

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE



SCoT METROPOLE SAVOIE
approuvé le 21 juin 2005

Modification n°1 approuvée le 14 décembre 2013

SOMMAIRE GÉNÉRAL

RAPPORT DE PRÉSENTATION.....5

INTRODUCTION.....7

UN SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE, POURQUOI, OÙ, COMMENT ?	9
Les articles fondateurs du Code de l'Urbanisme	9
Un territoire de 102 communes.....	9
Des intercommunalités fortes	10
Le bilan des SDAU de 1977	10
Le suivi et la mise en œuvre du SCOT	11
La portée juridique du SCOT, les notions de compatibilité et de subsidiarité.....	11
La concertation sur le projet de SCOT tout au long de son élaboration.....	11
Une démarche partenariale jusqu'à adoption du Document d'Aménagement Commercial.....	12
Ce que le Schéma de Cohérence Territoriale ne traitera pas.....	12
Composition du dossier «SCOT»	12

DIAGNOSTIC.....13

LES ATOUTS DU TERRITOIRE	15
Limites et portée du présent diagnostic	15
Un carrefour européen de voies de circulation.....	15
Métropole Savoie, au cœur du sillon alpin	15
Une économie créatrice d'emplois	15
Un cadre de vie particulièrement attractif.....	16
Le «Grand Lac»	17
Une croissance démographique régulière et forte.....	18
L'ENVERS DE LA CROISSANCE.....	20
L'étalement urbain	20
Une périurbanisation explosive.....	20
Des Plans Locaux d'Urbanisme pas toujours bien dimensionnés.....	21
L'offre de logements neufs.....	22
Des logements sociaux mal répartis	22
Peu de communes desservies par les transports en commun.....	22
La sur-motorisation des ménages, conséquence de la périurbanisation.....	23
Des trafics en rapide croissance, des risques d'engorgement et de pollution	23
AUTRES THEMES DE DIAGNOSTIC.....	25
L'offre en matière de zones d'activités.....	25
L'organisation territoriale du commerce de Métropole Savoie	25
L'armature commerciale actuelle du territoire.....	29
De forts enjeux agricoles.....	32
Le tourisme et les loisirs.....	33

ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT35

LE PAYSAGE, UN CAPITAL D'ATTRACTIVITÉ	37
Pourquoi protéger les paysages ?	37
Les composantes du paysage.....	37
LES ZONES AGRICOLES MAJEURES.....	39
Les critères de délimitation, méthodologie	39
LES ZONES NATURELLES INTERESSANTES POUR LEUR BIODIVERSITÉ.....	40
Une expertise complémentaire a été effectuée	40
Des ressources en eau abondantes mais sensibles et vulnérables.....	41
L'INVENTAIRE DES RISQUES	41
Les risques d'inondations.....	41
Autres risques naturels.....	42
Les risques technologiques et miniers.....	42
Les canalisations de transport de matières dangereuses	43

LES GRANDES OPTIONS45

LES CHOIX RETENUS POUR L'ETABLISSEMENT DU SCOT	47
Des choix mûrement réfléchis et longuement concertés.....	47
250 000 habitants en 2020	47
La politique de développement économique	47
Une gestion économe de l'espace	48
Renforcer le maillage commercial	48
Valoriser nos atouts touristiques	52
Les déplacements en agglomération	52
L'alternative ferroviaire.....	52
Les choix retenus pour les projets routiers.....	53
Préserver nos paysages.....	53
Protéger les espaces naturels et ruraux	53
Les espaces naturels remarquables.....	54
Anticiper les risques	54

LES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT57

LES GRANDS THEMES DE L'ENVIRONNEMENT SONT PRIS EN COMPTE	59
L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET LE SUIVI DU SCOT.....	60
Le scénario «fil de l'eau».....	60
Les mesures de suivi du SCOT	60

BIBLIOGRAPHIE63

ETUDES MENÉES SPÉCIFIQUEMENT POUR L'ÉLABORATION DU SCOT.....	63
PRINCIPALES DÉMARCHES AUXQUELLES MÉTROPOLE SAVOIE A ÉTÉ ASSOCIÉ.....	63

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 65

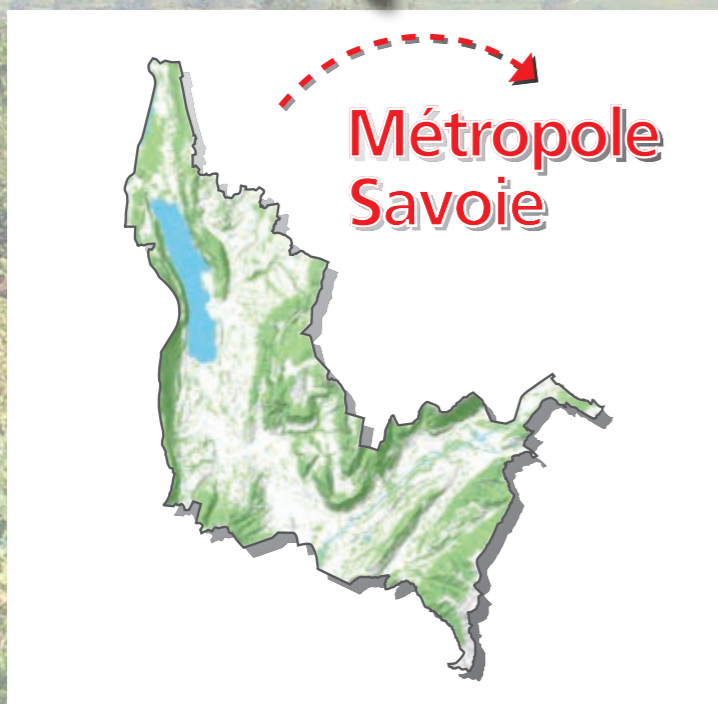
LE PROJET POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN	67
SE PRÉPARER À ACCUEILLIR 45 000 HABITANTS NOUVEAUX D'ICI 2020.....	67
Des évolutions très contrastées selon les tranches d'âge	67
Quel équilibre entre les trois secteurs ?	67
Les besoins en logements neufs	68
La mixité sociale	68
QUEL DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ? QUELLES STRUCTURES D'ACCUEIL ?	69
Miser sur le positionnement de Métropole Savoie au sein du Sillon alpin.....	69
Les branches industrielles considérées comme porteuses	69
Développer la formation et la recherche.....	69
Promouvoir les fonctions métropolitaines de Chambéry	69
Étoffer les réseaux de télécommunications	69
Qualité et sélectivité pour les parcs d'activités	69
Cohérence entre les besoins en ZAE et les disponibilités	72
Rénover les règlements d'urbanisme des zones d'activités.....	72
Accompagner la mutation des exploitations agricoles évincées.....	73
MAÎTRISER L'ÉTALEMENT URBAIN, ÉCONOMISER L'ESPACE	74
Objectifs pour la maîtrise de l'étalement urbain	74
Promouvoir l'habitat intermédiaire.....	74
Les secteurs préférentiels pour l'urbanisation	75
Des sites d'urbanisation réservés à long terme	77
Préparer les opérations d'urbanisme par une politique foncière active.....	78
La maîtrise de l'étalement urbain et la gestion économe de l'espace	78
REDÉPLOYER L'OFFRE COMMERCIALE POUR UNE DESSERTE PLUS ÉQUILIBRÉE	79
Les préconisations jusqu'en 2012	79
Planification commerciale à partir de 2012.....	79
LE TOURISME ET LES LOISIRS.....	80
Un tourisme à conforter	80
Des loisirs à structurer.....	80
LES GRANDS EQUIPEMENTS.....	82
LE PROJET POUR LES DÉPLACEMENTS.....	83
DÉVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES ALTERNATIFS.....	83
Présentation du projet Lyon Turin	83
Mieux utiliser l'offre SNCF pour les déplacements interurbains	84
Développer l'usage des transports en commun dans les deux agglomérations principales	84
Réserver un couloir pour un TCSP dans l'agglomération chambérienne.....	86
La nécessaire cohérence entre l'urbanisation et la desserte par les transports en commun	86
Développer l'usage des deux roues et de la marche à pied.....	86
LE PROJET POUR LE RÉSEAU ROUTIER.....	87
Le projet pour les routes dans le secteur Nord	87
Le projet pour les routes dans le secteur «Centre»	88
Le projet pour les routes dans le secteur Sud.....	90
L'AVENIR DE L'AÉROPORT	91

LES MARCHANDISES EN VILLE.....	91
LE PROJET POUR L'ENVIRONNEMENT	93
LA GESTION DES ESPACES NATURELS ET RURAUX.....	93
Passer du recensement des enjeux de protection au PADD, la "trame verte"	93
La prise en compte des enjeux paysagers	93
La prise en compte des espaces naturels à enjeux	94
La gestion et la mise en valeur des espaces naturels et ruraux.....	94
Des corridors écologiques à aménager	95
LA GESTION DES RISQUES.....	95
La prise en compte des risques d'inondations	95
Prise en compte des autres risques	96
GÉRER LA RESSOURCE EN EAU	97
La prise en compte du S.D.A.G.E.....	97
L'eau de consommation, une ressource présente mais sensible	97
Assainissement, des investissements à poursuivre	97

DOCUMENT D'ORIENTATIONS 99

AVERTISSEMENT	101
Contenus respectifs du Document d'Orientations et du PADD	101
Les dispositions obligatoires du Document d'orientations.....	101
1. LES PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE D'URBANISATION	103
1.1. Les pôles préférentiels d'urbanisation (dominante habitat)	103
1.2. Les réserves d'urbanisation à long terme	105
1.3. Les secteurs de renouvellement urbain.....	105
1.4. La mise en valeur des entrées de villes	105
1.5. Dimensionnement des zones d'activités	106
1.6. La localisation préférentielle des commerces	106
1.7. Document d'Aménagement Commercial.....	108
1.8. Le dimensionnement «adéquat» des documents d'urbanisme	111
1.9. Un secteur d'aménagement touristique d'intérêt intercommunal	112
1.10. Compatibilité du Scot avec les lois montagne et littoral.....	113
1.11. Lac du Bourget : une urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage	114
1.12. Unité touristique nouvelle.....	114
2. LES PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS ET D'INFRASTRUCTURES	115
2.1. La cohérence entre urbanisation et desserte par les transports collectifs.....	115
2.2. La protection des tracés des infrastructures nouvelles.....	115
2.3. Des projets routiers non prévus peuvent être réalisés	115
3. LES PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE PROTECTIONS	121
3.1. La protection des espaces naturels et ruraux (protections surfaciques)	121
3.2. Limites des prescriptions concernant les espaces protégés	122
3.3. Les protections linéaires	123
3.4. Les espaces sportifs et/ou récréatifs	123
3.5. Les espaces boisés	123
3.6. Les coupures vertes inter-agglomérations.....	123
3.7. La prise en compte des risques.....	124
3.8. Le fonctionnement des rivières.....	124
4. VÉRIFICATION DE L'APPLICATION EXHAUSTIVE DE L'ARTICLE R. 122-3	125

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE



Métropole Savoie

Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale du Lac du Bourget, de Chambéry et de la Combe de Savoie

INTRODUCTION

UN SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE, POURQUOI, OÙ, COMMENT ?

LES ARTICLES FONDATEURS DU CODE DE L'URBANISME

Avant de commencer la présentation du projet de Schéma de cohérence territoriale de la Combe de Savoie, de Chambéry et du Lac du Bourget, il a paru utile de rappeler les finalités qui sont assignées à ce type de document par le Code de l'Urbanisme. Énoncées notamment à l'article L. 121-1, elles sont résumées ci-après :

- . définir les équilibres entre le développement urbain et la protection de l'espace naturel dans ses différentes vocations (agricoles et forestières, naturelles et paysagères...), en respectant les objectifs du développement durable,
- . instaurer une diversité suffisante des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat, en répondant aux besoins en matière d'habitat, d'activités économiques et d'activités de sports et de loisirs,
- . concevoir un développement urbain :
 - économe sur le plan de la consommation d'espace,
 - favorisant la maîtrise des besoins de déplacements et la modération de la circulation automobile,
 - sauvegardant la qualité de l'air, de l'eau et protégeant tous les éléments du patrimoine, qu'ils soient urbains, naturels, culturels ou paysagers...
 - prévenant les différents types de risques, naturels ou technologiques ainsi que les pollutions et nuisances de toute nature.

