

# SCOT du Bassin Annécien

Les enjeux portés au débat par  
l'Etat

Octobre 2006



**Historique des versions du document**

---

Version	Auteur	Commentaires
1ère version		

**Affaire suivie par**

---

WOLF Caroline - SPCT

Tél. 04.50.33.79.50, fax 04.50.33077.58

Mél. caroline.wolf@equipement.gouv.fr

## Sommaire

---

<b>1 CONFORTER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE .....</b>	<b>5</b>
1.1 ÉLÉMENTS DU CONTEXTE ÉCONOMIQUE.....	5
1.1.1 Une croissance démographique qui se poursuit.....	5
1.1.2 .....accompagnée d'un dynamisme économique qui s'appuie sur les services et les commerces .....	7
1.1.3 Un certain déclin de l'activité industrielle .....	8
1.1.4 Une activité touristique menacée .....	9
1.1.5 Un déficit très important de logements sociaux .....	10
1.1.6 Une pression foncière qui continue à croître.....	11
1.2 LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE.....	12
1.2.1 Répondre aux besoins en logements en doublant la production de logements locatifs sociaux.....	12
1.2.2 Conforter le rayonnement de l'agglomération.....	12
1.2.3 Développer une politique touristique mieux adaptée a la demande de la clientèle.....	16
<b>2 SOLIDARISER LE TERRITOIRE ET RENFORCER LA COHÉSION SOCIALE .....</b>	<b>17</b>
2.1 ÉLÉMENTS DE CONNAISSANCE SUR LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET LEURS LIENS DE SOLIDARITÉ.....	17
2.1.1 Une croissance démographique qui s'affirme de plus en plus loin de l'agglomération vers les communes rurales.....	17
2.1.2 .....principalement sous forme d'habitat individuel.....	19
2.1.3 .....malgré une pression de la demande de logements locatifs sociaux plus importante en dehors de l'agglomération.....	20
2.1.4 Une économie globalement concentrée sur l'agglomération.....	21
2.1.5 .....mais qui dessine un développement Nord -Sud .....	22
2.1.6 Des infrastructures routières de plus en plus saturées.....	23
2.1.7 Vers une augmentation des travailleurs frontaliers.....	24
2.1.8 Une population qui vieillit à proximité du lac et de l'agglomération, une population plus jeune en dehors de l'agglomération, surtout dans le Nord du territoire.....	24
2.2 ENJEUX ET QUESTIONNEMENT RELATIFS À LA SOLIDARITÉ ENTRE TERRITOIRES ET A LA COHÉSION SOCIALE.....	26
2.2.1 Développer plus de solidarités et de complémentarités entre la ville et son bassin.....	26
2.2.2 Mettre en oeuvre une politique ambitieuse de transports et de déplacements.....	27
2.2.3 Mieux répartir et équilibrer l'offre de logements.....	29
2.2.4 Répondre aux besoins spécifiques notamment ceux liés au vieillissement de la population.....	30
<b>3 DÉVELOPPER UNE GESTION QUALITATIVE DE L'AMÉNAGEMENT.....</b>	<b>31</b>
3.1 LE CONTEXTE ACTUEL DE L'AMÉNAGEMENT ET LES ÉVOLUTIONS EN COURS.....	31
3.1.1 Une attractivité touristique et résidentielle favorisée par un cadre de vie exceptionnel et une image dynamique.....	31
3.1.2 ...mais un mode de développement urbain qui contrarie les principes du développement durable... ..	32
3.1.3 .....et qui remet en cause la présence et la qualité des paysages et des espaces naturels .....	32
3.2 LES ENJEUX LIÉS A L'INTÉGRATION DE L'ENVIRONNEMENT DANS L'AMÉNAGEMENT.....	34
3.2.1 Mettre en oeuvre une stratégie d'aménagement et de développement pour le lac .....	34

3.2.2 Réfléchir à de nouvelles formes d'habitat, plus respectueuses de l'environnement.....	34
3.2.3 Optimiser l'aménagement en intégrant la présence des espaces naturels et des paysages .....	34
3.2.4 Maintenir la biodiversité (cf note en annexe).....	35
3.2.5 Veiller à la préservation de la ressource en eau potable.....	36
3.2.6 Garantir la santé et la salubrité des populations .....	37
<b>4 LE GRAND ENJEU DU PROJET D'AMÉNAGEMENT :</b> .....	<b>39</b>
4.1 METTRE EN OEUVRE UNE POLITIQUE VOLONTARISTE EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT SPATIAL DU TERRITOIRE ET D'URBANISME .....	39
4.1.1 Le projet de SCOT doit -il favoriser le renforcement du poids de l'agglomération?.....	40
4.1.2 Le SCOT ne devrait-il pas permettre de créer de nouveaux « morceaux » de ville à l'intérieur de l'agglomération?.....	40
4.1.3 Le SCOT doit-il favoriser le renforcement des pôles secondaires.....	40
4.1.4 Ne peut-on réfléchir à l'idée de nouveaux « villages » à proximité des secteurs desservis par les TC ou de la voie ferrée Rumilly-Annecy-La Roche-sur-Foron.....	41
4.2 .....EN INTÉGRANT L'IMPACT DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE DANS LE PROJET DE SCOT.....	41
4.2.1 Quels impact de l'A41 en terme de déplacements? De développement? Quels impacts à proximité des échangeurs? Quelles orientations donner pour maîtriser les tendances induites et décider du développement?.....	41
4.2.2 Quel impact du Tunnel sous le Semnoz en terme de déplacement? De développement? Comment accompagner ce projet pour améliorer les conditions de trafic sur la RN 508 (transit, local)? .....	42

## Les enjeux portés au débat par l'Etat

### 1 CONFORTER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le projet SCOT peut contribuer à la mise en oeuvre d'un contexte favorable au développement économique en facilitant l'installation ou la pérennité des entreprises et de leurs salariés. Ceci peut passer entre autres par des actions visant à répondre aux besoins des salariés en matières de logements, services, équipements et commerces, à renforcer le rayonnement de l'agglomération et donc son attractivité.

#### 1.1 ÉLÉMENTS DU CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Globalement, le contexte économique est favorable. La croissance démographique se poursuit, la plupart des secteurs d'activités progressent, en particuliers le secteur tertiaire et la construction. Mais on constate un certain nombre de signes de fragilité. Certains secteurs d'activités connaissent des difficultés (l'industrie), le coût de la vie augmente et l'immobilier devient de moins en moins accessible à la plupart des ménages, même actifs. Le parc locatif social est insuffisamment développé, l'offre étant très nettement inférieure à la demande.

##### **1.1.1 Une croissance démographique qui se poursuit.....**

La population du bassin de vie connaît une croissance continue et soutenue depuis l'après-guerre. On compte actuellement plus de 200 000 habitants environ 25000 de plus qu'en 1990) :

**Tableau 1 : Evolution de la population entre 1990 et 2005 dans le Bassin Annécien**

Communautés de Communes	1990	1999	2005	Evolution90-99	Evolution99-05
C2A	123060	133329	132233	<b>8%</b>	<b>-1%</b>
Tournette	5006	5549	5719	11%	3%
Faverges	11986	13206	13795	10%	4%
RiveGauche	8678	10409	11374	20%	9%
FierUsses	8291	10507	11457	<b>27%</b>	<b>9%</b>
Filière	10947	13518	14522	23%	7%
Cruseilles	7717	10087	11112	<b>31%</b>	<b>10%</b>
<b>Poids de l'agglomération</b>	<b>70%</b>	<b>68%</b>	<b>66%</b>		
<b>Bassin Annécien</b>	<b>175685</b>	<b>196605</b>	<b>200212</b>	<b>12%</b>	<b>2%</b>
<b>Département</b>	<b>444795</b>	<b>631679</b>		<b>42%</b>	

Source : INSEE RP90-99 et estimations SED74 pour l'année 2005

##### **Depuis 1990, le bassin annécien a gagné 24500 habitants.**

Comme l'indique de tableau présenté ci-dessus, on constate de fortes disparités à l'échelle des sous-bassins. Bien que le poids démographique de l'agglomération soit important, celui-ci a tendance à diminuer. Les secteurs Nord du territoire (Cruseilles, Fier&Usses, La Filière) bénéficient de la plus forte croissance en valeur relative. Les communes de la rive gauche du

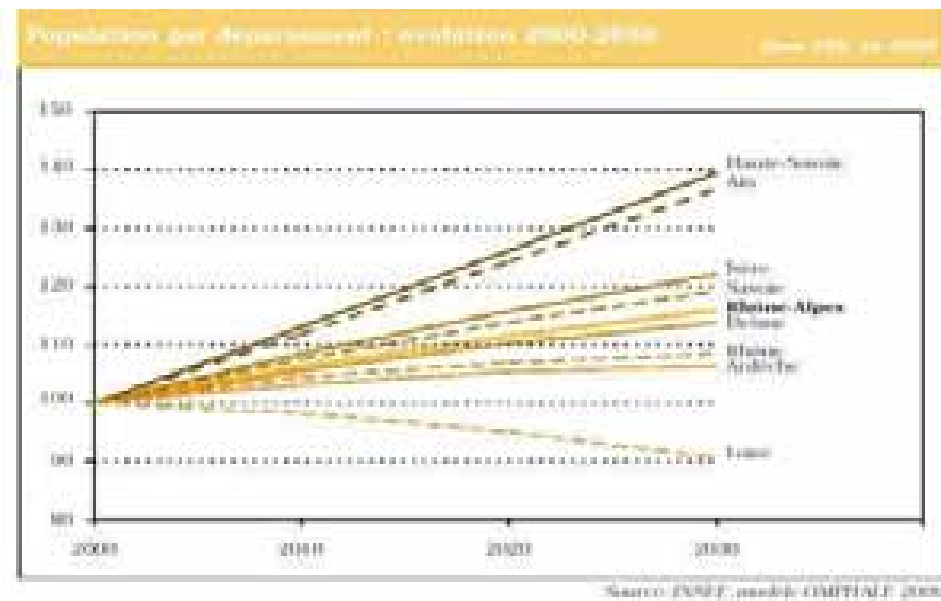
lac continuent d'accueillir de la population, tandis que la rive droite semble atteindre une certaine maturité. Seul le secteur de Faverges connaît un dynamisme démographique moins important.

Au cours de la dernière décennie, on observe un certain ralentissement de la croissance démographique. Celle-ci reste cependant soutenue.

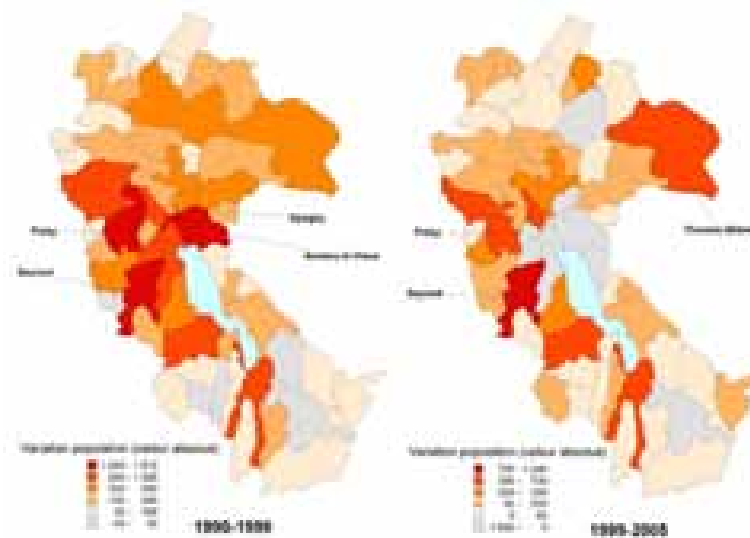
Selon l'INSEE, le département de la Haute-Savoie est celui de la région Rhône-Alpes où l'accroissement de la population à 2030 est le plus important.

Une augmentation de 40% de la population entre 2000 et 2030 est annoncée en Haute-Savoie. Cette hypothèse devrait conduire à un gain de population important aussi bien dans l'agglomération que sur l'ensemble du bassin.

**Projection de population des départements de Rhône-Alpes**



**Carte 1 Evolution de la population par commune entre 1990-1999 et 1999-2005, en valeur absolue**



Avec 66% de la population du bassin, le poids de l'agglomération reste important.

C'est dans l'agglomération que l'accroissement de la population est le plus fort en valeur absolue.

Le Nord du territoire bénéficie de la plus forte progression en valeur relative.

### **1.1.2 .....accompagnée d'un dynamisme économique qui s'appuie sur les services et les commerces**

Le bassin annécien constitue le principal pôle économique du département. L'activité économique et notamment commerciale est nettement concentrée dans l'agglomération d'Annecy : 80% des emplois sont localisés dans la communauté d'agglomération dont 38% dans la ville-centre.

Ce bassin d'emplois important s'appuie de plus en plus sur les services et le commerce.

#### ■ **Des services aux entreprises qui dépassent le bassin de vie**

La structure de l'économie a considérablement évolué depuis quelques décennies au profit d'un secteur tertiaire qui progresse à un rythme élevé porté par les entreprises de haute technologie. La tertiarisation de l'économie profite à Annecy qui concentre 55.6% des activités de service et 47,3% des salariés.

L'emploi dans le bassin augmente, principalement par les services et les commerces qui pourvoient à eux deux 66% des emplois (INSEE 1999) et connaissent respectivement une croissance de 19,3% et de 11% des effectifs depuis 1998.

#### ■ **Un secteur de la construction en forte progression**

L'attractivité de la région qui se traduit par l'augmentation continue de la population permanente a un impact direct sur le secteur de la construction qui est particulièrement dynamique avec +21,2% d'établissements et +11,3% des salariés depuis 1998.

#### ■ **Un tissu commercial important, des effectifs fortement représenté dans les zones d'activités économiques (ZAE)**

Le tissu commercial du bassin annécien est très important . On compte 69 ZAE qui regroupent près de 50 000 salariés.

1230 établissements et 16 818 salariés sont localisés en zones d'activités économiques (ZAE) soit 14,2 des établissements et 33,7% des salariés du territoire du SCOT

#### **.....concentré sur Annecy et son agglomération**

L'activité commerciale est très fortement concentrée sur Annecy et son agglomération. L'absence de pôle concurrentiel équivalent à proximité, la position centrale de l'agglomération dans son aire d'influence, une économie touristique forte, la relative proximité de la Suisse (apport de clientèle supplémentaire du bassin genevois pour la partie nord : ce qui favorise la cherté de la vie) ont permis l'émergence d'un tissu commercial puissant, dominé par la grande distribution installée à la lisière de l'hypercentre.

#### **.....en bonne santé économique**

Le marché de consommation annuel dans la zone de chalandise de l'agglomération annecienne s'élève à 1300 millions d'euros et comprend plus de 255000 habitants, débordant donc sur le périmètre du SCOT.

Sur cette zone de chalandise, le taux d'évasion est très faible, évalué à 7%, témoignant de la forte attraction de l'agglomération annecienne et constituant un facteur important de pérennité de la fonction commerciale.

#### ■ **Une activité agricole moins bien représentée sur le plan économique mais qui évolue et dont le rôle reste important**

L'activité agricole se porte bien grâce aux AOC qui garantissent un prix du lait élevé aux producteurs.

