristiques de certains paysages [...].

Nous souhaitons ainsi préserver la qualité de nos grands paysages naturels et agricoles, en évitant leur détérioration ou leur banalisation [...].

La lutte contre le phénomène de mitage* contribuera de manière décisive à la mise en œuvre de cet objectif [...].

Explication du contenu du DOG

Pour répondre aux enjeux liés à ces paysages, le DOG prévoit un certain nombre d'orientations visant notamment à :

- inscrire la majeure partie des espaces composant ces paysages agraires (plateau de Lœx, Plaine et Bois de Rosses, plaine de Gaillard...) dans des périmètres de protection (établis en application de son point 3.1.2), les protégeant ainsi d'une urbanisation nouvelle et soumettant les aménagements nouveaux à des conditions relativement strictes (notamment un exigence d'intégration paysagère) ;
- mettre fin au phénomène de mitage et d'urbanisation linéaire le long des voies, en regroupant l'urbanisation



Le Bois de Rosses, encore agricole mais encerclé par l'urbanisation



Les vignes de Cara, avec vues sur les Voirons



Les vignes de Cara, avec vues sur le Salève

nouvelle autour des cœurs des bourgs, des villages et de certains hameaux, dans un souci d'intégration paysagère ;

- favoriser le maintien et le développement de l'agriculture de plaine ;
- préserver les cônes de vue identitaires et valoriser les ouvertures paysagères depuis l'espace public ;
- mettre en valeur ces paysages par toute une série d'aménagements respectueux des milieux naturels et agricoles, dans un souci d'intégration paysagère, et inciter les PLU à repérer les espaces et éléments bâtis à valoriser dans une optique de loisirs et de tourisme « doux ».

Ces paysages agraires se prolongent au-delà du seul périmètre du SCOT (plaine genevoise, plateau d'Arthaz...). Les dispositions du SCOT sont favorables au maintien de cette cohérence paysagère à une échelle plus large.

Au-delà du SCOT proprement dit et de ces orientations générales, pourront notamment être mis en œuvre les préconisations suivantes :

- Certains grands espaces composant ces paysages agraires pourraient faire l'objet de procédures ZAP ou PEAN (par exemple, la plaine maraîchère de Gaillard ou le plateau de Loëx).
- En ce qui concerne plus particulièrement le développement de l'activité agricole, les PLU devront, au-delà des orientations du SCOT, identifier précisément les lieux où pourront être admises les constructions agricoles, dans

un souci de qualité et d'intégration paysagère. Ils pourront, par exemple interdire les constructions agricoles sur certains espaces agricoles qui présentent un intérêt paysager majeur. Ils pourront également soumettre les constructions agricoles à certaines exigences architecturales (choix des matériaux, des couleurs de bardages, des couleurs de tunnels agricoles...), notamment par le biais des articles 11 et 13 des règlements des PLU.

À ce titre, il apparaît notamment nécessaire de réglementer les possibilités de construction de serres (notamment sur Gaillard), pour conserver une qualité du paysage agraire (par exemple en interdisant les serres dans certains espaces à préserver en tant qu'espaces « ouverts »),

- Traiter qualitativement la lisière entre espace agraire et secteurs de développement urbain, par exemple grâce à des orientations d'aménagements adaptées dans les PLU,
- Introduire des critères de diversité et de qualité paysagère dans les procédures d'aménagement rural : contrat de rivière, remembrement,
- Accompagner l'évolution des paysages agraires « interstitiels » par une réflexion d'aménagement du territoire globale donnant un statut et une pérennité à ces coupures vertes qu'il faut gérer et valoriser (parc de loisirs périurbain, arboretum, intégration à un itinéraire de promenade, voirie avec large bande verte piéton/cycle...).



Vallon du Foron



Le village de Juvigny



La plaine maraîchère de Gaillard



Le plateau agraire de Loëx



Plaine du Foron

Les paysages émergents ou « en devenir »

Il s'agit des secteurs situés à la confluence des paysages urbains, des paysages agraires et des paysages de coteaux habités, à l'est du territoire, ainsi que du secteur du Brouaz : ces espaces sont hétérogènes et en pleine mutation. Ils sont en « quête d'identité ».

Définition

« Ni ville, ni campagne ». Ces paysages émergents sont des paysages naturels ou ruraux qui ont évolué à partir de la seconde moitié du XX^e siècle vers des formes d'urbanisation diffuse (habitat, activité) à faible densité globale.

Représentation collective

Une utilisation « fonctionnelle » récente de l'espace. Le paysage est hétérogène dans son contenu (juxtaposition de lotissements, bâtiments d'activités et surfaces commerciales). Les occupations du sol diverses n'ont en commun que leur caractère récent, et à part les cœurs de hameau, on ne trouve pratiquement pas de trace ancienne (habitat, patrimoine).

Ce type de paysage « banlieue diffuse » apparaît sans plan cohérent. Les constructions nient l'architecture locale (pavillon avec garage, jardin et thuyas, bâtiments d'activités en « boîte de chaussure ») et, sont posées sur une ancienne trame agricole organisée sur un tout autre modèle (« choc » des structures).

Ce modèle d'urbanisation correspond à un nouveau choix de cadre de vie rendu possible grâce aux moyens de transports et de communication et est fortement marqué par les infrastructures (larges routes, ronds-points, parkings). Curieusement, ces paysages sont peu jugés esthétiquement, le côté fonctionnel primant.

Description sommaire

Ces paysages émergents sont très divers aussi bien dans leur forme que dans leur qualité. On trouve ainsi :

- la vaste zone d'activité de Ville-la-Grand qui constitue un paysage industriel et commercial un peu particulier où alternent des groupes de bâtiments d'activités avec une forte dominante verticale, et des espaces boisés encore bien constitués. L'ensemble présente une qualité variable selon les secteurs (qualité notable du village d'entreprise, qualité bien moindre des espaces commerciaux le long de la route nationale),
- l'infrastructure de l'aérodrome peu mise en valeur (peu ou pas de signalétique économiquement valorisante) et qui constitue une sorte de « coupure verte » ainsi qu'une échappée visuelle vers les espaces naturels,
- la zone d'activité de Boly I/ les Erables, très hétérogène et discontinue (habitations, bâtiments d'activités et espaces résiduels agricoles juxtaposés sans cohérence d'ensemble). Sa qualité visuelle est médiocre et l'ensemble est assez peu attractif.
- le secteur « Les Tattes-Les petits bois » qui garde une ouverture paysagère notable vers les Bois de Rosses,
- de grands axes routiers RN et RD supports des urbanisations linéaires, très « minéraux » (sur largeurs de voirie) et donnant peu de place aux piétons,
- les zones pavillonnaires hétéroclites qui couvrent la façade est de la colline de Monthoux,
- des portions de zones boisées naturelles (Bois des Allongets, Bois des Montolliets) et de cours d'eau,
- la présence des grands paysages naturels extérieurs par des échappées visuelles.

Évolution

La pression de l'urbanisation tend au remplissage de ces paysages mais surtout aussi à leur extension (notamment à partir des grandes infrastructures de transports : RD 1206, RD 903, RD 907...). Ils n'évoluent pas vers une forme urbaine compacte, mais tendent plutôt à englober des portions de paysages « naturels » ou « agraires » en les déstructurant à qui il faut donner un nouvel usage pour trouver leur sens.

La question du traitement de la limite avec les paysages agraires et les paysages de coteaux habités est toujours à poser. Les transitions sont soit brutales, soit diluées mais elles ne sont jamais traitées.

Le côté très dynamique de ces paysages en devenir (activités économiques, habitats plutôt jeunes) tend à faire oublier qu'ils sont en train de construire les bases du paysage de demain et qu'en tant que tel la qualité devrait primer.

Ces paysages émergents sont destinés à terme à « disparaître » pour muter vers d'autres types de paysages. Trois évolutions sont possibles :

- évolution vers un paysage urbain « classique »,
- évolution vers un paysage péri-urbain comprenant habitat et activités, conservant toutefois une identité particulière, en se distinguant du paysage urbain proprement dit. Cette évolution peut s'effectuer à condition d'intégrer réellement certaines structures anciennes des paysages d'origines dans les aménagements (comme la zone d'activité de Ville-la-Grand qui pourrait garder un fort caractère boisé),
- évolution vers un paysage naturel ou agraire revalorisé : des dispositions sont prises pour conserver et remettre au premier plan les structures des paysages d'origines, restituant ainsi l'ambiance paysagère initiale.

Réponse à ces enjeux dans le SCOT et au-delà

Extraits du PADD :

Notre territoire est marqué par une diversité de grands paysages structurants et à forte portée identitaire, mais aussi de paysages en pleine mutation, sous l'influence du développement urbain. Il s'agira de maintenir une diversité de grands paysages lisibles et de qualité [...] en construisant le paysage de demain dans les secteurs en complète mutation [...].

Nous souhaitons ainsi [...] améliorer la qualité de nos paysages à caractère urbain, à travers notamment une revalorisation paysagère de nos espaces collectifs.

Explication du contenu du DOG :

D'une manière générale, les orientations du DOG devraient permettre de redonner une lisibilité et une qualité à ces paysages, qu'elle que soit leur évolution.

Cela se traduit notamment à travers :

- les orientations visant à structurer et densifier les pôles d'habitat (bourg de Cranves-Sales, bourg de Bonne, village de la Bergue) mais aussi les pôles d'activités de périphérie, tout en contenant les extensions de ces pôles dans des limites strictes,
- les orientations visant à lutter contre une urbanisation diffuse et linéaire le long des voies,
- les orientations visant à traiter qualitativement les limites entre paysages,
- l'ensemble des orientations prévues pour valoriser les entrées d'agglomération par la mise en évidence des séquences le long des axes qui correspondent à des ambiances particulières, et notamment conserver des

coupures d'urbanisation le long de ces axes (exemple : entre le carrefour des chasseurs et Saint-Cergues),

- les orientations visant à encadrer l'aménagement de l'espace « vierge » interstitiel du Brouaz, avec une exigence forte sur la qualité architecturale et paysagère, en conservant un ou plusieurs espaces de « respiration » et en le connectant avec la pénétrante verte de l'Arve et le cœur d'agglomération,
- les orientations visant à préserver et à valoriser l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses », en intégrant l'aérodrome et ses abords dans ce grand projet de valorisation. Au-delà du SCOT proprement dit et de ces orientations générales, pourront notamment être mis en œuvre les préconisations suivantes :
 - donner du sens à ce paysage qui est en manque d'identité par des aménagements qualitatifs (orientations d'aménagements et règlements adaptés des PLU),
 - développer des espaces collectifs autres que commerciaux redonnant une place au piéton : places, cheminements, mails, squares... (emplacements réservés et orientations d'aménagement des PLU),

- conserver les éléments des anciennes structures paysagères : boisements résiduels, haies, etc. et les valoriser dans des projets,
- donner un véritable usage aux coupures vertes, et s'en servir de points d'appui pour structurer le paysage,
- élaborer des chartes d'aménagements paysagers et architecturaux dans le cadre des ZAC, aussi bien pour les espaces communs (voiries, parkings...) que pour les espaces privés (haies variées en limite de parcelles, travail sur les typologies de clôtures, harmonisation des alignements, des enseignes de la signalétique...).



Le site du Brouaz, à enjeux multiples



Des paysages « à construire »



Des axes à requalifier sur le plan paysager



Site industriel de Terrailon à réhabiliter en gardant son caractère boisé

Les paysages marqués par de grands équipements

Pas de l'Échelle, site des îles, nœud d'Étrembières

Définition

« Monumentalité contemporaine ». Ces paysages correspondent à des couloirs géographiques de déplacement fortement aménagés.

Représentation collective

Une double représentation selon le statut. Une certaine qualité des ouvrages d'art peut apporter une qualité esthétique différemment perçue. La représentation diffère selon que l'on est usager ou riverain. L'usager de l'autoroute peut bénéficier d'une certaine mise en scène du paysage, tandis que le riverain est surtout sensible aux nuisances engendrées.

Ces paysages ont leur importance comme image de marque de la région traversée.

Description sommaire

Cette portion de paysage est marquée par le passage de l'A 40 et de la voie SNCF qui s'inscrivent dans le couloir étroit compris entre le relief du Salève et l'Arve. La perception est bien différente selon qu'on se trouve sur l'A 40 ou la RD 1206. Depuis la RD 1206, les surfaces habitées sont très linéaires, diffuses et peu marquantes. Depuis l'A 40, on se trouve le plus souvent entre deux talus. Le regard ne peut s'échapper que vers les hauteurs du Salève, massif et proche. La tache claire de la carrière est bien perceptible.

Le paysage est globalement très hétéroclite et fragmenté. Le site des îles, marqué par les gravières, n'a gardé sa naturalité qu'en bordure de l'Arve. Malgré leur richesse écologique, ces forêts humides ne sont pas très appréciées du public car difficilement praticables.

La zone de l'échangeur, porte d'entrée importante de l'agglomération, presque « brutale » car immédiate, supporte un nœud routier complexe d'infrastructures, créateur de délaissés, et en recherche d'image.

Évolution

La logique de développement du territoire tend à installer de nouvelles infrastructures dans le couloir, et accélère le colmatage du paysage au détriment des coupures vertes qui scandent encore le parcours. Le secteur des îles et les bords de l'Arve possèdent encore en partie un caractère naturel en entrée d'agglomération. Il s'agit d'une entrée « à construire » dans un secteur appelé à fortement muter prochainement.

Réponse à ces enjeux dans le SCOT et au-delà :

Extraits du PADD

Notre territoire est marqué par une diversité de grands paysages structurants et à forte portée identitaire, mais aussi de paysages en pleine mutation, sous l'influence du développement urbain. Il s'agira de maintenir une diversité de grands paysages lisibles et de qualité [...] en construisant le paysage de demain dans les secteurs en complète mutation [...].

Nous souhaitons ainsi [...] améliorer la qualité de nos paysages à caractère urbain, à travers notamment une revalorisation paysagère de nos espaces collectifs.

Explication du contenu du DOG

Le DOG favorisera une revalorisation qualitative, voire une mutation de ces paysages constituant une entrée de territoire et d'agglomération majeure :

- la réalisation des projets de développement prévus sur le site des îles est soumise à toute une série d'exigences qualitatives et de conditions visant à garantir une intégration forte de la problématique paysagère. Ces projets doivent être conçus comme des opportunités pour construire le paysage de demain et revaloriser certains secteurs présentant actuellement une qualité paysagère très médiocre (abords immédiats de la RD 1206 notamment)
- l'ensemble des orientations générales prévues pour valoriser les entrées de territoire et d'agglomération vient compléter ces orientations particulières relatives au site des îles.

Au-delà du SCOT proprement dit et de ces orientations générales, pourront notamment être mis en œuvre les préconisations suivantes :

- assurer la reconversion paysagère du site de l'extraction de matériaux des îles, et limiter l'extension de la carrière en roche massive.
- donner une identité aux paysages de friche et aux zones d'habitat,
- requalifier l'entrée par l'échangeur (trop routière) et être vigilant sur les affichages publicitaires.



Site des Îles, un espace à construire



Depuis l'A 40, engravée entre 2 talus, on perçoit surtout le massif du Salève



La réhabilitation de la carrière en roche massive située en entrée de territoire est à prévoir



Les paysages urbains et périurbains

Une large partie des communes d'Annemasse, Ambilly, Ville-la-Grand, Gaillard, Vétraz-Monthoux

Définition

« îlots urbains, îlots de vie ». Ce sont des paysages construits qui englobent des morphologies urbaines très différentes mais présentant visuellement une part importante d'espaces bâtis ou revêtus.

Représentation collective

Le cadre quotidien. Le cadre urbain n'est pas spontanément assimilé à un paysage bien que les références géographiques (lac, colline, fleuve...) servent souvent à l'identifier.

En dehors des critères historiques (monuments, architectures), l'appréciation de ces paysages repose plutôt sur la qualité du vécu quotidien, liée à l'ambiance des rues, aux compositions urbaines (boulevards, places qui constituent le « vocabulaire » de référence d'une grande agglomération...).

L'image peut être négative pour les banlieues « défavorisées », les entrées de villes mal définies ; ou nostalgique en référence à une ville « traditionnelle » idéalisée. Ce sont aussi des espaces de mise en scène lorsqu'il s'agit des centralités.

Description sommaire

Les paysages urbains et périurbains du territoire du SCOT se caractérisent par une grande hétérogénéité et restent difficilement lisibles. Ce manque de lisibilité est accentué par l'organisation des circulations, parfois déroutante.

La structure urbaine de la ville n'est pas vraiment organisée autour du centre (les rues sont plutôt orientées en direction de Genève) et il manque des points de repères (grandes places, éléments d'architecture marquants ou remarquables...). De plus, elle n'a pas encore pleinement acquis le vocabulaire « urbain » et « moderne » d'une agglomération de sa taille, et reste trop souvent associée à une image dévalorisante de « gros bourg dortoir », avec un sentiment que la « vraie » ville se situe de l'autre côté de la frontière (Genève).

La ville se perçoit comme très minérale (peu d'aménagements qualitatifs et des espaces verts nombreux mais peu mis en scène, peu de grandes propriétés « débordant » sur les rues) et ne profitant pas assez de ses atouts naturels (Arve, Foron, grands paysages extérieurs...) qui pourraient servir à la qualifier dans la représentation collective.

Les espaces de représentation (places, espaces publics structurants) sont peu valorisés, assez dispersés et sans liens entre eux. Ils sont en outre fortement marqués par la présence de la voiture (par exemple, le secteur des grandes places d'Annemasse qui transmet une image dévalorisante de « ville-parking »). Il manque à ce jour des espaces traités de manière remarquable à l'échelle de l'agglomération.

On peut néanmoins distinguer une certaine typologie de paysages urbains et péri-urbains :

Les paysages hétéroclites

Qui représentent la très grande majorité des paysages urbains. Ils sont difficiles à définir et englobent parfois

des îlots plus structurés et plus identitaires : mélange d'habitat pavillonnaire, d'immeubles d'habitat et de bureaux, d'activités, le tout traversé par quelques alignements végétaux et zones boisées résiduelles. On s'oriente à l'aide de quelques éléments à l'identité bien définie : parcs, espaces sportifs, cimetières... Bien que cela puisse paraître anecdotique, la couleur « rose saumon » de nombreux immeubles n'est pas neutre. Cette nuance « extra-régionale » qui a recouvert la France de Lille à Marseille à une certaine époque, n'est pas innocente dans la banalisation des paysages urbains et doit faire réfléchir à la pertinence de la définition d'un nuancier pour l'agglomération.

Ce caractère hétéroclite ne serait pas un inconvénient en soi si ces paysages faisaient l'objet d'un traitement plus qualitatif. Or ce traitement qualitatif fait souvent défaut et ces paysages ne véhiculent pas toujours une image et une ambiance « urbaines ».

Ce caractère hétéroclite se retrouve y compris dans certains paysages denses centraux, qui ne présentent pas forcément de dimensions historiques et patrimoniales affirmés. C'est le cas notamment du centre d'Annemasse, très hétérogène par ses architectures, et marqué par une insuffisante mise en valeur des bâtiments anciens (qui sont parfois de belle facture : peu de réhabilitation de façades, certains immeubles parfois très dégradés...).

Les îlots de paysages urbains structurés notables

- Quartier pavillonnaire des années 30 à Ville-la-Grand. Bien que peu étendu, ce quartier a une forte identité et présente une réelle structure : pavillons bâtis à l'alignement, éléments architecturaux typiques de l'époque (frontons, forme et taille des fenêtres, pente et débords des toits...) relativement identiques, mais suffisamment variés dans leur agencement pour former un ensemble harmonieux qui n'est pas ennuyeux.
- Cité des années 30 à Ville-la-Grand où là aussi la structure est bien lisible : Bâtiments en L organisés autour d'un carré de verdure central, vocabulaire cohérent des fenêtres, balcons...
- Certaines zones pavillonnaires structurées, par exemple à Ambilly.
- Paysage de « cité-jardin » au Pré des Plans à Ville-la-Grand.
- Certains paysages denses centraux et cœurs anciens.

Les paysages d'habitats sociaux

Qui sont soit traités « en arrières » comme à Gaillard (en limite de territoire) et à Ville-la-Grand, soit en « poche » comme au quartier du Perrier (la poche représentant quand même 2/3 de la surface du centre d'Annemasse...). En dehors de leur réhabilitation interne visible (façades, espaces extérieurs), et d'un traitement urbain plutôt qualitatif, ces quartiers restent encore bien souvent à tort stigmatisés, et doivent être mieux connectés au centre de l'agglomération (TC, liaisons douces...) pour apporter leurs richesses au territoire.

Les paysages commerciaux et industriels

Ils ont déjà en partie été abordés (cf. les paysages émergents).

Les espaces verts

Au sens large, ils sont abordés plus loin dans le point sur le réseau d'espaces collectifs structurants.



De loin l'agglomération paraît assez « verte »



Mise en scène de la « Porte d'Harmonie » à Annemasse



Rue aménagée dans le centre d'Annemasse : espace mi-piéton/mi-voiture



Parc public à Ambilly



Rue Jean Moulin, sécurisée et plantée à Ambilly



Place des marchés à Annemasse, vaste parking



Rue d'Etrembières à Annemasse



Quartier Romagny à Annemasse, potentiel foncier important



Alignements bâtis des années 30



Cités SNCF



Lotissement convivial à Ville-la-Grand. Le trottoir propose une circulation piétonne sécurisée et les limites de terrains sont constituées de haies variées.

Évolution

L'agglomération n'a pas encore accédé à un stade paysager stable et se pose la question du renouvellement urbain, de la réhabilitation, de l'aménagement des dents creuses... Le critère paysager assez fédérateur peut servir de lien par le biais de la notion de « réseau d'espaces collectifs structurants » qui peut servir d'appui à la trame urbaine tout en utilisant les délaissés.

L'agglomération s'étant essentiellement bâtie sur un développement industriel à partir du XIX^e siècle, stimulé par la présence de la gare. Elle ne possède pas vraiment de bâtiments historiques remarquables ni de cours historiques. Elle peut cependant s'appuyer sur les traces de ce passé industriel (Ronde de la gare), sur les grands espaces libres centraux conservés (3 places...) et sur des bâtiments modernes (Château Rouge) pour se construire un présent remarquable. La notion de patrimoine urbain peut aussi s'étendre à des éléments sociaux ou pittoresques comme les jardins familiaux, les cités-jardins, les cités SNCF, les alignements bâtis des années 30 à conserver et à valoriser.

Le centre de cette agglomération n'est pas réellement à la mesure de sa taille actuelle : sa qualité urbanistique et paysagère reste globalement médiocre. Il lui manque des éléments permettant de marquer dans les représentations collectives la « centralité » et le caractère de « grande agglomération moderne ».

Il faut souligner l'existence de nombreux secteurs potentiels de renouvellement urbain à la position stratégique (quartier de la gare, certains segments de la rue de Genève, secteurs autour du futur Boulevard Urbain, quartier des Assedic à Ville-la-Grand, etc.). Ce renouvellement urbain doit être conçu comme un levier essentiel pour redonner une structure, une lisibilité et une qualité aux paysages urbains du territoire, et pour permettre une transition qualitative entre des paysages marqués par une identité particulière (par exemple, transition entre le paysage du centre-ville d'Annemasse et le paysage de grands ensembles du Perrier/Livron).

Réponse à ces enjeux dans le SCOT et au-delà :

Extraits du PADD :

Notre territoire est marqué par une diversité de grands paysages structurants et à forte portée identitaire, mais aussi de paysages en pleine mutation, sous l'influence du développement urbain. Il s'agira de maintenir une diversité de grands paysages lisibles et de qualité [...] en construisant le paysage de demain dans les secteurs en complète mutation [...].

Nous souhaitons ainsi [...] améliorer la qualité de nos paysages à caractère urbain, à travers notamment une revalorisation paysagère de nos espaces collectifs.

Sur le « cœur d'agglomération » et le secteur « Porte de France » : « Cette recherche de rayonnement s'accompagnera d'une volonté d'améliorer la qualité urbanistique et paysagère de ces espaces, afin de rendre leur fréquentation plus agréable et de favoriser leur appropriation dans

des usages quotidiens et occasionnels. Ceci notamment grâce à une réorganisation de l'accessibilité en voiture et du stationnement qui donne la priorité au développement des transports collectifs et des modes de déplacements doux*, ainsi qu'à une meilleure qualité visuelle et la présence d'espaces publics attractifs (espaces piétons, valorisation des places) ».

Explication du contenu du DOG

La valorisation des paysages urbains suppose un travail fin à mener au niveau de chaque PLU. Cependant, le DOG fixe un certain nombre d'orientations générales qui contribueront largement à cet objectif :

- par une série d'orientations visant à mettre en place un grand réseau d'espaces collectifs structurants intercommunal, voire transfrontalier avec la Suisse, facilement lisible et identifiable en s'appuyant sur les grands axes, les espaces publics majeurs, les éléments naturels identitaires,
- par des orientations générales visant notamment à garantir une qualité du bâti et une intégration paysagère des nouveaux développements,
- par des orientations particulières sur certains secteurs (centralités urbaines, site du grand projet de l'Étoile Annemasse - Genève...) qui s'efforcent de répondre aux enjeux paysagers,
- par des orientations spécifiques au cœur d'agglomération, visant à améliorer sa structure urbaine, ses espaces publics, sa qualité architecturale. Sa mise en scène urbanistique comme « centre » de l'agglomération par des éléments symboliques et remarquables lui permettra de jouer le rôle moteur qui est le sien à l'échelle du territoire.

Au-delà du SCOT proprement dit et de ces orientations générales, pourront notamment être mis en œuvre les préconisations suivantes :

- Dans les PLU : inventorier et protéger les éléments significatifs du patrimoine : arbres remarquables (dans les domaines privés et publics), jardins familiaux, maisons des années 30, quartiers bien constitués des années 70 (Pré des Plans), les espaces publics,
- Valoriser les atouts naturels (berges à (re)conquérir) et les raccrocher à la grande trame verte naturelle du territoire,
- Développer une qualité paysagère dans les nouveaux projets (inscription dans le réseau d'espaces collectifs structurants, en lien avec le développement des transports en commun et la réduction de la place de la voiture),
- Essayer de « marquer » les centralités par des éléments symboliques capables d'agir sur les représentations collectives (architectures remarquables, espaces publics de qualité, etc.),
- Structurer l'espace « privé » en utilisant le plus possible les outils à la disposition des collectivités (Orientations d'aménagement, articles des règlements, ZAC, chartes d'aménagements urbains, nuanciers...).

Le traitement des limites entre les grands paysages

Les limites « tracées »

Elles sont facilement lisibles dans le paysage car elles s'appuient sur des supports clairs, artificiels ou naturels (route, vallon, rivière...) et doivent être tenues comme telles (pas de passage « de l'autre côté ») :

- la RD 1206 en contrebas du relief des Voirons qui sépare bien physiquement les paysages de coteaux habités d'un côté des paysages agraires, ou émergents de l'autre,
- la route de Rosses qui limite sur certaines sections la zone du Bois de Rosses à l'est,
- la côtière boisée du vallon de la Menoge qui isole le plateau agricole de Loëx des paysages agraires et émergents de Vétraz-Monthoux et Cranves-Sales,
- la côtière boisée de Ville-la-Grand qui sépare nettement la zone d'activités du paysage agricole du Vallon du Foron,
- les pentes boisées du petit Salève qui frangent les paysages de la vallée de l'Arve marqués par les grands équipements,
- Les crêtes des Voirons : limite haute du territoire,
- La petite côtière de Gaillard qui marque encore la limite entre les zones habitées et la plaine maraîchère.

Les limites « floues »

Le passage d'un type de paysage à l'autre n'est pas toujours évident, ce qui est plus ou moins gênant selon la situation, et peut s'avérer facteur de banalisation quand un paysage se fait absorber par un autre :

- dans les Voirons, la limite entre les paysages naturels et les paysages ruraux patrimoniaux est parfois un peu théorique car les ambiances s'interpénètrent de façon naturelle,
- dans la zone du Bois de Rosses la limite devient moins perceptible sur deux côtés, entre la zone agricole réelle et les éléments des paysages émergents qui ont tendance à s'infiltrer,
- la limite entre la zone urbaine et les paysages émergents est souvent floue et nécessairement évolutive puisque ces derniers se constituent peu à peu. On voit là l'importance du critère de qualité urbaine qui permet de changer de statut en allant vers une forme de paysage plus aboutie,
- La limite entre les paysages émergents et les paysages agraires et de coteaux habités à l'est du territoire (notamment après le carrefour des Chasseurs et après la zone d'activité de Borly) reste floue, les éléments des paysages émergents ayant tendance à s'étirer le long des grands axes de communication.

Pour ces limites floues, l'enjeu peut parfois consister à marquer plus nettement ces limites, à stopper la « colonisation » d'un type de grand paysage par un autre (il s'agit en quelque sorte de réaffirmer des limites tracées) C'est notamment le cas en frange du site des Bois de Rosses, s'il l'on veut préserver son ambiance agro-naturelle particulière, ou encore entre les paysages émergents et les paysages de coteaux habités.

Les limites « brutales »

On passe sans transition d'un paysage à un autre, ce qui est toujours un peu abrupt :

Par exemple, l'échangeur de l'A 40 projette l'automobiliste d'un paysage d'équipement routier à un paysage d'agglomération dense à travers un fouillis routier qui brouille l'orientation. Pour être acceptable, le passage brutal doit s'appuyer sur un élément repère de qualité qui marque le passage et qui peut être aussi bien naturel (coupure verte) que construit (architecture remarquable, installations contemporaines).

Réponse à ces enjeux dans le SCOT et au-delà

Extraits du PADD

« Notre territoire est marqué par une diversité de grands paysages structurants et à forte portée identitaire, mais aussi de paysages en pleine mutation, sous l'influence du développement urbain. Il s'agira de maintenir une diversité de grands paysages lisibles et de qualité : en conservant les ambiances caractéristiques de certains paysages, en construisant le paysage de demain dans les secteurs en complète mutation, en encourageant à une intégration paysagère systématique des nouveaux développements, et en traitant qualitativement les transitions entre ces grands paysages. »

Le DOG prévoit une orientation générale pour inciter à un traitement plus qualitatif des limites entre les paysages. Une attention particulière doit être accordée à la conservation des limites tracées repérées.

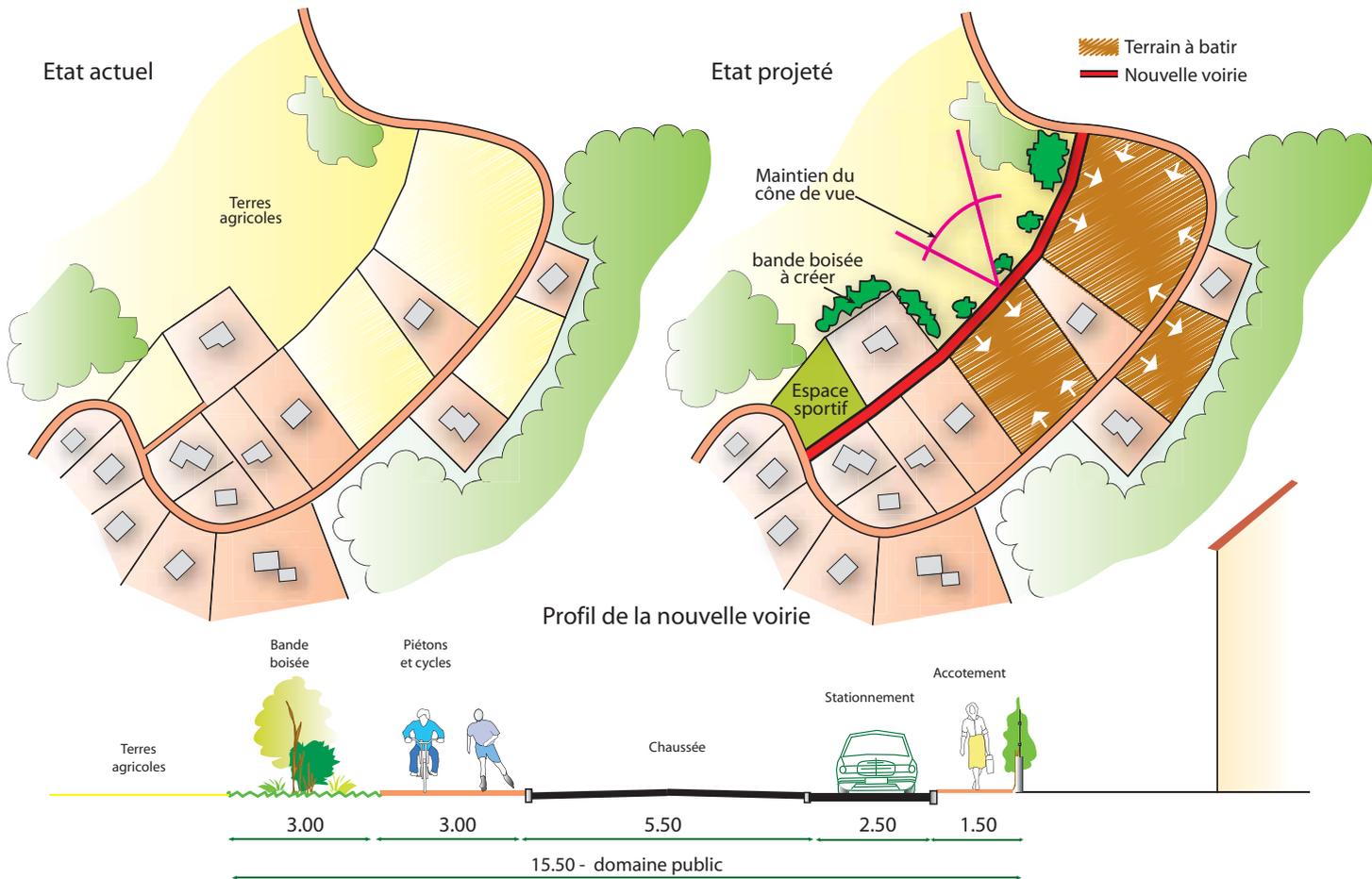
Les PLU notamment auront la charge de préciser et de mettre en œuvre ces orientations générales.



Petite côtière qui délimite la plaine maraîchère

Croquis illustratif, concernant l'application des orientations 3.2.4.1 du DOG

Traitement des limites



Les entrées de territoire et d'agglomération

Les entrées de territoire

Les entrées « express » ou « de transit »

Routières

A l'ouest et au sud, on rentre dans le territoire par l'autoroute A 40.

L'autoroute suit le couloir dessiné entre le relief du Salève et la rivière traversant des paysages en mutation : avec des éléments naturels (reliefs montagneux, rivières et ripisylves) mais fortement marqués par l'Homme (sites de carrières et gravières).

Ces accès autoroutiers présentent la caractéristique de pouvoir être aussi bien des entrées que des lieux de passage, d'où l'importance de l'image que l'on a du territoire depuis ces axes. La vitesse obligatoire du véhicule impose une vision fugace qui retient surtout les éléments forts des sites traversés.



Arrivée directe mais peu aménagée par l'A 40

Enjeux

Cette entrée n'est pas encore banalisée. Il existe un enjeu majeur de construction d'une qualité paysagère en évitant notamment la dilution urbaine et la banalisation paysagère par des implantations économiques peu qualitatives. Il s'agit aussi de préserver la perception des espaces naturels environnants.



Arrivée par la voie ferrée, avec des abords peu valorisants

Ferrées

L'accès par le train est de plusieurs ordres :

- contemplatif puisqu'on est en position de spectateur disponible derrière une vitre, d'autant mieux que la vitesse se réduit à l'approche de la gare,
- « restreint » car bien souvent on se trouve entre deux talus plus ou moins boisés qui limitent le regard,
- marqué par les infrastructures à l'approche de la gare où l'on traverse des sites d'échangeurs avec des multitudes de rails, de bâtiments de stockage, etc.

Ainsi, l'accès à la gare d'Annemasse est peu valorisant, puisqu'elle présente des « arrières » peu reluisants. De manière générale, les paysages urbains ne sont nullement mis en scène pour l'accès par le train et sont de faible qualité vus de la voie ferrée. De plus, la voie ferrée est vécue comme une coupure subie, génératrice de nuisances sonores, et dangereuse (à protéger par des barrières).

Au centre, la gare d'Annemasse n'est plus à la mesure de l'agglomération actuelle. Malgré des efforts d'aménagement et de fleurissement, elle est restée à une échelle de petite ville, alors qu'elle est une entrée majeure du territoire.



L'espace de la gare doit devenir un lieu majeur de l'agglomération

Enjeux

Le projet de l'Étoile Annemasse-Genève devrait intégrer la gare dans un ensemble d'équipements. Ce site représente un enjeu majeur pour la constitution d'une entrée de type espace de représentation voire de prestige.

Les entrées « douces »

- Au Sud, l'entrée fait passer progressivement de paysages naturels (la route en balcon de la vallée de la Menoge) à des paysages de plus en plus urbains mais encore relativement boisés, jusqu'à l'arrivée sur le carrefour route de Bonneville/quais d'Arve/avenue de l'Europe.
- Au Nord, l'entrée par la RD 1206 est longue et presque séquentielle compte tenu de la diversité des paysages traversés. La première longue séquence est encore très agricole et naturelle ; elle est marquée par deux grandes coupures non bâties d'intérêt paysager majeur. Elle est suivie par une séquence en voie de forte banalisation (implantations résidentielles diffuses, zone économique hétéroclite). Le paysage traversé devient ensuite très naturel (continuité naturelle de part et d'autre de la voie des Voirons au Foron), jusqu'au carrefour des Chasseurs qui marque l'entrée d'agglomération.

Enjeux

Il s'agit de travailler les séquences existantes par une requalification des zones d'activités existantes, l'arrêt des urbanisations diffuses de part et d'autre de la voie, et le maintien ainsi que la valorisation des coupures transversales naturelles. Il est nécessaire à l'échelle de cette entrée de conserver des ruptures d'urbanisation importantes : au nord de Machilly, entre Machilly et St-Cergues et entre St-Cergues et Cranves-Sales.

- La rue de Genève est une entrée majeure du territoire. Totalement urbaine, sa qualité est encore très hétérogène.

Enjeux

Cette entrée frontalière très fréquentée a déjà partiellement un caractère séquentiel qui doit être clarifié et développé, de façon à donner du caractère aux espaces qu'elle traverse. Il existe un enjeu majeur de valorisation de cette continuité urbaine avec Genève. Cette entrée pourrait, comme celle de la gare, être un espace de mise en scène de la ville, avec des sections commerciales, des sections d'habitat, des respirations...

- La rue du Jura sur Ambilly débouche directement de la frontière avec la Suisse dans Ambilly puis dans Annemasse sans discontinuité.

Enjeux

Cette entrée de territoire est totalement urbaine. Un traitement séquentiel permettrait de la valoriser. Avec la réalisation du projet des Communaux d'Ambilly (projet dit « MICA ») prévu sur le Canton de Genève dans un secteur relativement proche, cette entrée de territoire devrait prendre une importance accrue à moyen et long terme.



Séquence boisée le long de la RN 206



Entrée transfrontalière par Moëllesullaz



La rue de Genève, une entrée majeure pour le territoire à aménager en micro-séquences et en cohérence des deux côtés de la frontière



Les « bourgs-porte »

Bonne

A l'Est, la RD 907 passe par Bonne, bourg à l'ambiance « traditionnelle » (maisons typiques, placette...) où l'on note quelques aménagements de l'entrée de ville. Bonne, avec son relief étranglé, constitue une sorte de verrou qui fait charnière entre les vallées de montagne (on arrive des Gets ou de Morzine) et la zone de confluence agglomérée plus économique d'Annemasse. Toutefois, l'arrivée sur le territoire avant le bourg de Bonne est marquée par des implantations économiques et des friches peu valorisantes, qu'il conviendrait de requalifier.

Elle constitue aussi un point d'accès aux zones naturelles des Voirons.

Enjeux

Le « marquage » de cette entrée pourrait valoriser l'accès à l'espace patrimonial et naturel des Voirons, et jouer sur la dimension historique du territoire par la mise en scène de Haute-Bonne et par la préservation d'une rupture d'urbanisation avant le bourg de Bonne.

Machilly

Au Nord, l'entrée « campagnarde » de Machilly par la RD 1206 se fait en continuité le long des Voirons. Elle peut s'appuyer sur une image agro-naturelle qualitative, entre zone de loisirs « doux » et accès aux espaces naturels des Voirons.

L'entrée sur le territoire de l'agglomération se fait plus loin, après le rond-point des Chasseurs, qui fonctionne à son tour comme une charnière ouvrant sur l'agglomération et un autre type de paysage.

Pas de l'Échelle

La RD 1206 traverse le Pas de l'Échelle, urbanisation villageoise linéaire contrainte entre le relief du Salève et les fuseaux d'infrastructures routières et ferrées, en mal d'identité et d'épaisseur. A la sortie du bourg du Pas de l'Échelle, marquée à la fois par le relief (côtière) et par une séquence à l'aspect très boisé, la RD 1206 débouche sur un long couloir au paysage mal maîtrisé, entre l'A 40 à droite et le vaste secteur des îles à gauche, plus ou moins en friche (voir le paragraphe plus loin sur les entrées d'agglomération).

Enjeux

Il s'agirait, sur cette entrée d'éviter une dilution urbaine linéaire le long de l'infrastructure et surtout de construire un paysage de qualité. (Maîtrise des implantations, des affichages...).



Traversée du centre de Bonne



Paysage agro-naturel aux abords de la RD 1206 à Machilly

Les entrées d'agglomération

Elles sont de 2 ordres différents :

Les entrées à séquences identifiables

Généralement longues, ces entrées qui convergent toutes depuis l'Est ou le Sud du territoire vers l'agglomération présentent une succession de séquences d'ambiances différentes. Une fois identifiées, ces séquences permettront de qualifier chaque entrée d'agglomération et d'animer le parcours.

- La route de Juvigny et de Ville-la-Grand (RD 15), le long de la frontière, entre nature et campagne, jusqu'au passage de la voie ferrée. Elle alterne des séquences de paysages agricoles et de paysages « ruraux habités ». Elle est fortement marquée par un très bel alignement d'arbres, par les paysages viticoles, et par des perspectives sur le Foron.

Enjeux

Cette entrée d'agglomération d'ambiance agro-naturelle présente une grande qualité à préserver.

- La route de Bonneville (RD 1205), où plusieurs séquences se succèdent : Vallon de la Menoge, séquence naturelle, marquée par les berges boisées ; Bas de Vétraz-Monthoux, séquence de banlieue aménagée, en partie encore assez naturelle ; échangeur avec les quais d'Arve.

Enjeux

Cette entrée d'agglomération présente une qualité à préserver. Le maintien des perceptions séquentielles existantes et de leur « naturalité » est un enjeu essentiel. Cela n'exclut pas quelques aménagements et urbanisations nouvelles maîtrisées et ne portant pas atteinte à cet aspect global relativement naturel et verdoyant, à l'approche de l'échangeur avec les quais d'Arve.

- L'avenue de l'Europe peut être considérée comme une variante plus directe depuis l'autoroute. Elle est marquée fortement par la séquence repère du Casino et par la bonne visibilité de l'Arve, bien que les enrochements lui aient retiré une bonne partie de son aspect « naturel ».

La route de Thonon (RD 1206)

Elle juxtapose des espaces et des paysages contrastés : Echangeur avec la RD 903 type nœud de voie express, Frange du Bois de Rosses peu entretenue, mais à fort caractère boisé

ZAE de Ville-la-Grand/ Annemasse à dominante rectiligne avec une faible qualité des implantations commerciales (foisonnement d'enseignes, parkings en façades, faiblesse des plantations, expositions de voitures des concessionnaires), mais une bonne présence végétale, Aéroport avec plusieurs symboliques fortes : voyage, échanges commerciaux, loisirs, zone verte, échappée visuelle sur le Salève.

Carrefour de Livron qui devrait être un nœud urbain.

La route de Taninges (RD 907)

Elle juxtapose des espaces et des paysages contrastés :

- L'échangeur avec la RD 903, type nœud de voie express (mais avec une rupture d'urbanisation à marquer),
- Le secteur de Montagny, avant l'arrivée sur Borly, où persistent encore des échappées visuelles sur les grands espaces agro-naturels plus ou moins proches (Coteaux des Voirons, Vallon de la Menoge...),
- Le secteur de Borly, présentant globalement une image de « banlieue hétéroclite » peu qualitative. L'espace non bâti au lieu-dit « Les Tattes-les Petits Bois » permet une échappée visuelle sur les bois de Rosses dans un sens de passage et sur le massif des Voirons dans l'autre sens,
- Le secteur de Bas-Monthoux, encore hétéroclite (mélange d'habitat et d'activités), mais qui tend à évoluer vers une image plus « urbaine » (via notamment le traitement de la voirie),
- Le carrefour de Livron qui devrait être un nœud urbain.



Coupure paysagère non bâtie majeure à préserver entre Juvigny et Ville-la-Grand



Une entrée aménagée mais encore assez naturelle par l'avenue de l'Europe



Large emprise de la RD 1206 et pauvreté des abords au niveau de l'aéroport. Malgré cela, le cône de vue identitaire sur le Salève marque fortement cette entrée

Enjeux

Ces deux entrées présentent de très forts enjeux en terme de requalification paysagère. Il s'agira de marquer l'entrée progressive dans un espace urbain de plus en plus dense, par une succession de séquences paysagères aux ambiances plus affirmées qu'aujourd'hui.

L'enjeu d'une préservation des « coupures vertes » et des perspectives visuelles vers les grands espaces agro-naturels environnants, (coupures entre Bonne et la Bergue, ouverture paysagère vers les Bois de Rosses) apparaît essentielle pour la qualité de ces entrées. Dans les deux cas, la requalification de ces entrées doit contribuer à une « mise en scène » du site des Bois de Rosses, site à fort enjeux pour l'agglomération, grâce à un aménagement adapté et très qualitatif de deux espaces jouant le rôle de « portes d'entrées » sur ce site : l'espace encore non bâti au lieu dit « les Tattes-les Petits Bois » et l'espace de l'aérodrome.

Un travail sur la qualité des espaces commerciaux et une lutte contre une diffusion anarchique des enseignes et des espaces publicitaires le long des voies s'avèrent également incontournables.

Enfin, la requalification de ces entrées passera nécessairement par un travail sur l'espace public au sens large, que ce soit à travers un traitement de la voirie même plus adapté à son contexte, que par le traitement d'espaces collectifs vers l'épaisseur du tissu urbain.

- **La RD 1206 sur Étrembières et la RD46**

Le long de la RD 1206, cette entrée d'agglomération, située dans le prolongement de l'entrée de territoire par le Pas de l'Échelle, est aujourd'hui marquée par une succession d'urbanisations linéaires peu qualitatives, alternant avec des portions plus ou moins vastes d'espaces naturels ou en friches.

Sur la RD46, après avoir traversé le secteur en friche des îles puis l'Arve, on retombe dans une séquence plus « urbaine » avec l'arrivée sur la zone d'activités de la Châtelaine, marquée néanmoins par une échappée visuelle très valorisante sur la plaine maraîchère.



L'enjeu d'une valorisation du site des Bois de Rosses que l'on perçoit en arrière plan

Enjeux

Tout comme pour l'entrée par la route de Thonon et la route de Taninges, l'enjeu d'une requalification de cette entrée d'agglomération par un traitement séquentiel se pose de manière aiguë.

Il faut souligner que les grands projets de développement envisagés sur le secteur des îles constituent des opportunités majeures à saisir pour une telle revalorisation. En ce sens, il s'agit véritablement d'une entrée d'agglomération « à construire », à très fort impacts en terme d'image pour tout le territoire.

Les entrées brutales

Ce sont des entrées depuis l'A 40 qui projettent la personne qui vient d'un univers routier au vocabulaire assez simple à travers un échangeur désorientant dans un univers urbain complexe et peu lisible. Ce passage demande à être traité pour rester « supportable ».

Enjeux

Ces entrées sont porteuses d'un enjeu majeur pour l'agglomération car leur caractère d'immédiateté est souvent perçu comme un atout à la fois par les habitants et par les industriels, qui ne doivent pas être déçus à l'arrivée. Ainsi l'aménagement de ces entrées doit être conçu comme un projet global, comprenant aussi bien les délaissés de l'échangeur, l'architecture des bâtiments proches, le type d'activité, les enseignes, la signalétique, le traitement des ronds points, etc...

Les entrées de ville

Les autres entrées de ville sont de l'ordre du PLU et ne peuvent pas être toutes signalées, même si un traitement qualitatif est évidemment recommandé.



Mélange d'habitat et d'activités le long de la RD 907



Coupure d'urbanisation à préserver entre une séquence agro-naturelle et une séquence mélangeant l'habitat et les activités

Réponse aux enjeux du traitement des entrées de territoire et d'agglomération dans le SCOT et au-delà

Extraits du PADD

« Par ailleurs, nous affirmons la nécessité [...] de traiter qualitativement les espaces présentant un enjeu majeur en termes d'image et de notoriété pour l'ensemble du territoire, tels les espaces situés en entrée de territoire et entrée d'agglomération [...] ».

Valoriser nos entrées de territoire et d'agglomération dans un traitement urbain et paysager de qualité, notamment en préservant les ruptures d'ambiance et les ruptures d'urbanisations, et en luttant contre un phénomène de « banalisation » croissante de ces entrées ».

Le Document d'orientations générales énonce une série d'orientations spécifiques pour un certain nombre d'entrées de territoire et d'agglomération, répondant directement aux enjeux décrits précédemment.

Ces orientations sont destinées à « valoriser et singulariser » ces entrées « par le biais d'un traitement en séquences ». Ces séquences « ont été définies de façon large en fonction des grandes ambiances ressenties. Il en découle pour chaque séquence une orientation principale visant à préserver, restaurer ou structurer ces ambiances ».

Le DOG pose également des objectifs quant au traitement des « espaces de transition et d'échange entre les séquences ».

Enfin, le DOG encadre la réalisation de grands projets de développement (Étoile-Annemasse-Genève, site des îles, site du Brouaz...) de manière à ce qu'ils s'inscrivent pleinement dans ces objectifs de revalorisation des entrées de territoire et d'agglomération.

À noter que les entrées de territoire et d'agglomération identifiées dans le diagnostic ne font pas toutes l'objet d'orientations dans le DOG. En effet, il apparaissait pertinent de ne traiter que les entrées d'enjeu supra-communal, sur lesquelles un travail de requalification est réellement possible via notamment les Plans locaux d'urbanisme.



Paysage mal maîtrisé de la RD 1206

A contrario, ne font pas l'objet d'orientations spécifiques dans le DOG les entrées pour lesquelles un traitement en séquence apparaissait délicat à mettre en œuvre et/ou pour lesquelles de telles orientations spécifiques auraient eu peu de sens, à l'échelle du SCOT. C'est le cas notamment de la plupart des entrées par autoroute ou voie rapide (qui présentent souvent des perspectives lointaines sur lesquelles il est difficile d'agir) ou des entrées dont le traitement est plutôt d'enjeu communal.

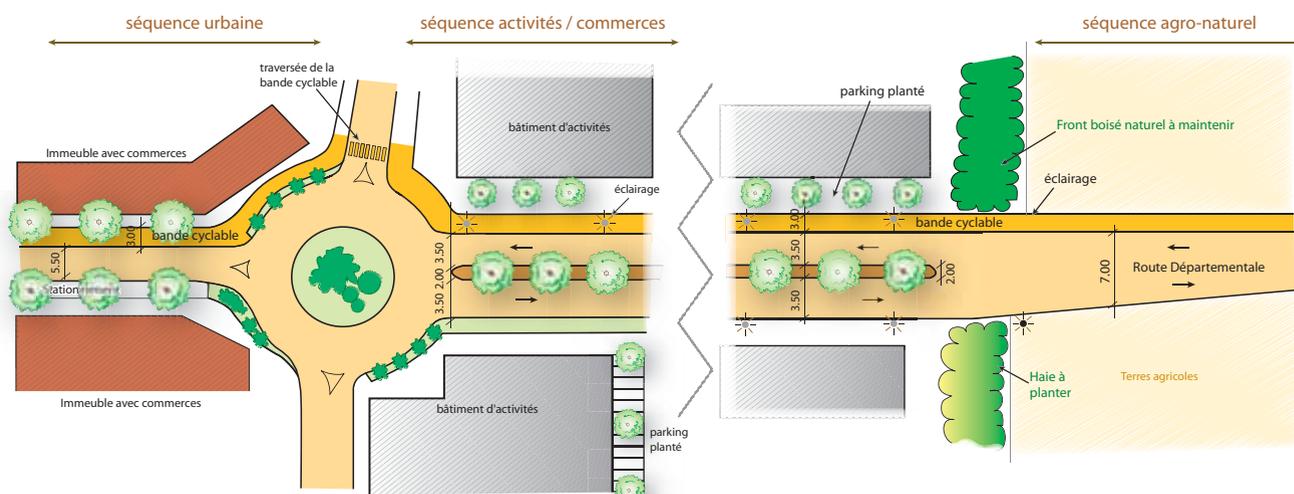
Au-delà du SCOT, les Plans locaux d'urbanisme ont un rôle fondamental à jouer dans la déclinaison précise et la mise en œuvre de ces objectifs. Les orientations d'aménagements en particulier peuvent constituer un outil pertinent dans cette optique.

Au-delà du PLU et des aspects réglementaires, la valorisation des entrées de territoire et d'agglomération est à introduire comme une exigence qualitative et systématique dans toutes les démarches opérationnelles menées sur ces secteurs (projets de construction, aménagements de voiries, etc.).

Comme le souligne le DOG, cette démarche ne pourra aboutir que par un travail progressif et à long terme. C'est pourquoi il est important de définir des objectifs dès aujourd'hui.

Croquis illustratif, concernant l'application des orientations 3.2.4.3 du DOG

Traitement d'une transition entre deux séquences



Le réseau d'espaces collectifs structurants

Constats

Un certain nombre d'éléments ont été recensés comme supports potentiels de constitution d'un véritable réseau d'espaces collectifs structurants à l'échelle intercommunale, dans le cadre du vaste pôle de la ville agglomérée :

- les espaces de représentation (grandes places, espaces de centralité),
- les alignements d'arbres,
- les espaces verts urbains (grands parcs urbains, squares, jardins familiaux),
- les espaces récréatifs (parcours sportifs, plaine de jeux),
- les espaces sportifs (stades, tennis...),
- les espaces verts « intérieurs » (parcs privés...),
- les cimetières,
- les parkings,
- les grands ensembles d'immeubles,
- les espaces encore vides,
- les grandes pénétrantes vertes le long des cours d'eau (Foron, Arve), plus ou moins aménagées,
- des boisements résiduels.

On constate que ces éléments sont relativement nombreux mais dispersés, et sans liens entre eux : ils ne peuvent donc fonctionner comme un réseau, alors qu'il existe un réel potentiel.

Enjeux

La qualité des espaces collectifs est une condition fondamentale à la qualité de vie en milieu urbain.

Afin de pouvoir s'installer de façon réaliste dans l'agglomération, un réseau d'espaces collectifs structurant doit s'appuyer sur des éléments facilement identifiables, qui constituent à la fois :

- les points de repères indispensables pour arriver à lire la ville et pour mieux s'y repérer,
- les éléments de « vocabulaire » dont une grande agglomération a besoin pour exister en tant que telle dans la représentation collective (pour permettre d'exister vraiment dans l'imaginaire collectif comme un espace urbain).

Les principes de structuration d'un tel réseau relèvent donc bien d'une échelle intercommunale, même s'il s'agit de les décliner précisément au niveau des Plans locaux d'urbanisme, et de compléter ce réseau structurant par des réseaux secondaires d'intérêt plus localisé.

Ce réseau d'espaces collectifs structurants peut être constitué d'espaces verts (parcs, espaces sportifs de plein air, espaces naturels...), de voiries à l'aménagement soigné (mails, alignements végétaux) et aussi d'espaces publics minéraux mais qui doivent être « composés ». En effet, c'est la qualité des aménagements qui doit primer, avant la plantation.

Quelques espaces ont été repérés comme « espaces de représentation majeurs », autour desquels gravitent des « espaces de représentation secondaires », plus nombreux et dispersés dans l'agglomération. Les connexions entre ces différents espaces, notamment par des liaisons douces sécurisées, sont à développer d'une manière générale.

Il convient de souligner que ce réseau d'espaces collectifs structurants devra s'intégrer pleinement dans un réseau plus large à l'échelle de l'agglomération transfrontalière : il s'agira donc de maintenir et de développer les connexions avec le territoire genevois en particulier.

Les espaces de représentation majeurs

Il s'agit de secteurs présentant une forte densité d'espaces publics, dont le traitement urbanistique et paysager doit marquer le fait que l'on se situe dans un centre d'agglomération :

- le secteur dit des « grandes places » (place de l'Hôtel de ville, place de la Libération, place Clémenceau, place du marché couvert, place de l'Eglise Saint-André, espace de Château Rouge, place du Clos Fleury...),
- le secteur du projet de l'Étoile Annemasse-Genève autour de la gare, élargi au projet « Chablais Gare », à aménager en tant qu'entrée de territoire majeure.

La voiture est actuellement très présente dans ces secteurs (la plupart des places sont en réalité de vastes parkings à ciel ouvert), ce qui véhicule une image relativement dévalorisante. Un rééquilibrage sur ces secteurs en faveur des modes de déplacements alternatifs à la voiture (et notamment une extension des espaces dédiés aux piétons) contribuerait de manière déterminante à modifier positivement cette image.

Un autre enjeu fort sera de connecter ces deux espaces de représentation majeur. L'aménagement de la place Deffaugt et l'extension de la zone piétonne du centre-ville d'Annemasse devront répondre à cet enjeu. Le péricentrique peut également être un support de connexions.



L'espace des trois places à Annemasse actuellement dédié à la voiture

Les espaces de représentation secondaires

Il s'agit de secteurs concentrant des espaces urbains aménagés, des espaces verts, des espaces à vocation récréative ou sportive... Ces espaces plutôt périphériques sont de différents ordres et font parfois charnière entre le tissu urbain dense et les grandes pénétrantes vertes le long de l'Arve et du Foron.

Il est important de noter que l'identification de ces espaces comme faisant partie d'un réseau structurant d'agglomération peut permettre de les faire (re)connaître, d'en augmenter la fréquentation et par là-même en changer l'image de marque et en limiter les usages indésirables (par exemple pour le parc de La Châtelaine).

Les principaux espaces de représentation secondaire sont les suivants :

- Les centralités urbaines secondaires de la ville agglomérée : secteur de Porte de France, centres historiques de Gaillard et de Ville-la-Grand, futur centre-bourg de Vétraz-Monthoux, centre du quartier du Perrier,
- Le secteur autour de la mairie d'Ambilly et du parc Jean Beauquis, très arboré, rotule entre le parcours promenade potentiel le long du Foron et le tissu urbain dense,
- Le parc des Écureuils et le pôle sportif de Pré-des-Plans à Ville-la-Grand, étape sur le parcours promenade potentiel le long du Foron,
- La zone de loisirs de la Châtelaine qui relie les bords de l'Arve à l'agglomération,
- Le site du Brouaz, espace de représentation secondaire en devenir, jouant également un rôle de connexion entre les bords de l'Arve et le cœur de la ville agglomérée. Sa vocation mi-espace d'équipements publics mi-zone verte

conservée dans la ville permet de lui faire jouer un rôle important dans ce réseau,

- Le parc de Haut-Monthoux récemment agrandi.

Parmi ces espaces de représentation secondaires, certains pourront donc permettre la connexion entre la grande trame verte naturelle du territoire et le réseau d'espaces collectifs structurants, via notamment les pénétrantes vertes de l'Arve et du Foron (site du Brouaz, zone de loisirs de la Châtelaine prolongée par le site des îles, pôle de loisirs de Pré-des-Plans, parc de Haut-Monthoux...).

Au-delà des espaces de représentation secondaires précités, d'autres secteurs situés aux franges de la ville agglomérée joueront également ce rôle de connexion entre le réseau d'espaces collectifs structurants et la grande trame verte naturelle (notamment secteur de l'aérodrome et secteur « les Tattes-les Petits Bois » pour connecter l'ensemble agro-naturel des Bois de Rosses avec ce réseau).

Ces espaces de représentation pourront être connectés entre eux par des voiries, supports de renouvellement urbains et de transports en commun (route de Genève, rue de Romagny, rue des Vallées, futur Boulevard urbain...) et par des axes au fort traitement paysager (avenue De Gaulle/Maréchal Leclerc, route de Thonon, route de Taninges...).

D'autres espaces de représentation secondaires pourront être identifiés à l'échelle communale.

À noter que le secteur des Jardins familiaux de Romagny dispose d'un potentiel intéressant en matière de valorisation paysagère et pourrait éventuellement devenir un nouvel espace de représentation secondaire.



Espace Château Rouge



Centre de Gaillard



Parc de la Châtelaine



Centre de Ville-la-Grand

Les grandes pénétrantes vertes

Il s'agit des persistances de la nature sous forme de cours d'eau, de végétation ou de cultures à préserver et/ou aménager dans la ville :

- Bords du Foron, promenade à aménager et à reconquérir dans la zone agglomérée,
- Berges naturelles de la Menoge (pas forcément praticables aujourd'hui), prolongées par celles de l'Arve. Dans la continuité des berges de l'Arve, Plaine maraîchère de Gaillard, et une partie de la zone des lles,
- Plaine et Bois de Rosses, abords de l'aérodrome,
- Espaces agricoles et boisés de la colline de Monthoux, qui se prolongent en direction de la ville en une bande « verte » parallèle à la route de Tanninges.

Ces pénétrantes vertes sont les lieux où la grande trame verte naturelle du territoire et la ville agglomérée se rencontrent. Elles sont les supports d'une véritable qualité paysagère, et au-delà de qualité de vie, en rapprochant la nature des urbains.

Elles jouent le rôle d'espaces de respiration dans un tissu urbain relativement dense et certaines de ces pénétrantes disposent d'un fort potentiel en terme de valorisation pour des activités sportives et de loisirs, encore insuffisamment exploité.

Ces pénétrantes vertes ont donc un rôle « social » important, au-delà des fonctions qu'elles peuvent remplir sur le plan environnemental, agricole, et paysager.

Il s'agira donc à travers le SCOT et plus finement à travers les Plans locaux d'urbanisme :

- d'identifier et de protéger les espaces naturels ou agricoles qui permettent à ces pénétrantes vertes d'exister concrètement, de remplir leurs fonctions en terme de continuités biologiques et en terme de valorisation des paysages urbains. Dans cette optique, certains terrains vierges situés aux franges de ces pénétrantes vertes pourront encore être urbanisés, à la condition de rester compatible avec le maintien de ces fonctions. En toute hypothèse, le caractère relativement naturel et verdoyant des berges des cours d'eau devra être conservé ou restitué quel que soit l'aménagement.
- De connecter ces pénétrantes vertes à la fois avec les grands poumons agro-naturels du territoire et avec la ville, en garantissant des continuités de liaisons douces sécurisées, et par des espaces d'accueil appropriés (aménagements légers, signalétique...),
- De mettre en réseau ces pénétrantes lorsque c'est possible,
- De valoriser le caractère transfrontalier des pénétrantes (l'ouest et nord du territoire).