Ces différents points s'appliquent à tous les documents d'urbanisme, de la carte communale à la directive territoriale d'aménagement en passant par le schéma de cohérence territoriale.

Un autre article fondateur (L. 110), situé en tête du Code de l'urbanisme, dispose que les collectivités publiques doivent harmoniser, dans le respect réciproque de leur autonomie, leurs prévisions et décisions d'utilisation de l'espace.

C'est ainsi que le schéma de cohérence territoriale a pour objet de rendre cohérents entre eux les différents documents de planification, locaux ou thématiques, élaborés par les collectivités sur un même territoire. Les principaux d'entre eux devront être compatibles avec le schéma de cohérence territoriale :

- . les Cartes communales ou Plans locaux d'urbanisme des différentes communes,
- . les Plans de déplacements urbains et les Programmes locaux de l'habitat des agglomérations,
- . les Schémas de développement commercial.

Réciproquement, le schéma de cohérence territoriale devra être compatible avec la Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord en cours d'élaboration et avec les Chartes des Parcs Naturels Régionaux de Chartreuse et du Massif des Bauges.

Le schéma de cohérence territoriale se situe donc, on le voit, à un emplacement charnière de la chaîne des documents de planification, entre urbanisme et aménagement du territoire. C'est ce qui en fait toute la richesse et l'importance.

UN TERRITOIRE DE 102 COMMUNES

Le territoire sur lequel porte le présent schéma de cohérence territoriale (SCOT) et représenté par le Syndicat mixte « Métropole Savoie » avait été couvert, pour l'essentiel, par trois schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), élaborés par l'Etat (c'était avant les Lois de décentralisation de 1982-83) et approuvés en 1977.

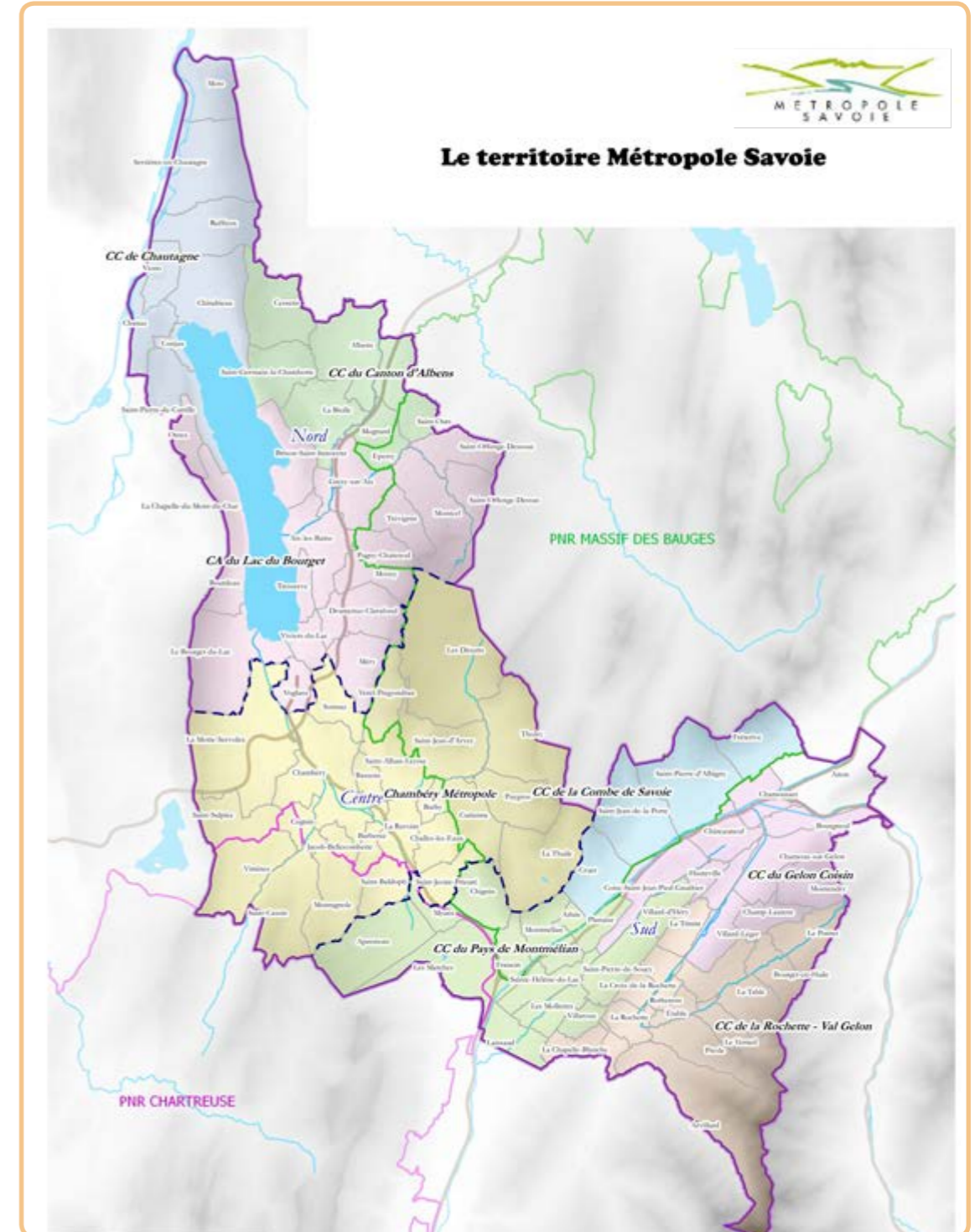
Au moment où, en mai 1996, les élus ont pris la décision de réviser ces trois documents dont les dispositions, au fil des années, étaient devenues obsolètes, il a été convenu de fusionner les trois territoires, qui étaient jointifs, en un seul regroupant 99 communes.

Depuis 1996, quelques modifications ont été apportées au périmètre de Métropole Savoie et du SCOT :

En avril 2000, il a été décidé d'accepter le retrait demandé par la commune de Grésy-sur-Isère, qui estimait, non sans raison, être plutôt dans la mouvance de l'agglomération albertilloise, et la demande d'adhésion de Saint-Cassin, commune toute proche de Chambéry.

Puis, en 2002, la mise en application de la règle dite « des 15 kilomètres » de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains a amené les communes des Déserts, Puygros, Thoiry et la Thuile à demander à faire partie de Métropole Savoie de façon à ce que leur territoire soit couvert par le futur SCOT.

Enfin, par délibération du 28 mars 2009, le syndicat mixte a validé le retrait de la commune de Saint-Hélène-sur-Isère. Par délibération du 05 février 2009, la commune a demandé son retrait du Syndicat Mixte Métropole Savoie afin de lui permettre de rejoindre le Syndicat Arlysère. D'un point de vue géographique et



fonctionnel, Saint-Hélène-sur-Isère est en effet située dans l'aire d'influence d'Albertville.

Ainsi le SCOT Métropole Savoie porte donc maintenant sur un territoire de 102 communes (voir carte ci-dessus et liste page suivante).

LES 102 COMMUNES DE METROPOLE SAVOIE		
SECTEUR NORD		
AIX-LES-BAINS	EPERSY	SAINT-GIROD
ALBENS	GRESY-SUR-AIX	SAINT-OFFENGE-DESSOUS
LA BIOLLE	MERY	SAINT-OFFENGE-DESSUS
BOURDEAU	MOGNARD	SAINT-OURS
LE BOURGET-DU-LAC	MONTCEL	SAINT-PIERRE-DE-CURTILLE
BRISON-SAINT-INNOCENT	MOTZ	SERRIERES-EN-CHAUTAGNE
CESSENS	MOUXY	TRESSERVE
CHANAZ	ONTEX	TREVIGNIN
LA CHAPELLE-DU-MONT-DU-CHAT	PUGNY-CHATENOD	VIONS
CHINDRIEUX	RUFFIEUX	VIVIERS-DU-LAC
CONJUX	SAINT-GERMAIN-LA-CHAMBOTTE	VOGLANS
DRUMETTAZ-CLARAFOND		
SECTEUR CENTRE		
BARBERAZ	JACOB-BELLECOMBETTE	SAINT-JEAN-D'ARVEY
BARBY	MONTAGNOLE	SAINT-JEOIRE-PRIEURE
BASSENS	LA MOTTE-SERVOLEX	SAINT-SULPICE
CHALLES-LES-EAUX	PUYGROS	SONNAZ
CHAMBERY	LA RAVOIRE	THOIRY
COGNIN	SAINT-ALBAN-LEYSSE	LA THUILE
CURIENNE	SAINT-BALDOPH	VEREL-PRAGONDRAN
LES DESERTS	SAINT-CASSIN	VIMINES
SECTEUR SUD		
AITON	LA CROIX-DE-LA-ROCHETTE	PRESLE
APREMONT	CRUET	LA ROCHETTE
ARBIN	DETRIER	ROTHERENS
ARVILLARD	ETABLE	SAINTE-HELENE-DU-LAC
BETTON-BETTONET	FRANCIN	
BOURGET-EN-HUILE	FRETERIVE	SAINT-JEAN-DE-LA-PORTE
BOURGNEUF	HAUTEVILLE	SAINT-PIERRE-D'ALBIGNY
CHAMOUSSET	LAISSAUD	SAINT-PIERRE-DE-SOUCY
CHAMOUX-SUR-GELON	LES MARCHES	LA TABLE
CHAMP-LAURENT	LES MOLLETES	LA TRINITE
LA CHAPELLE-BLANCHE	MONTENDRY	LE VERNEIL
CHATEAUNEUF	MONTMELIAN	VILLARD-D'HERY
LA CHAVANNE	MYANS	VILLARD-LEGER
CHIGNIN	PLANAISE	VILLARD-SALLET
COISE-ST-JEAN-PIED-GAUTHIER	LE PONTET	VILLAROUX

Concernant les collectivités adhérentes, Métropole Savoie est composé début 2004 de quatre groupements de communes ayant compétence en matière de SCOT (Chambéry Métropole, communauté d'agglomération, qui regroupe 16 communes, la Communauté de Communes du Lac du Bourget, qui compte 18 communes, la Communauté de communes du Gelon et du Coisin composée de 10 communes et la Communauté de communes de la Combe de Savoie qui inclut 4 communes), et de 55 communes adhérent individuellement. Il s'agit donc d'un Syndicat mixte.

Les instances de Métropole Savoie tiennent cependant compte des anciens découpages en trois secteurs géographiques correspondant aux anciens SDAU. En particulier, le Bureau du Syndicat

mixte est composé de 8 membres par secteur, soit 24 au total, et le Président et les deux Vice-Présidents représentent chacun un des trois secteurs.

Les contours de ces secteurs géographiques tiennent évidemment le plus grand compte des groupements de communes (communautés d'agglomération et de communes, SIVOM...) qui ont constitué autant de lieux de concertation pour l'élaboration du document.

DES INTERCOMMUNALITÉS FORTES

Au fil des années, les groupements de communes se sont fait plus nombreux et, surtout, ont développé et approfondi leurs compétences, notamment depuis la loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite «Loi Chevènement».