Sur le Bassin Annécien, on note quelques caractéristiques particulières comme le maintien de l'agriculture aux portes de la ville (Seynod, Annecy le Vieux, Pringy-Ferrières, ...) parfois par suite d'une volonté délibérée du plan d'urbanisme (Saint-Jorioz). A proximité du milieu urbain proche, on note l'existence de maraîchage, d'horticulture (circuits courts de commercialisation).

Les agriculteurs développent des circuits courts de commercialisation. Pour cela il est nécessaire de rapprocher les circuits de vente, adapter la production au péri-urbain.

Dans les secteurs de montagne, l'agriculture moderne utilise de façon prioritaire les terrains plats. Les parties hautes et pentues sous la limite forestière sont donc progressivement abandonnées, la broussaille entraîne la fermeture du paysage (Pays de Faverges par exemple).

Contrairement à la plupart des professions, la particularité essentielle de l'exploitation agricole est qu'elle a besoin d'espace (pour 30 vaches laitières, seuil moyen de rentabilité, il faut 30 hectares au minimum).

En contre partie, ce territoire est entretenu. L'élevage bovin utilisant une grande surface « en herbe » (80%) , le conducteur automobile quittant la ville ou le bourg jouit d'un paysage aéré ouvert, oubliant souvent que ce terrain « libre » est la base d'une activité économique.

Les terres agricoles restent menacées par la périurbanisation.

**En revanche on constate des évolutions moins favorables dont il faut tenir compte.**

### 1.1.3 Un certain déclin de l'activité industrielle

Depuis la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale, le territoire a mis en place de nombreuses structures d'accueil aux entreprises et le tissu économique, riche de PME-PMI dynamiques et innovantes qui ont su se développer à partir de productions locales traditionnelles.

Mais, avec 10% des établissements et 24,5% des salariés le poids de l'industrie est plus faible que dans le reste du département (11,8% des établissements et 29,1% des salariés).

Le contexte actuel est révélateur d'une possible fragilité de l'activité industrielle avec des risques de délocalisation d'entreprises du secteur: SALOMON, BOURGEOIS, DUPONT ou fragile : SNR, PAPETERIES DE CRAN.

On dénombre peu d'implantations récentes, des centres de décisions qui s'éloignent et des restructurations d'entreprises clés (Salomon, SNR...), des fermetures de sites (COMPACT HP, GILLETTE) sans réouverture.

Evolution des établissements ressortissants de la CCI de la Haute-Savoie selon l'activité sur le périmètre du SCOT du Bassin Annécien de 2000 à 2005 (31/12/05)							
ETS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2000-2005
Primaire	129	127	129	135	140	142	10,08%
BTP	617	643	657	686	729	761	23,34%
Industrie	965	958	955	959	925	903	-6,42%
Commerce	2714	2745	2758	2750	2745	2740	0,96%
Services	3824	3905	3976	4047	4122	4244	10,98%
<b>TOTAL</b>	<b>8249</b>	<b>8378</b>	<b>8475</b>	<b>8577</b>	<b>8661</b>	<b>8790</b>	<b>6,56%</b>

Source : BASECO CCI de la Haute-Savoie à partir du Fichier consulaire - Juillet 2006

Le secteur industriel a perdu 6,42% de ses établissements entre 2000 et 2005 alors que les autres secteurs se maintiennent ou progressent de manière importante (+23,34% pour le secteur du BTP).



### 1.1.4 Une activité touristique menacée ....

Il est vrai que l'offre touristique est extrêmement diversifiée grâce à un cadre paysager remarquable: présence du lac d'Annecy et de proches sommets (massif de la Tournette...). Les chiffres provenant des observatoires du Conseil Général et de l'ATD de la Haute-Savoie illustrent le poids de ce territoire dans le tourisme estival du département : la région du lac d'Annecy a concentré durant l'été 2004, plus du tiers des nuitées du département dans les hébergements marchands (26% des nuitées en hôtellerie et 43% des nuitées en camping).

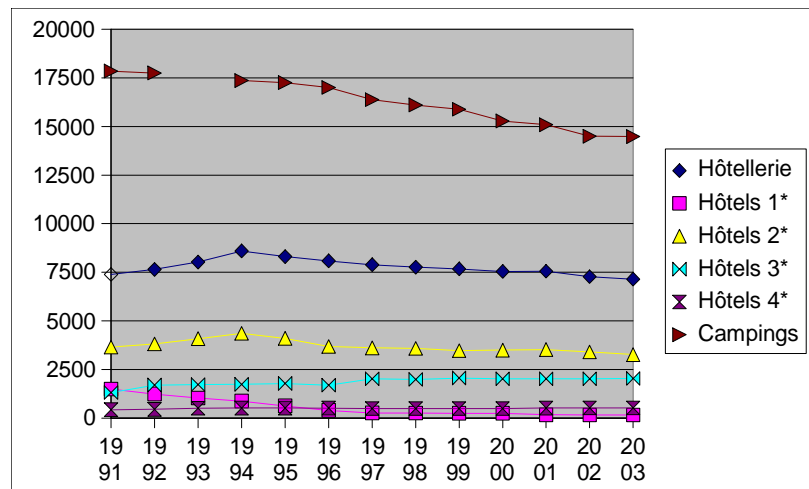
#### ■ Des séjours de plus en plus courts

Pendant, les séjours sont de plus en plus courts et la concurrence avec d'autres destinations, est de plus en plus forte.

#### ■ Une diminution d'un certain type d'hébergements touristiques marchands du fait de la pression foncière autour du lac d'Annecy

La hausse des prix du foncier et de l'immobilier a des répercussions négatives sur le maintien des hébergements marchands. (camping, hôtellerie) en particulier ceux à caractère saisonnier. Ceci se traduit par des risques de changement de destination notamment au moment des transactions, au profit du développement des résidences secondaires ou « semi-permanentes » dont les retombées économiques locales sont moindres.

	1991	1992	1993	1994	1995	1996
<b>Hôtellerie</b>	<b>7388</b>	<b>7646</b>	<b>8024</b>	<b>8600</b>	<b>8304</b>	<b>8088</b>
<b>Hôtels 1*</b>	1494	1236	1030	876	626	398
<b>Hôtels 2*</b>	3648	3816	4086	4358	4100	3684
<b>Hôtels 3*</b>	1310	1698	1726	1736	1782	1694
<b>Hôtels 4*</b>	428	452	510	514	514	512
<b>Campings</b>	17850	17751		17361	17259	17004



Nombre de lits sur le périmètre du « lac D'Annecy » - source ATD 74

Le SCOT pourrait être le moyen de réunir les acteurs concernés par la question touristique et de réfléchir à l'opportunité de développer un véritable projet touristique autour du lac.

### 1.1.5 Un déficit très important de logements sociaux

Le déficit de logements sociaux représente un risque économique important. Les actifs ont de plus en plus de difficultés à se loger, certains secteurs économiques ont du mal à recruter du fait de la pression foncière et du coût de l'immobilier. La cherté du logement est un frein au maintien des jeunes sur le territoire.

#### ■ Une moyenne de 44 logements sociaux pour 1000 habitants

Le déficit de logements sociaux concerne l'agglomération mais aussi et de plus en plus le périurbain annécien en raison de la croissance urbaine qui s'y exerce.

La situation est très hétérogène d'un territoire à un autre. En dehors de l'agglomération et de la CC du Pays de Faverges la part de logements sociaux ramenée au nombre d'habitants est très faible (tableau ci-dessous).

Depuis de nombreuses années, la construction de logements ne réponds pas à une demande croissante, accentuée par la diminution de la taille des ménages. Ceci est particulièrement vrai pour le parc HLM avec seulement 44 logement sociaux pour 1000 habitants sur le bassin alors que les moyennes nationales et régionales sont à 67.

Intercommunalités	Estimation Population (2005)	Nbre de log. sociaux (2005)	Log.pour 1000 hab
<b>C2A</b>	Estimation Population (2005)	8547	<b>64</b>
<b>CC Cruseilles</b>	11112	292	<b>26</b>
<b>CC Fier et Ussets</b>	11457	300	<b>30</b>
<b>CC La Filière</b>	14522	178	<b>13</b>
<b>CC Rive G. du lac</b>	11374	219	<b>23</b>
<b>CC La Tournette</b>	5719	23	<b>4</b>
<b>CC Pays de Faverges</b>	13795	979	<b>64</b>
<b>TOTAL</b>	<b>67979</b>	<b>10538</b>	<b>44</b>

L'agglomération d'Annecy reste en deçà des chiffres des autres agglomérations de 50 à 150 000 habitants.

<b>Annecy</b>	<b>64</b> logements pour 1000 habitants
Cluses	70,9°/°°
Thonon	75,2°/°°
Moyenne des agglo de 50 à 150000	<b>102°/°</b>

Certains secteurs présentent un déséquilibre croissant entre l'évolution de la croissance démographique et l'accroissement du parc locatif social. En dehors de l'agglomération, le nombre de logements sociaux progresse moins vite que la population. Ceci est particulièrement vrai pour la communauté de communes de Cruseilles et pour celle de Faverges où le nombre de logements sociaux pour 1000 habitants diminue passant respectivement de 30°/°° à 26°/°° et de 68°/°° à 64°/°°.

Intercommunalités	Populatio n 1999	Populatio n 2005	Evolution 99-05 (%)	Log Soc 2000	Log Soc 2005	Evolution 00-05(%)
C2A	128128	132333	3.28	7899	8547	8.20
CC Cruseilles	9737	11112	14.12	291	293(+2)	0.68
CC Fier et Ussets	10210	11457	12.21	281	340	20.99
CC La Filière	13003	14522	11.68	166	192	15.66
CC Rive G du Lac	10152	11374	12.03	207	258	24.63
CC La Tournette	5418	5719	5.55	23	24(+1)	4.34
CC P.de Faverges	12887	13795	7.04	877	878(+1)	0.11

L'écart entre la production de logement locatifs sociaux et les besoins probables est encore plus flagrants du fait du dynamisme économique du territoire. L'évolution du nombre d'établissements ressortissants de la CCI entre 2000 et 2005 est de +6,5% alors que la production de logements locatifs sociaux reste bien en-deçà des moyennes nationales et régionales:

- sur l'agglomération, le ratio du nombre de logement pour 1000 habitants n'a toujours pas rattrapé la moyenne des agglomérations d'importance similaires (64 ‰ contre 102‰)
- sur le reste du territoire, là où la croissance démographique est la plus importante en valeur relative, ce ratio a baissé.

L'écart entre la production de logements sociaux et le dynamisme économique pose la question de la difficulté de recrutement pour les entreprises.

### **1.1.6 Une pression foncière qui continue à croître**

Le rythme de croissance démographique du bassin annécien produit des effets sur les besoins en logements. La pression qui s'exerce sur ce secteur en raison de la demande locale mais aussi de la part des acquéreurs extérieurs au département (résidences principales mais aussi résidences secondaires) contribue à produire des effets sur les besoins en logements et sur le fonctionnement des marchés immobiliers. Le marché locatif privé est extrêmement tendu avec des niveaux de loyers parmi les plus élevés des villes de provinces, et les prix des logements neufs ou anciens continuent à progresser à un rythme annuel très important (16% en 2005). Le prix moyen d'un terrain à bâtir en périphérie Annécienne a augmenté de 35,7% en 2005, 49% dans le secteur de Cruseilles.

Si l'ensemble du département haut-savoyard connaît une pression foncière forte, le bassin annécien connaît une pression exceptionnelle. Les terrains plats prioritaires pour les agriculteurs, sont aussi les terrains les plus convoités pour la construction (plus grande facilité technique et financière) ce qui est source de conflit. Ces conflits d'usages se manifestent également pour les espaces naturels.

## 1.2 LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

### **1.2.1 Répondre aux besoins en logements en doublant la production de logements locatifs sociaux**

Le territoire manque de logements et notamment de logements sociaux. Ceci est vrai sur l'ensemble du territoire encore plus en dehors de l'agglomération.

Cet enjeu est prioritaire car il a un impact direct sur le développement économique du territoire. Afin d'accompagner le développement et continuer à accueillir des ménages actifs, et leur permettre de rester, il est indispensable que l'offre en logements soit suffisante. Actuellement et de plus en plus, les ménages actifs sont confrontés au problème du logement. Pour pouvoir se loger, ceux-ci s'éloignent de plus en plus de l'agglomération. La pression foncière s'est généralisée à l'ensemble du territoire et le trafic routier est de plus en plus important.

#### *1.2.1.1 Doubler l'effort de production de logements locatifs sociaux*

Le rythme de production de logements sociaux s'est accéléré sur la plupart des communes de l'agglomération. Ceci est positif et de nombreuses demandes ont pu être satisfaites.

Il convient cependant d'accentuer encore ces efforts. En effet, sur la période 99-2004, le territoire a produit annuellement 258 logements locatifs sociaux. L'étude récente CILSE –DDE estime que la période 2005-2010 les besoins sont de 558 logements locatifs sociaux par an.

Il est donc nécessaire de produire des logements locatifs sociaux, en quantité suffisante et dans des secteurs s'y prêtant (proximité des pôles d'emplois et de services, dessertes en TC) afin d'inciter à la diminution du trafic automobile et limiter le mitage.

#### *1.2.1.2 Intervenir sur le foncier pour freiner les phénomènes spéculatifs*

Plusieurs solutions peuvent être prévues et mises en œuvre, par exemple grâce aux structures déjà existantes sur le territoire (EPFL, C2A). Il est nécessaire que les communes interviennent davantage sur le foncier pour éviter que les ménages s'installent de plus en plus loin, ou s'endettent.

### **1.2.2 Conforter le rayonnement de l'agglomération**

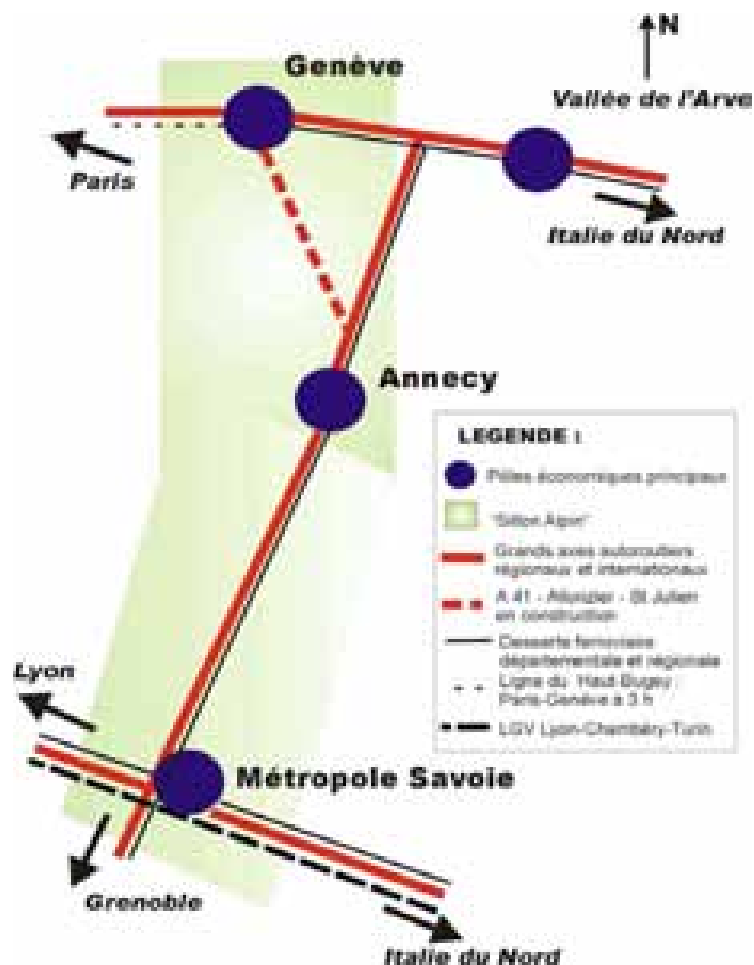
La qualité et la grande diversité de son cadre de environnemental ont donné au bassin annécien une image de marque qui est à l'origine de l'attractivité démographique et économique locale. Il est important que le SCOT permettent à l'agglomération de conserver son rayonnement dans le sillon alpin mais aussi au-delà.

