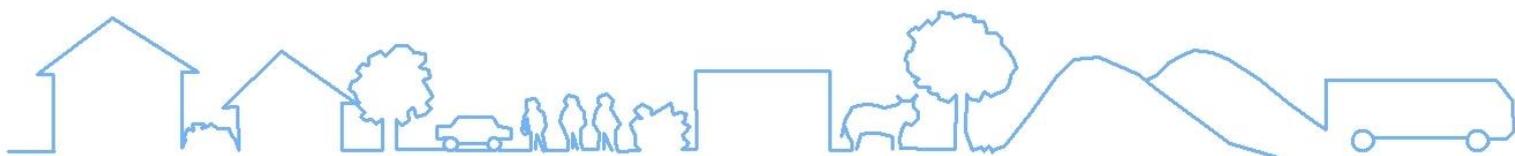


Schéma de Cohérence Territoriale

PADD



COHERENCE

« Vu pour être annexé à la
délibération du Comité
Syndical du SCoT en date
du 26 février 2014 » :

Le Président

Antoine de MENTHON



S O M M A I R E

| | | |
|------|--|----|
| 1. | INTRODUCTION | 5 |
| 2. | LE BASSIN ANNECIEN, UN TERRITOIRE DE QUALITE | 6 |
| 2.1. | STOPPER LE MITAGE EN CONCENTRANT LE DEVELOPPEMENT URBAIN DANS DES POLES ET EN MARQUANT LA LIMITE DE LA VILLE | 7 |
| 2.2. | LIMITER LA CONSOMMATION DU SOL PAR LA DENSIFICATION DU TISSU URBAIN EXISTANT ET A DEVELOPPER | 7 |
| 2.3. | REDEFINIR UN PROJET ARCHITECTURAL ET URBANISTIQUE POUR LE BASSIN ANNECIEN AU MOYEN DE CHARTES INTERCOMMUNALES | 7 |
| 2.4. | PRESERVER LES PAYSAGES ET LES TERRES AGRICOLES | 8 |
| 2.5. | SAUVEGARDER LES MILIEUX NATURELS | 11 |
| 3. | LE BASSIN ANNECIEN, TERRITOIRE D'ACCUEIL | 14 |
| 3.1. | RENFORCER LE POSITIONNEMENT DE LA CENTRALITE ANNECIENNE DANS LE SILLON ALPIN ET DANS LE CONCERT DES VILLES RHONALPINES | 15 |
| 3.2. | AMELIORER L'ACCESSIBILITE EXTERNE DU TERRITOIRE | 17 |
| 3.3. | PREVOIR ET PERMETTRE LA CROISSANCE ECONOMIQUE ET RESIDENTIELLE | 17 |
| 3.4. | MAINTENIR LE DYNAMISME ECONOMIQUE DU BASSIN ANNECIEN | 20 |
| 3.5. | INTEGRER LES DERNIERS STANDARDS EN MATIERE DE TECHNOLOGIES D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION (TIC) | 21 |
| 3.6. | ENCOURAGER LA MISE EN PLACE DE STRATEGIES FONCIERES PAR LES COLLECTIVITES | 22 |
| 3.7. | DYNAMISER L'ECONOMIE TOURISTIQUE | 22 |
| 4. | LE BASSIN ANNECIEN, TERRITOIRE AU FONCTIONNEMENT FLUIDE | 24 |
| 4.1. | ARTICULER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN ET L'URBANISATION | 24 |
| 4.2. | RENFORCER LA STRUCTURATION DU TERRITOIRE AUTOUR DE L'ARMATURE URBAINE | 25 |
| 4.3. | DEVELOPPER UN SYSTEME DE TRANSPORTS TRES PERFORMANT ET ATTRACTIF | 29 |
| 4.4. | REPARTIR LA CROISSANCE EN COHERENCE AVEC CETTE VISION DU TERRITOIRE | 31 |
| 4.5. | COORDONNER LES PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN AVEC LES PROJETS ROUTIERS | 32 |
| 5. | LE BASSIN ANNECIEN, TERRITOIRE DES PROXIMITES | 33 |
| 5.1. | OFFRIR DES LOGEMENTS POUR TOUS | 34 |
| 5.2. | ORGANISER UNE VILLE DE LA PROXIMITE | 36 |
| 5.3. | ACCOMPAGNER LA DIVERSIFICATION DE L'AGRICULTURE | 40 |



| | | |
|------|--|----|
| 6. | LE BASSIN ANNECIEN, TERRITOIRE AUX RESSOURCES MAITRISEES | 41 |
| 6.1. | SECURISER LA GESTION DE L'EAU | 41 |
| 6.2. | MAITRISER LES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES | 42 |
| 6.3. | OPTIMISER LA GESTION DES DECHETS | 43 |
| 6.4. | EQUILIBRER L'OFFRE ET LA DEMANDE LOCALE EN MATERIAUX | 43 |
| 6.5. | PREVENIR LES RISQUES | 44 |
| 6.6. | PRESERVER LA QUALITE DES SOLS ET REHABILITER LES SITES POLLUES | 45 |
| 6.7. | PRESERVER LA QUALITE DE L'AIR | 45 |
| 6.8. | LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES ET OLFACTIVES | 45 |
| 7. | ACRONYMES | 46 |



1. INTRODUCTION

Les enjeux du bassin annécien ont été identifiés à partir d'un travail d'études thématiques et intercommunales que le diagnostic territorial du SCOT a synthétisé autour de l'organisation et du fonctionnement du territoire, de la compétitivité et de la qualité du bassin annécien. Les choix pour le futur du territoire ont reposé sur trois considérations centrales :

- Le caractère non durable du modèle de développement passé : la périurbanisation et l'éclatement urbain engendrent des dysfonctionnements de plus en plus considérables en termes de déplacements individuels motorisés et de consommation d'espace. Les déplacements pour le travail, les études, la consommation et les loisirs explosent d'autant plus que de nombreux ménages ont tendance à s'éloigner de plus en plus des villes et bourgs pourvoyeurs d'emplois, de services et commerces. Les terres disponibles pour l'agriculture sont progressivement utilisées pour les constructions, et les paysages perdent leurs spécificités. De même, le bassin annécien court le risque de manquer de disponibilités foncières pour l'accueil d'infrastructures et d'activités stratégiques nécessaires à son avenir.
- La dynamique du territoire, sur les plans démographique et économique est une tendance lourde : elle résulte des caractéristiques propres du territoire et est amplifiée par l'autoroute A 41 qui a considérablement rapproché l'agglomération franco-genevoise du bassin annécien. L'influence genevoise va aller grandissant sur le bassin annécien sur de nombreux plans : installation de ménages français, suisses ou internationaux travaillant en Suisse, tourisme commercial et de proximité des habitants de l'agglomération franco-genevoise et de ses visiteurs : touristes d'affaires, clientèle internationale, etc. Le maintien de l'attractivité du bassin sur le plan des paysages, de l'offre de logements, de services et d'équipements, ... est indispensable à l'accueil de ces populations et à sa dynamique économique.
- La qualité du bassin annécien est un capital pour son attractivité résidentielle, économique et touristique ; résultat de la combinaison de paysages de lac et de montagne et d'un riche patrimoine bâti, que les évolutions en cours tendent à banaliser, elle est également un capital pour les générations futures à préserver notamment sur les plans écologique et de la biodiversité. Cette qualité passe également par la réduction des pollutions et nuisances, la sécurisation de l'alimentation en eau potable, la maîtrise des consommations énergétiques.

La vision ainsi partagée par les élus à un horizon de 20 ans repose sur cinq grands axes stratégiques :

- le bassin annécien, territoire de qualité,
- le bassin annécien, territoire d'accueil,
- le bassin annécien, territoire au fonctionnement fluide,
- le bassin annécien, territoire des proximités,
- le bassin annécien, territoire aux ressources maîtrisées.



2. LE BASSIN ANNECIEN, UN TERRITOIRE DE QUALITE

Les fondements

La grande qualité du paysage annécien repose tout d'abord sur des facteurs naturels : des paysages variés et remarquables, une grande diversité de milieux naturels. La présence de paysages emblématiques, dont le **lac** et les **montagnes**, contribuent **largement à ce cadre de vie exceptionnel**. La richesse de ces atouts naturels est largement reconnue, comme en témoigne l'existence du PNR du massif des Bauges au Sud du territoire et de la Directive Paysagère du Salève au Nord, avec lesquels le SCOT doit être compatible. Un riche patrimoine architectural, un centre ancien et des sites touristiques viennent enfin ajouter à cette grande qualité.

Cette qualité est l'un des **fondements de la forte attractivité** du territoire, autant résidentielle, économique que touristique.

Cependant, cette richesse a tendance à **s'éroder progressivement** sous la pression d'un modèle de développement consommateur d'espace. Les paysages sont marqués par les infrastructures, les activités, le mitage avec un habitat souvent banal autour des villes, bourgs et villages. Les coteaux sont progressivement urbanisés, les axes routiers sont marqués par une urbanisation parfois presque continue.

La périurbanisation sous forme d'étalement urbain, le développement d'infrastructures et de zones d'activités ont généré ces dernières décennies une forte consommation foncière, de l'ordre 103 ha¹ par an, presque exclusivement soustraite à l'espace agricole. Cette consommation excessive est tirée par une forte poussée de l'habitat individuel dans les espaces à dominante rurale. Les espaces urbanisés sont passés d'environ 9% de la surface du territoire du SCOT dans les années 90 à 11% aujourd'hui. Les espaces agricoles se sont fortement réduits.

Les élus locaux s'accordent sur la mise en œuvre d'une gestion plus économe du sol qui permet de maintenir une activité agricole viable, de réduire l'imperméabilisation des sols et de protéger les espaces naturels.

Le premier choix fondateur

Support indispensable de son attractivité, le SCOT assume sa responsabilité vis-à-vis des générations futures en visant le **maintien d'un territoire de qualité**. Il affiche donc clairement comme première finalité la **préservation de la diversité et de la lisibilité des paysages**. Ce constat nécessite plus que jamais le maintien des grandes identités paysagères et la **pérennisation d'un bon équilibre entre la ville, le lac, la montagne, les milieux naturels, agricoles et forestiers**.

¹ Source DDT entre 1998 et 2008



Les objectifs stratégiques

2.1. STOPPER LE MITAGE EN CONCENTRANT LE DEVELOPPEMENT URBAIN DANS DES POLES ET EN MARQUANT LA LIMITE DE LA VILLE

Le modèle de développement urbain doit être infléchi pour économiser l'espace et préserver les paysages et l'agriculture.

Le SCOT se donne comme objectif de **stopper le mitage** du territoire par l'urbanisation. La priorité est donnée à l'urbanisation dans le tissu urbain existant : en dehors du périmètre du « cœur d'agglomération » défini au chapitre 3, 90 % de la croissance communale et des éventuelles extensions seront concentrées dans 1 voire 2 sites par commune.

Ainsi, le SCOT vise à conforter les centres villes, les centres bourgs et les centres villages urbains en y concentrant la croissance résidentielle et économique.

2.2. LIMITER LA CONSOMMATION DU SOL PAR LA DENSIFICATION DU TISSU URBAIN EXISTANT ET A DEVELOPPER

La consommation d'espace résulte en grande partie des formes urbaines utilisées. Le SCOT fixe comme objectif de **développer des formes urbaines plus denses**, et ce pour tous les usages et toutes les fonctions : habitat, activités, infrastructures et équipements. Il préconise des **densités adaptées aux contextes locaux** : les densités seront déclinées selon les territoires, avec des secteurs plus denses dans le cœur d'agglomération, dans les pôles urbains et villageois et à proximité des haltes de transports en commun, et d'autres moins denses dans les zones non desservies et non équipées. Pour répondre aux attentes des ménages et à leurs parcours résidentiels, une diversité des formes urbaines sera recherchée : petits collectifs, habitat intermédiaire, maisons de ville, etc.

2.3. REDEFINIR UN PROJET ARCHITECTURAL ET URBANISTIQUE POUR LE BASSIN ANNECIEN AU MOYEN DE CHARTES INTERCOMMUNALES

Avec le vote de la loi Engagement National pour l'Environnement, le code de l'urbanisme a rendu caduques toutes les dispositions des PLU qui feraient obstacle à « l'installation de systèmes solaires thermiques ou photovoltaïques ou de tout dispositif individuel de production d'énergie renouvelable, à l'utilisation en façade du bois ou de tout autre matériau renouvelable permettant d'éviter des émissions de gaz à effet de serre [ou] à la pose de toitures végétalisées ou retenant les eaux pluviales ».

Un large renouvellement de la réglementation locale en matière d'architecture, d'urbanisme et de paysage portée par les PLU est donc nécessaire, qui devra prendre en compte à la fois un patrimoine bâti dont la valeur a été soulignée dans le diagnostic, des



caractéristiques propres à chaque hameau, village et bourg et un projet architectural et urbanistique qui reste, en grande partie, à définir.

Une réflexion devra donc être conduite pour identifier, outre le patrimoine le plus remarquable, les tendances significatives de la production architecturale et urbaine récente. Il conviendra d' :

- analyser des problématiques en jeu, les solutions architecturales et urbanistiques apportées, les facteurs de réussite et d'échec, et parmi eux, les atouts et contraintes des sites et des programmes, les logiques d'acteurs, les effets positifs ou négatifs des différents types de règlement de PLU,
- intégrant un examen particulier du contexte issu du Grenelle de l'Environnement, des risques portés par la déréglementation opérée par la loi ENE, mais aussi des opportunités de libération de la créativité architecturale qu'elle peut offrir, cette démarche permettra d'identifier les incitations et les garde-fous à mettre en place pour en tirer le meilleur parti, et, à travers des choix de techniques et de matériaux particulièrement bien adaptés aux conditions locales, produire une architecture confortant l'identité du territoire.