Les axes à requalifier de façon paysagère

Il s'agit tout d'abord des grandes pénétrantes routières dans l'agglomération dont la requalification paysagère constitue un défi majeur (voir le paragraphe précédent sur les entrées de territoire et d'agglomération). Les principales sont les suivantes :

- Route de Tanninges (D 907)
- Route de Thonon (N 206)
- Route des Vallées
- Route de Bonneville
- Axe Quai de l'Arve/Maréchal Leclerc/Avenue de l'Europe

- Rue de Genève
- Route d'Étrembières
- Rue de zone (RD 46)

Certains axes peuvent être des supports privilégiés d'aménagements plantés, de liaisons douces sécurisées, voire de développement des transports en commun. Leur intégration dans le réseau d'espaces collectifs structurants renforcerait les continuités et donc la lisibilité de ce réseau. Citons à titre d'exemple :

- La rue de Genève et le tracé du futur CEVA, avec un enjeu de connexions transfrontalières évident,
- La voirie du péricentrique d'Annemasse et d'autres voiries du cœur d'agglomération,
- Le futur Boulevard Urbain qui permettrait de renforcer les connexions entre les Bords d'Arve, le cœur d'agglomération, le quartier du Perrier et la colline de Monthoux.

Réponse à ces enjeux dans le SCOT et au-delà

Extraits du PADD

« Par ailleurs, afin de contribuer à la qualité de vie urbaine et permettre une appropriation sociale de l'espace urbain, nous souhaitons créer un réseau cohérent d'espaces collectifs structurants* de qualité, végétalisés et/ou minéralisés (parcs et jardins publics, places, équipements sportifs et de loisirs...) »

« Ce réseau d'espaces collectifs en milieu urbain devra s'articuler avec les espaces naturels et agricoles composant la « grande trame verte » du territoire. Le maintien et la valorisation des pénétrantes vertes dans le tissu urbain, par exemple les pénétrantes vertes constituées autour de l'Arve et du Foron, s'avère donc des objectifs clefs ».

Un certain nombre d'orientations écrites spécifiques sont énoncées dans le DOG afin de favoriser la constitution de ce réseau d'espaces collectifs structurants, avec notamment :

- L'identification graphique et schématique des grandes pénétrantes vertes dans la ville agglomérée à valoriser, certaines portions de ces pénétrantes étant incluses dans des périmètres de protection stricte d'ensembles à dominante naturelle et agricoles établis par le SCOT,
- L'identification graphique et schématique des deux « espaces de représentation majeurs » et des principaux « espaces de représentation secondaires » (liste non exhaustive puisque les PLU pourront en identifier d'autres...),
- L'identification graphique et schématique d'axes à fort potentiel d'évolution (potentiel de renouvellement urbain plus ou moins important et/ou secteurs de projets), devant contribuer au développement et au maillage du réseau d'espaces collectifs structurants,
- L'identification graphique et schématique des principaux lieux d'enjeu de connexions transfrontalières avec le réseau d'espaces collectifs genevois.

Au-delà du SCOT proprement dit, dont les orientations seront à décliner finement au niveau de chacun des PLU, il conviendra, d'une manière générale :

- De mettre en scène des secteurs urbains centraux structurants, réduisant le plus possible la domination de la voiture,
- De composer des espaces urbains d'apparat (route de Genève, grandes places d'Annemasse, Étoile Annemasse-Genève) et de souligner les itinéraires urbains par des plantations, des aménagements soignés,
- D'intégrer les nouvelles urbanisations dans des projets de paysage,
- De favoriser la création d'espaces collectifs de détente dans les développements urbains : allées, promenades, parcs avec bancs, etc.
- De renforcer l'offre d'espaces verts (parcs, jardins publics...) et récréatifs (espaces de promenades, aires de jeux...) en milieu urbain,
- De marquer les limites de l'agglomération par une ceinture verte (Foron, Arve, Colline de Vétraz-Monthoux),
- De travailler sur les transitions entre quartiers,
- De travailler sur les espaces lisières entre l'espace public et l'espace privé (comme par exemple dans le secteur de Pré des Plans de Ville-la-Grand),

- De s'appuyer sur les «vides» des grands ensembles pour structurer et enrichir un espace paysager «collectif»,
- De lancer des actions pédagogiques sur l'importance de l'arbre, du «vert» en ville, permettant de mieux faire accepter des aménagements se faisant souvent au détriment des voitures.

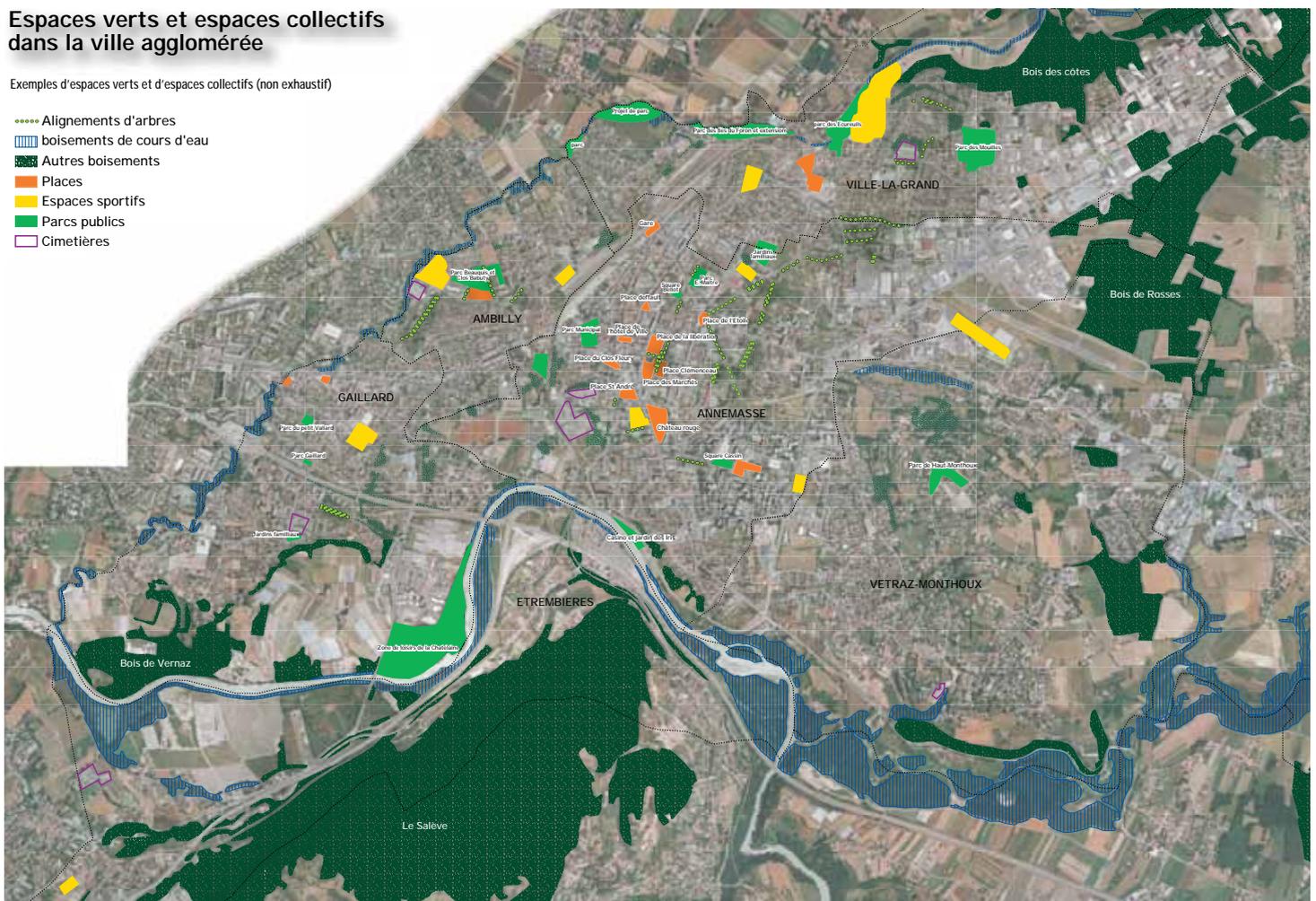
En ce qui concerne le traitement paysager d'axes structurants en particulier, il s'agira :

- De marquer leurs fonctions d'entrée et de sortie d'agglomération, de territoire,
 - D'identifier chaque axe en repérant ses caractères propres (cône de vue, ouvertures paysagère, caractère boisé ou urbain...),
 - De séquencer les paysages,
 - De créer des liaisons paysagères transversales supports de liaisons douces et cassant les ambiances routières.
- Le réseau d'espaces collectifs structurants pourra s'installer progressivement par la mise en place d'un vocabulaire commun et par la cohérence de l'ensemble des aménagements en termes de type de végétation, de mobilier urbain, de signalétique, d'éclairage, etc.

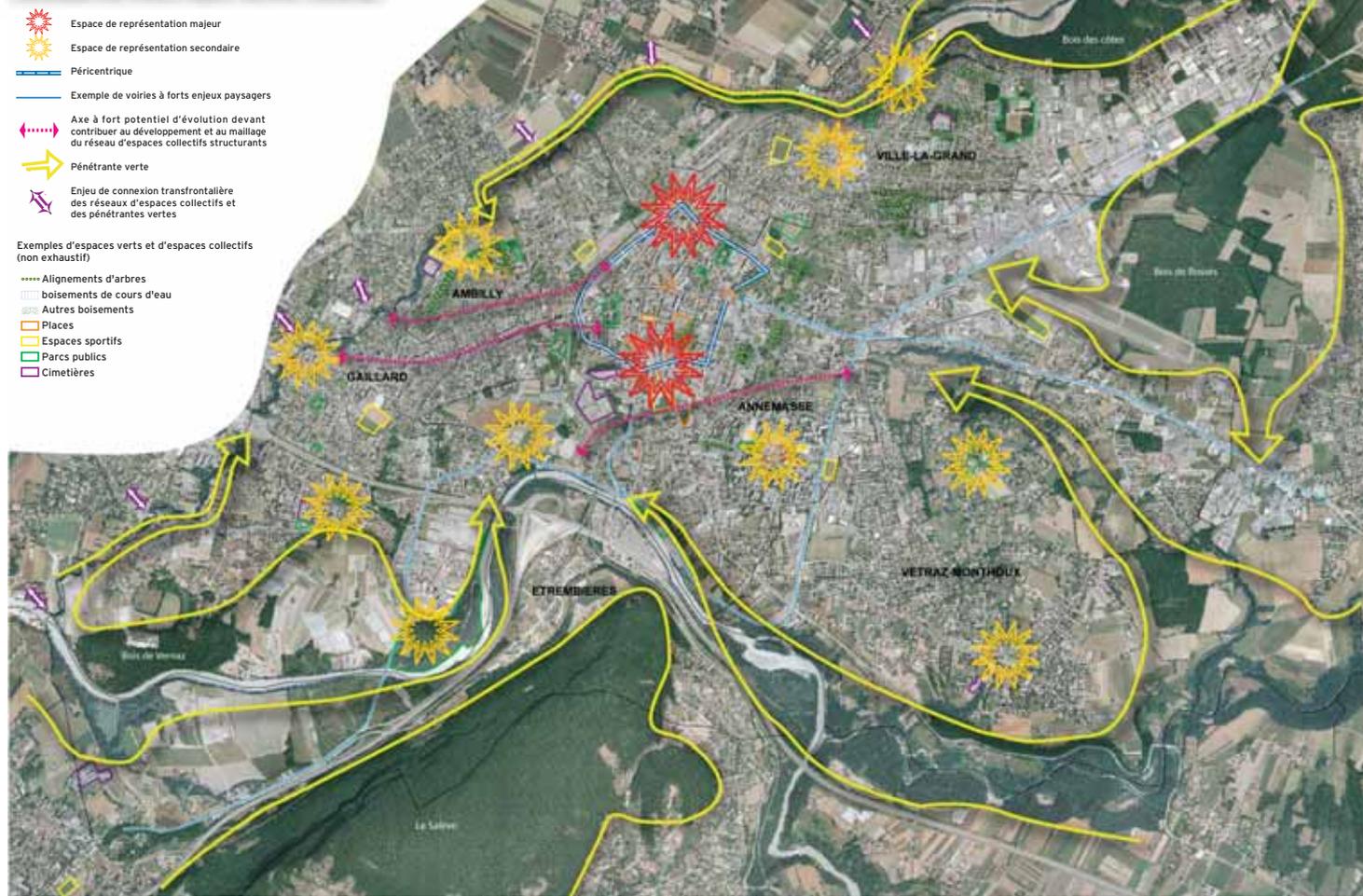
Espaces verts et espaces collectifs dans la ville agglomérée

Exemples d'espaces verts et d'espaces collectifs (non exhaustif)

- Alignements d'arbres
- ▨ boisements de cours d'eau
- ▨ Autres boisements
- Places
- Espaces sportifs
- Parcs publics
- Cimetières

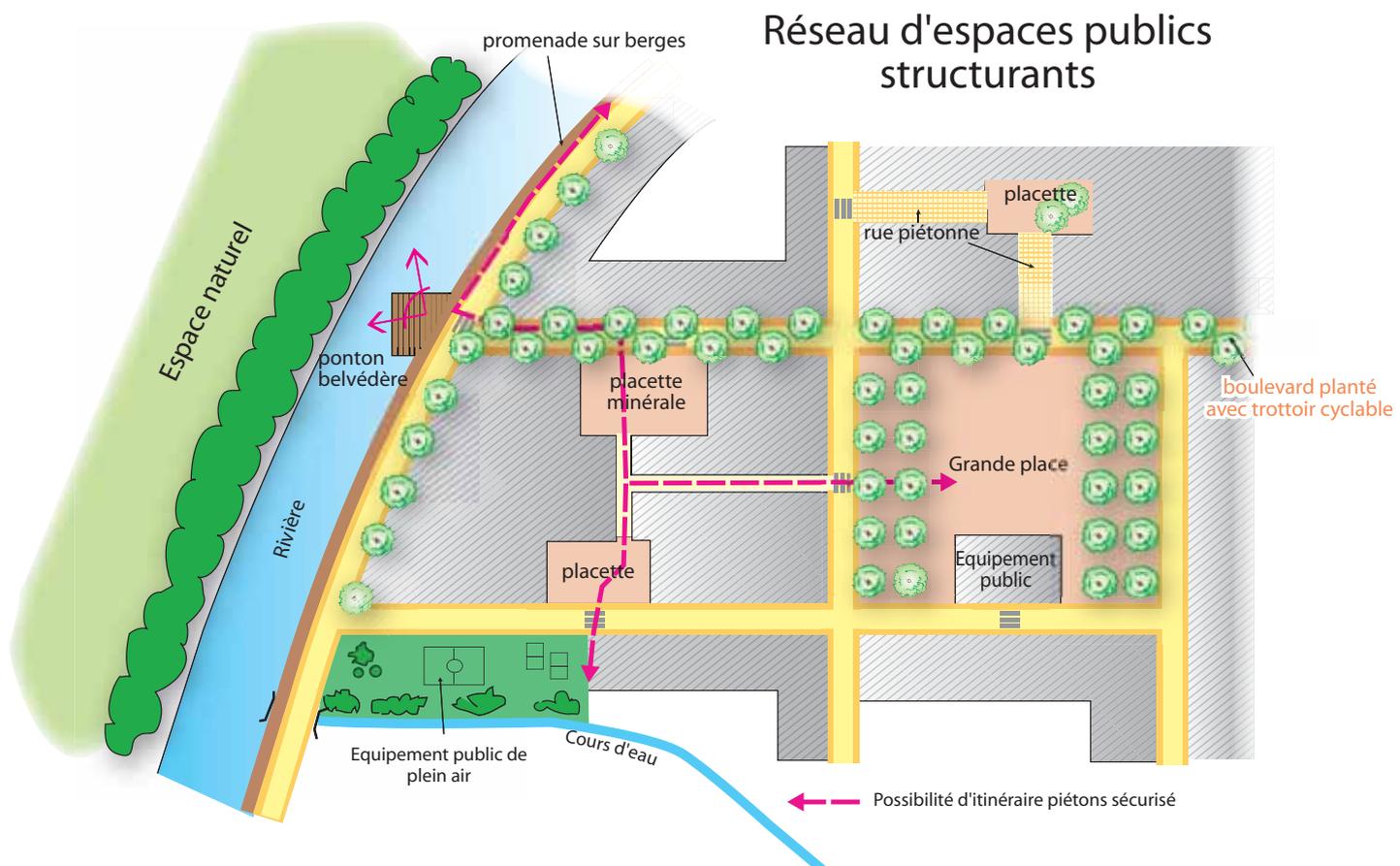


Constitution d'un réseau d'espaces collectifs structurants



- Espace de représentation majeur
 - Espace de représentation secondaire
 - Péricentrique
 - Exemple de voiries à forts enjeux paysagers
 - Axe à fort potentiel d'évolution devant contribuer au développement et au maillage du réseau d'espaces collectifs structurants
 - Pénétrante verte
 - Enjeu de connexion transfrontalière des réseaux d'espaces collectifs et des pénétrantes vertes
- Exemples d'espaces verts et d'espaces collectifs (non exhaustif)
- Alignements d'arbres
 - boisements de cours d'eau
 - Autres boisements
 - Places
 - Espaces sportifs
 - Parcs publics
 - Cimetières

Croquis illustratif – concernant l'application des orientations 3.2.4.2 du DOG



L'intégration de la problématique paysagère dans les nouveaux développements

Constat et enjeux

Cette nécessité d'une meilleure prise en compte des paysages dans le cadre de nouveaux développements urbains, du développement de l'activité agricole et de tout aménagement en général a déjà été soulignée à maintes reprises dans les points précédents. Il convient ici d'insister sur deux éléments en particulier :

- la volonté du SCOT de favoriser l'intégration paysagère de tout développement et aménagement,
- la volonté du SCOT de valoriser les cônes de vue identitaires et les ouvertures paysagères.

En effet, le territoire compte de nombreux exemples de construction ou d'infrastructures ne s'intégrant pas ou mal dans leur contexte paysager. Cette situation provient en partie d'une prise en compte somme toute relativement récente de la problématique paysagère dans les documents d'urbanisme locaux, et parfois d'une réglementation insuffisamment ferme ou peu adaptée aux enjeux. L'exigence d'intégration paysagère est de plus en plus affirmée aujourd'hui que ce soit au niveau de la planification que de l'urbanisme opérationnel, mais de nombreux efforts restent encore à faire pour la rendre systématique.

En outre, l'urbanisation diffuse et l'étalement urbain non maîtrisé ont conduit à la disparition de nombreux cônes de vue identitaires et à la fermeture d'ouvertures paysagères qui auraient pu être valorisées pour qualifier le paysage. C'est par exemple le cas le long de routes en corniches sur les coteaux des Voirons, alors que les cônes de vue et les ouvertures paysagères souvent remarquables depuis ces routes constituent des éléments fondamentaux pour la qualité de vie et l'attractivité de ces secteurs.

Réponse à ces enjeux dans le SCOT et au-delà

Extraits du PADD

« Il s'agira de maintenir une diversité de grands paysages lisibles et de qualité : en conservant les ambiances caractéristiques de certains paysages, en construisant le paysage de demain dans les secteurs en complète mutation, en encourageant à une intégration paysagère systématique des nouveaux développements, et en traitant qualitativement les transitions entre ces grands paysages. »

« Par ailleurs, nous affirmons la nécessité : de préserver les cônes de vues identitaires* et de valoriser les ouvertures paysagères* remarquables existants sur notre territoire [...]. « Un effort particulier est à mener pour favoriser une qualité paysagère et architecturale du bâti dans les centres-villes, centres-bourgs et centres-villages, espaces porteurs d'identité, mais aussi sur les espaces particulièrement visibles (par exemple, les collines et les coteaux) . »

L'intégration paysagère s'entend comme l'inscription de tout objet nouveau public ou privé (élément bâti, route...) dans un paysage, de fait public au sens large, de façon à en préserver l'harmonie. D'où l'importance des grandes entités paysagères définies dans la partie 1 qui définissent un certain nombre de caractéristiques pour chaque entité, qui sont autant de guides pour intégrer un nouvel élément. Par exemple dans les Voirons, il s'agira de ne pas vouloir imposer un modèle théorique de construction (maison de plein pied dans une pente nécessitant une butte artificielle) mais d'adapter le projet aux caractéristiques du lieu (maison à plusieurs niveaux s'étagant dans la pente en respectant le relief).

Le DOG prévoit une orientation énonçant que toute nouvelle construction de quelque nature que ce soit (habitat, industrie, agriculture, etc.), d'une voirie ou de tout autre aménagement devra être faite avec un objectif d'intégration paysagère (par exemple conservation de haies bocagères ou de petites zones boisées, interdiction des buttes très visibles dans les zones de pentes, souci de cohérence architecturale dans les ensembles patrimoniaux, etc.).

Il insiste notamment sur la nécessité d'éviter « l'effet de crête » que l'on observe le plus souvent lors des développements pavillonnaires périurbains, c'est-à-dire la perception de perte d'harmonie résultant de l'irruption d'éléments hétérogènes et sans organisation perturbant la silhouette d'une colline, d'une falaise ou de toute rupture de relief.

Pour ce qui est des cônes de vue identitaires et des ouvertures paysagères, il convient tout d'abord d'explicitier ces notions :

- les « cônes de vue identitaires » correspondent à des points de vues, depuis des sites stratégiques pour le territoire, sur les éléments forts du lieu faisant office de repère, permettant de se situer et s'orienter localement voire régionalement. Il s'agit de vues sur les grands paysages extérieurs qui attirent l'œil et sont caractéristiques de la région.
- les « ouvertures paysagères » correspondent à la perception de tout ou partie d'un paysage extérieur, plus ou moins vaste, permettant de respirer dans un tissu dense bâti ou dans un site fermé par le relief ou la végétation. Contrairement au cône de vue identitaire, l'ouverture paysagère n'est pas forcément liée à un motif caractéristique du territoire, mais correspond aux échappées visuelles permettant de lire les différents plans du paysage et par là son épaisseur. Par exemple, l'ouverture paysagère que l'on ressent au franchissement de l'Arve permet de retrouver une horizontalité à la fois simple et qui va vers le lointain dans un contexte urbain hétéroclite.

Le DOG indique que les cônes de vues identitaires depuis l'espace public ou collectif devront être repérés dans les PLU et maintenus lorsqu'ils présentent un intérêt paysager majeur avéré. Il demande à ce qu'une attention particulière soit apportée dans les PLU au maintien et à la mise en valeur de ces cônes de vue identitaires d'intérêt paysager majeur depuis des sites stratégiques pour l'image et la notoriété de l'ensemble du territoire : entrées de territoire, entrées d'agglomération, zones d'accueil touristique, etc.

A titre d'exemple, il peut s'agir de certains cônes de vues identitaires sur le Mont-Blanc, la silhouette caractéristique du Salève, le Môle, ou les coteaux des Voirons, depuis des axes routiers structurants, ou encore de certains cônes de vues identitaires sur le Lac Léman et son jet d'eau depuis des routes en corniche.

Le DOG incite également à la valorisation des ouvertures paysagères depuis l'espace public ou collectif dans le cadre des projets d'urbanisation et d'aménagement.

Le DOG permet la mise en œuvre de ces orientations générales avec une indispensable souplesse, laissant la possibilité de trouver des solutions adaptées à chaque situation et contexte particulier.

Au-delà du SCOT, un travail fin sera à mener notamment au niveau de chaque PLU et de chaque opération d'aménagement, en utilisant plusieurs outils à disposition comme les orientations d'aménagement, les règlements de PLU, les Chartes d'intégration paysagère, etc. (se reporter aux points précédents).

Tableau synthétique de préconisations

Avertissement : le tableau ci-dessous synthétise un ensemble de préconisations plus ou moins précises, qui ne doivent en aucun cas être confondues avec les orientations du Document d'orientations générales du SCOT, juridiquement opposables.

secteur	Préconisations paysagères	Préconisations développement urbain
Paysages naturels : préserver la « naturalité »	<p>Dans le cadre des PLU :</p> <ul style="list-style-type: none"> Préservation de la grande trame verte naturelle, Identification précise des espaces de sensibilité paysagère (coteaux, crêtes, « alpages »), et protection par un zonage approprié, Identification, protection et valorisation des cônes de vue et ouvertures paysagères remarquables depuis l'espace collectif, Identification des éléments repères ou structurants du paysage (naturels ou bâtis) et préservation (L123.1.7 du CU), Identification des « sites d'exception » et préservation de toute nouvelle construction, Identification des éléments identitaires du patrimoine (architectures locales caractéristiques) et préservation de ces caractères, Mise en place si nécessaire d'emplacements réservés en vue d'aménagements publics de valorisation de ces espaces. <p>Hors PLU :</p> <ul style="list-style-type: none"> soutien de l'activité agricole (et notamment de l'activité pastorale) et forestière, développement d'activités touristiques et de loisirs « douces » compatibles avec les contraintes environnementales, agricoles, et paysagères : privilégier les modes de déplacements doux, canaliser la fréquentation par une signalétique adaptée, limiter au maximum les confits d'usage, veiller à ce que les aménagements ne dénaturent pas les sites, privilégier la mise en valeur du bâti existant (et notamment patrimonial) sur les nouvelles constructions, etc. entretien des points de vue remarquables. 	<ul style="list-style-type: none"> Arrêt des urbanisations diffuses, Préservation de coupures vertes entre les urbanisations, Si existence de hameaux (et non pas de secteurs d'habitat diffus), développement possible des dents creuses dans les hameaux sous conditions.
Paysages de coteaux habités : Concilier les usages et les fonctions (environnement, agriculture, habitat, tourisme...)	<p>Dans le cadre des PLU</p> <ul style="list-style-type: none"> Identification des caractères identitaires (bâti et végétal) et préservation (par tous les moyens des PLU : art 11, L123.1.7, chartes paysagères dans les Orientations d'aménagements), Identification, protection et valorisation des cônes de vue et ouvertures paysagères remarquables depuis l'espace collectif, mise en place d'une palette végétale de référence, ainsi que d'une palette de couleurs pour les bâtiments, identification des sites de contrainte paysagère : coteaux, crêtes, terrasses, et prise en compte respectueuse de cette géographie dans les nouveaux développements, Maintien d'un paysage ouvert par un soutien de l'activité agricole (ZAP) et des prescriptions paysagères et architecturales. <p>Hors PLU :</p> <ul style="list-style-type: none"> soutien de l'activité agricole, développement d'activités touristiques et de loisirs « douces » compatibles avec les contraintes environnementales, agricoles, et paysagères : privilégier les modes de déplacements doux, canaliser la fréquentation par une signalétique adaptée, limiter au maximum les confits d'usage, veiller à ce que les aménagements ne dénaturent pas les sites, privilégier la mise en valeur du bâti existant (et notamment patrimonial) sur les nouvelles constructions, etc., entretien des points de vue remarquables, 	<ul style="list-style-type: none"> privilégier une densification raisonnable plutôt qu'un étalement de l'urbanisation, développer l'urbanisation à partir des bourgs et hameaux existants : définition d'une enveloppe urbaine, et urbaniser en priorité les « dents creuses ». Le développement par extension n'interviendra qu'après investissements des potentialités de l'enveloppe urbaine, Identification et maintien des coupures vertes entre les hameaux et les espaces centraux (identification de la nature de ces coupures et préservation stricte soit agricole soit naturelle), développer une forme urbaine respectueuse des implantations traditionnelles : urbanisation en greffe de village (sens des faitages, densités proches des densités traditionnelles, continuité des implantations).

<p>Paysages agraires : valoriser et préserver l'espace agricole</p>	<p>Dans le cadre des PLU :</p> <ul style="list-style-type: none"> • maintenir des territoires agricoles cohérents par une protection forte, • encadrer l'intégration paysagère des constructions et installations agricoles par la mise en place de prescriptions dans les PLU (art 11, Orientations d'aménagement...), • traitement des lisières entre urbanisation et espace agricole ou naturel. <p>Hors PLU :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soutien de l'activité agricole, • développement d'activités touristiques et de loisirs « douces » compatibles avec les contraintes environnementales, agricoles, et paysagères : privilégier les modes de déplacements doux, canaliser la fréquentation par une signalétique adaptée, limiter au maximum les conflits d'usage, veiller à ce que les aménagements ne dénaturent pas les sites, privilégier la mise en valeur du bâti existant (et notamment patrimonial) sur les nouvelles constructions, etc., • S'appuyer sur les contrats de rivières pour préserver la biodiversité et initier des aménagements de l'espace. 	<ul style="list-style-type: none"> • arrêt des urbanisations diffuses, morcelant les territoires agricoles, • privilégier une densification raisonnable plutôt qu'un étalement de l'urbanisation, • développer l'urbanisation à partir des bourgs et hameaux existants : définition d'une enveloppe urbaine, et urbaniser en priorité les « dents creuses ». Le développement par extension n'interviendra qu'après investissements des potentialités de l'enveloppe urbaine, • Identification et maintien des coupures vertes entre les hameaux et les espaces centraux (identification de la nature de ces coupures et préservation stricte soit agricole soit naturelle) • développer une forme urbaine respectueuse des implantations traditionnelles : urbanisation en greffe de village (sens des faîtages, densités proches des densités traditionnelles, continuité des implantations),
<p>Paysages émergents Construire le paysage de demain</p>	<ul style="list-style-type: none"> • conserver les éléments des anciennes structures paysagères : Bois de Rosses, boisements résiduels, haies : les valoriser dans des aménagements doux, ou les préserver en espaces naturels (selon la valeur de ces éléments), • préserver des coupures vertes aménagées : préserver les grandes perspectives visuelles sur les espaces naturels environnants, • développer des espaces collectifs autres que commerciaux : mails verts, places, cheminements, squares, etc., • traiter les lisières entre urbanisation et espace agricole ou naturel, • valoriser les entrées de ville par une rupture des ambiances paysagères et éviter les dilutions urbaines le long des voies, • définir un projet de paysage à travers les PLU intégrant un lien paysager entre les nouveaux développements, et les centres de vie, (le traduire dans les Orientations d'aménagement); articles 11 et art 13 des règlements). 	<ul style="list-style-type: none"> • Densifier les pôles urbains existants, renforcer les centres, • Construire la trame urbaine par un maillage de voiries structurant, un réseau d'espaces publics, • Développer des liaisons douces et réduire la dépendance automobile dans l'organisation urbaine, • Dans les nouveaux développements urbains : préserver les continuités d'espaces publics ou collectifs ouverts et proscrire tout développement en enclaves, • Renforcer l'attractivité des pôles en réservant des secteurs pour des implantations d'équipements, commerces et services de proximité, • Diversifier l'offre résidentielle pour une mixité sociale : notamment développement de l'offre en logements locatifs sociaux.
<p>Paysages urbains et péri-urbains : renforcer la qualité de vie urbaine</p>	<ul style="list-style-type: none"> • identification et préservation des éléments identitaires : espaces publics, patrimoine ancien, architectures spécifiques, arbres et alignements végétaux remarquables, formes urbaines particulières, • définir un projet paysager s'appliquant à tout nouveau projet d'aménagement (recherche d'une cohérence entre les aménagements), • traiter la transition paysagère entre espace public et espace privatif dans les quartiers d'habitat (espaces de liaisons douces, espaces d'usage semi-collectif...). <p>Développer un réseau d'espaces collectifs structurants s'appuyant sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la valorisation des espaces de représentation majeurs et secondaires, • la valorisation des pénétrantes vertes (Foron, Arve, boisements résiduels) dans des aménagements doux (espaces de loisirs récréatifs), • la requalification paysagère des grands axes structurants, • le développement des espaces de connexions entre la grande trame verte naturelle et ce réseau d'espaces collectifs structurants. 	<p>Le cœur d'agglomération valoriser et renforcer la centralité : grands espaces identitaires structurants, intégration d'équipements à forte attractivité culturelle, implantation d'activités commerciales et de services à forte attractivité, Les centralités urbaines secondaires : renforcer l'offre en équipements, commerces, et services de proximité, Les quartiers pavillonnaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> • préserver ceux qui présentent un intérêt patrimonial (urbanisations structurées), pour les autres favoriser une densification adaptée au contexte, • développer de nouvelles références attractives en matière d'habitat dense et intermédiaire. <p>Les zones d'activités :</p> <ul style="list-style-type: none"> • organiser la mixité des fonctions économiques, • relier les espaces commerciaux majeurs aux quartiers d'habitat, • requalifier les espaces privatifs et publics (règles d'implantation, de traitement des espaces de stationnement).

1.6 →

L'évaluation environnementale



L'évaluation environnementale dans le SCOT

La méthodologie de l'évaluation environnementale est indiquée dans l'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 et dans le décret d'application de cette ordonnance n°2005-608 du 27 mai 2005, relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement transposée dans le code de l'environnement, art. L122-4 et suivants, R122-17 et suivants, et modifiant le code de l'urbanisme, art. L.121-10 et suivants. L'évaluation des effets du projet sur les sites Natura 2000 a été effectuée dans le respect du décret n° 2006-922 modifiant le code de l'environnement art. R414-19.

Selon ce texte, le Rapport de présentation du SCOT doit notamment :

- décrire l'articulation du schéma avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible et qu'il doit prendre en considération,
- faire l'analyse de l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma,
- faire l'analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et exposer les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 214-18 à R. 214-22 du Code de l'environnement ainsi qu'à l'article 2 du décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000,
- expliquer les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales et, le cas échéant, les raisons pour lesquelles des projets alternatifs ont été écartés, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées,
- présenter les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et rappeler que le schéma fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de son approbation,
- comprendre un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Telle qu'elle découle de ce texte, l'évaluation environnementale du SCOT du SEGH comporte les documents suivants :

- l'état initial de l'environnement (se reporter au volet 1.2 du rapport de présentation),
- l'analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement et les mesures envisagées pour les éviter, les réduire et, si possible, les compenser s'il y a lieu, sont présentées dans le rapport d'incidences : nous avons délibérément choisi, pour une question de lisibilité, de joindre ces parties.
- la justification du projet : il s'agit d'expliquer le scénario de développement retenu et les variantes étudiées. À noter que la démarche de rédaction du SCOT a fait l'objet d'une démarche constante et itérative entre les responsables du SCOT et l'équipe chargée de la partie environnement. Se reporter sur ce point au volet 1.3 du rapport de présentation, « explications du PADD »,
- la compatibilité du projet avec les autres plans et programmes : sont particulièrement étudiées les applications du SCOT par rapport au SDAGE, à Natura 2000, au Plan Régional de la Qualité de l'Air, aux plans départementaux déchets (BTP et ménagers et assimilés).
- enfin, le résumé non technique, qui a pour objet, comme son nom l'indique, de résumer le projet de SCOT vu sous l'angle de l'environnement, dans le cadre d'une présentation synthétique facilitant sa compréhension par le lecteur non averti.

Rapport d'incidences

Remarques préalables

Méthodologie utilisée et structuration du document

Le processus de réalisation de l'évaluation environnementale est basé sur une série d'échanges itératifs entre le maître d'ouvrage, le cabinet Inddigo (Environnementalistes) et la SCP Coppi-Grillon-Brocard (Société d'avocats), dès l'élaboration du DOG.

L'autorité environnementale (DIREN) a été sollicitée dès le démarrage de la mission d'évaluation environnementale. Par soucis de lisibilité et de clarté, le rapport d'évaluation environnementale a été décliné selon les thématiques présentées dans l'état initial de l'environnement. Un regroupement a été effectué en fonction du niveau d'impact potentiel du SCOT (impact transversal, impact spécifique thématique, impact localisé) :

- les incidences du SCOT sur l'environnement, le cadre bâti et les paysages. Les enjeux transversaux majeurs du SCOT y sont développés : l'environnement naturel, les sites Natura 2000, la consommation d'espace, les paysages, ainsi que la notion d'accès à la nature, qui n'était pas développée en tant que telle dans l'État initial de l'environnement.
- les incidences du SCOT en matière de risques, de nuisances, et de pollution, y compris un point spécifique relatif à l'évolution des transports et des déplacements, source importante de nuisances de toutes natures,
- les incidences du SCOT sur les ressources naturelles, en fonction des usages qui en sont faits, y compris au niveau des énergies renouvelables,
- les incidences propres aux grands projets mentionnés dans la partie 3 du DOG sont détaillées de façon spécifique, afin de mettre en évidence la cohérence de la prise en compte de l'environnement, tant au niveau général qu'au niveau de chaque grand projet.

Motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées

Pour chaque point, le présent document rappelle les enjeux et objectifs du SCOT, détaille la nature des incidences prévisibles, ainsi que les mesures de réduction ou de compensation de ces incidences.

Présentation des catégories de mesures en faveur d'une meilleure prise en compte de l'environnement

Lorsque des incidences ont été identifiées, plusieurs possibilités se sont offertes au maître d'ouvrage pour les limiter :

- éviter totalement les incidences en modifiant en conséquence le projet : ceci est parfois possible, mais implique souvent de revenir sur la volonté de créer une zone de logement, d'activités, etc., ce qui ne doit pas entraîner un déplacement des incidences vers un autre territoire ;
- Réduire les incidences, en améliorant le projet de façon à limiter ses incidences sur l'environnement,

- Compenser les incidences notables majeures, en effectuant des choix, par ailleurs, favorables à l'environnement (par exemple recréer une mare détruite à un autre endroit).

Dans le cadre du présent projet de SCOT, l'évaluation environnementale a permis de tenir compte des incidences négatives des choix effectués dès l'élaboration du PADD. Ainsi, plusieurs mesures de réduction des incidences ont été prises, et intégrées au cœur même du projet.

Les mesures visant à éviter totalement les incidences de certains choix ou orientations, ont trait aux choix de non ouverture à l'urbanisation des espaces naturels d'intérêt, principalement.

Enfin, le projet ne génère pas d'incidence majeure pour l'environnement, au regard d'une situation dite « au fil de l'eau », c'est-à-dire en l'absence d'élaboration de SCOT, à l'échelle du territoire des douze communes du SCOT. C'est pourquoi, il n'a pas été défini de mesure compensatoire, à proprement parler, dans le cadre de la présente évaluation environnementale.

Le présent rapport d'évaluation environnementale a permis de mettre en relief les incidences du projet d'un point de vue environnemental, dès le stade de l'élaboration du PADD, et ainsi de renforcer la prise en compte de l'environnement, à partir d'un exercice itératif.

Limites de l'exercice

À la différence de projets précis, tels les projets d'infrastructures, de zones d'activités ou encore d'installations industrielles, l'impact d'un SCOT est plus difficile à estimer dans le détail. Le SCOT répond à une exigence d'organisation territoriale à échelle supra communale. Son impact environnemental est donc évalué en conséquence. Si des emplacements ou des secteurs sont bien indiqués comme zones futures urbanisées, ce n'est pas pour autant que l'on aura le niveau de précision nécessaire qui permettrait l'équivalent d'une étude d'impact. Cela devra se faire au niveau des PLU (zones d'activités) ou des projets au cas par cas. Nous avons pour le SCOT des prescriptions et des orientations qu'il faut évaluer du point de vue de l'environnement, d'où la difficulté de l'exercice.

Par delà, la définition d'indicateurs pose le problème de la diversité des intervenants sur l'environnement. Par exemple, ce ne sera pas seulement grâce à l'application du SCOT que la qualité de l'eau s'améliorera, d'où les difficultés d'analyser les incidences propres au SCOT à horizon 10 ans. Les indicateurs, pour être suivis, doivent rester simples, compréhensibles et faciles à suivre. Les indicateurs complexes montrent leurs limites dans leur application et leur interprétation. Enfin, des indicateurs synthétiques (ou regroupement d'indicateurs) peuvent permettre, comme l'indice Atmo pour la qualité de l'air, de donner une image de l'évolution d'une thématique

particulière, mais ils ne mesureront pas l'évolution d'une situation inhérente à la seule mise en place du SCOT.

Manière dont il a été tenu compte des avis des personnes et organismes consultés sur le projet de SCOT arrêté

Les réponses apportées à ces avis ont été présentées et discutées lors d'une réunion le 03 octobre 2007.

En particulier, l'avis du Préfet, en tant qu'autorité administrative de l'État compétente en matière environnementale, sur le projet de SCOT arrêté, a conduit à préciser certains éléments dans le présent rapport d'incidences, notamment :

- les incidences du SCOT en matière de gestion des déchets inertes,
 - les incidences du SCOT sur les sites Natura 2000,
 - les incidences de certains grands projets mentionnés dans le SCOT, par exemple projets du secteur des îles, projet de contournement de l'agglomération, projet de nouvelle liaison «Veigy-Machilly»,
 - la présentation des effets de cumuls,
 - la présentation des motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées,
- L'état initial de l'environnement a de plus été complété par :
- un rappel des objectifs de la directive cadre eau,
 - une actualisation de la situation du territoire au regard de la disponibilité en eau potable,

Évaluation du Schéma d'un point de vue environnemental (cf. article L122-14 du Code de l'urbanisme)

Au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter de la délibération portant approbation ou de la dernière délibération portant révision du SCOT, l'établissement public porteur du SCOT devra procéder à une analyse des résultats de l'application du schéma du point de vue de l'environnement. Il devra délibérer sur son maintien en vigueur ou sur sa mise en révision complète ou partielle. A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale sera caduc.

Incidences du SCOT sur l'environnement naturel, le cadre bâti et les paysages

Incidences sur le cadre physique du territoire

Enjeux

Le cadre physique du territoire du SCOT est contraignant : il limite les possibilités d'extension urbaine, qui s'étale jusqu'au pied des pentes des Voirons. Le relief a permis en partie de confiner une partie de l'extension urbaine aux espaces les plus accessibles.

L'impact de l'Homme par le passé est fort : les cours d'eau ont été fortement aménagés pour ne pas limiter le développement urbain. On prend en compte maintenant le fonctionnement global des cours d'eau et leurs interactions avec leurs milieux environnants. Ainsi, la mise en place de contrats de rivière sur l'Arve et le Foron vise à améliorer l'état physique des rivières tout en assurant la sécurité des personnes.

L'exploitation de carrières, en particulier dans le lit majeur de l'Arve et sur la commune d'Étrembières, a également engendré des bouleversements physiques notables sur le territoire.

Enfin la création de grandes voies de circulation (autoroutes A 40 et A 411) a définitivement engendré une coupure forte à l'Ouest du territoire du SCOT. Le projet de voie de désenclavement du Chablais confère le même type de risque à l'autre extrémité du territoire du SCOT.

Les objectifs du SCOT

Le SCOT a par définition un impact important sur le cadre physique du territoire et c'est donc l'esprit même du SCOT qui est concerné par cette thématique.

En synthèse, le SCOT s'engage à maîtriser l'urbanisation en définissant les conditions dans lesquelles elle peut continuer :

- utilisation plus économe du foncier, en jouant notamment sur une densification et un renouvellement urbain qualitatifs,
- maîtrise du développement urbain, en fixant des limites à l'extension des pôles d'urbanisation et en luttant contre l'habitat diffus,
- organisation du développement urbain autour des centralités urbaines,
- définition de coupures non bâties et en particulier de périmètres de protection d'espaces naturels et agricoles, correspondant à des zones où l'urbanisation ne pourra pas se poursuivre, sauf exceptions dans des conditions très strictes,
- intégration paysagère systématique des nouveaux développements,
- réappropriation identitaire du réseau hydrographique en mettant en valeur les cours d'eau et en établissant des bandes de recul (urbanisation, agriculture) par rapport aux berges.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Les mesures prévues par le SCOT pour garantir le respect du cadre physique constituent une démarche cohérente qui doit conduire à affirmer une identité territoriale et une réappropriation des valeurs naturelles du territoire

par la population. Elles contribueront à l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Le développement urbain est soumis à un certain nombre de conditions bien définies, en particulier :

- sur le plan naturaliste et agricole (préservation forte),
- sur le plan des formes et types urbains,
- sur le plan paysager,
- sur le plan de la gestion de l'eau (pluviale, assainissement),
- sur le plan de la desserte et de l'accessibilité.

Ces conditions, de part leur nature, auront des incidences positives indéniables sur le cadre physique du territoire du SCOT.

Incidences négatives

L'effet pervers de la mise en valeur identitaire du territoire et l'attractivité liée à la qualité de vie peut contribuer à augmenter la pression foncière sur l'ensemble du territoire, mais la raison principale de cette pression est avant tout la proximité de Genève.

Le SCOT n'a pas d'incidences négatives sur les paysages vis-à-vis d'un scénario « au fil de l'eau », c'est-à-dire en l'absence de SCOT.

Mesures de réduction

ou de compensation des incidences

Sans objet.

Les indicateurs

Évolution des surfaces nouvelles dédiées à l'urbanisation, sous toutes ses formes : habitat, activités, infrastructures, équipements, etc.

Incidences sur l'environnement naturel

Enjeux

Le patrimoine naturel du territoire du SCOT est composé de zones d'intérêt écologique majeur : des massifs montagneux, des forêts, formant de grands espaces naturels, et des zones humides, milieux très riches abritant des espèces rares et souvent menacées.

L'urbanisation, telle qu'elle s'est effectuée ces dernières décennies, l'agriculture (drainage des zones humides, cultures hors sol) et les activités impactantes comme les gravières (érosion des berges, abaissement des nappes...) ont eu des conséquences majeures sur les conditions écologiques du maintien de la biodiversité propre aux espaces du territoire du SCOT.

Il est cependant difficile de mesurer l'évolution du milieu naturel à la seule lumière des facteurs locaux : des facteurs extérieurs à l'échelle du territoire interviennent dans les processus écologiques : pollutions immédiates (on est dans l'agglomération de Genève), changements climatiques...

Ce que l'on peut dégager de l'état initial de l'environnement est que la part des espaces naturels s'est considérablement réduite dans les cinquante dernières années. On note des évolutions négatives tant en terme quantitatifs (superficies diminuées) qu'en terme qualitatifs (nombre et type d'espèces recensées).

Les objectifs du SCOT

Le SCOT affirme comme axe fort prioritaire la préservation d'un cadre naturel et agricole de qualité, au sein de la grande entité géographique constituée par l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Premièrement, il définit pour cela une « grande trame verte » cohérente et structurée sur le territoire, qui s'insère elle-même dans un ensemble plus large à l'échelle du bassin franco-valdo-genevois. Cette trame verte est constituée de :

- grands ensembles à préserver globalement et à valoriser en tant que « poumons » agricoles et/ou naturels du territoire,
- les espaces écologiquement les plus sensibles inclus dans ces grands ensembles,
- les corridors verts (écologiques) qui assurent une connexion entre ces grands ensembles, par exemple les différents cours d'eau.

Les objectifs liés à la trame verte sont :

- de permettre aux espaces naturels de conserver durablement leur richesse biologique et d'assurer leurs fonctions dans un écosystème plus large, en évitant le morcellement des espaces,
- de garantir la pérennité de l'activité agricole,
- de favoriser une gestion plus économe des ressources naturelles mais aussi veiller à une prévention systématique des risques.

La protection de cette grande trame verte se traduit de deux manières dans le Document d'orientations générales du SCOT.

Premièrement, de nombreux ensembles naturels et/ou agricoles font l'objet de « périmètres de protection » délimités de manière très précise dans les documents graphiques du SCOT. Les espaces naturels les plus sensibles du territoire sont inclus dans ces périmètres. Plus qu'une protection en « timbre poste », le SCOT a clairement pris le parti de garantir la fonctionnalité des milieux en protégeant des espaces plus larges que le simple milieu identifié, qui ne peut vivre sans échanges avec le milieu environnant. C'est le cas, typiquement, pour les zones humides.

Les orientations du DOG n'autorisent pas l'urbanisation nouvelle dans ces périmètres. Elles permettent toutefois une gestion de l'habitat, des activités ou des équipements pré-existants, et la création de nouveaux équipements répondant à d'autres objectifs du SCOT, mais de manière strictement encadrée. Elles rendent possible, sous conditions, la création d'aménagements dont l'objet est la mise en valeur de ces espaces dans une optique de développement des loisirs et d'un tourisme « doux », respectueux de leur sensibilité environnementale et agricole.

Deuxièmement, dans d'autres ensembles géographiques à dominante agricole et/ou naturelle, non couverts par un « périmètre de protection » précis, des orientations écrites sont néanmoins définies de façon à garantir la vocation naturelle et agricole sur le long terme, ce qui reste l'objectif prioritaire. Toute urbanisation nouvelle ou tout aménagement nouveau doit respecter des conditions précises, et en premier lieu, ne doit pas être consommateur d'espaces naturels ou agricoles indispensables au maintien à long terme de la qualité de milieux naturels existants et à la pérennité de l'activité agricole.

Enfin, d'une manière générale, le DOG fixe des orientations visant à la préservation des échanges biologiques. Les PLU ont l'obligation d'identifier, parmi les corridors biologiques non repérables à l'échelle du SCOT, ceux dont

le maintien est indispensable à la qualité et à la pérennité des milieux naturels à préserver. Il devront faire en sorte que ces corridors biologiques puissent continuer à assurer leurs différentes fonctions par tout moyen approprié, notamment la protection d'espaces non bâtis et d'éléments végétaux permettant la circulation de la faune et la diffusion de la flore (à titre d'exemple, certains boisements rivulaires le long des cours d'eaux).

Par ailleurs, le SCOT indique son engagement pour :

- la protection et la reconquête de la qualité de l'eau, ainsi que la mise en valeur de l'eau sur l'ensemble du territoire,
- le renforcement des liaisons entre ville et nature, avec des 'pénétrantes vertes' dans l'agglomération, grâce en particulier aux cours d'eau,
- l'ouverture des zones naturelles et agricoles au public, subordonnée au respect de la sensibilité écologique et agricole des sites.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Vu l'enjeu, les engagements du SCOT sont très volontaristes en matière de protection du milieu naturel, en témoigne la superficie des « périmètres de protection » d'espaces naturels et agricoles par rapport à l'ensemble du territoire. C'est une inversion lourde des tendances en matière de planification territoriale : la protection du milieu naturel et de l'agriculture prime sur l'urbanisation. Il s'ensuit des contraintes très exigeantes pour les PLU.

Les orientations sont donc favorables au milieu naturel dans son ensemble. On pourrait y ajouter d'autres objectifs du SCOT qui apparaissent par ailleurs, comme l'amélioration de la qualité de l'air ou des dispositifs d'assainissements, qui concourent de façon globale à une amélioration de la qualité du milieu naturel.

Par extension, les mesures prises au sein du territoire du SCOT favorisent également les connexions écologiques avec les territoires environnants, en particulier la plaine suisse. A titre d'exemple, le SCOT protège les trois principaux corridors à grande faune d'intérêt régional qui relie encore le massif des Voirons à la plaine suisse.

L'ensemble des milieux naturels d'intérêt écologique majeur identifiés dans l'état initial de l'environnement font l'objet d'une protection stricte au niveau du SCOT. En particulier :

- les trois sites proposés en tant que Sites d'intérêt communautaire pour faire partie du réseau Natura 2000 (Massif des Voirons, Salève, zones humides du Bas Chablais) sont complètement inclus dans les périmètres de protection mentionnés précédemment,
- les zones humides recensées à ce jour et les espaces inventoriés en tant que ZNIEFF sont pleinement intégrés dans ces périmètres de protection, à quelques rares exceptions près.

Incidences négatives

Les orientations du SCOT ont des incidences négatives sur les espaces naturels, dans la mesure où le SCOT ne fige pas le développement du territoire, et donc remet en question la vocation de zones aujourd'hui agricoles ou à dominante naturelle qui seront ouvertes à l'urbanisation.

Cependant, le SCOT limite les incidences prévisibles sur les milieux naturels par rapport à l'évolution tendancielle constatée ces dernières années et qui se prolongerait sans les mesures prises par ce SCOT.

S'il permet la mise en place de protections fortes, le SCOT reste un document d'urbanisme qui ne peut aller jusqu'à imposer réglementairement des mesures et des outils de gestion des milieux naturels précis, même s'il encourage dans son PADD la mise en œuvre d'une telle gestion par les acteurs concernés (communes, conseil général, etc.).

De même, les limites de l'exercice empêchent le SCOT de déterminer précisément les aménagements qui seront réalisés dans le cadre de déclarations d'utilité publique, bien que de tels aménagement devront toutefois s'inscrire en compatibilité avec les objectifs et orientations du SCOT, sauf à modifier ce dernier. C'est le cas en particulier pour le désenclavement du Chablais, avec la mise à 2X2 voies de la RD 1206 : il sera nécessaire de prendre des mesures ambitieuses de continuités écologiques (passages à faune en nombre suffisant, entre autres) pour ne pas compromettre les efforts du SCOT (volonté de conserver des corridors écologiques).

Enfin, si l'on estime que l'augmentation de la population sera probablement comprise entre 5 000 à 8 000 nouveaux habitants d'ici 10 ans, on va assister à une pression accrue sur les milieux naturels, non pas en terme d'urbanisation mais en terme de fréquentation, d'autant plus que le SCOT a pour objectif leur accessibilité, sous réserve bien entendu de la préservation de leur sensibilité (voir point suivant).

Mesures de réduction

ou de compensation des incidences

Le SCOT a permis de renforcer la prise de conscience par les acteurs locaux de la qualité des espaces naturels et de l'enjeu de leur préservation. C'est pourquoi, il a été choisi dans le SCOT ne de pas ouvrir à l'urbanisation le secteur des Bois de Rosses, de façon à ne pas hypothéquer, voire rendre possible la destruction totale de la dernière station de glaïeul des marais. Il en est de même pour l'ensemble des sites naturels d'intérêt, révélés par l'existence d'inventaires ZNIEFF de type I notamment, protégés de toute urbanisation.

En ce sens, le SCOT a permis de supprimer des incidences qui auraient pu être générées si d'autres choix avaient été effectués.

Au niveau du SCOT, il n'y a pas de mesures de réduction ou de compensation des incidences à envisager pour les projets d'aménagement. Elles devront l'être au fur et à mesure des nouveaux projets (rôle de l'étude d'impact). Par contre, l'ouverture des milieux naturels (et agricoles) au grand public demande des mesures d'organisation des flux de visiteurs : mise en place de parkings, entretien et balisage de chemins... Les communes doivent être conscientes de l'impact que peut avoir un flux croissant de visiteurs sur le milieu naturel.

Les indicateurs

Ils peuvent être les suivants :

- évolution des surfaces de divers types de milieux naturels ou semi-naturels (zones humides, forêts, boisements, linéaire de haies bocagères, alpages, prairies, ripisylves...),
- suivi des espèces faunistiques et floristiques présentes sur le territoire, en particulier les espèces répertoriées comme rares ou indicatrices de la qualité des milieux naturels.

Incidences sur les sites Natura 2000**Enjeux**

Sur le territoire du SEGH, trois sites ont été proposés en tant que Sites d'intérêt communautaire (SIC) pour faire partie du réseau Natura 2000. Pour chacun d'entre eux, la démarche d'élaboration du document d'objectif est engagée :

- Le Massif des Voirons, site FR8201710, (Saint-Cergues, Machilly, Cranves-Sales, Lucinges, Bonne),
- Le Salève, site FR8201712, (Étrembières),
- Les zones humides du Bas Chablais, site FR8201722 (Machilly).

Les objectifs du SCOT

Tous les sites Natura 2000 font l'objet de « périmètres de protection » délimités de manière très précise dans les documents graphiques du SCOT.

Ainsi, la vocation de ces sites en tant qu'espace naturels d'intérêt est protégée.

Le SCOT va plus loin en protégeant les zones non incluses dans ces sites Natura 2000, mais qui contribuent à la pérennité du fonctionnement écologique de ces milieux. C'est le cas, typiquement, pour les zones humides.

Les incidences du SCOT*Incidences positives*

La délimitation des sites Natura 2000, et au-delà, est strictement respectée dans le SCOT.

Incidences négatives

Sans objet.

Les indicateurs

La mesure de l'état de conservation des sites Natura 2000, mis en œuvre dans le cadre de l'élaboration du plan de gestion de chacun des sites (Document d'objectifs).

Incidences sur l'accès à la nature**Enjeux**

Le SCOT prévoit à la fois une augmentation de la population et une utilisation plus économe du foncier, en jouant notamment sur une densification et un renouvellement urbain qualitatifs.

L'augmentation de la population et sa plus grande concentration vont engendrer un 'besoin de nature' accru : un risque de surfréquentation du milieu naturel, de ce fait, peut survenir.

Les objectifs du SCOT

Le PADD a comme objectif d'offrir un réseau d'espaces de détente et de loisirs de proximité aux habitants du territoire. Il constate que les espaces naturels et agricoles sont méconnus, peu ouverts au public et insuffisamment aménagés.

Dans ce but, il souhaite ouvrir à la fréquentation du public certains espaces naturels ou agricoles, sous réserve de la canaliser pour demeurer compatible avec le respect des contraintes écologiques, tout en favorisant un réseau connecté par des liaisons douces. Les Bois de Rosses sont cités en exemple comme grand espace agro naturel préservé avec développement de loisirs doux.

La qualité de vie urbaine doit par ailleurs s'appuyer sur un réseau d'espaces publics structurants de qualité (parcs et jardins publics, places, équipements sportifs et de loisirs...) qui s'articulera avec les espaces naturels et agricoles composant la grande trame verte du territoire. Les pénétrantes vertes (telles que celles constituées par les rivières Arve et Foron) seront donc globalement préservées et favorisées, et reliées à un réseau de liaisons douces instauré dans la politique de déplacement.

Les incidences du SCOT*Incidences positives*

Favoriser les relations ville - nature ne peut avoir que des incidences positives dans le sens où :

- la fréquentation de la nature, de surcroît par des liaisons douces, va améliorer la qualité de vie des habitants,
- la fréquentation des milieux naturels ou agricoles, pour peu qu'elle soit canalisée, va engendrer une appropriation de l'espace (en tant qu'« espace vécu ») et par là favoriser le respect de ces milieux.

La recherche d'une urbanisation ou d'un renouvellement urbain de qualité peut maintenir (ou créer) une véritable écologie urbaine, propice à l'accès à la nature.

Incidences négatives

L'objectif du PADD ne peut être réalisé que s'il est accompagné d'une politique forte en matière de politique de déplacements. Le franchissement des routes, que ce soient la RD 1206 ou la RD 907, doit être suffisamment réfléchi pour qu'il ne devienne pas rétrograde.

Parallèlement, l'ouverture des milieux naturels au grand public doit s'accompagner de mesures de gestion des sites et, en corollaire, d'information/sensibilisation du public sur la fragilité de certains milieux. L'exemple type est le site des Bois de Rosses, qui correspond presque idéalement à une vocation de zone naturelle récréative. Il contient cependant la dernière station du territoire de glaïeul des marais, espèce protégée nationalement, et en régression constante dans le nord de la Haute-Savoie. La fréquentation doit donc s'accompagner dans un tel cas de mesures d'information du public.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Les mesures de réduction et de compensation souhaitées par le SCOT pour cette thématique sont des mesures de gestion des sites, agricoles ou naturels. Les plans de gestion devront définir dans quelles conditions les sites sont ouverts au public : sur quelle partie, quels chemins, et quels sont les moyens d'information/sensibilisation mis en place pour que la fréquentation puisse être compatible, selon les termes du PADD, avec les contraintes écologiques des sites.

Les indicateurs

Les indicateurs qui pourraient être utilisés pour cette thématique sont :

- la distance moyenne de chaque habitant (zone agglomérée) à une voie de liaison douce,
- la distance moyenne de chaque habitant à un espace naturel, zone agricole, parc ou jardin public,
- les superficies d'espaces naturels ouverts au public,
- le linéaire des cheminements doux dans les milieux naturels ou agricoles.

Incidences sur la consommation de l'espace**Enjeux**

L'urbanisation actuelle du territoire du SCOT est la résultante d'une demande forte exercée sur le foncier depuis quelques décennies, et ceci à la fois dans un espace contraint et dans le contexte global de la problématique de la grande agglomération genevoise.

Les zones d'activités, dominées par les grandes enseignes commerciales, s'étendent en entrée d'agglomération et le long des voies principales, parfois sur plusieurs kilomètres (route de Thonon par exemple).

On a assisté parallèlement au développement de lotissements, fortement consommateurs d'espace, qui sont allés jusqu'à coloniser les pentes des Voirons. Le mitage de l'espace s'en est trouvé accentué.

Les objectifs du SCOT

Le SCOT affirme fortement sa volonté de restreindre l'expansion spatiale de l'urbanisation, en privilégiant une utilisation plus économe du foncier, tant pour l'habitat que pour les activités économiques. C'est une des priorités majeures établies par le SCOT.

Cette utilisation plus économe du foncier se traduira nécessairement par une densification de l'habitat et un renouvellement urbain dans certains secteurs du territoire. Tout en restant compatible avec les attentes de la population, cette densification et ce renouvellement urbain doivent s'accompagner d'une démarche qualitative, par exemple en limitant les nuisances automobiles tout en développant le transport collectif et les modes de déplacements doux, en développant un réseau d'espaces publics (cheminements, places, parcs...) de qualité, en offrant des activités et équipements de proximité, en veillant à la qualité des logements et des espaces bâtis...

Le PADD défend l'idée d'une armature urbaine fondée sur deux principes :

- la volonté de maîtriser le développement urbain, en fixant des limites à l'extension des pôles d'urbanisation et en encourageant le processus de renouvellement urbain (notamment avec l'optimisation de l'espace en « dents creuses »),

- la volonté d'organiser le développement urbain : développement des centralités urbaines au sein de la ville agglomérée, renforcement des bourgs et des villages, développement limité et sous conditions de certains hameaux, structuration des pôles d'activités (existants et futurs), création à long terme d'un nouveau quartier d'habitat à Étrembières.

Les incidences du SCOT*Incidences positives*

Les objectifs du SCOT traduisent une réelle volonté de rigueur dans le développement urbain. Si l'on estime que l'augmentation de la population sera comprise entre 5 000 et 8 000 nouveaux habitants d'ici 10 ans, elle ne se traduira pas par une surconsommation de l'espace telle que l'on a pu la vivre au cours des dernières années.

Les formes d'urbanisation retenues vont permettre un recentrage sur les bourgs et villages et limiter la maison isolée qui repousse toujours plus loin les frontières de l'urbanisation.

En ce sens, les espaces de contact entre les zones urbanisées et les milieux naturels / agricoles seront beaucoup mieux définis.

Parallèlement, la densification en bourgs et villages va jeter les bases nécessaires à la mise en place de réseaux de transports en commun efficaces.

Enfin, le SCOT se prononce clairement, dans le cadre du projet de contournement de la ville agglomérée, pour une solution qui consisterait autant que possible valoriser les infrastructures existantes, et en cela limiter la consommation de l'espace.

Incidences négatives

La densification des bourgs et villages a comme corollaire un risque d'augmentation des déplacements individuels motorisés vers les bassins d'emploi, notamment Annemasse et Genève, au moins dans un premier temps [cf. le point consacré aux transports].

En outre, il conviendra de rester très vigilant dans l'application du SCOT pour garantir la qualité des opérations de densification et de renouvellement urbain, afin d'éviter les phénomènes de « fuite » de certaines populations vers l'extérieur du territoire.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Le SCOT insiste particulièrement sur la nécessité d'un renouvellement urbain de qualité, qui permette, tout en densifiant, une amélioration de la qualité de vie urbaine. Il encourage à ce titre toutes les communes, dans les PLU et les projets d'aménagement, à penser l'urbanisation en espaces cohérents, à tous les niveaux (quartiers, hameaux, voire lotissements), en prévoyant notamment la création d'espaces verts et de détente collectifs.