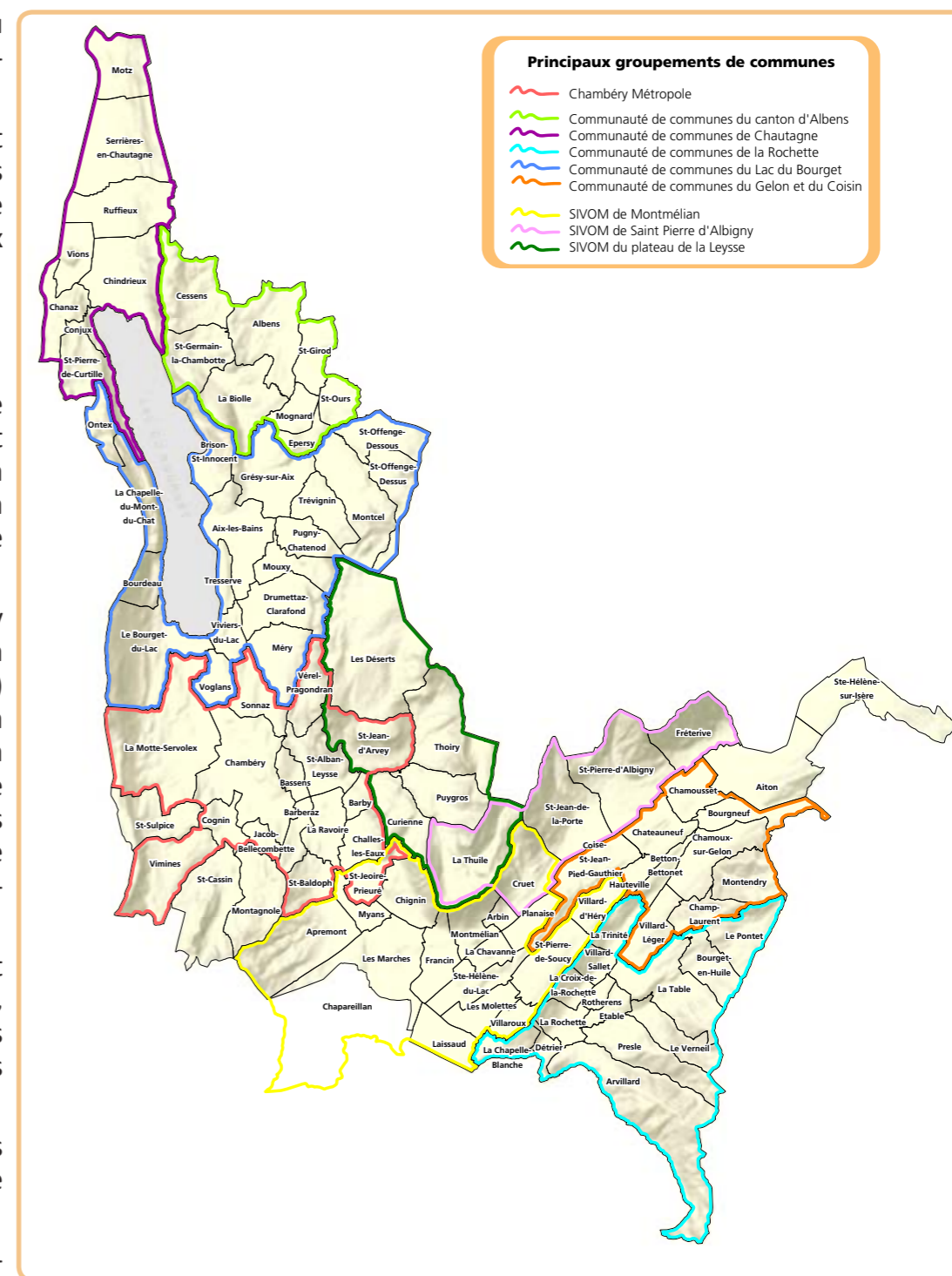
Deux groupements de communes, Chambéry Métropole – communauté d'agglomération – et la Communauté de communes du Lac du Bourget, (CCLB) ont la compétence SCOT et, surtout, sont dotés de la Taxe professionnelle unique. Fin 2002 et fin 2003, la Communauté de communes Gelon Coisin (canton de Chamoux-sur-Gelon) et la Communauté de communes de la Combe de Savoie (quatre communes du canton de Saint-Pierre-d'Albigny) ont remplacé des SIVOM préexistants et sont dotées de la compétence SCOT.

Trois autres communautés de communes existent (Chautagne, Albanais et Val Gelon) et ont réalisé, notamment, des zones d'activités communautaires (taxe professionnelle de zone répartie entre toutes les communes).

Enfin, deux SIVOM, aux compétences plus ou moins étendues, couvrent le reste du territoire de Métropole Savoie.

Tous ces groupements, qu'ils aient ou non la compétence SCOT, constituent pour Métropole Savoie des relais et des lieux d'échanges et de concertation irremplaçables.

Enfin, comme on le verra plus loin, 18 communes de Métropole Savoie font partie du Parc Naturel Régional du Massif des Bauges et 3 adhèrent à celui de Chartreuse. Les limites des ces deux Syndicats mixtes n'apparaissent pas sur la carte ci-contre mais font l'objet d'une carte spécifique au chapitre «Diagnostic» page 17.



LE BILAN DES SDAU DE 1977

Les anciens SDAU avaient été établis sur la base d'hypothèses démographiques qui avaient cours à cette époque mais qui ne se sont pas vérifiées, loin s'en faut. La population retenue était supposée atteindre 230 000 habitants en 1990 et 276 000 en l'an 2000. En 1999, elle atteignait en réalité 205 000 habitants...

A l'occasion du porter à connaissance élaboré par les services de l'État, un bilan des schémas directeurs de 1977 a été réalisé. On peut le résumer en cinq points :

- . Dans le secteur Nord, les urbanisations ont largement empiété sur les zones à vocation rurale ou naturelle, notamment sur les coteaux du Revard.
- . L'évolution du secteur Centre a été davantage conforme aux prévisions. En particulier, les deux pôles secondaires de La Motte-Servolex et de la Ravoire se sont affirmés. Mais le fort développement qu'on a pu observer sur Saint-Baldoph n'était pas prévu, tandis que l'importante réserve prévue pour l'urbanisation à long terme sur le plateau de Boige n'a pas été utilisée.
- . Un fort développement volontariste avait été prévu dans le secteur Sud, autour des pôles existants de Montmélian / Pontcharra, la Rochette et Saint-Pierre-d'Albigny. Il n'a pas véritablement eu lieu. Un pôle totalement nouveau avait été envisagé près de Bourgneuf et ne s'est aucunement concrétisé. Des prévisions de très importantes zones d'urbanisation à faible densité avaient été inscrites sur les communes de la Chavanne et de Planaise n'ont pas eu de suite, en tout cas à l'échelle prévue.
- . Les différences les plus importantes entre les prévisions et les évolutions réelles concernent sans doute les zones d'activités. Alors que les principales créations ou extensions étaient prévues dans la Combe de Savoie, les zones les plus importantes ont été créées autour de l'agglomération chambérienne, ainsi qu'à Savoie Technolac, Savoie Hexapôle et à Alpespace, aucun de ces trois sites n'ayant été prévu au schéma directeur.
- . En matière de transports et d'infrastructures, les prévisions les plus importantes concernaient la jonction autoroutière Nord Sud par Saint-Saturnin et la voie express Nord Sud d'Aix-les-Bains. A l'inverse, aucune des deux n'a été réalisée. Le développement des transports collectifs et celui des pistes cyclables qui ont été bien réels et importants n'étaient pas évoqués.

LE SUIVI ET LA MISE EN ŒUVRE DU SCOT

De ces très importantes divergences, on peut tirer deux conclusions :

- . les schémas de 1977, qui théoriquement continuent de s'appliquer, sont totalement obsolètes et devaient être remplacés au plus vite.
- . cette obsolescence est notamment due à l'absence complète d'une instance responsable du suivi de ce document.

Pour l'avenir, la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains apporte heureusement des réponses sur ce dernier point. Son application va entraîner le maintien de Métropole Savoie en activité pour assurer les missions nécessaires au suivi et à la mise en œuvre du schéma :

- . constituer un lieu d'observation statistique et de concertation sur les évolutions réelles,
- . participer aux principales démarches de planification intercommunales, notamment pour les agglomérations (Plans de Déplacements Urbains, Programmes Locaux d'Habitat et Schémas de Développement Commercial),
- . participer aux élaborations ou révisions de PLU et cartes communales, afin de faciliter leur mise en compatibilité avec le SCOT.

La Loi SRU oblige enfin à évaluer périodiquement la pertinence de ce dernier document et à délibérer au minimum tous les 10 ans sur son maintien en vigueur ou sa mise en révision. On est donc assuré de disposer d'un document qui restera vivant en raison de ses facultés d'adaptation.

LA PORTÉE JURIDIQUE DU SCOT, LES NOTIONS DE COMPATIBILITÉ ET DE SUBSIDIARITÉ

Comme on l'a vu plus haut, la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (loi SRU) a placé le SCOT à un emplacement clé dans l'architecture globale des documents de planification.

Parmi les documents de compétence communale ou intercommunale, le SCOT a pour objectif de rendre cohérents entre eux les documents généralistes et détaillés que sont les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et cartes communales ainsi que les documents thématiques et intercommunaux que sont les Plans de Déplacements Urbains (PDU), les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) et les Schémas de Développement Commercial. Le SCOT est en quelque sorte le «document chapeau» dont procèdent tous les autres.

Ainsi, les PLU, PDU, PLH, schéma commercial... doivent être compatibles avec le SCOT. Cela signifie qu'ils ne doivent contenir aucune disposition qui irait à l'encontre d'une prévision du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du SCOT, ou d'une orientation ou prescription qui en découlent. Mais, «compatibilité» ne signifie pas «conformité» : le SCOT ne s'intéressera qu'aux grandes prévisions, orientations, prescriptions... de niveau le plus souvent supracommunal et laissera aux collectivités concernées certaines marges de liberté et d'interprétation¹.

En particulier, le SCOT ne doit pas être un «super PLU» intercommunal. Pour cela, son expression graphique sera schématique. Conformément à la Loi, il n'y aura pas de «carte de destination générale des sols» qui était au contraire l'élément principal des schémas directeurs.

1. Une exception, cependant : l'extension limitée de l'urbanisation dans les espaces proches du rivage définis par la loi littoral doit être conforme aux dispositions du SCOT.

De la même façon, le SCOT n'entrera pas dans les mêmes détails de la politique de transports que le PDU, et ne traitera pas des questions de logements de façon aussi précise que le PLH. Enfin, on laissera aux schémas de développement commercial successifs le soin de décliner les orientations du SCOT dans ce domaine.

LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE SCOT TOUT AU LONG DE SON ÉLABORATION

Dans le cadre de l'ancienne législation, la nécessité de la concertation était moins affirmée et codifiée que depuis la promulgation de la loi SRU en décembre 2000. Néanmoins, depuis le départ des études fin 1997, des actions de concertation ont été menées, notamment :

- . avec la profession agricole, en faisant participer les agriculteurs, commune par commune, à la délimitation des zones agricoles les plus intéressantes à protéger,
- . en éditant un bulletin périodique intitulé «Métropole Savoie Infos» dont chaque numéro a été diffusé en 3 000 exemplaires environ.



L'exposition sur les orientations générales à la Foire de Savoie en septembre 2001

Photo Métropole Savoie

Le 19 mai 2001, le Comité syndical a précisé les modalités de la concertation qu'il entendait mettre en œuvre conformément à la Loi SRU (article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme). C'est ainsi qu'ont été décidées :

- . la poursuite de l'édition de «Métropole Savoie Infos», et notamment du numéro spécial (n° 7) consacré à la présentation des «Orientations générales»

- . la réalisation d'une exposition à la Foire de Savoie en septembre 2001 portant sur les orientations générales qui sous-tendent le SCOT,
- . la présentation de l'exposition dans les mairies des communes importantes (plus de 2 000 habitants), aux sièges des groupements de communes, ainsi que dans les chefs-lieux de cantons.
- . l'organisation de deux séminaires regroupant des élus, des associations, des organisations socioprofessionnelles et des personnalités qualifiées, le premier a porté sur les orientations générales et le second sur le projet de schéma avant qu'il soit arrêté par le Comité syndical,
- . la réalisation d'une nouvelle exposition présentant le projet de SCOT à l'occasion de la Foire 2003,
- . l'édition d'un numéro spécial de «Métropole Savoie Infos» présentant le projet de SCOT de façon synthétique,
- . la mise en ligne d'un site Internet :

Adresse : www.metropole-savoie.com

Actions, manifestations	Dates de réalisation
Métropole Savoie Infos (orientations générales)	n° 7 Sept. 2001
Métropole Savoie Infos (projet de schéma)	n° spécial Sept. 2003
Exposition à la Foire (orientations générales)	Septembre 2001
Exposition à la Foire (projet de schéma)	Septembre 2003
Séminaire (orientations générales)	28 juin 2002
Séminaire (projet de schéma)	12 septembre 2003
Site Internet	Depuis avril 2002

L'organisation de l'enquête publique fera l'objet d'autres manifestations dont le contenu n'est pas encore arrêté.