Le Syndicat mixte du SCoT impulsera cette réflexion qui devra déboucher sur des chartes de qualité architecturale, urbanistique et paysagère élaborées par les EPCI en associant leurs communes, et qui pourront se regrouper ; le Syndicat mixte du SCOT assurera la cohérence d'ensemble à l'échelle du bassin annécien.

Pour leur élaboration, les EPCI pourront réunir élus, associations d'habitants, paysagistes, urbanistes et architectes.

Ces chartes seront validées par les EPCI et le Syndicat mixte du SCoT, et elles constitueront des documents de référence auxquels les PLU pourront se reporter.

2.4. **PRESERVER LES PAYSAGES ET LES TERRES AGRICOLES**

Le SCOT identifiera dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO) les sites qui devront être préservés et ceux à densifier afin de garder un paysage de qualité sur l'ensemble du territoire.

La trame composée des espaces agricoles et naturels remplit de nombreuses fonctions. Elle est menacée par l'urbanisation diffuse des espaces agricoles, globalement sur tout le périmètre mais plus particulièrement au nord d'une ligne Quintal – Thorens. Cette menace pèse sur toutes les exploitations.

Le SCOT vise à maintenir la diversité et la lisibilité des paysages à dominante agraire et naturelle.



2.4.1. PRESERVER LES TERRES AGRICOLES

L'agriculture contribue à la fois à l'économie du territoire et à des paysages de grande qualité dont elle assure le caractère ouvert.

Pour les **terres agricoles et naturelles**, le SCOT fixe comme objectif de **limiter la consommation du sol à moins de 1100 ha à un horizon de 20 ans**², correspondant aux besoins pour l'habitat, l'activité économique, les infrastructures et les superstructures soit un rythme de consommation annuelle divisé par 2.

La valeur pastorale et les fonctionnalités d'exploitation agricole (accès aux bâtiments, alimentation en eau...) des alpages seront préservées voire améliorées, dans le respect de la valeur écologique de ces espaces ; tout éventuel projet aura un impact limité sur son environnement.

Le SCOT vise en particulier la préservation des **espaces agricoles à enjeux forts pour l'économie agricole**, les paysages et les dynamiques écologiques, qui seront définis et cartographiés dans le document d'orientation et d'objectifs en prenant en compte l'armature urbaine définie au chapitre 3.

Les espaces agricoles les plus stratégiques seront « préservés » par une procédure les préservant sur le long terme (plus de 20 ans).

2.4.2. PRESERVER LES GRANDS PAYSAGES OUVERTS

Le SCOT a pour objectif de préserver les grands paysages ouverts, au caractère agraire dominant ainsi que les petits paysages d'intérêt.

Les **paysages formés par la « nature ordinaire »**, auxquels contribuent les espaces agricoles, constituent en effet un enjeu majeur, surtout dans les zones de collines, de plaines, de vallées et de cols tels que Bluffy, Leschaux, Mont Sion, Evires, et les grands espaces naturels : Glières, Salève - Mandallaz - Montagne d'Age, Bauges, sites naturels du lac d'Annecy...

Le SCOT vise à faciliter la lisibilité de ces paysages :

- **par l'instauration de limites claires au développement urbain** ; au-delà du trait sur une carte, il s'agit de préserver des cônes de vue, de recommander des espèces végétales pour les espaces publics et privés, de valoriser également les vues sur le bâti, etc. afin de valoriser la relation entre ville et nature,
- **par le maintien d'espaces ouverts stratégiques de bords de routes,**
- **par le maintien de coupures d'urbanisation à toutes les échelles.**

² Cette enveloppe foncière est calculée sur la base d'une poursuite de la croissance démographique et d'une densification de l'urbanisation. Elle prend en compte les surfaces nécessaires pour le développement résidentiel, pour les services et les équipements, pour les activités économiques et pour les infrastructures.



Enfin, le SCOT affirme la nécessaire préservation :

- **des ensembles boisés significatifs et structurants dans le paysage, sans pour autant encourager la descente de la forêt ou la fermeture des paysages,**
- **une trame de boisements secondaires au sein des espaces agricoles,**
- **des cours d'eau et de leurs ripisylves.**

2.4.3. PERENNISER LES EQUILIBRES DE COMPOSITION AUTOUR DU LAC

Le paysage du lac alpin d'Annecy se construit essentiellement autour de quatre vues fondamentales :

- les deux bouts du lac encadrés par les versants boisés des montagnes,
- les deux espaces de transition entre grand et petit lac au niveau du Col de Bluffy/Tournette et du Roc de Chère et au niveau des pentes agricoles de Saint-Jorioz sous le Col de Leschaux.

Le SCOT se donne pour objectif de pérenniser les équilibres de composition des paysages autour du lac en portant l'attention notamment sur :

- la lisibilité des espaces urbanisés, acquise par une plus grande structuration,
- les perceptions végétalisées des rives,
- les lignes boisées,
- les espaces ouverts de lisibilité,
- les vues sur la montagne : massif de la Tournette, du Semnoz, des Bauges, du Parmelan, du mont Veyrier...

Les sites patrimoniaux qui contribuent à la richesse de ces paysages seront valorisés.

Les sites touristiques étant particulièrement fréquentés, le SCOT organisera et facilitera les accès aux berges et au lac par des cheminements doux.

Les communes riveraines du lac sont concernées par l'application de la loi littoral. Le DOO précisera les modalités d'application de cette loi.

2.4.4. ORGANISER LA LISIBILITE GENERALE DES ENTREES DE VILLE ET DES LIMITES ENTRE LES PAYSAGES NATURELS ET URBAINS

Le SCOT vise :

- à maintenir **la diversité reconnue des paysages** depuis les principaux axes routiers,
- à restaurer **la lisibilité des entrées** d'agglomération et de bourgs,
- à **organiser les limites de l'agglomération** dans le respect des sites collinaires : il s'agit de maintenir l'amphithéâtre vert qui forme la toile de fond de l'agglomération,
- et à maîtriser l'affichage publicitaire, les enseignes et les pré-enseignes³

³ Conformément au décret d'application du 30 janvier 2012



L'urbanisation progressive sur les coteaux banalise les paysages. Le SCOT a pour objectif de stopper cette urbanisation et de revaloriser les coteaux habités par l'instauration de limites claires entre ville et campagne, de formes urbaines adaptées...

2.4.5. AMELIORER L'OFFRE D'ESPACES COLLECTIFS

Il existe de très nombreux espaces ouverts au public et en particulier d'espaces naturels et de cheminements qui contribuent à l'appréciation du paysage et du territoire par les promeneurs, à la qualité de vie et au lien social. **Le SCOT vise l'amélioration de la qualité de ces espaces publics :**

- en recherchant des perméabilités entre les espaces publics et privés notamment sur les coteaux habités pour améliorer et qualifier la fréquentation des espaces collectifs,
- en organisant l'accessibilité aux espaces naturels et en gérant leur fréquentation
- en organisant une bonne cohabitation avec les activités présentes, principalement agricoles et forestières.

Le SCOT préconise une gestion raisonnée de la fréquentation des espaces naturels en cohérence avec leur valeur écologique et paysagère: plateau des Glières, Semnoz, Bauges, Tournette, Parmelan, col de la Forclaz, Mont Veyrier, Salève, lac d'Annecy... Il s'agira en particulier de maîtriser les accès aux espaces naturels récréatifs, qui sont également des réservoirs de biodiversité, par la maîtrise de l'offre de parkings, l'organisation des accès, les choix de balisage, ...

Par ailleurs, le SCOT encourage le développement de liaisons douces qualitatives entre les sites naturels afin de préserver le maillage de sentiers traditionnels et développer un accès facilité aux lieux de vie par des moyens non motorisés. Une synergie sera ainsi recherchée entre d'une part les axes de transport en commun et/ou les axes modes doux et d'autre part l'approche par les usagers des espaces naturels et récréatifs. Le développement de ces liaisons douces devra se faire en cohérence avec les sensibilités écologiques des espaces naturels traversés.

2.5. SAUVEGARDER LES MILIEUX NATURELS

Le bassin annécien dispose d'un réseau d'espaces protégés et reconnus que le SCOT s'engage à préserver en évitant toute urbanisation. Le SCOT identifiera dans le document d'orientation et d'objectifs les espaces qui devront être préservés de tout aménagement et ceux qui devront faire l'objet d'une attention particulière dans l'élaboration des documents d'urbanisme locaux (DUL). Il s'agira par ce zonage de préserver une dynamique écologique fonctionnelle des grands espaces naturels réservoirs de biodiversité, et du réseau d'espaces de nature ordinaire qui assure la continuité entre ces grands espaces.

Une attention sera portée au maintien des fonctionnalités du réseau écologique (trame verte et bleue), en concertation avec les territoires voisins, et notamment :



- les grandes continuités écologiques inter-massifs et les continuités écologiques plus locales ; citons par exemple les alentours du Roc de Chère, des rives et zones humides attenantes au Fier, les rives du lac d'Annecy ; en cas de nécessité leur restauration sera envisagée,
- les effets de lisière en limitant la fragmentation en bordure des grands massifs,
- les milieux secs sur les coteaux,
- la dynamique écologique du lac et les zones humides dans une trame verte et bleu interconnectée...

La préservation des grands espaces naturels : plateau des Glières, Semnoz, Bauges, Tournette, Parmelan, Mont Veyrier, Col de la Forclaz, Salève, lac d'Annecy passe par la gestion des accès aux espaces naturels récréatifs : parkings, accès, balisages...

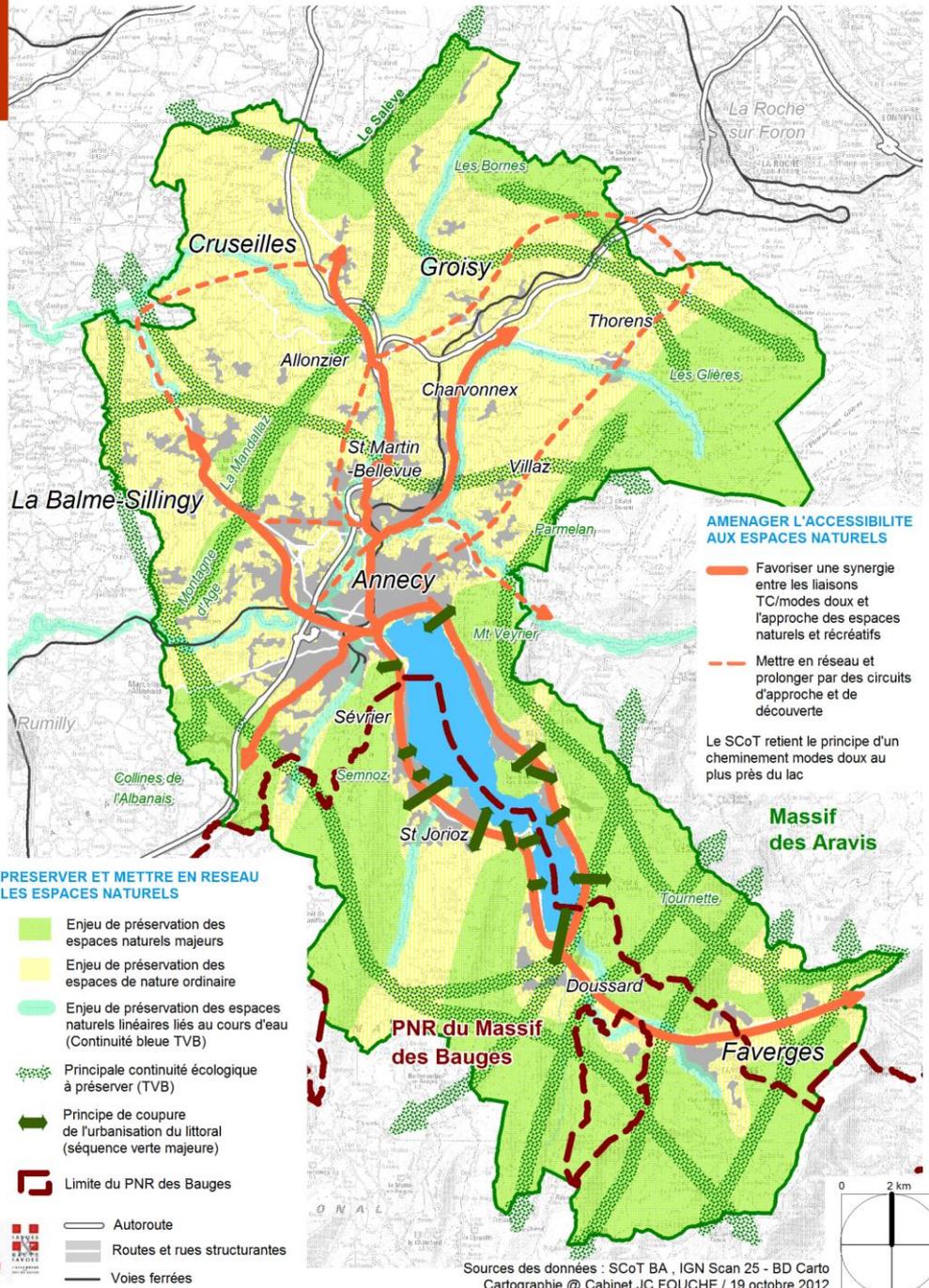
La nature ordinaire contribue très directement à la richesse des milieux naturels. Sa préservation rejoint les objectifs annoncés dans la sauvegarde des paysages dans le chapitre 1.3. : terres agricoles, coteaux, limites des villes...