Le SCOT ne peut, du fait de sa portée réglementaire, aller plus loin dans les niveaux d'exigences vis-à-vis des concepteurs : trame bâtie, conception des espaces publics, références à la norme HQE... Ceci relève de l'échelle plus fine du PLU et des opérations d'aménagement elles-mêmes.

Concernant la période transitoire pendant laquelle l'urbanisation de certains bourgs et villages risque de ne pas être encore assez dense pour permettre la mise en place de transports en commun, le DOG apporte un certain nombre de mesures de réduction ou de compensation des incidences [cf. le point consacré aux transports].

Il est à noter que la volonté du SCOT de renforcer les centralités urbaines favorisera les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (TC mais aussi modes doux) et évitera un allongement des déplacements en voiture individuelle, en permettant aux habitants de trouver à proximité de leurs lieux de résidence des activités et services de proximité, et d'optimiser le potentiel d'usagers des TC par le cumul de différentes fonctions en un même lieu.

Les indicateurs

Nous proposons de suivre :

- la consommation d'espaces nouveaux utilisés pour l'habitat, les activités et les infrastructures de transports,
- la part des bâtiments construits selon des démarches HQE.*

Incidences sur les paysages

Note : pour plus d'informations concernant les incidences du SCOT sur les paysages, se reporter au volet paysager (1.5) du rapport de présentation.

Les enjeux

Le paysage du territoire du SCOT est marqué par des éléments structurants de forte portée (massifs des Voirons et du Salève, vallées de l'Arve et du Foron...). Cependant, le développement urbain (étalement des villes, zones d'activités, mitage) et les infrastructures routières ont considérablement modifié l'identité paysagère. Le paysage périurbain et les entrées d'agglomération s'en trouvent banalisés.

L'agriculture et les milieux naturels contribuent pour une part importante à la qualité paysagère. Ils sont cependant de plus en plus atteints par les processus de grignotage et de mitage de l'urbanisation.

La préservation de la qualité des paysages du territoire est un des enjeux majeurs pour ce SCOT.

Les objectifs du SCOT

Le thème du paysage est transversal dans la mesure où il résulte bien souvent d'autres thématiques traitées dans le SCOT. Le choix du développement urbain maîtrisé (renforcement des centres bourgs, arrêt du mitage), la préservation d'une grande trame verte, la mise en valeur des cours d'eau sont par exemple des thématiques pour lesquelles chaque politique proposée dans le cadre du SCOT œuvre en faveur de la valorisation ou de la préservation des paysages.

Ainsi le SCOT affirme qu'il est nécessaire :

- de maintenir des coupures non bâties d'intérêt paysager entre les différents pôles d'urbanisation et de traiter les franges urbanisées,
- de préserver les cônes de vues identitaires et de valoriser les ouvertures paysagères remarquables,
- de traiter qualitativement les espaces présentant un enjeu majeur en termes d'image et de valorisation (comme les entrées d'agglomération, les centres villes ou centres-bourgs).

Plus particulièrement, le DOG demande à ce que les PLU repèrent les ensembles naturels et agricoles dont le caractère présente un intérêt majeur sur le plan paysager, et les protègent pour maintenir la lisibilité du

paysage. Il demande également que tout nouveau projet fasse l'objet d'une étude d'intégration paysagère.

Un certain nombre d'orientations plus précises sont déclinées dans le DOG, par exemple la création d'un réseau d'espaces publics structurants ou la revalorisation des entrées de territoire et d'agglomération. Elles sont accompagnées de documents graphiques.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Le constat effectué sur l'évolution de la qualité du paysage au cours des dernières décennies fait clairement référence aux impacts négatifs qui ont pu résulter des juxtapositions d'opérations d'aménagement urbaines sans cohérence aucune. Le développement successif de zones d'activité économique aux abords de la zone agglomérée, des infrastructures routières, et de l'habitat résidentiel de façon dispersée a largement contribué à dévaloriser la qualité des paysages. Le cœur de l'agglomération souffre de l'absence de points de repères et d'éléments de centralité structurants sur le plan paysager.

Les orientations du SCOT en matière de paysage répondent à ces enjeux en cherchant à donner un cadre de référence pour les projets à venir (maintenir les coupures urbaines, conserver des cônes de vues), tout en identifiant quelques opérations à effectuer pour améliorer les sites les plus dégradés visuellement. Ainsi, elles complètent la démarche volontariste qui consiste à protéger les espaces naturels et agricoles, traiter les franges urbaines et favoriser les liaisons douces (mise en valeur des pénétrantes vertes dans la ville agglomérée).

Par exemple, le SCOT fait référence aux projets routiers de contournement de l'agglomération et de désenclavement de la Chablais (aménagement en 2X2 voies de la RD 1206). Ces projets devront être réalisés de façon à limiter leur impact en terme de coupures paysagères. En effet, les grandes infrastructures routières sont des éléments très contraignants sur le plan paysager, nécessitant une réflexion à mener dès l'amont des projets.

Incidences négatives

Le SCOT fixe des orientations en termes de moyens et d'objectifs pour maintenir la qualité et la diversité des paysages.

Les prévisions en termes d'augmentation de la population et de développement de nouvelles zones d'activités impliquent localement des impacts paysagers. Ceux-ci, même si les projets sont 'intégrés paysagèrement', vont transformer le paysage existant.

Les orientations du PADD et du DOG fixent des critères stricts pour le développement urbain (préservation des cônes de vues, de coupures visuelles, etc.). Or, l'enjeu paysager s'ajoute à une multitude d'enjeux inscrits par ailleurs dans le SCOT (politique de développement économique, de l'habitat, des transports...) pour un projet donné. Les communes devront donc inscrire leurs choix en compatibilité avec ces divers enjeux et orientations, définis par le SCOT.

L'application des orientations du SCOT supposera une réelle vigilance : pour des sites dont le cadre paysager actuel peut être perçu comme inintéressant sur le plan identitaire, ou de moindre qualité (selon le point de vue où l'on se place), le risque est d'autoriser des projets « qui ne dénaturent pas l'existant », sans pour autant être satisfaisants. En effet, la notion de paysage de qualité est très souvent subjective. Cette vigilance dans la mise en

œuvre du SCOT est également indispensable si l'on veut effectivement que « chaque modification du paysage [...] soit faite avec un objectif d'intégration paysagère ».

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Les communes dont les projets sont situés dans des secteurs pour lesquels les spécificités du paysage sont peu lisibles devront redoubler d'attention pour que les nouvelles opérations d'aménagement participent à conférer de la lisibilité aux paysages dégradés.

D'une façon générale, le rôle des communes devra consister notamment à s'assurer de la cohérence à l'échelle communale de l'intégration des projets ayant un impact sur l'évolution des paysages.

De plus, les études d'intégration paysagère ne devront pas être un palliatif au non respect des autres orientations en matière de paysage, sous prétexte de répondre aux enjeux majeurs du SCOT.

Les indicateurs

Ils sont particulièrement difficiles à déterminer tant la thématique est subjective. On peut envisager :

- le degré de satisfaction des usagers et habitants concernés par ces nouveaux projets (le critère de subjectivité y trouve ici toute sa force), plaçant les citoyens au cœur de la mesure de l'impact perçu des projets,
- la part des projets (quelle que soit leur nature) ayant fait l'objet d'une réflexion au niveau paysager (sans pour autant exiger une étude d'insertion paysagère lourde), par exemple en associant des paysagistes conseils aux projets communaux ou supra communaux,
- le nombre de projets privés requérant un permis de construire (et donc connus des services municipaux) ayant fait l'objet d'un examen par des paysagistes conseils.

Incidences en matière de risques, de nuisances et de pollutions

Incidences sur les risques naturels

Enjeux

Le territoire est soumis aux risques liés aux mouvements de terrain et aux débordements torrentiels. Dans chaque commune, un Plan de prévention des risques (PPR) a été établi, dont les dispositions s'appliquent aux PLU. Les rivières Arve et Foron ont des apports torrentiels qui créent des phénomènes de crue. Les risques de glissement de terrain sont élevés sur les contreforts des Voirons. Les zones non constructibles inscrites au PPR sont des espaces où doit être prohibée l'implantation d'activités humaines.

Les objectifs du SCOT

Le SCOT n'a pour mission ni de se substituer aux PPR, ni aux contrats de rivières de l'Arve et du Foron, qui assurent la gestion de ces cours d'eau, y compris sur le plan de la sécurité des personnes. Le SCOT rappelle que les communes doivent être en conformité avec la réglementation en vigueur.

Indirectement, il agit sur la problématique des inondations en incitant les communes à favoriser la gestion de l'eau pluviale à la parcelle et en réduisant l'imperméabilisation des sols à l'échelle des micro bassins versants.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Le SCOT fixe l'objectif d'une gestion de l'eau à la parcelle, ce qui va dans le bon sens par rapport au phénomène d'inondation : le développement urbain sera conditionné à une prise en charge à la parcelle des eaux pluviales, et par la création si nécessaire de bassins de rétention pour réduire l'impact de l'imperméabilisation des sols à l'échelle des micro-bassins versants.

Par ailleurs, avec la politique affirmée du maintien d'une vaste superficie du territoire consacrée à l'agriculture et aux espaces naturels, le SCOT se donne les moyens, de façon indirecte, de limiter les phénomènes de crue. Ceci est d'autant plus efficace que les zones humides, dont une des fonctions majeures est la rétention hydraulique (donc la limitation des crues), sont toutes incluses dans la trame verte protégée par le SCOT.

Enfin, le SCOT demande à ne pas urbaniser dans des bandes proches des cours d'eau. Cela diminue d'autant les risques aux personnes et aux biens.

Incidences négatives

La densification de l'habitat va augmenter localement le phénomène d'imperméabilisation : la problématique eaux pluviales devra systématiquement être intégrée pour ne pas aggraver des problèmes locaux ou en aval.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Le développement urbain est conditionné à une prise en charge à la parcelle des eaux pluviales.

Les indicateurs

Ils peuvent être les suivants :

- nouvelle superficie imperméabilisée annuellement,
- évolution de la surface soumise aux inondations,
- population soumise aux inondations,
- suivi dans le temps du nombre et de la hauteur des crues.

Incidences sur les risques technologiques**Enjeux**

Le territoire du SCOT est caractérisé par la présence d'une grosse agglomération, l'agglomération d'Annemasse. Un accident industriel majeur dans cette agglomération pourrait avoir des conséquences dramatiques sur les personnes.

L'état initial de l'environnement n'a pas relevé d'industries susceptibles de créer des risques technologiques majeurs sur l'ensemble du territoire.

Cependant, l'ouverture de nouvelles zones d'activités peut engendrer l'installation d'activités dangereuses pour les personnes et les biens.

Les objectifs du SCOT

Le SCOT incite à la prise en compte systématique des risques technologiques dans les opérations de constructions et d'aménagement.

Une orientation invite les communes à éviter les nouvelles implantations d'activités génératrices de nuisances et potentiellement de risques à proximité immédiate de zones résidentielles ou accueillant du public, en particulier sensible.

Par ailleurs, une autre orientation demande aux communes de mettre en œuvre les moyens techniques permettant de réduire de façon satisfaisante les risques naturels et technologiques.

Les incidences du SCOT*Incidences positives*

Le SCOT prend la mesure des activités présentant des nuisances, en fixant des principes de localisation adaptés.

Incidences négatives

S'il prend bien en compte les activités potentiellement dangereuses, le SCOT ne fixe pas d'objectifs en ce qui concerne le transport de matières dangereuses. Pourtant, ce type de transport emprunte des axes routiers traversant les zones densément peuplées de l'agglomération.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

La problématique du transport des matières dangereuses devra être traitée au niveau du Plan de déplacements urbains.

Les indicateurs

- Nombre d'installations classées soumises à autorisation, sites classés Seveso,
- nombre d'accidents technologiques sur le territoire,
- population concernée par le risque industriel,
- population concernée par le risque de transport de matières dangereuses.

Incidences sur la qualité de l'eau**Enjeux**

Le territoire du SCOT subit une forte pression urbaine. Celle-ci a rejailli à la fois sur la qualité naturelle des cours d'eau (aménagement, enrochements, recalibrages) mais aussi sur leurs qualités hydrobiologiques et physicochimiques.

Des contrats de rivières ont été lancés pour permettre de restaurer la qualité de l'eau et des milieux : l'Arve et le Foron en bénéficient. La Menoge en revanche ne bénéficie pas directement pour le moment de mesures de programmation aussi fortes.

Parallèlement, les communes du territoire du SCOT se sont équipées de dispositifs d'assainissement de plus en plus performants.

Les réseaux d'assainissement collectifs, plutôt anciens sur le territoire de la 2C2A sont rénovés au fur et à mesure des travaux de réaménagement de la voirie.

Sur les communes de Machilly, Saint-Cergues, et Juvigny appartenant au Sivom du Foron, le réseau d'assainissement est de construction récente. La construction a commencé en 1975 et le réseau est en bon état.

Sur le secteur des Voirons géré par le SIAM, de lourds travaux de rénovation et de construction de nouveaux réseaux ont été entrepris depuis 1992. Ainsi, ce secteur qui présente des contraintes quant à la mise en œuvre de systèmes d'assainissement autonome, est en totalité équipé de réseaux de type séparatifs de collecte des eaux usées. La construction d'une nouvelle station d'épuration est projetée sur ce secteur.

Les trois stations d'épuration existantes possèdent ensemble une capacité de traitement pour 109 000 équivalents-habitants et desservent actuellement une population d'environ 85 000 personnes.

Plus de la moitié du réseau total est de type unitaire, même s'il est totalement séparatif dans certaines communes, ce qui est le cas pour le réseau du SIAM par exemple. La transformation en réseau séparatif est réalisée au cours des travaux de réaménagement de la voirie, à l'exception du réseau du centre d'Annemasse qui va rester en unitaire (pas d'autre possibilité). La collecte des eaux pluviales s'effectue grâce à un réseau de sept déversoirs d'orages.

Il existe sur le territoire une vraie problématique eaux pluviales. L'augmentation des surfaces imperméables et l'insuffisance des collecteurs de pluie entraînent des risques d'inondations en zone urbaine, sur le bassin versant du Foron essentiellement. Ce type d'aléa se reproduit sur plusieurs communes et c'est une préoccupation majeure des élus responsables de la sécurité des habitants. Une organisation intercommunale pour la gestion des eaux pluviales urbaines dans l'ensemble du territoire semble indispensable pour trouver une solution globale.

Les objectifs du SCOT

Le SCOT se fixe des grands objectifs en matière de gestion de l'eau :

- éviter les pollutions des sources et nappes phréatiques et en assurer une gestion économe et concertée en partenariat avec les territoires voisins,
- améliorer la qualité des eaux superficielles.

Plus particulièrement, le PADD encourage à une gestion globale et concertée des cours d'eau, qui favoriserait la prévention des risques d'inondation et de pollution et leur mise en valeur.

Au niveau de l'assainissement, le Document d'orientations générales précise que :

- les communes devront optimiser les systèmes d'assainissement existants, afin d'éviter toute pollution chronique des nappes phréatiques,
- les zones urbanisées et à urbaniser doivent être si possible reliées à un réseau d'assainissement collectif existant ou à créer. En l'absence de ce réseau, elles doivent être reliées à des systèmes d'assainissement autonome efficaces et contrôlables,
- les PLU devront organiser leur développement urbain en donnant une priorité aux zones reliées ou pouvant être reliées à un dispositif d'assainissement et d'épuration collectif de capacité suffisante, tant quantitative que qualitative.

Pour les eaux superficielles, les communes devront prendre des mesures comme :

- des bandes de recul le long des cours d'eau,
- des périmètres de protection stricte à proximité des sources et captages,
- le contrôle de la localisation d'établissements classés,
- des dispositifs de prétraitement des eaux de ruissellement des aires de circulation et de stationnement.

Enfin, le SCOT invite à réduire au mieux l'imperméabilisation des sols lors des nouveaux projets de développement, notamment à travers les Plans locaux d'urbanisme, et conditionne le développement urbain à une prise en charge à la parcelle des eaux pluviales, par toute solution adaptée (par exemple, infiltration à la parcelle, bassin de rétention, etc.).

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Par le type même de développement urbain qu'il défend, le SCOT concourt à l'amélioration et à la préservation de la qualité de l'eau :

- densification de la zone urbanisée, avec arrêt du mitage constaté ces dernières décennies,
- établissement de marges de recul par rapport au lit majeur des cours d'eau,
- préservation d'une large trame verte

Toutes les nouvelles constructions sont conditionnées à l'existence de dispositifs d'assainissement.

Par ailleurs, le dimensionnement actuel des stations d'épuration est largement suffisant pour la population : 109 000 équivalents-habitants, qui va être porté à 121 500 équivalents habitants d'ici 3 à 4 ans avec l'augmentation de la capacité de la station d'épuration de Bonne – Cranves-Sales et qui peut encore être augmentée de 39 000 équivalents habitants si on prend en compte la possible extension de la station d'Annemasse. Le dimensionnement est donc largement suffisant pour une population actuelle d'environ 85 000 personnes, et une augmentation de la population de l'ordre de 5 000 à 8 000 personnes n'entraînera donc pas de contraintes majeures pour l'assainissement collectif à moyen terme.

Enfin, l'orientation pour la gestion de l'eau à la parcelle constitue une bonne réponse pour gérer efficacement non seulement les apports quantitatifs mais aussi la qualité de l'eau : les eaux de ruissellement sont une cause importante de pollution des milieux aquatiques.

Incidences négatives

L'état initial de l'environnement fait état de lourds dysfonctionnements des dispositifs d'assainissement autonome (75 % seraient non-conformes, données 2003).

De même, les réseaux d'assainissement collectif sont en mauvais état sur certains secteurs du territoire, en particulier sur la 2C2A, où plus de 60 % des canalisations ont plus de 50 ans.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Le SCOT préconise dans son rapport de présentation d'instaurer un traitement collectif (petites stations) pour le cas de hameaux éloignés connaissant des difficultés de mise aux normes des assainissements non collectifs existants.

Il propose également de programmer de façon formelle la rénovation des réseaux d'assainissement (définition d'un taux de renouvellement annuel), lorsque cela se justifie.

Il faut souligner que la problématique de l'eau dépasse par de nombreux aspects le périmètre du SCOT : la réponse efficace aux enjeux dans ce domaine supposera également des mesures adaptées à une échelle plus large (à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise, voire au-delà, notamment pour la gestion des grands cours d'eau : Arve, Menoge...). Le SCOT affirme dans son PADD son soutien actif aux démarches allant dans ce sens.

De plus, le SCOT encourage le développement d'une armature urbaine multipolaire hiérarchisée, ce qui favorise un développement rationalisé des réseaux d'assainissement de type collectif, dont le traitement des eaux est maîtrisé, mesuré et contrôlé par les syndicats de gestion des eaux usées existants.

Les indicateurs

Un certain nombre d'indicateurs peuvent être déterminés pour la qualité de l'eau. L'intérêt est que beaucoup de ces indicateurs sont déjà en place (beaucoup d'organismes interviennent sur ce thème) :

- qualité des principaux cours d'eau (Arve, Foron, Menoge) : indice IBGN (indice biologique normal globalisé),
- taux de population raccordé à l'assainissement collectif,
- nombre et types de contrôles de l'assainissement autonome par les communes,
- qualité des rejets après traitements en stations d'épuration (rendement des STEP sur quelques polluants type azote, DCO, MES...),
- taux de renouvellement des canalisations vétustes.

Incidences sur la qualité de l'air

Enjeux

La région d'Annemasse est soumise à l'altération de la qualité de l'air due à l'ensemble de l'agglomération genevoise. Le principal problème concernant la qualité de l'air sur le territoire du SCOT est celui de la concentration de l'ozone, pour lequel on constate régulièrement des pics de pollution. Les autres polluants mesurés respectent globalement les valeurs limites à ne pas dépasser.

Les flux routiers sont la principale cause de l'altération de l'air sur le territoire. Ces flux routiers sont importants du fait :

- de la position de carrefour de la région d'Annemasse,
- du type d'urbanisme pratiqué ces dernières années, favorisant le trafic automobile : dispersion de l'urbanisation, augmentation des distances domicile-travail,
- de l'intégration de la région d'Annemasse dans l'agglomération franco-valdo-genevoise de plus de 700 000 habitants.

Le chauffage domestique intervient également fortement dans le domaine de la pollution de l'air. La combustion de carburants fossiles libère du CO₂ fossile et contribue à l'effet de serre. Le chauffage au bois type inserts ou foyers ouverts augmente de son côté le taux de particules en suspension (PM10).

Les objectifs du SCOT

Le SCOT a pour objectif de lutter contre la dégradation de la qualité de l'air due en partie à l'utilisation massive de la voiture individuelle. Il incite pour cela à une politique de déplacements forte (transports en commun, liaisons douces) [cf. le point consacré aux transports].

Il fixe les principes d'un développement urbain plus favorable au développement des transports collectifs et des modes doux, en luttant contre l'étalement urbain et la dispersion de l'habitat.

En matière d'alternative aux combustibles fossiles, responsables de la majeure partie de la dégradation de la qualité de l'air et de l'atmosphère en général, le SCOT affirme le besoin du développement d'une démarche bois énergie au niveau des collectivités.

Dans le rapport de présentation, le SCOT encourage les communes à faire preuve d'initiatives pour la maîtrise de l'énergie et le développement d'énergies alternatives aux combustibles fossiles, a priori moins nocives pour la qualité de l'air et en particulier les gaz à effet de serre [cf. le point sur les énergies renouvelables].

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Plusieurs orientations cumulent des effets bénéfiques en faveur de la limitation des émanations de polluants dans l'air :

- La densification de zones déjà urbanisées, le renforcement des centralités urbaines et l'arrêt du mitage permettront la mise en place de transports collectifs à terme efficaces qui se substitueront à la voiture individuelle pour une part des déplacements beaucoup plus significative qu'aujourd'hui. Ils favoriseront également le développement des modes de déplacements doux, solutions les plus économiques et les plus écologiques [cf. le point consacré aux transports].
- La demande d'une politique de maîtrise de l'énergie et du recours aux énergies renouvelables va dans le sens

d'une meilleure qualité de l'air de façon globale et à terme (lutte contre l'effet de serre en particulier).

- Le souhait de contribuer fortement à la mise en place d'une politique de développement des transports collectifs et des modes doux à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Le Plan régional pour la qualité de l'air a lancé un certain nombre d'orientations concernant la maîtrise des émissions pour améliorer et préserver la qualité de l'air. Plus précisément, il demande (cf.3.3.1) de réduire les émissions de sources fixes en :

- favorisant les économies d'énergie, l'émergence des énergies renouvelables non polluantes et le développement des réseaux de chaleur et de froid,
- recourant à des technologies propres et à des combustibles moins polluants.

Les recommandations du SCOT en matière d'actions visant à améliorer la qualité de l'air sont donc conformes aux préconisations du PRQA qui, bien qu'anciennes, sont toujours d'actualité.

Incidences négatives

L'influence du SCOT reste modeste sur la thématique de l'énergie, faute de leviers d'action directs en ce domaine.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

L'élaboration d'un Plan de déplacements urbains constituera une opportunité majeure pour aller plus loin dans la mise en œuvre d'une politique de mobilité plus favorable à la qualité de l'air.

Les indicateurs

Les indicateurs de qualité de l'air existent et sont bien suivis par l'Air de l'Ain et des Pays de Savoie. On se rapprochera d'eux pour prendre en compte les plus pertinents, tout en gardant à l'esprit que la qualité de l'air sur le territoire ne dépend pas exclusivement des implications du SCOT. Actuellement, on mesure le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre, l'ozone et les poussières inférieures à 10 µ. La mesure des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) serait un bon indicateur pour la circulation (voir thématique transports).

On peut s'attarder sur le nombre et pourcentage d'habitants exposés (dépassement des valeurs limite), en particulier :

- la population sensible (écoles, crèches, hôpitaux...),
- la population résidente,
- les travailleurs sur les zones considérées, en relation avec la population totale de l'agglomération (et son augmentation éventuelle).

L'indice Atmo calculé à partir des principaux polluants constitue également un bon indicateur (il définit des classes de qualité de l'air par jour, de très bon à très mauvais).

Des indicateurs liés au développement d'autres types d'énergie peuvent être définis :

- volume de bois produit pour le bois énergie,
- nombre de systèmes décentralisés mis en place sur le territoire,
- nombre de systèmes mis en place par les collectivités ou les particuliers (l'Ademe possède les chiffres).

Pour les indicateurs liés aux transports, on se rapprochera de la thématique spécifique [point suivant].

Incidences sur les transports et déplacements

Enjeux

Le territoire du SCOT subit de nombreuses nuisances en terme de déplacements automobiles, du fait :

- de sa position de carrefour entre différentes vallées, et de son intégration dans une métropole transfrontalière plus large de plus de 700 000 habitants, avec un centre très attractif (Genève), donc une situation qui entraîne une importante circulation de transit. En ce sens, la région d'Annemasse connaît des problématiques se rapprochant de celles de grandes agglomérations urbaines beaucoup plus vastes, sans disposer pour autant des mêmes moyens d'action.
- d'une urbanisation peu structurée et diffuse qui a favorisé jusqu'ici le recours à la voiture individuelle, en particulier pour les déplacements domicile-travail.

Le trafic routier engendre des nuisances fortes en terme de qualité de l'air [cf. le point ci-dessus], d'impact sonore et de consommation de l'espace.

Cette situation, cumulée à l'absence d'une politique de mobilité commune cohérente et structurée, a induit un retard considérable de l'agglomération annemassienne par rapport à de nombreuses agglomérations de même type en matière de développement des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Les objectifs du SCOT

Le SCOT affirme la volonté de mettre en œuvre une politique globale de mobilité sur l'ensemble du territoire, politique qui doit défendre une logique plus favorable à la qualité de la vie.

Cette politique se décline sur un ensemble d'orientations qui concernent le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle, la limitation des nuisances liées au trafic automobile, l'amélioration des connexions avec les territoires voisins...

L'ensemble de ces mesures doivent être précisées et déclinées dans un Plan de déplacements urbains à l'échelle des douze communes.

Les priorités affichées sont :

- le renforcement de l'offre en transports collectifs,
- le rééquilibrage de l'aménagement de l'espace urbain en faveur des modes de déplacement alternatifs au transport individuel motorisé, en particulier : adaptation du réseau de voiries, report des flux de transit, réorganisation des accès et du stationnement des voitures individuelles,
- la constitution d'un réseau structuré de liaisons douces,
- la limitation des nuisances dans les secteurs urbanisés,
- la sécurité des déplacements.

Parallèlement, le développement urbain tel qu'il est voulu par le SCOT a pour objectif, pour mémoire, de :

- maîtriser le développement urbain en fixant des limites à l'extension des pôles d'urbanisation et en encourageant le processus de renouvellement urbain,
- développer des centralités urbaines au sein de la ville agglomérée et renforcer les bourgs et villages,
- concentrer l'essentiel du développement urbain futur dans les secteurs déjà desservis ou potentiellement desservables à terme par les transports collectifs.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Les orientations du SCOT, que ce soit en termes de mode d'urbanisation que d'organisation des déplacements, sont globalement favorables au développement de transports en commun efficaces et des modes de déplacements « doux ».

Par ailleurs, les orientations du SCOT devraient également permettre de limiter considérablement les nuisances induites par les déplacements, notamment en luttant contre le transit automobile dans la ville agglomérée.

À noter que la politique de mobilité développée par le SCOT s'inscrit pleinement dans une logique transfrontalière, contribuant ainsi à l'élaboration d'une politique cohérente et durable à l'échelle plus large de la métropole franco-valdo-genevoise.

Les conséquences directes d'un Plan de déplacements urbains réalisé de façon volontariste devraient être très favorables à l'amélioration des nuisances liées aux déplacements. La mise en place du PDU devrait réduire les émissions de polluants, les émissions de gaz à effet de serre et les impacts sonores liés au trafic et mieux répartir la consommation de l'espace entre les différents types modaux de déplacement.

Les recommandations du Plan régional de qualité de l'air concernant les déplacements incitent l'agglomération annemassienne à lancer un Plan de déplacements urbains, en insistant sur la collaboration nécessaire avec l'agglomération genevoise à laquelle elle est étroitement liée.

Les objectifs visés par le PADD pour le futur PDU sont conformes aux orientations définies dans le PRQA.

Incidences négatives

Le SCOT prévoit un accroissement de population entre 5 000 et 8 000 personnes à horizon 10 ans et la création de nouveaux secteurs de développement, comme le site de l'Étoile Annemasse-Genève, le site des Îles, les Bois Enclos, Borly 2 ou le Brouaz.

L'augmentation de la population et la création d'urbanisations nouvelles, même si elles sont accompagnées de la mise en place de transports alternatifs à l'automobile, sont une source potentielle d'augmentation des contraintes et des nuisances en terme de déplacement (qualité de l'air, bruit, congestion routière).

Le fait de permettre une densification des bourgs et villages actuellement non desservis par les transports collectifs a comme corollaire un risque d'augmentation des déplacements individuels motorisés vers les bassins d'emploi, notamment Annemasse et Genève, au moins dans un premier temps. En effet, tant que les bourgs ou villages concernés ne seront pas assez denses, le transport collectif ne sera pas compétitif, voire ne se développera pas. Et quand il pourra le devenir, les habitudes du recours à la voiture individuelle risquent d'être prises et difficiles à changer. Cela nécessite un phasage de l'urbanisation, qui est prévu dans le DOG.

Enfin, le contournement de l'agglomération annemassienne (et notamment la liaison A40-Chasseur) va engendrer localement pour les populations riveraines des nuisances supplémentaires en termes de qualité de l'air et de bruit. En ce sens, le SCOT aurait pu également définir des bandes non urbanisables à proximité immédiate des grands axes de circulation (c'est là que l'influence de la pollution liée au trafic est la plus forte).

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Le DOG du SCOT affirme la priorité au développement des secteurs situés à proximité des points d'arrêt existants ou programmés du réseau de transports collectifs urbains primaire, et ensuite les secteurs situés à proximité des points d'arrêt existants ou potentiels du réseau de transports urbains collectifs secondaires, ceci afin d'optimiser le potentiel d'usagers de ces réseaux.

Concernant la période transitoire pendant laquelle l'urbanisation de certains bourgs et villages risque de ne pas être encore assez dense pour permettre la mise en place de transports en commun, le DOG indique que « pour favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux (et notamment les extensions éventuelles du réseau de transports collectifs urbain secondaire sur des secteurs du territoire actuellement non couverts par un tel réseau), le développement de l'habitat s'effectuera prioritairement par une utilisation optimisée du potentiel foncier situé à l'intérieur même ou au plus près des centres des bourgs et des villages, avant d'étendre les bourgs et les villages sur des espaces aujourd'hui naturels ou agricoles. »

Il faut souligner que cette période transitoire reste un « moindre mal » : sans une densification des bourgs et villages, leur desserte en transports collectifs économiquement viables ne serait même pas envisageable à long terme.

Le DOG donne également la priorité à court et moyen terme à un développement limité des hameaux les plus proches des bourgs et des villages, et pouvant plus facilement reliés à ces derniers par des circulations douces sécurisées.

Il est à noter que la volonté du SCOT de renforcer les centralités urbaines favorisera les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (TC mais aussi modes doux) et évitera un allongement des déplacements en voiture individuelle, en permettant aux habitants de trouver à proximité de leur lieu de résidence des activités et services de proximité, et d'optimiser le potentiel de clientèles des TC par le cumul de différentes fonctions en un même lieu.

Enfin, un Plan de déplacements urbains ambitieux tel qu'il est envisagé constitue en lui-même une mesure compensatoire sérieuse. Il conviendra d'en mesurer les effets.

Les indicateurs

Ce peut être le même type d'indicateurs que l'on utilise habituellement dans le cadre des PDU :

- indicateurs des déplacements : taux de fréquentation des différents modes de déplacement, report modal constaté, kilométrage de voies en circulation douce réalisé, comptages routiers réguliers sur certaines voies, dont le pourcentage poids lourds,
- indicateurs de la qualité de l'air liée aux déplacements : estimation des consommations énergétiques annuelles pour le transport et les déplacements, sur l'ensemble du territoire et par habitant, estimation des émissions de gaz à effet de serre annuelles pour le transport et les déplacements, sur l'ensemble du territoire et par habitant, nombre de véhicules à moteur essence ou diesel substitués par transfert modal des habitudes de déplacement, taux d'utilisation de biocarburants, part des déplacements non concernée par des véhicules à émissions de gaz à effet de serre,

- indicateurs de sécurité : accidentologie, linéaire de voies « apaisées » (pistes cyclables, mesures de réduction des vitesses...).

Incidences sur la gestion des déchets

Enjeux

En matière de déchets des ménages, les collectivités du territoire du SCOT (la 2C2A et la CCV) ont développé :

- la collecte sélective des emballages par apport volontaire à des conteneurs disposés sur la voie publique,
- 4 déchetteries réparties sur le territoire pour les déchets encombrants (dont déchets verts, déchets toxiques...).

Les déchets non valorisés en tant que matière sont incinérés avec récupération d'énergie à l'usine d'incinération de Bellegarde-sur-Valserine. Le dimensionnement de celle-ci et l'augmentation possible de sa capacité (180 000 tonnes/an) permettent d'envisager sans problème direct sur ce plan une augmentation de 5 000 à 8 000 habitants sur le territoire du SCOT. Cependant, l'enjeu est bien de réduire la quantité de déchets à incinérer en développant plus fortement la collecte sélective.

Les déchets des artisans et commerçants sont accueillis sur la déchetterie de Vétraz-Monthoux, pour la 2C2A. La CCV a pour objectif de les accueillir également, dans le cadre d'une extension ou de la création d'une nouvelle déchetterie.

Quant aux déchets inertes, le volume de stockage est largement suffisant sur le territoire du SCOT grâce au remblaiement des carrières d'extraction de granulats d'Étrembières. On peut estimer au maximum à 135 000 m³ annuels de stockage nécessaire si l'on retient, comme le préconise le Plan départemental des déchets du BTP, un volume de 1,8 m³ par habitant et par an, sachant que la capacité initiale de la carrière d'Étrembières est de plus de 3 000 000 de m³.

Cependant, compte tenu du déficit de centres de stockage de classe 3 en Haute-Savoie et de la proximité de la Suisse, cette disponibilité est à relativiser. Il faut également répondre à l'augmentation prévisible des déchets induits par le développement du territoire.

Le fait de disposer sur le territoire même du SCOT de capacités suffisantes de stockage de déchets inertes est un atout pour ce territoire qui subit par ailleurs énormément de contraintes.

Les objectifs du SCOT

Pour mémoire, il faut souligner que la problématique des déchets dépasse par de nombreux aspects le périmètre du SCOT : la réponse efficace aux enjeux dans ce domaine supposera également des mesures adaptées à une échelle plus large (à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise et départementale). Le SCOT affirme dans son PADD son soutien actif aux démarches allant dans ce sens : il fixe l'objectif de « mener une réflexion globale sur la problématique de la gestion des déchets, en visant une échelle plus large que le seul territoire [réduction des déchets à la source, réflexion sur les alternatives possibles à l'incinération pour certains déchets, notamment sur le développement et l'optimisation du tri sélectif pour favoriser le recyclage et la valorisation matière, anticipation sur l'augmentation des déchets prévisibles, stockage contrôlé des matériaux inertes, etc.] ».

Globalement, le SCOT, sans se substituer aux collectivités en charge de la gestion des déchets, préconise une

réduction à la source des déchets incinérables (qui font l'objet d'une valorisation énergétique). Il soutient à cet effet les politiques communales et intercommunales allant dans ce sens.

Au niveau du PADD, le SCOT indique : « les communes devront prendre toutes dispositions pour faciliter les équipements et aménagements liés au recyclage des déchets, et conduire une politique contrôlant la ressource en granulats ». Il incite donc à prendre en compte la problématique au sein des PLU.

Vis-à-vis de la gestion des déchets inertes, le SCOT souhaite qu'une réflexion soit menée à l'échelle transfrontalière avec tous les territoires et acteurs concernés, et notamment l'État, sur le développement d'une offre en sites de stockage de matériaux inertes suffisamment diversifiée, tant côté français que côté genevois, mais aussi sur les modalités d'organisation et de gestion de cette offre, afin qu'elle puisse réellement répondre à l'ensemble des besoins.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Le SCOT affirme clairement la volonté de développer la réduction à la source des déchets et leur valorisation matière, dans un but de freiner les quantités à incinérer en augmentation constante, même si compte tenu de sa portée réglementaire, le SCOT ne peut pas intervenir directement sur cette problématique.

Par ailleurs, la densification de l'habitat, en réduisant les coûts de collecte, est un facteur facilitant la mise en place de la collecte sélective des déchets ménagers au porte à porte, bien plus efficace que les conteneurs d'apport volontaire actuellement mis en place sur le territoire.

Concernant l'accueil de déchets inertes, le SCOT ne désigne pas de nouveau site spécifique, au vu de la capacité suffisante des Carrières du Salève pour absorber les besoins propres au territoire. Pour autant, l'entrée sur le territoire de déchets inertes extérieurs augmente le coût d'élimination des déchets inertes pour les entreprises du territoire, ce qui, d'une certaine façon, n'est pas complètement satisfaisant ; mais cela relève d'une appréciation économique, et non pas environnementale.

Dans un souci de cohérence et de réflexion globale avec les territoires environnants, le SCOT n'exclut pas la possibilité de créer de nouveaux centres de stockage de déchets inertes.

Incidences négatives

Le SCOT n'a pas d'incidences négatives sur la production de déchets, vis-à-vis d'une situation « au fil de l'eau ».

Mesures de réduction et de compensation des incidences

Le SCOT n'exclut pas la possibilité de créer de nouveaux centres de stockage de déchets inertes. Cependant, il détermine une série de critères encadrant cette possibilité, par exemple ne pas compromettre la qualité des ressources et milieux naturels d'intérêt, des milieux agricoles et le bon fonctionnement des exploitations agricoles, etc. Il souhaite inscrire ces projets dans une logique d'intérêt général, en cohérence avec la politique d'aménagement du territoire.

Les indicateurs

Ce sont :

- la quantité et le type de déchets produits sur le territoire, et leur évolution,
- la quantité de déchets triée et recyclée (taux de valorisation),
- la quantité de déchets incinérée à Bellegarde-sur-Valserine,
- le nombre de déchetterie ouvertes aux artisans.

Incidences sur la pollution des sols

Enjeux

Peu de sites ont été recensés pour le moment comme pollués par des activités industrielles (5 sites). Les opérations de surveillance ou de décontamination ont été mises en place.

Les objectifs du SCOT

Le SCOT ne précise directement rien de particulier en matière de protection des sols. Cependant, les mesures qu'il indique pour la préservation de la qualité de l'eau superficielle, des sources et nappes phréatiques (par exemple la rétention à la parcelle) concourent à la prévention des sols pollués.

Même chose pour la gestion des déchets : une bonne maîtrise des déchets renforcera la protection des sols.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Même si elles ne sont pas décrites de façon directe, les orientations du SCOT vont dans le sens de la préservation des sols.

Plus précisément, une orientation indique la nécessité de prendre des mesures permettant de limiter la pollution des eaux superficielles. Comme exemple, elle propose entre autres la mise en place de dispositifs de pré-traitement des eaux de ruissellement des aires de circulation et de stationnement.

Incidences négatives

Aucune incidence négative du SCOT n'a été relevée sur cette thématique.

Les indicateurs

Recensement des sites industriels potentiellement pollués, en plus de la base BASIAS et du travail de la DRIRE.

Incidences sur le bruit

Enjeux

Les principaux facteurs de bruit recensés sur le territoire sont ceux liés aux transports terrestres : véhicules motorisés (en particulier poids lourds), trains. Les activités de l'aérodrome constituent également une gêne sonore.

Les objectifs du SCOT

La politique ambitieuse du SCOT en matière de déplacements et à travers le PDU doit améliorer le niveau sonore des voies de circulation, particulièrement en :

- détournant le trafic sur les voies de contournement,
- favorisant le report modal de la voiture individuelle vers le transport collectif ou les liaisons douces,
- dissuadant l'utilisation de la voiture individuelle (contraintes de stationnement, création des P+R)...

Le SCOT demande par ailleurs à ne pas faire cohabiter de nouvelles activités génératrices de nuisances sonores à proximité immédiate de zones résidentielles, afin qu'elles ne remettent pas en cause le cadre de vie des riverains.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Les actions du SCOT conduiront à réduire le nombre de personnes exposées à de forts niveaux de bruit si les actions du PDU sont efficaces à terme : détournement du trafic, développement des transports collectifs, de l'usage du vélo et de la marche à pied, restriction des voitures...

Dans le cadre de la qualité environnementale dans les nouvelles constructions à laquelle le SCOT incite, la cible concernant l'acoustique et l'isolation phonique des bâtiments sera prise en compte.

Incidences négatives

Le contournement de l'agglomération annemassienne va engendrer localement une augmentation de la population exposée au bruit.

Le SCOT aurait pu définir des bandes non urbanisables à proximité immédiate de grands axes de circulation bruyants.

Le choix du maintien de l'aérodrome constitue enfin une source sonore non négligeable.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

L'agglomération d'Annemasse est soumise à l'ordonnance du 1^{er} novembre 2004, transposition de la directive européenne du 25 juin 2002, qui rend obligatoire la publication des cartes d'exposition au bruit avant le 30 juin 2007 et l'élaboration d'un plan de prévision du bruit dans l'environnement avant le 18 juillet 2008, dont l'arrêté de mars 2006 précise l'application (Annemasse est citée en annexe dans les agglomérations concernées).

Le plan de prévision du bruit devra permettre de prévenir les effets, réduire les niveaux de bruits et protéger les zones calmes. Il comportera une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif, et identifiera les sources de bruit dont les niveaux devront être réduits.

Concernant le projet de contournement de la ville agglomérée, le SCOT demande à ce que soient prévues des mesures de réduction ou de compensation des incidences

en matière de bruit pour permettre de limiter l'impact des aménagements.

Les indicateurs

Ils peuvent être les suivants :

- la cartographie sonore de l'agglomération annemassienne, prévue par l'arrêté de mars 2006,
- les mesures de bruit « avant / après » la réalisation des aménagements qui seront prévus dans le PDU, à des points définis,
- l'identification des populations exposées,
- le linéaire des voies 'apaisées' par an,
- le nombre d'opérations nouvelles ou de réhabilitations ayant fait l'objet de mesures phoniques,
- le suivi du trafic aérien de l'aérodrome d'Annemasse.

Incidences du SCOT sur les ressources naturelles

Incidences en matière d'utilisation des sols

Enjeux

Le territoire du SCOT est très contraint naturellement. Le développement urbain, que ce soit pour l'habitat, les activités commerciales ou les infrastructures, a été très consommateur d'espace au cours des dernières décennies. L'agriculture et les milieux naturels en ont subi les conséquences.

On assiste maintenant à une raréfaction de l'espace disponible, ce qui pousse l'urbanisation à s'étendre toujours plus loin.

Cependant, l'image identitaire du territoire est beaucoup liée à ses paysages agricoles.

Les objectifs du SCOT

Le SCOT affirme clairement la volonté de conserver un cadre naturel et agricole de qualité. C'est même la première partie du PADD.

Le SCOT s'engage à privilégier une utilisation plus économe du foncier et à maîtriser l'urbanisation, en définissant les conditions dans lesquelles elle peut continuer [voir le point sur les incidences du SCOT sur le cadre physique du territoire].

Enfin, le SCOT définit une vaste trame verte dont l'objet est de préserver et valoriser les ensembles agricoles et naturels. Les objectifs affichés sont la conservation de la richesse biologique des espaces naturels, la pérennité et la qualité de l'activité agricole et une gestion plus économe des ressources naturelles.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Les objectifs du SCOT répondent bien à un objectif de développement durable, en n'hypothéquant pas l'espace pour l'avenir. Les zones préservées et les espaces urbanisables sont clairement identifiés, ces derniers devant faire l'objet d'une optimisation (densification, maîtrise de l'espace).

Les milieux naturels deviennent préservés sur l'ensemble du territoire. La préservation de l'agriculture devient également une priorité, sous réserve de la possibilité d'une densification maîtrisée de certains bourgs et villages structurés situés dans les grands ensembles agricoles.

[voir le point sur les incidences du SCOT sur l'environnement naturel].

La problématique de l'utilisation des sols et de consommation de l'espace est donc bien réfléchi sur le long terme.

Enfin, le SCOT se prononce clairement, dans le cadre du projet de contournement de la ville agglomérée, pour une solution qui consisterait autant que possible à valoriser les infrastructures existantes, et en cela limiter la consommation de l'espace et le changement d'utilisation des sols.

Incidences négatives

L'augmentation de la population et la création de zones d'activités décrites par le SCOT vont engendrer une pression supplémentaire pour la consommation d'espace, et donc le changement d'utilisation des sols, même si l'espace consommé ne sera pas proportionnel à la population supplémentaire, compte tenu de la densification et du renouvellement urbains préconisés.

La vocation de ces espaces sera radicalement modifiée au profit des grands ensembles géographiques naturels et agricoles préservés, et l'agriculture n'y sera pas considérée comme prioritaire (changement de vocation rendu nécessaire par l'augmentation de la population).

Le contournement de l'agglomération d'Annemasse sera également fortement consommateur d'espace : emprise des voies, échangeurs...

Mesures de réduction et de compensation des incidences

La définition de grands ensembles agricoles et/ou naturels protégés constitue une mesure de réduction des incidences inhérentes à la consommation d'espace par l'urbanisation. L'urbanisation prévue répond à la demande en terme d'habitat comme d'activités, mais elle est canalisée. En dehors de quelques secteurs limités en terme de surface (Borly 2 notamment), l'urbanisation nouvelle ne s'effectuera pas sur les espaces agricoles identifiés comme d'intérêt stratégique majeur à l'échelle du SCOT, et concernera essentiellement des poches agricoles orphelines, déjà enserrées voire enclavées dans des milieux urbanisés. [voir le point sur les incidences des grands projets du SCOT].

Sur le contournement d'Annemasse, le SCOT affirme une position nettement défavorable à la variante qui aurait le plus d'impacts en termes de consommation d'espaces et d'impacts sur les milieux naturels et agricoles (variante D), en cohérence avec la volonté de préserver le plateau de Loëx, inclus dans un périmètre de protection.

De façon globale, la politique du SCOT vise à une consommation de l'espace raisonnée pour le long terme.

Les indicateurs

L'utilisation des sols peut se mesurer à partir de calculs de surface. La cartographie SIG, à l'aide de repères géoréférencés, permet de suivre les différentes typologies d'occupation des sols :

- part de territoire urbanisé, avec part des zones d'activités, commerciales, part de l'habitat, infrastructures,
- types d'urbanisation : dense, discontinue, isolée,
- consommation de terres agricoles (SAU),
- part des zones naturelles dans les PLU.

Incidences sur la ressource en granulats

Enjeux

Le territoire du SEGH dispose d'une bonne ressource en granulats au pied du Mont Salève, sur la commune d'Étrembières, où deux sites d'extraction sont ouverts. Une carrière alluvionnaire est située au niveau des Îles mais la majeure partie des extractions a d'ores et déjà été réalisée et le site est en fin d'exploitation.

Par ailleurs, les déchets inertes reçus sur les anciennes carrières d'Étrembières (dans le cadre de leur réhabilitation) sont recyclés : la carrière Descombes possède une installation fixe de concassage / recyclage, tandis qu'une installation mobile vient régulièrement sur la carrière Chavaz.

Les objectifs du SCOT

Le SCOT prévoit une augmentation de la population estimée entre 5000 et 8000 nouveaux habitants à horizon 10 ans) et un développement de zones d'activités (existantes et nouvelles).

Ceci nécessite l'utilisation de granulats pour la construction des nouveaux bâtiments comme pour les nouvelles voiries.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

La ressource en granulats est largement suffisante sur le territoire compte tenu de l'urbanisation envisagée par le SCOT.

Incidences négatives

L'exploitation de carrières présente dans tous les cas des conséquences environnementales (dégradation de milieux naturels, perte de sols, bouleversements hydrologiques, trafic de poids lourds...) et souvent des conséquences paysagères.

Mesures de réduction et de compensation des incidences

L'exploitation de carrières obéit à des règles très strictes en matière d'impact sur l'environnement.

Par ailleurs, le SCOT donne des orientations très précises en matière de protection des milieux naturels, agricoles et du paysage. L'ouverture de nouvelles carrières devrait également répondre aux objectifs du SCOT.

L'opportunité de posséder des carrières en exploitation et une ressource en granulat importante permet donc au SCOT d'envisager son développement urbain de façon sereine sur ce plan, sans atteinte supplémentaire sur l'espace.

Les indicateurs

En terme de ressource en granulats, les indicateurs peuvent être :

- le nombre de carrières d'extraction sur le territoire,
- le volume produit annuellement par ces carrières,
- le volume utilisé pour le territoire du SEGH (possibilité de ratios en fonction de l'urbanisation).

Incidences en matière d'eau potable

Enjeux

Sept entités se partagent la gestion du réseau d'eau potable pour alimenter 12 communes en eau potable sur le territoire du SEGH.

Les ressources en eau du territoire sont situées sur plusieurs zones : nappe de la basse vallée de l'Arve à Arthaz, aquifère karstique du Salève à Étrembières, nappe franco-suisse du Genevois à Étrembières et Gaillard, versants du Massif de Voirons, nappes du Foron et de la Menoge. La diversité de l'approvisionnement en eau potable est un facteur positif et le périmètre d'approvisionnement dépasse largement les frontières du SCOT.

Les périmètres de protection sont en place.

Les ressources en eau potable sont suffisantes pour l'ensemble des communes. Il est possible pour l'agglomération annemassienne de puiser dans la nappe franco-suisse (limitée à 1,5 million de m³). Sur les Voirons, les ressources sont suffisantes pour subvenir aux besoins et d'autres sources sont existantes et potentiellement mobilisables. Aucun déficit n'est constaté.

Il n'existe pas dans le territoire du SEGH de canalisations en plomb.

Le volume de pertes sur le réseau d'alimentation en eau potable est globalement élevé sur l'ensemble du territoire (certaines communes l'ont résolu), même si on assiste à une amélioration ces dernières années.

Les objectifs du SCOT

Le SCOT se fixe de grands objectifs concernant la qualité de l'eau (voir le point sur les incidences sur la qualité de l'eau), en particulier : 'éviter les pollutions des sources et nappes phréatiques et en assurer une gestion économe et concertée en partenariat avec les territoires voisins' et souhait 'que soient optimisés les réseaux d'assainissement collectifs et dispositifs autonomes'.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Par les orientations prises tant en matière d'urbanisation qu'en matière de prévention des pollutions éventuelles (en particulier sur l'assainissement, voir le point sur les incidences sur la qualité de l'eau), le SCOT intervient favorablement sur la protection de la ressource en eau. La connexion entre les réseaux garantit en cas de problème une sécurisation de l'approvisionnement en eau potable.

Incidences négatives

L'accroissement de la population et la création de zones d'activités nouvelles vont entraîner une consommation accrue en eau potable.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Les ressources en eau potable sont actuellement suffisantes sur l'ensemble du territoire et des potentialités existent pour augmenter la ressource.

L'augmentation des besoins se fera davantage, sur le plan quantitatif, dans l'agglomération annemassienne à terme, compte tenu des orientations de développement urbain du SCOT. Si nécessaire, l'augmentation de la demande en eau potable pourra être résolue par l'utilisation du réseau

d'eau potable du Canton de Genève ou par l'utilisation des eaux du Lac Léman.

La problématique dépasse ainsi largement le périmètre du SCOT : elle se situe à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise.

Les indicateurs

Les indicateurs retenus pour l'eau potable sont principalement de deux ordres :

- qualitatif : vérification de la teneur des eaux distribuées en contaminants : nitrates, pesticides... par réseau de distribution,
- quantitatif : suivi du volume d'eau prélevé, rapport entre le volume distribué et le volume facturé (diagnostic des fuites).

Incidences en matière d'énergies renouvelables

Enjeux

Le point sur la qualité de l'air a déjà en partie évoqué la thématique sur les énergies renouvelables.

L'utilisation de carburants ou combustibles fossiles entraîne deux contraintes majeures :

- l'émission d'éléments polluants dans l'atmosphère, avec la particularité de la restitution de gaz carbonique fossile qui provoque des altérations climatiques,
 - la dépendance par rapport à des sources d'approvisionnement exogènes, qui de surcroît sont épuisables à court terme (on parle d'une quarantaine d'années).
- Sur le territoire du SEGH, deux sources majeures de consommation d'énergie fossile sont recensées :
- le transport et les déplacements routiers,
 - le chauffage et la production d'eau chaude sanitaire.

La problématique électrique est mise à part, du fait d'une politique nationale qui a misé sur l'électricité nucléaire, moins contributrice en gaz à effet de serre. En revanche, les réserves d'uranium sont estimées là aussi à une quarantaine d'années.

Les objectifs du SCOT

Il a été vu plus haut, au point sur les déplacements, que le type de développement urbain proposé par le SCOT (densification, renforcement des centralités) facilite le développement de transports collectifs au détriment de la voiture individuelle.

En matière d'alternative aux combustibles fossiles, le SCOT pousse au développement d'une démarche bois énergie au niveau des collectivités.

Le SCOT encourage également les actions en faveur de la réduction des dépenses énergétiques, le développement de modes de productions d'énergies à partir de matières premières renouvelables et le développement d'actions d'éducation à l'environnement.

Le DOG demande aux communes d'encourager une meilleure maîtrise de l'énergie, en développant notamment des énergies alternatives aux combustibles fossiles, ceci à l'aide de leurs outils ou actions dans les domaines économique, financier ou urbanistique.

Les incidences du SCOT

Incidences positives

Le développement d'énergies renouvelables sur le territoire du SEGH permettra de valoriser et diversifier les

ressources énergétiques : utilisation du potentiel solaire, entretien du patrimoine forestier, utilisation du potentiel éolien (si c'est le cas)...

La maîtrise de l'énergie prônée permettra de réduire les dépenses énergétiques.

La densification de zones déjà urbanisées, le renforcement des centralités urbaines et l'arrêt du mitage permettront la mise en place de transports collectifs à terme efficaces qui se substitueront à la voiture individuelle pour une part des déplacements beaucoup plus significative qu'aujourd'hui. Ils favoriseront également le développement des modes de déplacements doux, solutions les plus économiques et les plus écologiques [voir le point consacré aux transports].

Incidences négatives

L'influence du SCOT reste modeste sur la thématique de l'énergie, faute de leviers d'action directs en ce domaine.

Les indicateurs

Les indicateurs liés au développement d'énergies renouvelables peuvent être les suivants :

- volume de bois produit pour le bois énergie,
- surface de capteurs solaires installés,
- nombre de systèmes décentralisés mis en place sur le territoire,
- nombre de systèmes mis en place par les collectivités ou les particuliers (auprès de l'Ademe ou des organismes qui montent les dossiers de subvention),
- quantité d'énergie produite par énergie éolienne sur le territoire.

Pour les indicateurs liés aux transports, on se rapprochera de la thématique concernée. Citons en particulier :

- le taux d'utilisation de biocarburants,
- la part des déplacements non concernée par des véhicules à émissions de gaz à effet de serre.

Incidences des grands projets du SCOT, hors projets d'infrastructures de transports

Enjeux et objectifs du SCOT

Le SCOT a fait le choix de préserver strictement des grands espaces agro-naturels sur lesquels le diagnostic avait identifié des potentialités, voire des velléités d'urbanisation importantes, et en particulier :

- l'ensemble Plaine et Bois de Rosses, espace sous très forte pression urbaine du fait de son positionnement stratégique, très attractif sur le plan économique notamment,
- la plaine maraîchère de Gaillard, où un risque réel de grignotage progressif aux franges du site par déclassements de terres agricoles avait été identifié,
- le plateau de Loëx, menacé par la pression urbaine qu'induit le projet de contournement routier de l'agglomération annemassienne/désenclavement du Chablais,
- le vallon de la Menoge et l'arrière de la colline de Monthoux, secteurs très attractifs pour un développement de l'habitat.

Pour faire face à la demande en logements et en zones d'activités, le SCOT a retenu six grands projets de « développement urbain » (partie 3 du DOG) : les Îles ZAC Bois d'Arve, les Îles quartier d'habitat, l'Étoile Annemasse-Genève, Borly 2, les Bois Enclos, le Brouaz :

- Deux sont des projets de renouvellement urbain « par excellence » : Étoile gare et Bois Enclos,
- Un constitue une extension de zone d'activité : Borly 2,
- Trois impliquent une urbanisation seulement partielle de sites « ouverts » plus larges : Brouaz, les Îles ZAC Bois d'Arve, les Îles quartier d'habitat.

Ces grands projets n'impliquent pas l'urbanisation d'espaces d'intérêt écologique majeur. Certains impliquent la consommation de terres agricoles, mais cet impact est à relativiser au regard de la surface totale de terres agricoles préservées par ailleurs dans le SCOT.

- Secteur des Îles à Étrembières : urbanisation prévue à long terme de terres aujourd'hui cultivées, présentant cependant un intérêt très variable sur le plan agricole. Une partie du site des îles pourrait être éventuellement maintenue en espaces agricoles, même en cas de réalisation des projets de développement programmés.
- Site du Brouaz : urbanisation prévue de terres agricoles d'intérêt (dont maraîchages bio), mais correspondant à des poches agricoles « orphelines ».
- Site de Borly 2 : urbanisation prévue de terres agricoles d'intérêt manifeste, dont la surface reste inférieure à 15 ha.

Ensemble Plaine et Bois de Rosses : projet de valorisation « douce »

Incidences positives

La protection est assurée contre une urbanisation nouvelle, excepté sur le sous-secteur « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales ».

Des orientations strictes sont fixées par le DOG pour que le projet de valorisation reste compatible avec la préservation des milieux naturels (dont la dernière station à glaïeul des marais) et avec l'agriculture.

Ce projet peut être l'occasion de mettre en place une gestion pertinente du milieu naturel et forestier (et pérenniser ainsi la dernière station de glaïeul, voire réintroduire l'espèce sur d'autres secteurs du site où il existait jusqu'à récemment).

Le succès de la valorisation du site doit permettre une prise de conscience collective renforcée de l'intérêt de le préserver au-delà de l'échéance du SCOT et assurera donc sa protection à très long terme.

Sur le plan paysager, le projet de valorisation est une opportunité majeure pour requalifier ce site et ses franges.

Incidences négatives

Ce projet a peu d'incidences négatives. L'urbanisation nouvelle sur le sous-secteur « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales » entraînera de facto la consommation d'un espace agricole, mais de dimension très modeste à l'échelle du SCOT.

Mesures de réduction et de compensation des incidences

Le SCOT fixe une série de conditions à une urbanisation nouvelle sur le sous-secteur « Porte d'entrée des Bois

de Rosses et de Cranves-Sales», notamment le maintien d'une «pénétrante verte» sur les Bois de Rosses et le maintien du cône de vue identitaire sur les Voirons depuis la RD 907.

Projet Étoile Annemasse-Genève

Incidences positives

Le projet de l'Étoile Annemasse-Genève correspond à une opération de renouvellement urbain. Elle est doublée d'un projet de pôle multimodal pour les déplacements, qui favorisera un fort développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (notamment les transports collectifs tant urbains qu'interurbains).

Sur le plan paysager, le projet est également l'occasion de requalifier une entrée de territoire majeure.

Incidences négatives

Le pôle multimodal peut engendrer une augmentation des nuisances (augmentation des cadences de trafic ferroviaire, rabattement des voitures, etc.).

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

La démarche d'approche environnementale de l'urbanisme sur ce projet doit permettre de réduire les nuisances liées au trafic.

Par ailleurs, il est à noter que la gare d'Annemasse présente une plate-forme de fret importante, qui mobilise une grosse partie du site (par exemple par le stockage de marchandises sur place). La restructuration des activités de fret ferroviaire est souhaitée afin de donner plus d'ampleur au projet de développement urbain, en délocalisant une partie des espaces occupés. Mais cette évolution doit s'effectuer en réorganisant l'activité fret sur le nord de la Haute-Savoie (notamment en s'appuyant sur les projets en cours sur Viry ou Perrignier) afin qu'elle puisse être plus performante, et qu'elle contribue ainsi à réduire la part du transport de marchandises sur route sur le secteur.

Projet des Bois Enclos

Incidences positives

Le projet permet de recentrer le développement économique futur sur des espaces adaptés en continuité immédiate de l'existant, et ainsi de mettre fin au phénomène d'implantations économiques diffuses et dispersées. Il permet d'optimiser un potentiel de renouvellement urbain (requalification d'une friche industrielle).

Le projet constitue également une opportunité pour revaloriser paysagèrement le site.

Incidences négatives

Pour le moment, le site n'est pas accessible par des transports en communs réguliers ni des modes doux sécurisés.

En terme de consommation d'espace, on n'a pas de réelles incidences négatives car l'aménagement du site est contenu dans des limites très strictes.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Les espaces boisés qui entourent le site ont été inclus dans des périmètres de protection au niveau du SCOT,

et une bande boisée est ainsi maintenue entre le site et le carrefour des Chasseurs.

Par ailleurs, le DOG affiche la volonté que ce nouveau pôle soit desservi par des transports en commun réguliers dans l'hypothèse d'une extension du périmètre de transports urbains à terme.

Projets de la ZAC Bois d'Arve et nouveau quartier d'habitat sur le secteur des Îles

Incidences positives

Le projet représente une bonne opportunité de requalifier l'intégration paysagère de cette entrée d'agglomération majeure, un espace aujourd'hui partiellement exploité pour l'agriculture ou en friche.

Le SCOT comporte une série d'orientations générales et spécifiques pour ce projet qui répondent bien aux enjeux naturalistes, paysagers et de loisirs. Par exemple : la mise en scène des cônes de vue identitaires et des ouvertures paysagères, le traitement qualitatif des voies, la requalification de l'espace public en général, la garantie, au sein même des espaces urbanisés, du maintien d'une proportion d'espaces verts en cohérence avec le réseau existant d'espaces naturels le long des berges de l'Arve.

Incidences négatives

Le projet nécessite la consommation d'espaces aujourd'hui naturels et agricoles (à long terme, au moins 60 ha sur 120 ha pour l'ensemble du site des Îles). Le maintien de l'activité agricole sur ce site n'est pas considéré comme prioritaire à long terme à l'échelle du SCOT, au vu notamment de l'intérêt agricole très variable des espaces (secteurs remblayés, ancienne décharge...)

Pour le moment, le site n'est pas desservi par les transports en commun ni par des voies permettant des modes doux sécurisés.

Mesures de réduction et de compensation des incidences

Une partie du site des Îles est préservée dans un périmètre de protection stricte d'espaces naturels et agricoles établi par le SCOT (biotope des Etangs, certains espaces naturels et agricoles situés en continuité immédiate, et une bande de 50 m le long de l'Arve).

Le SCOT exige une gestion très économe du foncier dans le cadre de ces projets (exigence de densité pour le nouveau quartier d'habitat notamment) et leur phasage dans le temps (le quartier d'habitat n'est prévu qu'à échéance long terme).

Le DOG affiche la volonté de laisser vivre une activité agricole sur le site des Îles au moins pour les 10 ans à venir, voire au-delà, tant que cela peut être concilié avec les projets de développement (cela dépendra de la configuration retenue des projets de développement et des arbitrages fins effectués au niveau du PLU).