### 1.2.2.1 Renforcer la place et le rayonnement de l'agglomération dans le sillon alpin

#### 1.2.2.1.1 Optimiser la réalisation de grands projets routiers et ferroviaires par la mise en oeuvre d'une organisation adaptée des modes alternatifs

La diversité économique, le développement récent et important du secteur tertiaire, la proximité de la Suisse voisine et le faible taux de chômage (inférieur à la moyenne nationale et régionale) confèrent à ce territoire une image positive.

Le bassin annécien profite d'un maillage routier bien développé. Son appartenance au Sillon Alpin et la réalisation prochaine du dernier chaînon de l'A 41 qui reliera Annecy à Genève sont des opportunités pour l'ancrage du bassin dans le sillon alpin et le maintien de son rayonnement de la région.



Malgré son appartenance au Sillon Alpin, l'accroche du bassin annécien au couloir rhodanien place Annecy à l'écart des principaux flux d'échanges nord-alpin qui passent au nord dans le bassin genevois et au sud, dans la combe de Savoie. L'amélioration de ces accès vers ces deux pôles d'échanges est donc très importante.

Des évolutions sont en cours concernant les projets d'amélioration des liaisons ferroviaires et autoroutières vers les deux pôles d'échanges que sont Genève et Chambéry :

- Liaison autoroutière : la réalisation du chaînon manquant entre Grenoble et Genève, à savoir l'A 41 entre Annecy et Genève est en cours. Sa mise en service est prévue pour 2008.
- Projet de tunnel sous le Semnoz : ce projet a pour objectif de désengorger la RN 508 sur laquelle le trafic ne fait que croître qui est de plus en plus souvent congestionnée notamment entre Annecy Sud et Sevrier.
- Améliorations ferroviaires : En 2008, toute la région Rhône-Alpe devrait être en cadencement.

En revanche, dans un futur proche, aucun projet ne prévoit de création de ligne de TGV. On observe un important déficit sur la liaison ferroviaire Annecy-Genève.

*Afin d'optimiser les retombées économiques des projets précités, le SCOT peut être le lieu approprié pour débattre des actions d'accompagnements à mettre en œuvre pour rapprocher Annecy des gares TGV les plus proches.*

#### **1.2.2.1.2 Accompagner le développement des pôles de compétitivité**

Le SCOT ne peut pas directement agir sur le développement ou la présence d'entreprises faisant partie de pôles de compétitivité labellisés. Il peut par contre favoriser l'installation ou la présence d'entreprises y appartenant, en intervenant sur des enjeux d'accompagnement (en prenant en compte par exemple les besoins induits en logements, en déplacements, en améliorant le cadre de vie et les services nécessaires aux entreprises, en initiant des projets pour les entreprises -agence économique....).

#### **1.2.2.1.3 Confirmer l'agglomération comme lieu d'accueil privilégié pour la population, l'emploi, la formation supérieure**

En matière d'équipements culturels, le bassin de vie a aujourd'hui les caractéristiques suffisantes pour accueillir une grande salle de spectacles, omnisports. Une réflexion pourrait être engagée collectivement sur ce sujet (taille, vocation, financement, localisation....)

Concernant la recherche et la formation, il est important de poursuivre le développement universitaire sur le site annécien et de porter le pôle technologique de la Haute-Savoie qui offrira un partenariat actif entre université et monde économique avec l'appui de la recherche (LAPP).

Il est important de s'interroger sur l'adéquation entre le coût de la vie (notamment le logement) et le niveau de l'offre en terme d'équipements et de services (culturels, sportifs....)

#### **1.2.2.2 Valoriser le paysage lacustre et urbain propre à l'agglomération**

L'environnement naturel propre à la région Annécienne (lac, villages ruraux, environnement, proches sommets...) est un élément essentiel pour l'activité touristique (notamment estivale) mais aussi pour le dynamisme économique. Cette vocation naturelle permet de véhiculer une certaine image «bien être» et constitue un point fort important sur lequel les entreprises s'appuient pour se valoriser sur le plan économique.

##### **1.2.2.2.1 Préserver le lac d'Annecy**

La région d'Annecy et les raisons de son attractivité sont indissociables de son lac, qui a fait sa renommée. La qualité du site tient à sa dimension, à son rapport d'échelle avec les montagnes, à sa pureté et à une urbanisation certes extensive mais qui a conservé un caractère végétal

prononcé. Le risque de perte de qualité tient à une urbanisation trop poussée et une densification trop forte qui ferait perdre cette relation d'équilibre entre le bâti et le végétal.

La frange littorale est le secteur le plus sensible où s'affrontent les conflits d'usage contradictoires entre la baignade, les activités nautiques, la promenade, la préservation d'espaces naturels et notamment de marais et de roselières d'une part et l'urbanisation pour l'habitat et les activités industrielles et commerciales d'autre part. Il est important que ce soit les activités respectueuses de l'équilibre lacustre qui doivent être favorisées.

Les vues du lac offertes à partir des axes de circulation, des belvédères constituent des éléments qui doivent être préservés.

Le développement d'une urbanisation modérée en lien avec le bâti existant, la préservation des parcs et de la trame végétale ainsi que des roselières et des marais adjacents, le maintien des coupures d'urbanisation entre les pôles bâtis, la limitation de l'éparpillement de l'habitat, la préservation des belvédères, cols et routes pittoresques et l'ouverture des rives au public devraient constituer les axes d'une politique de valorisation des paysages du lac d'Annecy.

Au-delà de ces préconisations, le SCOT pourrait être l'occasion d'initier un débat sur le paysage et de faire émerger une politique d'aménagement soucieuse du paysage et pourquoi pas de définir des orientations fortes et adaptées selon les différents secteurs et leurs enjeux (réalisation d'une charte, organisation d'une consultation architecturale unique...)

#### **1.2.2.2 Structurer le paysage urbain**

L'agglomération doit garder son rôle de pôle d'accueil principal pour la population, les services, l'emploi. Il est donc important d'en adapter sa structure et d'optimiser les possibilités d'aménagement ou de réaménagement qui existent. Pour cela, un travail en commun ayant pour but de rechercher les secteurs les plus appropriés à la densification et les nouveaux secteurs à aménager ou à restructurer pour le développement d'éventuels nouveaux quartiers constitue un enjeu majeur pour l'évolution de l'agglomération, et son adaptation aux besoins actuels et à venir. De plus, au regard des prévisions de l'INSEE (hausse de 40% de la population du département entre 2000 et 2030) la structuration du paysage urbain apparaît comme un enjeu prioritaire pour le territoire.

##### **■ Densifier certains secteurs**

La densification de l'espace urbain de l'agglomération, notamment de sa première couronne pourrait être poursuivie en s'appuyant sur les actions de remodelage du tissu urbain, engagées ou réalisées telles que chorus, clos Courier, Galbert.

### ***1.2.3 Développer une politique touristique mieux adaptée à la demande de la clientèle***

Dans le domaine du tourisme, les enjeux concernent surtout le tourisme estival et les activités de loisirs, Les premiers se traduisant en terme d'accueil (hébergement, produit touristique...), les suivants en terme de déplacements.

#### ***1.2.3.1 Évaluer les besoins en hébergements touristiques et en logements pour les personnels saisonniers***

Des interrogations existent quant au maintien ou au développement des hébergements touristiques et liés. Le SCOT pourrait permettre de poser un certain nombre de questions relatives aux besoins réels en logements touristiques (quantitatif et qualitatif) et des personnels saisonniers et permanents liés à l'activité touristique, qui sont problématiques dans un territoire où les prix du foncier et de l'immobilier sont particulièrement élevés.

### *1.2.3.2 Préserver certaines zones non équipées*

La forte demande dans les domaines foncier et immobilier se répercute également sur la consommation d'espace au profit de l'urbanisation. Une partie du territoire n'est pas concernée du fait de sa typologie (altitude et pente), en revanche, sur l'autre partie du territoire se joue une compétition entre l'urbanisation et la préservation des espaces non équipés. Les zones non équipées ont un rôle de « respiration » et sont recherchées par la clientèle touristique. Le SCOT pourrait être l'occasion d'identifier de telles zones en fonction d'un certain nombre de critères de manière à mettre en œuvre des mesures de protection et favoriser ainsi le maintien de l'attractivité touristique.

### *1.2.3.3 Poursuivre les réflexions liées à l'optimisation et au développement des mobilités «douces»*

La politique touristique pourrait être plus propice aux déplacements en mode doux. La question des déplacements générés par les habitants et la clientèle touristique pour la pratique des activités de loisirs, pourrait faire l'objet d'une analyse précise. L'étude des possibilités de mobilités douces (pistes cyclables, cheminements piétons, transports collectifs « ludiques ») pour réduire la circulation routière pourrait être poursuivie afin d'offrir des alternatives de déplacements aux différentes clientèles touristiques.

Il est important de poursuivre l'amélioration et l'adaptation de l'offre de transports en communs, et d'identifier de nouveaux modes de transports réalistes (fluvial, complémentaire aux transports publics terrestres....).



## 2 SOLIDARISER LE TERRITOIRE ET RENFORCER LA COHÉSION SOCIALE

Le territoire du Bassin Annécien est vaste et les 7 structures intercommunales qui le composent ont leur propres spécificités. Si chaque territoire a besoin de conserver ses particularités, il est important dans le cadre du SCOT, qu'un certain nombre de solidarités et de complémentarités se développent (fonctionnelles, économiques, sociales...) de manière à ce que le développement profite à tous et de manière durable.

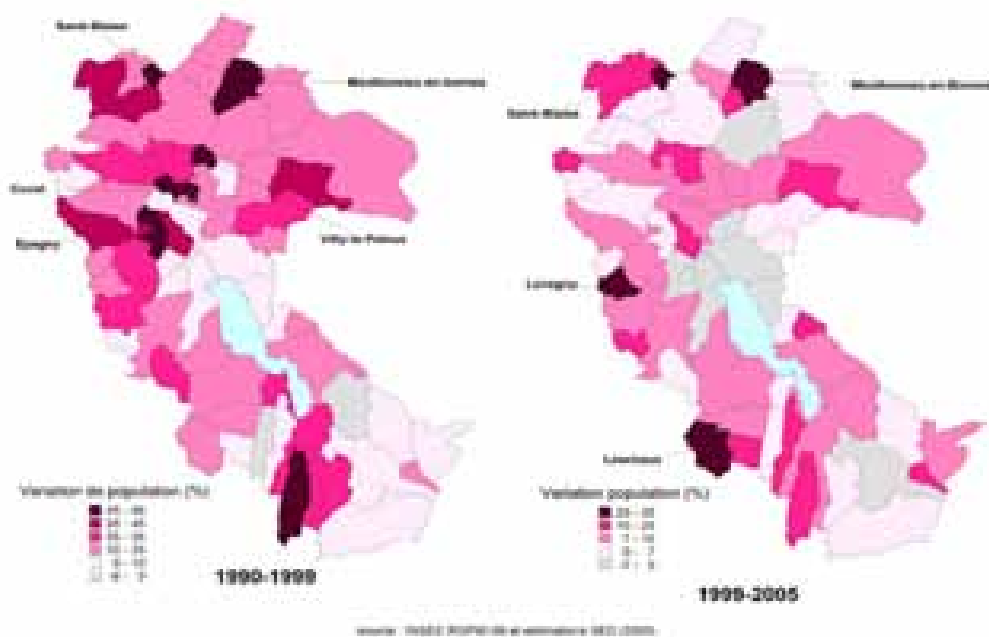
### 2.1 ELÉMENTS DE CONNAISSANCE SUR LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES ET LEURS LIENS DE SOLIDARITÉ

Certaines évolutions ne témoignent pas d'une grande solidarité entre territoires. On constate une certaine spécialisation géographique dans différents domaines tels que l'offre de logements, les types de logements, la population (jeune ou moins jeune, active ou non active...). Parallèlement, hormis dans le périmètre de transports urbains des communes de l'agglomération, les liaisons entre territoires se font majoritairement par le biais de la voiture individuelle.

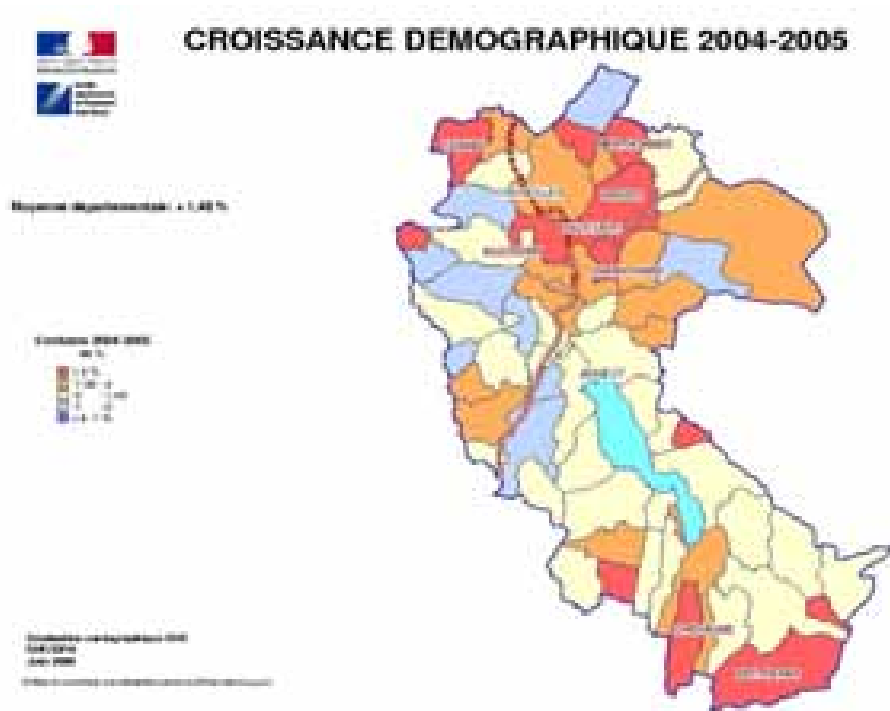
Ce mode de développement va à l'inverse des objectifs de mixité sociale et fonctionnelle actuellement recherchés.