Dans le cadre du maintien de la biodiversité, le SCOT recommande enfin de faire évoluer les pratiques d'aménagement des espaces verts privés et collectifs, plus favorables à la biodiversité, telles que les haies paysagères, les pelouses...



SCoT
BASSIN ANNÉCIEN

**PADD / Schéma 1 : PRESERVER LES ESPACES NATURELS,
LES METTRE EN RESEAU (TVB),
AMENAGER LEUR ACCESSIBILITE**





3. LE BASSIN ANNECIEN, TERRITOIRE D'ACCUEIL

Les fondements

Dans ce cadre de grande qualité, le bassin annécien se caractérise par une dynamique démographique forte depuis de nombreuses décennies : si le vieillissement de la population se traduit par un solde naturel hétérogène mais toujours positif selon les intercommunalités, le solde migratoire remarquablement élevé sur l'ensemble du bassin en est le révélateur.

Au-delà du cadre naturel, cette attractivité repose sur de nombreux atouts que sont notamment la dynamique économique endogène ainsi que la proximité du bassin lémanique, qui s'est renforcée avec la mise en service du tronçon de l'A 41 entre Allonzier-la-Caille et Saint-Julien-en-Genève. Ainsi, le nombre de frontaliers sur le territoire a doublé depuis 2004 pour atteindre 10 748 en 2011.

Cette nouvelle proximité interroge le bassin annécien quant à son positionnement vis-à-vis du Genève franco-suisse : avec une croissance attendue de 200 000 habitants, portant la population de ce territoire à plus d'un million, et 100 000 emplois nouveaux à l'horizon 2030⁴, l'influence de ce territoire très dynamique sur le bassin annécien ira croissante dans les décennies à venir.

La tradition industrielle haut-savoyarde s'exprime tout particulièrement dans le bassin annécien, avec une capacité à créer des entreprises et des emplois, à s'inscrire dans les pôles de compétitivité Mécatronique et Imaginove, et à offrir un foncier économique pour répondre aux besoins des entreprises.

La tradition industrielle et la tertiarisation de l'économie conduisent à un équilibre entre les différents moteurs de l'économie : 33% des emplois dans l'économie résidentielle, 21% dans l'économie productive, 9% dans l'économie de la connaissance, 3% dans les transports et la logistique, 7 % dans le tourisme et les loisirs, le quart restant étant des emplois « transversaux » à destination à la fois des entreprises et des particuliers (finances, immobilier, constructions, services opérationnels). La dynamique en termes d'emplois salariés privés est particulièrement remarquable puisqu'elle dépasse en évolution la croissance démographique entre 1999 et 2009.

⁴ Schéma du projet d'agglomération franco-valdo-genevois – Décembre 2007



Le second choix fondateur

Fort de ce constat très positif, le bassin annécien opte résolument pour une **poursuite de la dynamique démographique et économique**.

- Ce faisant, il s'inscrit dans la dynamique de développement du sillon alpin franco-suisse, en prenant tout particulièrement en compte la dynamique genevoise. En faisant ce choix, il se positionne en tant que bassin de vie autonome et dans une relation équilibrée avec l'agglomération franco-valdo-genevoise, dans le respect des poids relatifs des deux entités. Ce choix implique un réel volontarisme en faveur d'un développement économique qui soit d'une part moteur pour créer de la valeur ajoutée sur le territoire et attirer des entreprises, et d'autre part qui réponde aux besoins d'une population croissante en termes d'économie résidentielle.
- Centre décisionnel et économique de la Haute-Savoie, le bassin annécien prend sa part de la croissance départementale à venir, en assumant le rôle dévolu à sa capitale départementale : s'il ne le faisait pas, il contribuerait à ce que la population nouvelle, résultat d'un solde naturel élevé et d'un solde migratoire positif, soit obligée de s'éloigner des zones d'emplois et de services, ce qui contribuerait à accroître la consommation d'espace et les dysfonctionnements liés aux déplacements .
- Le SCOT déclinera donc cette volonté d'accueillir des ménages. Dans le souci de limiter le vieillissement de la population, il visera l'accueil de ménages jeunes et actifs, travaillant sur le territoire ou à proximité. La création d'emplois et l'accueil d'entreprises vont de pair avec cet objectif général.

Les objectifs stratégiques

3.1. RENFORCER LE POSITIONNEMENT DE LA CENTRALITE ANNECIENNE DANS LE SILLON ALPIN ET DANS LE CONCERT DES VILLES RHONALPINES

Le dynamisme du territoire est porté en grande partie par celui de l'agglomération annécienne.

Le SCOT vise à renforcer cette centralité au bénéfice de tout le territoire et au-delà : le rayonnement de l'agglomération annécienne concourt à celui de tout le département ; la capacité de rayonnement de la centralité annécienne est indispensable à un **maillage équilibré du sillon alpin franco-suisse** entre l'agglomération chambérienne et l'agglomération genevoise, dont la proximité avec Annecy s'accroîtra encore avec la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux Vives - Annemasse. Le SCOT affirme ainsi les grandes fonctions de la centralité annécienne.

Dans ce but, il importe qu'elle puisse offrir toutes les conditions pour ce rayonnement :

- Avec **des services et équipements de santé, formation, culturels, sportifs et de loisirs**, support des manifestations qui font la notoriété de l'agglomération. Le SCOT permet l'implantation de grands équipements sportifs en rapport avec les besoins des



fédérations, Les équipements seront développés en respectant les sensibilités écologiques et paysagères des espaces aménagés et de leur environnement.

- Avec une **offre commerciale** permettant un rayonnement large : le centre ville d'Annecy joue pour cela un rôle primordial en tant que centre de l'agglomération et du bassin de vie voire même au-delà. Le renforcement de ce positionnement doit être centré sur les dimensions qualitatives de l'offre commerciale pour offrir une gamme de produits répondant aux attentes d'une clientèle très large, de la population locale à la clientèle touristique et internationale. La concentration d'une offre haut de gamme complétée par une offre ordinaire conséquente sur l'hypercentre d'Annecy va de pair avec le redéploiement du commerce dans les centralités secondaires de l'agglomération, dans une démarche de renforcement de l'armature des centralités urbaines. Ceci implique de contenir le développement des grandes zones commerciales mono-fonctionnelles en spécifiant leur vocation et en accompagnant leur mutation qualitative en terme de qualité urbaine et d'accessibilité par les transports en communs et modes doux.
- Avec des services de haut niveau pour la population et les entreprises : les premiers concernent essentiellement l'hyper-centre, les seconds des localisations facilement accessibles, intégrées et/ou bien reliées aux zones d'emploi.

L'enseignement supérieur et la recherche sont les clefs de ce positionnement. Le PADD préconise comme objectif de renforcer :

- l'Université de Savoie sur le Bassin Annécien, en lien avec les autres universités genevoises et rhônalpines,
 - les filières existantes et notamment les niveaux Bac + 2 et les écoles d'ingénieurs,
 - les niches sur lesquelles l'agglomération annécienne a une reconnaissance avérée au plan régional ou national comme par exemple la mécanique, la mécatronique, les métiers de l'image et du multimédia,
 - les filières « sport-études » et les métiers du tourisme,
 - les filières innovantes, dans lesquelles le bassin annécien pourra développer des spécialités et offrir des emplois aux diplômés,
- Avec deux tiers des emplois du territoire, la centralité annécienne est le moteur de son économie. Le SCOT se fixe comme objectif **de renforcer sa capacité à attirer des entreprises de haut niveau** :
- avec les équipements et services évoqués ci-devant,
 - avec l'offre en enseignement supérieur connectée avec les spécificités économiques du territoire,
 - ainsi qu'avec le cadre de vie de qualité.
 - Les services de haut niveau et l'enseignement supérieur contribueront à renforcer l'économie de la connaissance, composante indispensable de l'économie pour la compétitivité et pour le maintien d'une large part d'économie productive.



3.2. AMELIORER L'ACCESSIBILITE EXTERNE DU TERRITOIRE

Le bassin annécien est **remarquablement connecté à l'extérieur sur le plan autoroutier**, sauf pour le Sud du bassin, secteur pour lequel la solution se trouvera dans la recherche d'une plus grande fluidité sur la rive gauche du Lac, notamment par la mise en place de Bus à Haut Niveau de Service et, en garantissant les réserves foncières pour le tunnel du Semnoz (cf chapitre 3.3).

Le bassin annécien dispose d'un aéroport régional Annecy-Meythet et d'une proximité avec les aéroports internationaux de Genève-Cointrin et de Lyon Saint-Exupéry.

En revanche, sur le plan ferroviaire, le bassin annécien accuse un retard très important. Le SCOT considère comme essentiel une amélioration des temps de parcours à deux titres : d'une part son accessibilité ferroviaire améliorera son attractivité économique et touristique ; d'autre part, elle permettra de limiter les déplacements routiers ou aériens plus consommateurs d'énergie fossile.

Ainsi, le Syndicat mixte du SCOT appuiera toutes les démarches visant à **améliorer les relations ferroviaires** :

- au sein du sillon alpin en direction de Chambéry-Grenoble, avec un doublement le plus long possible de la voie entre Annecy et Chambéry, et en direction de Genève, en prenant en compte la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin - Eaux Vives - Annemasse,
- avec Lyon, la LGV Lyon-Turin et Paris.
- Notamment, il conduira soit en chef de file, soit aux côtés d'autres collectivités et partenaires, toutes actions de lobbying, de communication, voire d'études, pour accélérer les réalisations nécessaires. Il sera en veille permanente sur les évolutions sur ce dossier de manière à être pro-actif dans toutes les démarches.

3.3. PREVOIR ET PERMETTRE LA CROISSANCE ECONOMIQUE ET RESIDENTIELLE

En s'inscrivant dans une perspective de développement, les objectifs du SCOT reposent sur une hypothèse de poursuite de la **croissance démographique**, soit 40 000 habitants pour les 20 prochaines années.⁵ Elle suppose une croissance correspondante des emplois.

L'accueil de population et d'emplois passe par la production de foncier constructible localisé selon les objectifs développés dans le chapitre 3, et par la production de l'immobilier et des logements correspondants, avec des standards de production respectant les principes du développement durable : renouvellement urbain, économie d'espace, mixité, limitation de la croissance des déplacements motorisés...

Le SCOT favorisera le dynamisme économique notamment en offrant de bonnes conditions d'accueil, compatibles avec la structuration du territoire retenue.

⁵ Hypothèse centrale projection INSEE



3.3.1. ACCUEILLIR LES ACTIVITES ECONOMIQUES DANS LEUR DIVERSITE

Le SCOT encourage tout d'abord la **mixité fonctionnelle**, mélange des activités et de l'habitat, et ce pour les activités qui le permettent : il s'agit tout particulièrement du commerce, des services à la personne (incluant la santé, la formation, les services quotidiens, etc.), d'une grande partie des activités tertiaires, d'une partie de l'artisanat générateur de peu ou pas de nuisances. Cette mixité fonctionnelle est l'un des premiers leviers pour limiter les déplacements, l'objectif étant que les ménages trouvent au plus près de chez eux ce dont ils ont besoin pour leur vie quotidienne.

Elle sera recherchée là où densité de population et accessibilité en transports en commun la valorisent au mieux, à savoir dans le cœur d'agglomération et dans tous les pôles tels que définis dans le chapitre 3.2. Elle sera particulièrement recherchée dans les pôles et dans les bourgs le long des axes de transport en commun aujourd'hui très orientés vers le résidentiel.

Cependant, toutes les activités ne peuvent pas être localisées au sein d'un tissu urbain mixte. Par exemple les activités liées à des pôles de compétitivité comme la Mécatronique et les industries outdoor pourraient être localisées dans un site emblématique. C'est également le cas de nombreuses activités productives et des activités logistiques.

Le SCOT encourage tout d'abord des densités plus élevées pour l'ensemble des constructions liées aux activités économiques avec des formes urbaines plus compactes de manière à ce que l'effort d'économie du foncier soit réparti entre le développement résidentiel et le développement économique.

La vocation des zones d'activités doit être clairement exprimée et son maintien dans le temps recherché. L'ambition du SCOT est ainsi **d'organiser une offre hiérarchisée de zones d'activités** au sein du périmètre en réponse à deux objectifs :

- permettre le développement endogène des entreprises existantes,
- favoriser un développement exogène pour le renouvellement et pour conforter l'attractivité du territoire.

Cette offre permettra de conforter le dynamisme autour de l'agglomération annécienne à proximité des grands axes autoroutiers et ferroviaires et le développement endogène de PME-PMI et d'artisans sur l'ensemble du territoire.