Le DOG conditionne la réalisation du projet à la mise en place concomitante d'une desserte en transports en commun régulière : ceci est possible à moyen terme car le projet est inclus dans le Périmètre de transports urbains. Il en est de même pour la mise en place de liaisons douces sécurisées.

Le DOG affiche la nécessité de tenir compte de l'importance de la préservation de la fonctionnalité écologique de l'Arve, dont les berges assurent une fonction de corridor

écologique intéressant. Le SCOT intègre ces berges dans un périmètre de protection stricte, large d'au minimum 50 m et exprime la nécessité de « préserver une proportion d'espaces verts en cohérence avec le réseau existant d'espaces naturels le long des berges de l'Arve ».

Projet de Borly 2

Incidences positives

Ce projet permet de recentrer le développement économique futur sur des espaces adaptés en continuité immédiate de l'existant, en contribuant ainsi à mettre fin au phénomène d'implantations économiques diffuses et dispersées.

Incidences négatives

Ce projet est impactant en terme de consommation d'espaces présentant aujourd'hui un intérêt agricole manifeste (dont la surface reste inférieure à 15 ha). Pour le moment, pas d'accessibilité en TC réguliers ni en mode doux sécurisés sur le site.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

L'aménagement du site est contenu dans des limites très strictes. Les espaces naturels et agricoles qui bordent le site au sud et à l'ouest (vallon de la Noue et de la Menoge) ont été inclus dans des périmètres de protection au niveau du SCOT.

Le DOG prévoit une orientation spécifique pour imposer un recul de l'urbanisation par rapport au ruisseau de la Noue et maintenir ainsi les continuités biologiques, ainsi qu'une orientation spécifique pour garantir la qualité paysagère des aménagements.

Le site se situe en continuité d'une zone d'activité déjà existante ; son aménagement nécessitera donc théoriquement moins d'infrastructures nouvelles que dans l'hypothèse d'un site isolé.

Enfin, le DOG affiche la volonté que ce nouveau pôle soit desservi par des TC réguliers dans l'hypothèse d'une extension du périmètre de transports urbains à terme.

Projet du Brouaz

Incidences positives

Sur le plan paysager, le projet constitue une opportunité majeure de requalifier une entrée d'agglomération.

Si le site n'est pas actuellement desservi par les transports en commun, certains arrêts de transports collectifs urbains sont proches et la desserte sera par conséquent facilitée. En outre, le passage de la voie ferrée en bordure du site induit des potentialités en terme de desserte ferroviaire.

Enfin, le site constitue du fait de son positionnement stratégique un emplacement potentiel très intéressant pour l'implantation d'un éventuel P+R.

Incidences négatives

Le projet va être consommateur d'espaces agricoles d'intérêt (dont maraîchage bio). Le maintien de l'activité agricole sur ce site n'est pas considéré comme prioritaire à long terme à l'échelle du SCOT, vu le positionnement du site (enserré par le milieu urbanisé).

Le secteur constitue par ailleurs l'un des derniers grands tènements non urbanisés insérés dans la ville agglomérée.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Le DOG n'implique pas un colmatage de l'ensemble du site par des constructions nouvelles : il oblige à ce qu'une partie du site soit dédiée à la création d'un ou plusieurs espaces collectifs de qualité et de dimension intercommunale. Il affirme également qu'une composante végétale importante doit être maintenue à l'échelle de l'ensemble du site, quels que soient les aménagements.

Le DOG énonce plusieurs conditions visant à garantir une forte qualité paysagère aux aménagements.

Il conditionne également l'implantation d'équipements structurants sur le site à leur desserte directe par les transports en commun urbains réguliers, ce qui est possible à moyen terme car le site est inclus dans le Périmètre de transports urbains.

Le DOG affirme enfin que l'aménagement de ce site devra permettre le maintien ou le développement de liaisons douces sécurisées reliant notamment les Bords d'Arve au « cœur d'agglomération ».

Incidences des grands projets d'infrastructures de transports

Enjeux et objectifs du SCOT

La région d'Annemasse fait partie d'un système territorial complexe : elle est à la fois positionnée sur un carrefour stratégique et elle est totalement imbriquée dans la grande métropole franco-valdo-genevoise.

L'attractivité de la métropole associée à sa position de carrefour engendre une problématique transports et déplacements très forte.

Le SCOT souhaite renforcer l'attractivité du territoire mais aussi modifier sa perception et son image, les deux objectifs étant intimement liés.

Entre autres, cette volonté d'attractivité doit s'appuyer sur la réalisation de grands projets d'infrastructures de transports, notamment transfrontaliers. L'objectif est de connecter fortement le territoire aux pôles attractifs environnants, en particulier par les transports collectifs.

Le projet ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA)

Incidences positives

Les incidences de ce projet sont très positives pour la qualité de l'air : c'est un élément structurant du réseau de transports collectifs à l'échelle transfrontalière et régionale, permettant en particulier la mise en place d'un réseau RER performant et d'éventuels parking relais (P+R). Il doit permettre de réduire les nuisances liées au trafic automobile à l'intérieur du tissu urbain dense (report modal).

Il constitue une opportunité pour revaloriser paysagèrement le tissu urbain peu qualitatif actuel autour de la voie

ferrée (des exemples régionaux comme Grenoble avec le tramway montrent l'impact paysager positif du développement du transport en commun ferroviaire).

Incidences négatives

Un doublement de la voie ferrée dans le vallon du Foron sera peut-être nécessaire à long (voire très long) terme. Il pourra avoir des impacts (relativement limités) sur les milieux naturels et l'agriculture, mais cela reste très difficilement estimable aujourd'hui. L'augmentation du trafic ferroviaire engendrera pour les riverains une augmentation des nuisances en terme de bruit.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Le DOG affirme la volonté politique d'un CEVA en souterrain pour limiter les nuisances en terme de bruit et l'effet de coupure urbaine.

Le projet de prolongement du Tramway

Incidences positives

Les incidences de ce projet sont très positives pour la qualité de l'air : c'est un élément structurant du réseau de transports collectifs, au même titre que le projet CEVA. Il doit permettre de réduire les nuisances liées au trafic automobile à l'intérieur du tissu urbain dense (report modal). Il représente enfin une opportunité pour :

- revaloriser paysagèrement une entrée d'agglomération et l'axe urbain de la rue de Genève,
- étoffer le réseau d'espaces publics.

Incidences négatives

Peu de conséquences négatives : les nuisances sonores que peuvent engendrer un tramway sont à relativiser au regard des nuisances induites actuellement par le trafic automobile.

Le projet de Boulevard urbain

Incidences positives

Ce projet devrait permettre de favoriser la « couture urbaine » entre le cœur d'agglomération et des quartiers périphériques comme le Perrier.

Il permettra de renforcer les connexions par les transports collectifs et les modes doux. Ainsi, les carrefours sur cet axe devront permettre de prioriser le passage des transports en commun, en particulier sur l'itinéraire retenu pour le réseau de transports collectifs urbains primaire. Cette voirie sera réalisée dans une logique de renouvellement urbain permettant la restructuration des quartiers existants et le développement d'habitats nouveaux : c'est une vraie opportunité pour revaloriser paysagèrement le tissu urbain, et améliorer la sécurité des croisements tous usagers confondus (piétons, véhicules, vélos, etc.).

Incidences négatives

La création de cette nouvelle voirie pourrait encourager l'usage de la voiture dans un premier temps, le temps de structurer les réseaux de transports en commun et modes doux.

Les projets d'aménagements permettant de faciliter le contournement routier de la ville agglomérée

Incidences positives

Ces projets doivent permettre de réduire les nuisances liées au trafic automobile à l'intérieur du tissu urbain dense, en canalisant les flux de transit à l'extérieur.

Incidences négatives

Ces aménagements auront un impact indéniable en terme de consommation d'espace.

Ils encourageront l'usage de la voiture, au moins dans un premier temps, le temps que des systèmes de transports en commun efficaces soient mis en place.

La mise à 2X2 voies du désenclavement du Chablais et la réalisation du contournement d'Annemasse (liaison A 40- Chasseur) risquent d'aggraver le phénomène de « coupure physique » du territoire. Les nuisances en terme de pollution de l'air et de bruit risquent d'être accrues localement.

Ces projets d'aménagements routiers traversent en partie des secteurs à forts enjeux agricoles et écologiques (par exemple, secteur des Chasseurs-Allongets-Chandouze, Bords d'Arve pour le réaménagement du nœud d'Étrembières...).

Sur le plan de la logique individuelle de déplacement, le fait de rendre gratuit l'accès à l'A 40, aujourd'hui payant, peut être une incitation pour les automobilistes à continuer à utiliser leur véhicule personnel plutôt que les transports en commun pour se rendre vers Annemasse.

Mesures de réduction ou de compensation des incidences

Bien que la maîtrise d'ouvrage de ces projets échappe aux communes et aux intercommunalités, le SCOT affirme des volontés vis-à-vis de ces projets, afin que certains enjeux soient bien pris en compte (écologiques et agricoles notamment).

Le SCOT demande notamment que ces projets permettent un maintien des continuités biologiques et notamment l'aménagement de passages à faune.

Sur le contournement d'Annemasse, le SCOT affirme une position nettement défavorable à la variante qui aurait le plus d'impacts en terme de consommation d'espace et d'impacts sur les milieux naturels et agricoles (variante B), en cohérence avec la volonté de préserver le plateau de Loëx, inclus dans un périmètre de protection.

L'effet de coupure physique induit par la mise à 2X2 voies du désenclavement du Chablais / contournement d'Annemasse existe déjà en partie, et ce projet peut être l'occasion de développer des liaisons douces sécurisées et de rétablir certaines connexions (passages inférieurs et supérieurs prévus a priori).

L'effet de nuisances sonores induit par la mise à 2X2 voies du désenclavement du Chablais/contournement d'Annemasse pourra être limité par des aménagements spécifiques anti-bruits dont le SCOT affirme la nécessité.

Afin de limiter l'effet attractif de la gratuité du tronçon A 40 au profit de la voiture, le SCOT prévoit en parallèle un ensemble de mesures visant à contraindre en partie l'usage de l'automobile pour donner une place plus importante aux modes alternatifs, et notamment par la limitation des capacités routières en entrée de la ville agglomérée.

Le projet de liaison routière entre Machilly et Veigy-Foncenex

Au-delà de la limite Nord du SCOT, sur le territoire du Bas Chablais, un projet de nouvelle liaison routière est en cours de réflexion.

Incidences positives

Ce projet, bien que non inclus dans le périmètre du SCOT permettrait de réduire les flux automobiles de transit depuis le Nord du territoire (Bas Chablais), vers Genève via l'agglomération d'Annemasse.

Incidences négatives

Ce projet présente actuellement plusieurs variantes encore à l'étude. Devront notamment être pris en compte dans l'évaluation environnementale fine de ces variantes leurs éventuelles incidences négatives sur le site Natura 2000 FR8201722 des zones humides du Bas Chablais et sur les corridors à grande faune.

Effets de cumul

Les effets de cumul résultent de l'augmentation des changements induits par des actions passées et présentes, ainsi que des actions notables et prévisibles du fait de la mise en œuvre du SCOT

Enjeux thématiques (uniquement ceux pour lesquels un effet de cumul est constaté)	Territoires concernés		
	Ensemble du territoire	Espace naturels d'intérêt : Corridors écologiques Zones humides, Sites Natura 2000	Cours d'eau
Cadre physique, et consommation d'espaces naturels et agricoles	Effet positif pour la prise en compte de cet enjeu au travers de l'ensemble des dispositions du SCOT	Effet positif d'identification de leur localisation et de protection de ces corridors	
Accès à la nature	Effet positif de structuration d'un réseau d'espaces de détente et de loisirs	Régulation de la fréquentation par le public en fonction de la sensibilité des milieux	
Paysages	Le SCOT limite l'étalement urbain et ses conséquences sur les paysages, préserve les trames vertes et bleues, veille à la prise en compte des enjeux environnementaux dans les grands projets développés		Préservation paysagère, et de la ripisylve (bandes boisées sur les rives) des cours d'eau maintenant un rôle épurateur.
Risques	Le SCOT intègre les prescriptions des Plans de Prévention des Risques et des projets des contrats de rivière, Le SCOT incite à la gestion des eaux pluviales à la parcelle, limitant l'accroissement du risque inondation Le SCOT incite à la prise en compte systématique des risques technologiques dans les opérations de constructions et d'aménagement.		
Ressource en eau	Le SCOT veille à ce que le développement urbain soit prioritaire sur les zones desservies par un réseau d'assainissement collectif ou autonome performant	Protection des corridors par la demande de prise en compte par les communes de bandes de recul le long des cours d'eau,	En plus des effets positifs sur l'ensemble du territoire, le SCOT incite les communes à la mise en place de dispositifs de prétraitement des eaux de ruissellement des aires de circulation et de stationnement.
Qualité de l'air	Politique globale de déplacement favorable à la réduction des flux de véhicules, principale source de pollution de l'air : limitation des accès en voiture au centre de l'agglomération, concomitante à un développement des transports collectifs.		

Rapport de compatibilité du SCOT avec les autres plans et programmes

Remarques préalables

Il s'agit dans ce rapport de vérifier l'articulation du SCOT avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes soumis à évaluation environnementale en application du code de l'environnement, avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération' [décret n° 2005-613 du 27 mai 2005].

Ces plans et programmes sont mentionnés au I de l'article L. 122-4 du code de l'environnement. Ce sont :

- les schémas multimodaux de services collectifs de transports prévus par l'article 14-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs.
- les schémas de mise en valeur de la mer prévus par l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983.
- les plans de déplacements urbains prévus par les articles 28, 28-2-1 et 28-3 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs.
- les plans départementaux des itinéraires de randonnée motorisée prévus par l'article L. 361-2 du code de l'environnement.
- les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux prévus par les articles L. 212-1 et L. 212-2 du code de l'environnement.
- les schémas d'aménagement et de gestion des eaux prévus par les articles L. 212-3 à L. 212-6 du code de l'environnement.
- les plans départementaux ou interdépartementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés prévus par l'article L. 541-14 du code de l'environnement.
- les plans régionaux ou interrégionaux d'élimination des déchets industriels spéciaux prévus par l'article L. 541-13 du code de l'environnement.
- le plan d'élimination des déchets ménagers d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14 du code de l'environnement.
- les plans nationaux d'élimination de certains déchets spéciaux dangereux prévus par l'article L. 541-11 du code de l'environnement.
- les schémas départementaux des carrières prévus par l'article L. 515-3 du code de l'environnement.
- les programmes d'action pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates prévus par le décret n° 2001-34 du 10 janvier 2001 relatif aux programmes d'action à mettre en œuvre en vue de la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole.
- les directives régionales d'aménagement des forêts domaniales prévues par l'article L. 4 du code forestier.

- les schémas régionaux d'aménagement des forêts des collectivités prévus par l'article L. 4 du code forestier.
- les schémas régionaux de gestion sylvicole des forêts privées prévus par l'article L. 4 du code forestier.
- les programmes situés à l'intérieur du périmètre d'un site Natura 2000 visés à l'article R. 214-34-1 (d) du code de l'environnement.

Compte tenu de ses objectifs et de sa portée réglementaire, le SCOT n'aura aucune incidence ni interférence avec la plupart de ces documents. Nous retenons pour cette étude les plans et programmes suivants :

- les schémas multimodaux de services collectifs de transports : en Rhône-Alpes, c'est le Schéma régional des transports décidé par le Conseil régional en novembre 1997,
- les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux,
- les plans départementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés,
- les schémas départementaux des carrières prévus par l'article L. 515-3 du code de l'environnement.
- les programmes situés à l'intérieur du périmètre d'un site Natura 2000.

Nous avons considéré qu'il était opportun d'ajouter à cette liste le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA).

Il n'existe pas encore de Plan de déplacements urbains sur le territoire du SEGH, mais il est prévu dans le cadre du SCOT.

Il n'existe pas encore non plus de Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée ni de schémas d'aménagement et de gestion des eaux.

Le Plan régional pour la qualité de l'air

Adopté par le Préfet de région, le 1^{er} février 2001, le Plan régional pour la qualité de l'air Rhône-Alpes fixe des orientations visant à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique :

- sur la surveillance de la qualité de l'air,
- sur la maîtrise des pollutions atmosphériques,
- sur la maîtrise des émissions de polluants atmosphériques via des recommandations relatives à l'offre de transport,
- sur la mise en place d'information du public sur la qualité de l'air.

Il précise en particulier dans son orientation 8 qu'il est nécessaire de « réduire les émissions en intensifiant les efforts pour les zones où les objectifs de qualité ne sont pas durablement atteints ».

Dans ce cadre, un point traite de la réduction des émissions du transport. Il recommande que chaque « agglomération de plus de 50 000 habitants élabore un plan de déplacement urbain ou un plan de gestion des déplacements dans l'esprit de la loi d'orientation des transports intérieurs ».

De même, il demande que « l'ensemble des acteurs de l'organisation des transports s'organise pour mieux coordonner leur action afin notamment d'offrir des alternatives durables au transport individuel et une plus grande cohérence dans la chaîne des transports ».

Dans ses orientations, en particulier celles qui concernent la politique de déplacement, le SCOT concourt à la mise en œuvre des orientations du PRQA.

Le Schéma régional des transports

Approuvé par le Conseil régional en novembre 1997, son objectif est la constitution d'un réseau global de transport collectif à l'échelle de la région, intégrant les différents modes et les différentes autorités organisatrices, ceci au service de l'utilisateur.

Il doit permettre de relier entre elles toutes les villes de Rhône-Alpes et les pôles majeurs en train ou en autocar par un système cadencé et très facilement lisible par les usagers.

Le schéma régional des transports vise à la définition de stratégies globales de transport dont les transports collectifs sont une des composantes essentielles, adaptées aux différentes problématiques que sont les aires urbaines, les zones rurales, les zones touristiques, le réseau de villes, l'ouverture extérieure de la région.

Dans les aires urbaines, notamment celles de Lyon, Saint-Etienne, Grenoble et le genevois, il vise la constitution d'offres de transports collectifs périurbains de nature à offrir une réelle alternative à l'usage de l'automobile.

Les orientations définies par le SCOT en matière de déplacements et transports sont dans l'esprit du schéma régional des transports : la problématique est étudiée à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise et ambitionne le report modal de la voiture vers les transports collectifs.

Le Schéma départemental des carrières

Le Schéma départemental des carrières a été publié en septembre 2004. Les besoins annuels pour l'ensemble du département ont été estimés à 5 millions de tonnes pour l'ensemble du département, dont environ 2 millions de tonnes pour l'aire Annemasse-Thonon (le schéma ne détaille pas plus).

Compte tenu de la difficulté d'ouvrir de nouveaux sites, due à la mauvaise acceptation sociale et aux contraintes liées à la protection de l'environnement, le niveau de la ressource qui paraît pourtant suffisant en Haute-Savoie est à relativiser.

Le schéma définit donc une orientation visant à une utilisation économe des matières premières.

Le SCOT n'a pas pour vocation de déterminer l'emplacement de futures carrières. Cependant, il expose la ressource en granulats disponible sur le territoire. La présence des carrières d'Étrembières constitue une source d'approvisionnement largement dimensionnée par rapport au périmètre du SCOT et aux besoins exprimés sur 10 ans. Tout comme le schéma des carrières, le SCOT insiste sur la nécessité de la préservation de la ressource, avec en particulier le recyclage et le réemploi des déchets inertes.

Le Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés

Il a été approuvé par un arrêté préfectoral en date du 20 juillet 2005. Suite à la loi de décentralisation du 13 août 2004, c'est désormais le Conseil général qui est chargé du suivi et de l'animation du plan.

Les objectifs initiaux du plan sont :

- Traiter de façon satisfaisante en Haute-Savoie tous les déchets suivants :
 - ordures ménagères : valorisation matière + incinération
 - encombrants : dans des broyeurs associés aux unités de traitement
 - déchets industriels banals (DIB) : centres de tri ou incinération selon les secteurs
 - boues de stations d'épuration : valorisation agricole ou incinération
 - déchets verts : compostage au niveau des syndicats les plus importants
 - déchets hospitaliers : aménagement d'une usine d'incinération de déchets ménagers.
- Engager une valorisation matière à l'échelle de tout le département
- A court terme, réaliser le traitement sur la base des 5 unités d'incinération utilisées au mieux : Chavanod, Marignier, Passy, Thonon, Bellegarde.
- A terme, après amortissement des unités concernées, recentrer le traitement sur des unités dans lesquelles la partie incinération aurait une capacité au moins égale à 100 000 tonnes par an.
- Mettre en place un syndicat mixte départemental ayant pour vocation d'optimiser les capacités de traitement en phase de fonctionnement et en phase d'investissement, et d'uniformiser les coûts de traitement (péréquation).
- Dans le cadre de cette structure, lancer une démarche visant à la création d'un centre de stockage de résidus ultimes.
- Réaliser un maillage du département en centres de transit et de tri, et de déchetteries.

Le SCOT n'a pas d'influence directe sur la gestion des déchets. Une orientation du DOG demande cependant aux communes de prendre toutes les dispositions nécessaires pour faciliter les équipements et aménagements liés au recyclage des déchets. Cela sous entend que les PLU des communes devront ne pas empêcher les possibilités d'implantation d'équipement de recyclage de déchets.

Les périmètres Natura 2000

Sur le territoire du SCOT, trois sites ont été proposés en tant que Sites d'Intérêt Communautaire pour faire partie du réseau Natura 2000 :

- Massif des Voirons,
- Salève,
- zones humides du Bas Chablais.

Le SCOT prévoit que l'ensemble des milieux naturels d'intérêt écologique majeur identifiés dans l'état initial de l'environnement fasse l'objet d'une protection stricte.

Ainsi, tous les sites Natura 2000 sont intégralement inclus dans des périmètres de protection stricte définis et cartographiés dans le SCOT.

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée-Corse a été approuvé le 20 décembre 1996. Le SDAGE est décliné localement en SAGE, pour des unités hydrographiques cohérentes (bassin versant par exemple). Aucun périmètre de SAGE n'a encore été retenu pour la zone d'étude. Les orientations principales du SDAGE sont :

- la lutte contre la pollution,
- le respect du fonctionnement naturel des milieux,
- la restauration et la préservation des milieux aquatiques remarquables,
- la gestion des risques,
- le renforcement de la gestion locale et concertée.

Ces orientations sont reprises dans le cadre des deux contrats de rivière existant sur le territoire (pour l'Arve et le Foron).

Un certain nombre d'orientations du SCOT vont dans le sens du SDAGE, plus ou moins directement.

C'est le cas en premier lieu avec la définition de vastes périmètres de protection d'espaces naturels et agricoles : cette protection garantit la fonctionnalité des zones humides. Cela concerne également de façon directe la gestion des risques : le rôle tampon des zones humides tend à préserver les grosses crues aval.

C'est le cas ensuite avec toutes les orientations qui touchent l'eau. Pour mémoire :

- encouragement à une gestion globale et concertée des cours d'eau, qui favoriserait la prévention des risques d'inondation et de pollution et leur mise en valeur,
- optimisation des systèmes d'assainissement, obligation de relier les zones urbanisées (et à urbaniser) à des dispositifs de traitement efficaces,
- définition de mesures pour les eaux superficielles (par exemple bandes de recul le long des cours d'eau, périmètres de protection stricte à proximité des sources et captages, contrôle de la localisation d'établissements classés, dispositifs de prétraitement des eaux de ruissellement des aires de circulation et de stationnement), avec un développement urbain conditionné à une prise en charge à la parcelle des eaux pluviales par toute solution adaptée (par exemple, infiltration à la parcelle, bassin de rétention, etc.)

On peut donc affirmer que le projet de SCOT est complètement en accord avec les objectifs du SDAGE.

Résumé non technique

L'état initial de l'environnement

Le territoire du SCOT du genevois haut-savoyard

Les douze communes de l'agglomération annemassienne représentent une partie d'un ensemble géographique et économique plus large qu'est le bassin de vie Genevois. Le territoire du SCOT est un pôle d'équilibre face à l'attraction genevoise, doté de plusieurs entités géographiques : la vallée du Foron, la plaine de l'Arve en amont de sa confluence avec le Rhône, les massifs des Voirons et du Salève.

Les limites du territoire du SCOT sont matérialisées :

- à l'Ouest : le long des communes transfrontalières d'Étrembières, Gaillard, Ambilly, Ville-la-Grand, Juvigny, Saint-Cergues et Machilly, en limite de la frontière suisse,
- au sud : le long de la Menoge, puis de l'Arve, excepté la commune d'Étrembières située au pied du Salève, en limite du territoire de Saint-Julien-en-Genevois,
- à l'est : du massif des Voirons, en limite de l'entité de la basse vallée de l'Arve,
- au nord : du massif des Voirons en limite de l'entité chablaisienne.

Ce sont donc des entités géographiques complétées par une frontière nationale qui délimitent le territoire du SCOT du Genevois Haut-Savoyard.

Caractéristiques physiques

Le relief de la zone d'étude est constitué d'une cuvette ouverte sur le Léman et limitée par le massif des Voirons et le Salève.

Le climat est un climat tempéré à tendance continentale, caractérisé par un fort contraste thermique entre l'été et l'hiver, et par la présence de pluies régulières. Les vents, influencés par le relief, ont une prédominance Nord-Nord-Est (la bise). La force du vent est généralement faible. Sur le plan géologique, les Voirons appartiennent au massif du Chablais (grès durs et de marnes). Le bassin versant du Foron est composé de dépôts molassiques lémaniques. Le Salève est un chaînon calcaire, composé de roches sédimentaire avec quelques dépôts glaciaires au sommet et un réseau karstique important (grottes et de nappes d'eau souterraines). La vallée alluviale de l'Arve s'étend au Nord.

Hydrologie, qualité et gestion des cours d'eau

Le territoire est en majorité situé sur le bassin versant du Foron, qui s'étend sur les communes de Machilly, Saint-Cergues, Juvigny, Ville-la-Grand, Ambilly et Gaillard. Le bassin versant de la Menoge comprend les communes de Cranves-Sales, Lucinges, Bonne et une partie de Vétraz-Monthoux. La Menoge et le Foron sont tous deux des affluents de l'Arve, cours d'eau qui recueille une partie des eaux d'Étrembières et de Vétraz-Monthoux.

- La Menoge : c'est un torrent de faible débit et de grande instabilité. La qualité de son eau est médiocre, due en partie à la présence de décharges sauvages et à des pollutions organiques d'origine domestique et agricole. Dans le cadre du contrat de rivière de l'Arve, la Menoge fait l'objet de mesures de suivi uniquement au niveau de la zone de confluence avec l'Arve. Dans ce cadre, Vétraz-Monthoux, traversée par la Menoge, bénéficie d'une mesure visant à améliorer la qualité des rejets d'assainissement dans les cours d'eau.
- L'Arve : c'est le principal cours d'eau du département de la Haute-Savoie. Son régime hydraulique est de type nival : une période d'étiage en hiver, et un maximum de débit en juin dès la fonte des neiges qui se prolonge durant l'été. L'Arve est un cours d'eau torrentiel, très dégradé physiquement par divers aménagements : endiguements, extractions massives de matériaux, urbanisation... Tout cela a réduit les domaines d'extension de la rivière et entraîné une dégradation de la qualité des eaux. Le cours d'eau est influencé par des aménagements hydroélectriques (dérivations hors bassin versant vers la Girotte et Emosson). La qualité de son eau sur le territoire du SCOT est moyenne. Elle est largement dépendante des rejets en amont, d'origine domestique ou industrielle (décolletage). L'objectif du SDAGE est de réduire la pollution de moitié sur les 10 années à venir, l'objectif du contrat de rivière est d'atteindre une eau de type 1A, excellente.
- Le Foron : il assure un lien entre le Bas Chablais et le Genevois, entre la France et la Suisse. C'est un torrent qui se développe sur environ 20 km d'Est en Ouest, de Machilly à Annemasse. Son régime est pluvial et il subit une légère influence nivale due aux Voirons. La gestion des inondations du Foron constitue un enjeu important car le cours d'eau s'écoule en zone urbaine où la sécurité des personnes est engagée. Les inondations de plaine ont une occurrence parfois décennale voire trentennale sur certains secteurs de Gaillard. La problématique « inondation » est donc préoccupante sur le secteur du Foron. La

qualité de son eau va de bonne à très bonne, à l'exception du tronçon d'Ambilly (moyenne à très bonne).

L'Arve et le Foron font l'objet de contrats de rivière. Ils visent à atteindre progressivement un fonctionnement équilibré des cours d'eau, en restaurant, quant cela est possible, des espaces de fonctionnalité rapprochée.

Consommation d'espace

Le territoire du SCOT a la particularité d'avoir une occupation de l'espace qui a profondément été modifiée depuis les trois dernières décennies. Les zones dites urbaines, comprenant le tissu urbain, les zones d'activités ou de loisirs, les grandes infrastructures et l'habitat diffus se sont étalés au détriment des espaces naturels et agricoles.

La loi montagne

Quatre communes de la zone d'étude sont concernées par la loi montagne : partiellement pour Cranves-Sales, Saint-Cergues, Bonne, en totalité pour Lucinges. Cette loi prévoit, entre autres, la préservation des terres nécessaires à l'activité agricole, des milieux naturels et des paysages, en limitant les constructions à la continuité des bourgs et des hameaux.

Les espaces naturels

Le territoire du SCOT dispose de milieux naturels remarquables, diversifiés et bénéficiant de niveaux de protection divers. Les grands milieux naturels représentés sur le territoire sont les forêts et les zones humides.

Les milieux et espèces remarquables

Les forêts : elles sont situées essentiellement sur le massif des Voirons, du Salève, auxquels s'ajoutent les boisements rivulaires le long des cours d'eau (l'Arve, la Menoge, le Foron mais aussi le long des torrents présents sur les Voirons), ainsi que quelques espaces boisés aujourd'hui résiduels, tel le bois de Rosses, le bois des Allongets, le bois des Côtes, les espaces boisés du plateau de Lœx et le bois de Vernaz.

Les zones humides

La notion de réseau de zones humides est particulièrement importante au regard du fonctionnement écologique et hydrologique de ces milieux. Que ce soit par voie terrestre ou aquatique, le déplacement des espèces est essentiel pour éviter l'isolement génétique des populations et permettre leur expansion.

Différents habitats sont réunis sous cette appellation de zones humides : marais alcalins, tourbières de transition, mégaphorbiaies, boisements marécageux... D'un point de vue hydrologique, les zones humides jouent naturellement le rôle de récepteurs des bassins versants, d'où la nécessité d'appréhender la conservation des zones humides à une échelle globale.

De nombreuses zones humides participent à la richesse écologique et à la régulation hydraulique du secteur. Elles se situent généralement en plaine, dans des secteurs facilement aménageables. Leur assèchement entraîne la perte d'une faune et d'une flore très riche, mais aussi la

possibilité de recueillir des eaux en cas de forte crue. Les zones humides ont pendant longtemps été considérées comme zones improductives. Elles sont petit-à-petit reconnues pour leur intérêt hydraulique.

Situées sur des terrains habituellement gorgés d'eau douce de façon permanente ou temporaire, la végétation est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année.

Les friches sur argile

Certains milieux particuliers, les friches à molinie sur argile, jusqu'alors très peu prises en compte comme élément de richesse patrimoniale regroupent différentes formations végétales allant de la prairie maigre plus ou moins envahie par les genévriers, à des stades plus élevés de pinèdes claires. Elles sont installées sur des sols argileux, engorgés en hiver et au printemps, parfois extrêmement secs en été.

Les espaces de continuité et les corridors écologiques

La faune a besoin d'un territoire étendu pour vivre et se reproduire, mais l'espace est de plus en plus morcelé par les zones d'urbanisation et les infrastructures.

Les espaces de continuité sont des liaisons fonctionnelles permettant à la faune de se déplacer à l'intérieur du territoire (et en liaison avec les territoires voisins), par exemple des zones de montagne (la chaîne du Jura, le massif des Voirons, les massifs du Salève et du Vuache) vers la plaine. Ces espaces sont parfois très étroits et se limitent à un seul passage ; ce sont alors des corridors indispensables pour maintenir, d'une part, un espace de vie suffisant pour ces animaux, et d'autre part, pour préserver une certaine biodiversité faunistique et floristique en assurant des échanges génétiques d'un espace forestier à un autre.

Les principaux corridors utilisés par la faune se situent coté français le long du ruisseau de la Chandouze, à Saint-Cergues, au Sud du bourg de Juvigny pour remonter vers le bois de Rosses et la tourbière de Lossy par le bois des Allongets, et le long de l'Arve au Sud de Vétraz-Monthoux.

La faune

Le territoire du SEGH conserve une faune variée et riche, en particulier dans les forêts (chamois, cerf, lynx, nombreuses espèces d'oiseaux dont gélinotte et chouette de Tengmalm...), vallées et zones humides (castors, amphibiens d'intérêt comme le triton, la grenouille verte ou la grenouille rieuse...) et cours d'eau où le retour d'espèces autrefois présentes permet d'évaluer une qualité des eaux superficielles satisfaisante (ombre commun, chevine, vairon, blageon, truite fario...).

La flore

Plusieurs espèces floristiques d'intérêt sont à protéger, auxquelles s'ajoute l'ensemble des espèces remarquables inféodées aux milieux spécifiques et protégées en tant que tels (glaïeul des marais, œillet superbe, scrophulaire, lentille d'eau trilobée, séneçon aquatique, gaudine fragile...).

Les disparités physiques du relief sont l'occasion de réunir des milieux très divers tels que les pelouses sèches, les boisements rivulaires, les tourbières, les falaises calcaires, etc.

Les mesures d'inventaire, de protection et de gestion

Les Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)

C'est un outil de connaissance qui doit être pris en compte dans les documents de planification. Les ZNIEFF peuvent être utilisées pour situer les espaces de continuité, les corridors biologiques à préserver. Deux types de ZNIEFF sont recensés :

- les ZNIEFF de type 1 sont des secteurs d'intérêt biologique remarquable ;
- les ZNIEFF de type 2 sont des grands ensembles naturels riches et peu modifiés qui offrent des potentialités biologiques importantes.

Les ZNIEFF présentes sont essentiellement de type 1. Elles concernent des espaces de taille réduite mais d'un intérêt écologique élevé.

L'inventaire régional des tourbières

Les tourbières constituent, au titre de la Directive européenne Habitats, des milieux naturels prioritaires pour la majorité d'entre eux. Asters en a réalisé l'inventaire sur le secteur.

Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope

Ils instaurent des mesures pour la préservation d'habitats nécessaires à la survie ou au repos des espèces animales. Dans la zone d'étude existent quatre zones protégées par des APPB : le bois de la Vernaz et les étangs au niveau des « îles d'Arve », le Massif des Voirons, le Salève, les zones humides du Bas Chablais.

Les Sites d'Intérêt Communautaire

Trois sites ont été proposés en tant que Sites d'Intérêt Communautaire pour faire partie du réseau Natura 2000 (ils sont actuellement protégés par APPB) : le Massif des Voirons, le Salève, les zones humides du Bas Chablais.

Mise en valeurs des espaces transfrontaliers

Le Canton de Genève a élaboré un nouveau plan directeur pour l'aménagement de son territoire dans les 10 à 15 ans à venir. Ce plan directeur cantonal comprend des mesures relatives à la nature, les paysages, les espaces agricoles et la protection de l'environnement.

L'agriculture

L'agriculture est encore une activité dominante sur une grande partie des communes incluses dans le périmètre du SCOT. Les pratiques agricoles traditionnelles se sont largement adaptées aux contraintes topographiques : les zones de plaine sont majoritairement occupées par des maraîchages, activité agricole à haute valeur ajoutée, tandis que les piémonts et les prairies à proximité sont utilisés traditionnellement pour l'élevage bovin laitier. L'élevage répond largement aux attentes de la société en tant qu'activité « multifonctionnelle » : il assure une production essentiellement laitière, valorisée par une transformation en fromages dont l'appellation est d'origine contrôlée (AOC), il assure un « entretien » des paysages et de zones favorables au maintien de la biodiversité, il offre à la population riveraine la possibilité de pratiquer des loisirs doux (marche, vélo) sur les chemins ruraux ouverts au public.

Quelques zones de cultures pérennes (vigne) et de polyculture sont également représentées, de façon minoritaire. Sur le territoire du SCOT, l'activité agricole a subi de profondes mutations, tant au niveau des contraintes territoriales : pression foncière élevée soutenue par la demande

pour l'habitat résidentiel, que de l'activité elle-même : modernisation, agriculture spécialisée, à forte valeur ajoutée, reconnaissance par des labels de qualité, etc.

Ce double constat explique que la surface agricole utile et le nombre d'exploitations ont diminué plus fortement sur le territoire du SCOT que sur l'ensemble du département Haut-Savoyard sur la période 1970-2000.

Les productions laitières et maraîchères sont dominantes en termes d'activité économique et d'emplois. Elles se structurent selon trois types de production : traditionnel, de masse, ou à forte valeur ajoutée. Les élevages produisent en grande quantité du lait, du fromage ou de la viande.

Les cultures spécialisées telles que le maraîchage, l'horticulture, la viticulture et les petits fruits sont des productions à haute valeur ajoutée. Ces centres de production sont depuis longtemps adaptés aux attentes des consommateurs et au marché genevois. Elles ont jusqu'à présent bénéficié des avantages propres aux zones franches, mais désormais, les conditions de vente des produits frais à la Suisse sont moins avantageuses que par le passé, du fait de la mise en application des accords bilatéraux franco-suisses.

Enfin, sur le plan économique, soixante exploitations ont leur siège social sur les communes de l'aire du SCOT. La pérennité des exploitations sur 5-10 ans est assurée pour les deux tiers des exploitations. Le tiers restant a un avenir incertain, mais leur poids économique ou spatial est faible.

Toutefois, l'activité agricole reste fragile, car dépendante de conditions de production qu'elle ne peut maîtriser à long terme (politique agricole, pression foncière induite par le développement urbain).

Le maintien de la vocation agricole sur le long terme de la surface agricole utile est donc un enjeu fort.

Les sols pollués

Cinq sites pollués sont répertoriés dans l'inventaire des sites pollués appelant une action de l'administration et sont intégrés dans la base de données Basol du Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement :

- Ambilly (ancienne usine à gaz) : site traité avec restriction,
- Étrembières (le Pas de l'Échelle, Saram) : site traité, libre de toute restriction,
- Vétraz -Monthoux (SARL pasteur) : site en cours d'évaluation,
- Ville-la-Grand (SA Produits chimiques Platret) : site en cours d'évaluation,
- Ville-la-Grand (Établissement Gromelle) : site traité, avec restriction.

Peu de sols ont été pollués par des activités industrielles polluantes. Le faible nombre de sites concernés permet de contrôler aisément l'état du niveau de pollution.

Qualité de l'air

Pour qualifier la qualité de l'air, quatre paramètres principaux sont mesurés : le dioxyde de soufre (SO₂), le dioxyde d'azote (NO₂), l'ozone (O₃) et les poussières en suspension inférieures à 10 micromètres (PM10). La surveillance de la qualité de l'air est réalisée par « L'air de 2 Savoie » (Association agréée pour la mesure de la qualité de l'air). Cette association possède deux stations de mesure de la

qualité de l'air dans l'agglomération Annemassienne, sur Annemasse et Gaillard.

Un indice appelé Atmo est déterminé pour caractériser la qualité de l'air quotidienne. Il est principalement défini à l'aide des quatre polluants surveillés qui constituent des sous-indices. Son classement va de 1 (très bon) à 10 (très mauvais). C'est une façon synthétique et pédagogique de présenter la qualité de l'air.

L'évolution de l'indice Atmo depuis 1998 dans le bassin genevois français fait ressortir une dégradation globale liée à la forte production d'ozone.

La concentration en l'ozone pendant la période d'été reste le principal problème de pollution de l'air dans la région du Genevois, liée à un fort ensoleillement favorable à la formation des polluants photochimiques. La qualité de l'air dépend principalement de la gestion des flux routiers, importants dans cette position de carrefour.

Risques naturels et technologiques

Les risques naturels sont essentiellement liés aux crues des principaux cours d'eau : mouvements de terrain, débordements torrentiels. Les risques de glissement de terrain sont élevés sur les contreforts des Voirons. Dans chaque commune, un Plan de prévention des risques (PPR) a été établi et approuvé par arrêté préfectoral.

Sur les communes du SCOT, le risque sismique est de Ib. Il qualifie les zones de sismicité faible, où la période de retour d'une secousse d'une intensité VIII est supérieure à 250 ans et/ou la période de retour d'un séisme d'une intensité VII dépasse 75 ans.

Les risques technologiques sont surtout liés à la présence de sols pollués par le passé. Par ailleurs, les entreprises susceptibles de générer des risques ou des nuisances sont répertoriées, classées et contrôlées par les services de l'état (installations classées pour la protection de l'environnement). Il n'existe aucune industrie inscrite Seveso I ou II sur le territoire du SCOT.

Aucun accident industriel majeur n'est à déplorer depuis 1998.

L'ambiance acoustique

Les flux routiers importants convergeant vers Annemasse sont la source majeure de nuisances sonores. Le classement des voies bruyantes a fait l'objet d'arrêtés préfectoraux pour chaque commune.

Les faibles trafics ferroviaires génèrent proportionnellement peu de nuisances, excepté à proximité de la gare d'Annemasse et à Ambilly.

Pour l'aérodrome, un Plan d'Exposition aux Bruits s'applique sur les communes d'Ambilly, Annemasse, Bonne, Cranves-Sales, Gaillard, Vétraz-Monthoux, Ville-la-Grand. Ce plan établit deux zones d'exposition aux bruits :

- Zone C (bruit modéré) comprise entre l'indice psophique IP 72 (voire 69) à 84 et IP 89,
- Zone B (bruit fort) comprise entre IP 89 et 96.

La ressource en eau potable

Les ressources en eau potable sont actuellement suffisantes pour l'ensemble du Genevois. Une augmentation de la demande en eau potable pourra être résolue par l'utilisation du réseau d'eau potable de la Ville de Genève ou par l'utilisation des eaux du Lac Léman. Les ressources sont également suffisantes sur les Voirons pour subvenir aux besoins.

L'eau consommée provient essentiellement des eaux souterraines. L'eau est globalement de bonne qualité et conforme aux normes établies sur l'eau potable. Il existe néanmoins certains problèmes de conformité bactériologique sur certains captages d'eau superficielle.

Les problèmes de pénurie liés à une pollution ponctuelle de la source peuvent être écartés par le fait que les réseaux sont interconnectés et permettent d'alterner l'utilisation des sources.

L'assainissement

Dans la zone agglomérée, les réseaux d'assainissement ont été mis en place depuis une cinquantaine d'années. Au fur et à mesure que des travaux de réaménagement de la voirie sont réalisés, les canalisations de ces réseaux sont progressivement remplacées. Depuis sa mise en œuvre, 40 % des canalisations ont été remplacées, limitant ainsi les fuites hors de ces canalisations, et la récupération par ces mêmes canalisations d'eaux dites résiduelles, venant gonfler les besoins de traitement ultérieur.

Sur le secteur des Voirons (Machilly, Saint-Cergues, Juvigny, Bonne et Lucinges), la pose des réseaux d'assainissement est plus récente : elle a démarré en 1975 et de nombreux travaux de remise en état ont été réalisés depuis.

Les contraintes du milieu physique : pente, nature des sols et faible capacité des cours d'eau rendent problématique la mise en œuvre de l'assainissement individuel, particulièrement sur le coteau : communes de Bonne, Cranves-Sales et Saint-Cergues.

En général, les zones non raccordées se situent sur la zone piémontaise du Massif des Voirons, sur les communes de Saint-Cergues, Bonne, et Lucinges pour les motifs expliqués ci-dessus. Sur ces communes, une part importante des habitations sont assainies par un système autonome non conforme dans 75% des cas (données 2003). Depuis, chaque commune a mis en œuvre un Service public d'assainissement non collectif (SPANC) comprenant une carte de zonage des zones en assainissement individuel. À noter que sur certains secteurs sensibles, l'eau pluviale n'est pas suffisante pour assurer l'écoulement des eaux usées en période d'étiage. La prise en compte de cette caractéristique sera effective lors du réaménagement des réseaux de collecte des eaux usées.

Les eaux usées de 10 communes appartenant au Genevois Haut-Savoyard sont traitées à la station d'épuration OCYBELE du Bois-Vernaz à Gaillard. Les eaux usées des autres communes sont traitées par les stations d'épuration de Bonne et Reignier. Ces trois stations fonctionnent de façon correcte et respectent les arrêtés préfectoraux en matière de rejets. Leur capacité est largement suffisante pour admettre une évolution de la population : la capacité de traitement est de 109 000 équivalents-habitants (85 000 personnes desservies actuellement), et des extensions techniques sont possibles.

Les déchets

Les déchets ménagers sont collectés par tri sélectif par point d'apport volontaire des emballages (plastiques, cartons, verres, papiers) pour être recyclés, les ordures ménagères résiduelles étant incinérées par le SIFAGE (syndicat de traitement auquel les collectivités ont délégué la compétence traitement) à l'usine d'incinération des ordures ménagères de Bellegarde-sur-Valserine.

Quatre déchetteries sont existantes : Gaillard et Vétraz-Monthoux pour la 2C2A, Saint-Cergues et Bonne pour la CC des Voirons.

Les végétaux apportés en déchetterie sont compostés à la Compostière de Savoie, à Perrignier (74).

Le Conseil général a pour ambition de trouver d'ici 2008 un site pour la création d'un CSDU (Centre de stockage de déchets ultimes) sur le département pour enfouir les déchets ultimes [c'est-à-dire après valorisation énergétique ou matière].

Le département est également en recherche de sites de stockage d'inertes (centres de stockage de classe 3). Le contexte départemental Haut-Savoyard est très tendu : peu de sites de stockage des déchets inertes de classe 3 sont autorisés. Sur le territoire du SCOT, le plan recense trois carrières où l'on dépose déjà des déchets inertes.

Ressources minérales

Deux sites d'extraction existent sur le territoire du SCOT, à Étrembières.

Les incidences du SCOT sur l'environnement

Incidences sur le cadre physique du territoire

Le cadre physique du territoire du SCOT est contraignant : il limite les possibilités d'extension urbaine, qui s'étale jusqu'au pied des pentes des Voirons. L'urbanisation a bouleversé le cadre physique du territoire par le passé : aménagement des cours d'eau, création de grandes infrastructures, de carrières...

Le SCOT s'engage à maîtriser l'urbanisation en définissant les conditions dans lesquelles elle peut continuer, avec un certain nombre de conditions bien définies, en particulier :

- sur le plan naturaliste et agricole (préservation forte),
- sur le plan des formes et types urbains,
- sur le plan paysager,
- sur le plan de la gestion de l'eau (pluviale, assainissement),
- sur le plan de la desserte et de l'accessibilité.

Incidences sur l'environnement naturel

Le patrimoine naturel du territoire du SCOT est composé de zones d'intérêt écologique majeur : des massifs montagneux, des forêts, formant de grands espaces naturels, et des zones humides, milieux très riches abritant des espèces rares et souvent menacées.

La part des espaces naturels s'est considérablement réduite dans les 50 dernières années. On note des évolutions négatives tant en terme quantitatifs (superficies diminuées) qu'en terme qualitatifs (nombre et type d'espèces recensées).

Le SCOT affirme comme axe fort prioritaire la préservation d'un cadre naturel et agricole de qualité. Il définit pour cela une 'grande trame verte' cohérente et structurée sur le territoire, qui comprend :

- des grands ensembles à préserver globalement et à valoriser en tant que 'poumons' agricoles et/ou naturels du territoire,
- les espaces écologiquement les plus sensibles inclus dans ces grands ensembles,
- les corridors verts (écologiques) qui assurent une connexion entre ces grands ensembles, par exemple les différents cours d'eau.

Incidences sur Natura 2000

Le projet n'a aucune incidence négative sur les sites Natura 2000 présents sur le territoire du SCOT ou limitrophes à celui-ci. Au contraire, le SCOT protège l'ensemble des zones naturelles d'intérêt moindre que les sites d'intérêt communautaire, afin d'assurer une protection des périmètres élargis des sites Natura 2000.

Incidences sur l'accès à la nature

Le SCOT prévoit à la fois une augmentation de la population et une utilisation plus économe du foncier, en jouant notamment sur une densification et un renouvellement urbain qualitatifs.

Le PADD a comme objectif d'offrir un réseau d'espaces de détente et de loisirs de proximité aux habitants du territoire. Il constate que les espaces naturels et agricoles sont méconnus, peu ouverts au public et insuffisamment aménagés.

Dans ce but, il souhaite ouvrir à la fréquentation du public certains espaces naturels ou agricoles, sous réserve de la canaliser pour demeurer compatible avec le respect des contraintes écologiques, tout en favorisant un réseau connecté par des liaisons douces. Les Bois de Rosses sont cités en exemple comme « grand espace agro naturel préservé avec développement de loisirs doux ».

Incidences sur la consommation de l'espace

L'urbanisation actuelle du territoire du SCOT est la résultante d'une demande forte exercée sur le foncier depuis quelques décennies, et ceci à la fois dans un espace contraint et dans un contexte global de problématique de grande agglomération genevoise. On a assisté au développement de lotissements, fortement consommateurs d'espace, qui sont allés jusqu'à coloniser les pentes des Voirons. Le mitage de l'espace s'en est trouvé accentué.

Le SCOT affirme fortement sa volonté de restreindre l'expansion spatiale de l'urbanisation, en privilégiant une utilisation plus économe du foncier, tant pour l'habitat que pour les activités économiques. C'est une des priorités majeures établies par le SCOT.

Cette utilisation plus économe du foncier se traduira nécessairement par une densification de l'habitat et un renouvellement urbain dans certains secteurs du territoire. Tout en restant compatible avec les attentes de la population, cette densification et ce renouvellement urbain doivent s'accompagner d'une démarche qualitative, par exemple en limitant les nuisances automobiles tout en développant le transport collectif et les modes de déplacements doux, en développant un réseau d'espaces publics (cheminements, places, parcs...) de qualité, en offrant des activités et équipements de proximité, en veillant à la qualité des logements et des espaces bâtis...

Le SCOT insiste particulièrement sur la nécessité d'un renouvellement urbain de qualité, qui permette, tout en densifiant, une amélioration de la qualité de vie urbaine. Il encourage à ce titre toutes les communes, dans les PLU et les projets d'aménagement, à penser l'urbanisation en espaces cohérents, à tous les niveaux (quartiers, hameaux, voire lotissements), en prévoyant notamment la création d'espaces verts et de détente collectifs.

Incidences sur les paysages

Le paysage du territoire du SCOT est marqué par des éléments structurants de forte portée (massifs des Voirons et du Salève, vallées de l'Arve et du Foron...). Cependant, le développement urbain (étalement des villes, zones d'activités, mitage) et les infrastructures routières ont considérablement modifié l'identité paysagère. Le paysage périurbain et les entrées d'agglomération s'en trouvent banalisés.

Le choix du développement urbain maîtrisé (renforcement des pôles d'habitat existants, arrêt du mitage), la préservation d'une grande trame verte, la mise en valeur des cours d'eau sont par exemple des thématiques pour lesquelles chaque politique proposée dans le cadre du SCOT œuvre en faveur de la valorisation ou de la préservation des paysages.

Incidences sur les risques naturels

Le territoire est soumis aux risques liés aux mouvements de terrain et aux débordements torrentiels. Dans chaque commune, un Plan de prévention des risques (PPR) a été établi, dont les dispositions s'appliquent aux PLU. Les rivières Arve et Foron ont des apports torrentiels qui créent des phénomènes de crue. Les risques de glissement de terrain sont élevés sur les contreforts des Voirons.

Les zones non constructibles inscrites au PPR sont des espaces où doit être prohibée l'implantation d'activités humaines. Le SCOT n'a pas pour mission de se substituer au PPR. Il rappelle que les communes doivent être en conformité avec la réglementation en vigueur.

Indirectement, il agit sur la problématique des inondations en incitant les communes à favoriser la gestion de l'eau pluviale à la parcelle et en réduisant l'imperméabilisation des sols à l'échelle des micro bassins versants.

Incidences sur les risques technologiques

Le territoire du SCOT est caractérisé par la présence d'une grosse agglomération, l'agglomération d'Annemasse. Un accident industriel majeur dans cette agglomération pourrait avoir des conséquences dramatiques sur les personnes. L'état initial de l'environnement n'a pas relevé d'industries susceptibles de créer des risques technologiques majeurs sur l'ensemble du territoire.

Cependant, l'ouverture de nouvelles zones d'activités peut engendrer l'installation d'activités dangereuses pour les personnes et les biens. Le SCOT incite à la prise en compte systématique des risques technologiques dans les opérations de constructions et d'aménagement. Une orientation invite les communes à éviter les nouvelles implantations d'activités génératrices de nuisances et potentiellement de risques à proximité immédiate de zones résidentielles ou accueillant du public, en particulier sensible.

Incidences sur la qualité de l'eau

Des contrats rivières ont été lancés pour permettre de restaurer la qualité de l'eau et des milieux : l'Arve et le Foron en bénéficient. La Menoge en revanche ne bénéficie pas directement pour le moment de mesures de programmation aussi fortes.

Les trois stations d'épuration existantes possèdent ensemble une capacité de traitement pour 109 000 équivalents-habitants et desservent actuellement une population d'environ 85 000 personnes.

Le SCOT se fixe des grands objectifs en matière de gestion de l'eau :

- éviter les pollutions des sources et nappes phréatiques et en assurer une gestion économe et concertée en partenariat avec les territoires voisins,
- améliorer la qualité des eaux superficielles.

Plus particulièrement, le PADD encourage à une gestion globale et concertée des cours d'eau, qui favoriserait la prévention des risques d'inondation et de pollution et leur mise en valeur.

Au niveau de l'assainissement, le Document d'orientations générales précise que :

- les communes devront optimiser les systèmes d'assainissement existants, afin d'éviter toute pollution chronique des nappes phréatiques.
- les zones urbanisées et à urbaniser doivent être si possible reliées à un réseau d'assainissement collectif existant ou à créer. En l'absence de ce réseau, elles doivent être reliées à des systèmes d'assainissement autonome efficaces et contrôlables.
- les PLU devront organiser leur développement urbain en donnant une priorité aux zones reliées ou pouvant être reliées à un dispositif d'assainissement et d'épuration collectif de capacité suffisante, tant quantitative que qualitative.

Pour les eaux superficielles, les communes devront prendre des mesures comme :

- des bandes de recul le long des cours d'eau,
- des périmètres de protection stricte à proximité des sources et captages,
- le contrôle de la localisation d'établissements classés,
- des dispositifs de prétraitement des eaux de ruissellement des aires de circulation et de stationnement.

Enfin, le SCOT invite à réduire au mieux l'imperméabilisation des sols lors des nouveaux projets de développement, notamment à travers les Plans locaux d'urbanisme, et conditionne le développement urbain à une prise en charge à la parcelle des eaux pluviales, par toute solution adaptée (par exemple, infiltration à la parcelle, bassin de rétention, etc.).

Incidences sur la qualité de l'air

La région d'Annemasse est soumise à l'altération de la qualité de l'air due à l'ensemble de l'agglomération genevoise.

Le principal problème concernant la qualité de l'air sur le territoire du SCOT est celui de la concentration de l'ozone, pour lequel on constate régulièrement des pics de pollution. Les autres polluants mesurés respectent globalement les objectifs de qualité.

Les flux routiers sont la principale cause de l'altération de l'air sur le territoire. Ces flux routiers sont importants du fait :

- de la position carrefour de la région d'Annemasse,
- du type d'urbanisme pratiqué ces dernières années, favorisant le trafic automobile : dispersion de l'urbanisation, augmentation des distances domicile-travail.

Le chauffage domestique intervient également fortement dans le domaine de la pollution de l'air. La combustion de carburants fossiles libère du CO₂ fossile et contribue à l'effet de serre. Le chauffage au bois type inserts ou foyers ouverts augmente de son côté le taux de particules en suspension (PM10).

Le SCOT a pour objectif de lutter contre la dégradation de la qualité de l'air due en partie à l'utilisation massive de la voiture individuelle. Il incite pour cela à une politique de déplacement forte (transports en commun, liaisons douces) [voir le point consacré aux transports]. Il fixe les principes d'un développement urbain plus favorable au développement des transports collectifs et des modes doux, en luttant contre l'étalement urbain et la dispersion de l'habitat.

En matière d'alternative aux combustibles fossiles, responsables de la majeure partie de la dégradation de la qualité de l'air et de l'atmosphère en général, le SCOT affirme le besoin du développement d'une démarche bois énergie au niveau des collectivités.

Incidences sur les transports et déplacements

Le territoire du SCOT subit de nombreuses nuisances en terme de déplacements automobiles, du fait :

- de sa position de carrefour entre différentes vallées, et de son intégration dans une métropole transfrontalière plus large de plus de 700 000 habitants, avec un centre très attractif (Genève), donc une situation qui entraîne une importante circulation de transit. En ce sens, la région d'Annemasse connaît des problématiques se rapprochant de celles de grandes agglomérations urbaines beaucoup plus vastes, sans disposer pour autant des mêmes moyens d'action.
- d'une urbanisation peu structurée et diffuse qui a favorisé jusqu'ici le recours à la voiture individuelle, en particulier pour les déplacements domicile-travail.

Le trafic routier engendre des nuisances fortes en terme de qualité de l'air [cf. le point ci-dessus], d'impact sonore et de consommation de l'espace.

Le SCOT affirme la volonté de mettre en œuvre une politique globale de mobilité sur l'ensemble du territoire, politique qui doit défendre une logique plus favorable à la qualité de la vie.

Cette politique se décline sur un ensemble d'orientations qui concernent le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle, la limitation des nuisances liées au trafic automobile, l'amélioration des connexions avec les territoires voisins...

L'ensemble de ces mesures doivent être précisées et déclinées dans un Plan de déplacements urbains à l'échelle des douze communes.

Incidences sur la gestion des déchets

En matière de déchets des ménages, les collectivités du territoire du SCOT ont développé la collecte sélective des emballages par apport volontaire à des conteneurs disposés sur la voie publique et 4 déchetteries pour les déchets encombrants. Les déchets résiduels sont incinérés avec récupération d'énergie à l'usine d'incinération de Bellegarde-sur-Valserine. Le dimensionnement de celle-ci et l'augmentation possible de sa capacité (180 000 tonnes/an) permettent d'envisager sans problème direct sur ce plan une augmentation de 5 000 à 8 000 habitants sur le territoire du SCOT. Cependant, l'enjeu est bien de réduire la quantité de déchets à incinérer en développant plus fortement la collecte sélective.

Quant aux déchets inertes, le volume de stockage est largement suffisant sur le territoire du SCOT grâce au remblaiement des carrières d'extraction de granulats d'Étrembières. Cependant, compte tenu du déficit de centres de stockage de classe 3 en Haute-Savoie et de la proximité de la Suisse, cette disponibilité est à relativiser. Il faut également répondre à l'augmentation prévisible des déchets induits par le développement du territoire.

Le SCOT fixe l'objectif de mener une réflexion globale sur la problématique de la gestion des déchets, en visant une échelle plus large que son seul territoire (réduction des déchets à la source, réflexion sur les alternatives possibles à l'incinération pour certains déchets, notamment sur le développement et l'optimisation du tri sélectif pour favoriser le recyclage et la valorisation matière, anticipation sur l'augmentation des déchets prévisibles, stockage contrôlé des matériaux inertes, etc.).

Incidences sur la pollution des sols

Peu de sites ont été recensés pour le moment comme pollués par des activités industrielles (5 sites). Les opérations de surveillance ou de décontamination ont été mises en place.

Le SCOT ne précise directement rien de particulier en matière de protection des sols. Cependant, les mesures qu'il indique pour la préservation de la qualité de l'eau superficielle, des sources et nappes phréatiques (par exemple la rétention à la parcelle) concourent à la prévention des sols pollués.

Incidences sur le bruit

Les principaux facteurs de bruit recensés sur le territoire sont ceux liés aux transports terrestres : véhicules motorisés (en particulier poids lourds), trains. Les activités de l'aérodrome constituent également une gêne sonore. La politique ambitieuse du SCOT en matière de déplacements et à travers le Plan de déplacements urbains doit améliorer le niveau sonore des voies de circulation, Le SCOT demande par ailleurs à ne pas faire cohabiter de nouvelles activités génératrices de nuisances sonores à proximité immédiate de zones résidentielles, afin qu'elles ne remettent pas en cause le cadre de vie des riverains.

Incidences en matière d'utilisation des sols

Le territoire du SCOT est très contraint naturellement. Le développement urbain, que ce soit pour l'habitat, les activités commerciales ou les infrastructures, a été très consommateur d'espace au cours des dernières décennies. On assiste maintenant à une raréfaction de l'espace disponible, ce qui pousse l'urbanisation à s'étendre toujours plus loin.

Le SCOT affirme clairement la volonté de conserver un cadre naturel et agricole de qualité. C'est même le premier point du PADD. Il s'engage à maîtriser l'urbanisation en définissant les conditions dans lesquelles elle peut continuer [voir point sur les incidences du SCOT sur le cadre physique du territoire].

Incidences sur la ressource en granulats

Le territoire du SEGH dispose d'une bonne ressource en granulats au pied du Mont Salève, sur la commune d'Étrembières, où deux sites d'extraction sont ouverts.

Le SCOT prévoit une augmentation de la population estimée entre 5 000 et 8 000 nouveaux habitants (à horizon 10 ans) et un développement de zones d'activités, ce qui nécessitera l'utilisation de granulats pour la construction des nouveaux bâtiments comme pour les nouvelles voiries.

La ressource en granulats est largement suffisante sur le territoire compte tenu de l'urbanisation envisagée par le SCOT.

Incidences en matière d'eau potable

Les ressources en eau du territoire sont situées sur plusieurs zones. La diversité de l'approvisionnement en eau potable est un facteur positif et le périmètre d'approvisionnement dépasse largement les frontières du SCOT. Les périmètres de protection sont en place.

Les ressources en eau potable sont suffisantes pour l'ensemble des communes. Il est possible pour l'agglomération annemassienne de puiser dans la nappe franco-suisse (limité à 1,5 million de m³). Sur les Voirons, les ressources sont suffisantes pour subvenir aux besoins et d'autres sources sont existantes et potentiellement mobilisables. Aucun déficit n'est constaté.

Le SCOT se fixe de grands objectifs concernant la qualité de l'eau (voir le point sur les incidences sur la qualité de l'eau), en particulier : « éviter les pollutions des sources et nappes phréatiques et en assurer une gestion économe

et concertée en partenariat avec les territoires voisins » et souhait « que soient optimisés les réseaux d'assainissement collectifs et dispositifs autonomes ».

Incidences en matière d'énergies renouvelables

L'utilisation de carburants ou combustibles fossiles pour les transports et le chauffage domestique entraîne l'émission d'éléments polluants dans l'atmosphère et la dépendance par rapport à des sources d'approvisionnement exogènes. Plusieurs orientations cumulent des effets bénéfiques pour les économies d'énergie.

Le type de développement urbain proposé par le SCOT (densification, renforcement des centralités) facilite le développement de transports collectifs au détriment de la voiture individuelle.

En matière d'alternative aux combustibles fossiles, le SCOT incite au développement d'une démarche bois énergie au niveau des collectivités. Il encourage également les actions en faveur de la réduction des dépenses énergétiques, le développement de modes de productions d'énergies à partir de matières premières renouvelables et le développement d'actions d'éducation à l'environnement.