UNE DÉMARCHE PARTENARIALE JUSQU'À L'ADOPTION DU DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL (DAC)

L'élaboration du DAC a demandé plus d'un an de travail et fait l'objet de nombreux temps d'échanges et de débats auprès de l'ensemble des acteurs du territoire :

- plusieurs débats au sein du comité de pilotage de Métropole Savoie lors de chaque étape clé du projet (19 avril 2011, 12 mars 2012, 14 mai 2012, 13 juillet 2012, 14 septembre 2012 et 16 novembre 2012),
- des présentations au bureau de Métropole Savoie (19 septembre 2011, 13 octobre 2012 et 30 novembre 2012),
- une présentation au comité syndical le 31 mars 2012,
- des réunions de travail avec les EPCI membres de Métropole Savoie (26 avril 2012, 22 mai 2012, 6 juin 2012, 7 juin 2012,

11 juin 2012, 26 juin 2012, 16 juillet 2012, 18 juillet 20012, 19 juillet 2012, 23 juillet 2012, 3 septembre 2012, 12 septembre 2012, 17 octobre 2012, 18 octobre 2012 et 30 octobre 2012) et avec les acteurs privés (18 juin 2012 et 23 novembre 2012),

- la saisine par Monsieur le Président de Métropole Savoie de Monsieur le Président du Conseil Local de Développement (saisine du 29 juin 2012) qui a en retour formulé un avis (le 25 octobre 2012),

Le DAC a été adopté en comité syndical le 15 décembre 2012 à l'unanimité.

Un travail plus étroit a été mené avec certains partenaires tels que la DDT de la Savoie et la CCIT de la Savoie ayant contribué, respectivement, aux problématiques de consommation de foncier et d'analyse des polarités commerciales du territoire Métropole Savoie.

CE QUE LE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE NE TRAITERA PAS

Afin de respecter les principes de répartition des compétences et pour ne pas interférer avec d'autres procédures, le présent schéma de cohérence territoriale ne traitera pas directement des dossiers ci-après qui font l'objet de schémas à l'échelle du département tout entier :

- . la collecte et le traitement des déchets (schéma départemental approuvé en octobre 2004),
- . les carrières (schéma en cours de finalisation),
- . les terrains d'accueil pour les gens du voyage (schéma départemental approuvé le 10 juillet 2002).

On en parlera néanmoins dans le document d'orientation à propos des prescriptions énoncées dans les zones de protection en montrant qu'elles ne se traduisent pas par des interdictions systématiques de réaliser ce type d'installation.

COMPOSITION DU DOSSIER «SCOT»

Les textes précisent que le dossier SCOT est en fait constitué de quatre parties :

- . le Rapport de présentation comprend le diagnostic, l'état initial de l'environnement, les choix retenus pour établir le PADD et les incidences du projet sur l'environnement,
- . le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) décrit le projet de schéma proprement dit,
- . le Document d'orientation regroupe toutes les dispositions prescriptives du schéma et en précise la portée juridique,
- . les Documents graphiques ayant valeur de prescription.

Les trois premières parties sont regroupées au sein d'un même fascicule, les documents graphiques faisant l'objet d'un fascicule distinct au format A3.

Conformément à l'évolution de la réglementation, le document d'aménagement commercial est intégré au SCOT.



DIAGNOSTIC

LIMITES ET PORTÉE DU PRÉSENT DIAGNOSTIC

Le diagnostic qui suit n'est ni une analyse exhaustive du territoire, ni une monographie universitaire. Il a une double finalité :

- . caractériser la croissance économique et démographique que connaît notre territoire,
- . pointer les dysfonctionnements dans les domaines sur lesquels le Schéma de cohérence territoriale peut avoir une influence.

Il s'agit donc d'un diagnostic «orienté» destiné principalement à déterminer et justifier les orientations générales du SCOT

LES ATOUTS DU TERRITOIRE

UN CARREFOUR EUROPÉEN DE VOIES DE CIRCULATION

De tout temps, les vallées alpines ont constitué des voies de passage. Métropole Savoie, pour sa part, se situe à la croisée de deux axes internationaux importants :

- . un axe Nord Sud reliant, par Genève et Grenoble, la Suisse, l'Allemagne et l'Europe du Nord à la Méditerranée et à l'Espagne,
- . un axe Est Ouest, transversal à la chaîne alpine, reliant par Lyon et Turin, l'Angleterre et la France à l'Italie et l'Europe du Sud Est et à l'Adriatique.



De nombreuses et importantes voies de communication sillonnent donc notre territoire par les cluses et les vallées.

C'est ainsi qu'à une échelle plus locale, Chambéry est au centre d'une «étoile ferroviaire à cinq branches» en direction ou en provenance de :

- . Annecy,
- . Bourg-en-Bresse,
- . Lyon Paris,
- . Grenoble,
- . les vallées (Tarentaise et Maurienne, et l'Italie).

C'est notamment pour cette raison que la gare de Chambéry, concentrant le maximum d'interconnexions avec le réseau régional, a été retenue en tant que gare TGV du sillon alpin dans le cadre du projet Lyon Turin, ainsi qu'on le verra plus loin.

Une bonne desserte autoroutière

Le territoire de Métropole Savoie est également très bien desservi par le réseau des autoroutes alpines qui sont d'ailleurs parallèles aux voies ferrées sur quatre des cinq branches de l'étoile, en direction de Lyon, Annecy, Grenoble et l'Italie. Chambéry constitue toutefois un des points singuliers de ce réseau : la voie rapide urbaine (VRU) constitue en fait une rupture de la continuité autoroutière. On y reviendra au chapitre des grandes infrastructures.

Une desserte aéroportuaire orientée vers le tourisme

L'aéroport de Chambéry Aix-les-Bains dispose d'une piste d'une longueur relativement confortable, après son agrandissement du début des années 1990, qui lui permet d'accueillir tous les types d'avions à l'exception des plus gros porteurs.

Son trafic, de l'ordre de 130 000 passagers par an, est cependant resté modeste. Une seule ligne régulière vers Paris a été exploitée jusqu'en 2003 mais elle a dû être fermée compte tenu de la concurrence du TGV. 118 000 passagers correspondent à des vols charters touristiques concentrés sur les week-ends d'hiver, transportant la clientèle étrangère vers les stations de sports d'hiver.

MÉTROPOLE SAVOIE, AU CŒUR DU SILLON ALPIN

Entre Annecy et Genève au Nord, Grenoble et Valence au Sud, Métropole Savoie se situe au cœur du sillon alpin, axe de développement régional particulièrement dynamique aux plans économique et démographique.



En assimilant le sillon alpin aux zones d'emploi INSEE du Genevois franco-suisse, Annecy, Chambéry et Grenoble, les évolutions ont été impressionnantes :

Sillon alpin	1975	1999	Gains annuels	% par an
Population	1 365 625	1 720 085	14 800	0,97
Emplois	606 775	772 065	6 900	1,00

L'économie du sillon alpin a développé des filières de haute technologie représentées par des groupes d'envergure mondiale (Hewlett Packard, Sun, ST Microelectronics, Schneider, Dassault...), ainsi que par des centres de recherche publics tels que, par exemple, le CERN et le CEA dans le domaine de l'énergie atomique. Ces activités de pointe semblent tirer vers le haut les activités économiques de Métropole Savoie. Plusieurs implantations récentes en témoignent.

UNE ÉCONOMIE CRÉATRICE D'EMPLOIS

Sur la même période 1975-99 et selon le GIE Alpes du Nord Développement, la zone d'emploi INSEE de Chambéry, dont le contour est voisin de celui de Métropole Savoie, a suivi une évolution parallèle à celle du Sillon alpin, avec des taux d'accroissement encore un peu plus soutenus.

ZE Chambéry	1975	1999	Gains / an	% par an
Population	159 585	208 250	2 027	1,11
Emplois	64 875	83 930	794	1,08

Sur les années plus récentes, la croissance des emplois a été plus vive encore. Entre le 31.12.1993 et le 31.12.2000, le nombre des seuls emplois salariés du secteur privé a augmenté annuellement de plus de 1 200 unités en moyenne pour les 103 communes de Métropole Savoie.

Contribution de l'Agence Economique de la Savoie (Séminaire du 28.06.2002)

Le territoire concerné par le SCOT Métropole Savoie a connu une croissance continue, plus ou moins régulière de l'emploi. Les créations d'emplois ont été principalement le fait du secteur tertiaire : administration et services. Ce secteur est sur-représenté. Il s'agit avant tout des services à la population, notamment le commerce et les activités liées au tourisme. Dans l'espace, ces activités sont disséminées sur le territoire, au centre des agglomérations ou des bourgs, ou encore le long des routes nationales en entrées de villes. Sauf exception, les qualifications sont plutôt faibles, les entreprises sont de petite taille.

L'industrie est, quant à elle, sous-représentée en terme d'effectif salarié. Elle est dominée par les activités nées du travail des métaux : de la sous-traitance de capacité à la fabrication des biens d'équipements. Elle ne comporte pas de producteurs de biens de consommation (sauf exceptions : Leborgne...), sauf aussi dans l'agroalimentaire qui est un point fort du territoire ; mais les activités représentées dans l'agroalimentaire sont très diverses : des produits du lait, de la vigne et de la viande jusqu'aux chocolats, les pâtes alimentaires, les sirops...

Les autres activités sont :

- . le BTP,
- . l'équipement électrique,
- . le papier carton,
- . le verre,
- . le transport.

Le territoire accueille quelques grands groupes français ou étrangers (Saint-Gobain, Péchiney, Schneider, Alstom, Cascades, CIAT, RCO, SKF, Bolhoff ...). Après des périodes caractérisées par des pertes d'emplois, mais aussi de gros investissements, ces groupes se sont relativement stabilisés.

Les autres entreprises industrielles sont des PMI et même des petites entreprises. Le territoire manque d'entreprises moyennes (300-500 personnes) donneuses d'ordre. Ces PMI sont des entreprises familiales, peu capitalisées, faiblement encadrées, de qualification classique. Rares sont celles qui peuvent annoncer des perspectives de développement important. Bien entendu, des exceptions notables existent puisque certaines sont leader dans leur domaine (biens d'équipements...).

Les entreprises industrielles actuellement importantes proviennent de délocalisations des années 60 ou du développement d'entreprises chambériennes parfois très anciennes. Elles se sont implantées dans des zones industrielles qui, à l'époque, étaient nouvelles et relativement excentrées. Elles sont maintenant insérées dans le tissu urbain, l'agglomération ayant gagné du terrain. Ces zones ont, de plus, mal vieilli. Un grand nombre s'étire le long des routes nationales et engorgent les accès.

Un nouvelle vague d'entreprises industrielles est en train de s'implanter dans les nouvelles zones d'activités, pour l'instant excentrées, disposant de place et conçues comme des produits complets, éventuellement spécialisées ou correspondant bien à la taille du territoire dans lequel elles s'insèrent : il s'agit de Savoie Technolac, Alpespace, Savoie Hexapôle ou des zones de Chautagne (CIAT) ou de La Rochette (PETZL)...

Contexte géo-économique

Pour apprécier ce développement industriel, il est aussi important de resituer Métropole Savoie dans son contexte géo-économique. Notre territoire est situé :

- . en région Rhône-Alpes avec son dynamisme actuel
- . près de l'Italie du Nord que le projet de nouvelle ligne ferroviaire, dans ses deux composantes fret et voyageurs rendra plus proche encore. Ce grand projet aura en outre des « effets de chantier » extrêmement importants à relativement court terme
- . et, surtout, près de Grenoble et du Grésivaudan. Ce qui se passe dans ce secteur ne peut pas ne pas avoir de répercussions sur Métropole Savoie. Les projets de développement technologique (MINATEC – CROLLES avec le projet ST-Microelectronics – Philips – Motorola) sont spectaculaires. Nous en voyons déjà les conséquences négatives : pression sur le foncier, sur l'habitat...

Les entreprises du territoire seront elles aussi concernées par ces développements : sous-traitance, fournisseurs, nouveaux produits pour des clients "à leur porte"

UN CADRE DE VIE PARTICULIÈREMENT ATTRACTIF

Entre montagnes et lac, entre vignobles et vergers, entre forêts, alpages et prairies, Métropole Savoie est un territoire qui ne manque pas d'attraits quant à la qualité de ses paysages et de son patrimoine naturel et culturel.

Plutôt qu'un long discours sur ce chapitre, on a préféré présenter trois photos représentatives des trois secteurs géographiques et montrant tout l'enjeu d'une protection des paysages pour sauvegarder l'attractivité de notre territoire.