Cette hiérarchie s'organisera à trois niveaux :

- **Le premier niveau est celui des zones emblématiques régionales** : il s'agit de mettre à disposition des entreprises des zones d'activités de grande taille et de qualité, dites de niveau régional ; leur vocation est le développement des entreprises existantes et le développement exogène. Ces zones auront une bonne accessibilité routière et autoroutière, ainsi que par les transports en commun, par les modes doux, et si possible par voie ferroviaire ; elles offriront un panel de services aux entreprises, telles que la



restauration, les prestations mutualisables, pépinières d'entreprises, ou un accès aisé à ces services localisés dans les villes ; elles offriront un accès au très haut débit en technologie de l'information et de la communication. La qualité paysagère et architecturale sera soignée au travers de prescriptions architecturales et paysagères à définir lors de leur création. Il s'agit notamment de l'extension des zones des Glaisins ; Altaïs ; Allonzier-la-Caille / Cuvat / Saint-Martin-Bellevue / Villy-le-Pelloux et de la Zone Sud Agglo (Seynod-Montagny-Pilleuse); il s'agira dans le futur de zones d'activités plus proches du cœur d'agglomération ou de Faverges.

- Le second niveau de cette hiérarchie comprend des zones d'activités de moyenne dimension, pour le développement des PME-PMI et pour l'artisanat local. Dites **zones d'activités de niveau intercommunal**, elles sont réparties sur le territoire, dans chaque intercommunalité. Elles se caractérisent par une bonne accessibilité au réseau routier et si possible ferroviaire, une couverture par les technologies de l'information et de la communication, une bonne accessibilité aux transports en commun et modes doux, un bon traitement paysager et une bonne intégration paysagère. Le trafic de poids lourds généré par les implantations à venir sera anticipé au moment du choix de la localisation.
- Enfin, les **zones de niveau local** sont les petites zones attachées aux communes ou quartiers pour l'artisanat local.

Dans le respect du principe de solidarité énoncé par les présidents des EPCI, le SCOT fixe comme objectif aux intercommunalités, de travailler à **l'élaboration d'un schéma d'implantation des zones d'activités économiques** du territoire du SCOT, partagé par les 7 EPCI membres du Syndicat mixte du SCOT. Outre la localisation et la vocation, ce schéma définira en particulier la qualité des aménagements et de l'image souhaitée, les équipements et services de proximité présents ou dont le développement est souhaité, la qualité de l'accessibilité, la charge foncière (coût du foncier) acceptable par le(s) type(s) d'activité(s) visé(s).

Dans les zones d'activités existantes, un objectif de densification, et quand c'est nécessaire de requalification, est affirmé par le SCOT, tout particulièrement dans le cœur d'agglomération. Les projets intégreront les nouveaux standards en termes de mobilité : accessibilité transports en commun et modes doux, maîtrise du stationnement...

Enfin, le SCOT se donne pour objectif **l'accueil des activités de BTP** :

- il s'agit d'une part d'offrir une ou plusieurs zones d'activités pour les travaux publics dans des sites épargnant de leurs nuisances, autant que faire se peut, les zones résidentielles et mixtes. Les grandes plateformes de traitement de matériaux seront localisées dans la mesure du possible à proximité des lieux de gisement pour limiter les déplacements et les nuisances, et à proximité des axes structurants,
- d'autre part, il s'agit de permettre la localisation des activités du bâtiment soit dans les zones de niveau local ci-dessus évoquées, soit dans le tissu urbain lorsqu'elles sont peu génératrices de nuisances.



3.3.2. ACCUEILLIR LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE

- le SCOT doit permettre la constitution d'une offre de logements de qualité et en quantité suffisante. La répartition de l'offre de logements sera déterminée selon les principes développés dans le chapitre 3.

3.4. MAINTENIR LE DYNAMISME ECONOMIQUE DU BASSIN ANNECIEN

La poursuite de la remarquable dynamique économique du bassin annécien repose certes sur l'offre du territoire pour sa localisation (chapitre 2.3), mais également sur des politiques à mettre en place pour la conforter.

Le Syndicat mixte du SCOT **encourage la mise en œuvre d'une stratégie de dynamisation du territoire** autour de trois éléments-clés pour son attractivité :

- **l'innovation** par le soutien à la créativité et à la recherche d'excellence. Les pépinières d'entreprise et le conseil aux créateurs par les institutions existantes en sont deux composantes, nécessaires sur tout le bassin. Le SCOT soutient la mobilisation des différentes instances du territoire pour favoriser la diffusion de l'innovation, tant dans le domaine technologique que dans celui de la gestion d'entreprise, afin de promouvoir l'excellence dans tous les secteurs présents sur le territoire. Une **couverture en technologies de l'information et de la communication** est indispensable dans ce sens, y compris sur le Sud du territoire.
- **la formation** afin de permettre l'amélioration des compétences dans les entreprises, en renforçant les domaines technologiques et des sciences de la gestion au niveau de la formation initiale, et en développant de nouveaux types de formation pour permettre la spécialisation dans des domaines nouveaux, au niveau de la formation initiale et continue,
- **la promotion** des pôles d'excellence, par une communication large des grands axes de la politique économique retenue par les élus, afin de fédérer les énergies locales autour de ces domaines d'innovation et d'une manière plus large pour fédérer les acteurs et mettre en exergue le partage d'une ambition. Elle s'intègre à la stratégie plus globale en lien avec les pôles de compétitivité et les clusters régionaux.

L'entente intercommunautaire, sous-tendue par la stratégie de développement économique ainsi esquissée dans ces deux derniers chapitres, ira de soi dans la mesure où chaque intercommunalité y trouvera un bénéfice. Les présidents des EPCI du Syndicat mixte du SCOT se sont d'ores et déjà engagés pour « mettre en place un partage et une solidarité réelle et efficace entre territoires et donc d'avancer rapidement dans la réflexion sur un **dispositif de solidarité financière** ». Le SCOT relaie cette volonté essentielle pour que les décisions de localisation, quelle que soit leur nature, relèvent d'une logique dépassant les limites administratives et permettant de respecter les principes du développement durable, telles qu'elles sont développées dans les chapitres suivants.



3.5. INTEGRER LES DERNIERS STANDARDS EN MATIERE DE TECHNOLOGIES D'INFORMATION ET DE COMMUNICATION (TIC)

L'intégration des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) dans la vie quotidienne des habitants comme des entreprises va poursuivre son essor au cours des prochaines années, pour imprégner progressivement des pans de plus en plus nombreux de la vie quotidienne. Or, le bassin annécien est marqué par une accessibilité inégale en termes de services, tout particulièrement dans la Communauté de communes du Pays de Faverges, et une demande des entreprises encore insatisfaite.

C'est pourquoi le SCOT vise 3 objectifs :

- Garantir la montée en débit pour les entreprises et les ménages en ADSL à court terme en visant le déploiement du Très Haut Débit à long terme.
 - En assurant la cohérence entre les initiatives privées et publiques, notamment sur les impacts en matière de travaux publics et de voirie
 - En développant l'utilisation des nouvelles technologies pour un territoire durable (télétravail, gestion de l'énergie –smartgrid , accompagnement en santé des personnes âgées, ...)
- Assurer une accessibilité totale aux réseaux numériques. L'ensemble du territoire et sa population doivent, progressivement et partout, pouvoir accéder aux services innovants et aux réseaux numériques.
-
- Valoriser le numérique comme facteur d'attractivité et de qualité de vie en développant:
 - la e-santé pour faciliter l'hospitalisation à domicile des convalescents ou le maintien à domicile des personnes âgées.
 - le travail à distance : l'utilisation des TIC pour faciliter la montée en puissance du télétravail et de la téléformation. Cet axe doit permettre de dynamiser les territoires ruraux dans une logique de développement durable.

Dans ce but, le SCOT encourage la couverture en Très Haut Débit (FTTX – Fiber to the X) sur l'ensemble du territoire, les priorités visant les zones d'activités emblématiques régionales, les zones d'activités intercommunales, la ville élargie et les bourgs. Il encourage également une répartition homogène sur l'ensemble du territoire pour un accès « partout et pour tous ».

Cette ambition doit permettre de réduire la fracture numérique et les disparités territoriales (Nord / Sud) sur le bassin annécien.



3.6. ENCOURAGER LA MISE EN PLACE DE STRATEGIES FONCIERES PAR LES COLLECTIVITES

Les collectivités disposent de moyens réglementaires pour orienter le développement spatial de leur territoire, tels que PLU, PLH... Compte tenu de la pression foncière pour l'économie ou l'habitat, ces moyens sont insuffisants pour atteindre les objectifs d'économie d'espace et d'optimisation de son utilisation.

Le SCOT encourage les collectivités et leurs groupements à **organiser la concertation avec l'ensemble des acteurs pour élaborer une stratégie foncière** qui leur apporte une plus grande maîtrise dans les évolutions spatiales de leur territoire. Cette stratégie foncière sera basée sur la vision que se donnera la collectivité de son développement futur, en intégrant les orientations du SCOT.

Elle permettra d'anticiper les évolutions des différents secteurs de la collectivité en choisissant les moyens les plus adéquats pour que ces évolutions correspondent à la vision de la collectivité : connaissance de la situation foncière, évaluation de la dureté foncière, priorisation des actions de la collectivité, négociations, préemption, outils d'aménagement, fiscalité de l'urbanisme, politique de l'habitat, etc. Les collectivités des EPCI adhérents pourront s'appuyer sur l'expertise de l'EPFL de Haute-Savoie.

3.7. DYNAMISER L'ECONOMIE TOURISTIQUE

Le tourisme est une activité à part entière du bassin annécien, qui recouvre différentes facettes : tourisme culturel offert par la ville d'Annecy et par le patrimoine bâti, tourisme de montagne, tourisme au bord et sur le lac, tourisme vert, glisse sur eau et air. Cette dernière est de renommée mondiale pour le parapente au Col de la Forclaz. Les activités touristiques sont de plus pourvoyeuses d'emplois de services.

Ce secteur est cependant fragile, notamment sur le plan des hébergements et de l'actualisation de l'offre d'activités.

Le SCOT se propose de poursuivre 5 objectifs :

- **conforter les moteurs du tourisme** du bassin annécien que sont la montagne, le lac, la glisse dont le vol libre, le tourisme vert, le tourisme d'affaires et culturel : il s'agira en particulier de préserver les sites remarquables et/ou patrimoniaux, ou encore supports de pratiques spécifiques comme le parapente. Sur ce dernier point, le SCOT soutient le principe d'une liaison transports en commun performante de type ascenseur/téléporté entre la commune de Talloires et le site de parapente du col de la Forclaz, ce qui nécessitera le recours à une procédure UTN.
- **perenniser et développer l'offre d'hébergements** et améliorer leur qualité,



- permettre l'**adaptation des produits touristiques à la demande**. Il pourra s'agir de définir d'éventuels sites stratégiques pour le développement d'équipements et/ou de services touristiques, complémentaires à l'offre actuelle et nécessaires à la dynamique touristique, dont le centre d'expositions et de congrès constitue un élément clé,
- développer un **réseau de cheminements balisés** parmi lesquels des pistes cyclables en site propre, notamment la voie verte autour du lac d'Annecy et d'autres voies en continuité des grands itinéraires,
- améliorer la **promotion et le marketing** touristique du bassin annécien et rechercher la **cohérence** des actions conduites par les différents acteurs.

Le tourisme lié à la présence du lac, emblème du bassin annécien, représente une part importante de l'activité économique sur les deux rives. Le SCOT se fixe comme objectif de maintenir la qualité des paysages, de faciliter les accès, de permettre le développement d'une offre d'hébergements en hôtels.

Sur tous les sites remarquables, les aménagements devront être de grande qualité, et respecter les objectifs du chapitre 1 sur le plan des paysages et des milieux naturels. Sur le plateau des Glières, ils respecteront la valeur patrimoniale spécifique et les décisions d'aménagement seront prises après concertation intercommunautaire.



4. LE BASSIN ANNECIEN, TERRITOIRE AU FONCTIONNEMENT FLUIDE

Les fondements

Tandis que la croissance démographique se répartit de manière diffuse sur l'ensemble du territoire depuis plusieurs décennies et de plus en plus dans les communes éloignées de l'agglomération, les emplois sont concentrés dans l'agglomération et se développent dans les communes à proximité d'Annecy.

Les dysfonctionnements sont de plus en plus importants en termes de déplacements. L'éclatement urbain est défavorable à l'organisation de transports en commun performants. Dès lors, la voiture particulière est le mode de déplacement le plus utilisé. De même, cette organisation urbaine, ou plutôt cette désorganisation urbaine, entraîne des coûts d'investissement et de maintenance sur tous les réseaux comme par exemple l'eau potable, l'assainissement, les eaux pluviales, l'électricité, les télécommunications.

Les choix exposés précédemment pour un territoire d'accueil et de qualité ne seront durables que dans la mesure où l'organisation du territoire contribuera à limiter fortement la croissance des déplacements individuels motorisés, et aura un impact positif sur la qualité de l'air. Pour ce faire, le SCOT se donne comme objectif de renforcer la structuration du territoire autour d'une armature urbaine organisée en cohérence avec le système de transports en commun, privilégiant la proximité.

Ainsi, les communes qui verront leur accessibilité en transports en commun améliorée s'engageront-elles dans l'accueil de nouvelles populations avec un mode d'urbanisation plus dense, assorti de la présence de services et d'équipements pour servir la proximité. Ceci permettra de rentabiliser les investissements et contribuera à préserver des espaces naturels et agricoles. A contrario, les communes moins bien desservies verront leur croissance maîtrisée.

Les objectifs stratégiques

4.1. ARTICULER L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN ET L'URBANISATION

Le SCOT promeut un modèle de développement basé sur la recherche de cohérence entre l'urbanisation et les déplacements. Il s'agit de faire en sorte que les développements urbains soient les plus importants là où des transports efficaces existent ou peuvent se développer, et parallèlement de limiter la croissance urbaine dans les secteurs dont la desserte est insuffisante.