Le DOG demande aux communes d'encourager une meilleure maîtrise de l'énergie, en développant notamment des énergies alternatives aux combustibles fossiles, ceci à l'aide de leurs outils ou actions dans les domaines économique, financier ou urbanistique

Incidences des grands projets du SCOT, hors projets d'infrastructures de transports

Pour faire face à la demande en logements et en zones d'activités, le SCOT a retenu six grands projets de « développement urbain » (partie 3 du DOG) : les Iles ZAC Bois d'Arve, les Iles quartier d'habitat, Étoile Annemasse-Genève, Borly 2, Bois Enclos, Brouaz.

Ces grands projets n'impliquent pas l'urbanisation d'espaces d'intérêt écologique majeur. Certains impliquent la consommation de terres agricoles, mais cet impact est à relativiser au regard de la surface totale de terres agricoles préservées par ailleurs dans le SCOT.

Ensemble Plaine et Bois de Rosses

Projet de valorisation « douce ». Des orientations strictes sont fixées par le DOG pour que le projet de valorisation reste compatible avec la préservation des milieux naturels (dont la dernière station à glaïeul des marais) et avec l'agriculture.

Projet Étoile Gare Annemasse-Genève

Le projet Étoile Gare correspond à une opération de renouvellement urbain. Elle est doublée d'un projet de pôle multimodal pour les déplacements, qui favorisera un fort développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (notamment les transports collectifs tant urbains qu'interurbains).

Projet des Bois Enclos

Le projet permet de recentrer le développement économique futur sur des espaces adaptés en continuité immédiate de l'existant, et ainsi de mettre fin au phénomène d'implantations économiques diffuses et dispersées. Il permet d'optimiser un potentiel de renouvellement urbain (requalification d'une friche industrielle).

Projets de ZAC des Bois d'Arve et nouveau quartier d'habitat sur le secteur des Îles

Le projet représente une bonne opportunité de requalifier paysagèrement une entrée d'agglomération majeure, un espace aujourd'hui en friche. Il nécessite la consommation d'espaces aujourd'hui naturels et agricoles, sachant que le maintien de l'activité agricole sur le site des îles n'est pas considéré comme prioritaire à long terme à l'échelle du SCOT, au vu notamment de l'intérêt agricole très variable des espaces (secteurs remblayés, ancienne décharge...). Le DOG affiche néanmoins la volonté de laisser vivre une activité agricole au moins pour les 10 ans à venir sur ce site, dont une partie reste préservée dans un périmètre de protection stricte d'espaces naturels et agricoles établi par le SCOT.

Le DOG conditionne la réalisation du projet à la mise en place concomitante d'une desserte en transports en commun régulière.

Projet de Borly 2

Ce projet permet de recentrer le développement économique futur sur des espaces adaptés en continuité immédiate de l'existant, en contribuant ainsi à mettre fin au phénomène d'implantations économiques diffuses et dispersées. Il est consommateur d'espaces aujourd'hui agricoles. L'aménagement du site est contenu dans des limites très strictes et se situe en continuité d'une zone d'activité déjà existante ; son aménagement nécessitera donc théoriquement moins d'infrastructures nouvelles que dans l'hypothèse d'un site isolé.

Projet du Brouaz

Le projet constitue une opportunité majeure de requalifier une entrée d'agglomération. Il va être consommateur d'espaces agricoles d'intérêt mais dont le maintien n'est pas considéré comme prioritaire à long terme à l'échelle du SCOT, vu le positionnement du site (enserré par le milieu urbanisé). C'est par ailleurs l'un des derniers grands tènements non urbanisés insérés dans la ville agglomérée. Le SCOT oblige à ce qu'une partie du site soit dédiée à la création d'un ou plusieurs espaces collectifs de qualité et de dimension intercommunale. Il affirme également qu'une composante végétale importante doit être maintenue à l'échelle de l'ensemble du site, quels que soient les aménagements.

Incidences des grands projets d'infrastructures de transports

La région d'Annemasse fait partie d'un système territorial complexe : elle est à la fois positionnée sur un carrefour stratégique et elle est totalement imbriquée dans la grande métropole franco-valdo-genevoise.

L'attractivité de la métropole associée à sa position de carrefour engendre une problématique transports et déplacements très forte.

Le SCOT souhaite renforcer l'attractivité du territoire mais aussi modifier sa perception et son image, les deux objectifs étant intimement liés.

Le projet ferroviaire CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse)

Les incidences de ce projet sont très positives pour la qualité de l'air : c'est un élément structurant du réseau de transports collectifs à l'échelle transfrontalière et régionale, permettant en particulier la mise en place d'un réseau RER performant et d'éventuels parking relais (P+R). Il doit permettre de réduire les nuisances liées au trafic automobile à l'intérieur du tissu urbain dense (report modal).

Le projet de prolongement du Tramway

Les incidences de ce projet sont très positives pour la qualité de l'air : c'est un élément structurant du réseau de transports collectifs, au même titre que le projet CEVA. Il doit permettre de réduire les nuisances liées au trafic automobile à l'intérieur du tissu urbain dense (report modal).

Le projet de Boulevard Urbain

Il devrait permettre de favoriser la « couture urbaine » entre le cœur d'agglomération et des quartiers périphériques comme le Perrier. Il permettra de renforcer les connexions par les transports collectifs et les modes doux. Il sera réalisé dans une logique de renouvellement urbain permettant la restructuration des quartiers existants et le développement d'habitats nouveaux.*

Les projets d'aménagements permettant de faciliter le contournement routier de la ville agglomérée

Ces projets doivent permettre de réduire les nuisances liées au trafic automobile à l'intérieur du tissu urbain dense, en canalisant les flux de transit à l'extérieur. Ils auront en revanche un impact indéniable en terme de consommation d'espace. Ils encourageront l'usage de la voiture, au moins dans un premier temps, le temps que des systèmes de transports en commun efficaces soient mis en place.

La mise à 2X2 voies du désenclavement du Chablais/contournement d'Annemasse risque d'aggraver le phénomène de « coupure physique » du territoire. Les nuisances en terme de pollution de l'air et de bruit risquent d'être accrues localement.

Ces projets d'aménagements routiers traversent en partie des secteurs à forts enjeux agricoles et écologiques (par exemple, secteur des Chasseurs-Allongets-Chandouze, Bords d'Arve pour le réaménagement du noëud d'Étrembières...).

Bien que la maîtrise d'ouvrage de ces projets échappe aux communes et aux intercommunalités, le SCOT affirme des volontés vis-à-vis de ces projets, afin que certains enjeux soient bien pris en compte (écologiques et agricoles notamment). Sur le contournement d'Annemasse, le SCOT affirme une position nettement défavorable à la variante qui aurait le plus d'impacts en terme de consommation d'espace et d'impacts sur les milieux naturels et agricoles (variante B), en cohérence avec la volonté de préserver le plateau de Loëx, inclus dans un périmètre de protection.

Enfin, l'effet de nuisances sonores induit par la mise à 2X2 voies du désenclavement du Chablais/contournement d'Annemasse pourra être limité par des aménagements spécifiques anti-bruits dont le SCOT affirme la nécessité.

L'articulation du SCOT avec les autres plans et programmes

Le Plan régional pour la qualité de l'air

Le Plan régional pour la qualité de l'air Rhône-Alpes fixe des orientations visant à prévenir ou à réduire la pollution atmosphérique :

- sur la surveillance de la qualité de l'air,
- sur la maîtrise des pollutions atmosphériques,
- sur la maîtrise des émissions de polluants atmosphériques via des recommandations relatives à l'offre de transport,
- sur la mise en place d'information du public sur la qualité de l'air.

Dans ses orientations, en particulier celles qui concernent la politique de déplacement, le SCOT concourt à la mise en œuvre des orientations du PRQA.

Le Schéma régional des transports

Son objectif est la constitution d'un réseau global de transport collectif à l'échelle de la région, intégrant les différents modes et les différentes autorités organisatrices, ceci au service de l'utilisateur.

Les orientations définies par le SCOT en matière de déplacements et transports sont dans l'esprit du schéma régional des transports : la problématique est étudiée à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise et ambitionne le report modal de la voiture vers les transports collectifs.

Le Schéma départemental des carrières

Il estime les besoins annuels en granulats pour l'ensemble du département. Compte tenu de la difficulté d'ouvrir de nouveaux sites, due à la mauvaise acceptation sociale et aux contraintes liées à la protection de l'environnement, le niveau de la ressource qui paraît pourtant suffisant en Haute-Savoie est à relativiser. Le schéma définit donc une orientation visant à une utilisation économe des matières premières.

Le SCOT n'a pas pour vocation de déterminer l'emplacement de futures carrières. Cependant, il expose la ressource en granulats disponible sur le territoire. La présence des carrières d'Étrembières constitue une source d'approvisionnement largement dimensionnée par rapport au périmètre du SCOT et aux besoins exprimés sur 10 ans. Tout comme le schéma des carrières, le SCOT insiste sur la nécessité de la préservation de la ressource, avec en particulier le recyclage et le réemploi des déchets inertes.

Le Plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés

Ses objectifs initiaux sont de traiter de façon satisfaisante les déchets ménagers et assimilés sur la Haute-Savoie, développer la valorisation matière, optimiser la partie traitement, mettre en place un syndicat mixte départemental, rechercher un centre de stockage de déchets ultimes sur le département, mailler le département centres de transit, de tri de déchetteries.

Le SCOT n'a pas d'influence directe sur la gestion des déchets. Une orientation du DOG demande cependant aux communes de prendre toutes les dispositions nécessaires pour faciliter les équipements et aménagements liés au recyclage des déchets. Cela sous-entend que les PLU des communes devront ne pas empêcher les possibilités d'implantation d'équipement de recyclage des déchets.

Les périmètres Natura 2000

Sur le territoire du SCOT, trois sites ont été proposés en tant que Sites d'intérêt communautaire (SIC) pour faire partie du réseau Natura 2000 :

- Massif des Voirons,
- Salève,
- zones humides du Bas Chablais.

Le SCOT prévoit que l'ensemble des milieux naturels d'intérêt écologique majeur identifiés dans l'état initial de l'environnement fasse l'objet d'une protection stricte. Ainsi, tous les sites Natura 2000 sont intégralement inclus dans des périmètres de protection stricte définis et cartographiés dans le SCOT.

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

Les orientations principales du SDAGE sont :

- la lutte contre la pollution,
- le respect du fonctionnement naturel des milieux,
- la restauration et la préservation des milieux aquatiques remarquables,
- la gestion des risques,
- le renforcement de la gestion locale et concertée.

Ces orientations sont reprises dans le cadre des deux contrats de rivière existant sur le territoire (pour l'Arve et le Foron).

Un certain nombre d'orientations du SCOT vont dans le sens du SDAGE, plus ou moins directement :

- définition de vastes périmètres de protection d'espaces naturels et agricoles : cette protection garantit la fonctionnalité des zones humides. Compte tenu de leur rôle tampon, cela influence favorablement la gestion des risques (crues) en aval.
- l'encouragement à une gestion globale et concertée des cours d'eau favorise la prévention des risques d'inondation et de pollution et leur mise en valeur,
- l'optimisation des systèmes d'assainissement, l'obligation de relier les zones urbanisées (et à urbaniser) à des dispositifs de traitement efficaces, la définition de mesures pour les eaux superficielles sont également dans l'esprit du SDAGE.

PADD

Projet d'aménagement et
de développement durable

« Aujourd'hui, construisons notre territoire pour demain »

Le SCOT, un outil politique pour construire nos territoires.

« Le SCOT est un outil d'aménagement efficace et souple. Prescriptible, mais facilement adaptable aux volontés politiques. Il permet, à partir d'un diagnostic commun et de réponses sectorielles de bâtir un vrai projet transversal, cohérent, équilibré : un vrai projet politique pour un territoire. C'est pour cela, et parce que cet outil répond à un besoin fortement ressenti, après deux décennies de décentralisation, d'organiser le territoire local dans un projet politique cohérent, que près de 200 SCOT sont à ce jour en cours d'élaboration en France.

Le SCOT est aussi un outil politique qui questionne nos territoires sur leur devenir : quel est le territoire « pertinent » pour construire nos intercommunalités ?

La recherche du « bassin de vie » pertinent n'est pas seulement une question géographique, car en fonction des regards et des thématiques les périmètres sont multiples ; c'est avant tout un problème politique ; celui de transformer un « bassin de vie » en « bassin d'envie » : l'envie de travailler ensemble, de construire un territoire fort et cohérent, d'écrire un projet partagé, solidaire, nécessaire à notre avenir.

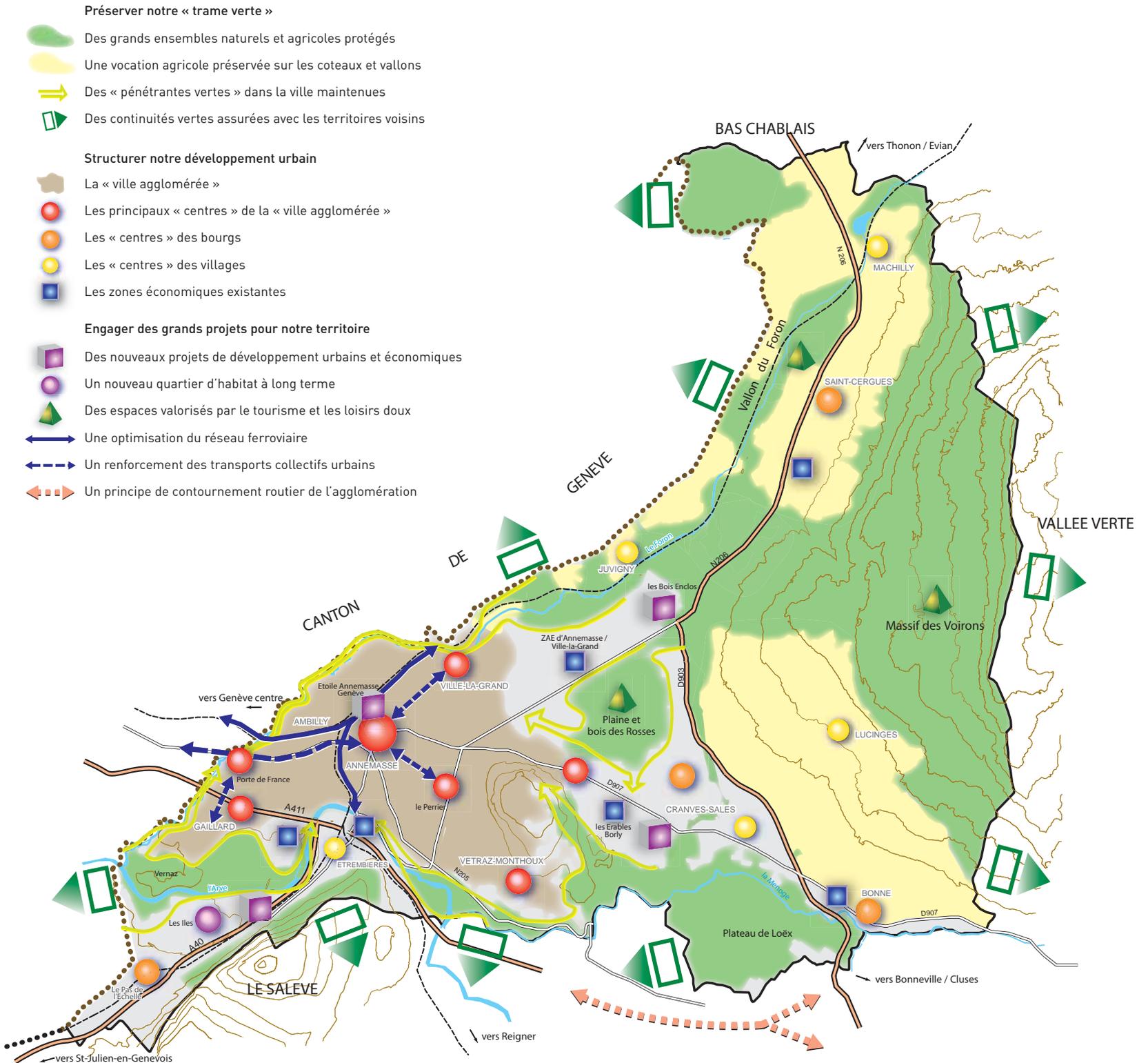
C'est en ce sens que nous avons voulu, par ce Projet d'aménagement et de développement durable, construire un projet de nature politique et stratégique qui permette, entre l'échelon local de la commune, base de la démocratie, et l'échelon « global » de la métropole franco-genevoise, de contribuer à construire nos intercommunalités locales.

Cette ambition se décline en trois axes, présentant, de façon transversale, les grands enjeux de notre projet de territoire sur le long terme.

Nous avons ainsi voulu écrire nos solidarités communes dans un projet fort, cohérent et équilibré, pour aujourd'hui construire notre territoire de demain. »

*Jean-Pierre Bordet
Président du SEGH*

Carte de synthèse illustrant les grands équilibres du SCOT



Préserver et valoriser notre cadre de vie

AXE 1

Afin de garantir aux générations futures un cadre de vie de qualité, et permettre ainsi à notre territoire de rester attractif, nous voulons que notre projet politique réponde aux exigences d'un véritable développement durable*. D'où notre volonté de préserver la qualité des milieux naturels, de garantir un avenir à l'agriculture sur notre territoire et de favoriser un usage plus économe de nos ressources naturelles.

Cette volonté nous conduit à adopter un mode d'urbanisation plus économe d'espace et à favoriser les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle*.

Toutefois, cette préservation doit nécessairement s'accompagner d'une mise en valeur de notre cadre naturel, agricole et urbain.

Cette politique générale permettra d'améliorer l'image qu'ont les habitants de leur propre territoire, contribuant ainsi à l'émergence d'une identité commune plus forte.

2.1.1

Préserver un cadre naturel et agricole de qualité

Nous mènerons une politique globale de préservation du cadre naturel et agricole, en affirmant la nécessité de maintenir une « grande trame verte » cohérente et structurée sur notre territoire.

Cette « grande trame verte » intègre :

- des grands ensembles à préserver globalement et à valoriser en tant que « poumons » agricoles et/ou naturels du territoire (à titre d'exemple, le Vallon du Foron),
- les espaces écologiquement les plus sensibles inclus dans ces grands ensembles,
- les corridors verts qui assurent une connexion entre ces grands ensembles (à titre d'exemple : les bords d'Arve).

Les espaces à préserver composant cette « grande trame verte » sont identifiés précisément dans le Document d'orientations générales du SCOT.

Nous souhaitons que cette « grande trame verte » participe pleinement à la protection, la structuration et la valorisation d'une trame verte encore plus large à l'échelle de la métropole franco-valdo-genevoise. Ainsi, les principales continuités naturelles et agricoles existantes avec les territoires voisins seront maintenues.

Cette « grande trame verte » trouvera son prolongement dans le tissu urbain via le maintien de pénétrantes vertes (cf. 2.1.4). Notamment, le développement urbain envisagé sur une partie du secteur des Îles, à Étrembières, devra

être concilié avec la volonté de maintenir la cohérence d'ensemble et la continuité de la pénétrante verte formée par l'Arve, qui se prolonge sur le territoire genevois et présente un intérêt régional.

Nous considérons que la préservation de cette « grande trame verte » ne peut être véritablement durable que si nous favorisons, en complément de mesures de protection proprement dites, une gestion pertinente des espaces et ressources qui la composent. Nous soutenons à ce titre les démarches existantes et à venir qui visent à assurer une gestion globale et concertée des massifs montagneux et des cours d'eau (à titre d'exemples, les contrats de Rivière de l'Arve et du Foron, le plan de Gestion du Massif du Salève, etc.).

Cette ambition générale se décline en trois objectifs majeurs :

- permettre aux espaces naturels de conserver durablement leur richesse biologique et d'assurer leurs fonctions dans un écosystème plus large,
- garantir la pérennité et la qualité de notre activité agricole,
- favoriser une gestion plus économe des ressources naturelles (air, eau, forêts...), mais aussi veiller à une prévention systématique des risques.

Maintenir la biodiversité des espaces naturels

Notre politique vise à protéger durablement les espaces naturels, en évitant une préservation uniquement parcellaire et morcelée des espaces les plus sensibles sur le plan écologique, mais en appréhendant au contraire l'écosystème dans lequel ils s'inscrivent de manière globale.

Nous nous fixons donc comme objectif de garantir le maintien de la richesse biologique des espaces naturels à long terme :

- en évitant un développement urbain qui s'effectuerait en continuité immédiate des milieux naturels les plus sensibles écologiquement,
- en permettant la circulation de la faune et la diffusion de la flore par le maintien des corridors biologiques*.

Il convient parallèlement de mettre en place une stratégie globale de gestion des espaces naturels d'intérêt écologique, mais aussi de sensibiliser le public à leur qualité et à leur fragilité. Nous incitons donc à l'ouverture au public des espaces naturels, dans la mesure où cette fréquentation du public reste compatible avec le respect des contraintes écologiques (cf. 2.1.4).

Conserver une activité agricole pérenne et de qualité

Notre volonté est que l'agriculture du territoire puisse continuer à jouer son rôle multifonctionnel : activité de production créatrice d'emplois et de richesses, maintien de la biodiversité, entretien de l'espace, protection et qualification des paysages, participation à l'identité du territoire. Pour assurer durablement l'ensemble de ces fonctions, il est essentiel de maintenir la pérennité économique des activités agricoles.

C'est pourquoi nous donnerons aux exploitants la possibilité de maintenir, voire d'améliorer le niveau de qualité des productions ; qualité qui contribue aujourd'hui à la rentabilité économique de la plupart des exploitations du territoire (exploitations laitières ou viticoles produisant sous label AOC, contraintes de productions pour les exploitations de maraîchage notamment). Cette volonté implique d'inscrire la préservation d'espaces agricoles dans la durée, pour donner une plus grande lisibilité aux exploitants sur l'avenir de l'activité agricole et rendre ainsi possible des investissements à long terme.

Nous affirmons donc une priorité au maintien d'une activité agricole dynamique et pérenne à long terme dans de grands ensembles géographiques (citons, à titre d'exemple, les maraîchages de Vernaz), selon des modalités qui favorisent à la fois le développement de l'activité agricole et l'adaptation des exploitations aux contraintes économiques et réglementaires (à titre d'illustration, nous chercherons à préserver une accessibilité satisfaisante aux parcelles cultivées, de manière à ne pas porter atteinte au bon fonctionnement des exploitations).

Ces grands ensembles géographiques sont identifiés précisément dans le Document d'orientations générales du SCOT. La préservation de l'agriculture ne doit cependant pas rendre impossible une densification maîtrisée de certains bourgs* et villages structurés, situés à l'intérieur même de ces ensembles ou à leurs franges (cf. 2.1.2).

Par ailleurs, nous devons chercher à limiter les nuisances éventuellement générées par l'activité agricole (prévention des pollutions, intégration visuelle des constructions agricoles dans les paysages, etc.).

Enfin, notre objectif est également de sensibiliser le public à la qualité des espaces agricoles et au rôle multifonctionnel de l'agriculture. Nous incitons donc à une ouverture maîtrisée au public des espaces agricoles, dans la mesure où elle ne perturbe pas le bon fonctionnement des exploitations (cf. 2.1.4).

Favoriser une gestion économe des ressources et la prévention des risques

Nous soutenons et encourageons les projets favorables à une gestion économe et équilibrée des ressources naturelles (air, eau, forêt...) mais aussi à la prévention des risques naturels et technologiques.

Nos objectifs dans ce domaine sont les suivants :

- Lutter contre la dégradation de la qualité de l'air due en partie à une utilisation massive de la voiture individuelle. Si notre politique des déplacements s'inscrit dans cet objectif (cf. 2.1.3), nous estimons également important de soutenir des démarches plus favorables à la qualité

de l'air dans d'autres domaines (par exemple, le développement de systèmes de chauffage moins polluants).

- Concernant l'eau, nous nous fixons les grands objectifs suivants :
 - éviter les pollutions des sources et nappes phréatiques et en assurer une gestion économe et concertée en partenariat avec les territoires voisins. La qualité et l'usage maîtrisé de notre ressource en eau potable s'avèrent en effet indispensables pour la poursuite de notre développement urbain à long terme,
 - améliorer la qualité des eaux superficielles, nous encourageons notamment une gestion globale et concertée des cours d'eaux (prévention des risques d'inondation et de pollution, entretien et aménagement, mise en valeur sur le plan paysager et identitaire...). Dans le cadre de cet objectif, les possibilités de revalorisation de la Menoge, qui ne bénéficie pas actuellement d'une telle gestion globale et concertée, devront être étudiées, tout comme l'intérêt d'élaborer un SAGE incluant l'Arve et certains de ses affluents,
 - nous souhaitons également optimiser les réseaux d'assainissement collectif et les dispositifs d'assainissement individuel,
 - enfin, nous incitons les communes à favoriser la gestion des eaux pluviales à la parcelle, de façon à limiter les impacts de l'urbanisation sur les territoires en aval.
- Affirmer le rôle multifonctionnel de la forêt (rôle écologique et paysager, espace de détente, ressource économique) et notre volonté de favoriser une préservation et une gestion globale des ensembles forestiers cohérents, par exemple sur le massif des Voirons. Le développement d'une démarche bois-énergie au niveau des collectivités pourrait s'avérer judicieuse.
- Mener une réflexion globale sur la problématique de la gestion des déchets à une échelle plus large que notre seul territoire (réduction des déchets à la source, réflexion sur les alternatives possibles à l'incinération pour certains déchets, notamment sur le développement et l'optimisation du tri sélectif pour favoriser le recyclage et la valorisation-matière*, anticipation sur l'augmentation des déchets prévisibles, stockage contrôlé des matériaux inertes, etc.).
- Encourager les actions en faveur de la réduction des dépenses énergétiques, inciter au développement de modes de production d'énergies à partir de matières premières renouvelables et développer les actions d'éducation à l'environnement.

Par ailleurs, nous incitons à une prise en compte systématique des risques naturels et technologiques dans les opérations de constructions et d'aménagements, y compris par une anticipation des nouveaux risques potentiels que pourraient générer ces opérations.

Cela passe notamment par le respect des réglementations en vigueur (exemple : Plans de préventions des risques), par la réduction de l'impact de l'imperméabilisation des sols à l'échelle des micro-bassins versants, ou encore par des actions qui visent à atténuer certains risques naturels ou technologiques.

Pour développer cette politique au quotidien, nous considérons que les expériences des communes ayant déjà engagé des réflexions et actions en faveur de la gestion durable des ressources naturelles (par exemple, démarches du type Agenda 21) doivent être soutenues et généralisées.

2.1.2

Maîtriser et structurer le développement urbain

Nous affirmons notre volonté de répondre de manière concomitante à une double exigence :

- limiter la consommation de l'espace pour préserver les espaces naturels et agricoles,
- répondre aux besoins identifiés en matière de logements dans les dix prochaines années et au-delà (cf. 2.2.2).

Dans ce contexte, privilégier une utilisation plus économe du foncier et organiser le développement de l'urbanisation constituent des impératifs.

Ainsi, notre territoire ne doit pas devenir un espace urbanisé en continu, mais une agglomération¹ structurée, avec un centre fort et des espaces périphériques, le tout marqué par une alternance entre :

- des pôles d'urbanisation* structurés, présentant différents niveaux d'attractivité.
- des espaces « ouverts » (espaces naturels, agricoles, ou espaces publics non bâtis), permettant de marquer des espaces de respiration et des ruptures dans l'urbanisation.

Ces choix en terme d'urbanisation visent aussi à concentrer l'essentiel du développement urbain futur du territoire dans des secteurs desservis par les transports collectifs*, ou qui seront desservis à plus ou moins long terme.

Privilégier une utilisation plus économe du foncier, tout en améliorant la qualité de vie urbaine

Cet effort général d'utilisation plus économe du foncier, devenu incontournable pour assurer un développement réellement durable* dans notre territoire contraint, doit concerner non seulement l'habitat mais aussi les activités économiques. Il constitue l'une de nos priorités majeures.

Il devra nécessairement se traduire par une densité* de l'habitat plus importante dans de nombreux secteurs de notre territoire, en ayant recours à des formes d'habitat plus diversifiées, de l'individuel dense au collectif.

Ces formes d'habitat devront rester compatibles avec les attentes de la population : nous devons proposer de véritables alternatives de qualité à la maison individuelle diffuse, très consommatrice d'espace. Elles devront s'intégrer le plus harmonieusement possible dans leur contexte urbain et paysager, en restant adaptées aux caractéristiques de chaque type de pôle d'urbanisation*. En outre, cela ne peut se concevoir qu'avec une forte qualité du bâti et des logements.

Nous estimons indispensable d'accompagner qualitativement cette densité* de l'habitat plus importante, en recherchant systématiquement à améliorer les conditions de vie en milieu urbain : par exemple, en limitant les nuisances automobiles et en développant les transports collectifs*, en développant un réseau d'espaces publics de qualité (cheminements piétons sécurisés, parcs et jardins publics, places aménagées...), en offrant des activités et équipements de proximité, en organisant des animations, etc.

La constitution d'un réseau d'espaces collectifs structurants* en milieu urbain tel que mentionné dans le

point 2.1.4 est donc l'une des réponses fondamentales à cette exigence.

Rappelons également que notre politique de préservation et de valorisation de la « grande trame verte » du territoire contribuera à la qualité de vie en milieu urbain, en offrant des espaces naturels et agricoles de qualité aux portes de la ville.

À ce titre, nous encourageons chaque commune, dans son PLU et ses projets d'aménagements, à penser l'urbanisation en espaces cohérents, à tous les niveaux (quartiers, hameaux, voire lotissements), en prévoyant notamment la création d'espaces verts et de détente collectifs.

Décliner une armature urbaine* structurée

Nous nous fixons comme priorité de développer l'urbanisation nouvelle à l'intérieur ou en continuité immédiate des pôles d'urbanisation* existants (pôles d'habitat* et pôles spécifiques d'activités*), et à organiser ces pôles selon différents niveaux de densité* et d'attractivité. Ceci afin de ne pas accentuer le phénomène de mitage* et de dispersion urbaine.

Il s'agit donc de promouvoir une armature urbaine* structurée, fondée sur deux grands principes :

La volonté de maîtriser le développement urbain :

- En fixant des limites à l'extension des pôles d'urbanisation pour lutter contre le développement d'un habitat diffus,
- En utilisant autant que possible les disponibilités foncières insérées dans les pôles d'habitat pour la construction de nouveaux logements, mais aussi la réalisation d'espaces publics végétalisés ou minéralisés, d'équipements, de services de proximité, etc...

Nous encourageons donc le processus de renouvellement urbain², à la condition que ce processus contribue à la mixité sociale dans l'habitat et à l'amélioration de la qualité de vie urbaine, conformément aux objectifs énoncés dans le paragraphe précédent.

La volonté d'organiser ce développement urbain :

- En poursuivant un développement urbain plus qualitatif au sein de la ville agglomérée*, principal pôle d'habitat de notre territoire. Pour cela, nous voulons renforcer les centralités urbaines* qui structurent cette ville agglomérée, à savoir :
 - le cœur d'agglomération³, fortement attractif,
 - les autres centralités urbaines au rayonnement plus local : centres historiques de Gaillard et de Ville-la-Grand, secteur de Porte de France/rue de Genève – ce dernier ayant un rôle particulier en matière d'attractivité (cf. 2.3.2) – Chef-lieu de Vétraz-Monthoux, centre du quartier Perrier/Livron, d'autres centres de quartiers.
- En cherchant à renforcer, en dehors de la ville agglomérée, les bourgs* et les villages* qui doivent demeurer des lieux de vie animés :
 - Les bourgs constituent les pôles d'habitat organisés autour des centres historiques de Cranves-Sales, Bonne, Saint-Cergues, et Pas de l'Échelle, et rayonnent au niveau communal, voire intercommunal.
 - Les villages constituent les pôles d'habitat organisés autour des centres historiques de Machilly, Lucinges, Juvigny, Étrembières (Chef-lieu), La Bergue. Ils ont vocation d'une manière générale à rayonner plus localement que les bourgs, même si certains

¹ Ce terme d'agglomération désigne l'ensemble du territoire de la région d'Annemasse et non la seule partie fortement urbanisée (2C2A). En effet, le bassin de vie de la région d'Annemasse, fonctionne dans de nombreux domaines (emploi, commerce, déplacements, équipements...) comme une agglomération fortement intégrée.

² Le renouvellement urbain est considéré ici comme le processus aboutissant à une transformation/une mutation du tissu urbain existant, avec un renouveau de la forme urbaine. Il peut donc s'effectuer par comblement de dents creuses et/ou démolition/reconstruction et/ou réhabilitation.

³ Le cœur d'agglomération est la centralité urbaine la plus dense et la plus rayonnante qui existe au sein du grand pôle de la ville agglomérée. Il correspond au centre-ville d'Annemasse élargi au site du grand projet intercommunal de l'Étoile Annemasse-Genève, c'est-à-dire l'espace situé à l'intérieur et aux franges de la voirie dénommée « péricentrique ». Il s'agit du « cœur » symbolique du territoire couvert par le SCOT.

peuvent devenir plus structurants dans certaines fonctions (à titre d'exemple, le village de Machilly avec son potentiel lié à la Gare).

- En admettant sous certaines conditions un développement limité de certains hameaux.
- En structurant les pôles spécifiques d'activités existants et futurs (cf. 2.2.1).
- En créant à long terme un nouveau quartier d'habitat sur le secteur des îles à Étrembières qui viendra compléter cette armature urbaine.

En parallèle, deux conditions de développement nous paraissent essentielles :

- nous estimons important d'organiser un réseau de déplacements efficace entre ces pôles d'urbanisation, en favorisant autant que possible les transports collectifs* et les modes de déplacements non motorisés* (cf. 2.1.3) ;
- notre armature urbaine intègre la volonté de maintenir des coupures non bâties* entre certains de ces pôles d'urbanisation, constituées d'espaces « ouverts » (naturels, agricoles ou espaces publics non bâtis). Nous estimons en effet ces coupures nécessaires car remplissant une ou plusieurs des fonctions suivantes : corridors biologiques*, espaces de circulation agricole, coupures d'intérêt paysager ou identitaire, espaces de « respiration » et de détente pour les habitants.

2.1.3

Instaurer un système de déplacements efficace et durable

Nous avons l'ambition de mettre en œuvre une politique globale de mobilité sur l'ensemble du territoire, qui contribue à rééquilibrer nos déplacements vers une logique plus favorable à la qualité de vie, dans une logique de développement durable*, tout en permettant de répondre aux besoins de mobilité et d'accessibilité de toutes les populations, (et notamment de celles présentant le plus de difficultés pour se déplacer) aux différentes activités, équipements et espaces de notre territoire.

Cette politique doit s'inscrire de manière cohérente dans l'organisation globale des déplacements définie à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise.

Elle s'appuie sur la volonté de :

- favoriser les déplacements par des modes alternatifs à la voiture individuelle*, notamment pour les flux internes à notre territoire, pour les flux d'échange avec les territoires voisins, et pour les courts trajets ;
- limiter les nuisances induites par le trafic automobile.
- permettre, dans une logique de solidarité, à l'ensemble de nos populations de se déplacer (cf. 2.2.3) ;
- conforter l'attractivité de notre territoire en améliorant les connexions avec les territoires voisins, notamment par les transports collectifs (cf. 2.3.2) ;
- contribuer à modifier la perception de notre territoire en utilisant une organisation différente de nos politiques de mobilité pour jouer sur notre urbanisation et donner une image plus « moderne » et plus « dynamique » de notre territoire. (cf. 2.3.3).

Notre ambition politique en matière de déplacements sera précisée et déclinée dans un Plan de déplacements urbain à l'échelle des douze communes.

Favoriser les déplacements par des modes alternatifs à la voiture individuelle

Nous nous fixons comme objectif d'augmenter la part des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle* dans l'ensemble des déplacements, notamment pour les déplacements internes au territoire du SCOT, les déplacements en échange avec les territoires voisins, et les déplacements sur de courtes distances.

Pour atteindre cet objectif général, nous nous fixons comme priorités :

- De rééquilibrer l'aménagement de l'espace urbain, en faveur des modes alternatifs au transport individuel motorisé. Dans ce cadre, nous souhaitons favoriser des aménagements urbains donnant la priorité aux modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (par exemple sites propres*, aménagement des carrefours...), ce qui permettra d'une part des déplacements en transports collectifs plus rapides, plus compétitifs vis-à-vis de la voiture, et d'autre part, facilitera et sécurisera les déplacements par les modes doux.
- De renforcer l'offre en transports collectifs*, de manière à la rendre plus attractive, grâce à un développement et une meilleure coordination des réseaux, et en privilégiant un développement urbain futur dans les secteurs desservis par les transports collectifs ou qui pourront être desservis à plus ou moins long terme.

Le développement de l'offre en transports collectifs* doit tendre vers une amélioration globale de la desserte : des principaux pôles d'habitat*, et en particulier des centralités urbaines* et des quartiers caractérisés par une forte proportion de logements sociaux ; des principaux pôles spécifiques d'activités*, lieux de pratiques touristiques et de loisirs, et équipements publics.

Ce développement de l'offre en transports collectifs devra être organisé et articulé autour de pôles majeurs, dessinant la trame d'un réseau primaire rayonnant à partir du pôle « cœur d'agglomération-Gare d'Annemasse ».

Ce réseau primaire sera complété par un réseau secondaire pour connecter d'autres pôles au cœur d'agglomération*, pour assurer des liaisons transversales au territoire, et pour desservir d'éventuels parking-relais*.

Dans le cadre de ce réseau secondaire, nous souhaitons permettre ou améliorer à long terme la desserte par les transports collectifs des principaux pôles d'habitat et pôles spécifiques d'activités situés à l'extérieur de la ville agglomérée*. Pour cela, il est essentiel d'augmenter la densité* urbaine dans ces pôles (afin d'augmenter le potentiel d'usagers), d'exploiter au mieux les lignes de transports collectifs interurbains et les lignes ferroviaires, et de saisir dès aujourd'hui les opportunités qui permettront d'accélérer leur desserte par le réseau de transports collectifs urbains.

Pour favoriser l'intermodalité*, les connexions entre les différents réseaux de transport collectifs (transports collectifs urbains, interurbains, réseau ferroviaire et transports genevois) doivent être facilitées, en particulier avec la création d'un pôle d'échanges autour de la gare d'Annemasse. Le développement de lignes de transports collectifs transfrontalières

à fortes fréquences entre Genève et notre territoire, voire au-delà, est à rechercher (à titre d'exemple, le projet CEVA, ou le projet de prolongement du tramway, cf. 2.3.2).

- Enfin, la constitution progressive d'un réseau structuré de liaisons douces*, connecté aux réseaux existants sur Genève et les autres territoires voisins, et cohérent avec les politiques départementales et régionales, est un objectif à décliner au niveau du Plan de déplacements urbains et des Plans locaux d'urbanisme. Des aménagements devront être réalisés en vue d'améliorer la sécurité des personnes qui utilisent ces modes de déplacements non motorisés.

Limiter les nuisances induites par le trafic automobile

Afin d'atteindre les objectifs déclinés précédemment, nous devons organiser notre réseau de voirie et notre politique de stationnement, dans une logique globalement plus dissuasive vis-à-vis de l'utilisation de la voiture, lorsque cela est nécessaire pour faciliter le report vers les transports collectifs et les déplacements doux.

Cela implique notamment :

- d'adapter notre réseau de voirie au contexte urbain, en privilégiant la sécurisation des déplacements sur la fluidité et la vitesse et de mieux l'organiser en le hiérarchisant*.
Ce système permettra également de rendre plus dissuasive la traversée de notre agglomération par des flux de transit.
- de reporter parallèlement, sur des itinéraires de contournement les flux automobiles de transit qui ne font que traverser les pôles d'urbanisation.

La mise en place d'infrastructures routières permettant d'assurer un contournement efficace de la métropole genevoise est un enjeu essentiel afin d'éviter le report d'une large partie des flux sur notre agglomération.

Aussi, nous soutenons fortement la mise en place d'un contournement routier de l'agglomération annemassienne efficace.

Cependant, dans une logique de développement durable, ce système de contournement devra autant que possible revaloriser les infrastructures existantes afin de limiter la consommation de l'espace.

Nous souhaitons également poser aux autorités compétentes la question de la gratuité de ce contournement, qui est une problématique essentielle pour assurer son efficacité, ainsi que la question de la réorganisation de l'accès entre notre agglomération et l'A 40 à Étrembières.

- de diminuer spécifiquement les flux de voitures individuelles dans certains secteurs denses, tout en réorganisant l'accès et le stationnement sur ces espaces, ce qui permettra de limiter les nuisances pour les habitants et les activités économiques (en terme de pollution, de bruit, de sécurité, de saturations routières notamment).
- d'engager une politique de stationnement active, notamment :
 - en visant à dissuader dans les centralités urbaines, et notamment le cœur d'agglomération, le stationnement longue durée des pendulaires* domicile-travail (phénomène de «voitures ventouses»), et en organisant mieux le stationnement pour les motifs loisirs, commerces ou pour les résidents ;
 - en mettant en place une politique de parkings-relais* qui vise à organiser et favoriser le rabattement sur les transports collectifs pour l'accès à Genève et à notre cœur d'agglomération*, en particulier pour les usagers provenant de l'extérieur du territoire ou des secteurs non ou peu desservis par les transports collectifs.

Cette politique permettra notamment d'éviter que les flux automobiles concernés ne traversent préalablement les secteurs urbains denses de notre territoire et de faciliter l'accès à notre agglomération en transports en commun. Aussi ces parkings-relais devront-ils être implantés si possible en dehors ou en frange de la ville agglomérée*.

Enfin, nous souhaitons nous inscrire dans une politique d'organisation du trafic de marchandises à l'échelle du bassin franco-genevois, qui permette de favoriser le transport ferroviaire et le développement économique, tout en limitant les nuisances induites (transit poids lourds, stationnement anarchique, etc.).

A un niveau plus local, nous chercherons à mieux organiser les déplacements et stationnements liés aux livraisons de marchandises, en particulier dans les centralités urbaines, dans une double exigence d'efficacité et de limitation des nuisances pour les habitants. Le futur Plan de déplacements urbains précisera ces objectifs.

2.1.4

Valoriser le cadre naturel, agricole et urbain

En complément de notre politique de préservation du cadre naturel et agricole, nous voulons favoriser sa mise en valeur et sa découverte, par une sensibilisation des publics et une appropriation par les habitants. Mais nous visons également une amélioration de la qualité de vie en milieu urbain, en particulier par une reconquête de nos espaces collectifs et de notre patrimoine bâti.

Les démarches permettant de garantir la qualité de nos paysages de manière générale contribueront largement à cette valorisation de notre cadre naturel, agricole et urbain.

La mise en œuvre de tous ces objectifs participera ainsi au renforcement de la qualité de vie mais aussi au développement de notre politique touristique (cf. 2.3.3).

Offrir un réseau d'espaces de détente et de loisirs de proximité

La qualité de notre cadre naturel et agricole nous donne la possibilité d'engager une véritable politique globale permettant aux habitants d'accéder, à proximité de leur lieux de résidence ou de travail, à un réseau d'espaces « verts » de détente et de loisirs, connectés par des liaisons douces*.

Il s'agit d'ouvrir à la fréquentation des publics certains espaces naturels ou agricoles, sous réserve de la canaliser pour demeurer compatible avec le respect des contraintes écologiques, et de ne pas perturber le bon fonctionnement des exploitations agricoles.

Nous considérons par exemple que le site des Bois de Rosses, situé sur les communes d'Annemasse, Cranves-Sales et Vétraz-Monthoux, est l'un des espaces clefs à valoriser dans cette perspective : il s'agit d'en faire à terme un grand espace de détente et de loisirs doux* approprié par la population locale, et notamment les habitants de la ville agglomérée*, en conservant son caractère naturel et agricole.

Par ailleurs, afin de contribuer à la qualité de vie urbaine et permettre une appropriation sociale de l'espace urbain, nous souhaitons créer un réseau cohérent d'espaces collectifs structurants* de qualité, végétalisés et/ou minéralisés (parcs et jardins publics, places, équipements sportifs et de loisirs...).

Ce réseau d'espaces collectifs en milieu urbain devra s'articuler avec les espaces naturels et agricoles composant la « grande trame verte » du territoire. Le maintien et la valorisation des pénétrantes vertes dans le tissu urbain, par exemple les pénétrantes vertes constituées autour de l'Arve et du Foron, s'avèrent donc des objectifs clefs.

Le réseau de liaisons douces* instauré dans le cadre de notre politique de déplacements devra contribuer entre autres à la réalisation de ces objectifs. Nous affichons notre volonté que ces espaces de détente et de loisirs de proximité soient accessibles par les différents modes de déplacements non motorisés.

Garantir la qualité de nos paysages

Notre territoire est marqué par une diversité de grands paysages structurants et à forte portée identitaire, mais aussi de paysages en pleine mutation, sous l'influence du développement urbain. Il s'agira de maintenir une diversité de grands paysages lisibles et de qualité : en conservant les ambiances caractéristiques de certains paysages, en construisant le paysage de demain dans les secteurs en complète mutation, en encourageant à une intégration paysagère systématique des nouveaux développements, et en traitant qualitativement les transitions entre ces grands paysages.

Nous souhaitons ainsi préserver la qualité de nos grands paysages naturels et agricoles, en évitant leur détérioration ou leur banalisation, mais aussi améliorer la qualité de nos paysages à caractère urbain, à travers notamment une revalorisation paysagère de nos espaces collectifs. La lutte contre le phénomène de mitage* contribuera de manière décisive à la mise en œuvre de cet objectif (cf. 2.1.2).

Par ailleurs, nous affirmons la nécessité :

- De maintenir des coupures non bâties* d'intérêt paysager majeur entre les différents pôles d'urbanisation* (pôles d'habitat* ou pôles spécifiques d'activités*), et privilégier un traitement plus qualitatif des franges urbanisées délimitant ces coupures, afin de contribuer à la structuration et à la lisibilité* de nos paysages.
- De préserver les cônes de vues identitaires et de valoriser les ouvertures paysagères* remarquables existants sur notre territoire.
- De traiter qualitativement les espaces présentant un enjeu majeur en termes d'image et de notoriété pour l'ensemble du territoire, tels les espaces situés en entrée de territoire et entrée d'agglomération (cf. 2.3.3). Un effort particulier est à mener pour favoriser une qualité paysagère et architecturale du bâti dans les centres-villes, centres-bourgs et centres-villages, espaces porteurs d'identité, mais aussi sur les espaces particulièrement visibles (par exemple, les collines et les coteaux).

Mettre en valeur notre patrimoine bâti et historique

Nous encourageons parallèlement les actions de préservation et de mise en valeur des éléments de notre patrimoine bâti et historique (à titre d'exemple, châteaux, fermes traditionnelles, ou encore patrimoine bâti lié au développement ferroviaire et économique sur le territoire...).

Une politique forte dans ce domaine participera à une démarche de révélation des caractéristiques propres de notre territoire, porteuses d'une identité collective.

Bâtir un territoire équilibré, entre dynamisme et solidarité

AXE 2

Le maintien d'une économie attractive, un enjeu essentiel au développement de la région d'Annemasse, repose sur notre capacité à conserver un tissu économique créateur d'emploi et diversifié.

Mais si nous voulons maintenir notre dynamisme économique et démographique, il est nécessaire de l'accompagner par une politique du logement adaptée et une politique de solidarité forte. Cela permettra de garantir la pérennité de notre développement économique en conservant une main d'œuvre diversifiée (par exemple en facilitant le maintien des jeunes diplômés et salariés qualifiés), et de lutter contre les déséquilibres sociaux (aggravation des inégalités et des phénomènes d'exclusion sociale).

La présence d'une population diverse avec son très fort renouvellement est une force pour notre territoire, par la richesse culturelle et le dynamisme qu'elle entraîne. Mais elle demande en contrepartie un effort permanent pour intégrer les habitants dans leur lieu de vie, pour qu'ils puissent « s'approprier » leur territoire.

De plus, la présence de fortes inégalités de niveau de vie, accentuées par notre particularité géographique frontalière, et l'existence d'une frange importante de notre population en difficultés sociales nous font craindre le risque de dériver vers une société « à plusieurs vitesses ».

Nous affirmons notre volonté de lutter fortement contre ce risque de fracture, très compromettante pour l'avenir de notre territoire, son équilibre et sa qualité de vie.

Nous devons donc favoriser la capacité de notre territoire à intégrer socialement, et économiquement les habitants, à limiter les facteurs d'exclusion et à développer un lien social plus fort. Cette volonté de solidarité, nécessaire pour maîtriser les impacts de notre dynamisme économique et démographique, contribuera à conforter le sentiment d'appartenance à un même territoire.

Cette volonté se décline en trois grands objectifs :

- Maintenir un tissu économique dynamique et diversifié, générateur d'emplois adaptés aux différents profils socioprofessionnels.
- Répondre aux besoins en logements par une politique volontariste, tout en assurant une réelle mixité sociale dans l'habitat, garante d'un « équilibre » de peuplement sur le territoire. Nous souhaitons, par là même, lutter contre les inégalités d'accès fortes au logement.
- Favoriser la cohésion sociale et l'intégration des habitants dans leurs lieux de vie, par une politique en matière d'urbanisme et de répartition des fonctions urbaines adaptée.

De plus, au-delà de ces objectifs qui relèvent directement du SCOT, nous soutenons la mise en œuvre d'actions favorables à la création de « lien social », et particulièrement destinées à soutenir l'intégration sociale des habitants les plus en difficulté.

2.2.1

Maintenir une économie dynamique et diversifiée

Nous affirmons notre volonté d'organiser, de soutenir et d'animer le développement économique de notre territoire, afin de favoriser cette création d'emplois diversifiés, mais aussi de renforcer l'attractivité de notre agglomération vis-à-vis de son environnement (cf. 2.3.4).

Nous ne voulons pas axer notre développement économique sur les seules activités commerciales et de services. Nous refusons un tel développement « mono-fonctionnel » qui induirait une dépendance trop forte vis-à-vis des consommateurs genevois, et demeurerait fragile, dans un contexte de variation possible du taux de change et de concurrence accrue du commerce genevois.

Nous nous positionnons au contraire pour un soutien fort aux activités industrielles et artisanales* et pour un développement commercial maîtrisé. Notre politique vise ainsi à créer les conditions d'un développement économique durable sur notre territoire, car fondé sur une diversité des activités économiques, garante de la diversité des emplois.

Par ailleurs, le développement économique n'est pas sans lien avec les formations et la recherche. Nous voulons donc développer un tissu de formations secondaires et supérieures adapté aux besoins des jeunes et cohérent avec les choix économiques de notre bassin (cf. 2.3.3).

Enfin, nous considérons que le développement des Technologies de l'information et de la communication (TIC) est nécessaire pour accompagner notre développement économique et urbain. En particulier, il conviendra d'améliorer la desserte en réseau très haut-débit de notre territoire, tant en terme quantitatif (extension des secteurs desservis) que qualitatif, afin d'apporter une réelle plus-value à notre dynamisme territorial.

Par ailleurs, notre politique touristique (cf. 2.3.3) doit être considérée comme une composante à part entière de la politique économique du territoire. Enfin, notre activité agricole participe également à notre dynamisme économique.

Soutenir le développement des activités industrielles et artisanales de production

Afin de soutenir le développement des activités industrielles et artisanales⁴ de production, et en particulier le développement « endogène » des activités déjà présentes sur le territoire, nous nous fixons les objectifs suivants :

- Développer une offre foncière nouvelle, destinée exclusivement à accueillir des activités industrielles et artisanales de production. Cette offre sera située principalement sur deux sites complémentaires : le site de Borly 2 à

⁴ Dans ce paragraphe, le terme d'artisanat désigne uniquement les activités artisanales de fabrication, de transformation, de construction, et de services aux entreprises, à l'exception des activités artisanales alimentaires et de services à la personne pour lesquelles nous privilégions une implantation dans les centres urbains.

Cranves-Sales et le site des Bois-Enclos à Juvigny, pôle d'activités industriel « d'excellence » (cf. 2.3.4).

- Dans les pôles d'activités* de périphérie existants à caractère « mixte », conforter la vocation industrielle et artisanale de certains sous-ensembles cohérents de ces pôles, en les préservant d'un développement commercial diffus.
- Favoriser une démarche volontariste de soutien à la création d'entreprise, et d'accompagnement des entreprises industrielles et artisanales dans leur recherche d'innovation et de modernisation de leurs processus de production.

Dans ce cadre, des complémentarités et des synergies avec les pôles d'activités industriels et artisanaux situés sur les territoires voisins devront être recherchés.

Nous encourageons également la recherche de solutions aux difficultés de recrutement rencontrées par les entreprises de production et artisanales, notamment par des actions communes menées à l'échelle du territoire et au-delà, dans les domaines de la formation et du logement.

Maîtriser le développement de l'offre commerciale

Si la dynamique commerciale constitue un atout économique à préserver pour notre territoire, nous affirmons toutefois qu'elle ne doit être que l'une des composantes de notre attractivité économique.

En dehors des centres urbains*, notre politique visera à concentrer le développement commercial à l'intérieur des pôles d'activités* de périphérie existants.

- Le développement des commerces, mais aussi des services, dans les pôles d'activités de périphérie existants, devra être cohérent avec la ou les vocations de chaque pôle ou sous-ensemble de pôle.
- Au sein des pôles d'activités de périphérie existants à caractère « mixte », le développement commercial devra être maîtrisé pour ne pas porter atteinte au maintien des secteurs industriels et artisanaux cohérents (voir paragraphe précédent).
- Nous refusons toute création de nouvelle polarité commerciale à l'extérieur des pôles d'activités de périphérie existants, à l'exception d'un seul nouveau pôle commercial « d'excellence », sous réserve d'assurer une thématisation et un rayonnement forts à ce pôle (cf. 2.3.4).

Nous nous fixons également comme objectif de maintenir, structurer et dynamiser les activités commerciales et de services dans les centres-villes, centres de quartiers, centres-bourgs, et centres de village (cf. 2.2.3, et 2.3.2), en veillant à ce qu'elles ne soient pas fragilisées par le développement commercial dans les zones économiques de périphérie. Le développement d'activités artisanales dans ces centres urbains est également à encourager, à la condition d'être compatible avec la fonction d'habitat (à titre d'exemple, activités artisanales de l'alimentation, de services à la personne et de services de proximité...).

Parallèlement, nous voulons renforcer l'attractivité et le rayonnement du tissu commercial et de services de notre territoire (cf. 2.3.4).

Améliorer la qualité des pôles d'activités*

Nous souhaitons améliorer la qualité de nos pôles d'activités existants et la garantir durablement pour les pôles à créer :

- en donnant à chaque pôle d'activités une ou des vocations claires,
- en ayant un souci constant d'intégration urbaine et paysagère des activités et des aménagements dans ces pôles,
- en organisant l'accessibilité, la circulation interne et la signalétique dans ces pôles, pour tous les modes de déplacements,
- en encourageant le développement des équipements de services aux entreprises et à leur personnel (à titre d'exemple : desserte numérique à très haut-débit, restauration d'entreprise...),
- en encourageant les démarches globales du type démarches de management environnemental des zones d'activités économiques.

Ces démarches qualitatives contribueront à renforcer l'attractivité de notre tissu économique (cf. 2.3.4) et à l'inscrire dans une logique de développement durable.

2.2.2

Développer l'offre en logements, en favorisant la mixité sociale*

Nous nous fixons donc comme objectif de développer une offre en logements quantitativement suffisante pour répondre aux besoins, c'est-à-dire :

- répondre aux besoins endogènes liés à un solde naturel positif, au remplacement du parc public et privé inadapté, aux décohabitations,
- permettre aussi l'accueil d'une population en provenance de l'extérieur, ce qui s'avère indispensable dans un contexte de développement économique soutenu (cf. 2.2.1 et 2.3.4).

Afin de préserver la grande trame verte, et de maintenir une capacité d'accueil de population et d'activités économiques au-delà des dix prochaines années, cette production nouvelle de logements doit nécessairement s'effectuer dans une logique d'utilisation plus économe du foncier (cf. 2.1.2).

Nous incitons, de manière concomitante, à la diversification de cette offre en logement, dans la volonté d'une plus grande mixité sociale et de maintien d'un « équilibre de peuplement » sur notre territoire. Il s'agit en effet de favoriser l'accès au logement pour toutes les catégories de ménages, en particulier les ménages à faibles revenus, mais également les « classes moyennes ».

Par conséquent, si cette diversification de l'offre doit être encouragée sur le marché locatif privé et le marché de l'accession, nous jugeons indispensable de poursuivre en parallèle un effort important de production de logements aidés⁵ sur l'ensemble de notre territoire, tout en veillant à assurer une diversité et une qualité de ces logements aidés.

Notre politique de l'habitat devra s'inscrire dans une politique de développement cohérente et équilibrée à l'échelle de la métropole franco-valdo-genevoise (cf. axe 3).

⁵ Le terme de « logements aidés » a été préféré à celui de « logement social », souvent connoté. Les « logements aidés » au sens du SCOT comprennent exclusivement les catégories de logement « social » au sens de la loi SRU, notamment les PLAI, PLUS, PLS et les logements conventionnés privés « ANAH » (ainsi, les logements dits « De Robien », qui ne supposent pas de conditions de ressources, ne rentrent pas dans cette définition). Les logements sociaux sont théoriquement accessibles à environ 3/4 de la population française.

Construire suffisamment pour répondre aux besoins en logements

Construire suffisamment doit permettre de détendre le marché immobilier dont la situation actuelle dégrade les conditions de vie des ménages et conduit à l'exclusion des plus fragiles. En outre, il s'agit d'éviter que les ménages à revenus intermédiaires soient contraints de se loger en périphérie de notre territoire, ce qui contribuerait à l'étalement urbain, accentuant les nuisances et risques liés aux déplacements.

Rappelons que la production de logements à venir devra répondre d'abord aux besoins endogènes qui sont importants du fait de la croissance naturelle et des évolutions structurelles (décohabitations, vieillissement de la population, etc.). Elle devra aussi permettre de répondre à l'arrivée de nouveaux ménages actifs, nécessaire à notre développement économique.

Par conséquent, notre ambition est de poursuivre la politique volontariste de construction de nouveaux logements engagée depuis 2003, en exploitant du mieux possible le parc existant et en réduisant la vacance. Compte-tenu du nombre très important de logements mis en chantier sur la période 2003-2005, nous nous fixons comme objectif de dégager un potentiel de construction d'environ 6 000 logements⁶ pour la période 2007-2017, à l'échelle de l'ensemble de notre territoire.

Pour dégager ce potentiel, tout en restant compatible avec la préservation de la « grande trame verte », nous devons nécessairement assurer une utilisation plus économe du foncier urbanisable, en favorisant une densité* de l'habitat plus importante dans de nombreux secteurs et en encourageant le processus de renouvellement urbain*, avec une exigence d'intégration paysagère, de mixité sociale* et d'amélioration de la qualité de vie (conformément aux objectifs énoncés au point 2.1.2).

Ces objectifs sont établis en prenant en considération les besoins en logement à l'échelle de la grande métropole franco-valdo-genevoise : nous nous inscrivons dans la logique d'un effort de construction auquel tous les territoires composant cette grande métropole doivent contribuer solidairement.

Assurer une diversité de l'offre en logements, dans une volonté de mixité sociale*

Notre choix d'une plus forte mixité sociale* dans l'habitat suppose d'offrir une gamme de logements plus diversifiée, et répartie de manière plus équilibrée sur notre territoire. Nous voulons ainsi éviter les phénomènes de concentration forte de populations de même situation sociale (populations précarisées ou populations très favorisées) dans certains quartiers, souvent générateurs de « tensions » sociales. Nous cherchons au contraire à élargir le choix des ménages en terme de lieux de résidence, quels que soient leur revenu, leur structure familiale, leur âge, et leur situation sociale.

Il s'agira aussi de créer des conditions favorables au maintien de la mixité sociale à long terme. Par exemple,

en luttant contre les phénomènes d'éviction des ménages à revenus modestes dans des quartiers confrontés à une valorisation du foncier et du bâti.

Notre ambition est de confirmer la diversité de l'offre de logements en jouant à la fois sur les produits privés et sur une offre sociale nouvelle et valorisée.

Parallèlement à une diversification de l'offre sur le marché libre, nous jugeons impératif de poursuivre l'effort de production très soutenue de logements aidés*, toutes les communes du territoire devant contribuer à cet effort à leur échelle. En effet, l'offre en logements aidés reste aujourd'hui insuffisante pour répondre aux besoins exprimés par les populations à revenus faibles et moyens, besoins amplifiés par la situation géographique frontalière qui accroît considérablement les phénomènes d'éviction sur le marché libre.

Pour cela, nous nous fixons comme objectif qu'environ un tiers des logements construits sur notre territoire sur la période du SCOT soient des logements aidés*. Nous devons en outre assurer une diversité des catégories de logements aidés produits, en terme de niveaux de prix et de taille, afin de garantir une diversité réelle de peuplement au sein même du parc de logements aidés. Cette production devra s'effectuer dans tous les types de formes urbaines, et dans tous les types de pôles d'habitat*, dans le but d'éviter une trop forte concentration géographique de l'offre.

Pour mettre en œuvre ces objectifs, nous chercherons à :

- favoriser la production de logements aidés au sein d'opérations immobilières privées, en utilisant l'ensemble des moyens à disposition des collectivités locales pour peser fortement dans les négociations avec les constructeurs. Nous affirmons pour cela la nécessité de développer une véritable politique foncière active et anticipatrice, dans le cadre d'une solidarité intercommunale forte. À ce titre, la création sur le département d'un outil comme l'Établissement public foncier est une opportunité majeure à saisir pour se doter des moyens d'interventions adaptés aux nouveaux enjeux.

- favoriser les parcours résidentiels en facilitant la sortie du parc de logements aidés*, lorsque les revenus et la situation sociale des ménages le permettent. Cette volonté suppose une diversification de l'offre sur le marché privé, par un approfondissement de la réflexion sur les moyens de développer une offre de logements dits « intermédiaires », adaptée aux besoins, qui se situerait entre les logements aidés* et les logements actuellement produits sur le marché locatif et de l'accession privés.
- veiller à offrir des logements aidés de forte qualité et encourager la réhabilitation du parc plus ancien.

Pour atteindre ces objectifs, nous soutenons pleinement les démarches des Programmes locaux de l'habitat (PLH), mais aussi les actions menées dans le cadre de la Conférence intercommunale du logement. Nous affirmons notre volonté de développer sur l'ensemble de notre territoire une politique de l'habitat commune et équilibrée, et des outils de mise en œuvre communs.

⁶ En appliquant un nécessaire coefficient de fluidité, ce potentiel de construction d'environ 6 000 logements devrait permettre d'atteindre dans les faits une production totale d'au moins 4 500 logements sur 10 ans, ce qui correspond au rythme de construction souhaité dans les PLH approuvés en 2003.

2.2.3

Créer du « lien social » et de la solidarité pour l'intégration des habitants sur notre territoire

Pour favoriser une intégration économique et sociale des populations résidant sur notre territoire, quels que soient leur niveau de vie, leur situation sociale et leurs besoins spécifiques, nous nous appuyons non seulement sur notre volonté de faciliter l'accès à l'emploi et au logement, mais aussi sur les objectifs suivants :

- favoriser la création de lien social par un urbanisme adapté, c'est à dire par la structuration de véritables « lieux de vie » animés, proposant aux habitants une offre de proximité en matière de commerces, de services, d'activités artisanales de proximité (alimentation, biens et services, soins à la personne...) d'équipements, de loisirs, d'évènements,
- développer une politique de solidarité forte avec les catégories de population confrontées à des difficultés en terme d'intégration.