#### 2.1.1 Une croissance démographique qui s'affirme de plus en plus loin de l'agglomération vers les communes rurales

##### CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ENTRE 1990-1999 ET 1999-2005 (%)



Les communes de l'agglomération connaissent un ralentissement en valeur relative de leur développement démographique, alors que les communes de la deuxième et troisième couronne connaissent une pression démographique très importante (jusqu'à +45% en 10ans). La croissance la plus forte se fait dans les secteurs Filière et Fier et Usses. (plus de 2% par an), ce qui confirme le développement de la région périurbaine d'Annecy surtout au Nord, accueillant majoritairement des familles en habitat individuel attirés par une certaine qualité d'environnement. Le bassin de Cruseilles connaît la croissance la plus forte, bénéficiant de l'influence d'Annecy et du Genevois. Le rythme d'évolution du bassin de Faverges est plus lent, même décroissant dans certaines communes, marqué par un vieillissement de la population. Les logiques périurbaines y sont encore prédominantes, avec la double attraction de l'agglomération d'Annecy et, dans une moindre mesure, d'Albertville-Ugine.



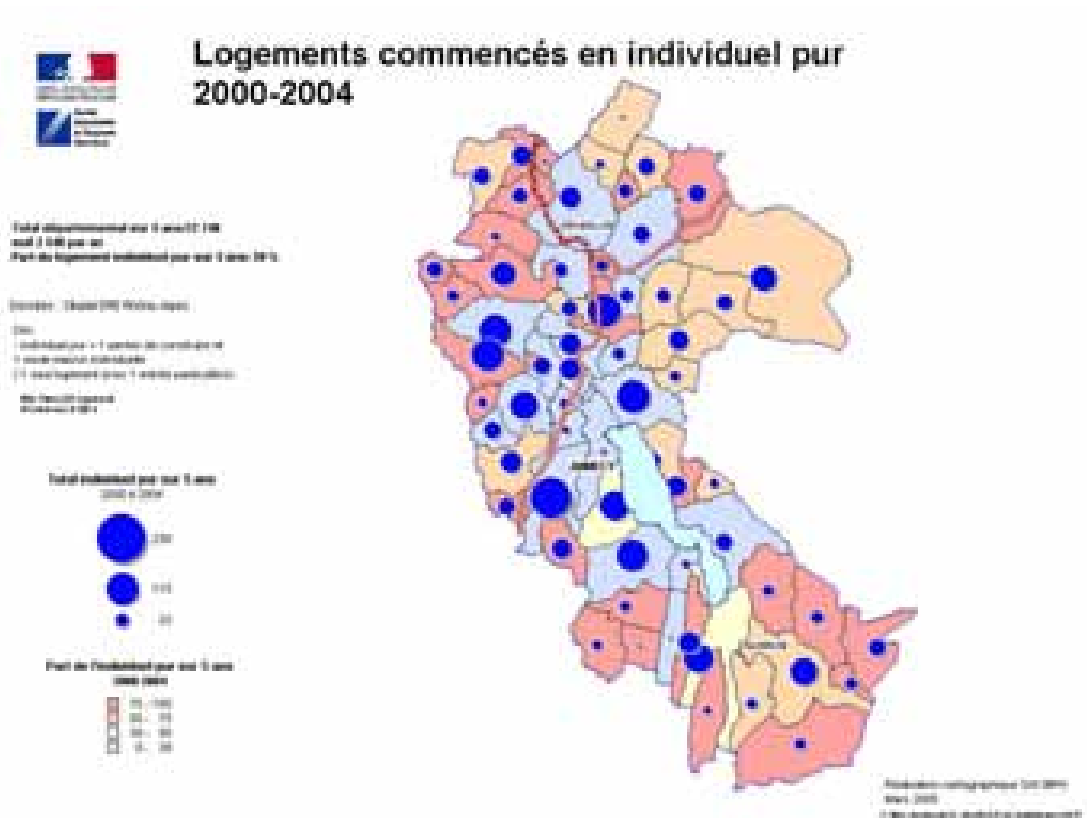
La région d'Annecy fait partie, avec celle de Genève, des zones qui connaissent les plus forts taux de croissance.

Le phénomène de péri urbanisation est très présent car ce sont majoritairement les petites communes rurales qui connaissent les plus forts taux de croissance.

On assiste donc progressivement à une modification de la répartition géographique de la population : stagnation de l'agglomération et de la ville-centre en valeur relative, croissance très forte dans la "deuxième couronne" notamment le long des axes structurants (RN508, 201Nord, A41), dans les secteurs Nord (Fier et Usses, Cruseilles, Filière) et Sud, en prolongement de rives du lac.

Depuis 2004, la croissance démographique s'étend sur la plupart des communes du Nord du territoire le long de l'A41. Cette tendance devrait se confirmer dans les prochaines années.

## 2.1.2 .....principalement sous forme d'habitat individuel

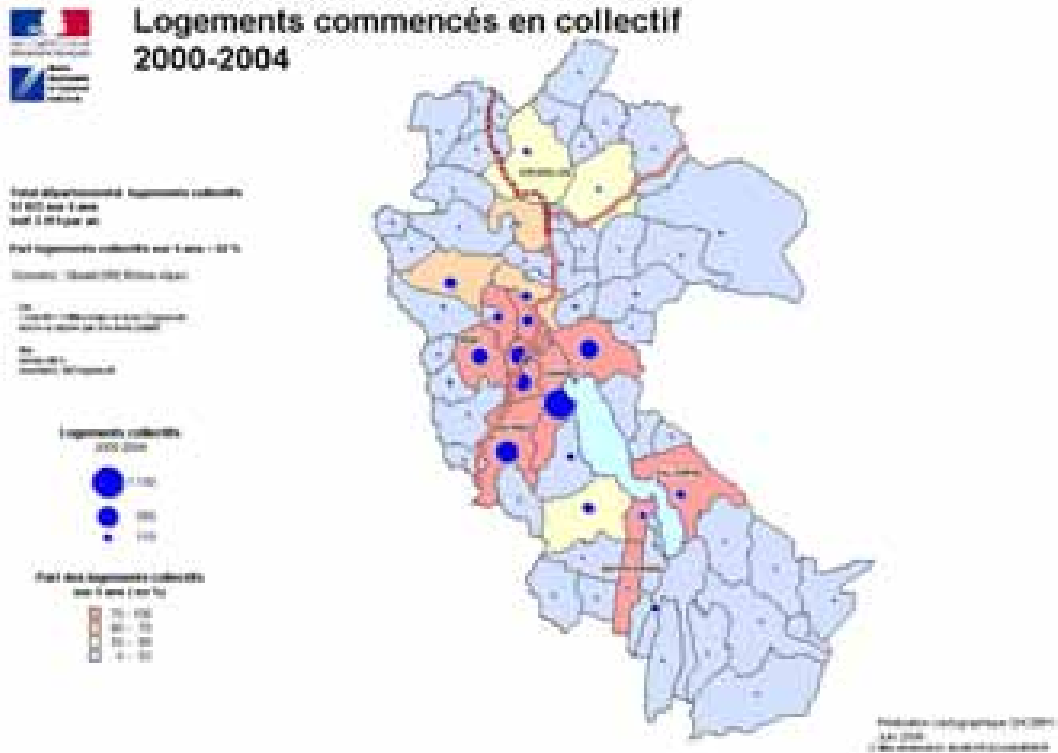


La carte présentée ci-dessus montre la part prise par le logement individuel dans la construction neuve.

On constate que ce sont les secteurs les plus éloignés de l'agglomération et des principaux axes routiers où la part de logements individuels est la plus importante ( de 50 à 100%). 26 communes sur les 63 du territoire ont une part de logements individuels supérieur à 75% de la totalité des logements commencés

Inversement, la part de logements commencés en collectifs est beaucoup plus importante dans les communes de l'agglomération, ou à proximité immédiate.

La part des logements collectifs est également assez conséquente dans les communes de Cruseilles, Allonzier-la-Caille et Groisy ( 52 à 72% de part de logements commencés).



Globalement, les secteurs où la population s'accroît ne reçoivent pas forcément les emplois en conséquence. Cela favorise l'augmentation des déplacements et donc la saturation des infrastructures routières.

La répartition du parc locatif social ne suit pas la même tendance du rythme de construction. Celui-ci reste majoritaire dans les communes de l'agglomération où il augmente régulièrement d'année en année (passant de 61 à 69 logements sociaux pour 1000 habitants entre 2000 et 2005). Dans la plupart des communes rurales, le nombre de logements sociaux pour 1000 habitants a diminué dans cette même période amplifiant du même coup l'écart entre l'agglomération et le reste du territoire.

La carte présentée ci-après représente la répartition du parc locatif social sur le territoire du SCOT du bassin annécien. On constate que la majorité du parc est concentrée sur l'agglomération, en grande partie sur les communes d'Annecy, Seynod et Cran Gevrier.

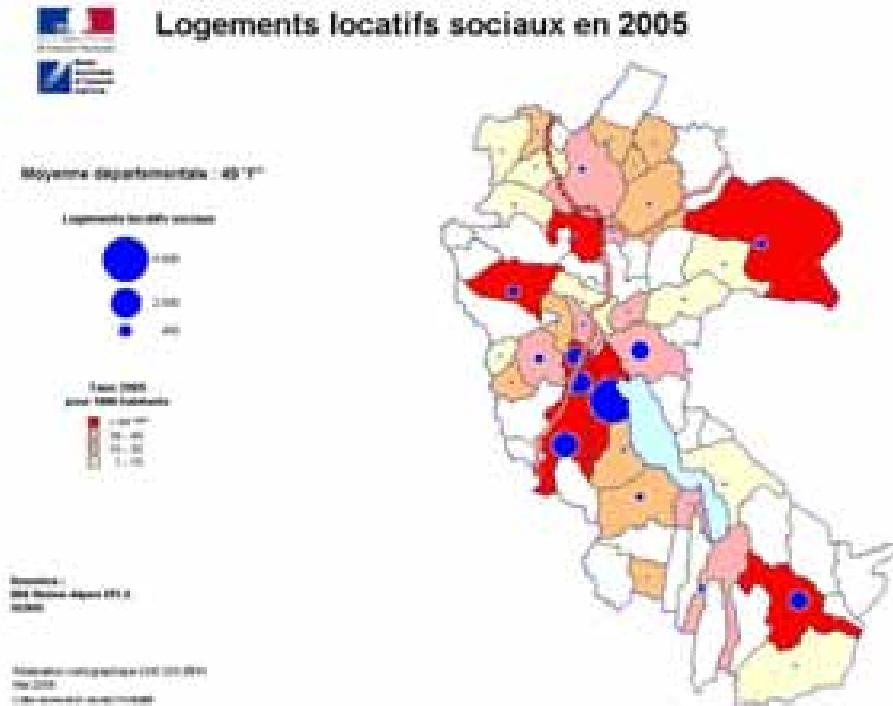
### **2.1.3 .....malgré une pression de la demande de logements locatifs sociaux plus importante en dehors de l'agglomération**

La pression de la demande de logements locatifs sociaux est un indicateur calculé en rapportant le nombre de logés en 2005 sur le nombre de demandeurs au 1er janvier 2005. Cet indicateur exprime la tension sur le parc locatif social et correspond donc à la probabilité de satisfaction de la demande. Il est calculé à l'échelle des bassins de vie afin d'éviter le phénomène de double compte de la demande locative sociale.

En 2005, la Haute-Savoie comptait 14 357 demandeurs et 3268 logements attribués. La pression de la demande s'établit donc à environ 22.7% dans le département.

La pression est plus importante en dehors de la ville centre. Dans la Communauté de Communes de Cruseilles, Fier et Usse et la Filière (avec des taux respectifs de seulement 11.3%, 9.3% et 9.3%) , la pression est presque deux fois plus importante que sur l'agglomération ( 14.9%) ou la Communauté de Communes du Pays de Faverges (21.6%) (Sources : SHC 2006 - DDE74). Avec l'arrivée de l'A41, celle-ci pourrait encore s'accroître, du

fait de l'augmentation du nombre de demandeurs notamment sur le bassin de vie d'Annecy, si le parc locatif n'est pas renforcé.



#### 2.1.4 Une économie globalement concentrée sur l'agglomération

Les implantations commerciales sont concernées par le manque de stratégie et de coordination au niveau du bassin : les zones commerciales sont concentrées sur l'agglomération

**On distingue 3 pôles majeurs : Epagny, Centre-ville et Carrefour-Brogny, Périaz**



Cette géographie commerciale croise la géographie des emplois et contribue ainsi fortement à l'augmentation des déplacements eux-mêmes accentués par le dumping qui pousse au transfert des zones d'activités à la périphérie de l'agglomération.

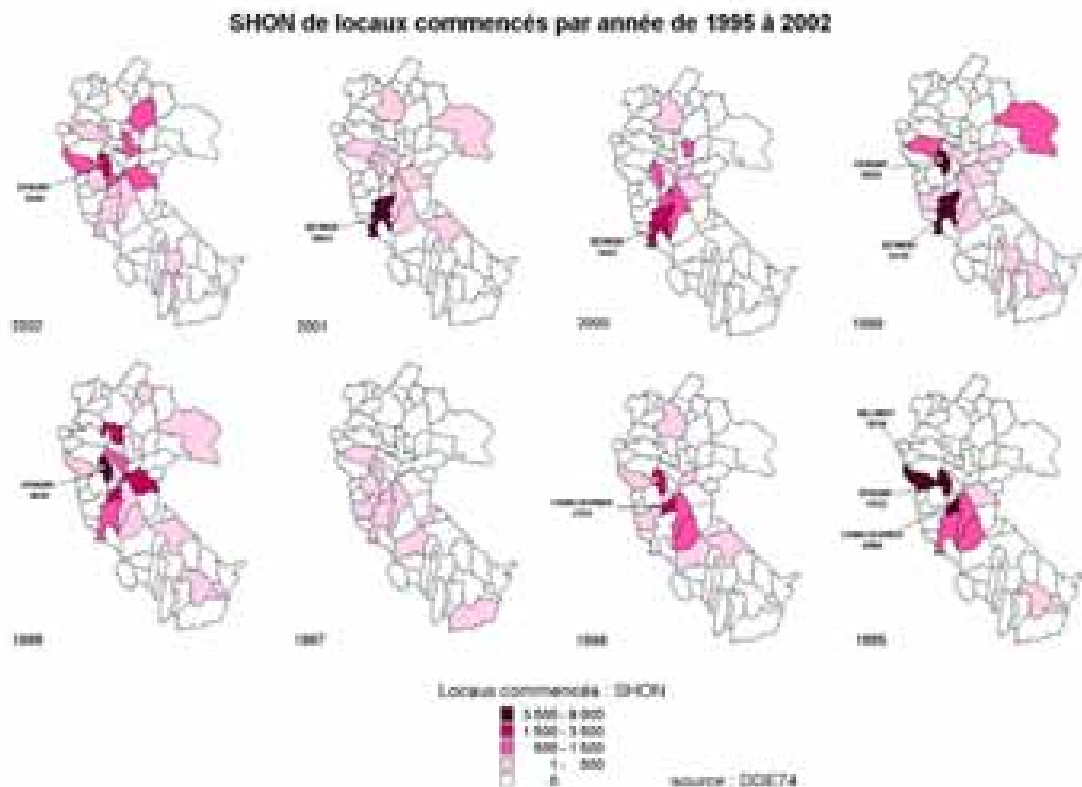
### 2.1.5 .....mais qui dessine un développement Nord -Sud ....

La réalisation des pôles d'activités, Altaïs, la Caille, l'engagement de projets, Montagny, les projets d'infrastructures : A41, 3ème échangeur esquissent un développement le long de l'A41 qui prolonge la tendance « au fil de l'eau ».