Pour mettre en œuvre cette organisation, le SCOT propose de :

- **maximiser et optimiser l'usage des transports en commun en densifiant** à proximité des réseaux de transports en commun performants et en privilégiant le renouvellement urbain et l'urbanisation des dents creuses dans les villes et secteurs bien desservis,
- **prévoir et organiser les développements urbains** là où l'offre de desserte en transports en commun peut être performante.

En corollaire, le SCOT prévoit dans le chapitre 4 de maintenir ou renforcer les services et les commerces dans les quartiers, les centres des bourgs et des villages.

4.2. RENFORCER LA STRUCTURATION DU TERRITOIRE AUTOUR DE L'ARMATURE URBAINE

La cohérence entre urbanisation et déplacements se traduira par le renforcement de la structuration du territoire. Le SCOT fixe comme objectif de renforcer l'armature urbaine constituée par les pôles identifiés dans le diagnostic ainsi que ceux situés le long d'axes de transports en commun performants. Le SCOT définit une armature urbaine pour les 20 prochaines années :

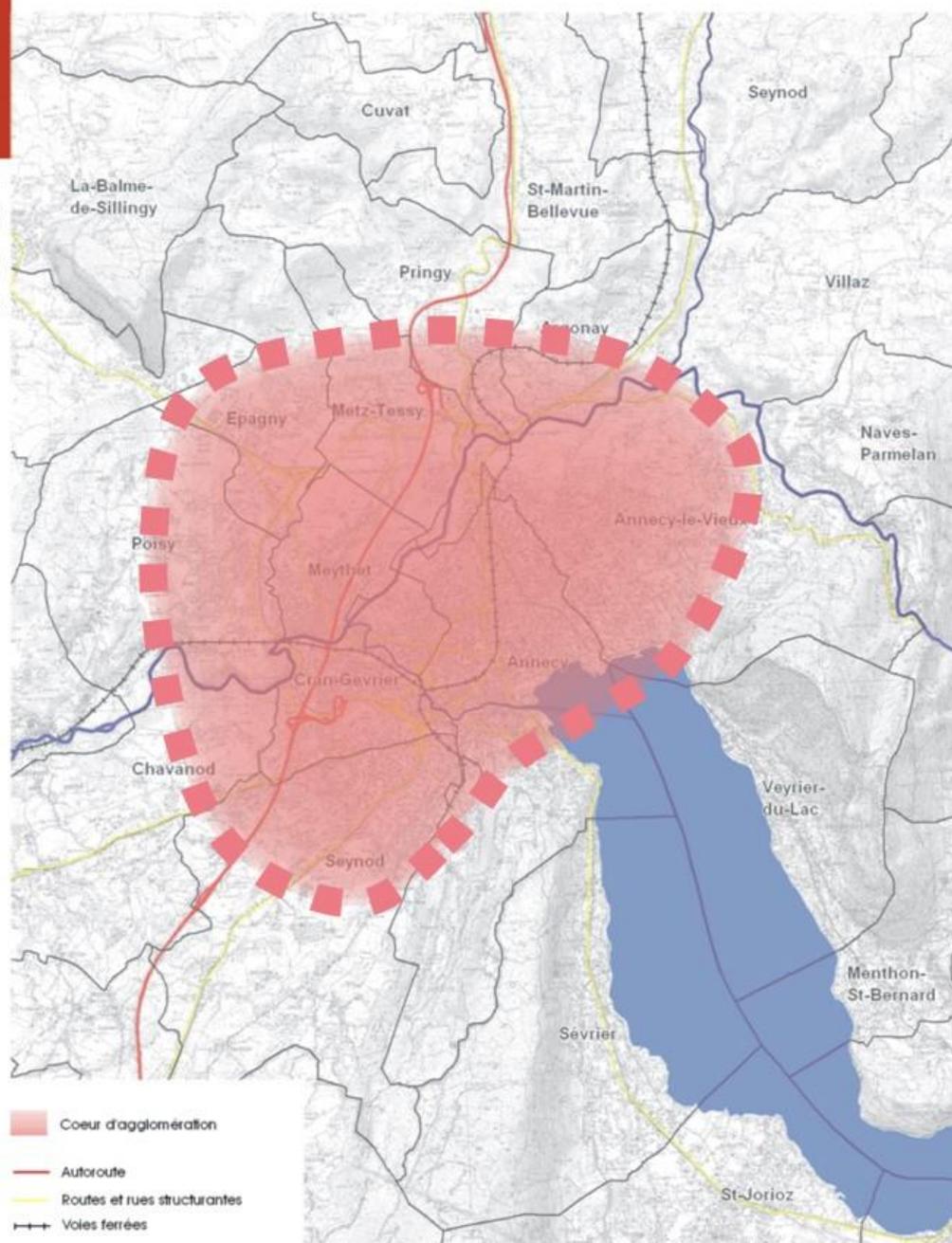
- Rang A : le cœur d'agglomération représenté sur la carte ci-contre ; il est compris dans les 11 communes d'Annecy, Annecy-le-Vieux, Cran-Gevrier, Meythet, Seynod, Pringy, Argonay, Metz-Tessy, Epagny, Poisy et Chavanod,
-
- **Rang B : les pôles le long des axes de développement** permis par une offre existante ou potentielle de transports en commun bien performants :
 - Faverges en raison de l'importance de sa taille, et d'une bonne desserte potentielle avec Annecy, sur laquelle un rabattement pourra être organisé pour les communes de son aire d'influence,
 - Groisy et Saint-Martin-Bellevue, desservis aujourd'hui par le train et par car sur la RD 1203 et potentiellement à plus long terme par un meilleur service ferroviaire,
 - La Balme-de-Sillingy et Sillingy, desservis prochainement par un bus à haut niveau de service (BHNS),
 - Cruseilles et Allonzier-la-Caille, desservis par car le long de la RD 1201 Nord
- **Rang C** : les pôles qui seront desservis avec une performance un peu moindre et les pôles importants pour leur nombre d'habitants, d'emplois et leur niveau d'équipements et de services :
 - Sevrier et St-Jorioz
 - Charvonnex
 - Doussard
 - Villaz et Thorens-Glières
- **Rang D** : les autres communes du territoire s'organisent autour de cette armature, avec un développement différencié selon leur situation dans la dynamique du territoire : la très forte dynamique franco-suisse est beaucoup plus prégnante au Nord du territoire.



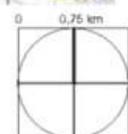
Le SCOT vise à renforcer sur les plans démographique, économique, des services et équipements, les pôles de cette armature, en fonction de leur niveau de desserte en transports en commun. Il encourage les communes et leurs groupements à garantir leur accessibilité et l'amélioration de leur desserte par tous les réseaux, en contrepartie de la compacité de l'urbanisation, de la préservation des espaces naturels et agricoles, du développement des modes doux pour les déplacements. Avec cette armature urbaine, le territoire pourra désormais être géré de manière à optimiser tous les réseaux, en rationalisant les investissements et en minimisant les coûts d'entretien.



SCoT BASSIN ANNECIEN **PADD / Schéma 2 : COEUR D'AGGLOMERATION**



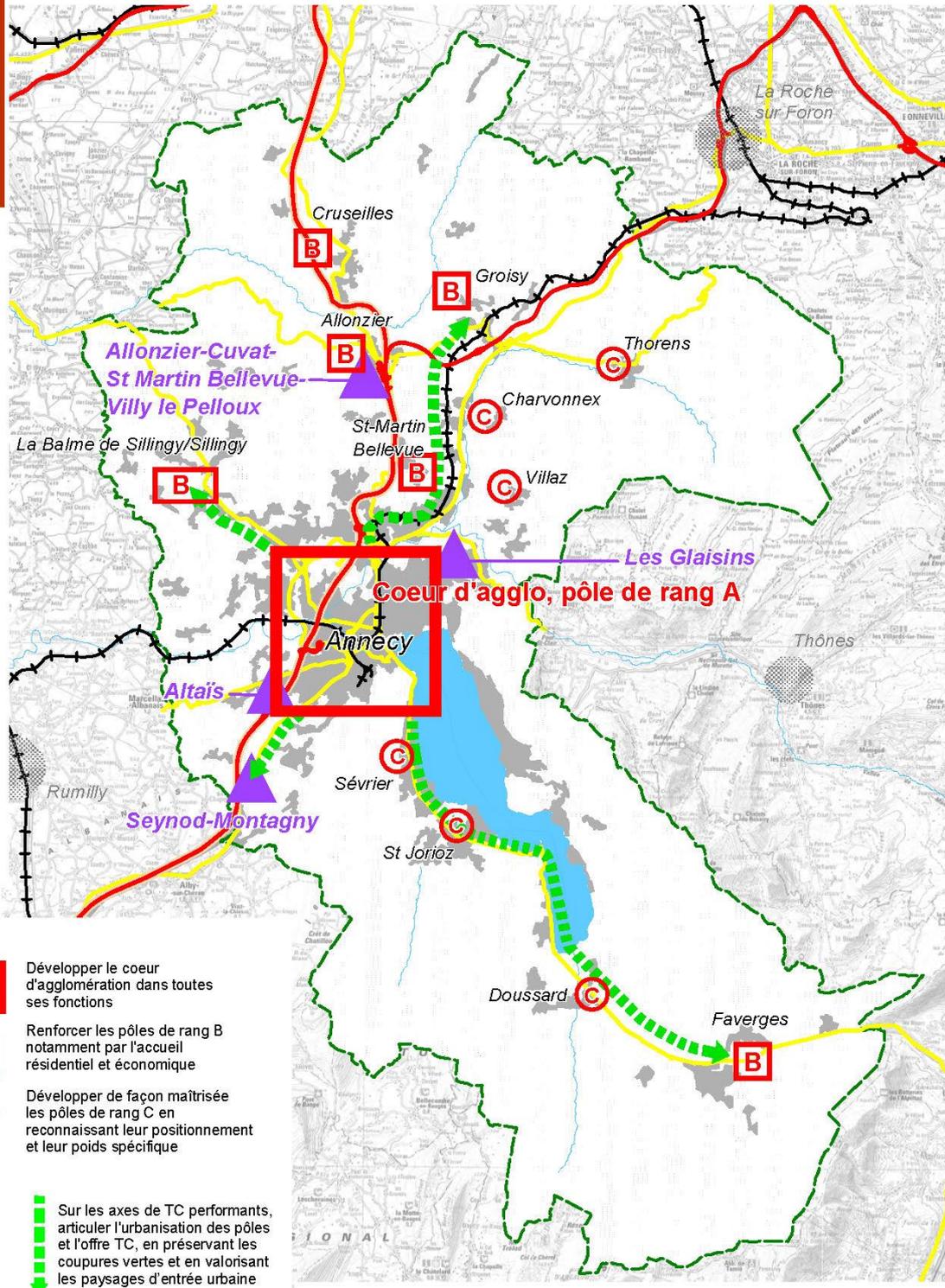
- Coeur d'agglomération
- Autoroute
- Routes et rues structurantes
- Voies ferrées



Sources des données :
SCoT BA , IGN Scan 25 - BD Cartho
Cartographie @ Cabinet JC FOUCHE / 24 juin 2010



PADD / Schéma 3 : ORGANISER UNE ARMATURE URBAINE



- A** Développer le cœur d'agglomération dans toutes ses fonctions
 - B** Renforcer les pôles de rang B notamment par l'accueil résidentiel et économique
 - C** Développer de façon maîtrisée les pôles de rang C en reconnaissant leur positionnement et leur poids spécifique
- Sur les axes de TC performants, articuler l'urbanisation des pôles et l'offre TC, en préservant les coupures vertes et en valorisant les paysages d'entrée urbaine



Zones d'activités emblématiques

- Autoroute
- Routes et rues structurantes
- Voies ferrées

Périmètre du SCoT

Cabinet Jean-Claude FOUCHE
13 février 2013
Cartographie : Claudia Cardoso Tour



4.3. DEVELOPPER UN SYSTEME DE TRANSPORTS TRES PERFORMANT ET ATTRACTIF

4.3.1. GENERALISER LES MODES DOUX

Premier échelon de ce système de transport, le réseau de modes doux permet de limiter l'usage de la voiture pour les déplacements courts, que ce soit pour rejoindre un transport en commun ou non.

Le SCOT encourage très fortement l'utilisation des modes doux en demandant aux communes de mettre en place un **réseau de déplacements par modes doux** dans chaque quartier, bourg et village en visant une cohérence à l'échelle du bassin. Ce réseau visera tout particulièrement les haltes de transports en commun, les gros générateurs de trafic, le tissu dense des villes, bourgs et villages, et les équipements de formation et de santé. La qualité et la sécurité de ce réseau le rendront attractif pour les enfants et les seniors.

Ce réseau prendra appui sur une armature de grands axes cyclables ou voies vertes répondant principalement aux besoins des pratiques de loisirs, et sur un ensemble d'itinéraires cyclables d'échelle urbaine répondant prioritairement aux besoins et à la promotion de la marche à pied et de l'usage du vélo comme moyen de déplacement quotidien. Ce réseau permettra d'assurer les interconnexions avec les territoires voisins.

Enfin, les modes doux participent à rendre tous les services accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR). Le SCOT encourage donc les collectivités à faciliter l'accès aux transports en commun et aux équipements publics pour les PMR (aménagement urbains, signalétique, ...).