Un territoire urbain entre deux Parcs

On doit souligner ici la localisation particulière de Métropole Savoie, territoire situé entre deux Parcs Naturels Régionaux,



L'agglomération chambérienne (secteur Centre)



Lac de Saint-André aux Marches (secteur Sud)



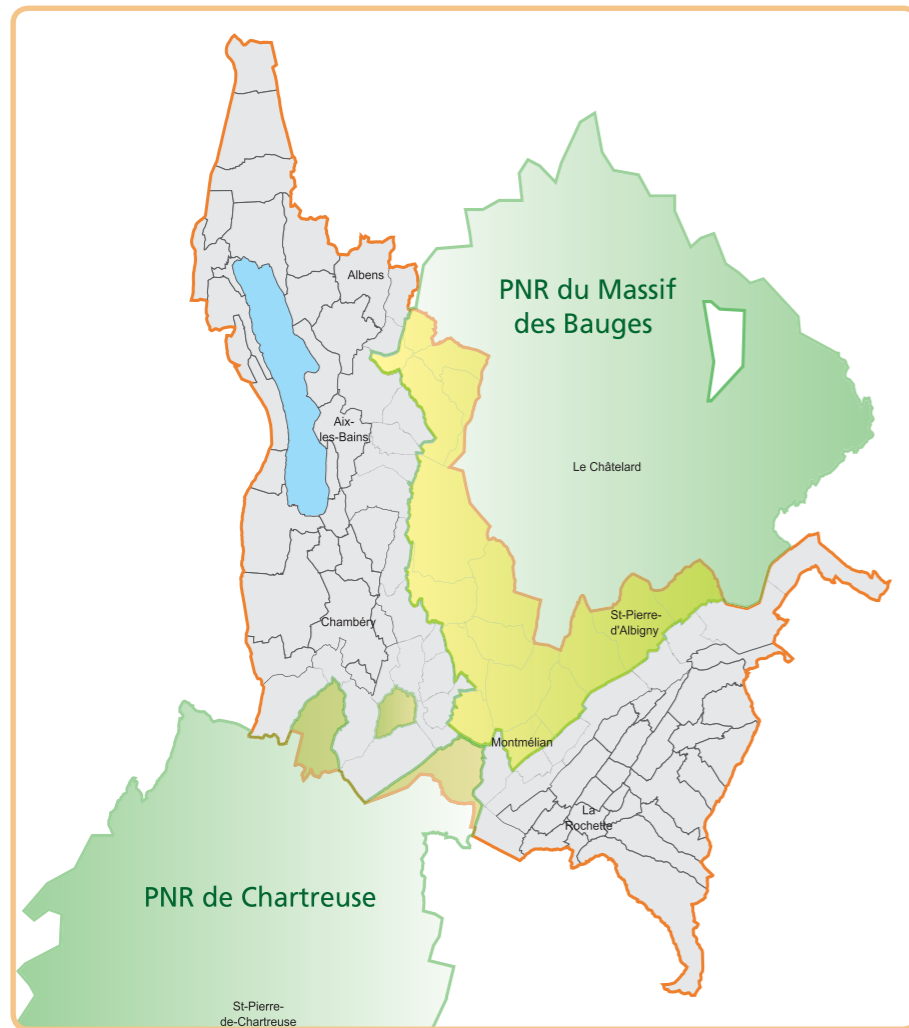
Rive Nord du Lac du Bourget (secteur Nord)

avec des secteurs de recouvrement importants : 18 communes de Métropole Savoie appartiennent aussi au PNR du Massif des Bauges, et 3 communes à celui de Chartreuse (cf. carte de la page suivante).

Cette situation constitue un atout indéniable sur le plan de l'attractivité économique du territoire mais crée également des obligations pour la qualité de l'aménagement et la « durabilité » du développement. On peut d'ailleurs rappeler ici que les dispositions du schéma de cohérence territoriale doivent être compatibles avec les chartes des deux Parcs.

Pour ces raisons, les deux syndicats mixtes des PNR ont été associés à l'élaboration du SCOT, par l'entremise, selon les instances, d'élus ou de techniciens.

Complémentaire au document de planification réglementaire que constitue le SCOT, les PNR apportent, sur les communes de recouvrement des outils particulièrement efficaces dans le



domaine du développement rural et de la gestion des espaces naturels qui pourraient être transposés ailleurs par les autres groupements de communes.

LE «GRAND LAC»

Le lac du Bourget, plus grande réserve d'eau douce de France, et le territoire qui l'entoure représentent un patrimoine naturel, paysager et culturel, exceptionnel. Autour de ce lac alpin au charme encore préservé, vit près de la moitié de la population savoyarde, soit 180.000 habitants.

La situation de ce cadre unique à la croisée de l'axe de développement économique et démographique et des flux transalpins de marchandises et de voyageurs engendre des risques de déséquilibre graves qui menacent l'avenir de cette richesse : banalisation paysagère et culturelle, dégradation du lac et des biotopes sensibles qui s'y attachent, risque d'asphyxie et affaiblissement économique.

Conscients de ces enjeux, les partenaires publics de ce territoire ont donc conçu et engagé le projet « Le Grand Lac 1999-2015 », démarche de développement durable portant sur le bassin versant du lac. Cette démarche vise à organiser le cadre

de vie des générations futures en garantissant un équilibre entre le nécessaire développement économique, générateur d'emploi et l'indispensable préservation du patrimoine naturel et culturel. « Faire du territoire du lac du Bourget, à l'horizon 2015, un espace de vie où l'homme, porteur de développement, sera aussi garant des équilibres naturels », ainsi se résumait le dossier validé en 1999 par le Comité International d'Aménagement du Territoire.

Le projet se répartit en trois défis (écologique, économique et humain) déclinés au travers de 70 opérations à maîtrises d'ouvrage diverses, répondant à différents objectifs :

- . Améliorer la qualité des eaux et des milieux humides : pour permettre à ce volumineux biotope de retrouver un état le plus proche possible de ses équilibres naturels, un très important contrat de bassin versant a été prévu et engagé en 2002 pour 7 ans et un montant de 122 M€. C'est la part la plus importante du projet.
- . Se réapproprier le lac par une approche nouvelle des déplacements : par le développement des transports en commun et des modes alternatifs à la voiture individuelle et par le retraitement et la requalification des berges occupées par des voies de communication avec, là où cela est possible, le report de tout ou partie de ces flux à l'écart des berges.
- . Réhabiliter le paysage et le patrimoine : par des actions de valorisation des sites et des mesures cohérentes d'urbanisme.
- . Réaliser un développement touristique en harmonie avec l'environnement et répondre à la demande sociale de loisirs de proximité avec notamment la restauration des ports et des plages (exemple : le site des Mottets à Viviers du Lac).



- . Favoriser un développement touristique créateur d'emplois : en jouant sur la complémentarité de l'offre des bords du lac, des villes et de la moyenne montagne (plateau de Savoie Grand Revard) et l'émergence d'un tourisme doux toutes saisons.
- . Créer un territoire de référence pour le développement de services et technologies appliqués à l'environnement : avec, en particulier, les énergies renouvelables (Institut National de l'Energie Solaire).
- . Rendre la population acteur du projet par l'adaptation de ses comportements : par des actions d'information et d'éducation à l'environnement.

La démarche est animée par un GIP (Groupement d'Intérêt Public), créé spécialement à cet effet pour la durée du projet et rassemblant l'Etat, la Région Rhône-Alpes, le Conseil Général et les 61 Communes du bassin versant au travers de leurs cinq groupements de communes (Communauté d'agglomération de Chambéry, Communautés de communes de Chautagne, de l'Albain et du Lac du Bourget et SIVOM du Plateau de la Leysse).

L'ensemble du programme est évalué à 450 M€. Les financements, partiellement inscrits au Contrat de plan Etat-Région 2000/2006 proviennent également des démarches contractuelles des différentes parties de ce territoire.



Les orientations du PADD du SCOT et leur traduction dans les différentes modalités et mesures d'urbanisme constituent et constitueront le trait d'union et de cohérence avec la mise en œuvre du projet Grand Lac par les institutions publiques. Les équipes de Métropole Savoie et du GIP sont en relation régulière à cet effet, notamment pour la mise au point des plans d'actions pour la gestion de l'espace et les dispositifs de suivi de l'évolution du territoire.

UNE CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE RÉGULIÈRE ET FORTE

Compte tenu de son positionnement au sein de l'Europe et au cœur du sillon alpin, d'une économie locale dynamique et fortement créatrice d'emplois, de la qualité de son cadre de vie..., notre territoire connaît un développement démographique fort, si on le compare au reste de la France ou même au reste de la région Rhône-Alpes.

Evolutions démographiques entre 1990 et 1999

Entités	Accrois. par an (%)
Secteur Nord	1,37 %
Secteur Centre	0,85 %
Secteur Sud	1,31 %
Ensemble de Métropole Savoie	1,07 %
Agglomération chambérienne	0,87 %
Agglomération aixoise	1,02 %
Autres unités urbaines (Montmélian, la Rochette, Saint-Pierre-d'Albigny)	1,07 %
Communes rurales ou périurbaines	1,86 %

Le taux global d'évolution annuel de 1,07% qu'a connu la population de Métropole Savoie entre 1990 et 1999 est tout d'abord bien supérieur à ceux de la région Rhône-Alpes (0,6 %) ou de la France entière (0,4 %).

Les autres chiffres du tableau méritent aussi quelques commentaires :

- . Chambéry a été, pour la période 1990-1999, l'agglomération rhônalpine de plus de 100 000 habitants qui, talonnée par Annecy, a connu le taux d'évolution le plus fort,
- . l'agglomération d'Aix-les-Bains arrive au 2^{ème} rang, après Cluses, des agglomérations rhônalpines de plus de 20 000 habitants,
- . les trois petites agglomérations de notre territoire ont vu leur population augmenter dans les mêmes proportions,

. les communes rurales et périurbaines croissent beaucoup plus vite, notamment dans l'aire urbaine de Chambéry où les communes périurbaines de deuxième couronne ont connu le taux record de 2,7 % par an en moyenne.

On verra plus loin que cette périurbanisation, synonyme d'étalement urbain, n'est pas sans poser de sérieux problèmes.

Les composantes de la croissance entre 1990 et 1999

Entre les deux derniers recensements, la population a augmenté d'environ 2 090 habitants par an (dont 950 pour le secteur Centre, 760 pour le secteur Nord et 380 pour le secteur Sud).

Par rapport aux projections démographiques, il est en effet important de connaître les composantes de cette croissance, notamment la répartition de cette dernière entre le solde naturel (excédent des naissances sur les décès) et le solde migratoire (excédent des arrivées sur les départs).

Les résultats sont relativement contrastés entre les trois secteurs géographiques, l'importance des soldes migratoires des secteurs Nord et Sud s'expliquant sans doute pour une part par la périurbanisation, et le déplacement de ménages en provenance de l'agglomération chambérienne.