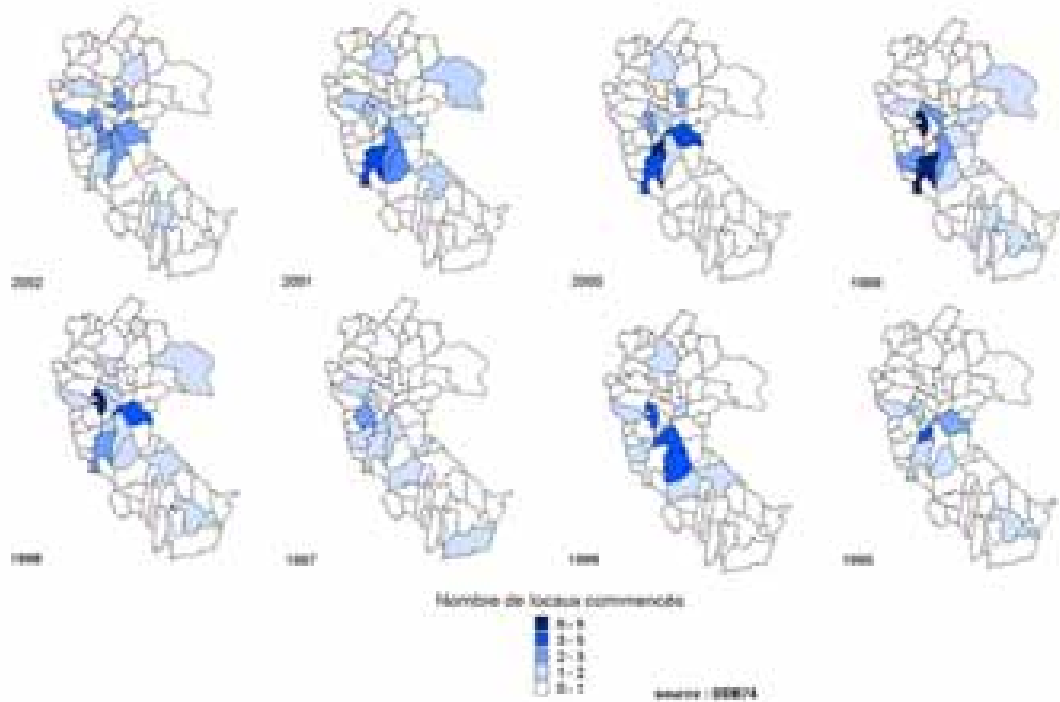
Cette évolution contribue peu à peu à rééquilibrer la répartition des emplois mais accélère l'étalement urbain. Les emplois satellites renforcent l'émergence d'un territoire de plus en plus étalé, amplifiant les mouvements pendulaires.

Il faut également noter l'attraction de bassins périphériques sur certains territoires en matière commerciale :

- la Roche-sur-Foron sur la partie Nord du secteur de la Filière (Evières, Thorens-Glières)
- Albertville-Ugine sur le secteur de Faverges
- Saint-Julien-Genève sur le secteur de Cruseilles



Nombre de locaux commencés par année de 1995 à 2002



Le risque est de voir s'accroître les déséquilibres existants entre emplois et habitat, avec comme conséquence spatiale l'accroissement des problèmes de déplacements connus dans l'agglomération annécienne.

### 2.1.6 Des infrastructures routières de plus en plus saturées

L'agglomération est bien desservie par les infrastructures routières qui desservent les principaux pôles commerciaux, tous situés dans l'agglomération annécienne.

- L'A41 Chambéry-La Roche-sur-Foron, qui traverse le territoire du Sud au Nord, servant principalement au transit.
- La N201 Aix-Cruseilles qui dessert Annecy et le pôle commercial de Seynod.
- La N508 Bellegarde-Albertville, qui dessert Annecy et la zone commerciale d'Epagny.
- La N203 Annecy-La Roche-sur-Foron qui dessert quelques zones commerciales mineures dans le pays de la Filière.

Ils concentrent les flux domiciles-travails et flux de loisirs/consommation. Certaines sections sont particulièrement chargées voire saturées aux heures de pointes. Ces effets ne font que s'accroître d'année et année.

Cet accroissement des déplacements est également amplifié en période touristique (été et hiver) pour la pratique des activités de loisirs, et s'étend à l'extérieur du périmètre du SCOT pour l'accès aux stations de ski des Aravis. Il en découle une amplification des déplacements automobiles et un accroissement des antagonismes entre urbains et ruraux.



Source : comptages DDE74 et AREA

\* La N508 et le Périphérique (N1508-1201) qui dessert notamment Grand-Epagny, est largement saturée aux heures de pointe, réduisant de fait l'accessibilité du pôle commercial.

\* La N201 qui dessert le pôle commercial de Seynod connaît une situation similaire qui risque d'empirer au vue des augmentations actuelles de trafic, des projets de Periaz et de troisième échangeur autoroutier. Sa surcharge actuelle (24900 véhicules/jour) aux heures de pointe pose la question de la desserte du pôle Périaz qui devrait presque tripler en surface

\* **Accroissement des déplacements en période touristique**

### 2.1.7 Vers une augmentation des travailleurs frontaliers

Les travailleurs frontaliers sont de plus en plus nombreux et vont travailler de plus en plus loin. Ils passent de 2156 à 5689 entre 1996 et 2005 selon les sources du Conseil Général (soit +263%)

CC	Frontaliers 1996	Frontaliers 2005	Evolution en %	Evolution en
C2A	617	3003	387%	2386
CC Cruseilles	1102	1575	43%	473
CC Fier et Usses	193	422	119%	229
CC La Filière	220	563	156%	343
CC R.Gauche du lac	12	56	367%	44
CC La Tournette	11	62	464%	51
C Pays de Faverges	1	8	700%	7
<b>TOTAL</b>	<b>2156</b>	<b>5689</b>	<b>263%</b>	<b>3533</b>

Cette progression risque encore d'évoluer avec la mise en service prochaine de l'A41, ce qui pourraient avoir des conséquences sur les tendances à la périurbanisation et à sur l'augmentation des prix du foncier et de l'immobilier.

### 2.1.8 Une population qui vieillit à proximité du lac et de l'agglomération, une population plus jeune en dehors de l'agglomération, surtout dans le Nord du territoire

L'INSEE annonce une augmentation de 40% de la population entre 2000 et 2030 en Haute-Savoie. Cette hypothèse devrait conduire à un gain de population important aussi bien dans l'agglomération que sur l'ensemble du bassin. Cette augmentation se traduirait par un vieillissement assez important de la population surtout dans l'agglomération et dans les communes riveraines du lac. Cette tendance est déjà observée assez nettement lors du dernier recensement.



En effet, c'est dans l'agglomération, la communauté de commune de la Rive Gauche du Lac et la communauté de commune de la Tournette que le vieillissement de la population est le plus important. Les + de 75 ans sont respectivement passés entre les deux recensements (90 et 99) de 6639 à 8638 personnes (+3%/an), de 414 à 628 (+4,7%/an) et de 302 à 491 soit (+5,5%/an). Dans le reste du territoire, l'évolution est légèrement au-dessus de la moyenne départementale (+3%/an) qui est de 2,5%/an (contre 1,5%/an pour la Région Rhône-Alpes).

Les trois secteurs les plus au Nord : communauté de communes de Cruseilles, Fier et Usses, la Filière sont les secteurs où la tranche d'âge des 40-59 ans a le plus augmenté en valeur relative avec des taux respectifs de 4,7%/an, 5%/an et 4,2% par an.

Les tranches d'âge des 0-19 et 20-39 ans sont en diminution sur l'ensemble du territoire, particulièrement sur l'agglomération. Les 0-19 ans qui représentaient 26,1% de la population en 1990 ne représentent plus que 23,7% en 1999, alors que sur le territoire de Cruseilles, cette classe d'âge se maintient autour de 29% avec une légère hausse.

Il y a donc une tendance au vieillissement de la population dans l'agglomération et dans les communes riveraines du lac alors que les territoires plus au Nord attirent davantage de ménages actifs. Ce sont ces ménages actifs qui sont amenés à se déplacer quotidiennement de leur lieu d'habitation jusqu'à leur lieu d'emploi.

CC	0-19 ans	20-39	40-59	60-74	75 ans et	TOTAL
C2A 1990	31146	39055	29042	13540	6639	119422
C2A 1999	30360	38615	34307	16167	8638	128087
Évolution 90-99 (%)	-0.3	-0.1	+1.9	+2	+3	+0.8
CC Cruseilles....90	2190	2430	1847	735	428	7630
CC Cruseilles....99	2820	2749	2796	921	448	9734
Évolution 90-99 (%)	+2.8	+1.4	+4.7	+2.5	+0.5	+2.7
CC Fier et Usses....90	2783	2629	1938	623	254	8227
CC Fizer et Usses....99	3143	2937	3008	879	297	10264
Évolution 90-99 (%)	+1.4	+1.2	+5	+3.9	+1.8	+2.5
CC de la Filière....90	3322	3331	2705	934	421	10713
CC de la Filière....99	3657	3544	3925	1321	556	13003
Évolution 90-99 (%)	+1.1	+0.7	+4.2	+3.9	+3.1	+2.2
CC Rive G. du lac...90	2412	2429	2350	1036	414	8641
CC Rive G du lac....99	2551	2448	3048	1478	628	10153
Évolution 90-99 (%)	+0.6	+0.1	+2.9	+4	+4.7	+1.8
CC de la	1226	1285	1429	737	302	4979
CC de la Tournette....99	1223	1215	1638	860	491	5427
Évolution 90-99 (%)	-0.0	-0.6	+1.5	+1.7	+5.5	+1
CC P. de Faverges....90	3426	3479	2831	1407	687	11830
CC P de Faverges....99	3293	3518	3481	1732	863	12887
Évolution 90-99 (%)	-0.4	+0.1	+2.3	+2.3	+2.6	+1

Évolution des taux	0-19 ans	20-39	40-59	60-74	75 ans et +	TOTAL
Évolution (tx annuel %) Haute-Savoie 90-99	+0.6	-0.0	+2.6	+2.1	+2.5	+1.2
Évolution (tx annuel %) Région R.Alpes 90-99	-0.1	-0.2	+1.6	+1.4	+1.5	+0.6

L'effondrement des tranches d'âge 20-39 ans et 0-19 ans est inquiétante pour une agglomération économiquement dynamique. Cela n'est pas sans lien avec les prix de l'immobilier et explique également la tendance continue à la périurbanisation.

## 2.2 ENJEUX ET QUESTIONNEMENT RELATIFS À LA SOLIDARITÉ ENTRE TERRITOIRES ET A LA COHÉSION SOCIALE

### 2.2.1 Développer plus de solidarités et de complémentarités entre la ville et son bassin

Le bassin de vie a longtemps souffert de ses divisions et de l'insuffisance de visions et de décisions communes. Il est vrai aussi que les problèmes restent complexes et les communautés d'intérêt parfois divergentes.

#### ■ Le Nord du territoire

Les territoires du Nord (Filière, Cruseilles, Fier et Usses) sont actuellement au cœur de la problématique périurbaine. Ces espaces intermédiaires sont de plus en plus convoités. Ils se trouvent au 1er rang des territoires urbanisables et de ceux qui risquent d'être fortement impactés par la réalisation du dernier tronçon de l'A41. Tous mènent des réflexions sur les évolutions de leur territoire.

Sur ce territoire se joue l'avenir de l'agglomération en terme de développement durable

#### ■ Le lac

Devenu sur une grande partie de son pourtour, un lac urbain, il n'en reste pas moins un enjeu paysager de très grande importance et un espace de détente dont l'accès et l'usage doivent être développés et diversifiés. Il revêt un intérêt social important. A cet égard son accessibilité en tant qu'espace public récréatif ouvert à tous doit être renforcé (TC, modes doux, piétons...). Par ailleurs, les espaces naturels ou agricoles jusque là préservés et constituant des coupures d'urbanisation ne devraient plus être grignotées car ils constituent les derniers éléments paysagers permettant au lac de conserver sa vocation et son image « naturelle » tant appréciée.

#### ■ Faverges

La situation fragile de Faverges conduit à s'interroger sur sa vocation et sa position dans le territoire. Ce secteur doit-il accueillir une partie du développement de l'agglomération, est-ce compatible avec le rôle à terme de la RN 508 (transit ou voirie d'intérêt local) et du Tunnel sous lme Semnoz? Faverges est un pôle secondaire important dans le territoire du SCOT. La question de son renforcement et de ses liens en terme de déplacements avec l'agglomération et la partie Nord du territoire doit être intégrée et traitée dans le cadre du projet de SCOT .

#### ■ Les Aravis et l'Albanais

Les relations de dépendance des Aravis ou de l'Albanais avec l'agglomération sont réelles en tant que zones d'échanges et périurbaine (déplacements, environnement, économie...), et comme espaces naturels, ruraux, ou ludiques de l'agglomération. Les enjeux d'interface entre ces territoires et le bassin annécien, sont de prendre en compte les enjeux paysagers très liés à une agriculture performante avec des espaces de nature et de pratique sportive et touristique (pour les Aravis) attirant une population provenant du bassin de vie, mais aussi d'autres régions. Il conviendra aussi de s'interroger sur les fonctions et les positions des villes de Thônes et de Rumilly dans le système urbain du bassin de vie.

Sur ces territoires, où se heurtent des conflits d'usage entre agriculture, urbanisation et tourisme, se joue une partie de l'image du bassin de vie.

On peut s'interroger sur l'opportunité d'organiser et de mettre en œuvre des objectifs de solidarité et de complémentarité entre la ville et ses périphéries, entre urbanisation et agriculture, entre paysage et tourisme.

Relier ces espaces entre eux en encourageant et en appuyant une réflexion commune pourrait être une approche permettant de solidariser l'ensemble.

## **2.2.2 Mettre en oeuvre une politique ambitieuse de transports et de déplacements**

L'organisation actuelle des transports et déplacements n'est pas à l'échelle du territoire et des enjeux qui le concernent : la hiérarchisation du réseau doit être revue et respectée en fonction des évolutions récentes et notamment des projets d'infrastructures en cours et de leurs conséquences probables en terme d'aménagement (A41, Tunnel sous le Semnoz, échangeur Sud-Sud), le périmètre de transports urbain ne concerne que l'agglomération, la voie ferrée Rumilly-Annecy-La Roche sur Foron est sous exploitée.

Le développement des modes alternatifs est un moyen efficace pour renforcer la solidarité entre territoires et de limiter l'augmentation du trafic automobile. L'offre fer tout comme l'offre en transports en communs être améliorés. Le développement des modes doux doit être poursuivi.

### **2.2.2.1 Faire respecter la hiérarchisation du réseau**

La configuration géomorphologique d'Annecy et le mode de développement urbain produit depuis une vingtaine d'années entraînent un développement linéaire de l'urbanisation prioritairement le long des axes de communication nord-sud.

Ce phénomène favorise l'usage de la voiture, la banalisation des espaces ainsi que l'insécurité routière. Il est parfois difficile de savoir si ces espaces sont en zone urbaine ou non. Nous sommes en présence d'espaces ouverts, d'accès multiples, de stationnements anarchiques, d'informations visuelles trop nombreuses pour l'automobiliste, de traversées piétonnes dangereuses. A partir de la première couronne, on assiste à un éclatement et une dispersion fréquente de l'urbanisation, sous forme d'habitat individuel et de développement de petites zones d'activités dans les communes situées le long des axes structurants.