4.3.2. ADAPTER LE SYSTEME DE TRANSPORTS A L'ARMATURE URBAINE

Le fonctionnement fluide visé par le SCOT sera obtenu en mettant en place un **système de transports en commun très performant** :

- **au sein du cœur d'agglomération**, pour répondre aux besoins d'une population en forte croissance ainsi qu'à tous ses usagers, actifs, touristes, usagers fréquentant ses équipements... ; l'offre qui sera développée devra être de plus en plus compétitive face à la voiture ; **au delà du cœur d'agglomération**, l'offre évoquée ci-dessus devra **spécifiquement** desservir la zone d'activités Zone Sud Agglo (Seynod-Montagny-Pilleuse); en fonction de son développement,
- le long des pénétrantes de l'agglomération pour desservir les pôles de l'armature :
 - en direction du Nord par la RD 1203 et dans la perspective à plus long terme d'une meilleure desserte ferroviaire. Le SCOT soutient l'amélioration du service ferroviaire aux gares de Pringy, Saint-Martin-Bellevue et **Groisy**. Dans l'attente des améliorations sur l'axe ferroviaire, le service de cars interurbains sera amélioré (fréquence, priorité sur les voitures...), et accompagné d'un service de rabattement et de parcs-relais,



- **en direction de l'ouest vers Sillingy et La Balme de Sillingy**, dont la desserte avec un bus à haut niveau de services est un objectif du SCOT,
 - **en direction de Faverges**, en mettant en place un bus à haut niveau de service **desservant également Sevrier, St-Jorioz, Duingt et Doussard**,
 - **en direction de Cruseilles via Allonzier-la-Caille le long de la RD 1201 Nord en mettant en place une desserte par car performante**,
- entre le bassin annécien et Genève, par la voie ferroviaire et par les cars en utilisant l'A41 comme support du transport en commun.

Le SCOT préconise une **articulation avec les territoires voisins de l'Albanais et de Fier Aravis** dont respectivement 41% et 24% des actifs viennent travailler dans l'agglomération. Le SCOT recommande l'amélioration des liaisons interurbaines entre l'Albanais, le Bassin Annécien et la Vallée de Thônes.

En dehors des axes de transports ci-dessus, le reste du territoire sera desservi par car avec les lignes interurbaines, dont la fréquence sera adaptée à la densité de population concernée sur le territoire et sera complétée par des offres alternatives dont le transport à la demande. Ces cars organiseront les rabattements sur les transports en commun plus performants.

Le SCOT recommande la constitution d'une structure de type syndicat mixte pour conduire l'ambitieuse politique de transports en commun qu'il promet.

4.3.3. RENDRE L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN EVIDENT POUR TOUS LES PUBLICS

Dans les pôles et secteurs desservis par ce système performant, l'attractivité des transports en commun devra permettre de réduire l'usage de l'automobile. Pour atteindre cet objectif très ambitieux, le SCOT recommande aux AOT et autorités concernées d'organiser :

- des pôles d'échanges intermodaux de qualité, facilement accessibles par modes doux, avec des parc-relais, des stationnements vélo, prenant notamment en compte les publics handicapés, les seniors et les scolaires.
- plus largement cette accessibilité aisée visera toutes les haltes de transports en commun avec une insertion dans les cheminements doux (piétons et cycles) du quartier ou du bourg,
- une tarification adaptée pour tous les publics,
- une politique de stationnement visant à limiter les stationnements dans les secteurs desservis, à offrir des parcs-relais en amont des points de congestion, aux points d'entrée dans le système, à faciliter le co-voiturage,
- une desserte des grands générateurs de déplacements (pôles d'emplois, grands équipements...),
- une convivialité dans la pratique des transports : qualité des matériels, qualité et sécurité des haltes et des espaces publics environnants, fiabilité des horaires, facilités des ruptures de charge...



4.4. REPARTIR LA CROISSANCE EN COHERENCE AVEC CETTE VISION DU TERRITOIRE

La dernière pierre angulaire de cette vision du territoire consiste à répartir la croissance démographique en cohérence avec l'armature urbaine et le système de déplacements, avec pour finalité première d'enrayer la diminution relative de l'agglomération dans la population totale du bassin annécien. Ainsi, la répartition de la population poursuivra les objectifs ci-dessous :

- Viser 65 % de la population totale du territoire dans les communes du cœur d'agglomération tel que défini dans le chapitre 3.2 dans les 20 prochaines années.
- 90% de la croissance sera concentrée dans le cœur d'agglomération. Le DOO définira le mode d'urbanisation de ces communes en dehors du cœur d'agglomération. Ce ratio est la condition indispensable pour limiter le phénomène de périurbanisation et d'étalement urbain. Cet objectif sera atteint à la fois par la densification du tissu urbain existant, phénomène d'ores et déjà émergent en raison des prix de l'immobilier, par l'utilisation maximale des dents creuses, et par la réalisation de grands projets urbains dans des zones d'extension urbaine. Les projets urbains et toutes les nouvelles constructions viseront une grande qualité (cf. chapitre 4).
- Développer les polarités de rang B situées sur des axes de transports en commun les plus performants. ÷

Les développements urbains seront privilégiés à proximité des gares, avec parkings et cheminements doux permettant l'utilisation de la gare par un vaste public.

- Renforcer Faverges (pôle de rang B), afin de conforter sa capacité de rayonnement sur la partie Sud du bassin annécien tant sur les plans économique que des services et des équipements.
- Développer de façon maîtrisée les polarités de rang C
- Maîtriser le développement des pôles de rang C que sont Doussard, Thorens-Glières et Villaz.
- Permettre un développement raisonnable des autres communes (rang D) au regard de leurs équipements et de la structure de leur population.

En dehors du cœur d'agglomération, 90 % de la croissance communale et des éventuelles extensions seront concentrées dans un voire deux sites par commune. Le document d'orientation et d'objectifs précisera cette règle pour les pôles de l'armature urbaine et ceux situés sur les axes de transport en commun identifiés ci-dessus.

Le chapitre 1.2 a évoqué des densités adaptées au territoire : cette adaptation respectera cette hiérarchie des polarités, et prendra largement en compte la proximité des transports en commun. Le DOO précisera les niveaux de développement et les seuils de densité dans cette hiérarchie.



4.5. COORDONNER LES PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN AVEC LES PROJETS ROUTIERS

A côté du développement des projets de transport en commun prioritaire pour un fonctionnement plus durable du territoire, le SCOT se fixe comme objectif de fluidifier le trafic sur le réseau routier, en respectant la hiérarchie des différentes fonctions assignées à chaque route. Cette fluidité résultera autant d'aménagements ou de création de voiries que de la capacité à reporter du trafic sur des transports en commun performants. L'ensemble de ces aménagements routiers devront prendre en compte les transports en commun dès leur conception.

Le SCOT fixe donc comme premier objectif de **coordonner les améliorations routières et la mise en place de transports en commun performants**. Ceci concerne en particulier les pénétrantes d'Annecy et en priorité la RD 1508 Nord et Sud, la RD 1201 Sud et à plus longue échéance la RD 1201 Nord.

Le SCOT encourage la réalisation du bouclage complet du contournement routier d'Annecy, avec son projet de transports en commun en site propre, en surface et en tunnel, tant vers le nord que vers le sud de l'agglomération. Il garantira un équilibre de l'offre de transports entre les différents modes, tout en favorisant la structuration du bassin annécien autour des transports collectifs et des modes doux. Le SCOT retient également divers projets de contournement notamment en termes de réserves foncières, qui seront précisés dans le DOO.

Pour le très long terme, le SCOT encourage la réflexion sur un projet de grand contournement Ouest de l'agglomération annécienne par l'aménagement des voies existantes.

Le SCOT préconise de **prioriser ces projets en fonction des besoins pour les transports en commun et de la sécurité, ainsi que de la fluidité**.

Le SCOT fixe enfin un objectif de traitement paysager des axes afin de garantir leur bonne insertion dans les différentes échelles du paysage. Ces axes ne devront pas aggraver la fragmentation des espaces naturels sensibles et seront transparents pour les grandes continuités écologiques.



5. LE BASSIN ANNECIEN, TERRITOIRE DES PROXIMITES

Les fondements

Le territoire du SCOT s'est trop souvent urbanisé sur le modèle de la périurbanisation en lien avec le développement des réseaux routiers : lotissements de maisons individuelles éparpillées, zones artisanales et commerciales le long des axes.

Les ménages et particulièrement les plus jeunes d'entre eux, s'éloignent de plus en plus de l'agglomération annécienne pourvoyeuse d'emplois et contribuent à cet étalement urbain. La dépendance automobile est croissante avec des implications fortes sur le budget des familles et sur leur temps de déplacement.

Ce modèle n'est pas compatible avec les objectifs du développement durable, tout particulièrement sur le plan environnemental, largement développé dans les chapitres précédents, mais également sur le plan social : ce sont sur les ménages modestes que pèsent le plus de contraintes.

De plus, et de manière concomitante, une grande partie de la demande sociale exprime un besoin de proximité en lien avec une société tournée de plus en plus vers le service, imprégnée de l'immédiateté, et dont les pratiques évoluent avec le développement d'Internet : cette tendance ne fera que s'amplifier dans les années à venir.

Le bassin annécien choisit par conséquent de réorienter son développement en faveur des proximités pour la vie quotidienne de ses habitants.



Les objectifs stratégiques

5.1. OFFRIR DES LOGEMENTS POUR TOUS

- Le SCOT s'est fixé pour objectif d'accueillir la croissance démographique à venir, en retenant l'hypothèse d'une poursuite des évolutions passées. Selon cette hypothèse, la population du bassin annécien connaîtra une croissance d'environ 40 000 habitants entre 2010 et 2030.
- Tenant compte de la diminution du nombre de personnes par ménage en lien avec le vieillissement de la population et des démolitions, cette croissance se traduira par un besoin d'environ 32 000 logements⁶ pour loger les ménages du bassin et répondre à la croissance démographique.

La réponse à ce besoin se fera en poursuivant 3 objectifs.

5.1.1. PERMETTRE LA CONSTRUCTION D'ENVIRON 32 000 LOGEMENTS

- Le SCOT se fixe tout d'abord un objectif quantitatif dans le souci de loger les habitants et futurs habitants du bassin annécien et de maintenir l'attractivité du territoire : il vise à permettre la construction d'environ 32 000 logements à l'horizon des 20 prochaines années.
- La répartition de ces logements se fera **en cohérence avec la vision du développement territorial** à venir développée dans le chapitre 3.4.

5.1.2. GARANTIR LE PARCOURS RESIDENTIEL DES MENAGES

- Le SCOT a pour ambition de répondre aux besoins de parcours résidentiels des ménages, en prenant en compte le vieillissement, les mobilités professionnelle et familiale, les temps d'étude, la tension sur le marché immobilier et les prix élevés sur le territoire ; ces facteurs principaux guident le SCOT dans ses choix en respectant la structuration du territoire proposée au chapitre précédent.
- La diversification de l'habitat visera donc à répondre :
 - au vieillissement de la population, pour le maintien à domicile, en permettant notamment aux ménages de personnes âgées des retours en centres villes et centres bourgs dans des logements adaptés, de taille petite et moyenne, de qualité et accessibles,

⁶ Pour évaluer le besoin de logements correspondant à la croissance de la population du territoire, on retient que dans les communes du cœur d'agglomération entre les deux derniers recensements, à une résidence principale supplémentaire correspond 0.9 habitant supplémentaire et que dans les communes plus rurales pour une résidence principale supplémentaire il y a entre 1.2 et 1.8 habitants supplémentaires. Les situations étant diverses et fluctuantes, a été retenu ici les ratios de 1.25 habitants supplémentaires par logement supplémentaire dans les communes du cœur d'agglomération et celui de 1.5 habitants supplémentaires par résidence supplémentaire dans les autres communes.



- aux étudiants dans l'agglomération annécienne,
- aux besoins des familles dans les différentes parties du territoire ; il s'agira notamment de faciliter la production de logements de grande taille sur l'agglomération annécienne, et de faciliter la production de logements abordables financièrement aux familles à revenus modestes et aux jeunes ménages dans l'agglomération annécienne et dans les pôles du territoire ; le SCOT propose de mixer le logement collectif et les logements individuels dont il faudra renouveler les formes urbaines pour plus de compacité ;
- à l'accueil des gens du voyage en s'appuyant sur le schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage.

5.1.3. POURSUIVRE LES EFFORTS EN MATIERE DE LOGEMENTS AIDES

Les efforts de rattrapage en matière de logements aidés sont encore insuffisants pour répondre à un besoin aigu dans le contexte de tension et de prix particulièrement élevés. La poursuite des efforts en matière de logements aidés devra viser 2 objectifs :

- Répondre quantitativement aux besoins ; ils sont cadrés par les objectifs de la loi SRU qui fixe comme objectif renouvelé, pour les communes de plus de 3500 habitants intégrées dans des agglo de plus de 50 000 hab. de disposer à l'horizon 2025 d'un parc de résidences principales composé à 25% de logements locatifs sociaux, les PLH de certaines intercommunalités ont d'ores et déjà impulsé une dynamique de construction de logements aidés dans les plus petites communes.

Le SCOT vise à conforter ces objectifs en proposant de viser une moyenne de 25% de logements locatifs sociaux dans les nouvelles constructions de logements collectifs, éventuellement mutualisable par EPCI dans le cadre des PLH, pour les communes non soumises à la loi SRU, et ce en tenant compte du développement prévu dans chaque commune. Une part minimale de logements collectifs dans les nouvelles constructions sera fixée par le DOO.