Parts des soldes naturels et migratoires dans les accroissements démographiques entre 1990 et 1999

Secteur géographique	Solde naturel	Solde migratoire	Solde total	Part solde migratoire (%)
Centre	4 859	3 726	8 585	43,4
Nord	1 449	5 360	6 809	78,7
Sud	767	2 613	3 380	77,3
Ensemble	7 075	11 699	18 774	62,3

Même si l'attractivité de notre territoire venait à diminuer progressivement (ce que rien ne laisse prévoir), l'importance du solde naturel assurerait une croissance non négligeable encore sur de nombreuses années, les phénomènes démographiques présentant une grande inertie. En fait, Métropole Savoie enregistre depuis 25 ans environ une croissance régulière et forte. Les chiffres sont les suivants :

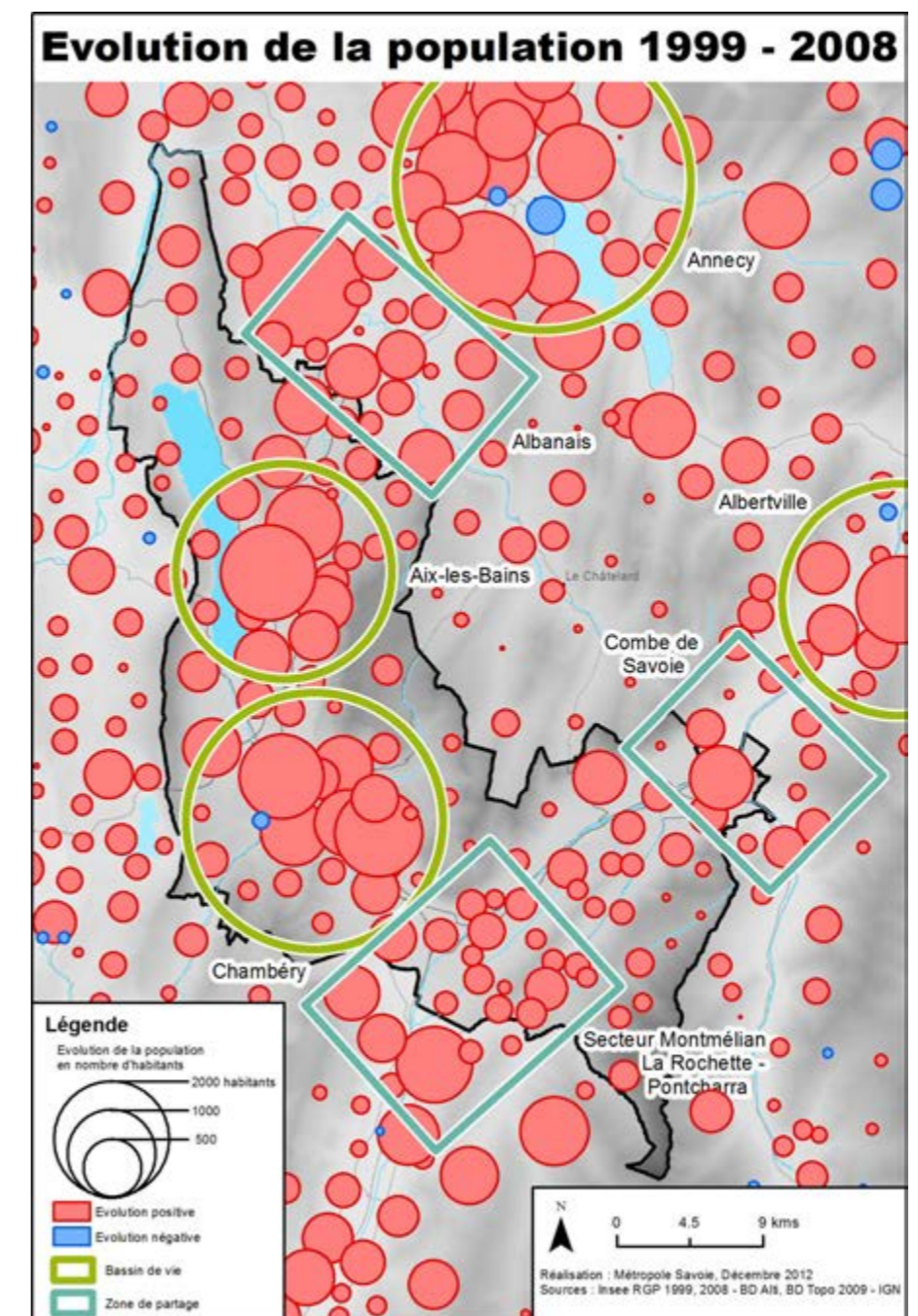
Population 1975	156 258
Population 1999	205 326
Evolution 1975-99 en VA	49 068
Gain de population par an 75-99	2 044
Taux d'accr. annuel 1975-99	1,14 %

Compte tenu de la régularité et de l'ancienneté de la croissance démographique, il a été convenu de retenir pour l'avenir l'hypothèse de la prolongation d'une croissance du même ordre qui semble être une tendance lourde. On y reviendra au chapitre présentant le «Projet d'aménagement et de développement durable».

Les composantes de la croissance depuis 1999

Le territoire de Métropole Savoie connaît une dynamique démographique qui se poursuit : +1% de croissance annuelle, soit l'apport de 20 000 nouveaux habitants tous les dix ans.

Si les agglomérations de Chambéry et Aix-les-Bains ont accueilli 60% de ces nouveaux habitants depuis 1999, les territoires ru-



raux sont confrontés eux aussi à une croissance démographique très rapide, de 2 ou 3 % annuels. Le canton d'Albens a ainsi connu une croissance de 25% de sa population entre 1999 et 2009, celui du Gelon-Coisin de 33% et ceux du Val Gelon et de Chautagne de 20%.

Les projections démographiques indiquent un **maintien de ce dynamisme, avec une pression plus forte sur les territoires ruraux** : le secteur Sud devrait accueillir autant de nouveaux habitants que Chambéry métropole d'ici 2020.

Ces **territoires ruraux présentent en effet un solde migratoire en croissance constante**, ce qui se traduit par l'installation de nouveaux ménages dans des communes qui ne présentent pas un niveau d'équipement équivalent à celui des agglomérations :

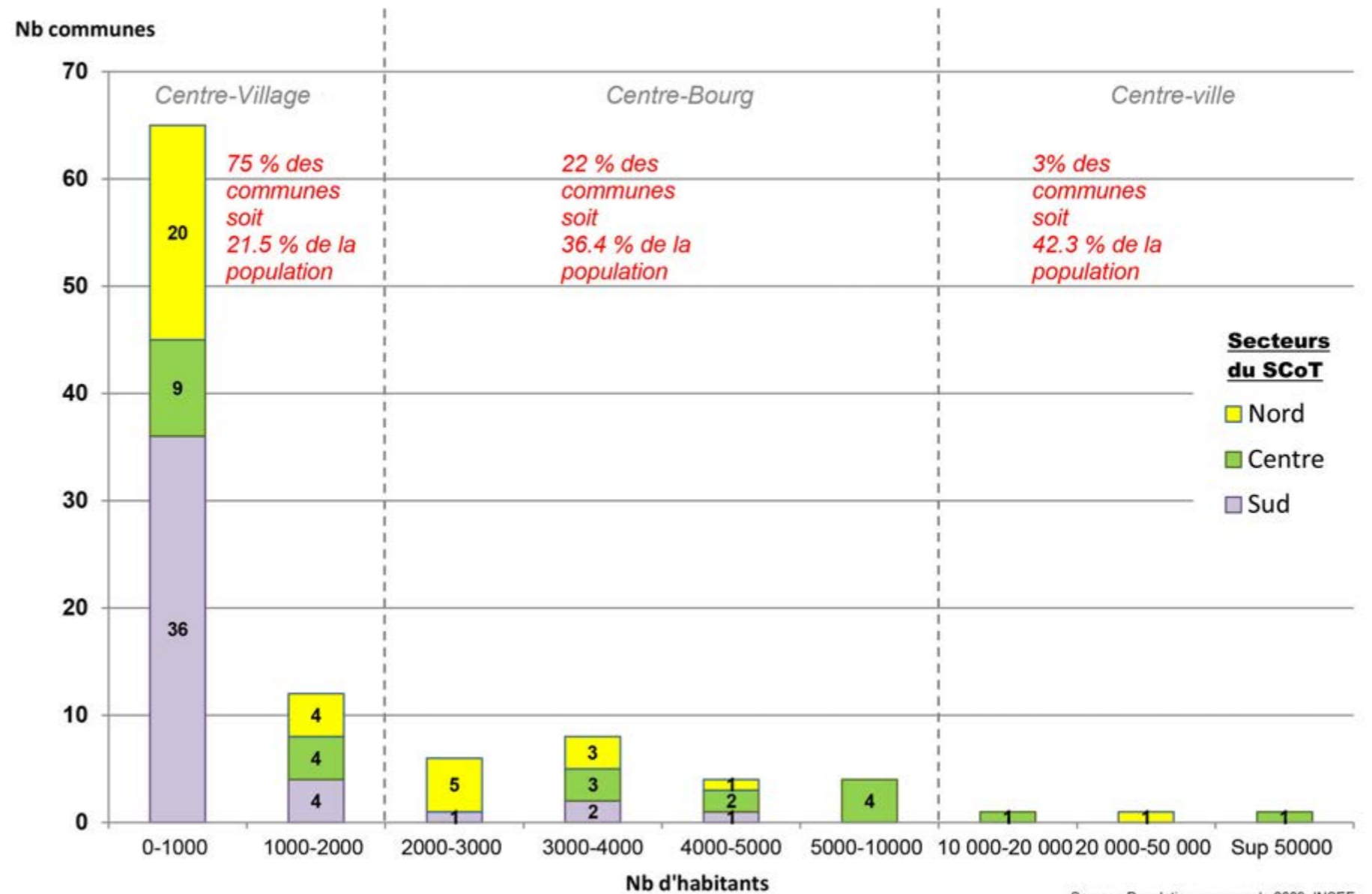
- L'offre de transports en commun est pauvre voire quasi inexistante dans certains secteurs, ce qui génère une hausse de la mobilité automobile des ménages.
- De même, **l'offre commerciale y est restreinte à l'essentiel des commerces de première nécessité et ne se développe quasiment pas**, ce qui augmente la part des ménages mal desservis en matière commerciale et contraints de réaliser leurs achats en voiture.

La croissance de la population intervenue depuis 1999 fait clairement ressortir la logique d'expansion urbaine le long du sillon alpin et des grandes vallées qui mettent en communication les différents bassins de vie.

Le territoire de Métropole Savoie est un territoire très contrasté : il ne compte que 7 communes de plus de 5.000 habitants, mais dont deux villes-centre de 56.000 habitants (Chambéry) et 27.000 habitants (Aix-les-Bains). Et 64% des 102 communes accueillent moins de 1.000 habitants.

C'est pourquoi, le DAC prend nécessairement en compte la diversité des territoires qui composent Métropole Savoie : secteurs urbains ou ruraux, secteurs ruraux sous influence urbaine (de Chambéry, Aix-les-Bains mais également Annecy, Grenoble voire Genève), un fonctionnement par vallée.

Le territoire de Métropole Savoie est particulièrement marqué par sa typologie de communes. En effet, il compte 75% de villages (moins de 2.000 habitants), 22% de bourgs (entre 2.000 et 10.000 habitants) et seulement 3% de villes (plus de 10.000 habitants).



Source : Population communale 2009, INSEE

L'ENVERS DE LA CROISSANCE

L'ÉTALEMENT URBAIN

La double carte ci-contre permet de visualiser l'ampleur du phénomène de l'étalement urbain. Une étude a été menée sur la partie la plus urbanisée de Métropole Savoie (entre Brison-Saint-Innocent au Nord et Arbin au Sud) et a consisté à cartographier l'étendue de la « tache urbaine » à deux dates suffisamment éloignées : en 1973 et 2000.

On a pu ainsi mesurer que la superficie couverte par l'urbanisation (habitat, activités, grands équipements, grandes infrastructures...) s'était accrue de 112 % – avait donc plus que doublé – en quelques 27 années. Pendant la même période, la population avait augmenté de 36 % seulement. La consommation d'espace par l'urbanisation correspond, pour les 103 communes, à une ponction de l'ordre de 200 hectares par an prise, pour l'essentiel, sur des terres agricoles.

Le phénomène de la décohabitation (diminution du nombre de personnes par logements) explique pour une part cette consommation d'espace. Le nombre de logements augmente en effet beaucoup rapidement que la population. Ainsi, entre 1975 et 1999 (deux dates proches de celles qui ont été utilisées pour l'étude), le nombre de résidences principales a augmenté de 63,5 % tandis que l'accroissement de la population était limité à 31,2 %. Il s'agit là d'un phénomène de nature sociologique sur lequel le SCOT n'aura pas d'influence.

Les autres causes de l'étalement urbain sont multiples. Pour les communes et les aménageurs, il est plus facile d'aller urbaniser en secteurs vierges plutôt que de « reconstruire la ville sur la ville » en restructurant les tissus urbains.