Le lien entre urbanisme et déplacement est encore plus présent sur les territoires soumis à des pressions importantes. Les axes de communication se font alors grignoter par l'urbanisation, qu'ils ont eux-même favorisé et n'arrivent plus à assumer leur fonction primaire (transit notamment). On tente souvent par le traitement de l'espace public contigu (trottoirs, carrefours, mobilier urbain) de modifier le statut de la voie, mais le travail de fond devrait être d'en modifier l'usage afin de gagner en lisibilité.

A ce titre , il est important de se poser un certain nombre de questions, comme par exemple :

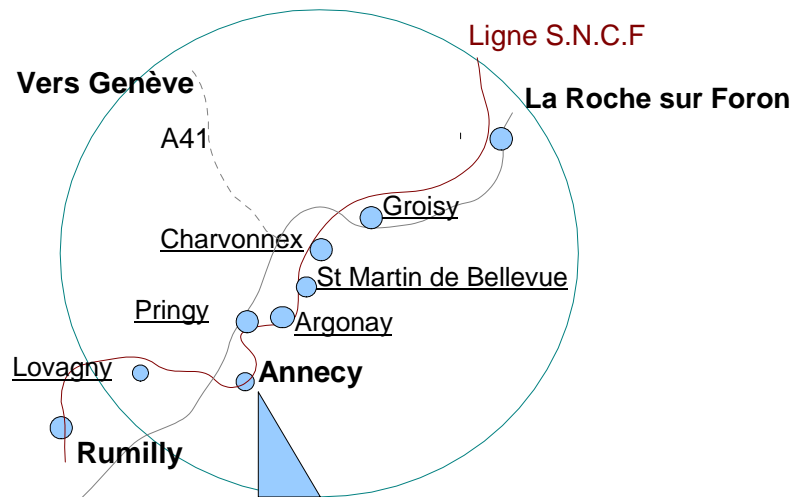
- Quel doit être le rôle à terme de la RN 508 sud le long du lac d'Annecy ? Cette voirie doit elle conserver son caractère de voirie structurante ? ou doit-telle au contraire lui fournir un statut de voirie locale et de voirie touristique support de transports en commun?
- Faut-il mieux « utiliser » l'autoroute qui traverse aujourd'hui l'agglomération et lui faire jouer un rôle plus important dans les relations d'échanges au sein de l'agglomération ? Parallèlement, il faut tenir compte du fait que sa fonction primaire d'échange à l'échelle du sillon alpin soit conservée par rapport aux différents projets d'échangeurs (échangeur au sud d'Annecy et sur le département de la Savoie).
- Si la loi SRU oblige à réfléchir en terme de déplacements aux conséquences des choix faits en matière d'urbanisme, il y a tout lieu de s'interroger sur les conséquences induites en matière d'aménagement par les choix faits en matière d'infrastructures de déplacements. Quels seront les conséquences du tunnel sous le Semnoz sur le

territoire du bord du lac ? Quels seront les répercussions du barreau autoroutier A41 Annecy-Genève ?

- Comment prévoir et orienter ces conséquences, comment protéger les territoires sous influence d'un développement « subi » ?

Ces questions sont aujourd'hui d'actualité sur l'ensemble des routes structurantes qui irriguent le bassin annécien.

### 2.2.2.2 Développer et adapter l'offre fer à l'intérieur du territoire



L'axe ferroviaire Rumilly-La Roche-sur-Foron est sous exploité. Actuellement les gares de Rumilly, Annecy, Pringy, Saint Martin de Belevue et Groisy sont desservies mais de manière minimale. Cette ligne pourrait être largement optimisée si une offre adéquat était instaurée. Les gares de Lovagny, Argonay et Charvonnex pourraient également être desservies.

On peut s'interroger sur la vocation, à long terme, de la voie ferrée Aix-Genève qui pourrait être appelée à se développer d'abord comme liaison avec les grandes lignes ferroviaires à grande vitesse (Lyon-Chambéry, ligne du Haut-Bugey) mais aussi comme transport collectif intra-agglomération si des politiques de densification/requalification autour des pôles gares suivent.

### 2.2.2.3 Développer les transports en communs au delà du périmètre de transports urbains actuel

Jusqu'à présent, les faibles prix du pétrole ont eu pour conséquence le développement du péri urbain et de l'habitat dispersé qui ont généré l'explosion de l'allongement des déplacements et de la consommation de carburant. Aujourd'hui, l'augmentation du prix des produits pétroliers risque d'une part de modifier en profondeur les modes d'occupation du territoire et donc de l'étalement urbain et, d'autre part, d'entraîner une augmentation de la demande de transports en communs performants.

Quel que soit le projet d'aménagement qui émergera du SCOT, le développement des transports en communs est un enjeu prioritaire. Il est très important de développer les transports en commun le long des axes les plus denses et d'accroître leur attractivité. Il est essentiel de penser au développement de l'habitat associée à la question des dessertes en transports en commun.

Les nouvelles infrastructures doivent être intégrées dans la réflexion qui sera menée sur les déplacements.

A ce titre plusieurs questions peuvent déjà être posées :

- Ne faut-t-il pas accompagner la mise en service de l'A41 par la mise en place de transports en communs, la création de parc relais efficaces?
- La question du développement de parking-relais sur d'autres parties du territoire( La Balme de Sillingy, Saint Jorioz...) ne mérite t elle pas d'être étudiée ?
- Ne faut-t-il pas mettre en place des transports en site propre sur la RN 508 (pour accompagner le projet du Tunnel sous le Semnoz) ?
- Ne serait-t-il pas efficace d'étendre le périmètre de transports urbains aux autres communes du territoire en intégrant également les communes du sud du lac (notamment à certaines communes comme Saint-Jorioz, Sillingy)?
- Faut-il parallèlement organiser des pôles secondaires comme centre d'activités et de services de base à la périphérie de l'agglomération et au sud du territoire (secteur de Faverges) afin de limiter les besoins en déplacements de la population périurbaine ?

Afin de mener la réflexion à une échelle pertinente, il est nécessaire de dépasser le cadre du périmètre des transports urbains actuel et d'intégrer aux démarches transports les communes notamment de Sevrier, Saint-Jorioz, Faverges, Menthon Saint Bernard, Veyrier du Lac, Chavanod, Sillingy, La Balme de Sillingy...

## **2.2.3 Mieux répartir et équilibrer l'offre de logements**

### *2.2.3.1 Mieux répartir l'offre de logements sociaux*

Afin de favoriser le développement de la mobilité résidentielle, il convient de mieux répartir l'offre de logements sur le territoire. En dehors de l'agglomération et du Pays de Faverges, les autres communes du territoire présentent un important déficit de logements sociaux. Il convient de mieux répartir cette offre sur le territoire en recherchant les secteurs se prêtant le mieux à cet objectif (proximité ou raccordement aux pôles d'emplois et de services, aux équipements, desserte en TC ou potentiel existant, contraintes environnementales et paysagères.....)

### *2.2.3.2 Renforcer la mixité sociale dans et hors agglomération*

Le SCOT peut renforcer la mixité sociale en prévoyant un aménagement plus solidaire du territoire et en favorisant des formes d'habitat qui limitent l'individualisme (les maisons individuelles sont éloignées des dessertes de transports en commun, les véhicules particuliers favorisent l'individualisme).

Sur l'agglomération, il y a des quartiers d'habitat social où il existe une certaine mixité sociale et urbaine relativement bien traitée sur le plan urbanistique, raccordés aux réseaux de TPU. Ils sont bien intégrés à l'agglomération et proches des pôles d'emplois (Novel – Champs Fleuri – Cran Gevrier – Meythet) en liaisons avec les commerces de proximité, les TC, les services. Ces quartiers pourraient servir d'exemples à la réalisation de nouveaux quartiers, y compris en dehors de l'agglomération.

### *2.2.3.3 Équilibrer l'offre de logements*

L'équilibre de l'offre de logements est l'une des conditions nécessaires au développement économique et urbain et à la mise en œuvre de la mixité sociale. L'offre de logements doit être capable de répondre à la diversité des situations sociales. Le parc social public et privé est

insuffisamment développé par rapport aux besoins actuels et aux perspectives de croissance démographique. Il ne permet pas actuellement de satisfaire l'ensemble des segments de la demande sociale (jeunes, personnes âgées, travailleurs saisonniers, logements d'urgence, personnes défavorisées, gens du voyage).

Il est donc nécessaire de diversifier davantage l'offre de logements (accession sociale, logements locatifs privés, logements locatifs privés intermédiaires, logements locatifs sociaux (individuels et collectifs)).

#### **2.2.4 Répondre aux besoins spécifiques notamment ceux liés au vieillissement de la population**

Le SCOT doit permettre d'anticiper sur l'offre future de logements adaptés aux personnes âgées. L'équilibre et la répartition de cette offre doit également être prise en compte.

- **Les personnes âgées** ont des besoins spécifiques en raison des difficultés qu'elles peuvent rencontrer au quotidien sur les plans de la mobilité et de la vulnérabilité. Certains éléments de confort doivent désormais être pris en compte : ascenseurs, surfaces des salles de bains, volume des pièces, niveaux et marches, etc. Il est important de prévoir les besoins en maisons de retraite ou médicalisées pour les personnes âgées moins autonomes, les équipements spécifiques.

Il est important de poursuivre les réflexions quant aux structures et aux formes d'habitat futures compatibles avec l'intégration des personnes âgées,

D'une manière plus globale, le SCOT peut être porteur d'une politique sociale forte sur l'habitat, adaptée aux particularités urbaines ou rurales des communes et des besoins spécifiques répertoriés. Il peut permettre de conforter le dispositif très social du logement.

- Prendre en compte les besoins liés au **logement des étudiants**

L'offre en logements pour les étudiants reste insuffisante. En 2003 on estimait à 800 le besoin en chambres supplémentaires. Malgré des améliorations (réalisation d'un certain nombre de chambres depuis 2003) les efforts doivent être renforcés si le territoire souhaite continuer à accueillir des étudiants étrangers et rester actif dans les réseaux d'échanges (réseau d'excellence).

- Prendre en compte les besoins des **populations saisonnières et permanentes du tourisme**

l'ampleur des besoins en logements saisonniers liés au tourisme est souvent peu ou mal évaluée. L'objectif de rentabilité des bailleurs rend difficile l'objectif des logements « mixtes » pouvant accueillir des logements permanents ainsi que de l'hébergement touristique. La spécificité des logements pour saisonniers suppose leur totale disponibilité uniquement durant la période estivale. L'enjeu du logement saisonnier se rapporte à la motivation pour la collectivité de réserver les emprises foncières suffisantes pour permettre la réalisation de ce type de projet.

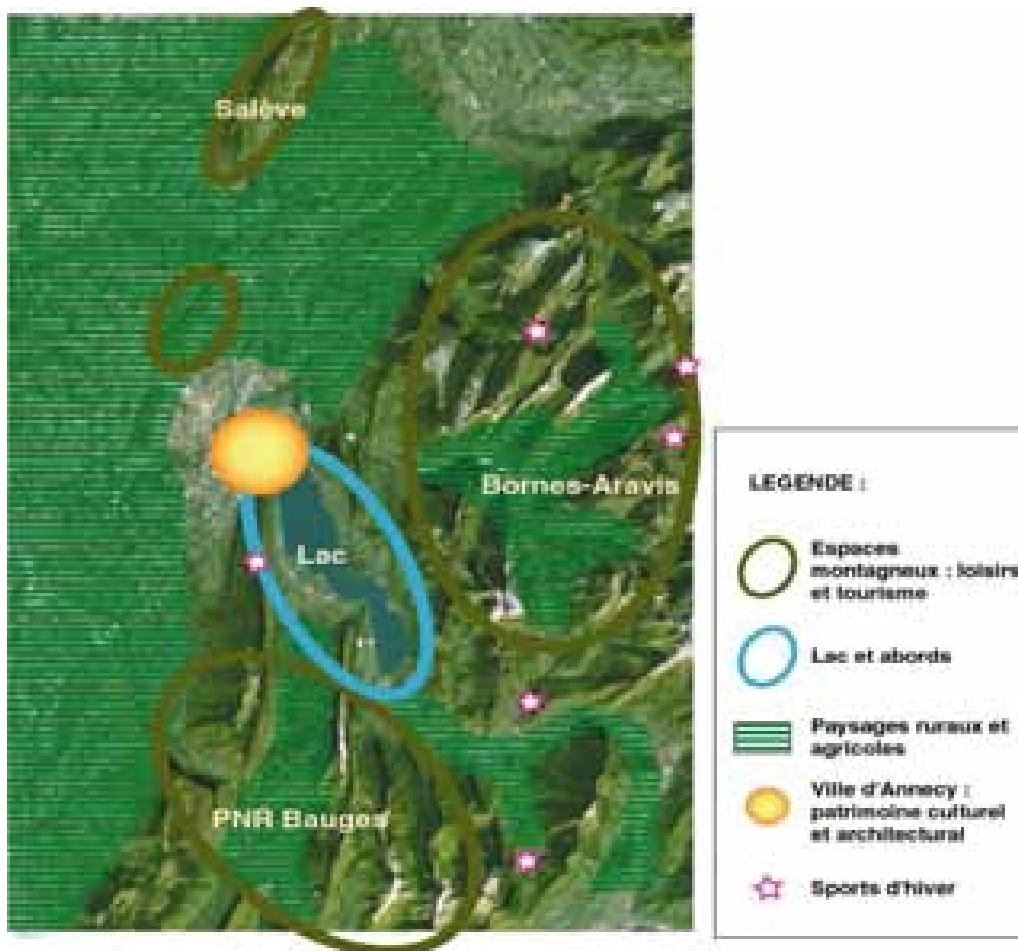
- donner des orientations concernant le repérage et l'intervention sur les situations relevant du logement indigne
- traiter la question de l'accueil des gens du voyage

En ce qui concerne le logement des personnes défavorisées, le PDALPD (Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées) est actuellement en cours de renouvellement. IL apportera des éléments nouveaux en terme de constat et de propositions sur ce territoire.

### 3 DÉVELOPPER UNE GESTION QUALITATIVE DE L'AMÉNAGEMENT

#### 3.1 LE CONTEXTE ACTUEL DE L'AMÉNAGEMENT ET LES ÉVOLUTIONS EN COURS

##### 3.1.1 Une attractivité touristique et résidentielle favorisée par un cadre de vie exceptionnel et une image dynamique



L'attractivité touristique et résidentielle du bassin annécien est largement reconnue. Les acteurs économiques comme les touristes sont attirés par ce cadre de vie exceptionnel.

La diversité et la complémentarité des différents types d'espaces : le lac et ses abords, les paysages naturels, ruraux, urbains, les montagnes, la ville d'Annecy ; la proximité de sites reconnus comme le massif de la Tournette, le massif des Aravis, le massif du Mont-Blanc, le Parc Naturel des Bauges sont des éléments forts du territoire qui favorisent largement ce choix de destination.