L'ensemble de cette politique contribuera à renforcer l'intégration des habitants dans leur lieu de vie et leur appropriation du territoire, ce qui facilitera l'émergence d'une identité commune.

Favoriser la création de lien social par un urbanisme adapté

Notre politique d'urbanisme privilégie une densification de l'habitat et une recherche d'attractivité autour des centres urbains⁷, structurant ainsi le développement urbain en différents pôles plus ou moins rayonnants (cf. 2.1.2). Nous voulons que cette armature urbaine* participe à la création de « lien social » entre les habitants de notre territoire, en cherchant à construire dans les pôles centraux de nos villes et villages des lieux de vie sociale animés et attractifs, dans une optique de proximité. Cette volonté se décline en trois objectifs :

- Conforter et développer, à l'intérieur de pôles d'habitats* structurés, une offre en commerces, services, activités artisanales, équipements et services publics de proximité attractive, en cohérence avec les principes d'organisation de l'urbanisation.
- Organiser l'urbanisme pour faciliter la création de « lien social » et une meilleure identification des habitants à leur territoire : par l'aménagement d'espaces collectifs attractifs et favorables à la convivialité, par la valorisation du patrimoine existant, par la recherche d'une meilleure lisibilité de notre urbanisme.
- Soutenir les actions visant à conforter et développer l'offre en matière d'activités éducatives et de loisirs de proximité, sur notre territoire et les activités d'animations organisées dans les différents centres urbains et quartiers. Le tissu de structures associatives de proximité (en matière de sport, de loisirs, de culture, d'animation festive, etc.) joue un rôle essentiel dans ce domaine.

Développer une politique de solidarité forte

Nous encourageons la mise en œuvre d'actions fortes de prévention, de soutien et d'accompagnement auprès des populations confrontées à des difficultés en terme d'intégration, du fait de handicaps particuliers (niveaux de qualification faibles, situation sociale précaire, origine sociale ou culturelle, handicap moteur ou sensoriel et auprès des jeunes en difficulté d'intégration dans notre société.

Les activités actuellement menées, et visant à permettre une intégration économique, sociale et culturelle des populations les plus en difficulté, sont un élément essentiel de notre politique de cohésion sociale. Elles doivent être fortement soutenues.

Ainsi, et pour les éléments concernant directement les problématiques relevant du SCOT :

- Nous soutenons dans cette optique les démarches de contrat de ville intercommunal, et plus largement la mise en œuvre de politiques sociales fortes en direction des secteurs urbains concentrant une population en difficulté d'insertion.

Les démarches visant à limiter en amont le risque de dégradation de copropriétés, à assurer la réhabilitation de copropriétés déjà dégradées, mais aussi les démarches plus larges pour la revitalisation de quartiers (à titre d'exemple, démarches ANRU) seront encouragées.

- Nous devons anticiper le phénomène de vieillissement de la population, en engageant une réflexion globale sur les besoins des personnes âgées en terme de structures d'accueil et de soins.
- Notre politique de déplacements devra contribuer à développer le lien social et la solidarité, notamment à travers un réseau de transports collectifs* et de liaisons douces* adapté. Nous souhaitons ainsi favoriser la sécurité et faciliter l'accès aux activités, aux espaces publics et aux équipements de notre territoire pour l'ensemble des personnes ne pouvant se déplacer en véhicule automobile, notamment les personnes en situation de handicap (par exemple, personnes à mobilité réduite, déficients visuels et auditifs), mais également pour les « captifs » (jeunes, personnes âgées) ou pour les personnes ne pouvant pour des raisons financières posséder une automobile. Cet objectif devra être décliné dans le Plan de déplacements urbains.

⁷ Le terme générique de centres (ou centres urbains ou centralités urbaines) désigne dans le SCOT : les secteurs inclus dans le grand pôle de la ville agglomérée qui cumulent une fonction d'habitat avec plusieurs autres fonctions : fonction économique (commerces, services...), fonctions équipements (administratives, culturelles, loisirs...), etc. Il s'agit donc des différents centres-villes et centres de quartiers ; des centres-bourgs, et des centres-villages.

S'affirmer comme une agglomération attractive pour son environnement

AXE 3

Nous ressentons fortement le besoin d'engager la métropole franco-valdo-genevoise dans un développement harmonieux. Nous voulons y prendre une part importante, dans le cadre d'un partenariat transfrontalier équilibré. À ce titre, les démarches en cours de « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois » et de « Coopération métropolitaine » constituent des enjeux majeurs pour notre avenir commun que nous soutenons pleinement.

Pour cela, nous estimons nécessaire, sans chercher à freiner le dynamisme du cœur de cette métropole, de créer sur sa périphérie française de véritables pôles d'équilibres structurants. Ils seront la garantie d'un développement urbain et économique équilibrés et permettront de réduire les inégalités entre territoires français et suisses.

Nous pensons que le développement de la métropole franco-valdo-genevoise, pour être durable et équilibré, doit s'appuyer sur les villes et pôles urbains qui la composent, lieux de création de lien social et de solidarité, autour desquels doivent s'organiser des déplacements en transports collectifs. Ainsi, nous refusons que notre territoire puisse être réduit à assumer la seule fonction de périphérie résidentielle de Genève. Il doit au contraire exister dans cette grande métropole comme pôle d'emploi et de centralité dynamique, porteur d'une réelle attractivité pour son environnement.

Notre volonté est donc de faire de la région d'Annemasse une agglomération structurante, ayant un rayonnement fort pour les territoires qui nous environnent et jouant un rôle de pôle d'équilibre de la métropole franco-valdo-genevoise.

Pour cela, nous voulons renforcer notre attractivité par une politique qui se décline en 4 axes :

- construire notre avenir en partenariat avec les territoires qui nous environnent,
- conforter la centralité de notre territoire,
- améliorer la perception de notre territoire,
- s'appuyer sur notre dynamisme économique en le valorisant.

2.3.1

Construire notre territoire en partenariat avec notre environnement

Dans un environnement aussi imbriqué, nous devons participer à une construction concertée de notre bassin de vie en ayant une volonté de partenariat fort avec les territoires qui nous entourent.

La qualité et le dynamisme de notre développement en dépendent.

Ce n'est que par une stratégie globale concertée à l'échelle de l'ensemble du bassin de vie que nous trouverons des solutions efficaces aux difficultés locales rencontrées (logement, économie, déplacements...).

Cette volonté de partenariat se conçoit à deux niveaux :

- à l'échelle de la métropole franco-valdo-genevoise, dans laquelle nous voulons jouer un rôle de pôle d'équilibre dans la partie française,
- à l'échelle des territoires français environnants, pour lesquels nous sommes une agglomération structurante.

Agir pour construire ensemble la métropole franco-valdo-genevoise

Nous souhaitons affirmer fortement le caractère positif et incontournable de la construction de la métropole franco-valdo-genevoise. Cette métropole franco-suisse, bientôt constituée de plus de 750 000 habitants, est une locomotive pour le développement de tout le nord de la Haute-Savoie. C'est à la cohérence et à l'équilibre de ce grand bassin de vie que nous souhaitons contribuer, en cherchant, par notre participation aux structures de coopération existantes et à venir, à être l'un des moteurs de ce développement concerté. La région d'Annemasse doit dans ce cadre pouvoir affirmer son rôle de second pôle urbain du territoire transfrontalier, notamment en renforçant les connexions urbaines et en développant sa complémentarité.

S'il est nécessaire de partager une stratégie commune permettant de maintenir l'attractivité et le dynamisme de ce grand territoire, nous souhaitons parallèlement que ce développement puisse contribuer à maintenir un équilibre entre centre genevois et périphérie française :

- en matière de richesse et de revenu, afin d'éviter que se développent des différences trop fortes de niveau de vie dans notre agglomération, et le risque d'une société « à plusieurs vitesses », (voir axe 2)
- en matière d'identité : nous souhaitons que chacun, quel que soit son lieu d'habitation ou son appartenance culturelle, se sente appartenir à un même bassin de vie, fort et attractif, riche de ses différences et du dynamisme de sa population.

Développer des partenariats forts avec les territoires français voisins

Cette volonté de coopération à l'échelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise nécessaire repose en premier lieu sur un lien fort avec les partenaires français proches de la frontière (aujourd'hui rassemblés dans une structure intitulée « Association régionale de coopération »).

Dans ce cadre, nous voulons prendre notre responsabilité de pôle urbain majeur et structurant du nord de la Haute-Savoie, capable de contribuer fortement au développement du genevois haut-savoyard.

Nous souhaitons donc contribuer à un partenariat équilibré avec les territoires qui nous environnent pour permettre :

- de mettre en cohérence nos politiques afin d'éviter notamment les concurrences locales stériles, et de donner au genevois haut-savoyard la capacité d'être plus concurrentiel face à d'autres territoires,
- de promouvoir nos territoires et défendre nos intérêts communs face à nos partenaires extérieurs,
- de rechercher, dans le dialogue franco-genevois, des positions communes et une cohérence politique forte.

De par notre intégration dans une grande métropole frontalière, nous sommes conscients que la réussite de nos politiques passe par une étroite collaboration à cette échelle et prêts à jouer un rôle moteur en ce sens.

Sur les problématiques d'aménagement, cette coordination se met d'ores et déjà en place avec les territoires français membres de l'ARC dans le cadre d'une collaboration « interscot », mais également avec Genève et la région de Nyon dans le cadre du « Projet d'agglomération franco-valdo-genevois ».

À long terme, nous appelons de nos vœux la constitution d'un « grand SCOT » sur la partie française de la métropole franco-valdo-genevoise, étroitement coordonné avec les documents d'urbanisme genevois et nyonnais.

Parallèlement, nous souhaitons nous inscrire dans une collaboration qui permette de donner plus d'efficacité sur notre territoire aux politiques du Conseil général et du Conseil régional, et de rechercher des partenariats forts avec les autres grandes agglomérations de Haute-Savoie, notamment les agglomérations anneciennes et thononaises, mais également les territoires agglomérés de la vallée de l'Arve.

2.3.2

Conforter la centralité de notre territoire

La capacité de notre territoire à assumer à la fois son rôle de pôle urbain d'équilibre dans la grande métropole franco-valdo-genevoise, et son rôle de pôle urbain majeur et structurant du nord de la Haute-Savoie, dépend en grande partie de notre aptitude à maintenir sa centralité vis-à-vis de son environnement (en complémentarité et non en concurrence avec la centralité de Genève, qui reste le point d'attraction principal de la grande métropole franco-valdo-genevoise).

Nous estimons que cette centralité de notre territoire vis-à-vis de son environnement passe nécessairement par une réelle centralité de notre propre cœur d'agglomération*, qui doit conserver ses fonctions urbaines majeures.

Cependant, il est tout aussi important pour notre territoire d'être bien connecté aux territoires voisins, afin qu'ils puissent bénéficier des fonctions urbaines que nous offrons, mais aussi que notre territoire puisse bénéficier des leurs.

Développer un projet urbain ambitieux pour notre cœur d'agglomération*

Pour porter le rayonnement de notre territoire, deux centralités urbaines* doivent voir leur attractivité particulièrement renforcée.

En tout premier lieu notre cœur d'agglomération :

- qui est le lieu de la centralité par excellence, tant en matière d'équipements, d'animation que d'activité commerciale, de professions libérales et de services diversifiés
- qui joue un rôle moteur essentiel au rayonnement de l'ensemble de notre territoire,
- qui incarne symboliquement l'image de notre territoire tout entier,
- qui a un rôle stratégique et central pour le réseau de TC.

Mais également le secteur « Porte de France – Route de Genève », situé sur Gaillard, Ambilly, et Annemasse :

- qui est la principale « porte d'entrée » urbaine sur l'agglomération annemassienne depuis Genève,
- qui est marqué par une forte densité urbaine et commerciale, et est directement connecté au cœur d'agglomération,
- qui se situe dans le prolongement direct d'un axe structurant du territoire genevois en terme de transports collectifs urbains, d'espaces publics et d'activités tertiaires, l'objectif étant de valoriser cette continuité pour dynamiser le tissu urbain actuel côté français.

Pour cela :

- Nous devons rechercher une plus grande attractivité en matière d'équipements, d'activités privées ou publiques de loisirs (afin de donner plus « d'animation » à ces lieux de centralité), de commerces, de professions libérales et de services. À noter que nous souhaitons valoriser le rôle du marché d'Annemasse, premier marché de Rhône-Alpes.

- Cette recherche de rayonnement s'accompagnera d'une volonté d'améliorer la qualité urbanistique et paysagère de ces espaces, afin de rendre leur fréquentation plus agréable et de favoriser leur appropriation dans des usages quotidiens et occasionnels. Ceci notamment grâce à une réorganisation de l'accessibilité en voiture et du stationnement qui donne la priorité au développement des transports collectifs et des modes de déplacements doux*, ainsi qu'à une meilleure qualité visuelle et la présence d'espaces publics attractifs (espaces piétons, valorisation des places). Il sera également recherché, par différents moyens, une atténuation du sentiment d'insécurité qui peut parfois être ressenti sur ces pôles.

Notre cœur d'agglomération appartient symboliquement à l'ensemble des habitants des douze communes et joue un rôle fort en matière d'identité et d'image pour tout notre territoire. Il comprend des espaces stratégiques concernés par de grands projets urbains, qui doivent s'inscrire en complémentarité dans un objectif global de renforcement de son attractivité et d'évolution vers une image plus positive.

Nous citerons, à titre d'exemple, le projet intercommunal et transfrontalier de « l'Étoile Annemasse - Genève », que nous soutenons fortement, parce qu'il apportera rayonnement et notoriété à tout notre territoire, tout en participant à l'attractivité de l'ensemble de la métropole franco-valdo-genevoise.

Connecter fortement notre territoire aux pôles environnants

Afin d'asseoir la centralité de notre territoire par rapport à son environnement, il est nécessaire d'organiser un système de déplacement moderne permettant d'assurer des connexions efficaces en transports en commun avec les pôles attractifs qui l'environnent.

Une valorisation maximale des lignes ferroviaires est souhaitée, au travers d'une meilleure desserte voyageur (notamment TGV), de l'amélioration des lignes ferroviaires (tant en direction du Chablais, de la vallée de l'Arve que d'Annecy) et de la réalisation du CEVA, qui est un élément fondamental du réseau de transport collectif régional et international. Ces projets doivent permettre d'assurer à la Gare d'Annemasse son rôle de « 2^{ème} gare de Genève », gare principale de desserte de la Haute-Savoie du nord, permettant tout type de correspondances vers les autres secteurs du département.

Dans le même temps, cette amélioration du réseau ferroviaire doit permettre de mieux organiser l'accès à Genève et à l'agglomération annemassienne, et de développer la fonction « urbaine » de ce réseau (développement de haltes ferroviaires et de parkings de rabattement ferroviaires, meilleure connexion avec le réseau urbain...).

En matière de transports collectifs urbains et de modes doux, nous chercherons en particulier à mieux connecter notre cœur d'agglomération* avec Genève, par la réalisation d'infrastructures répondant à cet objectif (à titre d'exemple, un transport collectif à fort cadencement et majoritairement en site propre* entre le centre de Genève, Moëllsulaz, l'hypercentre et la Gare d'Annemasse). Ces infrastructures pourront constituer des leviers majeurs de valorisation qualitative du tissu urbain.

Le développement du réseau de transports collectifs annemassien et son interconnexion avec le réseau

interurbain du Conseil général (voire avec d'éventuels réseaux locaux à venir) devrait permettre d'améliorer la desserte en transports collectifs de secteurs urbains proches de la région d'Annemasse, notamment ceux de Bons-en-Chablais, Reignier ou Collonges-sous-Salève. L'importance du futur hôpital de Findrol et sa situation très excentrée rendront impérative une desserte de ce secteur depuis l'agglomération annemassienne par des transports collectifs performants.

2.3.3

Modifier la perception de notre territoire

Nous affirmons notre volonté de modifier la façon dont est perçu notre territoire par les populations locales et extérieures. En effet, l'image vécue et l'image perçue que nous devons véhiculer, notamment en direction des décideurs politiques et économiques, sont fondamentales pour notre développement futur.

Une perception positive contribuera à forger une identité collective et un sentiment d'appartenance plus forts en renvoyant aux habitants du territoire une image valorisée, source de fierté.

Cette modification de la perception de notre territoire passe par le développement d'une véritable stratégie de développement touristique.

Au-delà de la problématique touristique proprement dite, un renforcement de notre attractivité en matière d'équipements, d'événements, et un travail plus large sur l'image de notre territoire s'avèrent fondamentaux.

Développer une véritable stratégie de développement touristique

Notre territoire possède de réels atouts en matière de tourisme. Afin de mieux exploiter ce potentiel, nous voulons élaborer et mettre en œuvre une véritable stratégie de développement touristique, en cohérence et complémentarité avec les politiques, actions et partenariats menés à une échelle plus large. Cette stratégie doit reposer sur deux éléments :

- profiter du fait que la région d'Annemasse soit une zone d'hébergement et de renvoi sur des pôles touristiques majeurs (stations de ski, Genève et Lac Léman...) pour mieux capter les clientèles de passage;
- décliner une stratégie marketing pour la région d'Annemasse même, afin de valoriser son potentiel propre en matière de tourisme et de loisirs de proximité et de tourisme d'affaires. Il s'agira de définir un positionnement du territoire dans ce domaine légitime par rapport à l'offre existante sur les territoires voisins.

Ce développement touristique maîtrisé devra conforter notamment la fonction de pôle d'hébergement et de pôle d'animation du territoire, à destination des clientèles de loisirs et d'affaires. Un rayon de chalandise de proximité est à privilégier.

Il devra s'appuyer sur les points forts du territoire, en permettant notamment :

- une valorisation globale du massif des Voirons, mais également du vallon du Foron, dans une optique de tourisme « doux ». Les activités familiales, sportives et de

pleine nature, organisées autour de sites et d'espaces structurants devront être considérés comme les clés de voûte du développement.

- Une orientation en faveur du tourisme d'affaires, légitimée par la proximité de Genève et le caractère économique de la région d'Annemasse. Des équipements professionnels adaptés et rayonnants devront être envisagés.
- Une valorisation du site du Téléphérique du Salève, patrimoine technique emblématique, par une connexion avec le secteur de loisirs des Îles et les aménagements prévus en bords d'Arve.

Dans le cadre du développement des loisirs de pleine nature et des espaces verts de proximité, le traitement des liaisons douces* (cf. 2.1.4) devra être considéré comme une priorité, tant sur le plan utilitaire que ludique.

Cette stratégie sera précisée dans le cadre d'une « Charte de développement touristique et de loisirs » élaborée à l'échelle du périmètre du SCOT. Nous soulignons la nécessité d'une prise en compte systématique des impacts des politiques publiques d'aménagement en terme touristique (politique économique, politique des déplacements, politique de préservation, etc.).

Renforcer notre tissu d'équipements

Pour ne pas perpétuer une image de « banlieue dortoir », nous estimons que notre agglomération doit conforter globalement son tissu d'équipements, en particulier dans les domaines de la santé, de la formation, des loisirs sportifs et des loisirs culturels.

L'attractivité de ce tissu d'équipements est à améliorer, en s'appuyant notamment sur le développement d'équipements « phares », générateurs de notoriété pour tout le territoire.

- Notre territoire est confronté à la délocalisation future de son Centre Hospitalier. Nous chercherons par tous les moyens à accompagner cette évolution, afin de conserver un pôle sanitaire et social important et complémentaire à cet hôpital. Le développement de formations dans le domaine de la santé peut être une piste à privilégier.
- Nous souhaitons également pouvoir disposer d'une offre de formation, nécessaire pour notre développement économique et social et pouvant répondre aux difficultés d'accès à l'enseignement supérieur rencontrées par les jeunes du nord de la Haute-Savoie. Pour cela, nous nous inscrivons, en partenariat avec l'ensemble des territoires proches de la frontière et avec Genève, dans une politique d'implantation et de développement de l'enseignement supérieur en complémentarité du pôle annecien.
- Parallèlement, nous voulons développer notre tissu d'équipements de loisirs, qui est aujourd'hui un de nos points faibles.

Dans ce domaine, nous souhaitons conforter en priorité les deux sites suivants : le cœur d'agglomération* pour les loisirs « urbains », et le pôle des Verchères, sur Ville-la-Grand qui constitue aujourd'hui un pôle d'importance en matière d'activités de plein air.

À terme, l'objectif est de constituer un pôle majeur de développement en matière d'équipements sportifs et de loisirs sur le site des Îles, à Étrembières, en le connectant de façon étroite au cœur d'agglomération, aux bords d'Arve et au Salève. L'aménagement d'un centre nautique ludique et attractif constitue également un enjeu majeur dans ce domaine.

- Nous souhaitons aussi renforcer et valoriser le réseau d'équipements culturels qui constitue déjà un élément de positionnement fort dans la métropole franco-valdo-genevoise.
 - Pour répondre à ces objectifs, nous devons anticiper sur les besoins en terme de foncier pour l'implantation d'équipements, afin ne pas entraver notre capacité de développement à long terme. Par exemple, le site du Brouaz, entre autres, pourrait accueillir un grand équipement structurant.
 - Enfin, nous considérons qu'un aménagement « numérique » du territoire doit être mis en œuvre :
 - il s'agit d'un enjeu essentiel pour notre attractivité économique ; une desserte numérique de haute qualité de nos espaces économiques constitue donc une priorité,
 - cet enjeu est également important pour notre population afin de lui permettre de bénéficier des services correspondants, dans une logique de solidarité ; l'objectif sera d'améliorer progressivement la desserte numérique de la ville agglomérée et des autres pôles d'habitat dans les prochaines années
- Dans ce cadre, nous incitons les collectivités à saisir toutes les opportunités permettant de développer, à des tarifs raisonnables, des dessertes numériques de haute qualité (à titre d'exemple, desserte actuellement appelée « très haut débit »), en priorité dans les secteurs évoqués précédemment.

Organiser des événements rayonnants

L'attractivité d'un territoire se mesure également par les événements organisés capables d'attirer une population locale et des visiteurs extérieurs et de véhiculer une identité et une image plus forte de notre territoire.

Nous voulons améliorer la perception de notre territoire en soutenant l'organisation d'événements identitaires – sportifs, culturels, économiques et liés aux arts et traditions populaires – qui, par leur nature et par une communication adaptée, pourront rayonner au-delà du territoire.

Valoriser l'image de notre territoire

Nous estimons nécessaire d'engager une réflexion systématique sur l'impact de nos politiques et projets d'aménagement en terme d'image.

Cela implique en particulier les objectifs suivants :

- Valoriser nos entrées de territoire et d'agglomération dans un traitement urbain et paysager de qualité, notamment en préservant les ruptures d'ambiance et les ruptures d'urbanisation, et en luttant contre un phénomène de « banalisation » croissante de ces entrées.
- Il est également important de valoriser d'autres espaces à forts enjeux en terme d'image, comme les centres urbains* ou encore les espaces situés dans l'environnement immédiat d'équipements rayonnants, ou porteurs de notoriété – par exemple l'aérodrome.
- D'une manière plus générale, la mise en valeur des paysages et des éléments patrimoniaux du territoire (cf. 2.1.4), contribuera à améliorer cette image globale.
- Effectuer un travail de signalétique (informatif et directionnel) permettant de s'orienter et d'identifier facilement les lieux de centralité et les limites de notre territoire.

Cette volonté de modification de l'image devra être accompagnée par une politique de communication adaptée appuyée sur les réalisations et les points forts de notre territoire. Cette communication est destinée à promouvoir et à faire connaître la région d'Annemasse, tant en direction de nos habitants que des territoires qui nous entourent.

Enfin, nous souhaitons qu'une évolution de notre politique de mobilité, dans une logique plus favorable au développement durable, contribue à renforcer notre attractivité et à valoriser l'image de notre territoire.

La politique de déplacements est un outil fondamental pour modifier l'organisation et l'image de notre pôle urbain. Aussi, le développement d'une offre de transports collectifs attractive, diversifiée et de qualité, l'amélioration de l'accès au territoire et des connexions avec l'extérieur, la création d'un environnement urbain de qualité plus favorable aux modes doux*, sont de nature à améliorer fortement l'image de notre territoire, souvent associée aux nuisances liées à la circulation automobile (saturations routières, pollutions, bruit, insécurité...), à renforcer la qualité de l'urbanisation et l'attractivité de nos centralités urbaines.

2.3.4

Valoriser notre dynamisme économique

Nous affirmons l'importance du développement économique, tant sur le plan industriel que commercial, tertiaire et artisanal, pour la centralité et le rayonnement de notre agglomération.

Ce développement économique doit être conforté en conservant un tissu d'activités diversifié et créateur d'emploi (cf. 2.2.1).

Mais nous voulons également renforcer notre attractivité économique par un travail de valorisation et de développement qualitatif, qui s'appuie notamment sur la mise en place de pôles d'excellence et la recherche de complémentarités économiques au sein de la grande métropole franco-valdo-genevoise.

Mettre en valeur un tissu industriel fort

Nos activités industrielles et artisanales de production sont créatrices d'emplois et facteurs de développement. Nous voulons conforter leur rayonnement et leur donner les moyens de répondre aux difficultés qu'elles connaissent (cf. 2.2.1).

Cette politique de valorisation, s'appuie, entre autres, sur des actions de promotion et sur le développement d'un pôle d'excellence à vocation industrielle, qui servira de « vitrine » à notre territoire et aura ainsi un impact positif pour l'ensemble du tissu économique.

Ce pôle d'activité à vocation industrielle et de haute qualité, constitué d'entreprises performantes et recherchant une image d'excellence, sera situé sur le site des Bois-Enclos, à Juvigny et Cranves-Sales.

Renforcer l'attractivité de notre tissu commercial

Nous adoptons une politique permettant, tout en maîtrisant le développement commercial, de renforcer l'attractivité et le rayonnement de ce secteur économique.

Pour cela, nous chercherons à renforcer la qualité et l'image de notre offre commerciale :

- en améliorant la qualité d'aménagement des pôles d'activités* (cf. 2.2.1),
- en favorisant l'implantation de commerces à forte notoriété,
- en développant un nouveau pôle commercial nécessairement thématique et à fort rayonnement. Le projet actuel de pôle commercial « d'excellence » envisagé sur le secteur des îles à Étrembières, devra apporter une véritable plus-value par rapport à l'offre actuelle et se positionner à une échelle franco-genevoise.

Il est actuellement envisagé que ce pôle se développe sur la thématique sports et loisirs, en synergie avec le pôle d'équipements publics de loisirs prévu à terme sur le même secteur (cf. 2.3.3).

Cette optique intéressante nous permettra de répondre, tout en se positionnant de façon complémentaire, aux projets de sites de loisirs qui se développent à l'extérieur des agglomérations.

L'ensemble de ces orientations sera affiné dans une Charte de développement commercial.

Rechercher, développer et valoriser les complémentarités sur le plan économique avec Genève et les autres territoires de la métropole franco-valdo-genevoise

Nous voulons développer avec Genève et les autres territoires de la métropole franco-valdo-genevoise des relations économiques mutuellement profitables. En effet, les différences d'environnement et de cadres législatifs et fiscaux entre ces territoires peuvent être sources de difficultés, mais aussi de complémentarités dans le domaine économique, qu'il s'agit de saisir et de valoriser par des partenariats transfrontaliers. Cette complémentarité est notamment à développer en matière d'implantations d'entreprises.

La métropole franco-valdo-genevoise rayonne largement sur le plan international. Dans cette logique de complémentarités, les territoires français pourraient accueillir des activités et équipements liés à cette ouverture à l'international (à titre d'exemple, des ONG : Organisations non gouvernementales). Nous citerons comme exemple de site d'accueil potentiel sur notre territoire, le site de l'Étoile Annemasse-Genève. Le thème de la « solidarité internationale » constitue une piste intéressante à explorer dans cette optique.

Ces relations économiques privilégiées doivent s'accompagner d'un développement de complémentarités et de partenariats économiques avec d'autres territoires de Haute-Savoie, comme par exemple la Vallée de l'Arve, pôle de compétitivité.

« Vers une plus forte gouvernance à l'échelle du territoire »

Notre projet politique répond à notre volonté d'engager notre territoire dans une réelle dynamique d'attractivité et de croissance.

Il exprime des choix forts de préservation et de développement, tout en respectant de grands équilibres entre espaces « verts » et urbanisation, entre centre et périphérie, entre proximité et rayonnement. Il traduit notre souhait de construire une identité collective, pour renforcer le sentiment d'appartenance à notre territoire. Il affirme également un positionnement commun face à Genève et aux territoires français environnants, non pas dans un esprit de concurrence ou de « repli sur soi », mais dans la volonté d'engager un dialogue constructif, tout en renforçant notre attractivité propre. C'est uniquement dans une coopération forte à l'échelle réelle de l'agglomération franco-valdo-genevoise que nous pourrions maîtriser un développement territorial parfois trop rapide et répondre de façon cohérente aux dysfonctionnements qu'il crée sur nos territoires.

La construction de notre projet politique, à douze communes, autour du SCOT, a renforcé notre engagement à travailler ensemble.

Cet engagement devra se poursuivre au-delà du SCOT lui-même, dans le cadre de sa mise en œuvre. Car si nous offrons à nos concitoyens, par nos communes et nos intercommunalités, des services de qualité, il est apparu, tout au long de notre travail, que nous ne sommes pas à ce jour suffisamment structurés pour définir des stratégies communes, ou pour mener des projets communs, susceptibles de peser sur notre environnement.

Notre Diagnostic montre bien que l'ensemble de notre territoire fonctionne déjà comme une véritable agglomération. Il est un espace pertinent à la fois pour définir et faire vivre des projets coordonnés et cohérents avec notre ambition globale. Pour ces raisons, nous devons nous munir d'une approche « stratégique », mais aussi de conditions de portage, de mise en œuvre et d'animation nécessaires à leur concrétisation.

Nous avons besoin pour cela d'une gouvernance territoriale forte :

- à l'échelle de nos 12 communes, pour mieux répondre aux besoins de nos habitants. Elle est une condition de réussite essentielle de notre SCOT, afin d'ouvrir et d'apaiser le dialogue entre communes, de mutualiser nos ressources et de combiner nos énergies pour porter ensemble des actions fortes, bénéficiant à tout notre territoire.
- mais aussi à l'échelle des territoires français environnants et de l'agglomération franco-valdo-genevoise, parce que nous sommes inévitablement liés et que nous ne pourrions pas trouver de solutions à nos problèmes en restant isolés.

Pour préparer l'avenir des générations futures et s'inscrire dans un développement vraiment durable, les 12 communes affirment leur adhésion à notre SCOT, notre projet pour bâtir un territoire équilibré pour les 10 prochaines années.

DOG

Document d'orientations
générales et documents
graphiques

Orientations pour la préservation et la valorisation du cadre naturel et agricole du territoire

PARTIE 1

L'application des orientations figurant dans cette première partie restera prioritaire par rapport à l'application des orientations figurant dans la deuxième partie.

3.1.1

Orientations générales applicables sur l'ensemble du périmètre du SCOT

3.1.1.1

Orientations générales non spatialisées pour le maintien de la biodiversité

Les échanges biologiques* devront être préservés pour l'ensemble des espèces végétales et animales.

Le SCOT a prévu des dispositions pour préserver des espaces non urbanisés, naturels ou agricoles, qui permettent d'assurer des continuités biologiques pour les différentes espèces animales ou végétales du territoire. Dans les espaces contraints par l'urbanisation, il prévoit de maintenir des corridors biologiques* d'intérêt régional, notamment des corridors empruntés par la grande faune, en les intégrant dans les « périmètres de protection » mentionnés dans le point 3.1.2 du DOG.

Les PLU devront identifier, parmi les autres corridors biologiques non repérables à l'échelle du SCOT, ceux dont le maintien est indispensable à la qualité et à la pérennité des milieux naturels à préserver. Il s'agira de faire en sorte que ces corridors biologiques puissent continuer à assurer leurs différentes fonctions par tout moyen approprié, notamment la protection d'espaces non bâtis et d'éléments végétaux permettant la circulation de la faune et la diffusion de la flore (à titre d'exemple, certains boisements rivulaires le long des cours d'eau).

Des aménagements de passages à faune (largeur de 5 à 20 m au minimum en fonction des contraintes techniques) devront être systématiquement réalisés lorsque cela s'avère nécessaire pour atteindre cet objectif.

Les espaces agricoles qui constituent des compléments indispensables au maintien, à long terme, de l'intérêt écologique d'espaces naturels devront être strictement protégés de toute urbanisation nouvelle.

3.1.1.2

Orientations générales pour une qualité et une gestion économe de la ressource en eau

Les communes devront optimiser les systèmes d'assainissement existants, afin d'éviter toute pollution chronique des nappes phréatiques.

Les zones urbanisées et à urbaniser doivent être si possible reliées à un réseau d'assainissement collectif existant ou à créer. En l'absence de ce réseau, elles doivent être reliées à des systèmes d'assainissement autonome efficaces et contrôlables.

Les PLU devront organiser leur développement urbain en donnant une priorité aux zones reliées ou pouvant être reliées à un dispositif d'assainissement et d'épuration collectif de capacité suffisante, tant quantitative que qualitative.

Au-delà, les communes devront prendre des mesures permettant de limiter la pollution des eaux superficielles. Par exemple, elles favoriseront la protection de ces eaux, notamment par :

- des bandes de recul le long des cours d'eau (par exemple, bandes boisées ou enherbées d'une dizaine de mètres),
- des périmètres de protection stricte à proximité des sources et captages,
- le contrôle de la localisation d'établissements classés,
- des dispositifs de prétraitement des eaux de ruissellement des aires de circulation et de stationnement,
- etc.

En application de la loi sur l'eau, les nouveaux projets d'aménagement devront comprendre des mesures visant à ne pas modifier de façon importante, sur le plan quantitatif et qualitatif, les milieux naturels récepteurs, en particulier sur les secteurs en pente où les débordements torrentiels sont fréquents (à titre d'exemple, les coteaux des Voirons).

Par ailleurs, les orientations 3.1.1.3 contribueront directement à cet objectif général de limiter la pollution des eaux superficielles.

3.1.1.3**Orientations générales en terme de prévention des risques**

Les communes doivent mettre en œuvre les moyens techniques permettant de réduire de façon satisfaisante les risques naturels et technologiques existants sur leur territoire.

Il s'agira donc de chercher à réduire au mieux l'imperméabilisation des sols lors des nouveaux projets de développement, notamment à travers les Plans locaux d'urbanisme.

Le développement de l'urbanisation en zone à risque faible inscrite au PPR ne doit pas aggraver la situation des territoires avalis vis-à-vis de ce type de risque. En application de la loi sur l'eau, le développement urbain sera conditionné à une prise en charge à la parcelle des eaux pluviales, par toute solution adaptée (par exemple, infiltration à la parcelle, bassin de rétention, etc.).

3.1.1.4**Orientation générale pour une qualité et une gestion économe de la ressource énergétique**

Les communes, au travers de leurs actions dans le domaine économique, financier, et au travers de leurs documents d'urbanisme, doivent encourager une meilleure maîtrise de l'énergie, en développant notamment des énergies alternatives aux combustibles fossiles.

3.1.1.5**Orientation générale pour la gestion des déchets**

Les communes devront prendre toutes dispositions pour faciliter les équipements et aménagements liés au recyclage des déchets, et conduire une politique contrôlant la ressource naturelle en granulats.

3.1.2**Orientations spatialisées pour la protection d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole délimités graphiquement dans le SCOT**

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n°1, intitulé : « périmètres de protection établis en application des points 3.1.2 et 3.3.2.2 du DOG, ainsi qu'aux documents graphiques n°1.1 à 1.11.

Dans les périmètres de protection délimités graphiquement, l'objectif est la protection des milieux naturels et agricoles. Toute intervention humaine dans ces périmètres doit être compatible avec la préservation des milieux naturels et le fonctionnement d'une activité agricole et forestière respectueuse des milieux naturels.

Aussi, toute urbanisation nouvelle et tout aménagement nouveau sont à proscrire.

Cependant, pour tenir compte de l'existant, pour favoriser la découverte et la pérennisation de ces milieux et pour ne pas créer de rupture dans l'aménagement plus global du territoire, pourront notamment être admis, sous réserve d'une localisation adaptée et d'une bonne intégration environnementale et paysagère dans le site :

- les constructions et installations à vocation agricole et forestière, ne pouvant être situées en dehors de ces milieux, pour assurer la mise en valeur et l'exploitation des espaces agricoles et forestiers,
- une gestion de l'habitat isolé préexistant (constructions ou groupes de constructions isolés), par la réhabilitation, la rénovation, la restauration, et l'extension du bâti préexistant.

Cette évolution du bâti pourra s'effectuer en lien notamment avec des pratiques sportives, touristiques et de loisirs adaptées au respect de la protection de ces milieux. Cette évolution du bâti s'effectuera dans un esprit de sauvegarde du patrimoine bâti existant.

- une gestion des hameaux préexistants, en admettant les constructions et installations nouvelles au sein des parties actuellement urbanisées de ces hameaux, dans le respect des milieux environnants et du patrimoine bâti,
- une gestion des activités isolées préexistantes, en admettant leur évolution et leur restructuration,
- une gestion des équipements publics préexistants (dont les voiries préexistantes), en admettant leur évolution et leur restructuration,
- la création de nouveaux équipements publics ou privés, présentant un intérêt général s'inscrivant dans la mise en œuvre des objectifs du SCOT en matière de protection et de gestion des ressources et milieux naturels (notamment de la ressource en eau), de prévention et de réduction des risques, de gestion de l'énergie et de gestion des déchets,
- les aménagements directement liés à la réalisation des grands projets d'infrastructures de transports suivants : projet de réaménagement de la RD 1206 entre Machilly et le carrefour des Chasseurs et aménagements directement liés (échangeurs, rétablissement de connexions...); projet de liaison A 40-Chasseur (uniquement les variantes A et Abis) ; projets de réaménagement du noeud autoroutier d'Étrembières ; projet CEVA et aménagements ferroviaires (doublement des voies ferroviaires, aménagement de haltes, etc.). Se reporter également à ce sujet au point 3.3.5.
- les aménagements liés à la gestion, la découverte et la mise en valeur de ces milieux naturels, agricoles et forestiers, notamment par des pratiques sportives, touristiques et de loisirs adaptées au respect de la protection de ces milieux.

Toutefois, ces occupations et utilisations du sol devront mettre en place toute mesure compensatoire utile pour limiter leur impact sur leur environnement, notamment celui inhérent à la fréquentation induite de leur fait.

3.1.3**Orientations spatialisées pour la protection d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole non délimités graphiquement dans le SCOT**

Les ensembles visés par ce point sont les suivants :

- ensemble « Vallon du Foron depuis Machilly jusqu'à Ville-la-Grand » (en dehors des périmètres de protection délimités graphiquement au point 3.1.2) : ensemble constitué par le vallon naturel du passage du Foron, qui s'étend aujourd'hui entre la frontière suisse, à l'ouest, et :
 - jusqu'en limite du périmètre du SCOT au nord,
 - jusqu'en limite des premières pentes des Voirons au nord-est,
 - jusqu'aux abords de la RD 1206 à l'est,
 - jusqu'en limite du pôle spécifique d'activité* d'Annemasse/Ville-la-Grand et de la ville agglomérée* au Sud.
 Les villages* de Juvigny et de Machilly sont donc inclus dans cet ensemble.
- ensemble « Coteaux des Voirons » sur Saint-Cergues et Machilly : ensemble constitué par les espaces de coteaux situés à l'est de la RD 1206, en limite du Vallon du Foron et en dehors des espaces couverts par un périmètre de protection au titre du point 3.1.2 (secteur des Hauts-Voirons et du vallon de la Chandouze). Le bourg de Saint-Cergues est donc inclus dans cet ensemble.
- ensemble « Coteaux des Voirons » sur Cranves-Sales, Lucinges et Bonne : ensemble constitué par les espaces de coteaux situés à l'Est de la RD 903 et au Nord de la RD907, en dehors des espaces couverts par un périmètre de protection au titre du point 3.1.2 (secteur des Hauts-Voirons et du vallon de la Chandouze). Le bourg de Bonne et le village de Lucinges sont donc inclus dans cet ensemble.

Dans ces ensembles géographiques s'inscrivant dans la « grande trame verte », l'objectif prioritaire est de garantir la vocation naturelle et agricole sur le long terme, notamment par le maintien et le développement d'une activité agricole respectueuse des milieux naturels.

C'est pourquoi un développement urbain maîtrisé et organisé (en priorité dans les bourgs et villages, dans les conditions mentionnées dans la partie 2 du DOG), ne pourra être admis dans ces ensembles que sous réserve de respecter les orientations suivantes :

- Toute urbanisation nouvelle et autre aménagement ne sauraient s'effectuer en consommant des espaces naturels (dont forestiers) et agricoles indispensables au maintien, à long terme, de la qualité des milieux naturels existants dans ces ensembles et au-delà, notamment lorsque ces espaces constituent à l'échelle d'une ou plusieurs communes un ensemble écologique cohérent.
- Seront préservés les espaces agricoles indispensables à la pérennité économique des exploitations, notamment à proximité du siège d'exploitation. Dans le même esprit, aucune urbanisation nouvelle ne pourra constituer une coupure entre un siège d'exploitation et la partie de ses terres accessibles sans coupure bâtie.
- Toute urbanisation nouvelle ne saurait conduire à enclaver un ensemble de terres agricoles au cœur d'espaces urbains ou à urbaniser, sauf à ce que cet ensemble ne présente plus de viabilité économique, en termes agricoles, à court et moyen terme. Elle ne pourra pas davantage fermer les couloirs agricoles* indispensables à la viabilité économique des poches agricoles que ces couloirs relient.
- Les voies des urbanisations nouvelles devront permettre le maintien des circulations agricoles (circulation des engins notamment).

Dans ces ensembles, les espaces naturels (dont forestiers) et agricoles dont le caractère non bâti présente un intérêt majeur sur le plan paysager, devront être repérés à l'échelle du PLU et protégés, notamment lorsque cette protection est indispensable pour maintenir la lisibilité et l'identité des paysages (en cohérence et en complémentarité avec les orientations du point 3.2.4).

Orientations pour l'organisation, la maîtrise et la valorisation du développement urbain

PARTIE 2

3.2.1

Orientations générales en matière de développement urbain

Toute urbanisation nouvelle qui conduirait à accentuer le phénomène de mitage* du territoire et de dispersion des constructions est à proscrire.

Par conséquent, toute urbanisation nouvelle, quelle que soit sa fonction (habitat, économie, équipement...), ne pourra s'effectuer qu'à l'intérieur ou en continuité immédiate d'espaces urbanisés existants.

Ce principe général ne saurait toutefois empêcher, sous réserve de respecter les autres orientations du DOG (notamment celles de la partie 3.1) :

- une gestion de l'habitat, des activités ou des équipements isolés pré-existants,
- les nouvelles constructions isolées s'inscrivant dans la mise en œuvre des objectifs du SCOT en matière d'exploitation agricole et forestière, de mise en valeur et de découverte des milieux naturels, agricoles et forestiers, de protection et de gestion des ressources (notamment de la ressource en eau), de prévention et de réduction des risques, de gestion de l'énergie et de gestion des déchets,
- la réalisation de certains grands projets de développement mentionnés dans la partie 3.3 du DOG (par exemple, le grand projet de développement prévu sur le site des îles à Étrembières), dans les conditions fixées dans cette partie 3.3.

En outre, ce principe général ne saurait empêcher le maintien de coupures non bâties* nécessaires à la préservation de l'identité historique, culturelle et paysagère des hameaux, des bourgs* et des villages*, en les séparant visuellement les uns des autres (en cohérence et en complémentarité avec les orientations du point 3.2.4).

Il conviendra de mieux lier le développement urbain et le développement des transports collectifs*.

Dans cet esprit, les PLU devront spatialiser, organiser et phaser l'urbanisation nouvelle de manière à favoriser au maximum l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement*.

D'une manière générale, le transport collectif devra être conçu comme un levier de développement urbain, de valorisation paysagère et de renforcement de l'attractivité économique.

Pour préserver la sécurité, la santé et la quiétude des habitants et des actifs, il est pertinent de ne pas laisser s'installer de nouvelles activités génératrices de nuisances (sonores, olfactives...) ou potentiellement de risques à proximité immédiate de zones résidentielles ou accueillant du public, en particulier sensible (écoles, hôpitaux...).

Il s'agira de mettre en œuvre, si nécessaire, des aménagements permettant de limiter les nuisances existantes et futures (par exemple, maintenir ou recréer une bande boisée pour isoler un secteur d'habitat d'une zone d'activité...).

3.2.2

Orientations pour le développement et la structuration des pôles d'habitat, et pour un équilibre social dans l'habitat

3.2.2.1

Orientations concernant le développement de l'habitat

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au Document graphique n° 2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain »

Orientations générales

Les urbanisations nouvelles à vocation d'habitat devront s'effectuer de manière préférentielle à l'intérieur ou en continuité immédiate des pôles d'habitat*, à savoir la ville agglomérée*, les bourgs*, et les villages*, sous réserve du respect des orientations spécifiques établies pour chacun de ces types de pôles.

Les centralités urbaines situées à l'intérieur même de ces pôles d'habitat sont identifiées schématiquement dans les documents graphiques du SCOT.

En dehors des pôles d'habitat, des urbanisations nouvelles à vocation d'habitat pourront néanmoins être admises, sous réserve de respecter les autres orientations du DOG (notamment celles de la partie 1 et du point 3.2.1), et uniquement dans les conditions suivantes :

- l'urbanisation de dents creuses* dans des espaces urbanisés existants pourra être admise,

- l'urbanisation nouvelle en continuité immédiate d'espaces urbanisés existants, dans le but d'assurer un développement structuré de hameaux (ou de conforter le caractère déjà structuré de certains hameaux), pourra également être admise, mais sous réserve de répondre cumulativement aux 3 conditions suivantes :
 - que cette urbanisation nouvelle ne conduise pas à accentuer le phénomène d'urbanisation linéaire le long des voies, mais permette de donner une épaisseur au tissu bâti préexistant ;
 - et que cette urbanisation nouvelle permette de maintenir une continuité de l'espace public, notamment par un maillage du réseau de voirie nouvellement créé avec le réseau de voirie préexistant ;
 - et que cette urbanisation nouvelle contribue à structurer le hameau en s'appuyant sur un ou plusieurs espaces ouverts au public, existants ou à créer, autres que la seule voirie (par exemple une placette, un espace vert collectif, etc.).

Dans les deux hypothèses (urbanisation de dents creuses et urbanisation nouvelle en continuité de l'existant), afin de permettre une utilisation plus économe du foncier à bâtir, la réglementation devra favoriser une densification du hameau adaptée à son contexte (par exemple en évitant les minima de superficie, les COS trop réduits, etc.).

Cette densification devra notamment s'effectuer avec une exigence d'intégration paysagère (par exemple en réutilisant des volumes « traditionnels » relativement denses, type granges ou fermes regroupées...se reporter au 3.2.4) et dans le respect des orientations concernant l'assainissement et la préservation de la ressource en eau (cf. 3.1.1.2).

Enfin, pour rester cohérent avec l'objectif général de limiter la multiplication des flux en voiture individuelle et de favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement, les PLU donneront la priorité à court et moyen termes au développement des hameaux les plus proches des bourgs et des villages, et pouvant être le plus facilement reliés à ces derniers par des liaisons douces* sécurisées.

Dans tous les pôles d'habitat, les urbanisations nouvelles devront contribuer à une amélioration générale de la qualité de l'habitat et des espaces collectifs.

Orientations spécifiques pour le développement de l'habitat dans la ville agglomérée*

D'une manière générale, l'accueil de nouveaux logements dans la ville agglomérée devra être assuré de manière préférentielle par un processus de renouvellement urbain* et une utilisation optimisée des dents creuses*, en cohérence avec les orientations ci-dessous. Il s'agira toutefois de préserver des capacités foncières suffisantes pour l'accueil d'équipements ou d'activités, ainsi que l'aménagement et la requalification d'espaces collectifs.

Afin de conserver à long terme une diversité de l'offre résidentielle au sein de la ville agglomérée, les PLU devront identifier précisément les secteurs où ce processus de renouvellement urbain devra être favorisé et les quartiers à préserver en tant que tels, avec un souci de mise en valeur des constructions présentant un intérêt patrimonial sur le plan historique, culturel et/ou paysager.

Seront préservés de manière préférentielle les quartiers présentant un intérêt patrimonial ou un caractère structuré.

D'une manière générale, l'urbanisation nouvelle sous des formes denses et intermédiaires sera privilégiée dans la ville agglomérée, en particulier dans les centralités urbaines*.

L'habitat intermédiaire* pourra être une forme de densification à privilégier pour servir de transition urbaine entre habitat collectif et habitat individuel.

Pour favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement, les PLU feront des centralités urbaines de la ville agglomérée des lieux privilégiés pour un développement de l'habitat.

Au-delà des centralités urbaines, les secteurs suivants de la ville agglomérée seront également considérés dans les PLU comme des lieux privilégiés pour un développement de l'habitat (si nécessaire par densification et/ou renouvellement du tissu bâti existant) :

- tout d'abord, les secteurs situés à proximité des points d'arrêt existants ou programmés du réseau de transports collectifs urbains primaire ainsi que des gares et haltes ferroviaires existantes et futures,
- ensuite, les secteurs situés à proximité des points d'arrêt existants ou potentiels du réseau de transports collectifs urbains secondaire, afin d'optimiser le potentiel d'usagers sur ce réseau.

Concernant les notions de réseau de transports collectifs urbains primaire et secondaire, se reporter au point 3.2.5 du DOG.

Orientations spécifiques pour le développement de l'habitat dans les bourgs* et les villages*

D'une manière générale, l'accueil de nouveaux logements dans les bourgs et villages devra être assuré de manière préférentielle par une utilisation optimisée des dents creuses* situées dans l'enveloppe actuelle de ces bourgs et villages, voire par un processus de renouvellement urbain*, en cohérence avec les orientations ci-dessous. Il s'agira toutefois de préserver des capacités foncières suffisantes pour l'accueil d'équipements ou d'activités, ainsi que l'aménagement et la requalification d'espaces collectifs.

Les PLU devront identifier précisément les secteurs où ce processus de renouvellement urbain devra être favorisé, avec un souci de mise en valeur des constructions présentant un intérêt patrimonial sur le plan historique, culturel et/ou paysager, sachant que le potentiel de renouvellement urbain existant dans les centres des bourgs et les centres des villages devra être exploité au mieux.

Dans les bourgs et villages, une diversification de l'habitat en terme de formes urbaines devra être favorisée, dans le sens d'une densification adaptée au contexte paysager de chaque bourg et village.

Aussi, il conviendra de favoriser le développement d'habitat collectif, mais aussi intermédiaire* (du type « maison de ville »), notamment dans les centres des bourgs et villages. Ces développements seront à privilégier en particulier dans la continuité des espaces publics structurants (de type places centrales et rues principales).

Pour favoriser l'usage des transports collectifs et des modes doux de déplacement (et notamment les extensions éventuelles du réseau de transports collectifs urbains secondaire sur des secteurs du territoire actuellement non couverts par un tel réseau), le développement de l'habitat s'effectuera prioritairement par une utilisation optimisée du potentiel foncier situé à l'intérieur même ou au plus près des centres des bourgs et des villages, avant d'étendre les bourgs et les villages sur des espaces aujourd'hui naturels ou agricoles.

Dans le même esprit, les PLU feront des secteurs situés à proximité des gares et haltes ferroviaires existantes et futures des lieux privilégiés pour un développement de l'habitat, sauf à ce qu'un tel développement s'avère contradictoire avec les orientations figurant dans la partie 1 du présent DOG, relatives notamment à la préservation de la grande trame verte.

3.2.2.2

Orientations générales concernant le renforcement des centralités urbaines*

- **Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain »**

Dans la ville agglomérée*, la vocation multifonctionnelle des centralités urbaines devra être renforcée.

Les espaces constituant des centralités urbaines au sein de la ville agglomérée sont les suivants :

- le cœur d'agglomération,*
- le secteur de Porte de France/rue de Genève,
- le centre historique de Gaillard et celui de Ville-la-Grand,
- le chef-lieu de Vétraz-Monthoux et le pôle de Bas-Monthoux,
- le centre du quartier Perrier/Livron,
- les autres centres de quartiers existants ou à développer.

Ces centralités urbaines correspondent à des localisations préférentielles pour l'implantation d'activités commerciales et de services (se reporter au 3.2.3).

Elles correspondent également à des localisations préférentielles pour l'implantation d'équipements.

Les nouveaux équipements structurants présentant un rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà, devront être localisés de manière préférentielle dans le cœur d'agglomération, le secteur de Porte de France/rue de Genève, ou sur le site du Brouaz (cf. la partie 3.3 du DOG).

Bien entendu, les centralités doivent rester des lieux de renforcement d'une offre d'habitat mixte.

La vocation multifonctionnelle des centres-bourgs* et des centres-villages* devra être renforcée.

Les centres-bourgs et centres-villages correspondent à des localisations préférentielles pour le développement de formes d'habitat collectif et intermédiaire*, mais aussi pour l'implantation d'activités commerciales et de services (cf. au point 3.2.3).

Ils correspondent également à des localisations préférentielles pour l'implantation d'équipements. L'implantation des équipements devra rester cohérente avec les potentialités en matière de desserte en transports collectifs, avec le poids démographique et avec les caractéristiques propres de chaque bourg et village.

3.2.2.3

Orientations concernant l'équilibre social de l'habitat

Une diversification de l'offre résidentielle devra être mise en œuvre en terme de taille des logements, de forme urbaine, de répartition entre le secteur locatif et le secteur en accession. Chaque commune, à son échelle, devra participer à cette diversité. Les PLH déclineront cette orientation.

Toutes les communes devront contribuer à la production de logements sociaux sur le territoire.

Les PLH traduiront cette volonté en objectifs de production précis, et définiront les modalités d'actions concrètes permettant de répondre à l'exigence d'équilibre social dans l'habitat, sachant :

- que les communes de plus de 3500 habitants chercheront à atteindre et à garantir un taux minimum de 20 % de logements locatifs sociaux au sein du parc de résidences principales,
- et que les autres communes chercheront à atteindre et à garantir un taux minimum de 10 % de logements locatifs sociaux au sein du parc de résidences principales...

Et ce dans des conditions à préciser par les PLH (en terme d'échéances, de répartition, etc.).

De plus, au niveau de chaque commune et de chaque quartier, une diversité dans les types de logements sociaux produits devra être recherchée afin de garantir une vraie mixité de population.

Les Plans locaux d'urbanisme devront justifier qu'ils mettent en œuvre les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs (par exemple en instaurant des servitudes en application de l'article L123-2 du Code de l'urbanisme).

Les nouveaux logements sociaux devront être reliés aux centres de vie. Ils devront ainsi être intégrés au fonctionnement de la cité et participer à son animation.

Une attention toute particulière sera apportée au maintien ou à la création d'une offre en logements sociaux diversifiée dans les secteurs susceptibles de connaître une valorisation du foncier et du bâti importante : par exemple, le long d'axes de transports publics structurants, dans les centralités urbaines, ou dans le cadre des grands projets mentionnés dans la partie 3.3 du DOG.

Afin de favoriser la mise en œuvre des orientations précédentes, la réalisation de projets à vocation d'habitat, à savoir :

- de toute zone d'aménagement différée (ZAD),
- de toute zone d'aménagement concertée (ZAC),
- de tout lotissement, de tout remembrement réalisé par des associations foncières urbaines, et de toute construction soumise à autorisation, lorsque ces opérations ou constructions portent sur une SHON (Surface hors œuvre nette) de plus de 5000 m²,

devra contribuer à la diversité de l'offre en logements. Pour cela, ces projets devront compter au minimum 20 % de logements locatifs sociaux (l'ensemble de ces logements locatifs sociaux ne pouvant représenter moins de 20 % de la SHON programmée).

Cette proportion ne pourra être modulée à la baisse que dans les conditions suivantes (conditions non cumulatives) :

- si la construction ou l'opération projetée est située au sein ou en continuité immédiate d'un îlot comportant déjà une forte proportion de logements locatifs sociaux, supérieure à 30 %. Dans ce cas, un équilibre entre habitat social et habitat non social devra être recherché et adapté au contexte de l'opération ou de la construction,
- ou s'il est prévu, à proximité immédiate de l'opération ou de la construction, la réalisation de logements locatifs sociaux, qui permettrait de parvenir à terme à un équilibre social dans l'habitat à l'échelle de l'îlot ou du quartier,
- ou si, dans les communes de moins de 3 500 habitants, une opération ou construction présente un déséquilibre financier avéré du seul fait de l'intégration de 20 % de logements locatifs sociaux : dans ce cas, ce taux pourra, après accord de la commune et en concertation avec l'EPCI porteur du PLH, être réduit, avec un plancher de 10 %.

3.2.3

Orientations pour le développement économique du territoire

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain ».

3.2.3.1

Orientations générales pour le développement économique

Il s'agira de favoriser de nouveaux développements économiques dans certains secteurs ciblés du territoire, en cohérence avec les objectifs du Projet d'aménagement et de développement durable, selon les modalités définies dans le présent DOG.

Ces secteurs correspondant aux « localisations préférentielles » pour le développement futur des commerces et des autres activités économiques sont :

- les centralités urbaines (au sein des pôles d'habitat), telles qu'identifiées schématiquement à l'échelle du SCOT (centralités urbaines de la ville agglomérée, centres-bourgs, et centres-villages), et à l'échelle du PLU pour les autres centres de quartier existants ou à développer.
- les pôles spécifiques d'activités existants (en dehors des pôles d'habitat).

De plus, certains sites à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire (en particulier le site de l'Étoile-Annemasse-Genève, le site des Bois Enclos, le site de Borly 2, le site des Iles) constituent également des localisations préférentielles pour un développement économique futur, mais sous certaines conditions définies pour chacun de ces sites et grands projets dans la partie 3.3 du présent DOG.

En dehors des « localisations préférentielles » mentionnées dans l'orientation précédente, il s'agira d'éviter de nouveaux développements économiques. Néanmoins, par exception à ce principe général, les PLU pourront identifier précisément des zones et définir des conditions dans lesquelles un développement limité d'activités sera admis, mais uniquement si un tel développement répond à l'un ou à plusieurs des objectifs suivants :

- permettre une gestion des activités préexistantes (en admettant par exemple leur extension ou leur mutation vers des activités de même type ou de type différent),
 - permettre, au sein de certaines zones d'habitat, la structuration de micro-polarités commerciales et de services au dimensionnement limité, répondant à des fonctions de proximité et/ou liées à des flux de passage.
 - permettre la structuration de micro-polarités commerciales et de services au dimensionnement limité en lien direct avec le fonctionnement d'équipements,
 - permettre un développement maîtrisé d'activités artisanales et d'activités tertiaires, à caractère non commercial, ce développement devant rester compatible avec la fonction d'habitat,
 - permettre un développement d'activités contribuant directement à la mise en valeur de certains sites en terme de tourisme ou de loisirs, par une réhabilitation ou une restructuration de constructions existantes effectuée dans un souci de sauvegarde du patrimoine bâti.
- Il s'agira ainsi d'éviter notamment la diffusion non maîtrisée de locaux à vocation d'activité en pieds d'immeubles, ces derniers devant être valorisés pour d'autres usages (par exemple, l'habitat).

Un soin tout particulier sera apporté à l'évaluation préalable des impacts de l'implantation d'activités en terme de déplacements. Lorsque l'implantation d'une activité aurait pour conséquence de générer un trafic supplémentaire important non compatible avec les objectifs du SCOT et du futur Plan de déplacements urbains (PDU) en matière de déplacements, cette implantation pourra être refusée (notamment en application des articles R111-5 et R111-6 du Code de l'urbanisme).

3.2.3.2**Orientations particulières par types de « localisations préférentielles » pour le développement économique futur****LES CENTRALITÉS URBAINES*****Orientations communes à toutes les centralités urbaines**

L'objectif est de favoriser, à l'intérieur de ces centralités urbaines, l'implantation et l'évolution d'activités commerciales et de services, afin de marquer une centralité. Ces implantations devront être localisées en priorité le long ou dans la continuité d'espaces publics structurants (places ou rues principales). Ce développement devra présenter un dimensionnement cohérent avec le poids et le niveau de rayonnement de chaque centralité.

L'implantation d'activités artisanales dans ces centralités urbaines est admise, sous réserve d'être compatible avec la fonction d'habitat.

Orientations spécifiques pour le cœur d'agglomération

- L'objectif général est de renforcer l'attractivité commerciale du cœur d'agglomération.

Pour cela :

- la priorité est donnée à la structuration et la densification d'un linéaire commercial* orienté « sud-nord », autour de plusieurs rues, depuis le secteur Saint-André/Les 3 places jusqu'au secteur de la gare d'Annemasse.
- sur ce linéaire commercial prioritaire, l'objectif est de favoriser l'accueil de nouvelles surfaces commerciales. Le développement d'activités de services sera admis dès lors qu'il contribue au renforcement et à l'animation de ce linéaire commercial prioritaire.
- en dehors de ce linéaire commercial prioritaire, la restructuration de polarités commerciales et/ou de services existantes, ciblées et géographiquement limitées, pourra être admise, à l'intérieur même du cœur d'agglomération et sur ses franges. Ces restructurations ne sauraient porter atteinte à l'attractivité du linéaire commercial prioritaire.
- le commerce non sédentaire (marchés) constitue une fonction économique à renforcer dans le cœur d'agglomération, notamment dans le cadre d'une valorisation du secteur des 3 places.
- Le stationnement public et privé dans ce secteur multifonctionnel devra être organisé, dimensionné et réglementé, de manière à ne pas dissuader l'accès à ce pôle commercial en transports publics, et à favoriser les déplacements en modes doux (piétons, cycles...) à l'intérieur de ce pôle.

Pour cela :

- l'accès au pôle par les voitures individuelles sera donc réorganisé en conséquence, en dissuadant le transit automobile par ce pôle,
- il s'agira de privilégier un stationnement de courte et moyenne durée et une rotation dans les parcs de stationnement plutôt qu'un stationnement à la journée, dans le but de prioriser les stationnements liés à la fréquentation de ce pôle commercial sur les stationnements liés aux déplacements domicile-travail,

- il s'agira de structurer une ou plusieurs zones piétonnes, cohérente(s) avec la densification du linéaire commercial prioritaire,
- l'objectif est également de garantir des cheminements piétons sécurisés reliant les parcs de stationnement publics et privés aux rues commerçantes et centres commerciaux.
- Le Plan de déplacements urbains devra préciser les modalités de mise en œuvre de ces objectifs, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG.

Orientations spécifiques pour le secteur Porte de France/rue de Genève

L'objectif général est de renforcer l'attractivité commerciale du secteur de « Porte de France/rue de Genève », autour de polarités commerciales ciblées et géographiquement limitées, marquant le long de l'axe des séquences à forte présence commerciale séparées par des séquences à dominante d'habitat et de services. Ces polarités commerciales prenant appui sur l'axe rue de Genève pourront être développées sur les rues attenantes, en liaison avec les points d'arrêt des transports collectifs.