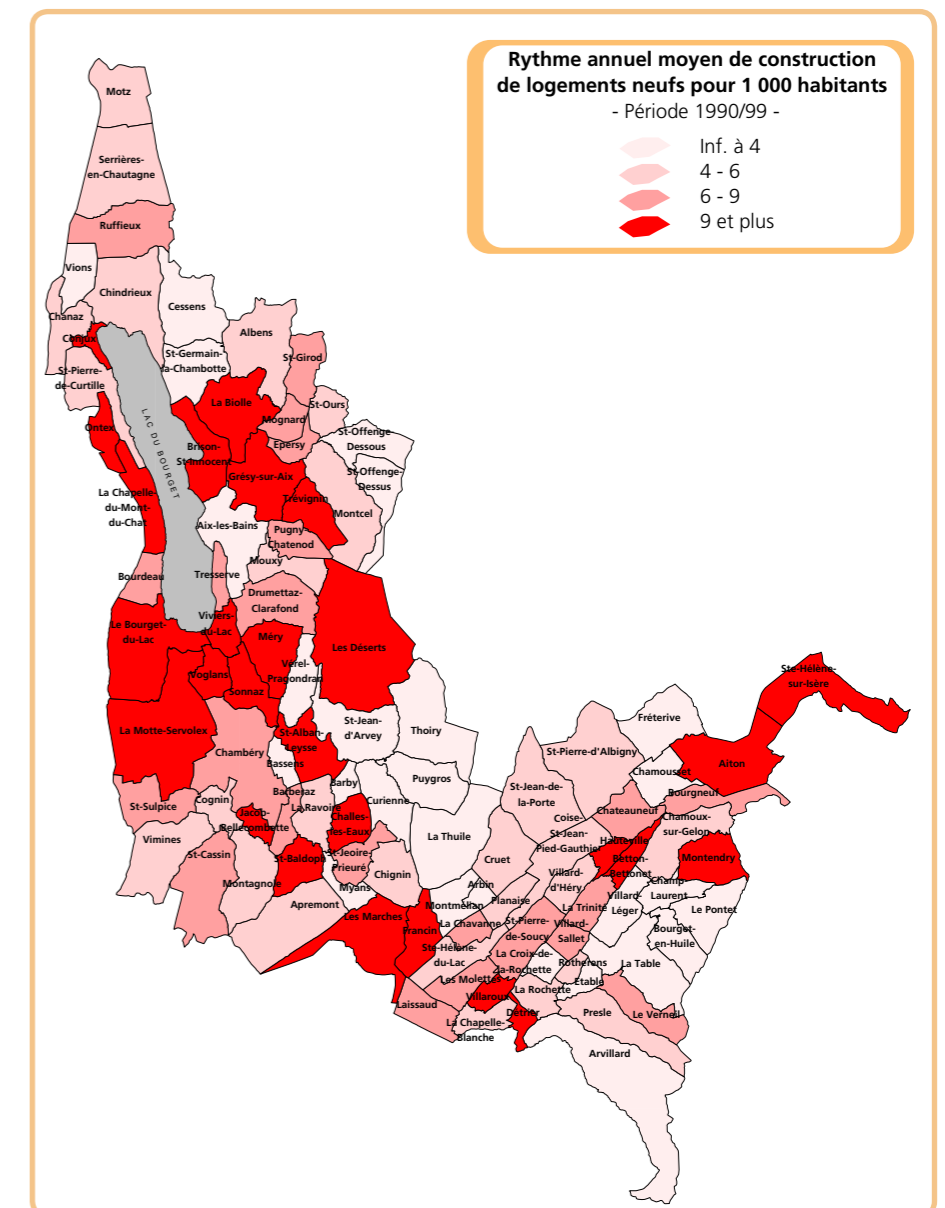
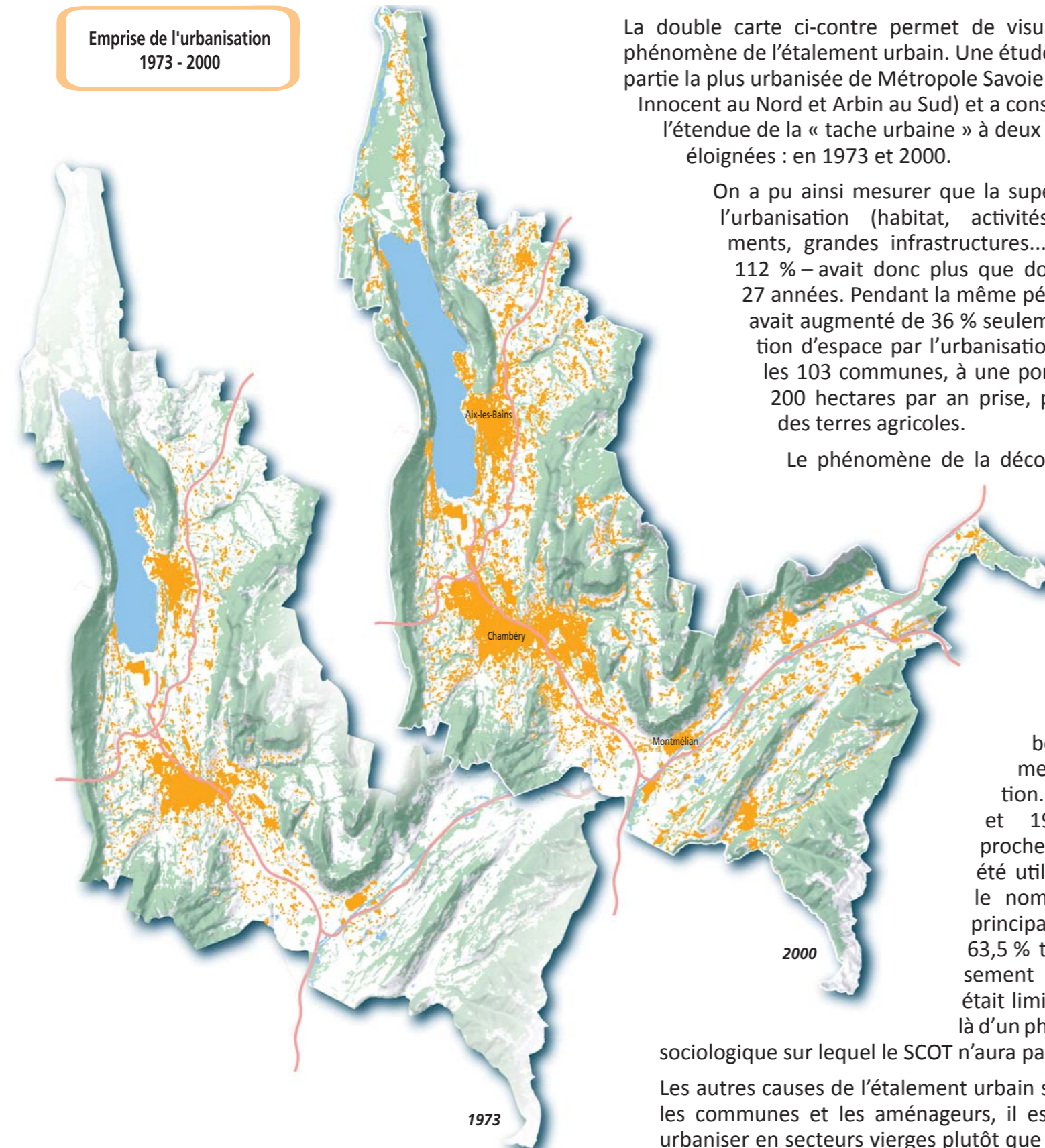
De leur côté, les particuliers, à la recherche d'une maison individuelle, peuvent habiter très loin de leur lieu de travail et favorisent la généralisation d'un habitat très dispersé et fortement consommateur d'espace.

Enfin, l'examen attentif de la double carte ci-contre montre que, dans les agglomérations, les secteurs d'urbanisation récente les plus importants en surface correspondent en fait aux zones d'activités et aux pôles commerciaux périphériques.

Bien entendu, le phénomène d'étalement urbain qu'on vient d'évoquer se traduit aussi par des statistiques de construction neuve allant dans le même sens.

UNE PÉRIURBANISATION EXPLOSIVE

La carte ci-après illustre l'intensité de la construction neuve sur la période comprise entre 1990 et 1999.



On observe tout d'abord que la ville de Chambéry a réussi à maintenir un rythme de construction non négligeable sur la période. Mais, ceci étant précisé, la carte fait apparaître surtout des rythmes de construction très intenses dans les couronnes des communes périurbaines autour des deux agglomérations principales, et plus particulièrement :

- . les communes situées au Nord de l'agglomération aixoise et sur les coteaux du Revard,
- . l'ensemble des communes situées entre les deux agglomérations, au Sud du Lac du Bourget
- . le partie sud de la cluse de Chambéry, jusqu'aux Marches et Francin, avec toutefois une interruption au niveau des communes viticoles d'Apremont, de Myans et de Chignin.

Dans la Combe de Savoie, les phénomènes d'urbanisation semblent moins accentués dans les communes viticoles des contreforts du massif des Bauges que dans la vallée du Gelon et le secteur du confluent Arc Isère.

DES PLANS LOCAUX D'URBANISME PAS TOUJOURS BIEN DIMENSIONNÉS

Dans le cadre de l'étude sur la consommation d'espace, on a tenté d'apprécier la façon dont les PLU accompagnaient, voire encourageaient, l'étalement urbain ou, au contraire, s'efforçaient de maîtriser ce phénomène.

Un important travail de cartographie a été entrepris pour assembler et représenter sur un même document informatique (SIG) les PLU et les cartes communales des communes. Les données géographiques ainsi constituées sont constamment tenues à jour.

On peut tirer de ces données un indicateur permettant de mesurer le caractère plus ou moins extensif ou, au contraire, plus ou moins rigoureux de ces documents d'urbanisme.

Cet indicateur (voir carte ci-contre) est égal, commune par commune, au rapport entre :

$$\frac{\text{superficie totale des zones constructibles actuellement ou à terme}}{\text{superficie du bâti actuel}}$$

Plus la valeur de l'indicateur est élevée, plus la dispersion de l'habitat et l'excessive consommation d'espace sont tolérées, voire encouragées. C'est notamment le cas dans beaucoup de communes de « deuxième couronne » autour des deux agglomérations principales.

Au contraire, une valeur faible s'observe dans plusieurs cas :

- . dans les communes les plus urbaines où les espaces naturels sont devenus rares et où les zones urbaines sont relativement remplies,
- . dans certaines communes viticoles ou très agricoles où les enjeux de protection sont prépondérants,
- . dans les petites communes de montagne.