### **3.1.2 ...mais un mode de développement urbain qui contrarie les principes du développement durable...**

L'amélioration de la qualité des infrastructures de déplacements a pour conséquence favorable la diminution des temps de trajets et contribue ainsi au rapprochement des secteurs autrefois considérés comme éloignés les uns des autres.

En revanche, l'existence de disponibilités foncières plus importantes loin de l'agglomération vers le Nord (CC de la Filère, Fier et Usse, Cruseilles) ou plus au Sud (CC du Pays de Faverges), la cherté et la rareté du foncier dans le centre de l'agglomération ont favorisé le départ des demandeurs de logements hors de la ville et des zones d'emplois. Les formes d'habitat qui se sont développées (maisons individuelles en grande partie) associées à la faiblesse du réseau ferroviaire et à l'absence de transports en commun performants (en dehors de la C2A) ont fortement encouragé le développement des modes de transports individuels vers les pôles d'emplois, les commerces et les services situés majoritairement dans l'agglomération.

Les conséquences liées à l'augmentation des déplacements pendulaires et à la prolifération de l'habitat individuel loin de l'agglomération vont à l'encontre des principes de développement durable actuellement recherchés (saturation des axes routiers, pollution atmosphérique, difficulté amplifiée d'organiser des modes de transports en communs efficaces dans des secteurs où domine la maison individuelle ...).

Les enjeux en terme de développement durable sont de plus en plus évidents. La prise en compte et l'intégration de l'environnement dans la politique d'aménagement est essentielle pour l'avenir durable du territoire.

### **3.1.3 .....et qui remet en cause la présence et la qualité des paysages et des espaces naturels**

On assiste globalement à une remise en cause des espaces naturels ou non bâtis. L'étalement de la tâche urbaine et la dispersion de l'habitat entraînent des conflits avec les espaces naturels interstitiels. Leur diminution, voire leur disparition remet en question le cadre de vie, la biodiversité de la ressource en eau dans certains sous-bassin (Usse, Cruseilles).

#### **Un paysage rural en voie de périurbanisation**

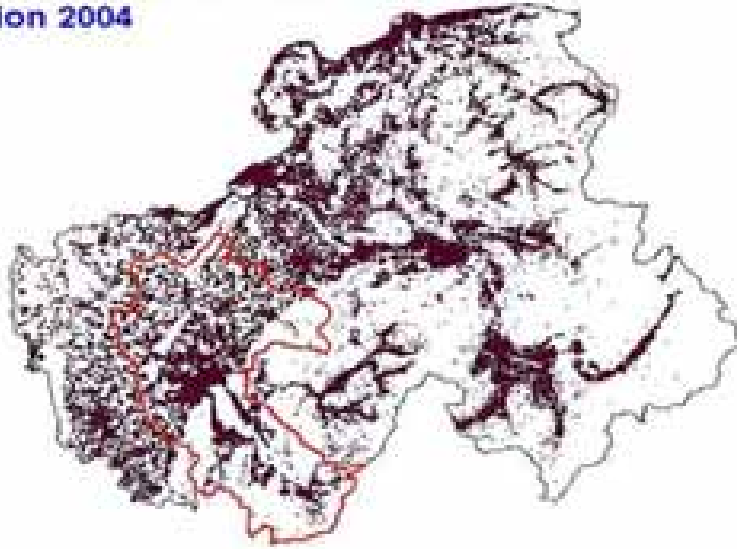
L'agglomération n'a pas échappé au phénomène de périurbanisation des espaces ruraux et à la dégradation des entrées de villes. Malgré l'existence de zones d'activités fonctionnelles et insérées dans le paysage telle que les Glaisins, la majorité des entrées de villes sont dégradées par les implantations commerciales et les panneaux publicitaires.

A l'origine, le paysage rural constituait la trame paysagère la plus représentative autour d'Annecy y compris au bord du lac. Il se caractérise par de vastes espaces agricoles de prairies mais surtout de cultures, un réseau de boisement et parfois de haies, une présence très forte des vergers autour des lieux d'habitation, un réseau routier très sinueux et une urbanisation traditionnelle qui reposait sur un bourg principal et de nombreux hameaux autour desquels se regroupaient les constructions traditionnelles sous forme de grand volume. La particularité de ce paysage est d'offrir des vues à la fois sur le lac et les massifs alpins.

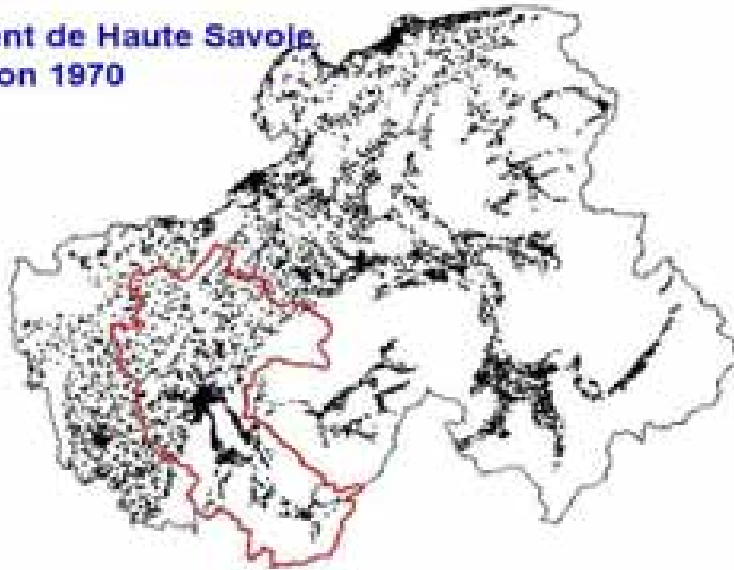
Le développement de l'habitat individuel souvent réalisé de manière linéaire le long des routes colmate progressivement les espaces agricoles, ferme les vues sur les massifs environnants, transforme les rues en murs végétal et cloisonne complètement l'espace avec les haies persistantes et fait disparaître les anciens vergers témoins de ce paysage.



**Département de Haute Savoie.  
Urbanisation 2004**



**Département de Haute Savoie.  
Urbanisation 1970**



De plus, l'abandon de certaines pratiques agricoles, forestières et pastorales, la diminution de l'entretien des espaces naturels peuvent avoir un impact négatif sur les risques naturels, la ressource en eau, la richesse économique.

## **3.2 LES ENJEUX LIÉS A L'INTÉGRATION DE L'ENVIRONNEMENT DANS L'AMÉNAGEMENT**

### ***3.2.1 Mettre en oeuvre une stratégie d'aménagement et de développement pour le lac***

Le lac d'Annecy est un élément essentiel de l'attractivité économique du territoire. Cette vocation « naturelle » permet de véhiculer une certaine image « bien être » et constitue également un point fort important sur lequel les entreprises s'appuient pour se valoriser sur le plan économique. Il est l'un des principaux vecteurs du développement économique local.

Les conditions de développement et d'aménagement futur du lac doivent incontestablement être traitées dans le SCOT, dans le respect des lois Littoral et Montagne. Ce patrimoine commun doit à la fois être préservé et accessible au public sans artificialisation ni pression excessive sur les milieux fragiles.

Le SCOT doit être l'occasion d'organiser un débat sur ce sujet et de définir des orientations fortes et adaptées selon les secteurs et leurs enjeux (réalisation d'une charte...)<sup>1</sup>.

### ***3.2.2 Réfléchir à de nouvelles formes d'habitat, plus respectueuses de l'environnement***

Les modes d'étalement urbains qui se produisent depuis des années sur les territoires sous forme de maisons individuelles sont fortement consommatrice en temps et en déplacements, en énergie ( chauffage individuel, carburant...), en consommation d'espace. De plus, ils s'inscrivent en faux par rapport aux principes de la loi SRU et de ses objectifs centraux de mixité sociale et d'économie d'espace.

Le SCOT doit permettre de développer une réflexion commune sur l'implantation, les formes et les modes de production des nouvelles formes d'habitat, de manière à déboucher sur une doctrine territorialisée et partagée sur ce sujet.

### ***3.2.3 Optimiser l'aménagement en intégrant la présence des espaces naturels et des paysages***

L'intégration du végétal dans l'aménagement est particulièrement importante ici car la forte présence des espaces naturels et la qualité des paysages est un vecteur important du développement économique local. L'étalement urbain ayant fortement dégradé certains secteurs, il est important aujourd'hui d'améliorer la prise en compte de ces espaces dans l'aménagement urbain et dans les secteurs touristiques.

#### ***3.2.3.1 Améliorer les entrées de villes***

La question de la limite entre la ville et la campagne est importante dans la démarche paysagère qui peut être initiée par le SCOT sur ce territoire. L'amélioration des entrées de ville et la préservation de limites distinctes entre l'urbain et le rural sont de véritables enjeux pour le maintien de l'image de ce territoire.

<sup>1</sup> Cf Partie 1 (1.2.2.2.1)

### ***3.2.3.2 Préserver l'accessibilité des rives du lac***

Les espaces naturels autour du lac et l'accessibilité aux rives doivent être préservées et l'accessibilité aux rives par les modes doux doit être renforcée.

### ***3.2.3.3 Préserver des coupures vertes, et des espaces naturels de respiration interurbaine***

Les paysages sensibles, en voie de mutation et qui constituent une composante forte du système paysager du bassin annécien (coteaux, piémonts, ensembles vallonnés, lac et rivières), méritent d'être identifiés et préservés bien que ne faisant partie d'aucune protection réglementaire.

Dans cet esprit, l'étalement de l'urbanisation, le colmatage des rives du lac, amènent à identifier et préserver des coupures, qu'elles soient naturelles ou agricoles, au cœur même de l'espace urbanisé (par ex vallon du Fier) ou à sa périphérie pour marquer les limites de la ville et préserver sa lisibilité.

### ***3.2.3.4 Conserver les structures paysagères de l'espace rural et confirmer la vocation agricole du territoire***

Afin de conserver les structures paysagères de l'espace rural, paysage indissociable et complémentaire du territoire de l'agglomération annécienne, le développement de l'habitat dans l'espace rural pourrait s'attacher à réduire l'étalement urbain en développant les bourgs et les villages à partir des dents creuses du tissu urbain par des opérations respectant les formes urbaines et architecturales et en définissant des limites d'urbanisation nettes avec l'espace agricole. En ce qui concerne les hameaux, une logique de développement modéré proportionné à leur taille pourrait prévaloir.

Enfin, il conviendrait d'éviter le mitage et l'habitat linéaire, de limiter l'urbanisation des versants, de préserver les séquences routières remarquables qui offrent des vues lointaines, de conserver voire de recréer des vergers.

La préservation des paysages agricoles passe par la délimitation et la protection des grands espaces agricoles périphériques (Col de Leschaux, Doussard, plaine de Faverges, Fier et Ussets, La Filière, bord de lac) et une vigilance quant à l'insertion paysagère des bâtiments agricoles.

## ***3.2.4 Maintenir la biodiversité (cf note en annexe)***

### ***3.2.4.1 à travers l'identification des espaces naturels***

La fréquentation de masse, les équipements et aménagements touristiques, les loisirs de proximité, les activités agricoles représentent autant de risques pour les espaces naturels et ruraux non spécifiquement protégés tels que les espaces d'intérêts majeurs, les espaces complémentaires, les espaces de continuité. Dans le SCOT, la notion d'équilibre entre espaces à urbaniser et espaces à protéger est à exploiter. Le SCOT pourrait par exemple proposer un mécanisme D'équilibre entre les surfaces ouvertes à l'urbanisation et la protection d'espaces naturels et ruraux.

Il est important que le SCOT favorise la préservation des espèces et milieux identifiés et réussisse à concilier cet enjeu avec celui du développement du territoire.

### 3.2.4.2 *En favorisant la connexion entre les milieux naturels*

Les espaces naturels de la région abritent encore une grande richesse biologique (plantes, oiseaux, mammifères, batraciens, papillons...). Les espaces naturels tels la Montagne d'Age et la Mandallaz abritent encore une grande richesse. Les corridors écologiques sont des zones de jonction entre les espaces naturels où passent les espèces et se produisent des échanges génétiques entre les populations. Sans ces communications, les espaces de nature risquent de perdre une partie de leur intérêt faunistique et floristique.

Des massifs à dominante forestière comme le Semnoz et la Montagne d'Age pourraient être reliés dans le secteur de Chavanod.

Le SCOT pourra favoriser ce type de démarche visant à intégrer les enjeux environnementaux dans les activités humaines.

### 3.2.5 *Veiller à la préservation de la ressource en eau potable*

Face à l'étalement urbain et à la sur fréquentation de certains milieux, la qualité et la quantité de la ressource en eau se trouvent fragilisées, que ce soit le lac, les rivières ou les nappes phréatiques.

Globalement, sur le périmètre du SCOT, la ressource en eau a toujours été suffisante et on ne note pas de problème majeur de quantité d'eau dans l'ensemble, le lac d'Annecy représentant une ressource en eau très importante. Cependant, il faut noter que le Nord du territoire (Cruseilles) connaît quelques difficultés qui doivent être prises en compte dans le projet de SCOT.

Le territoire est principalement alimenté par des eaux d'origine superficielles et souterraines. Même si la région annecienne est moins directement concernée, ces ressources peuvent montrer leurs limites, sur les plans quantitatif comme qualitatif. Il est essentiel de pouvoir continuer à assurer la distribution de l'eau en quantité et en qualité suffisante à tout moment de l'année, en tenant compte des populations attendues dans les années à venir.

**Mais les ressources en eau sont inégalement réparties.** Elles sont localisées en fond de vallée mais tous les haut bassins versants (zones de montagnes) ne disposent pas des ressources suffisantes compte tenu de l'importance du développement touristique.

**La concurrence sur les différents usages de l'eau devient de plus en plus sensible.** Les stations de ski notamment ont des besoins très importants en eau durant la saison touristique hivernale (eau potable, neige à canon...) qui s'accroissent avec la poursuite du développement des stations. Les besoins en eau sont les plus importants aux moments où les ressources sont les plus faibles (étiage hivernal). Les stations des Aravis atteignent actuellement leurs limites en ce qui concerne la ressource en eau potable. Ce territoire ne fait pas partie du SCOT mais il fait partie du bassin de vie et les difficultés rencontrées pourraient un jour concerner indirectement les territoires limitrophes.

**La ressource a montré ses limites** au cours des derniers été : les étiages sévères de 2003-2004 et 2005 ont mis en évidence le fait qu'on était pas à l'abri de déficit en eau notamment en ce qui concerne les besoins en eau potable.

Les **ressources souterraines non exploitées sont menacées** car il existe peu de moyens réglementaires pour protéger ces réserves patrimoniales. Le développement de l'urbanisation au niveau de certaines réserves représente une menace pour les besoins futurs en eau potable

Les **réseaux de distribution sont vieillissants** ce qui entraîne des fuites importantes de la ressource en eau.