La mise en place future de Transports en commun en site propres (TSCP) sur l'axe de la rue de Genève devra contribuer à l'attractivité commerciale de ce secteur. Le Plan de déplacements urbains précisera les modalités de mise en œuvre de cet objectif, en cohérence avec les orientations figurant dans le 3.2.5 du DOG.

LES PÔLES SPÉCIFIQUES D'ACTIVITÉS* « DE PÉRIPHÉRIE » EXISTANTS

Ces pôles spécifiques d'activités « de périphérie » existants sont : le pôle de la Châtelaine, le pôle des Vouards, le pôle du PAE de la Menoge, le pôle de Shopping Étrembières, le pôle d'Annemasse/Ville-la-Grand, le pôle de Borly 1/Les Érables. Ils sont localisés schématiquement au niveau du SCOT.

Orientations communes à tous les pôles spécifiques d'activités « de périphérie » existants

D'une manière générale, le développement commercial futur dans les pôles spécifiques d'activités « périphérie » existants ne devra pas compromettre le maintien d'une fonction commerciale attractive dans les centralités urbaines du territoire.

D'une manière générale, il s'agira de profiter des opportunités de développement des activités dans ces différents pôles économiques pour améliorer qualitativement leur aménagement et leur image, mais aussi les conditions d'accès et de circulation au sein de ces pôles si nécessaire, dans le cadre d'une approche stratégique globale sur l'évolution à long terme de l'ensemble du pôle. En particulier, les projets de nouvelles constructions ou de requalification de bâti existant devront apporter une véritable plus-value sur le plan architectural et paysager, par rapport au préexistant.

Une consommation plus économe du foncier par les bâtiments d'activités et par leurs surfaces de stationnement sera recherchée.

La desserte de ces pôles spécifiques d'activités et le stationnement seront réorganisés progressivement, autour de parcours sécurisés et différenciés selon les modes de déplacements, pour limiter le nombre de déplacements et améliorer le fonctionnement commercial des pôles. Le transit automobile au travers de ces pôles devra être dissuadé à long terme. La desserte en transports collectifs des pôles d'activités devra être renforcée, en relation avec des mesures permettant de faciliter leur usage (à titre d'exemple : Plan de déplacements entreprises, gestion plus restrictive du stationnement, etc.) Les PLU, le futur Plan de déplacements urbains, et les projets d'implantations notamment devront prévoir les dispositions permettant de mettre en œuvre cet objectif, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG.

Orientation spécifique aux pôles d'activités «de périphérie» à vocation dominante commerciale : le pôle de la Châtelaine, le pôle du PAE de la Menoge, le pôle de Shopping Étrembières

L'objectif est de favoriser le maintien et/ou le développement d'une fonction commerciale attractive sur ces pôles.

Pour cela, un développement commercial devra être permis sur une partie ou sur l'ensemble de ces pôles.

Orientations spécifiques au pôle d'activités des Vouards

L'objectif général est de rendre possible le maintien, sur le long terme, de la mixité des fonctions économiques sur ce pôle, et notamment le maintien d'activités de services et artisanales.

Tout développement nouveau dans ce pôle s'effectuera par mutation et densification du bâti existant ainsi que par l'urbanisation du foncier encore non bâti situé à l'intérieur du pôle, en cherchant à améliorer la qualité paysagère des espaces privés et publics du pôle.

Son extension éventuelle devra être maîtrisée de manière à ne pas aggraver la situation en terme de déplacements, et à ne pas porter atteinte à la qualité des milieux naturels et agricoles.

Orientations spécifiques au pôle d'activités de Borly 1/ Les Érables

L'objectif général est de garantir le maintien, sur le long terme, de la dualité des fonctions économiques sur ce pôle (fonction industrielle et artisanale de production/fonction commerciale et de services), en renforçant l'attractivité du pôle pour chacune de ces deux fonctions, et en rendant possible leur développement.

Pour cela, il s'agira de distinguer géographiquement, au sein même de ce pôle, un ou plusieurs sous-secteurs en continuité ou non, pour lesquels une vocation industrielle et artisanale devra être garantie sur le long terme. Dans ces sous-secteurs, le développement commercial et des services pour l'avenir doit être exclu ; seules les activités de ventes ou de services concourant directement à l'affirmation de cette vocation industrielle et artisanale

pourront être admises par exception (à titre d'exemple, les points de vente des entreprises artisanales dans des volumétries limitées, les services aux entreprises industrielles et artisanales, etc.).

La réorganisation de la desserte de ce pôle et du stationnement devra s'avérer cohérente avec cette réorganisation spatiale des fonctions économiques.

Le développement commercial futur devra s'effectuer prioritairement dans la partie actuellement structurée du pôle au sud de la RD 907, afin de renforcer l'attractivité des secteurs commerciaux déjà existants, et en cohérence avec la possibilité d'améliorer les conditions d'accès et de circulation dans cette partie structurée du pôle.

D'une manière plus générale, le développement d'activités sur ce pôle de Borly 1/Les Érables :

- ne devra pas conduire à aggraver la situation en terme de déplacements sur ce secteur, en particulier sur la RD 907 ;
- ne devra pas porter atteinte à la vitalité économique, et notamment commerciale, de la centralité urbaine de Cranves-Sales, au vu de la proximité de cette dernière.

Orientations spécifiques au pôle d'activités d'Annemasse/Ville-la-Grand

L'objectif général est de garantir le maintien, sur le long terme, de la dualité des fonctions économiques sur ce pôle (fonction industrielle et artisanale de production/fonction commerciale et de services), en renforçant l'attractivité du pôle pour chacune de ces deux fonctions, et en rendant possible leur développement.

Pour cela, il s'agira de distinguer géographiquement, au sein même de ce pôle, un ou plusieurs sous-secteurs en continuité ou non, pour lesquels une vocation industrielle et artisanale devra être garantie sur le long terme. Dans ces sous-secteurs, le développement commercial et des services pour l'avenir doit être exclu ; seules les activités de ventes ou de services concourant directement à l'affirmation de cette vocation industrielle et artisanale pourront être admises par exception (à titre d'exemple, les points de vente des entreprises artisanales dans des volumétries limitées, les services aux entreprises industrielles et artisanales, etc.).

La réorganisation de la desserte de ce pôle et de son stationnement devra s'avérer cohérente avec cette réorganisation spatiale des fonctions économiques.

Des extensions limitées de ce pôle seront admises sur ses franges, en compatibilité avec les autres orientations du SCOT, et sous réserve que les nouvelles surfaces ainsi créées soient réservées à l'accueil d'activités non commerciales.

LES SITES DE GRANDS PROJETS AU SEIN DESQUELS UNE COMPOSANTE ECONOMIQUE EST À DÉVELOPPER

→ Se reporter à la partie 3.3 du DOG.

3.2.4**Orientations pour la valorisation des paysages du territoire, des entrées de territoire et des entrées d'agglomération****3.2.4.1****Orientations générales pour la valorisation des paysages**

- **Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 3, intitulé : « traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération – coupures non bâties d'intérêt paysager majeur »**

Les cônes de vues identitaires* depuis l'espace public ou collectif devront être repérés dans les PLU et maintenus lorsqu'ils présentent un intérêt paysager majeur avéré. Une attention particulière sera apportée dans les PLU au maintien et à la mise en valeur de ces cônes de vue identitaires d'intérêt paysager majeur depuis des sites stratégiques pour l'image et la notoriété de l'ensemble du territoire : entrées de territoire, entrées d'agglomération, zones d'accueil touristique, etc.

À titre d'exemple, il peut s'agir de certains cônes de vues identitaires sur le Mont-Blanc, la silhouette caractéristique du Salève, le Môle, ou les coteaux des Voirons, depuis des axes routiers structurants, ou encore de certains cônes de vues identitaires sur le Lac de Genève et son jet d'eau depuis des routes en corniche.

Les ouvertures paysagères* depuis l'espace public ou collectif devront être utilisées et valorisées autant que possible dans le cadre des projets d'urbanisation et d'aménagement.

Le SCOT a identifié dans ses documents graphiques les principales coupures non bâties présentant un intérêt paysager manifeste à l'échelle intercommunale, qui ne devront pas être fermées par des urbanisations nouvelles.

Les PLU devront identifier, parmi les autres coupures non bâties non repérables à l'échelle du SCOT, celles qui présentent un intérêt paysager nécessitant leur protection à ce titre. Il pourra par exemple s'agir de coupures non bâties permettant la lisibilité du paysage ou le maintien d'un paysage ouvert original. Cette orientation complète les orientations figurant aux points 3.1.3 et 3.2.1.1.

Les PLU devront prendre des mesures pour que toute modification du paysage par le biais d'une nouvelle construction de quelque nature que ce soit (habitat, industrie, agriculture...en secteur urbain ou périurbain), d'une voirie ou de tout autre aménagement, soit effectuée avec un objectif d'intégration paysagère* (par exemple conservation de haies bocagères ou de petites zones boisées, interdiction des buttes très visibles dans les zones de pentes, souci de cohérence architecturale dans les ensembles patrimoniaux, notamment en utilisant l'article 11 des PLU, etc.).

La délimitation des zones constructibles devra éviter l'effet de crête* (par exemple en définissant des zones d'implantations possibles de nouvelles constructions dans les zones sensibles repérées, comme les parties hautes des collines notamment...).

En ce qui concerne plus particulièrement le développement de l'activité agricole, les PLU devront identifier précisément les lieux où pourront être admises les constructions et installations agricoles, et selon quelles modalités, dans un souci de qualité et d'intégration paysagère.

Le mitage* du paysage et sa banalisation par les urbanisations nouvelles devront être évités, notamment dans le cadre de la mise en œuvre des orientations définies dans les points 3.2.1 et 3.2.2 du DOG.

Dans le cadre des projets d'urbanisation et d'aménagements, les limites tracées* entre les différents types de paysages devront être respectées. Les limites floues* entre les paysages seront traitées, soit de manière à marquer plus nettement une limite, soit de manière à assurer une transition « douce » entre ces paysages.

3.2.4.2**Orientations particulières pour la structuration et la mise en valeur d'un réseau d'espaces collectifs structurants* au sein de la ville agglomérée**

- **Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 4, intitulé : « Réseau d'espaces collectifs structurants »**

Pour constituer et valoriser ce réseau d'espaces collectifs structurants (de type parcs, places, voiries, parkings, espaces de pratique sportive...), de dimension nécessairement intercommunale, et de manière plus générale, pour améliorer la qualité de vie au sein de la ville agglomérée, les PLU ainsi que les projets d'urbanisation et d'aménagement devront s'inscrire dans la mise en œuvre des objectifs suivants :

- garantir de manière générale une qualité d'aménagement des espaces publics et autres espaces collectifs, qu'ils soient à dominante végétale ou minérale.
- maintenir la fonction des parcs existants en tant qu'espaces de respiration avec éléments végétaux.
- préserver l'aspect relativement naturel et verdoyant des grandes « pénétrantes vertes » dans la ville agglomérée, telles qu'identifiées dans les documents graphiques du SCOT. Une continuité des liaisons douces* existantes ou à créer dans la longueur de ces grandes pénétrantes vertes devra être garantie autant que possible, y compris la continuité de ces liaisons avec celles existantes sur les territoires voisins suisses et français. L'objectif est également de favoriser l'installation d'une écologie urbaine en liaison avec ces grandes pénétrantes vertes. En ce qui concerne plus spécifiquement la pénétrante verte de l'Arve, les PLU et les projets d'aménagements garantiront sa continuité dans le secteur Shopping Étrembières/Pont et nœud autoroutier d'Étrembières/Quais d'Arve, en maintenant des espaces verts naturels et/ou aménagés en proportion suffisante sur les deux rives de l'Arve (boisements rivulaires naturels, cordons boisés replantés, parcs et jardins publics, etc.). Cette orientation ne saurait toutefois compromettre la réalisation

des projets de réaménagement du nœud autoroutier d'Étrembières, tels que mentionnés dans le point 3.3.5.

- Marquer la centralité d'agglomération dans les « espaces de représentation majeurs », à travers la restructuration et le développement des espaces publics, la requalification du bâti existant, et les constructions nouvelles. Ces espaces, dont la qualité urbanistique et paysagère devra être améliorée, correspondent au secteur des grandes places (ensemble place du marché couvert, place de la Libération, place Clémenceau, Château Rouge, Hôtel de ville...), ainsi qu'au secteur des projets Chablais Gare et Étoile Annemasse-Genève. Ils sont identifiés schématiquement dans les documents graphiques du SCOT (Se reporter également aux orientations 3.3.3 sur le cœur d'agglomération et 3.3.4.2 sur le grand projet Étoile Annemasse-Genève).
- Mettre en valeur les espaces collectifs existants, voire créer de nouveaux espaces collectifs, dans les « espaces de représentation secondaires ». En effet, ces « espaces de représentation secondaires » doivent, tout comme les « espaces de représentation majeurs », assurer un rôle essentiel pour structurer et donner de l'épaisseur au réseau d'espaces collectifs. Les principaux espaces de représentation secondaires sont identifiés schématiquement dans les documents graphiques du SCOT. Les PLU devront repérer et traiter de la même manière les autres espaces de représentation secondaires.
- Traiter qualitativement les secteurs de transition entre les espaces collectifs urbains et les grandes « pénétrantes vertes » ou grands ensembles naturels et agricoles à valoriser.

Cette notion de réseau d'espaces collectifs structurants devra être prise en compte dans la création d'un réseau intercommunal de liaisons douces. Il s'agira notamment de développer des connexions entre les « espaces de représentation majeurs », les « espaces de représentation secondaires », les grandes pénétrantes vertes et les grands ensembles naturels et agricoles à valoriser, à travers l'aménagement de liaisons douces sécurisées. Les connexions entre ce réseau d'espaces collectifs structurants et le réseau d'espaces collectifs sur le territoire genevois devront être également développées. En particulier, l'axe de la rue de Genève, l'axe du futur Boulevard urbain, et l'itinéraire du futur projet ferroviaire Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), du fait de leur potentiel d'évolution (renouvellement urbain ou développement de projets), devront contribuer fortement au développement et au maillage du réseau d'espaces collectifs structurant.

Le PDU notamment devra préciser ces objectifs et contribuer à leur mise en œuvre, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG.

3.2.4.3

Orientations particulières pour la valorisation des entrées de territoire et des entrées d'agglomération

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au Document graphique n° 3, intitulé : « traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération – coupures non bâties d'intérêt paysager majeur »

Orientations communes à toutes les entrées de territoire et entrées d'agglomération

Les entrées de territoire et d'agglomération devront être valorisées et singularisées par le biais d'un traitement en séquences*.

La lisibilité de ces séquences devra se faire en s'appuyant sur les éléments identitaires de chaque entrée (exemple, cônes de vue identitaires et ouvertures paysagères, bois traversés, alignements de bâtis industriels ou d'habitat, etc.) et par un travail sur l'espace public au sens large.

Cette valorisation des entrées de territoires et d'agglomération ne saurait donc se réduire à un aménagement qualitatif des voiries structurantes elles-mêmes, de leurs bas côtés et des carrefours. Il devra également s'appuyer sur le traitement des voiries secondaires partant de ces voiries structurantes, et intégrer les éléments du paysage plus lointain perçu depuis ces dernières.

Cette démarche ne pourra aboutir que par un travail progressif et à long terme. C'est pourquoi il est important de définir des objectifs dès aujourd'hui.

Sur toutes les entrées de territoire et entrées d'agglomération, la lutte contre une implantation anarchique et diffuse de panneaux à usage de publicité doit être considérée comme un objectif majeur.

Orientations spécifiques pour chaque « type » de séquences paysagères

Les séquences ont été définies de façon large en fonction des grandes ambiances ressenties. Il en découle pour chaque séquence une orientation principale visant à préserver, restaurer ou structurer ces ambiances.

- Séquence naturelle boisée : le caractère boisé et/ou naturel devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement.
- Séquence naturelle aménagée : le paysage déjà en partie aménagé et transformé devra garder un aspect relativement naturel et verdoyant.
- Séquence agro-naturelle : le paysage devra rester lisible et ne pas être davantage fragmenté, ce qui sous-entend entre autres le maintien de l'agriculture et une forte maîtrise des développements urbains, en limitant au maximum le développement linéaire le long des voies. Les échappées visuelles sur les grands espaces agro-naturels environnants depuis les voiries structurantes devront être maintenues, notamment en préservant les grandes coupures non bâties, et en évitant la fermeture de ces échappées visuelles par la végétation.
- Séquence mixte habitat/activités : l'espace devra être organisé plus clairement (par exemple par des alignements bâtis, par la requalification des voiries, de leur bas côtés et des carrefours...mais devra toutefois faire l'objet d'un traitement différencié des séquences urbaines ou d'activités proprement dites (par exemple par le choix des revêtements de sols, de ligne d'éclairage, de type

de plantations et l'organisation de l'affichage et de la signalétique, etc.).

- Séquence d'activités : l'espace devra être restructuré, notamment par les alignements bâtis, le contrôle des espaces de vitrines (par exemple en évitant les zones de stockages sur le devant des bâtiments), ainsi que par le traitement plus qualitatif des espaces de stationnement et des espaces publics.
- Séquence d'activités à fort caractère boisé : en plus du respect des orientations applicables aux séquences d'activités, le caractère boisé devra être préservé et/ou restitué quels que soient les aménagements (par exemple par l'intégration de haies existantes sur les parcelles au projet ou la plantation de véritables zones boisées).
- Séquence urbaine : l'ambiance bâtie doit être affirmée et les espaces publics plus nombreux et mieux aménagés. Les aménagements tendront à mettre en évidence chaque micro-séquence possible par un traitement varié s'appuyant sur les éléments urbains (alignements de façades, alignements commerciaux, etc.), les ouvertures paysagères à valoriser, les éléments végétaux existants, etc.
- Micro-séquence urbaine : le long de l'axe de la rue de Genève, une succession d'ambiances différentes existe déjà et devra être exploitée pour mieux qualifier l'espace. La mise en place d'éventuels aménagements destinés à favoriser le développement des transports collectifs urbains devra être conçue comme un levier essentiel de valorisation de cette entrée de territoire et d'agglomération. Pour le reste, les orientations définies pour les séquences urbaines en général s'appliquent.
- Séquence à construire : il s'agit de secteurs dont l'évolution sur le plan paysager est directement liée à la réalisation de grands projets de développement et/ou d'infrastructures, qui pourra déboucher sur leur structuration en plusieurs séquences ou micro-séquences. Les caractéristiques futures de ces séquences ou micro-séquences ne peuvent donc être déterminées pour l'instant, mais elles devront dans tous les cas présenter une très grande qualité d'aménagement. Les grands projets de développement et/ou d'infrastructures concernés devront intégrer une réflexion paysagère d'ensemble portant sur l'évolution de la totalité du secteur qualifié de « séquence à construire ».

Ces orientations sont applicables sous réserve du respect des orientations figurant dans la partie 3.3 du présent DOG.

Orientation spécifique pour le traitement de la transition entre les différentes séquences

Les espaces de transition et d'échange entre les séquences pourront marquer une continuité ou une rupture d'ambiance, mais dans tous les cas devront :

- utiliser dans leur aménagement les éléments identitaires du site de façon à constituer des repères pour l'usager,
- participer au maintien et à la valorisation des cônes de vue identitaires* et des ouvertures paysagères*,
- dans le cas d'un carrefour, faire l'objet d'un projet global d'aménagement cohérent concernant aussi bien la partie centrale que les embranchements, talus et bas côtés.

3.2.5

Orientations en matière de politique des déplacements

3.2.5.1

Orientations relatives aux transports collectifs*

Orientation générale préalable

Les transports collectifs présents sur la région d'Annemasse se structurent en trois grands types de réseaux :

- le réseau ferroviaire, dont la fonction de grand transit sur le plan national et international est à renforcer, mais dont les fonctions interurbaines sur le plan régional, ainsi que les fonctions plus urbaines sont également à développer davantage. La réalisation du projet CEVA en particulier doit constituer une opportunité majeure pour répondre à ce double enjeu. Le renforcement du rôle central de la gare d'Annemasse s'avère fondamental dans le cadre de cette optimisation du réseau ferroviaire (se reporter au point 3.3.5).
- le réseau des lignes de cars départementaux ou régionaux.
- le réseau de transports collectifs dits « urbains », hiérarchisé entre un réseau « primaire » et « secondaire », et complété par des Transports à la demande (TAD). Les complémentarités et les connexions entre ces trois grands types de réseau seront favorisées autant que possible.

Orientations relatives au réseau de transports collectifs urbains

Rôle et fonctions du réseau de transports collectifs urbains primaire

Le réseau primaire constitue l'armature de l'ensemble du réseau de transports collectifs urbains. Il vise à proposer une offre de transports collectifs attractive (fréquente et rapide) plus compétitive vis-à-vis des déplacements automobiles.

Il est prioritaire dans l'espace public : il disposera ainsi d'aménagements dédiés (couloir bus, site propre*, couloir d'approche aux feux...), lui permettant d'être prioritaire sur la circulation automobile.

Son tracé s'inscrit sur le long terme, afin de permettre la mise en place progressive des aménagements nécessaires à son efficacité.

Le réseau primaire permettra de relier :

- le cœur d'agglomération,*
- les 3 centralités urbaines* de la ville agglomérée suivantes : le secteur de Porte de France, le centre du Perrier, le centre historique de Ville-la-Grand (élargi au quartier de Prés des Plans), ainsi que le quartier de Gaillard-Fossard,
- les pôles d'échange de transports collectifs (à ce jour, le pôle multimodal de la gare d'Annemasse et le pôle d'échanges de Porte de France).

Le réseau primaire devra être connecté avec les points d'arrêt du train à l'intérieur de la ville agglomérée (par exemple si des haltes ferroviaires étaient créées).

Le réseau primaire cherchera à s'intégrer le plus fortement possible au réseau genevois, en limitant au maximum les ruptures de charge* liées à la frontière et devra

notamment permettre de relier le centre de Genève le plus directement possible. Dans ce cadre, le prolongement du tramway genevois depuis le secteur de Porte de France jusqu'à l'hypercentre de l'agglomération d'Annemasse est un projet prioritaire (cf. 3.3.5.3).

Les principaux parkings de rabattement sur les TC (parkings relais) devront autant que possible être connectés au réseau primaire (cf. 3.2.5.4).

Rôle et fonctions du réseau de transports collectifs urbains secondaire

Le réseau secondaire complète le réseau primaire en assurant une desserte plus fine et plus complète du territoire, sur la ville agglomérée, mais également en direction des pôles d'urbanisation extérieurs à la ville agglomérée.

Le tracé du réseau secondaire vise à relier, en les reconnectant avec le réseau primaire :

- les centralités urbaines de la ville agglomérée non desservies par le réseau primaire, les principaux quartiers d'habitat social ainsi que les principaux pôles d'habitat extérieurs à la ville agglomérée,
- les principaux pôles spécifiques d'activités,
- les équipements publics structurants (notamment les établissements sanitaires et sociaux, les collèges et les lycées) et les principaux équipements touristiques du territoire.

Il devra chercher à atteindre un potentiel d'usagers maximum au niveau des points de passage, tout en s'inscrivant dans une logique de solidarité.

Le partage modal de la voirie visera à donner une priorité de circulation aux transports collectifs urbains secondaires sur les modes de déplacements automobiles (par exemple priorités aux carrefours...), sauf vis-à-vis du réseau routier primaire (cf. 3.2.5.3).

Le réseau de transports collectifs urbains régulier pourra être complété par un service de type Transport à la demande (TAD) pour les secteurs difficiles à desservir par une desserte régulière (potentiel de clientèle trop faible...), ou pour proposer des services spécifiques (par exemple service dédié aux personnes à mobilité réduite, transport pour un évènement culturel...).

Pour le réseau secondaire, comme pour le réseau primaire, une attention particulière sera portée à la qualité d'accueil des personnes en situation de handicap, afin de s'inscrire dans les objectifs de la loi du 11 février 2005.

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU déterminera : le tracé du réseau de transports collectifs urbains primaire et les priorités de mise en œuvre; les points de passage obligés du réseau de transports collectifs urbains secondaire et les liaisons à assurer; le type d'offre de service par secteur, selon le potentiel de clientèle et les fonctions desservies.

Sur la base des éléments déterminés par le PDU, les PLU devront ainsi :

- Organiser le partage de l'espace public urbain : en facilitant la mise en œuvre d'aménagements favorables aux transports collectifs (voies, arrêts, trottoirs), et en contribuant à lui donner la priorité dans la circulation telle que définie pour chaque type de réseau ; en rendant possible

la mise en œuvre d'un Transport en commun en site propre (TCSP) sur toute la longueur du tracé du réseau de transports collectifs urbains primaire, à terme (par exemple : par le maintien des emprises nécessaires...).

- Prévoir l'aménagement d'itinéraires piétons sécurisés pour accéder aux points d'arrêts du réseau de transports collectifs urbains, et de parkings vélos à proximité.
- Favoriser le développement urbain sur les secteurs desservis ou potentiellement desservables par le réseau de transports collectifs urbains, afin d'augmenter le potentiel de clientèle à venir, ou de favoriser la mise en place d'une desserte à terme (cf. 3.2.1 et 3.2.2).
- Organiser à proximité des points d'arrêts du réseau primaire une politique de stationnement dissuasive pour les stationnements à la journée et de plus longue durée (notamment stationnements liés aux déplacements domicile-travail), pour donner une priorité aux stationnements liés à la fréquentation des commerces et des équipements (stationnements de courte durée) et aux stationnements résidents (cf. 3.2.5.4).
- Utiliser le développement des transports collectifs urbains comme outil d'amélioration de la qualité urbaine (renouvellement du tissu urbain, développement d'espaces publics ou structuration de micro-polarités commerciales autour des points d'arrêt, etc.).

Orientations pour l'extension du réseau de transports collectifs urbains en dehors de la ville agglomérée

Principes et priorités

L'extension du réseau régulier de transports collectifs urbains sera privilégiée vers les pôles offrant le meilleur potentiel de clientèle (notamment par leur densité en terme d'habitants, d'équipements et d'activités).

La desserte régulière du pôle du Pas-de-l'Échelle devra être mise en œuvre dès que le potentiel de clientèle sera suffisant pour rendre le déficit supportable par l'AOTU* (autorité organisatrice de transports urbains).

Dans le cas de l'extension du périmètre de transports urbains hors de ses limites actuelles, le prolongement des lignes régulières sera privilégié d'une part en direction du bourg de Cranves-Sales (ainsi que, si possible, des pôles environnants, notamment les zones d'activités de Borly), d'autre part en direction de la zone d'activités des Bois Enclos.

À plus long terme, la desserte régulière des bourgs de Bonne et Saint-Cergues est un objectif.

La mise en place de transports à la demande sur des secteurs non immédiatement desservables pourra précéder ou accompagner cette extension.

Il est précisé que l'extension du réseau de transport urbain ne pourra être effectuée par l'AOTU (Autorité organisatrice de transports urbains) qu'au regard de ses possibilités financières et des modalités politiques et juridiques qui se présenteront et en étroite concertation avec le Conseil général, Autorité organisatrice des transports interurbains.

Orientations pour le PDU

Le PDU étudiera les modalités techniques, juridiques et financières possibles de l'extension du réseau de transports collectifs urbains, ainsi que les conditions de mise en œuvre en concertation avec l'AOTU. En complément, il étudiera en concertation avec le Conseil général, comment valoriser au maximum les lignes interurbaines (cars départementaux, lignes ferroviaires) pour compléter le réseau de transports collectifs urbains sur les secteurs non couverts.

Principes généraux visant à favoriser le lien urbanisation/mobilité

Le SCOT vise à améliorer le lien urbanisation – déplacements, favoriser le développement de l'urbanisation sur les secteurs desservis ou potentiellement desservables par les transports collectifs, conditionner la réalisation de grands projets générateurs de déplacements à la mise en place de dessertes en transports collectifs.

Des orientations spécifiques déclinant ces principes généraux sont inscrites dans les points 3.2.1 et 3.2.2 du DOG, ainsi que dans la partie 3.3 du DOG.

Principes généraux visant à favoriser l'intermodalité

Le SCOT vise à :

- la mise en place de pôles multimodaux, sur les points nodaux du réseau de transports collectifs, afin de faciliter les échanges entre réseaux urbains et interurbains (cf. orientations spécifiques liées au pôle multimodal de la gare, dans le point 3.3.5.1),
- la connexion maximale entre les transports collectifs genevois et annemassiens,
- la valorisation maximale des lignes de transports collectifs interurbains départementaux, notamment sur les secteurs non desservis par le réseau urbain, par l'ouverture de nouveaux points d'arrêt (qui relève de la compétence du Conseil général),
- la valorisation maximale des lignes ferroviaires, en étroite articulation avec le réseau de transports collectifs urbains de l'agglomération. Dans ce cadre, l'ouverture de nouveaux points d'arrêt ferroviaires à moyen et long terme est souhaitée (cf. 3.3.5.2),
- l'utilisation des modes doux en complément des transports collectifs (cf. 3.2.5.2),
- la mise en place de parkings de rabattement* des voitures sur les transports en commun (cf. 3.2.5.4).

3.2.5.2

Orientations relatives aux modes de déplacements doux*

Orientations relatives au développement des modes de déplacements doux dans les espaces urbanisés

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU et les PLU devront chercher à favoriser l'usage des modes doux pour les courts trajets, par le développement d'itinéraires et de parcours adaptés.

Aussi, les PLU chercheront à :

- sécuriser les parcours et les traversées de voies routières, par exemple au droit des établissements scolaires, des

principaux équipements recevant du public, des linéaires commerciaux principaux, etc.

- mieux équilibrer le partage modal de la voirie en faveur des modes doux ; développer les équipements et aménagements dédiés aux cyclistes et piétons dans l'espace public et sur les voies,
- faciliter, par des aménagements et mesures adaptés, les déplacements des personnes en situation de handicap, en particulier les personnes à mobilité réduite.

Enfin, pour favoriser l'intermodalité entre modes doux et transports collectifs, le PDU et les PLU prévoient :

- de mettre en place des aménagements et des équipements cyclables à proximité des lignes, des parkings de rabattement et des pôles d'échange de transports collectifs (pour faciliter l'usage combiné des modes doux et des transports collectifs – par exemple point d'attache vélo ou prêt de vélos, de type vélostation par exemple...),
- d'améliorer l'accès par les modes doux, en particulier la marche à pied, aux points d'arrêt de transports collectifs (cf. 3.2.5.1).

Orientations relatives à la mise en œuvre d'un réseau intercommunal de liaisons douces*

Rôle et fonctions du réseau intercommunal de liaisons douces

Un réseau intercommunal de liaisons douces devra être mis en place par le PDU. Il sera destiné à connecter les différents pôles urbains, mais également support d'une offre de tourisme et de loisirs.

Ce réseau intercommunal est chargé de relier prioritairement :

- les centralités urbaines avec le cœur d'agglomération,
- Les différents espaces de représentation majeurs et secondaires de la ville agglomérée (cf. 3.2.4.2),
- les pôles d'échanges et points d'arrêt principaux du réseau de transports collectifs,
- les équipements structurants, notamment équipements scolaires, sanitaires et sociaux, les équipements et espaces touristiques et de loisirs, et à plus long terme les principaux pôles d'activités.

Par ailleurs, ce réseau intercommunal devra être pensé dans une double vocation : utilitaire et pour les sports et loisirs. Il devra s'inscrire dans une logique de valorisation douce d'ensembles à dominante naturelle et/ou agricole (cf. le point 3.3.2).

Il devra être connecté avec les itinéraires de moyenne et longue distance supra-territoriaux traversant le territoire : véloroutes et voies vertes recensées au schéma départemental, itinéraires cyclo-touristiques départementaux, sentiers de randonnée inscrits au Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR), itinéraires retenus dans le cadre de projets intercommunaux (par exemple les contrats de rivière) ou transfrontaliers.

3.2.5.3

Orientations relatives au réseau de voiries

Orientations visant à structurer le réseau de voirie sur la base d'une hiérarchie fonctionnelle*Objectifs et principes de la hiérarchisation**

La hiérarchisation du réseau de voirie cherche à donner un ordre de priorité aux voies les unes par rapport aux autres.

Cette hiérarchisation est déterminée par les fonctions attribuées aux voies : transit à travers le territoire, échange avec les territoires extérieurs, circulation interne au territoire pour des liaisons inter-quartiers, accès et desserte de quartier.

Le SCOT vise à organiser à moyen terme le réseau de voirie en donnant un ordre de priorité clair entre :

- un réseau routier primaire, destiné à collecter et à canaliser le plus grand nombre de flux routiers, en particulier pour les déplacements de moyenne et de longue distance.
 - Le réseau routier primaire est le réseau privilégié pour capter les flux de moyenne et longue distance (flux d'échange avec les territoires voisins, pour conduire jusqu'au cœur d'agglomération, flux d'échange entre communes du territoire...).
 - Le réseau routier primaire devra être prioritaire sur le reste du réseau routier. Il devra ainsi être aménagé et géré afin de permettre une certaine fluidité (notamment par une rationalisation du nombre de points de connexion avec les réseaux secondaire et de quartier, par une gestion du trafic et des points d'échange donnant une priorité nette sur les autres réseaux de voirie ;
- un réseau routier secondaire complémentaire permettant, à partir du réseau primaire, de collecter, de distribuer et d'organiser les flux de courte distance internes au territoire (desserte de secteurs, relations inter quartiers...) et qui repose sur les principes suivants :
 - le réseau secondaire cherchera à être moins attractif pour le transit que le réseau primaire. Il devra être plus dissuasif vis-à-vis des déplacements de moyenne et longue distance, qui seront renvoyés sur le réseau primaire. Il cherchera, par exemple, pour une même destination, à ne pas offrir de solutions alternatives attractives et concurrentes au réseau primaire;
 - le réseau secondaire devra être prioritaire sur le réseau de quartier.
- Un réseau de quartier destiné exclusivement à la desserte fine des différents quartiers, bourgs, villages ou hameaux du territoire et aux déplacements internes à ces quartiers bourgs, villages ou hameaux.
 - Le réseau de quartier devra être exclusivement tourné vers la desserte fine du territoire. Il devra donc être fortement dissuasif pour tout transit et pour les déplacements entre les quartiers. Dans les espaces urbains, le traitement des voies et l'organisation de la circulation chercheront à s'adapter au mieux au contexte urbain, en donnant une priorité aux modes alternatifs à la voiture (modes doux, par exemple par la mise en œuvre de zones 30...), en limitant la vitesse, etc.

Cette hiérarchisation devra prendre en compte les orientations relatives au réseau de transports collectifs, en donnant notamment la priorité au réseau de transports collectifs urbains primaire sur le réseau routier.

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU organisera la hiérarchisation du réseau de voirie sur la base de ces principes. Les PLU seront chargés de la mise en œuvre de ces orientations, pour ce qui les concerne.

Orientations relatives à la gestion et au dimensionnement du réseau routier*Orientations générales visant à optimiser l'offre de voirie existante*

Dans une double logique visant à limiter la consommation foncière et les coûts d'investissements publics, le principe suivant est fixé : le développement de projets favorables aux déplacements alternatifs à la voiture sera privilégié sur les projets à destination unique des automobiles.

Aussi, la priorité doit être donnée à l'optimisation du réseau existant (réaménagement, exploitation plus performante du réseau de voirie...) pour corriger d'éventuels dysfonctionnements du réseau routier.

La création de nouvelles voiries doit se limiter au strict nécessaire, lorsque l'aménagement de l'existant n'est pas possible, et lorsqu'elles répondent à une fonction non remplie ou à un dysfonctionnement avéré du réseau existant (exemple : problème de connexion du réseau, desserte d'un nouveau secteur urbain ou d'un nouvel équipement).

Le PDU précisera ce principe général et déclinera les modalités de son application.

Orientations spécifiques visant à dissuader le transit à travers la ville agglomérée pour le reporter sur des itinéraires adaptés ou sur les transports collectifs

Les mesures suivantes visent à dissuader la traversée de la ville agglomérée par des flux de transit et à les reporter vers les transports collectifs ou vers des itinéraires de contournement.

Ces mesures contribueront également, en complément des orientations des points précédents et suivants, à limiter les nuisances des déplacements automobiles dans l'espace aggloméré.

- Mettre en place un itinéraire de contournement de la ville agglomérée.
- Le SCOT préconise la mise en œuvre de mesures de contournement routier de l'espace aggloméré annemassien : ces orientations sont détaillées dans le point 3.3.5.5.
- Limiter les capacités routières en entrée de la ville agglomérée.

Les capacités routières aux entrées de la ville agglomérée (c'est-à-dire dans le sens de l'extérieur vers la ville agglomérée) ne devront pas être augmentées, y compris dans le cas du réaménagement du réseau existant, afin de contenir et de limiter les flux automobiles entrants dans l'agglomération.

Ces orientations cherchent à dissuader les véhicules ayant le choix entre plusieurs itinéraires de transiter à travers la ville agglomérée, pour les renvoyer vers d'autres itinéraires plus adaptés ou pour les reporter sur les transports collectifs.

Cette mesure permet indirectement de limiter les engorgements à l'intérieur du périmètre de la ville agglomérée.

Le PDU sera chargé de préciser ce principe général, et d'étudier les modalités de mise en place en entrée de la ville agglomérée de « contrôle d'accès » permettant de limiter et de réguler la circulation automobile et éviter indirectement la congestion totale du réseau dans la ville agglomérée.

Dans l'attente des précisions du PDU, le réaménagement du carrefour d'Étrembières envisagé dans le point 3.3.5.5 n'est pas tenu d'appliquer ce principe général.

Orientations visant à adapter le réseau routier au contexte urbain et à réduire les nuisances induites par la circulation automobile

L'objectif est de réduire les nuisances liées à l'automobile (pollution, bruit, insécurité...) sur l'ensemble des infrastructures routières de notre territoire.

Ce principe général, qui sera décliné plus finement par le PDU, est précisé par les 3 orientations ci-dessous :

Adapter le réseau de voirie aux configurations urbaines des secteurs traversés

Afin d'améliorer la sécurité, de limiter les effets de coupures urbaines, de faciliter le partage modal de la voirie et de favoriser le report vers les déplacements alternatifs à la voiture individuelle, le réseau de voirie devra s'adapter progressivement au contexte urbain de notre territoire par :

- des aménagements des voies et des accotements cohérents avec les espaces traversés (exemples : calibrage des voies plus réduit en centre urbain plutôt qu'en section extra-urbaine, trottoirs aménagés...),
- une organisation de la circulation favorisant la réduction des vitesses pratiquées, afin d'améliorer la sécurité (des voitures, des deux-roues, etc.) y compris sur les secteurs les moins urbanisés.

Cette orientation ne s'applique pas aux infrastructures rapides du réseau aménagées en conséquences (autoroutes, voies rapides aménagées), puisqu'elles sont interdites aux déplacements de véhicules lents et aux piétons.

En application de ce principe, les pénétrantes dans la ville agglomérée devront assurer une transition progressive entre les routes des espaces périurbains et les voiries de l'espace urbain par des aménagements permettant :

- de sécuriser les entrées dans la ville agglomérée, en ralentissant progressivement la vitesse de circulation,
- de marquer l'entrée dans l'espace urbain avec des aménagements adaptés à son contexte (notamment aménagements spécifiques dédiés aux autres modes de déplacements : passages piétons ou arrêts de bus sécurisés, pistes cyclables...),

- de mieux réguler la circulation, en limitant les points de saturation, par une « fluidité lente »* plutôt que par une augmentation ponctuelle du calibrage sur certaines sections, qui risquerait au contraire d'engendrer des points de saturation supplémentaires (ceci en compatibilité avec l'objectif de limiter les capacités routières en entrée de la ville agglomérée).

Ces pénétrantes sont notamment la Route de Thonon, la Route de Taninges, la Route de Bonneville, la RD 1206 en provenance de Saint-Julien, la RD 2 en provenance de Reignier.

Protéger le cœur d'agglomération et les centres urbains**

Une dissuasion forte de la circulation automobile sera recherchée dans le cœur d'agglomération, les autres centralités urbaines et les espaces urbanisés les plus sensibles (par exemple : quartiers d'habitat social, secteurs d'équipements sensibles, type équipements sanitaires et sociaux ou scolaires...) par une forte limitation des capacités de circulation automobile (limitation nette des capacités et de la vitesse) et par la mise en place d'un ensemble d'aménagements donnant la priorité aux modes alternatifs à la voiture (par exemple mise en place de « zones 30 » ou de zones piétonnes).

Ces mesures s'appliquent à l'ensemble des centralités urbaines et des quartiers d'habitations sensibles au trafic du territoire du SCOT, dont le PDU dressera une liste précise, hormis les espaces urbanisés traversés par un réseau de voirie primaire, traités dans le paragraphe ci-dessous.

En complément, pour les centralités urbaines du territoire subissant d'importants flux de transit, le PDU déterminera, dans le cadre de la hiérarchisation des voiries, des itinéraires (par exemple des « boucliers de protection ») destinés à protéger ces centralités urbaines en collectant et en canalisant ces flux de transit.

L'organisation de la circulation à l'intérieur des centralités urbaines concernées cherchera : à dissuader le transit en renvoyant un maximum de flux sur les itinéraires de protection et de contournement ; à répondre de manière privilégiée aux besoins de desserte des espaces urbains.

Orientations relatives à la traversée de certains secteurs urbains par le réseau routier primaire

Lorsque le réseau routier primaire traverse les espaces urbanisés sensibles que sont : le bourg de Bonne, le chef-lieu d'Étrembières, le Pas de l'Échelle, et le quartier Perrier/Livron, les dispositions relatives à la fluidité* du réseau primaire (cf. 3.2.5.3) devront être adaptées à ce contexte urbain spécifique.

Afin de sécuriser ces espaces et de limiter les nuisances pour les secteurs urbains traversés, des aménagements et des mesures spécifiques devront ainsi contribuer à ralentir la circulation, à adapter la voirie au contexte urbain, à limiter les effets de coupure urbaine, et à maintenir des accès avec le réseau non primaire. Une attention particulière devra être portée au maintien ou au rétablissement de liaisons douces sécurisées.

3.2.5.4

Orientations relatives au stationnement

Orientations concernant le stationnement dans la ville agglomérée* et dans les centralités urbaines**Principes de la politique de stationnement*

La politique de stationnement dans la ville agglomérée et dans les centralités urbaines cherchera à assurer une répartition équilibrée de l'offre et une réponse adaptée aux différents besoins.

Sur les espaces de la ville agglomérée desservis par le réseau de transports collectifs urbains primaire, les stationnements devront répondre de manière prioritaire aux besoins liés aux clients et usagers des commerces, services, et équipements publics ainsi qu'aux résidents. Il s'agira ainsi de privilégier le stationnement de courte durée et une rotation dans les parcs de stationnement plutôt qu'un stationnement à la journée, dans le but de dissuader les stationnements liés aux déplacements domicile-travail et de faciliter le report modal (par exemple par des zones bleues ou du stationnement payant). Ce principe devra être appliqué de façon renforcée sur les secteurs les plus attractifs (notamment à proximité des pôles d'échange ou dans les centralités urbaines présentant une forte densité commerciale).

Orientations pour le PDU et les PLU

Le PDU devra mettre en place une politique globale de stationnement, déclinée finement sur la ville agglomérée, organisant de façon cohérente entre les différentes communes l'offre et les politiques de stationnement.

Dans le respect de ces principes, qui seront affinés par le PDU, les communes définiront une politique de stationnement pour l'accès à leurs centralités urbaines et à leurs différents quartiers qui :

- soit lisible pour les usagers, et cohérente avec les modalités d'accès routier au pôle (exemple : parkings à proximité des points d'accès, dans le but de limiter les déplacements liés à la recherche de places de stationnement, limitation des stationnements sur les voiries primaires pour réduire les points de perturbation et améliorer la sécurité, etc.) et les modalités relatives aux modes doux (par exemple : parcs de stationnement reliés aux activités et commerces par des connexions douces).
- ait une capacité de stationnement qui soit correctement dimensionnée au regard des besoins du pôle et de ses possibilités de desserte en transports collectifs.

Ainsi, sous réserve d'un complément d'étude dans le cadre du PDU, le maintien des capacités actuelles de stationnement public dans les différents pôles est préconisé, sauf augmentation justifiée par de nouveaux besoins (notamment ceux liés à de nouveaux secteurs d'habitat, d'activités ou d'équipements). Dans ce cas, des mesures chercheront à optimiser l'utilisation des capacités de stationnement existantes, en particulier par l'amélioration de la rotation des véhicules, avant de créer de nouvelles capacités.

Par ailleurs, le PDU devra étudier les modalités permettant progressivement de diminuer le nombre de places de stationnements par habitant, dans le cadre d'une politique globale étroitement liée au développement des transports collectifs.

Orientation visant à la mise en place de parcs de rabattement sur les transports en commun (dits « Parkings relais* » ou « P+R »)*Principes de la politique de parcs de rabattement*

Le SCOT vise à développer une politique de parcs de rabattement permettant de proposer une offre combinant transport collectif performant et stationnement.

Les parkings relais (P+R) principaux seront :

- situés en amont ou en limite de la ville agglomérée (afin d'éviter la traversée préalable d'espaces urbains denses par les flux automobiles à destination de ces P+R),
- facilement accessibles depuis le réseau routier primaire,
- connectés à des réseaux de transports collectifs permettant un accès rapide vers la destination, à savoir principalement le centre de Genève, mais également dans une moindre mesure le cœur d'agglomération annemassien. Pour cela, une desserte directe de ces P+R par le réseau ferroviaire et/ou par le réseau de transports collectifs urbains primaire (tramway, bus disposant de sites propres...) sera privilégiée, en cherchant à limiter strictement le nombre de ruptures de charge.

En complément, des parkings de plus petite taille, destinés prioritairement aux clientèles des secteurs de faible densité, peu desservis par les transports collectifs urbains, pourront être développés à proximité de certains points d'arrêts.

Dans tous les cas, la création de parkings-relais ne devra pas avoir d'effets dissuasifs sur l'utilisation des transports collectifs, lorsqu'elle est possible dès le lieu de départ.

En parallèle, cette politique cherchera à promouvoir la création de parkings dédiés au covoiturage (voiture partagée). La localisation des parkings dédiés au covoiturage sera déterminée en privilégiant les emplacements situés à proximité des principaux carrefours et échangeurs routiers et autoroutiers, et en dehors ou en limite de la ville agglomérée.

Orientations pour le PDU et les PLU

Il est demandé au PDU d'analyser les sites potentiels et de préciser le dimensionnement pertinent des parkings (P+R, parkings de co-voiturage), ainsi que leurs modalités de mise en œuvre (quel niveau de service ?...), dans le cadre d'une politique globale de parcs de rabattement, menée en concertation avec les autorités compétentes et les partenaires genevois. Dans l'attente, les PLU ne devront pas compromettre cette éventuelle création de P+R sur les sites en cours d'étude par tout moyen approprié, comme emplacements réservés, etc.

Orientations pour les sites et les grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire

PARTIE 3

3.3.1

Orientations communes à tous les sites et grands projets à enjeux majeurs pour l'attractivité du territoire

Les «grands projets» mentionnés dans cette troisième partie du DOG devront présenter des vocations et des positionnements différenciés, afin d'éviter qu'ils ne se concurrencent et ne se fragilisent mutuellement. Une complémentarité entre ces «grands projets» sera donc recherchée.

C'est pourquoi les impacts de ces «grands projets», à la fois sur d'autres «grands projets» prévus sur le territoire et sur le tissu d'activités et d'équipements préexistant, devront être systématiquement étudiés.

En particulier, le développement d'activités commerciales dans le cadre de certains de ces «grands projets» ne devra pas compromettre le maintien d'une fonction commerciale attractive dans les centralités urbaines du territoire, ni le développement et l'attractivité d'autres «grands projets» en cours de mise en œuvre.

3.3.2

Orientations générales et spatialisées pour la valorisation en termes de loisirs et de tourisme des ensembles à dominante naturelle et/ou agricole du territoire

Les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole dont il est fait référence ici correspondent approximativement à ceux identifiés dans la partie 3.1 du DOG, et notamment les secteurs des massifs des Voirons et du Salève, ainsi que du vallon du Foron, ainsi que dans une moindre mesure, des bords de la Menoge et du plateau de Loëx.

3.3.2.1

Orientations générales à tous les ensembles à dominante naturelle et/ou agricole du territoire

En compatibilité avec les orientations du DOG figurant dans la partie 1, visant à garantir la protection des milieux naturels et agricoles, l'objectif est d'exploiter au mieux le potentiel touristique existant dans ces ensembles à dominante naturelle et/ou agricole, en lien avec le développement des bourgs, villages et hameaux inclus dans ces ensembles ou situés à leur frange (à titre d'exemple, les bourg de Saint-Cergues et le village de Lucinges...).

Il s'agira donc de rendre possible dans ces ensembles la réalisation d'aménagements s'inscrivant dans cet objectif global, et notamment des aménagements destinés à :

- favoriser la découverte de la qualité des milieux naturels, de l'activité agricole, et des paysages,
- favoriser la pratique d'activités sportives et de loisirs doux* (par exemple, la randonnée ou certaines pratiques de vélo),
- favoriser une diversification de l'offre en hébergement du territoire,
- favoriser la mise en œuvre d'événementiels rayonnants.

Pour cela, les PLU :

- devront identifier les bâtiments et monuments patrimoniaux pouvant être concernés par de tels aménagements,
- devront permettre la réhabilitation et l'entretien des sentiers, chemins ruraux et autres liaisons douces existant sur ces ensembles, en veillant en particulier :
 - à rechercher un équilibre entre la satisfaction des besoins liés à la fréquentation du public, à l'activité agricole, à l'exploitation forestière, à la pratique de la pêche et de la chasse, de manière à limiter au maximum les conflits d'usage.
 - à favoriser la mise en réseau de ces sentiers, chemins ruraux et autres liaisons douces, et à maintenir ou développer les connexions avec les réseaux existants sur les territoires voisins (Suisse, Vallée Verte, etc...), ainsi qu'avec les itinéraires de moyenne et longue distance supra-territoriaux traversant le territoire. Cette orientation s'inscrit dans l'objectif plus large de développement d'un réseau intercommunal de liaisons douces (cf. 3.2.5.2).

Le PDU devra coordonner les différents PLU dans la mise en œuvre de ces orientations.

3.3.2.2**Orientations particulières pour le site du grand projet de valorisation de l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses »**

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au document graphique n° 1, intitulé : « périmètres de protection établis en application des orientations 3.1.2 et 3.3.2.2, du DOG, ainsi qu'au document graphique n° 1.4.

Il s'agira de définir un projet global de valorisation de tout l'ensemble « Plaine et Bois de Rosses », ayant nécessairement une dimension intercommunale, et devant répondre aux objectifs et conditions suivants :

- cet ensemble devra conserver son caractère agro-naturel et l'ambiance paysagère qui y est associée. C'est pourquoi le projet global de valorisation retenu devra rester compatible avec la préservation des milieux naturels et le fonctionnement d'une activité agricole et forestière respectueuse des milieux naturels.
- le projet global de valorisation de cet ensemble devra contribuer à l'affirmation des fonctions du territoire en terme de loisirs, voire éventuellement de tourisme de proximité.

Pour répondre à ces objectifs généraux, un périmètre est établi par les documents graphiques du SCOT permettant d'identifier l'espace directement concerné par ce projet global de valorisation. Ce périmètre comporte un sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales ».

- Dans ce périmètre et en dehors du sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales », toute urbanisation nouvelle et tout aménagement nouveau sont à proscrire.

Cependant, pour tenir compte de l'existant, ainsi que pour permettre la mise en œuvre de ce projet global de valorisation et d'autres objectifs du SCOT, pourront notamment être admis, sous réserve d'une localisation adaptée et d'une bonne intégration environnementale et paysagère dans le site :

- une gestion de l'habitat préexistant (constructions ou groupes de constructions), par la réhabilitation, la rénovation, la restauration et l'extension du bâti préexistant,
- une gestion des activités isolées préexistantes, en admettant leur évolution et leur restructuration,
- une gestion des équipements publics préexistants (dont les voiries préexistantes), en admettant leur évolution et leur restructuration, et notamment une gestion de l'aérodrome dans son périmètre actuel,
- la création de nouveaux équipements publics ou privés, présentant un intérêt général s'inscrivant dans la mise en œuvre des objectifs du SCOT en matière de protection et de gestion des ressources et milieux naturels (notamment de la ressource en eau), de prévention et de réduction des risques, de gestion de l'énergie et de gestion des déchets,
- les aménagements s'inscrivant dans le projet global de valorisation ayant nécessairement une dimension intercommunale (voir ci-dessus), et liés à la découverte et la mise en valeur des milieux naturels, agricoles et forestiers, notamment par des prati-

ques sportives, touristiques et de loisirs adaptées au respect de la protection de ces milieux (à titre d'exemple : aménagements destinés à favoriser la pratique du vélo, les activités culturelles et pédagogiques de découverte des milieux naturels et de l'agriculture, l'entretien, la gestion, voire la renaturation des milieux naturels, ou encore à permettre l'organisation d'événementiels de plein air).

Enfin, il est à noter que sur les communes d'Annemasse et de Vétraz-Monthoux, un projet d'aménagement d'une liaison transport collectif et/ou mode doux en site propre et de parkings-relais, actuellement à l'étude, pourra éventuellement être admis dans ce périmètre, sous réserve d'une confirmation par le PDU.

Toutefois, ces occupations et utilisations du sol devront mettre en place toute mesure compensatoire utile pour limiter leur impact sur leur environnement, notamment celui inhérent à la fréquentation induite de leur fait.

- Le sous-secteur spécifique « porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales » doit constituer à la fois :
 - une « porte d'entrée » sur l'ensemble agro-naturel « Plaine et Bois de Rosses », ce qui en fait une des composantes essentielles du projet global de valorisation de cet ensemble,
 - un espace contribuant à structurer et à requalifier paysagèrement une des principales « entrées d'agglomération »,
 - une « porte d'entrée » sur le bourg de Cranves-Sales,
 - un espace d'accueil d'équipements publics et privés d'intérêt intercommunal, du fait de son positionnement géographique stratégique, et de la proximité immédiate d'équipements structurants préexistants (collège, équipements sportifs et de loisirs).

C'est pourquoi le PLU de la commune devra :

- maintenir une « pénétrante verte » sur les Bois de Rosses, par une continuité d'espaces verts non bâtis depuis la RD 907 jusqu'à la limite nord du sous-secteur : elle doit à la fois permettre d'annoncer, depuis la RD 907, l'existence d'un grand espace naturel proche, et de marquer une rupture d'urbanisation entre la ville agglomérée et le bourg de Cranves-Sales,
- maintenir le cône de vue identitaire sur les Voirons depuis la RD 907,
- prévoir l'aménagement de liaisons douces sécurisées pour connecter la RD 907 avec les Bois de Rosses et le bourg de Cranves-Sales,
- prévoir l'aménagement, dans la partie nord de ce sous-secteur, d'un espace de loisirs, servant de transition qualitative entre l'espace agro-naturel des Bois de Rosses proprement dit et les zones bâties (par exemple, avec un parc public et/ou un équipement sportif public). Il s'agira également de garantir la possibilité à plus long terme de développer un pôle d'équipement et de loisirs plus important, en maintenant des réserves foncières.

Ne seront admises dans ce sous-secteur que les urbanisations nouvelles à vocation d'habitat (avec des formes d'habitat denses et intermédiaires), d'équipements publics ou privés (à titre d'exemple : EPAD, équipement public sportif), et d'activités de services (à titre d'exemple, hôtellerie).

Toute urbanisation et tout aménagement dans ce sous-secteur devra s'effectuer avec une volonté de qualité et d'intégration paysagère.

- La desserte de cet ensemble par les modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle devra être progressivement améliorée.
En particulier, il conviendra de faire de ce site un espace clef du réseau structurant de liaisons douces sur le territoire (cf. 3.2.5.2), notamment un espace de connexion entre la ville agglomérée*, le Vallon du Foron et le Massif des Voirons par des liaisons douces sécurisées.
Le Plan de déplacements urbains précisera cette orientation et ses modalités de mise en œuvre, en cohérence avec les orientations figurant dans les points 3.2.5.2 et 3.3.2.1 du DOG.

3.3.3

Orientations générales pour le renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération*

Les grands espaces publics existants ou à créer dans le cœur d'agglomération devront être valorisés, en particulier par un traitement urbain et paysager de qualité, de manière :

- à permettre, en cohérence avec les orientations figurant dans le point 3.2.5 du DOG, le développement des déplacements par les modes alternatifs à la voiture individuelle (marche à pied, vélos, transports collectifs urbains, etc.), en sécurisant ces déplacements. Dans cette optique, la part de ces grands espaces publics occupée par le stationnement automobile en surface devra être progressivement réduite sur le long terme. Un développement des zones piétonnes devra se réaliser progressivement.
- à contribuer à la constitution d'un réseau intercommunal d'espaces collectifs structurants* dans la ville agglomérée, et à constituer des espaces de représentation majeurs faisant référence pour l'agglomération vis-à-vis de l'extérieur (se reporter au point 3.2.4.2 du DOG).
- à favoriser des activités de détente et de loisirs urbains, et le développement d'animations.

Le cœur d'agglomération constitue l'une des localisations préférentielles pour l'accueil d'équipements structurants présentant un rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà, si l'insertion de ces équipements en milieu urbanisé est possible et pertinente.

Les équipements structurants dans le cœur d'agglomération devront contribuer à renforcer des fonctions urbaines majeures : à titre d'exemple, la fonction culturelle ou la fonction administrative.

En ce qui concerne plus particulièrement la fonction des loisirs sportifs, son renforcement éventuel dans le cœur d'agglomération devra s'effectuer en complémentarité avec le grand projet de développement du secteur des Îles et les pôles déjà existants sur d'autres secteurs du territoire, en privilégiant les équipements et activités de loisirs sportifs pour lesquels une implantation en milieu urbanisé est avantageuse. Il pourra s'appuyer notamment sur la restructuration d'équipements structurants existants (à titre d'exemple, le centre nautique d'Annemasse).

D'une manière générale, le développement urbain du cœur d'agglomération devra s'inscrire dans une logique de qualité et de cohérence lui permettant de jouer, en matière de représentation et de paysages urbains, son rôle de centralité majeure du territoire.

Pour cela, il s'agira de « marquer » la centralité du territoire par des éléments symboliques (qualité d'aménagement des « espaces de représentation majeurs », telle qu'évoquée dans le point 3.2.4.2), des architectures remarquables, etc.

Par ailleurs, l'amélioration de la lisibilité de la structure urbaine du cœur d'agglomération doit être un objectif à préciser dans les PLU.

Les orientations prévues par le DOG en matière de développement économique s'inscrivent dans cet objectif général de renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération (cf. 3.2.3).

Les orientations spatialisées prévues par le DOG en ce qui concerne le site du grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève s'inscrivent également dans cet objectif général de renforcement de l'attractivité du cœur d'agglomération (cf. 3.3.4.2).

3.3.4

Orientations pour les sites de grands projets de développement

- Se reporter en ce qui concerne les orientations ci-dessous au Document graphique n°2, intitulé : « organisation et valorisation du développement urbain »

3.3.4.1

Orientations communes à tous les sites de grands projets de développement

Au vu des forts enjeux que présentent ces sites pour l'attractivité de tout le territoire, le traitement urbanistique, architectural et paysager des constructions et aménagements envisagés sur ceux-ci seront particulièrement soignés, d'une manière générale. De même, une desserte par une technologie numérique de haute qualité devra être assurée.

Pour assurer le respect des orientations prévues par le SCOT sur ces sites, il sera choisi de préférence de les urbaniser par l'intermédiaire de tout outil d'initiative publique (ZAC par exemple).

3.3.4.2

Orientations spécifiques pour le site du grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève

Le grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève correspond au développement d'un pôle d'excellence au sens du SCOT, permettant de renforcer l'attractivité du territoire dans son ensemble.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble (dont la mise en œuvre pourra néanmoins s'effectuer en différentes phases), répondant aux quatre objectifs suivants :

- constituer un pôle multimodal de déplacements de dimension transfrontalière, point d'accroche majeur du réseau de transports collectifs urbains « primaire » et de son articulation avec le réseau de transports collectifs interurbains et le réseau ferroviaire, et qui doit permettre à la gare d'Annemasse de devenir à terme la deuxième gare de la métropole franco-valdo-genevoise (se reporter aux orientations concernant ce pôle multimodal dans le point 3.3.5.1). Dans ce cadre, un franchissement aisé des voies pour les piétons et les vélos est nécessaire afin de constituer une gare « bi-face », accessible depuis Ambilly et Ville-la-Grand, et permettant d'assurer une « couture urbaine » entre quartiers.
- renforcer les fonctions urbaines majeures sur le territoire (par exemple la fonction culturelle, la fonction administrative, la fonction de formation, la fonction de loisirs urbains...), mais aussi la fonction économique (notamment commerciale et de services) et la fonction touristique.

Ce grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève ne saurait être conçu comme le développement d'un deuxième cœur d'agglomération, mais bien comme un moyen d'étendre le cœur d'agglomération actuel vers le nord, confirmant ainsi son dynamisme et son dimensionnement intercommunal. C'est pourquoi il conviendra d'éviter que les nouveaux développements sur ce site, que ce soit en terme d'activités ou d'équipements, ne fragilisent en particulier l'attractivité de l'actuel centre-ville d'Annemasse. Les synergies avec ce dernier seront au contraire favorisées autant que possible.

- contribuer à répondre aux besoins en logements sur le territoire, par une densification et une restructuration des quartiers d'habitat situés actuellement aux franges du site, avec l'exigence de garantir un équilibre social dans l'habitat.
- contribuer à améliorer la perception du territoire : le grand projet de l'Étoile Annemasse-Genève doit constituer une opportunité majeure pour valoriser qualitativement une « porte d'entrée » principale sur le territoire du SCOT, et plus largement sur la métropole franco-valdo-genevoise, notamment par des aménagements très qualitatifs sur le plan architectural et paysager. Une attention particulière sera portée sur les espaces perceptibles depuis la voie ferrée, à savoir la qualité des façades « arrières », le traitement des zones de stockage des activités et le traitement des voiries.

En déclinaison des objectifs généraux rappelés précédemment, l'accueil sur ce site d'activités et d'équipements de différents types (équipements publics et privés, activités tertiaires, commerciales, voire artisanales...), mais organisés autour d'un même thème ou de

plusieurs thématiques complémentaires (par exemple, la solidarité internationale, le tourisme d'affaires...), sera recherché sur une partie du site. Ceci afin de conférer à ce pôle d'excellence un rayonnement au minimum à l'échelle régionale et transfrontalière.

Dans cette logique, ce site constitue :

- la localisation préférentielle sur le territoire pour l'accueil d'activités et d'équipements liés à l'international (du type ONG), mais aussi d'activités de services (notamment « bureaux » et services aux entreprises) liées à la spécificité frontalière franco-suisse, afin de constituer un « quartier d'affaires ».
- la localisation préférentielle sur le territoire pour un nouveau pôle hôtelier et l'accueil d'équipements destinés à favoriser un développement du tourisme d'affaires (à titre d'exemple, une structure d'accueil de congrès, salons et séminaires).