- **favoriser la production de logements aidés pour les ménages les plus modestes**, dont la demande est croissante, au travers d'un seuil maximal de logements prêt locatif social (PLS), et ce dans les communes du cœur d'agglomération, des pôles et des polarités le long des axes lourds de transports. Cette localisation vise à ce que les ménages concernés puissent avoir un accès facile à l'emploi et aux services.

Par ailleurs, le SCOT encourage les communes à produire une part de logements en accession aidée.

5.1.4. FAVORISER L'AMELIORATION ET LA REHABILITATION DU BATI ANCIEN PUBLIC ET PRIVE

Une petite partie du parc existant souffre de dégradation, d'une faiblesse de ses qualités thermique et d'un manque d'attractivité car ne répondant plus aux normes et aux conditions contemporaines, elle se situe en majorité dans le parc d'avant 1975 qui représente près d'un tiers du parc total en 2009.

- Le SCOT souhaite que soient fixés des objectifs de réhabilitation du parc de logement particulier dans les secteurs où les enjeux croisent ceux de la rénovation urbaine, de la précarité énergétique et de la mixité fonctionnelle.
- Il favorise une politique de l'habitat qui incite à l'amélioration et la réhabilitation du parc de logements existants notamment par la mise aux normes énergétiques, la réduction de la vacance et du logement indigne.

5.2. ORGANISER UNE VILLE DE LA PROXIMITE

Trois leviers sont essentiels pour permettre les proximités.

5.2.1. FAVORISER LA MIXITE FONCTIONNELLE A PROXIMITE DES USAGERS

Dans les villes, les pôles, les bourgs et les villages, le SCOT promeut la mixité fonctionnelle afin de permettre aux ménages de disposer à proximité de leur lieu d'habitat et/ou de travail d'une partie des services et équipements essentiels à leur vie quotidienne.

Cela se traduira en particulier par la présence de **commerces dans le tissu urbain**, le développement des commerces de périphérie étant très contraint (cf. chapitre 4.2.2.), de même que de locaux d'artisans dont l'activité est compatible avec l'habitat.

Que ce soit dans le renouvellement ou dans les opérations nouvelles, **il s'agira d'intégrer à l'habitat des services et équipements de base relatifs à la santé, à la formation, les services publics, les activités tertiaires et les activités artisanales peu nuisantes.**



5.2.2. ORGANISER LA PROXIMITE ENTRE LES MENAGES D'UNE PART ET LES SERVICES ET EQUIPEMENTS D'AUTRE PART

Le SCOT se fixe comme objectif **d'organiser le rapprochement entre les services, les équipements et les habitants** dans un double souci de réduire les déplacements motorisés et de conforter toutes les parties du territoire. Ceci concerne tous les services et équipements de base dont les commerces, les services de base de santé, les services publics de base, les écoles, les établissements pour personnes âgées, ...

La qualité de ces services et équipements sera également un objectif recherché par le territoire, ainsi que la qualité des espaces dans lesquels ils sont localisés, de manière à les rendre accessibles et attractifs.

Le SCOT propose une **répartition de l'offre en services et en équipements adaptée à la taille et au rayonnement des pôles du territoire** :

- Le cœur d'agglomération porte la responsabilité d'offrir aux habitants du territoire tous les services et équipements de santé, de formation, tous les services publics, les grands équipements structurants culturels, sportifs, commerciaux ... Il en a la responsabilité en tant que chef-lieu départemental. Cette ambition relève également de l'objectif d'attractivité du territoire, ainsi que l'a mentionné le chapitre 2.1.
- Les pôles de rang B, C et D, et les pôles le long des axes, apportent chacun à leur niveau et par rapport à leur zone d'influence les services et équipements répondant aux besoins « hebdomadaires / mensuels » de leurs habitants, sur le plan de la formation initiale (collèges), de la santé, de la petite enfance, des personnes âgées, de la culture, des loisirs et des sports...
- Les autres communes, selon leur taille, apportent les services du quotidien : école primaire, boulangerie, commerce de proximité, services de base pour la petite enfance et les personnes âgées...

Mis à part pour les grands équipements structurants, dont la localisation doit prendre en compte l'accessibilité en transports en commun, la localisation de ces services et équipements **privilégiera en permanence l'intégration dans les centres villes, centres bourgs, centres villages, et dans les quartiers d'habitat**. Leur implantation dans les zones d'activités sera déconseillée.

5.2.3. INTEGRER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL AU SERVICE DES CENTRALITES URBAINES

Les objectifs de limitation des déplacements, d'équilibre des implantations commerciales sur les territoires, de services de qualité plus proches pour la population, ne peuvent se concrétiser sans un nouvel essor du commerce de proximité dans des centralités mixtes, plus attractives tant par la composition et la qualité de son offre que par l'agrément du cadre urbain.



La proximité n'est pas seulement un objectif d'urbanisme, c'est une attente de plus en plus marquée de la population. La cause de cette évolution, en dehors des dysfonctionnements liés aux déplacements, est en grande partie la conséquence de changements structurels très profonds dans la composition de la population : vieillissement d'une part qui se traduit par une moindre disposition aux déplacements, un désir de trouver près de chez soi son approvisionnement ; et réduction de la taille des ménages qui réduit l'intérêt de grosses courses régulières consommatrices de temps.

Le SCOT préconise donc le renforcement de l'armature des centralités urbaines basé sur un nouvel équilibre de déploiement de l'offre sur le territoire selon les recommandations suivantes :

- Dans les zones commerciales monofonctionnelles et pour les commerces de grande distribution implantés hors de tout contexte urbain :
 - Limiter les possibilités d'extension de ces zones mais permettre leur renouvellement ;
 - Contenir le développement de surfaces dans toutes les branches où le commerce peut s'intégrer au tissu des centres urbains. Ces zones ont vocation à abriter de façon préférentielle tous les établissements qui ne peuvent s'intégrer dans la ville mixte (le commerce exceptionnel). Il convient d'accompagner la mutation des espaces commerciaux progressivement rejoints par la ville en développant des projets intégrant une plus grande diversité de fonctions, vers la transformation progressive en espace urbain.
 - Ces orientations s'inscrivent en cohérence avec les évolutions socioéconomiques actuelles et l'accroissement des parts de marché du e-commerce.
- Localiser de façon préférentielle le commerce de ville dans les centralités urbaines de toutes tailles. En accompagnement de la densification du territoire préconisé par le SCOT dans le cadre de l'armature urbaine, le commerce doit développer le potentiel d'offre nouvelle résultant de la croissance démographique en intégrant les créations, extensions ou relocalisations de magasin à l'intérieur des centralités dans le cadre de configuration urbaine mixte, selon le potentiel de chaque localisation et en particulier :
 - Privilégier l'insertion des boutiques haut de gamme dans le centre ville d'Annecy tout en maintenant une offre moyenne gamme conséquente, dans une démarche d'amélioration des accès et des flux.
 - Développer une offre importante allant au-delà de la proximité dans les centres des villes et bourgs secondaires du territoire. Une gamme large de commerce est concernée par cette stratégie de confortement (du quotidien à l'exceptionnel), considérant le positionnement possible de certaines branches traditionnellement périphériques en tissu urbain mixte d'unité plus petite. Le SCOT incite les communes à traduire cette stratégie de



redéploiement du commerce par la mise en œuvre de projets urbains intégrant des démarches foncières.

- Développer ou conforter l'offre de proximité des centres de quartiers et centres villageois de l'ensemble des communes du territoire en favorisant l'implantation de commerces quotidiens et hebdomadaires.

5.2.4. BATIR DES QUARTIERS ET DES PROJETS URBAINS ATTRACTIFS

La ville des proximités doit aller de pair avec la qualité afin de rendre attractif pour le maximum de ménages un logement en tissu urbain : la mixité fonctionnelle et une densité plus forte d'habitat seront d'autant plus acceptées par les ménages que la « ville » ou les quartiers qui se construisent seront agréables à vivre.

Pour cela, le soin apporté à la conception urbaine et à la maîtrise de la réalisation constituent des conditions-clés de la réussite, de même que la présence de services et d'équipements de base et contribueront à améliorer la qualité de vie des habitants.

Le SCOT préconise en particulier de **prévoir les projets de restructuration, de renouvellement et d'extension urbaine** dans le cadre du PADD du document d'urbanisme communal. Les projets importants à l'échelle des communes devront prendre la forme d'une orientation d'aménagement particulière. Celle-ci pourra servir de base à la négociation de conventions entre la collectivité et les opérateurs afin de définir le rôle de chacun et ses engagements et de régir le processus de réalisation de l'opération. Pour que ce partenariat soit équilibré et fructueux, la commune doit disposer du même niveau d'expertise que son partenaire, ou se doter temporairement d'un appui dans ce sens.

Ces **orientations d'aménagement** indiqueront en particulier un niveau de densité optimisé, adapté aux situations locales, apportant des réponses qualitatives aux besoins de logements, contribuant à la diversification de l'offre de logements, à la qualité et à l'équilibre des espaces publics et privés et à la qualité environnementale. Le SCOT vise par ce biais à ralentir la consommation d'espace.

Les **centres des villes, des bourgs et des villages ainsi que les quartiers autour des haltes des liaisons de transports en commun** les plus performantes seront l'objet d'une attention privilégiée dans ce sens. L'objectif de recentrage du développement se joue tout particulièrement dans ces lieux et l'ambition de qualité doit y être particulièrement soignée. Le PADD préconise que la réflexion sur le projet urbain prenne en compte transversalement tous les ingrédients de la proximité : densité et organisation urbaine, mixité sociale, intergénérationnelle et fonctionnelle, accessibilité transports en commun, services, commerces et équipements, gestion du paysage urbain et de sa scénographie, ...



5.2.5. APPORTER UNE GRANDE QUALITE AUX ESPACES PUBLICS, FACILITER LES CHEMINEMENTS DOUX ET AMELIORER L'ACCESSIBILITE AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Le SCOT recommande de porter une attention toute particulière aux espaces publics et aux cheminements doux, pour les piétons, les cycles, et les personnes à mobilité réduite.

La **qualité des espaces publics** contribue très directement à la qualité urbaine, elle favorise l'animation des quartiers, le sentiment de convivialité et de sécurité. Elle rend acceptable des densités plus fortes en matière d'habitat. Avec un bon réseau de cheminements doux, elle favorise la marche à pied ou l'usage des cycles et contribue à limiter les déplacements motorisés. Le SCOT préconise un maillage d'espaces publics de qualité, scénarisant les réalisations architecturales majeures ainsi que les points forts des trames hydrologique et végétale urbaines, et déclinant les trois thèmes de l'architecture, de l'eau et du végétal à toutes les échelles urbaines en de multiples traitements.

Dans tous les pôles de l'armature urbaine, le réseau de cheminements doux sera travaillé à une échelle fine en relation avec le réseau de transports en commun et avec la localisation des services, commerces et équipements, tout spécialement les écoles et les services pour personnes âgées.

Enfin, le SCOT encourage les collectivités à mettre en place les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics conformément à la loi, et à prendre en compte ces problématiques dans les réflexions à mener pour leurs projets d'urbanisme.

5.3. ACCOMPAGNER LA DIVERSIFICATION DE L'AGRICULTURE

Toujours au titre des proximités, le SCOT encouragera la diversification de l'agriculture en faveur de filières courtes à l'échelle du bassin et au-delà, tout particulièrement dans les secteurs périurbains proches du cœur d'agglomération.



6. LE BASSIN ANNECIEN, TERRITOIRE AUX RESSOURCES MAITRISEES

Les fondements

Le développement urbain et économique s'est réalisé ces dernières années bien souvent au détriment des ressources naturelles. Il doit être repensé afin de préserver le territoire et ses ressources pour les générations futures. La périurbanisation, les consommations excessives de foncier, d'énergie et de la ressource en eau, la production croissante de déchets ne peuvent constituer un développement durable du territoire. Adapter le développement aux ressources et non l'inverse constitue la ligne directrice du SCOT du bassin annécien.

Ainsi le SCOT choisit de :

- densifier l'habitat et ralentir la consommation du foncier (cf. chapitre 1)
- protéger la qualité de l'eau,
- gérer et valoriser les déchets,
- prévenir les risques naturels et technologiques,
- préserver la qualité des sols et réhabiliter les sites pollués.

Les objectifs stratégiques

6.1. SECURISER LA GESTION DE L'EAU

L'eau constitue incontestablement l'une des grandes richesses du territoire du SCOT qu'il convient de **préserver et de gérer**. Le SCOT encourage la diminution de la consommation de l'eau par les ménages et les entreprises. La pérennisation de l'accès à l'eau potable fait partie des objectifs majeurs du SCOT.

Le SCOT propose :

- **d'asseoir l'augmentation de l'urbanisation sur une réflexion concernant l'alimentation en eau** sur le plan de la qualité, de la quantité, et de la sécurité de l'approvisionnement, et l'organisation de l'assainissement. Sur le territoire du SCOT, chaque projet d'extension d'urbanisation sera subordonné à la vérification que le réseau et les installations sont en mesure de garantir son alimentation en eau dans des conditions de sécurité satisfaisantes quantitativement et qualitativement,
- **de protéger les ressources en eau existantes** en créant des zones de protection des captages et d'éviter la création de zones industrielles et d'activités, d'infrastructures routières et de zones d'urbanisation en bordure de ces zones,
- **de sécuriser la ressource en eau potable** afin de faire face à des problèmes d'étiage, notamment par des interconnexions entre réseaux,
- **de généraliser la gestion des eaux pluviales** en encourageant la réalisation d'un schéma de gestion des écoulements.