Il est important que le SCOT permette de :

- Être en mesure de distribuer de l'eau, en quantité et en qualité suffisante, à tout moment de l'année sur l'ensemble du territoire, notamment dans la partie nord
- Prioriser les différents usages de l'eau (la distribution d'eau potable pour les besoins alimentaires étant prioritaires)
- Protéger les ressources souterraines pour les besoins à venir
- Prendre en compte les contraintes fixées par les Déclarations d'Utilité Publique au niveau des possibilités d'aménagement et d'équipement des zones de protection des ressources en eau potable est essentielle pour la préservation de ce patrimoine naturel. Pour les secteurs particuliers des pays de Faverges, de la Tournette et de la Filière, il est important de matérialiser les périmètres de protection pour les DUP qui ont été arrêtées.
- Beaucoup de ressources étant d'origine karstique, des systèmes de filtration restent à installer.
- Au titre de la bonne exploitation des ressources et de la lutte contre le gaspillage, il est utile d'aborder la question de la réduction des niveaux de pertes en eau des unités de distribution par la recherche et la résorption des fuites sur les canalisations de distribution associées à une planification du renouvellement des conduites les plus anciennes.
- Intégrer les problèmes existants sur les secteurs proches car ceux -ci pourront un jour se répercuter sur le territoire (problème de ressource en eau dans l'Albanais, problèmes à venir dans les stations des Aravis).

### **3.2.6 Garantir la santé et la salubrité des populations**

Le développement n'est pas toujours accompagné des mesures minimales en matière d'environnement.

On constate notamment des insuffisances en ce qui concerne :

- La prise en compte de la qualité de l'air,
- La collecte sélective,
- L'assainissement non collectif est un facteur bloquant au Nord car il existe des difficultés concernant les possibilités d'infiltration sur une grande partie du secteur,
- L'absence de décharge de classe II dans le département et de classe III dans le périmètre

Il est essentiel que le projet de SCOT tienne compte et garantissent la santé des populations.

#### **3.2.6.1 Optimiser l'implantation et le développement des infrastructures de transport**

L'impact de ces aménagements sur la santé des populations aux regard des expositions aux nuisances sonores et à la pollution atmosphérique est reconnu. Cette problématique peut être intégrée et prise en compte par le SCOT afin de limiter les impacts par le choix des tracés en privilégiant l'éloignement des lieux de vie et la mise en œuvre de modes de déplacements alternatifs (développement des transports en communs, meilleure utilisation du fer ?, modes doux ...)

### 3.2.6.2 Améliorer la « collecte des déchets »

- Il n'existe pas de décharge de classe II dans le département, et de classe III dans le périmètre du SCOT. Le SCOT pourra engager une réflexion à ce propos et en favoriser l'initiative. Il est important qu'il tienne compte de cette situation dans son projet
- Mettre en oeuvre la collecte des déchets d'activités de soins à risques infectieux

Excepté pour le pays de Faverges, il n'existe pas actuellement de structures adaptées à la collecte des déchets d'activités de soins à risques infectieux (notamment les seringues usagées) produits par les professionnels de santé en exercice libéral mais aussi par les particuliers en automédication (diabétiques par exemple) ainsi que pour les services sociaux des collectivités (pompiers, écoles, dispensaires..). Il est actuellement fort probable que ces déchets passent par la voie des ordures ménagères, ce qui implique l'existence de risques de blessures des personnels des structures de collecte et de traitement, ainsi que pour la population. Cette question pourrait être abordée et traitée plus efficacement à l'échelle du SCOT car elle concerne toutes les communes.

### 3.2.6.3 Régler les problèmes relatifs à l'assainissement

Le territoire du SCOT est concerné par des problèmes relatifs à l'assainissement notamment dans le Nord du territoire. Le SCOT devra connaître et tenir compte cette situation dans son projet.

### 3.2.6.4 Intégrer les risques

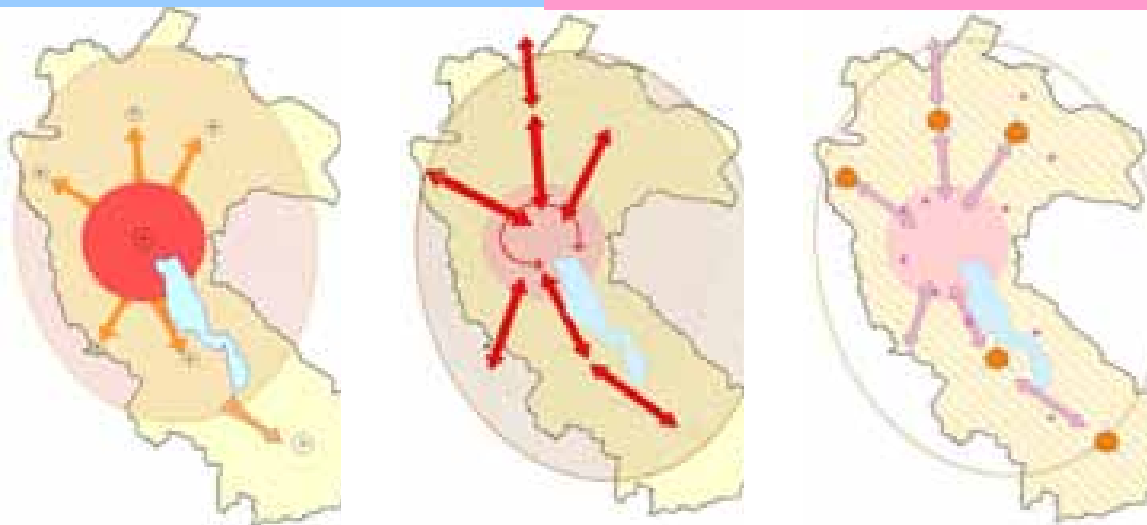
Les risques naturels devront être intégrés au SCOT. Certaines communes concernées par les risques naturels subissent une forte pression démographique. Le SCOT pourrait aider ces communes à mieux résister au développement de l'urbanisation.

## 4 LE GRAND ENJEU DU PROJET D'AMÉNAGEMENT :

### 4.1 METTRE EN OEUVRE UNE POLITIQUE VOLONTARISTE EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT SPATIAL DU TERRITOIRE ET D'URBANISME .....

Le SCOT est le lieu où pourraient être posées plusieurs questions clés comme : Faut-il renforcer le poids de l'agglomération ? ou bien est-il plus pertinent de renforcer les pôles secondaires et de proximités capables d'accueillir un certain nombre de fonctions ? Peut-on trouver de nouvelles idées d'aménagement permettant de répondre de manière efficace à l'ampleur des besoins en logements tout en préservant notre environnement ?

<p><b>Situation actuelle :</b></p> <p><b>poids prépondérant de l'agglomération</b>  <u>tendance</u> : augmentation besoins en déplacements</p>	<p><b>Situation si renforcement de pôles secondaires et de proximités</b></p> <p><u>Tendance probable</u> : Diminution des besoins en déplacements</p>
--	--



La relocalisation possible, dans les années à venir, de l'économie induisant un retour vers les circuits courts entre production et distribution, pourrait avoir des impacts sur l'organisation des territoires, la structure de nos villes, les déplacements, les formes d'habitat .

Dans cette perspective, la réflexion pourrait être menée sur la densification urbaine, le raccourcissement des migrations journalières, l'économie de l'espace, le choix de nouvelles formes d'habitat que les maisons individuelles et les lotissements, le développement des transports en communs et des modes doux, la protection de l'environnement.

L'enjeu est également d'éviter que la péri-urbanisation n'engendre des coûts collectifs hors de proportion avec les capacités financières des collectivités.

Il est important que le SCOT fixe des orientations volontaristes d'aménagement spatial qui pourront être prises en compte dans les PLU . Ces orientations pourraient découler des positions qui pourraient être prises collectivement sur plusieurs questions clés relatives aux choix d'aménagement.

#### **4.1.1 Le projet de SCOT doit -il favoriser le renforcement du poids de l'agglomération?**

L'agglomération a un poids relatif important dans le territoire et est bien identifiée de l'extérieur avec sa ville centre dont la renommée est incontestable. Les déplacements y sont organisés (PTU) et les TC performants. On y trouve les principaux grands équipements et services publics, et la majorité des emplois y est concentrée. Le parc de logements locatifs sociaux y est plus important que dans le reste du territoire.

Sa vocation est-elle de rester le lieu d'accueil privilégié pour la population, l'emploi, les grands services et équipements? Ou le SCOT doit-il déconcentrer certains de ces éléments sur le reste du territoire?

#### **4.1.2 Le SCOT ne devrait-il pas permettre de créer de nouveaux « morceaux » de ville à l'intérieur de l'agglomération?**

D'après l'étude CILSE – DDE il faudrait construire sur la période 2000-2010 près de 2000 logements par an sur le bassin annécien et plus de 1000 sur la communauté d'agglomération d'Annecy dont respectivement 600 et 356 logements locatifs sociaux.

A titre d'exemple, sur le bassin annécien, il faudrait doubler la production de logements locatifs sociaux par rapport à ce qui s'est passé entre 2000 et 2005.

L'ouverture de l'autoroute A41 entre Allonzier-la-Caille et Genève risque d'amplifier les besoins en logements. Or, les formes de production actuelles (lotissement, remplissage de dents creuses, ZAC) ne suffisent pas à répondre aux besoins en logements et en particulier aux besoins en logements à vocation sociale.

On peut se demander s'il ne serait pas intéressant de créer de nouveaux quartiers. Il existe encore des secteurs dans l'agglomération, raccordés au réseau de transports en commun, localisés à proximité des pôles d'emplois et de services et des équipements publics, qui pourraient être urbanisés (par exemple le quartier jouxtant la ZAC de la Liberté situé sur les trois communes de Cran Gevrier, Seynod et Annecy incluant les anciens abattoirs est très hétéroclite en partie en friche et pourrait faire l'objet d'un projet urbain intéressant car situé à la sortie immédiate du futur tunnel sous le Semnoz, il représente un enjeu intercommunal).

Pourquoi ne pas réfléchir à la création de morceaux de ville ou quartiers dont l'échelle correspondrait véritablement à l'ampleur des besoins, comme on l'a fait sur ce territoire dans les années 70 (ZUP de Novel ou de Champ Fleuri – 2500 logements) mais en les améliorant sur le plan qualitatif en s'inspirant d'exemple plus récent comme Courier ou Galbert. La C2A planifie des zones d'activités à l'échelle de l'agglomération (Cran-Chavanod, Seynod-Montagny-les-Lanches). Pourquoi ne pas planifier de nouveaux quartiers à l'échelle de l'agglomération, bien raccordés aux réseaux de transports en commun, mixant les différentes fonctions urbaines (services, équipements publics, commerces de proximité, habitat) et comportant toute une diversité de l'habitat (accession libre, sociale, locatif social et privé..)?

#### **4.1.3 Le SCOT doit-il favoriser le renforcement des pôles secondaires**

Certains pôles secondaires pourraient être renforcés en fonction de leur niveau d'équipement, de services, leur proximité des réseaux de TC, leur potentiel de développement terme économique et d'habitat. Il s'agit de s'appuyer sur des espaces intermédiaires pouvant jouer un rôle important dans l'organisation du territoire et dans la répartition spatiale des activités, services publics ou équipements, et lieu d'habitation (Groisy, La Balme de Sillingy?..)



#### **4.1.4 Ne peut-on réfléchir à l'idée de nouveaux « villages » à proximité des secteurs desservis par les TC ou de la voie ferrée Rumilly-Annecy-La Roche-sur-Foron**

Des réflexions et des études pourraient être menées dans le cadre du SCOT afin de rechercher les secteurs se prêtant le plus au développement (nouveaux secteurs ou pôles secondaires ou de proximité déjà existant à renforcer...) selon des critères pertinents (ressource en eau, assainissement, impact environnemental et paysager, possibilité de raccordement au réseau de transports collectifs, potentiel de développement de mixité fonctionnelle et sociale...)

En particulier, la présence de voie ferrée Rumilly-Annecy-La Roche-sur-Foron pourrait servir de base à cette réflexion. On peut imaginer que cette ligne jouera un rôle plus important dans le futur, dans le domaine des déplacements domicile-travail, avec une offre plus importante et cadencée aux heures de pointe. Pourquoi ne pas positionner alors ces nouveaux « villages » à proximité des gares actuelles (Pringy, Saint Martin Bellevue, Groisy) ou anciennes (Lovagny, Argonay, Charvonnex)?

## **4.2 .....EN INTÉGRANT L'IMPACT DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE DANS LE PROJET DE SCOT**

Les infrastructures nouvelles réduiront les distances et ne feront qu'amplifier les effets néfastes cités dans le présent document : pression foncière, consommation de l'espace, augmentation des déplacements.... Il est essentiel que le SCOT intègre ces projets, évalue leurs impacts, mette en oeuvre des orientations permettant de les intégrer au projet en les maîtrisant.

### **4.2.1 Quels impact de l'A41 en terme de déplacements? De développement? Quels impacts à proximité des échangeurs? Quelles orientations donner pour maîtriser les tendances induites et décider du développement?**

La future autoroute A41 va permettre le raccordement du bassin annécien à la métropole genevoise et l'amélioration de l'accès autoroutier depuis le Nord et Paris. Ainsi cet aménagement exercera plus ou moins directement une influence socio-économique sur une large partie nord du département de la Haute-Savoie.

La pression foncière déjà forte risque d'être amplifiée notamment sur le bassin annécien et sur les communes situées sur l'axe Annecy-Genève (où les conditions de prix des logements sont plus abordables). La tendance observée à la périurbanisation risque de se poursuivre si aucune stratégie volontariste visant à orienter le développement sur ce secteur n'est mise en oeuvre.

Bien qu'il soit difficile de mesurer l'impact de l'A41 sur les besoins futurs en logements, on sait que les temps de parcours vont encore être réduits entre Annecy et Genève, ce qui risque d'entraîner une augmentation des déplacements et d'amplifier le développement de l'habitat. Il est donc important d'anticiper le développement futur de ce secteur et de s'interroger sur les modes de production et les formes d'habitat qui doivent s'y développer, sur leur localisation, leurs équipements, les liens avec le réseau de transport en commun.

Le SCOT doit prendre en compte les effets négatifs induits par cet aménagement et en orienter le développement.

#### **4.2.2 Quel impact du Tunnel sous le Semnoz en terme de déplacement? De développement? Comment accompagner ce projet pour améliorer les conditions de trafic sur la RN 508 (transit, local)?**

Le principe d'une déviation de la RN 508 avec un tunnel sous le Semnoz avait été arrêté dès les études préliminaires qui se déroulèrent dans les années 1970. Le DVA (2000) et l'APSI (2002) considère celui-ci comme étant la seule solution pour désengorger cette section de RN.

Dans le cadre du SCOT il est important qu'une réflexion soit menée sur les conséquences de la mise en service de cet ouvrage en terme d'aménagement et d'urbanisme ( impacts liés à l'accessibilité immédiate du centre de l'agglomération, impacts sur la RN 508 sud)

Ce projet aura des impacts sur la RN 508 comme axe de transit et/ou comme voie de desserte locale. La RN 508 d'Annecy à Doussard constitue la liaison entre l'A41 et le sud du département en direction de la Savoie. Elle assure des fonctions de transit important, notamment aux périodes de pointe d'hiver et d'été, ainsi que la desserte de la zone riveraine et touristique du lac.

Le SCOT de doit-il pas être l'occasion de porter au débat la question de la hiérarchisation du réseau? La N 508 doit -elle devenir une voie d'intérêt local ou rester une voie de transit? Peut-elle remplir ces deux fonctions?

Le projet de SCOT de devrait-il pas permettre la mise en place d'une offre de TC entre Annecy et Doussard, voire d'une offre de TC en site propre sur une partie de la N508 Sud (entre Annecy et Saint Jorioz par exemple)?