En outre, le site pourra accueillir des équipements (notamment des équipements structurants de rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà), ainsi que des activités de différents types (commerciales, de services, voire artisanales...) :

- en lien avec l'affirmation de la fonction de pôle d'échanges multimodal de dimension transfrontalière (développement de services et commerces liés aux flux de fréquentation de passage par exemple),
- en lien avec l'affirmation de fonctions urbaines majeures, comme par exemple la fonction culturelle, la fonction administrative ou la fonction de formation,
- en lien avec l'objectif de favoriser l'animation du site, et plus largement du « cœur d'agglomération » (notamment équipements et activités de loisirs urbains, articulés avec l'aménagement d'espaces publics attractifs),
- en lien avec l'objectif de structurer et dynamiser un linéaire commercial prioritaire « sud-nord » identifié pour le cœur d'agglomération dans le point 3.2.3 du DOG.

Au regard de ces exigences, le développement commercial pourra donc constituer une composante importante du projet plus global de développement défini sur le site. Cependant, ce développement commercial ne devra en aucun cas fragiliser le centre-ville commerçant d'Annemasse actuel, ni les autres centralités urbaines.

Les développements mentionnés ci-dessus s'appuieront principalement sur le renforcement de l'accessibilité au site par les transports collectifs et par les modes de déplacements doux.

Ils devront rester compatibles avec l'organisation des flux automobiles et du stationnement à l'échelle de tout le territoire et au-delà, telle qu'elle résultera de l'application des orientations déclinées dans le point 3.2.5 du DOG, précisées par le Plan de déplacements urbains.

Les éléments concernant le pôle multimodal sont détaillés dans le point 3.3.5.1.

Ce grand projet devra contribuer à marquer symboliquement la centralité du cœur d'agglomération (par exemple, à travers un espace public ou un bâtiment particulier - se reporter aux points 3.2.4 et 3.3.2).

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du site de l'Étoile-Annemasse-Genève et le grand projet du secteur dit « de la ZAC Bois d'Arve ».

3.3.4.3**Orientations spécifiques pour le site des Îles**

Remarque préalable : le site des Îles dans son ensemble désigne l'espace situé entre la frontière avec la Suisse à l'Ouest, la RD 1206 au Sud, l'Arve au Nord et l'A 40 à l'Est.

Ce site est divisé ici en 3 sous-secteurs :

- un premier sous-secteur correspondant à l'espace inclus dans le périmètre de protection établi par le SCOT pour l'ensemble « maraîchages de Vernaz-Bords d'Arve-Étangs des Îles », est exclu par nature des espaces potentiellement urbanisables (cf. 3.1.1),
- un deuxième sous-secteur correspond au périmètre de la « ZAC Bois d'Arve »,
- un troisième sous-secteur couvre le reste du site des Îles, sur lequel cohabitent aujourd'hui des espaces en friche, des espaces déjà bâtis, et des espaces exploités par des activités agricoles. Sur une partie de ce troisième sous-secteur, doit pouvoir se développer un nouveau quartier d'habitat structuré à long terme.

Orientation générale commune aux deuxième et troisième sous-secteurs

D'une manière générale, les développements envisagés sur les deuxième et troisième sous-secteurs tels que mentionnés dans les paragraphes suivants devront permettre la structuration et la requalification paysagère de l'entrée d'agglomération sud-ouest principale.

Pour cela, il s'agira notamment : de marquer une succession d'ambiances paysagères différentes (traitement en séquences*); de mettre en scène les cônes de vue identitaires* et les ouvertures paysagères*; d'enrichir et de caractériser le paysage par le bâti nouveau; de traiter qualitativement aussi bien la voirie structurante (RD 1206), que les voiries pénétrantes sur ce site des îles; de requalifier l'espace public en général; de garantir, au sein même des espaces urbanisés, une proportion d'espaces verts plantés d'arbres et d'arbustes suffisante, en cohérence avec le réseau existant d'espaces naturels le long des berges de l'Arve.

Orientations spécifiques pour l'aménagement du deuxième sous-secteur, dit de la « ZAC Bois d'Arve »

L'aménagement de ce sous-secteur de la « ZAC Bois d'Arve » correspond au développement d'un pôle d'excellence au sens du SCOT, conçu pour avoir un rayonnement au minimum à l'échelle de l'agglomération franco-genevoise.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble (dont la mise en œuvre pourra néanmoins s'effectuer en différentes phases), intégrant trois composantes (économique, équipements et espaces naturels) et répondant aux deux grands objectifs suivants :

- renforcer et diversifier l'offre du territoire en terme de loisirs (notamment en terme de loisirs « sportifs ») : cette nouvelle offre créée en terme de loisirs devra permettre d'attirer des populations extérieures, contribuant ainsi à l'affirmation de la fonction touristique du territoire. Elle pourra s'appuyer notamment sur l'accueil d'équipements privés et/ou publics structurants sur le site, liés à cette fonction de loisirs.
- créer un nouveau pôle d'activités économiques (activités commerciales, de services, voire artisanales), ce pôle étant nécessairement thématique et à fort rayonnement,

et de préférence en lien avec cette fonction de loisirs (et notamment de loisirs « sportifs »). Ce pôle thématique devra apporter une plus-value réelle par rapport à l'offre commerciale déjà existante sur le territoire et contribuer ainsi au rayonnement recherché pour le pôle d'excellence dans son ensemble.

L'aménagement de ce pôle d'excellence est conditionné à l'amélioration concomitante de ses accès routiers actuels, visant à assurer une accessibilité satisfaisante et sécurisée à ce pôle depuis l'autoroute A 40 et la RD 1206. Cet aménagement ne saurait conduire à induire des difficultés importantes de déplacements sur la RD 1206, voirie structurante d'agglomération (par exemple, il s'agira d'éviter de multiplier les accès directs sur la RD 1206.

L'aménagement de ce pôle d'excellence est conditionné à la mise en place concomitante d'une desserte de ce pôle par une ligne de transports collectifs urbains régulière, visant notamment à le connecter au cœur d'agglomération*.

L'aménagement de ce pôle d'excellence est conditionné à la mise en place concomitante d'une ou plusieurs liaisons douces* sécurisées avec la ville agglomérée* et le bourg* du Pas de l'Échelle. La continuité des liaisons douces existantes ou projetées en bordure de l'Arve devra être maintenue quel que soit l'aménagement.

Tout stationnement sur le site devra être traité de manière à être perçu le moins possible depuis les grands axes de circulation que sont l'A 40 et la RD 1206. En bordure de l'Arve, le caractère boisé et/ou naturel du site devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement.

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du secteur dit « de la ZAC Bois d'Arve » et le grand projet du site de l'Étoile Annemasse-Genève.

Orientations pour l'aménagement du troisième sous-secteur, comportant notamment le projet de nouveau quartier d'habitat

Tout aménagement et développement dans ce sous-secteur, en général, devra s'effectuer avec un souci d'utilisation économe et optimisée du foncier, dans le temps et dans l'espace, afin de permettre le maintien d'une activité agricole sur ce sous-secteur à moyen terme, avant la mise en œuvre du projet. Le PLU sera chargé de décliner précisément cette orientation.

Tout stationnement dans ce sous-secteur devra être traité de manière à être perçu le moins possible depuis la RD 1206. En bordure de l'Arve, le caractère boisé et/ou naturel du site devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement. La transition entre le projet de nouveau quartier d'habitat et le sous-secteur de la « ZAC Bois d'Arve » devra être traitée de manière qualitative sur le plan paysager.

Le projet de nouveau quartier d'habitat envisagé à long terme sur ce sous-secteur devra contribuer à répondre aux besoins en logements sur le territoire, grâce à un développement sous des formes urbaines denses et intermédiaires, en garantissant un équilibre social dans l'habitat à l'échelle de ce quartier. Il devra comprendre en

son sein une centralité urbaine, permettant de répondre à des fonctions de proximité pour le quartier, voire au-delà, en complémentarité avec la centralité urbaine du Pas de l'Échelle toute proche.

Il s'agira de garantir des liaisons douces* sécurisées reliant ce nouveau quartier d'habitat au bourg* du Pas de l'Échelle et au sous-secteur de la « ZAC Bois d'Arve ». La continuité des liaisons douces* existantes ou projetées en bordure de l'Arve devra être maintenue quel que soit l'aménagement.

L'aménagement de ce nouveau quartier d'habitat est conditionné à l'amélioration concomitante de ses accès routiers actuels, visant à assurer une accessibilité satisfaisante et sécurisée à ce nouveau quartier depuis la RD 1206. Cet aménagement ne saurait induire des difficultés importantes de déplacements sur la RD 1206, voire structurante d'agglomération (par exemple, il s'agira d'éviter de multiplier les accès directs sur la RD 1206).

L'aménagement de ce nouveau quartier d'habitat est conditionné à la mise en place concomitante d'une desserte de ce quartier par une ligne de transports collectifs urbains régulière, visant notamment à le connecter au cœur d'agglomération*.

3.3.4.4

Orientations spécifiques pour le site des Bois Enclos

L'aménagement du site des Bois Enclos correspond au développement d'un pôle d'excellence au sens du SCOT, à vocation industrielle, et conçu pour avoir un rayonnement au-delà de la seule échelle du périmètre du SCOT.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble permettant de faire du site une « vitrine » qualitative pour le développement économique du territoire en général, et pour son développement industriel en particulier.

Ce projet d'ensemble devra donc favoriser l'accueil d'activités de production. Il pourra également prévoir l'implantation d'activités de services, à condition toutefois qu'elles s'inscrivent en cohérence avec la vocation industrielle globale du pôle (par exemple services de Recherche-développement, services d'ingénierie, certains services aux entreprises...) et/ou qu'elles soient nécessaires au bon fonctionnement du pôle (par exemple, restauration d'entreprise, gardiennage...).

Toutes ces activités devront nécessairement répondre à des critères d'implantation pré-définis, et pourront éventuellement s'organiser autour d'un même thème ou de plusieurs thématiques complémentaires.

Par conséquent, le développement d'activités ne répondant pas aux conditions énoncées ci-dessus, et notamment le développement d'activités commerciales, d'activités de services aux particuliers, ou d'activités de BTP - construction, ne saurait être rendu possible sur ce site.

Ce pôle devra être desservi à terme par les transports collectifs, dans le cadre d'une éventuelle extension du réseau de transports collectifs urbains.

Le caractère boisé du site à ses franges devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement, l'ambiance paysagère naturelle fortement ressentie sur ce site devra être conservée. Un écran boisé entre le site, la RD 1206 et le carrefour des Chasseurs devra être préservé, quel que soit l'aménagement.

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du site des Bois Enclos et le grand projet du site de Borly 2.

3.3.4.5**Orientations spécifiques pour le site de Borly 2**

L'aménagement du site de Borly 2 correspond au développement d'un pôle économique réservé à l'accueil d'activités industrielles et d'activités artisanales de production, mais aussi d'activités de construction.

Par exception, l'implantation d'activités de services et les points de ventes pourront être admis, à condition toutefois qu'ils s'inscrivent en cohérence avec la vocation industrielle/artisanat de production/construction du pôle (à titre d'exemple, points de vente d'entreprises artisanales dans des volumétries limitées, certains services aux entreprises, etc.) et/ou qu'ils soient nécessaires au bon fonctionnement du pôle (par exemple, restauration d'entreprise, gardiennage...).

Par conséquent, le développement d'activités ne répondant pas aux conditions énoncées ci-dessus, et notamment le développement d'activités commerciales ou d'activités de services aux particuliers, ne saurait être rendu possible sur ce site.

L'aménagement du pôle est conditionné à l'amélioration préalable ou concomitante de ses accès routiers actuels, visant à assurer une accessibilité satisfaisante et sécurisée à ce pôle depuis la RD 907.

Ce pôle devra être desservi à terme par les transports collectifs, dans le cadre d'une éventuelle extension du réseau de transports collectifs urbains.

Aucune urbanisation ne devra être prévue en bordure directe du ruisseau de la Noue, afin de conserver le caractère naturel du secteur et le corridor biologique lié à la rivière.

De manière générale, la transition avec les secteurs d'habitat, naturels et agricoles environnants devra être traitée de manière qualitative sur le plan paysager et afin de limiter les nuisances pour les secteurs riverains.

Une cohérence, voire une complémentarité, sera recherchée entre ce grand projet du site de Borly 2 et le grand projet du site des Bois Enclos.

3.3.4.6**Orientations spécifiques pour le site du Brouaz**

L'aménagement du site du Brouaz devra répondre à un double objectif :

- permettre l'accueil d'un ou plusieurs équipements structurants de rayonnement à l'échelle du périmètre du SCOT, voire au-delà (à titre d'exemple, un équipement structurant dans le domaine de la santé), et éventuellement d'activités directement liées à ces équipements structurants. Une desserte directe de cet (ou ces) équipement(s) par une ligne de transports collectifs urbains régulière devra notamment être assurée de manière concomitante à leur implantation.
- constituer un « espace de représentation secondaire » dans le réseau d'espaces collectifs structurants de la ville agglomérée (cf. 3.2.4), par la création d'un ou plusieurs espaces collectifs de qualité et de dimension intercommunale, mais aussi par le maintien ou le développement de liaisons douces* sécurisées reliant notamment les Bords d'Arve au cœur d'agglomération.

Il s'agira donc de définir un projet d'ensemble intégrant ces deux objectifs, et qui pourra éventuellement prévoir un développement d'habitat limité sur les franges du site.

Le caractère « ouvert » du site devra être préservé ou restitué quel que soit l'aménagement, notamment par la préservation des cônes de vue identitaires et la valorisation des ouvertures paysagères.

Il s'agira également : de traiter qualitativement sur le plan paysager la transition avec les secteurs d'habitat environnants et avec les Bords d'Arve ; de maintenir une composante végétale importante à l'échelle de l'ensemble du site, quel que soit l'aménagement ; d'enrichir et de caractériser le paysage par le bâti nouveau ; de traiter qualitativement les voiries pénétrantes sur le site ; de requalifier l'espace public en général.

3.3.5**Orientations pour les grands projets d'infrastructures de transports****3.3.5.1****Le projet de pôle multimodal de la gare d'Annemasse**

Le pôle multimodal de la gare d'Annemasse concentrera plusieurs fonctions en matière de déplacements (gare ferroviaire majeure de l'agglomération franco-valdo-genevoise, gare routière – cars départementaux, cars privés, taxis... – point d'arrêt majeur du réseau de transports collectifs urbains primaire, point nodal du réseau intercommunal de liaisons douces...).

Afin de garantir la vocation de pôle multimodal, au cœur des réseaux de transports collectifs, la gare d'Annemasse devra être accessible par tous les modes de déplacements (véhicules particuliers, modes doux, transports collectifs) et pour tous les publics, notamment les personnes à mobilité réduite.

Des aménagements sécurisés adaptés devront permettre le transbordement facile d'un mode de transport à un autre.

Des capacités de stationnement devront être réservées pour les usages liés spécifiquement au pôle multimodal (notamment taxis, stationnement de plusieurs jours liés aux trains grandes lignes ou à l'accès à l'aéroport).

La gare devra constituer un nœud majeur du réseau de mobilité douce de l'agglomération, et à ce titre bénéficier d'infrastructures spécifiques (notamment vélostation). Dans ce cadre, une liaison douce sécurisée avec le nouveau quartier des Communaux d'Ambilly, en territoire genevois (projet dit « MICA »), devra être aménagée.

3.3.5.2**Le projet ferroviaire CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse)**

Dans ce cadre, l'ensemble des autorités publiques de la région d'Annemasse encouragent la réalisation d'une infrastructure ferroviaire à 2 voies entre la gare d'Annemasse et la frontière suisse, sur le tracé de la voie unique existante, en souterrain, assurant ainsi la cohérence avec l'infrastructure (voie double) prévue côté suisse et rendant possible l'aménagement d'une liaison douce en site propre (voie verte) sur cet itinéraire.

Le développement à terme de l'offre ferroviaire devrait nécessiter le réaménagement des voies uniques existantes entre la gare d'Annemasse et les autres gares françaises. Il est donc demandé aux PLU de ne pas compromettre l'élargissement éventuel à terme des voies ferrées. Par ailleurs, le SCOT demande aux autorités compétentes l'engagement d'une réflexion sur l'éventuelle ouverture de nouveaux points d'arrêt ferroviaire.

En lien avec les autorités compétentes, le PDU précisera les moyens d'optimiser le potentiel induit par ce réseau ferroviaire, pour répondre aux besoins de mobilité du territoire.

- Le PDU intégrera les points d'arrêt ferroviaires comme éléments structurants du réseau de transports collectifs, permettant notamment un échange entre le réseau ferroviaire et le réseau de transports collectifs urbains.
- Les PLU devront préserver les possibilités d'utiliser les gares actuellement désaffectées.

3.3.5.3**Le projet de prolongement du tramway entre Porte de France et le cœur d'agglomération**

L'objectif du projet est double :

- connecter plus efficacement les réseaux français et suisses, afin de faciliter le report vers les transports collectifs en supprimant la rupture de charge en direction de Genève. Cette infrastructure permettra parallèlement de renforcer fortement l'attractivité des transports collectifs de l'agglomération en servant de « colonne vertébrale » au réseau de transports collectifs urbains.
- renforcer l'attractivité (notamment attractivité commerciale) et la qualité urbaine des secteurs traversés, et améliorer l'image du territoire (accessibilité renforcée, mise en place d'un mode de transport performant et innovant).

Le prolongement du tramway genevois devra s'effectuer en reliant le secteur de Porte de France à l'hypercentre d'Annemasse en passant par la rue de Genève. Une étape préliminaire intermédiaire pourrait consister à la mise en œuvre d'un transport en commun en site propre, si possible continu sur le même itinéraire.

Le tramway ou le transport en commun en site propre devra être systématiquement prioritaire sur les autres modes de transport, notamment au niveau des intersections avec le réseau routier.

Le PDU devra déterminer l'itinéraire exact, les arrêts à assurer, les modalités de mise en œuvre, en concertation avec l'AOTU* (Autorité organisatrice des transports urbains), les communes concernées et le Canton de Genève. L'aménagement d'un tramway ayant pour conséquence de restreindre les capacités du réseau routier, le PDU déterminera les modalités de réorganisation du réseau de voirie, en cohérence avec la politique globale de déplacements.

Les PLU devront favoriser la réalisation de cette infrastructure (par exemple par des aménagements spécifiques, des règles d'implantations du bâti adaptées, par la mise en place d'emplacements réservés, etc..).

L'axe du tramway, situé sur un itinéraire majeur pour le réseau d'espaces collectifs structurants (cf. 3.2.4.2), devra être fortement dédié aux modes doux.

3.3.5.4**Le projet de boulevard urbain**

Le boulevard urbain a pour vocation de favoriser la « couture urbaine » entre le cœur d'agglomération et les quartiers périphériques (notamment quartier du Perrier), dans une logique de renouvellement urbain permettant la restructuration des quartiers existants et la réhabilitation de l'habitat et de l'espace public.

Il devra ainsi permettre de renforcer les connexions par les transports collectifs et les modes doux (itinéraires dédiés, traversées sécurisées, etc.) et s'intégrer dans le réseau d'espaces collectifs structurants, tel qu'il est défini au point 3.2.4.2).

Une attention particulière devra être donnée aux carrefours entre le boulevard urbain et les voies sécantes. Les accès depuis les quartiers traversés et les voies coupant le boulevard devront être maintenus. Les carrefours devront également permettre de prioriser le passage des transports en commun, en particulier sur l'itinéraire retenu pour le réseau de transports collectifs urbains primaire.

3.3.5.5**La mise en place d'aménagements permettant de faciliter le « contournement » de la ville agglomérée**

La politique de déplacements mise en place vise à dissuader fortement le transit par la ville agglomérée, pour le reporter vers les transports collectifs ou vers des itinéraires de contournement.

La valorisation des itinéraires existants permettant de capter et de canaliser le transit, ainsi que les déplacements structurants à l'échelle du territoire, est donc une orientation importante du SCOT. Aussi, ce dernier se prononce-t-il en faveur d'un ensemble d'aménagements permettant d'assurer un « contournement » efficace de l'agglomération :

- Le SCOT souhaite vivement la mise en place d'une gratuité d'accès à l'A 40 (ou à minima de mesures financières fortement incitatives) pour les pendulaires, depuis les secteurs Arve et Vallée-Verte - Vallée du Giffre en direction de Genève. En effet, pour ces secteurs d'où proviennent les flux de déplacements les plus nombreux, il n'y a pas la possibilité de prévoir un itinéraire de contournement hors autoroute, extérieur à l'espace urbanisé : seule l'A 40 permet de canaliser les flux qui aujourd'hui transitent à travers l'agglomération annemassienne. Parallèlement, le maintien à long terme de la gratuité de la section Annemasse - Saint-Julien en Genevois est essentiel pour limiter les reports de flux sur les secteurs agglomérés du territoire. Il est demandé aux autorités compétentes l'engagement d'une réflexion globale, à l'échelle franco-genevoise, sur cette question de la gratuité des autoroutes, fondamentale pour le territoire.
- Le SCOT souhaite vivement la réalisation d'un contournement routier de la ville agglomérée entre le carrefour des Chasseurs et l'autoroute A 40, qui permettra d'achever

le contournement de l'agglomération genevoise. Cette infrastructure permettra d'accueillir une part des flux qui transitent par l'agglomération annemassienne, mais également tout un ensemble d'autres déplacements (échanges avec l'extérieur, liaisons intercommunales internes au territoire).

Afin de pouvoir bénéficier réellement de cette infrastructure, le SCOT se prononce fortement pour : un système de contournement gratuit, permettant de recevoir une part importante de flux de pendulaires; la mise en place de points d'échange avec le réseau routier du SEGH régulièrement répartis sur le territoire, afin de maximiser l'intérêt de cette infrastructure pour le territoire.

Il est rappelé dans ce cadre la position prise nettement défavorable à la variante B du projet, contraire aux orientations de la partie 3.1 du DOG.

- Le SCOT se prononce favorablement à la réalisation de la section « Chasseurs - Machilly » du désenclavement du Chablais, qui permettra notamment de sécuriser un secteur dangereux, sous réserve des orientations précisées ci-dessous (notamment préservation des connexions, mise en place de passages à faune, etc.).
- Le SCOT se prononce favorablement à la réalisation de cette liaison « Machilly - Veigy » qui vise à raccorder la RD 1005 (ex RN 5) avec la RD 1205. En effet, cette liaison est indispensable pour l'efficacité du projet de « désenclavement du Chablais ». Elle permettra notamment de mieux connecter la région d'Annemasse avec le Bas-Chablais et d'améliorer l'accès au centre de Genève depuis le Chablais par l'itinéraire genevois passant par le bord du lac Léman.
- Enfin, le SCOT préconise un réaménagement du nœud d'Étrembières pour permettre de mieux organiser les flux routiers entre l'espace aggloméré annemassien et les autoroutes A 40 et A 411, de connecter efficacement les réseaux routiers « primaires » suisses et français et de valoriser ainsi l'autoroute A 411 en tant que principal accès routier au Canton de Genève depuis l'agglomération d'Annemasse. Cette nouvelle connexion est d'autant plus nécessaire que l'aménagement de la rue de Genève pour les transports collectifs devrait rendre plus difficile la connexion routière urbaine avec le Canton.

L'ensemble des projets évoqués ci-dessus devra respecter les orientations suivantes :

- ces projets devront permettre de conserver les connexions routières (desserte locale, circulations agricoles...) et les traversées par modes doux sur les axes sécants. Le cas échéant, des mesures alternatives destinées à maintenir la continuité des itinéraires devront être mises en œuvre.
- ces projets devront prévoir des mesures de réduction ou de compensation des incidences en matière de bruit, permettant de limiter l'impact des aménagements (par exemple, murs anti-bruit).
- ces projets devront permettre de maintenir les corridors à grande faune préservés dans le cadre du SCOT. D'une manière plus générale, il s'agira de limiter au mieux leurs impacts sur les milieux naturels et agricoles d'intérêt, et de mettre en œuvre des mesures compensatoires le cas échéant, dans les conditions fixées par le point 3.1.2.
- Les PLU des communes devront tenir compte des emprises nécessaires à la réalisation de ces infrastructures.

Documents graphiques

Document graphique n° 1 :
« Périmètres de protection établis en application des orientations 3.1.2 et 3.3.2.2
du Document d'orientations générales », suivi des documents graphiques n° 1.1 à 1.11

Document graphique n° 2 :
« Organisation et valorisation du développement urbain »

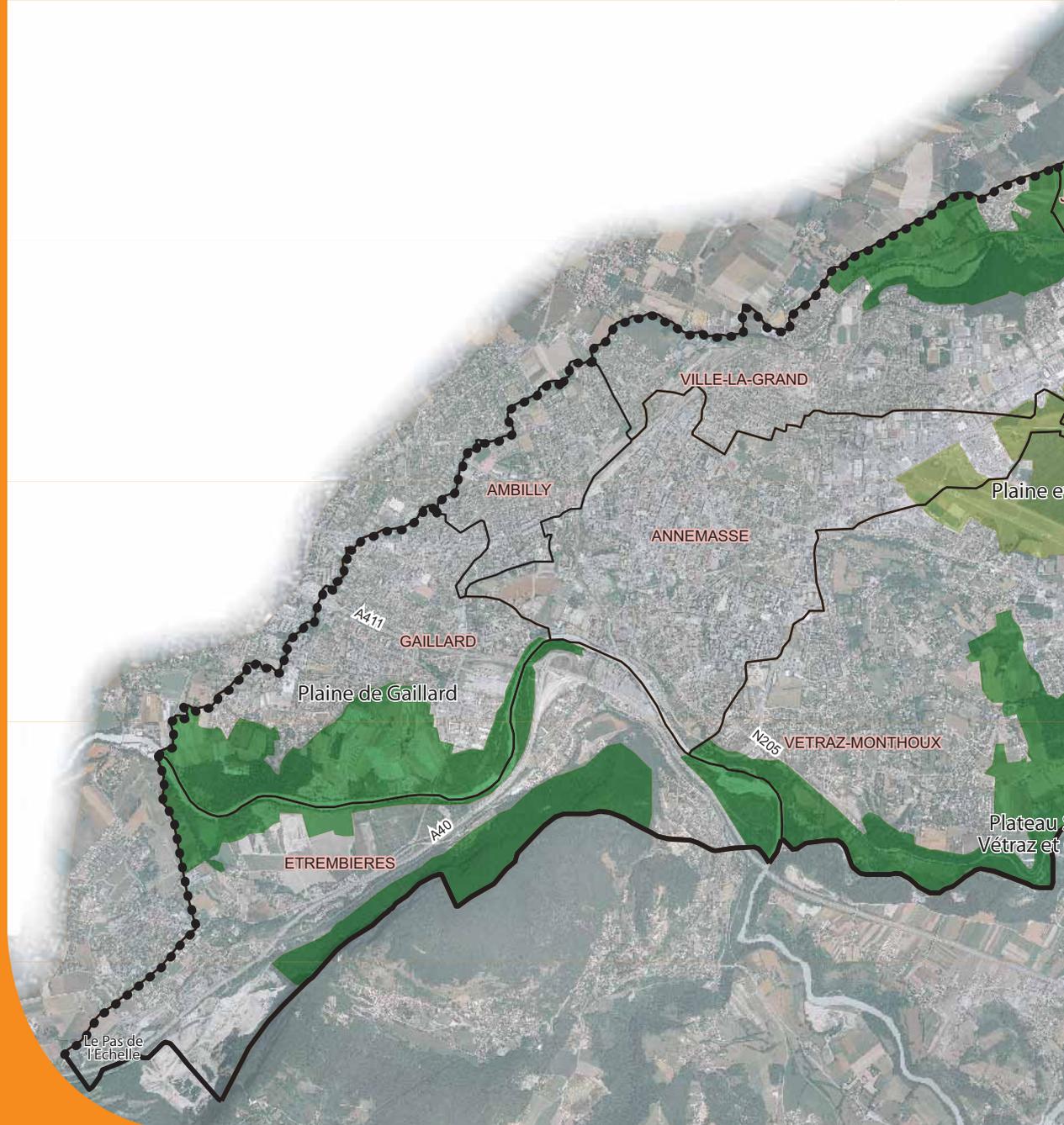
Document graphique n° 3 :
« Traitement des entrées de territoire et entrées d'agglomération,
coupures non bâties d'intérêt paysager majeur »

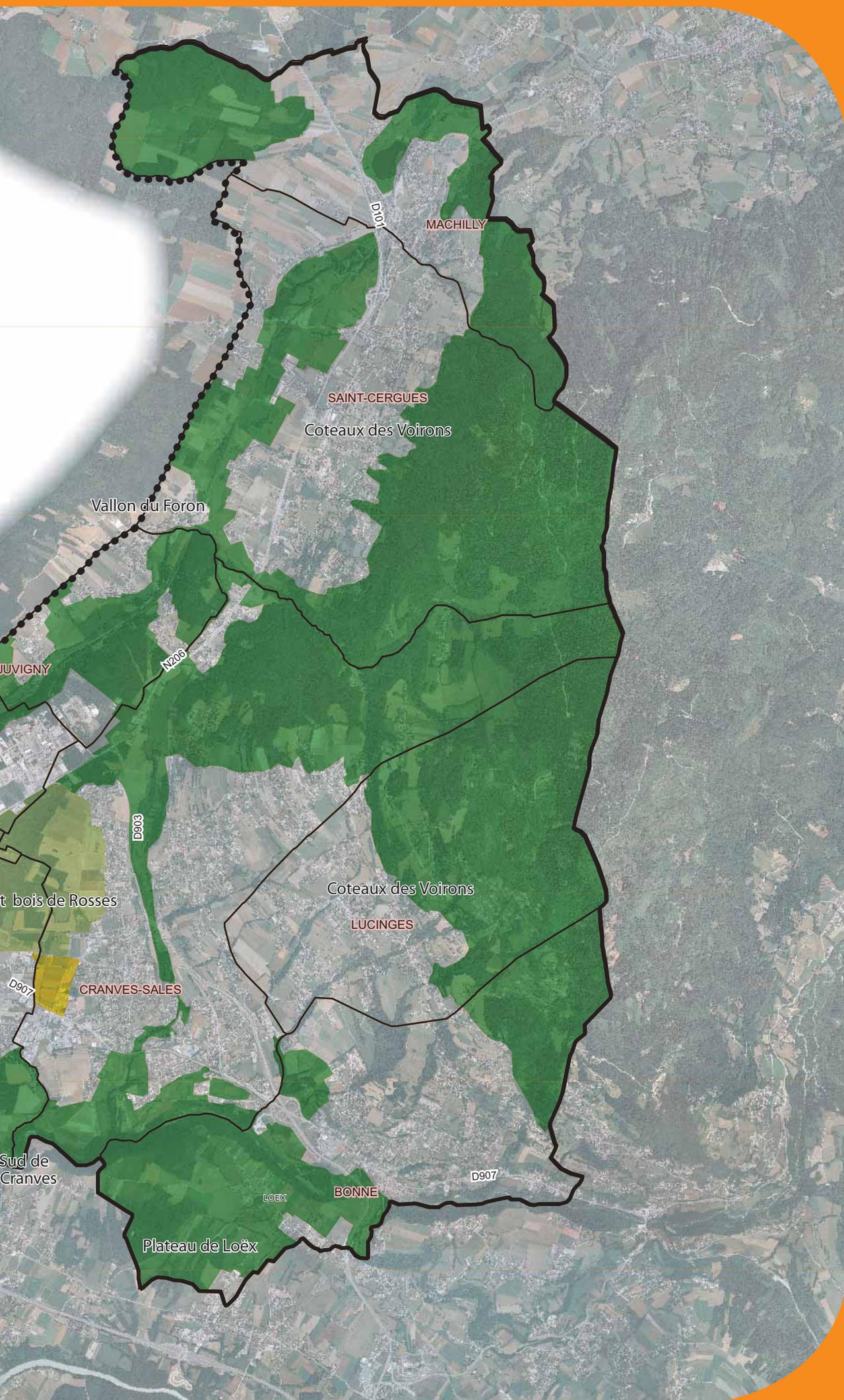
Document graphique n° 4 :
« Réseau d'espaces collectifs structurants »

Document graphique n° 1

Périmètres de protection établis en application des points 3.1.2 et 3.3.2.2 du DOG

-  Périmètres de protection d'ensemble à dominante naturelle et/ou agricole
-  Périmètre spécifique du projet de valorisation « Plaine et Bois de Rosses »
-  Sous-secteur spécifique « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales »



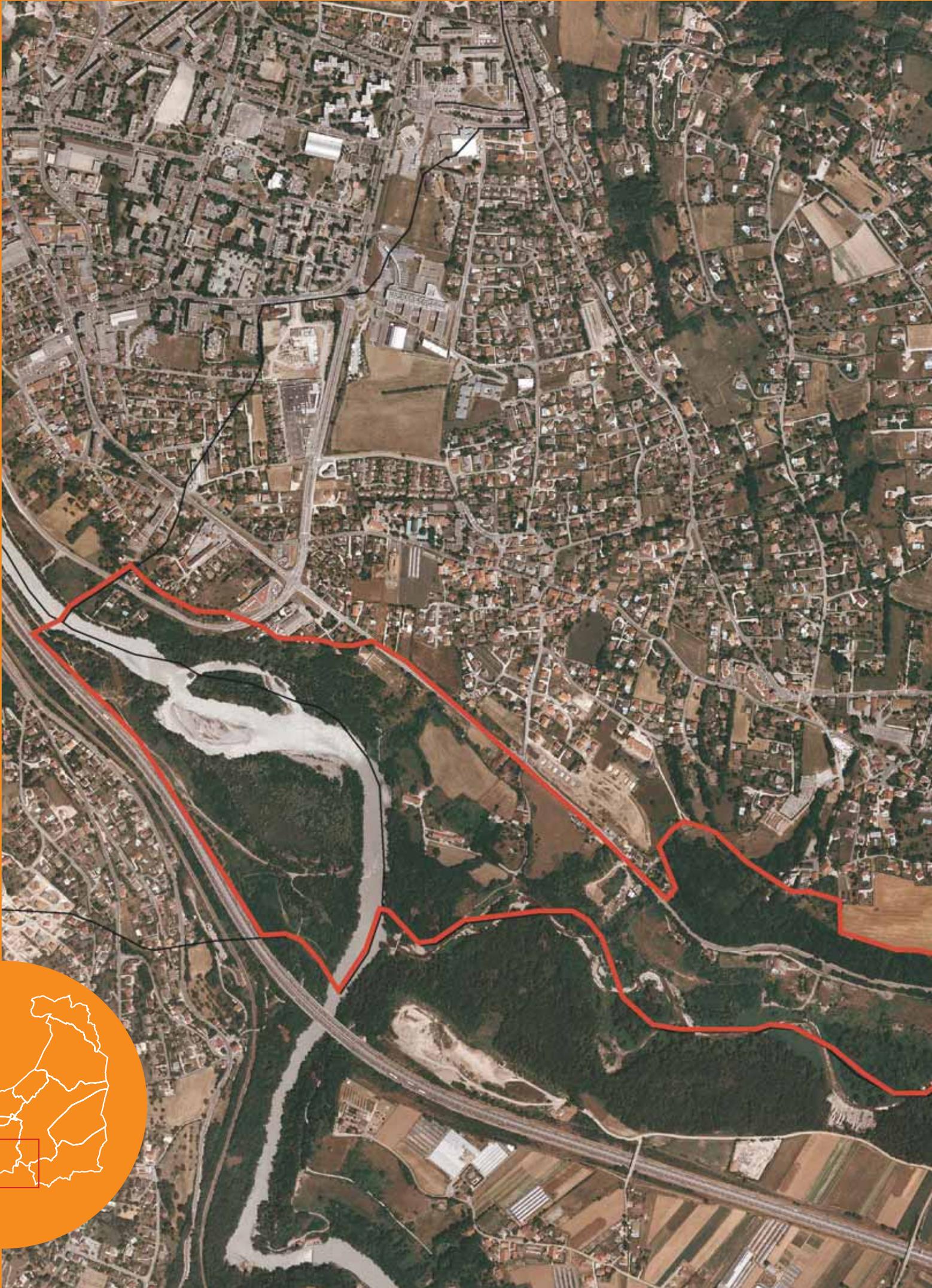






orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite

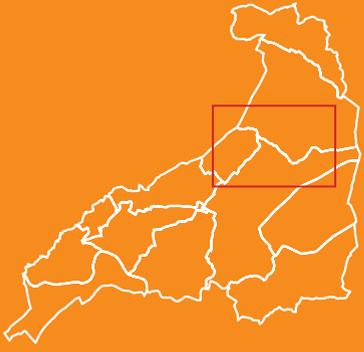






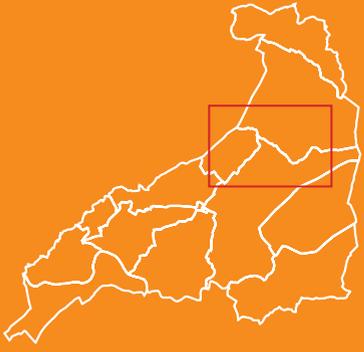
orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite





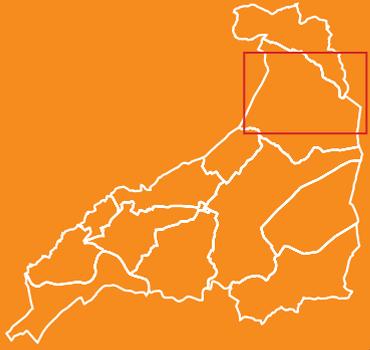
orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite

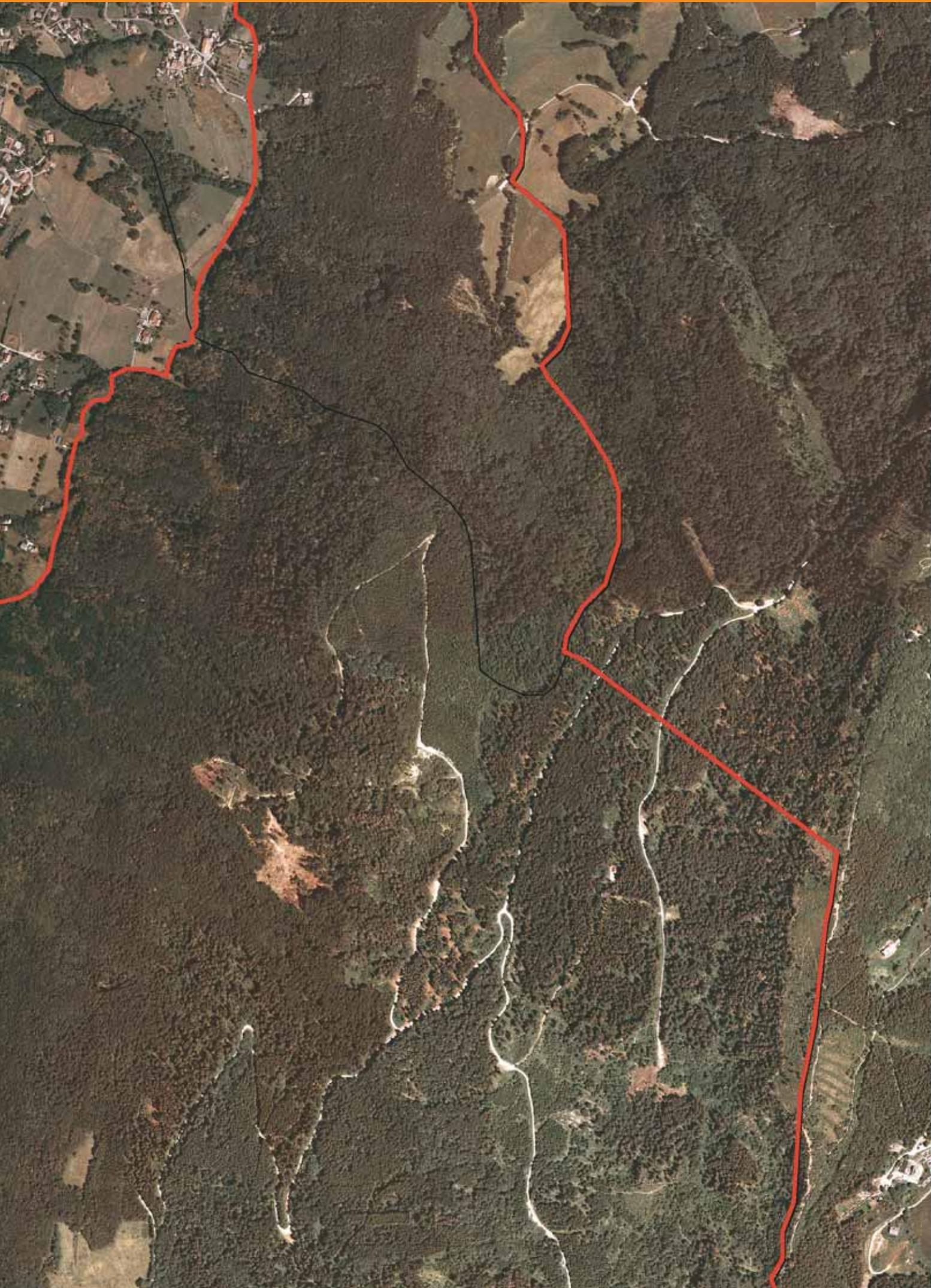




orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite



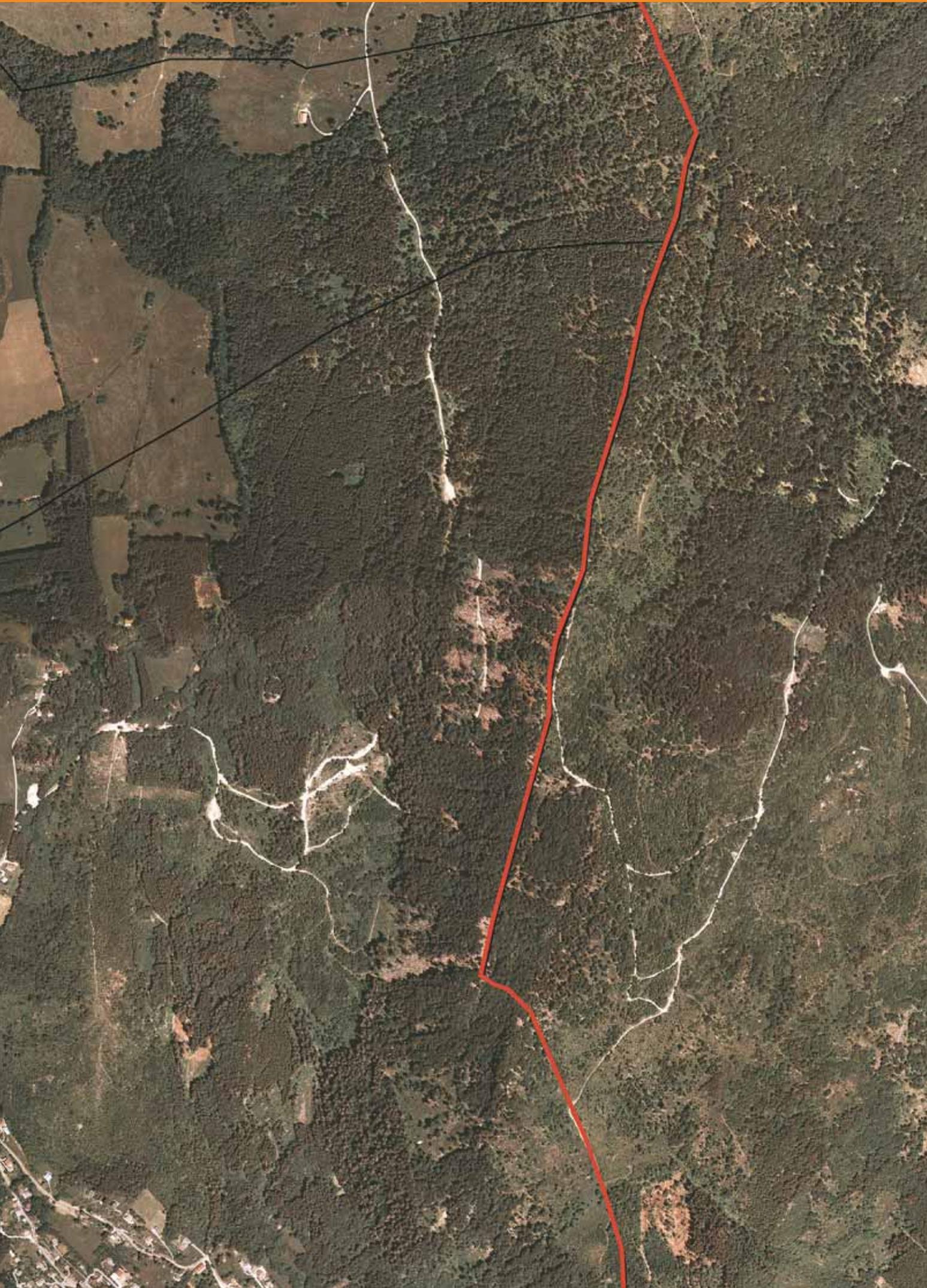




orthophotosplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







orthophotosplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite







orthophotoplans origine RGD 73-74, DR, reproduction interdite

Document graphique n°2 Organisation et valorisation du développement urbain

Localisation schématique des centralités urbaines incluses
dans les pôles d'habitat



Principales centralités urbaines de la ville agglomérée

- C1 - Cœur d'agglomération
- C2 - Porte de France / rue de Genève
- C3 - Centre historique de Ville-la-Grand
- C4 - Centre historique de Gaillard
- C5 - Centre du quartier Perrier / Livron
- C6 - Chef-lieu de Vétraz-Monthoux
- C7 - Bas Monthoux



Centre-bourg



Centre-village



Localisation schématique des pôles spécifiques d'activités

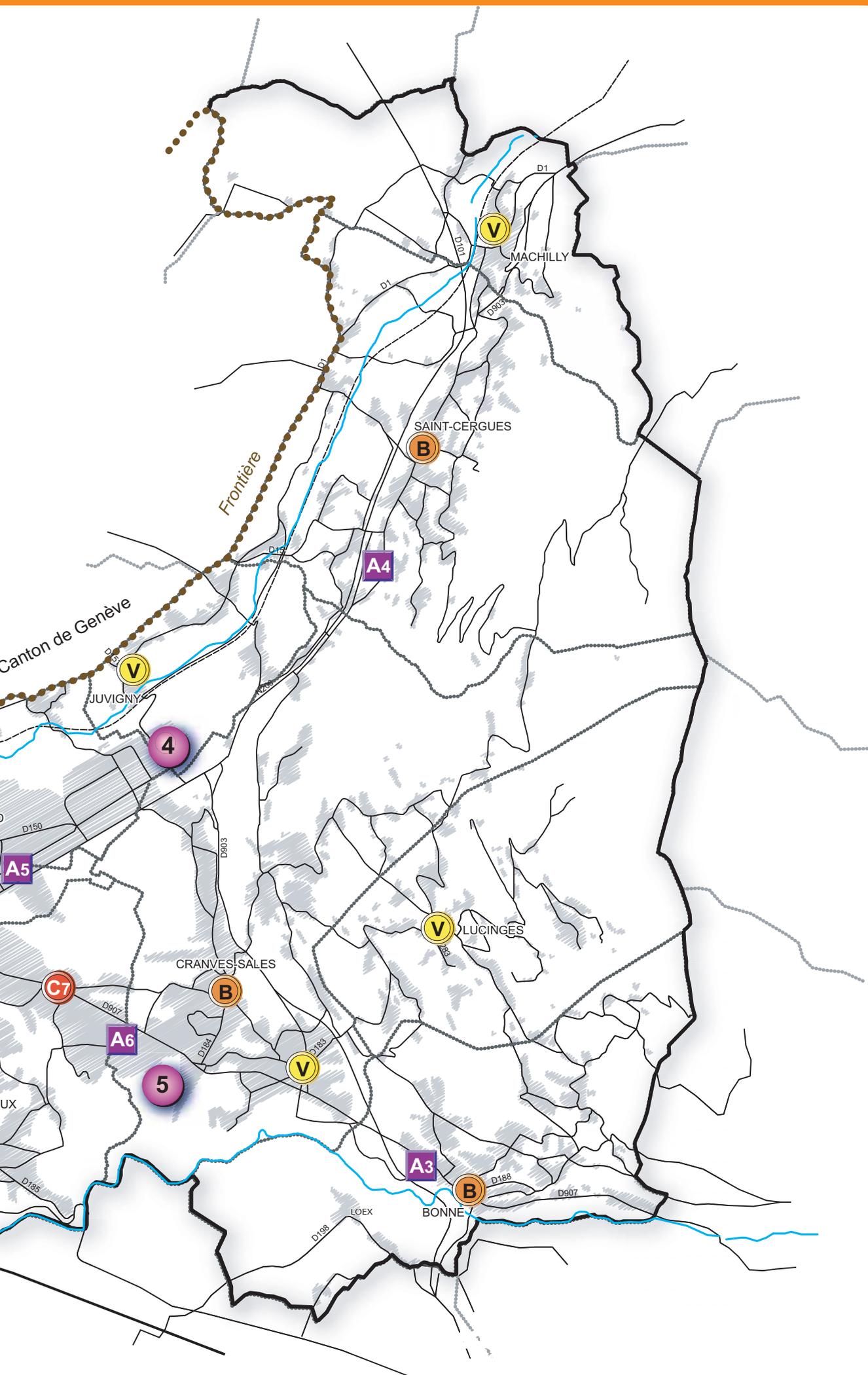
- A1 - La Châtelaine
- A2 - Shopping Étrembières
- A3 - PAE de la Ménoge
- A4 - Les Vouards
- A5 - Pôle d'Annemasse / Ville-la-Grand
- A6 - Pôle de Borly 1 / les Érables

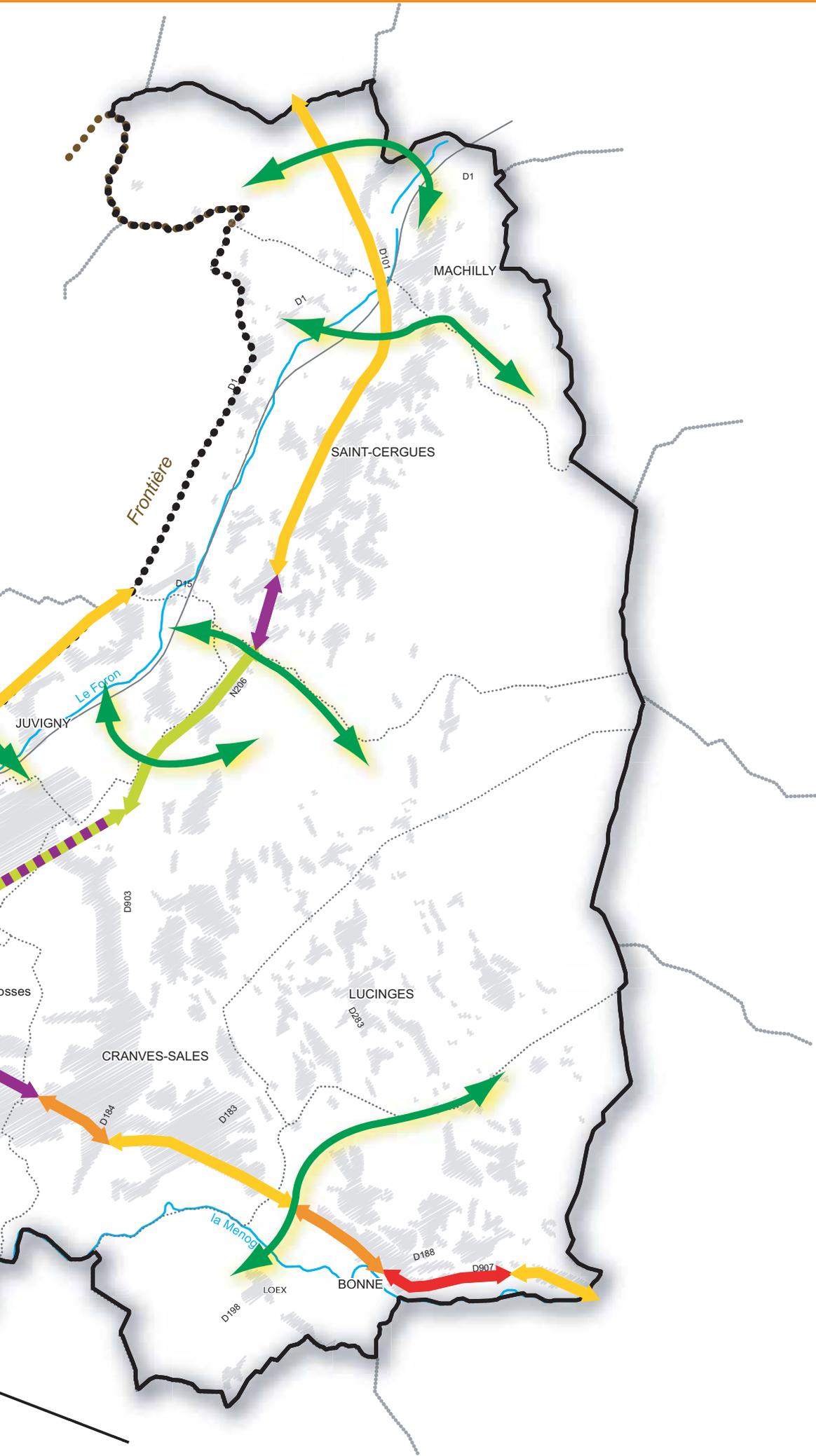


Site de grands projets de développement

- 1 - Site de l'Étoile d'Annemasse - Genève
- 2 - Site des Îles : ZAC bois d'Arve
- 3 - Site des Îles: nouveau quartier d'habitat
- 4 - Site des Bois Enclos
- 5 - Site de Borly 2
- 6 - Site du Brouaz

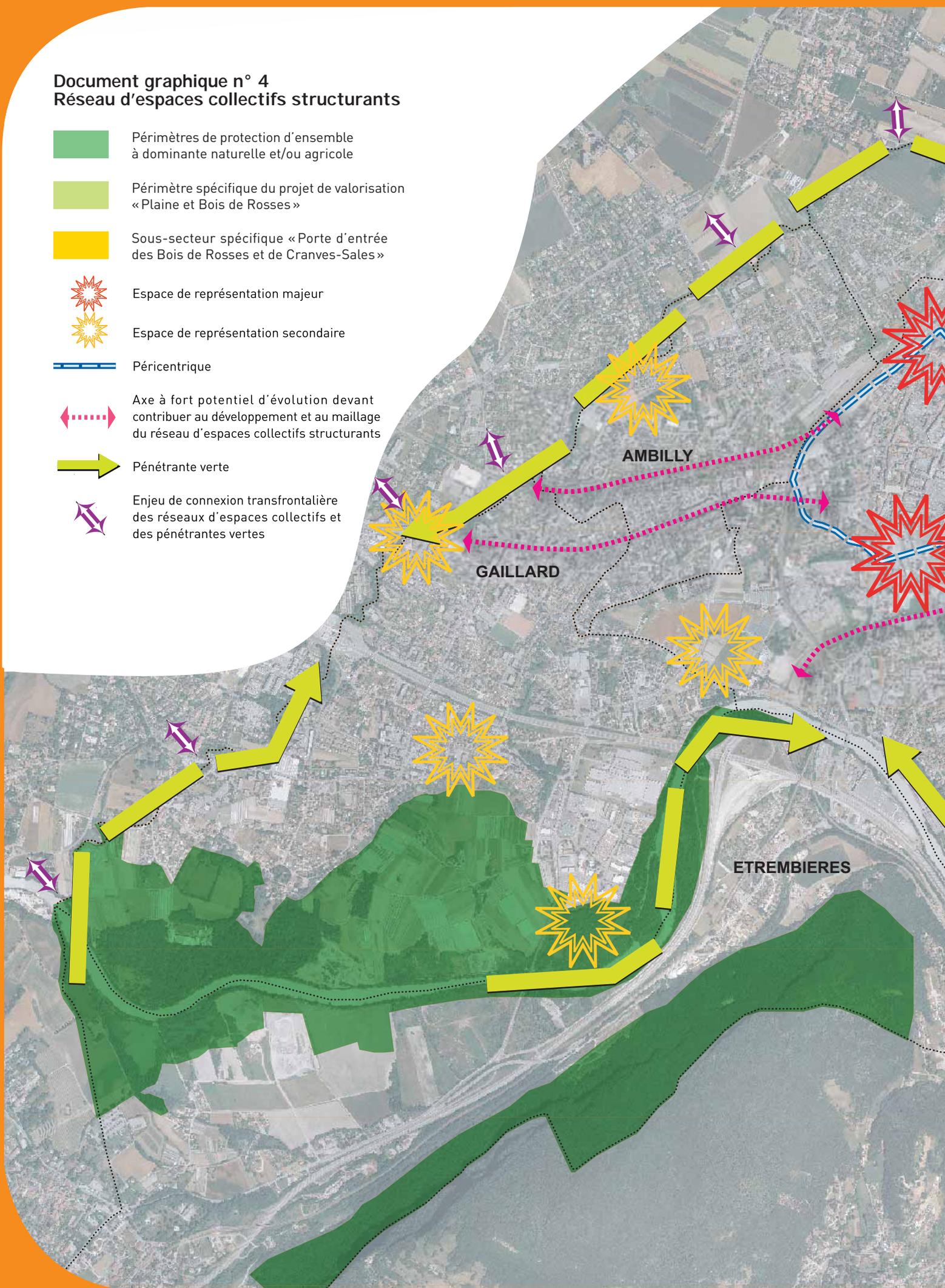


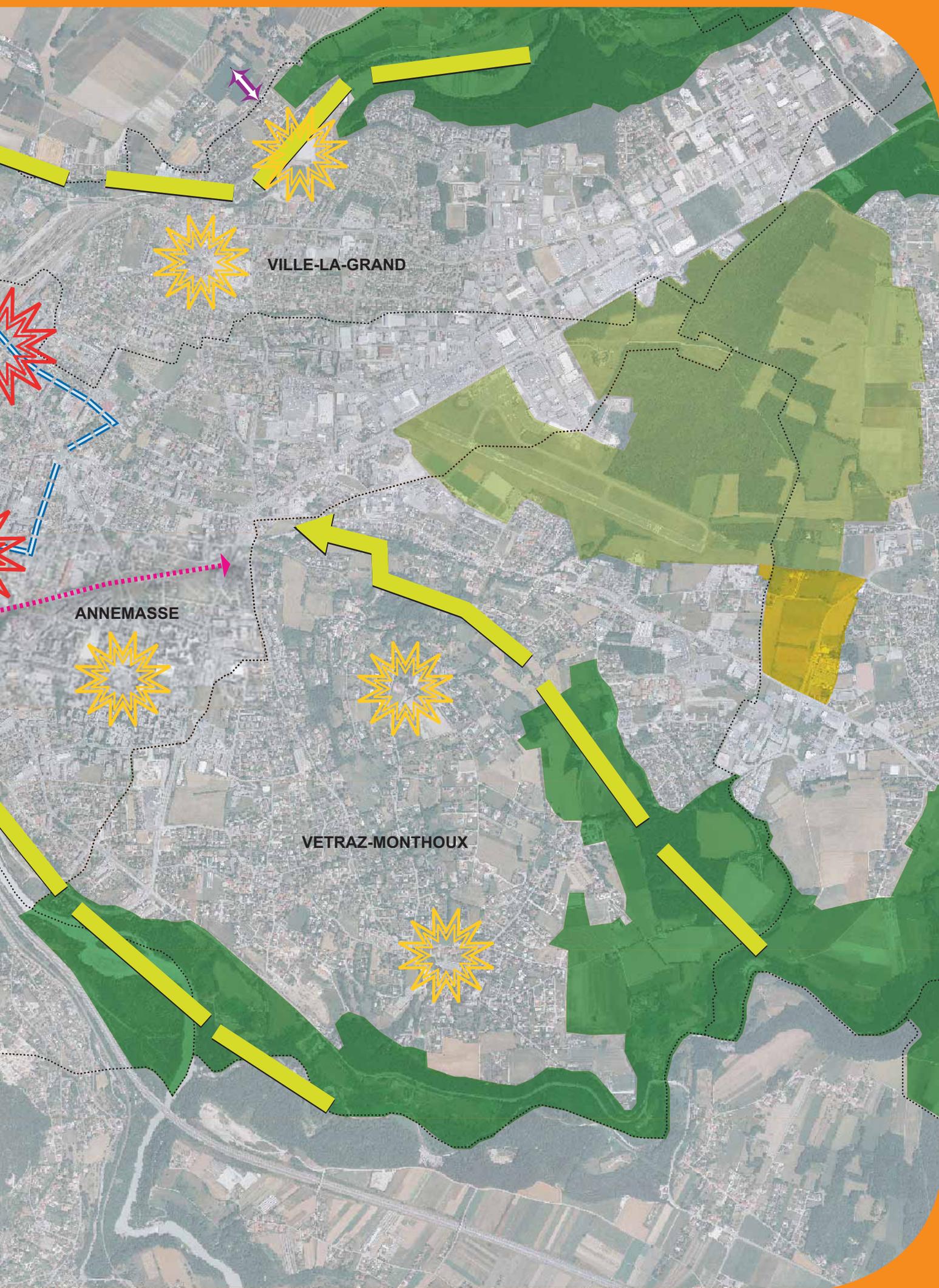




Document graphique n° 4 Réseau d'espaces collectifs structurants

-  Périmètres de protection d'ensemble à dominante naturelle et/ou agricole
-  Périmètre spécifique du projet de valorisation « Plaine et Bois de Rosses »
-  Sous-secteur spécifique « Porte d'entrée des Bois de Rosses et de Cranves-Sales »
-  Espace de représentation majeur
-  Espace de représentation secondaire
-  Péricentrique
-  Axe à fort potentiel d'évolution devant contribuer au développement et au maillage du réseau d'espaces collectifs structurants
-  Pénétrante verte
-  Enjeu de connexion transfrontalière des réseaux d'espaces collectifs et des pénétrantes vertes







Syndicat d'Études du Genevois Haut-Savoyard

Directeur de la publication : Jean-Pierre Bordet, Président du SEGH

Le document SCOT a été élaboré en interne par le SEGH, avec la contribution des sociétés et organismes suivants :

Assistance-conseil pour la rédaction du SCOT : SCP Coppi-Grillon-Brocard-Gire, Inddigo, Latitude UEP,

AID Observatoire, GTC Guy Taïeb Conseil, Gaudriot

Diagnostic synthétique du territoire : Gaudriot

État initial de l'environnement : Gaudriot, Inddigo

Évaluation environnementale : Inddigo

Volet paysager : Vivace, Jeanne Bouët paysagiste DPLG, Latitude UEP

Études préalables à l'élaboration du diagnostic du SCOT : voir liste en introduction du diagnostic synthétique du SCOT

Crédits photos : Asters, Bernard Balsat, Commune de Lucinges, Céline Barrère, Mathieu Bilavarn, CCV/ Anne-Laure Millet, Latitude uep, Phoebe Meyer, Laurent Pernel, Bruno Pilia, SEGH, Vivace/Jeanne Bouët.

Crédits cartographiques : Asters, Canton de Genève, Latitude uep, Projet d'agglomération franco-valdo-genevois, SEGH

Conception et réalisation graphiques : Jean-Michel Maldera et Jean-Noël Moreira

Fabrication : Imprimerie des Deux-Ponts

Novembre 2007