Ces éléments sont à prendre en compte par les acteurs locaux de l'eau, notamment le Comité de Bassin Fier et Lac d'Annecy, dans les réflexions en cours ou à engager au niveau des trois bassins versants du territoire pour la création de contrats de rivières, de contrat de bassin, ou de schéma d'aménagement et de gestion de l'eau.

6.2. MAITRISER LES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES

La **réduction de la consommation énergétique** est un enjeu important. La régulation de la consommation est une question de comportement individuel et de mise en place de politiques publiques. Les deux facteurs principaux de consommation d'énergie sont les logements (pour le chauffage) et les transports (pour le carburant).

Dans les chapitres précédents, le PADD met l'accent sur une organisation du territoire qui **maîtrise les déplacements, en stoppant l'étalement urbain et le mitage**, en privilégiant l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle, en améliorant la desserte en transports en commun et en développant les modes doux.

De plus, le SCOT propose de **maîtriser les consommations énergétiques** sur le territoire en favorisant :

- le développement de **filières courtes** pour réduire le transport (déchets, matières premières, marchandises), ce qui répond à une forte demande sociale en croissance dans le domaine alimentaire (filière lien producteurs-consommateurs),
- des **constructions moins consommatrices d'énergie** (logements, bâtiments d'activités, équipements,...) : utilisation de nouveaux matériaux, isolation, orientation par rapport au soleil...
- une requalification du bâti ancien,
- le développement de la **production d'énergies renouvelables** dans les opérations d'urbanisme,
- la **production et la diversification des énergies en fonction des potentiels locaux réellement mobilisables** : l'hydroélectricité, les pico-barrages, le solaire thermique voire photovoltaïque, la méthanisation et le bois énergie.

Le SCOT encourage l'optimisation de **l'utilisation de la forêt pour la construction et pour produire du bois de chauffage**. Des filières de proximité pourraient être développées pour promouvoir le chauffage au bois en lien avec une nouvelle gestion des boisements, les boisements communaux pouvant servir d'exemple dans ce sens. Les initiatives locales de développement de chaudières à bois dans les logements groupés seront encouragées.



6.3. OPTIMISER LA GESTION DES DECHETS

Sur le territoire du SCOT, la quantité de déchets augmente chaque année. Le taux de valorisation matière des déchets ménagers s'élève en moyenne à 33% sur l'ensemble du territoire, pour un objectif réglementaire à venir suite à la loi Engagement National pour l'Environnement de 45% à l'échéance 2015.

Le SCOT encourage **la diminution de la quantité de déchets produits par habitant**, ce qui permettra de réduire la quantité d'ordures ménagères et assimilées collectées : actions directes des collectivités, tarification de la collecte, responsabilisation des producteurs, ...

Le SCOT vise à améliorer **la gestion et la valorisation des déchets ménagers, industriels et du BTP** à proximité des lieux de production, notamment par :

- le traitement de la fraction organique des déchets ménagers soit par la méthanisation soit par le compostage, de quartier, individuel ou intercommunal, produisant du compost valorisé pour la fertilisation des sols,
- la construction de sites de traitement dédiés à la valorisation des déchets inertes. Ces sites répondront d'une part à la demande des entreprises et d'autre part tiendront compte de la protection du patrimoine, de la proximité des habitations, de la qualité des sols et sous sols, de l'accessibilité.

Le SCOT promeut également la recherche de sites d'enfouissement des déchets inertes non valorisables à l'échelle des territoires intercommunaux, et, si possible, communaux.

6.4. EQUILIBRER L'OFFRE ET LA DEMANDE LOCALE EN MATERIAUX

La demande locale en matériaux de construction est importante et en progression constante depuis plusieurs années. Les ressources naturelles, alluvionnaires et roches calcaires, et le recyclage des matériaux de démolition ne permettent pas de couvrir les besoins locaux de matériaux de construction. Ce déficit nécessite un recours à l'importation de matériaux générant des déplacements et des nuisances pour l'environnement par l'émission de gaz à effet de serre.

Le schéma départemental des carrières affirme la volonté d'utiliser préférentiellement des matériaux de carrières de roches massives, ainsi que le recyclage pour limiter l'impact environnemental. Les granulats alluvionnaires présentent d'excellentes qualités mécaniques pour le BTP et sont facilement extractibles, mais leur surexploitation menace les ressources. Pour réduire la pression sur ce matériau noble, il faut pouvoir lui substituer pour des ouvrages moins exigeants d'autres matériaux issus soit de carrières de roches massives, soit du recyclage des déchets du BTP.



Le SCOT propose de :

- **diversifier l’approvisionnement local** grâce à des alternatives technologiques, améliorer les filières de recyclage des déchets BTP, étendre les carrières existantes de roches massives et en ouvrir de nouvelles, développer de nouveaux matériaux de construction avec la filière bois.
- **privilégier des formes urbaines et des bâtiments économes en matériaux**, la construction de logements collectifs étant moins consommatrice de matériaux (1,4 tonnes/m²) que la construction de logements individuels (2 tonnes/m²) dans un contexte où 20 à 25% des constructions sont individuelles.
- améliorer le **recyclage des matériaux inertes** pour la construction, et améliorer l’utilisation des mâchefers, ce qui diminuera le recours à des matériaux d’extraction ou lointains,
- **développer les nouveaux matériaux de construction** très vertueux en environnement qui permettent d’offrir des potentiels importants sur les économies d’énergies et sur l’emploi local. La hausse de la demande pour les constructions en bois est prometteuse de ce point de vue.

6.5. PREVENIR LES RISQUES

Concernant les **risques naturels** et afin d’éviter des conséquences dommageables sur la population, le SCOT interdit l’urbanisation dans les zones d’aléas important. Il préconise la poursuite de la mise en place des Plans de Prévention des Risques en cours ou approuvés qui couvrent une partie importante du territoire.

Les **risques technologiques** sont assez faibles sur le territoire. Le lieu de stockage de produits pétroliers d’Annecy-Vovray, seul site Seveso, fait l’objet d’un Plan Particulier d’Intervention. Sur le territoire du SCOT, sont présentes, sur plusieurs communes, des canalisations de transports d’hydrocarbures (SPMR) et de gaz (GRT Gaz) auxquelles sont rattachées des périmètres de dangers significatifs, graves et très graves.

Le SCOT préconise :

- **la qualité et l’entretien des boisements**, qui peuvent former des « bouchons », en particulier en tête de bassins versants et sur les bords de cours d’eau. Ils contribuent également à la protection contre les risques naturels (chutes de pierres,...),
- **la morphologie naturelle des cours d’eau et zones humides** : leur maintien permet de limiter les risques de crues et d’inondations,
- **la prise en compte des aléas** dans la dynamique d’urbanisation et d’aménagement en interdisant les constructions dans les zones de forts aléas, et en adaptant les règles de construction dans les autres zones d’aléas.
- la gestion raisonnée des eaux pluviales favorisant l’infiltration.



6.6. **PRESERVER LA QUALITE DES SOLS ET REHABILITER LES SITES POLLUES**

Le SCOT préconise la **dépollution des sols des sites industriels pollués** et des **anciennes décharges** communales en lien avec la définition de sites dédiés à l'amélioration du traitement des déchets inertes.

6.7. **PRESERVER LA QUALITE DE L'AIR**

L'ensemble des mesures envisagées dans le SCOT vise à limiter la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre : elles contribuent ainsi à la préservation de la qualité de l'air.

6.8. **LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES ET OLFACTIVES**

Le SCOT prend en compte également les enjeux liés aux nuisances sonores et olfactives. Le DOO précisera les précautions à prendre dans les documents d'urbanisme pour limiter l'exposition de la population aux nuisances sonores (notamment les routes à grande circulation) et olfactives (notamment à proximité des sites industriels ou des décharges).



7. ACRONYMES

| | |
|--------|---|
| ADEME | Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie |
| ADSL | Asymmetric Digital Subscriber Line |
| AMAP | Association pour le Maintien de l'agriculture Paysanne |
| AOC | Appellation d'Origine Contrôlée |
| AOT | Autorité Organisatrice des Transports |
| ATMO | Indice ATMO |
| BASIAS | Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service |
| BASOL | Base de Données sur les Sites et sols |
| BTP | Bâtiment et Travaux Publics |
| C.C. | Communauté de Communes |
| C2A | Communauté d'Agglomération d'Annecy |
| CAUE | Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement |
| CDAC | Commission Départementale d'Aménagement Commercial |
| CDEC | Commission Départementale d'Equipement Commercial |
| CDRA | Contrat de Développement Rhône-Alpes |
| CERTU | Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques |
| CET | Centre d'Enfouissement Technique |
| CETE | Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement |
| Conso | Consommation |
| CREDOC | Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de Vie |
| DAC | Document d'Aménagement Commercial |
| DADS | Déclarations Annuelles des Données Sociales |
| DCS | Document Communal Synthétique |
| DDEA | Directions Départementales de l'Equipement et de l'Agriculture |
| DDT | Directions Départementales des Territoires |
| DEPL | PCET Annecy : actions sur les Déplacements |
| DIREN | Directions Régionales de l'Environnement |
| DMA | Déchets ménagers assimilés |
| DND | Déchets Non Dangereux |
| DOO | Document d'Orientations et d'Objectifs |
| DRAF | Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt de Rhône-Alpes |
| DREAL | Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du logement |
| DSL | Digital Subscriber Line |
| DUL | Document d'Urbanisme Local |
| EBF | Espace de Bon Fonctionnement |
| EHPAD | Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes |
| EIE | Etat Initial de l'Environnement |
| ENR | PCET Annecy : actions sur les Energies renouvelables |
| ENS | Espace Naturel Sensible |
| EPCI | Etablissement public de coopération intercommunale |



| | |
|-----------|--|
| FIFA | Festival International du Film d'Animation |
| FISAC | Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce |
| GIP | Groupement d'Intérêt Public |
| INSEE | Institut national de la statistique et des études économiques |
| ISDI | Installations de Stockage de Déchets Inertes |
| ISDND | Installations de Stockage des Déchets Non Dangereux |
| ICPE | Installations Classées pour la Protection de l'Environnement |
| LME | Loi de Modernisation de l'Economie |
| MEDDTL | Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement |
| MIFA | Marché International du Film d'Animation |
| NRA | Nœud de Raccordement Abonnés |
| NTIC | Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication |
| OAP | Orientation d'Aménagement et de Programmation |
| ONEMA | Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques |
| P+R | Parking Relais |
| PADD | Projet d'Aménagement et de Développement Durable |
| PAEN | Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains |
| PC | Permis de construire |
| PCET | Plan Climat-Energie Territoriaux |
| PDIPR | Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnées |
| PDPGDND74 | Plan Déchets Non Dangereux |
| PDU | Plan de Déplacements Urbains |
| PLH | Programme Local de l'Habitat |
| PLU | Plan Local de l'Urbanisme |
| PLUI | Plan Local de l'Urbanisme Intercommunal |
| PNR | Parc Naturel Régional |
| POS | Plan d'Occupation des Sols |
| PPR | Plan de Prévention des Risques |
| PTU | Périmètre de Transport Urbain |
| REHAB | PCET Annecy : action sur la Réhabilitation énergétique des bâtiments |
| RNU | Règlement National d'Urbanisme |
| SAGE | Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux |
| SAU | Surface Agricole Utile |
| SCOT | Schéma de Cohérence Territoriale |
| SDAEP | Schéma Directeur d'Alimentation en Eau Potable |
| SDAGE | Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestions des Eaux |
| SDC | Schéma Départemental des Carrières |
| SDSL | Symmetric Digital Subscriber Line |
| SEEE | Système d'Evaluation de l'Etat des Eaux |
| SIBRA | Transport urbain de l'agglomération d'Annecy |
| SIG | Société d'Information géographique |
| SILA | Syndicat Mixte du Lac d'Annecy |
| SINDRA | Syndicat d'Information des Déchets en Rhône-Alpes |
| SIRENE | Répertoire National d'identification des entreprises |



| | |
|----------|--|
| SMECRU | Syndicat Mixte d'Etude du Contrat de Rivière des Usse |
| SRCAE | Schéma Régional Climat Air Energie |
| SRCE | Schéma Régional des Cohérences Ecologiques |
| SYANE | Syndicat des Energies et de l'Aménagement Numérique de la Haute-Savoie |
| TC | Transport en Commun |
| TCAM | Taux de Croissance Annuel Moyen |
| TCSP | Transport en Commun en Site Propre |
| TER | Trains Express Régionaux |
| THD | Très Haut Débit |
| TIC | Technologie de l'Information et de la Communication |
| TIM | Transport Individuel Motorisé |
| UGB | Unité de Gros Bétail |
| UNICEM | Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de Construction |
| URBA 2&3 | PCET Annecy : actions sur l'Urbanisme & aménagement |
| VP | Voiture Personnelle |
| VPN | Virtual Private Network |
| ZACom | Zone d'Aménagement Commerciale |
| ZAE | Zone d'Activité Economique |
| ZAP | Zone Agricole Protégée |
| ZICO | Zone d'Importance Communautaire |
| ZNIEFF | Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique |
| ZPPAUP | Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager |
| SDTAN | Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique |
| PIG | Projet d'Intérêt Général |
| OPAH | Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat |
| SM SCoT | Syndicat Mixte du SCoT |
| OMA | Ordures Ménagères Assimilées |
| PMR | Personne à Mobilité Réduite |
| Teq | Tonne d'Equivalent |
| UTN | Unité Touristique Nouvelle |