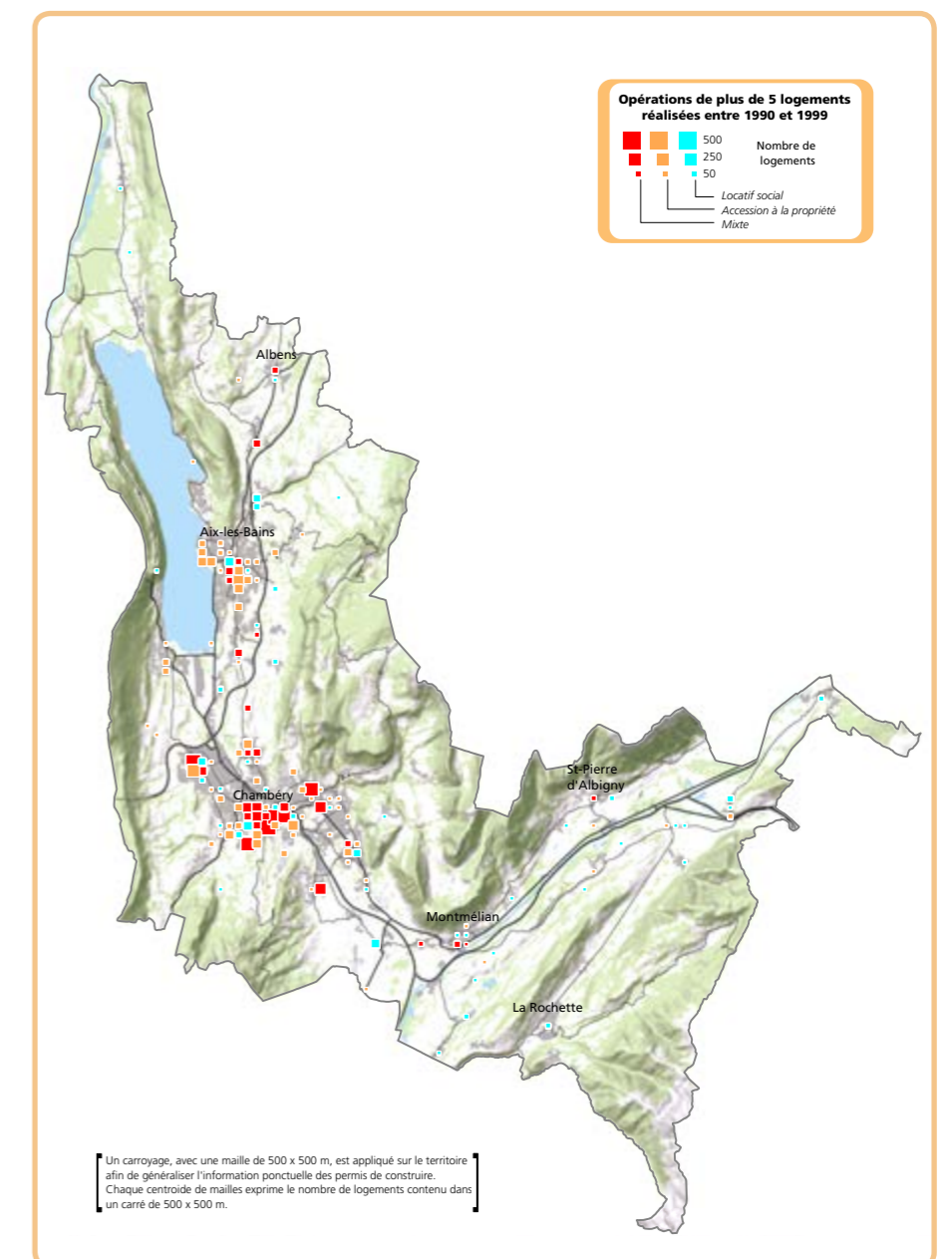
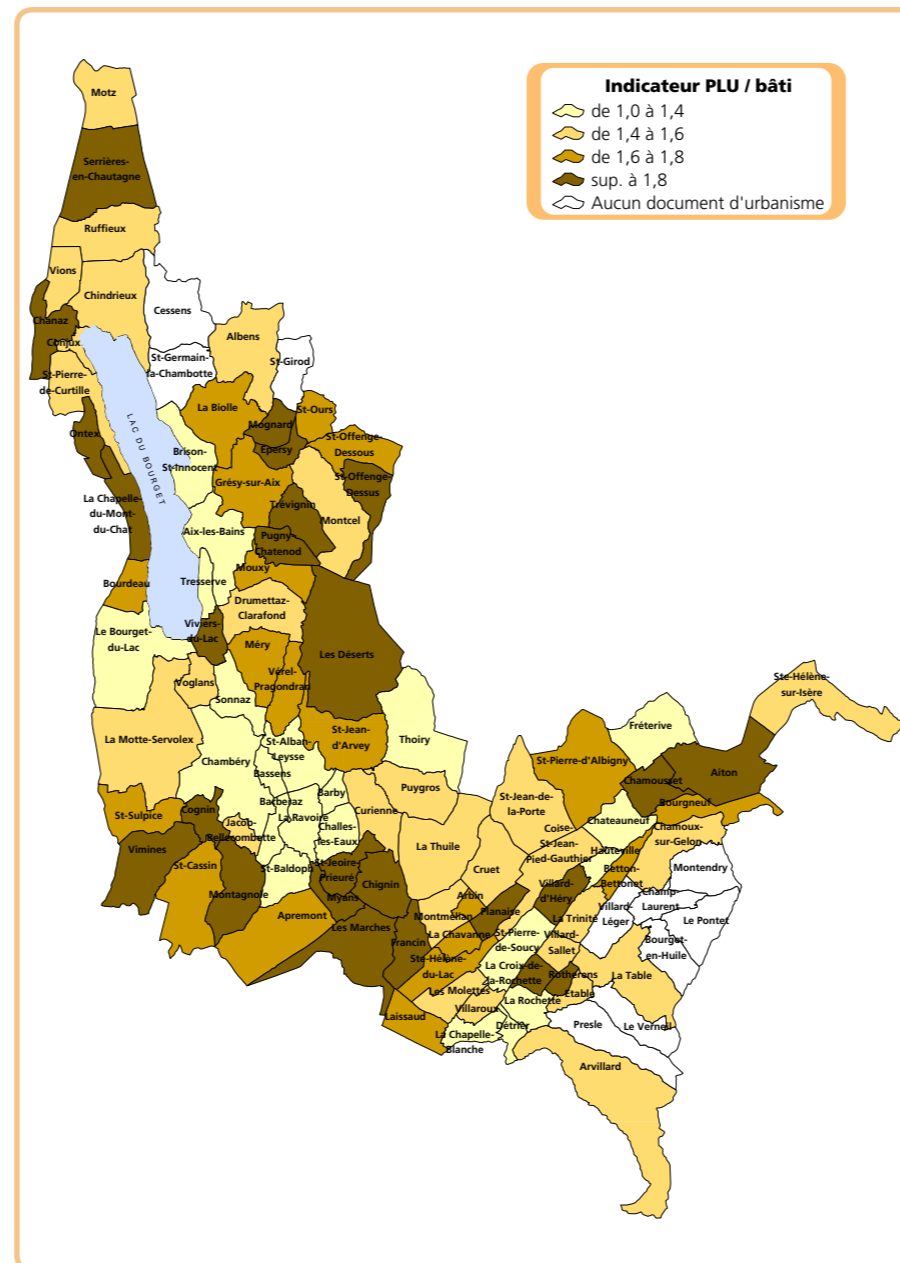
Au total, pour l'ensemble des communes de Métropole Savoie, les superficies sont les suivantes :

- . la superficie totale du bâti existant, zones d'activités et grandes infrastructures comprises, est égale à 9 300 hectares environ, (hors habitat dispersé ou bâtiments agricoles situés dans les zones naturelles protégées des PLU). La surface de sol consommée par l'urbanisation est ainsi supérieure à 500 m² par habitant (ZAE et infrastructures comprises).

- . la superficie totale des zones constructibles (zones U, 1NA, 2NA, NB des anciens POS ou zones U et AU des PLU, zones à construire des cartes communales) est égale à 13 500 hectares

Globalement, la valeur de l'indicateur est égale à 1,45 pour l'ensemble des 93 communes de Métropole Savoie disposant d'un document d'urbanisme (10 en sont dépourvues). Il varie selon les communes entre 1,10 à plus de 2. En moyenne, les communes rurales (hors unités urbaines INSEE 1999) présentent un indicateur moyen égal à 1,65.

Les dispositions prescriptives du SCOT se traduiront pour beaucoup de communes par un dimensionnement de leur PLU plus conforme aux besoins réels et répondant mieux au souci d'une gestion de l'espace plus économe.



Un carroyage, avec une maille de 500 x 500 m, est appliqué sur le territoire afin de généraliser l'information ponctuelle des permis de construire. Chaque centre de mailles exprime le nombre de logements contenu dans un carré de 500 x 500 m.

L'OFFRE DE LOGEMENTS NEUFS

Entre 1990 et 2000, le nombre de logements neufs construits sur le territoire de Métropole Savoie a varié selon les années entre 1 100 et 1 700 unités, avec une moyenne de 1 400. Entre les trois secteurs géographiques, les moyennes sont respectivement égales à :

Nord	450
Centre	750
Sud	200

La construction de logements locatifs sociaux a fortement diminué au fil des années. De 1990 à 1995, elle avoisinait les 450 logements par an. Elle a diminué régulièrement depuis et n'a pas dépassé les 200 logements en 2000. En 2001, 2002, 2003 et 2004 respectivement 122, 216, 128 et 148 logements ont été financés dont 103, 81, 40 et 54 sur Chambéry.

La carte de la page précédente illustre la répartition dans l'espace des opérations de logements de 5 logements et plus réalisés entre 1990 et 1999. Elle montre que la structure des offres de logements neufs est très différente d'une agglomération à l'autre.

DES LOGEMENTS SOCIAUX MAL RÉPARTIS

La carte ci-contre illustre la localisation des logements sociaux, ou plus précisément la part qu'ils représentaient dans le parc total de résidences principales en 1999. Les secteurs où cette part est inférieure à 5 % correspondent à :

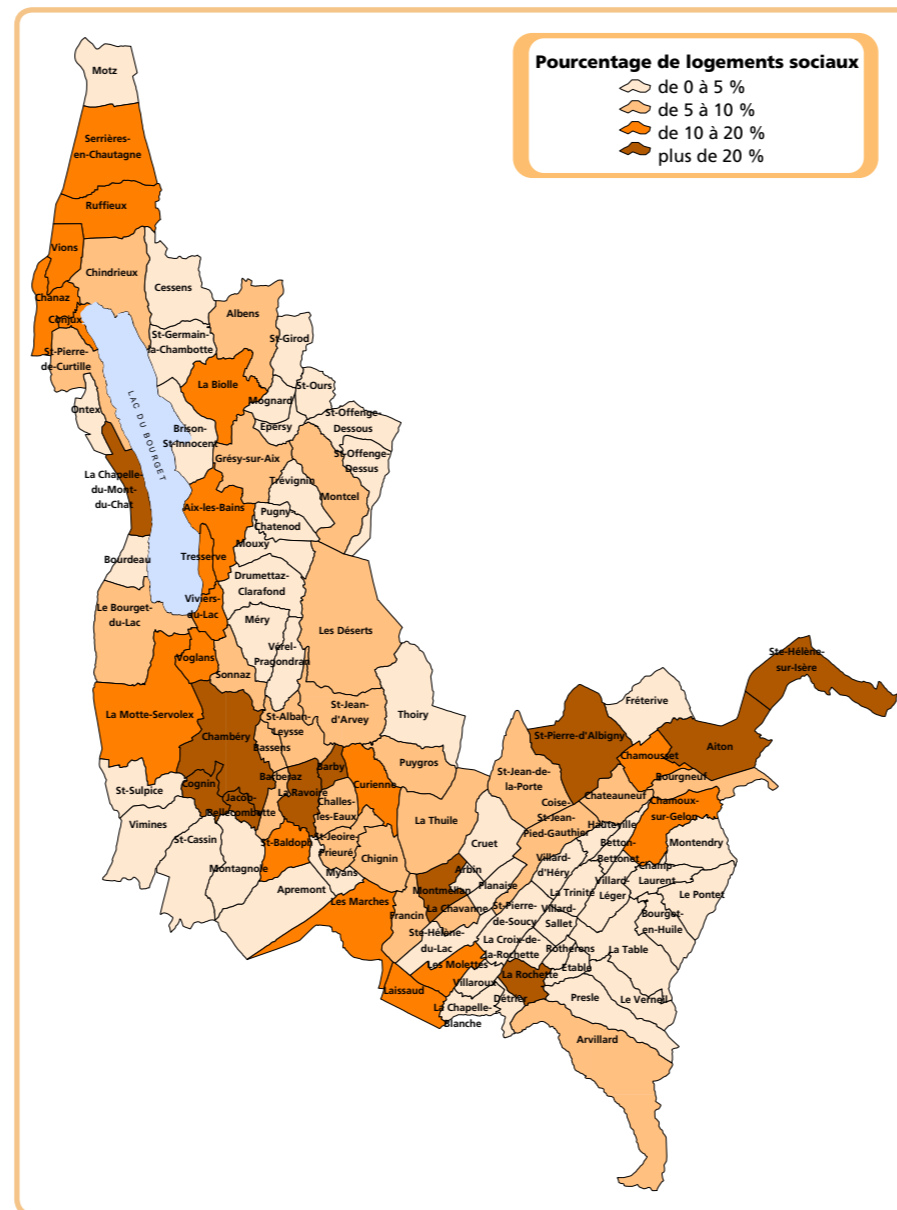
- . des zones très rurales telles que la Vallée des Huiles, le Val Gelon ou l'Albanais, en dehors de la Biolle ou d'Albens,
- . des communes périurbaines (coteaux du Revard, contreforts de l'Épine et de la Chartreuse au Sud-Ouest de Chambéry.

Dans les deux agglomérations principales, de nombreuses communes urbaines totalisent moins de 10 % de logements sociaux, et celles qui atteignent ou dépassent les 20 % sont peu nombreuses (Barby, Chambéry, Cognin, Jacob-Bellecombette et la Ravoire, et aucune dans l'agglomération aixoise).

La plupart des communes de Chautagne présentent des taux relativement élevés qui s'expliquent sans doute par la proximité de Culoz, ville industrielle.

Les trois petites villes de la Combe de Savoie sont fortement dotées : Montmélian, la Rochette et Saint-Pierre-d'Albigny.

Enfin, dans l'agglomération chambérienne, seule concernée par l'article 55 de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains, cinq communes de plus de 3 500 habitants sont en dessous du seuil de 20 %.



PEU DE COMMUNES DESSERVIES PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Les deux agglomérations principales se sont dotées de la compétence transport et sont donc autorité organisatrice de leur réseau de bus urbains respectif.

Les principaux chiffres caractérisant les deux réseaux sont les suivants :

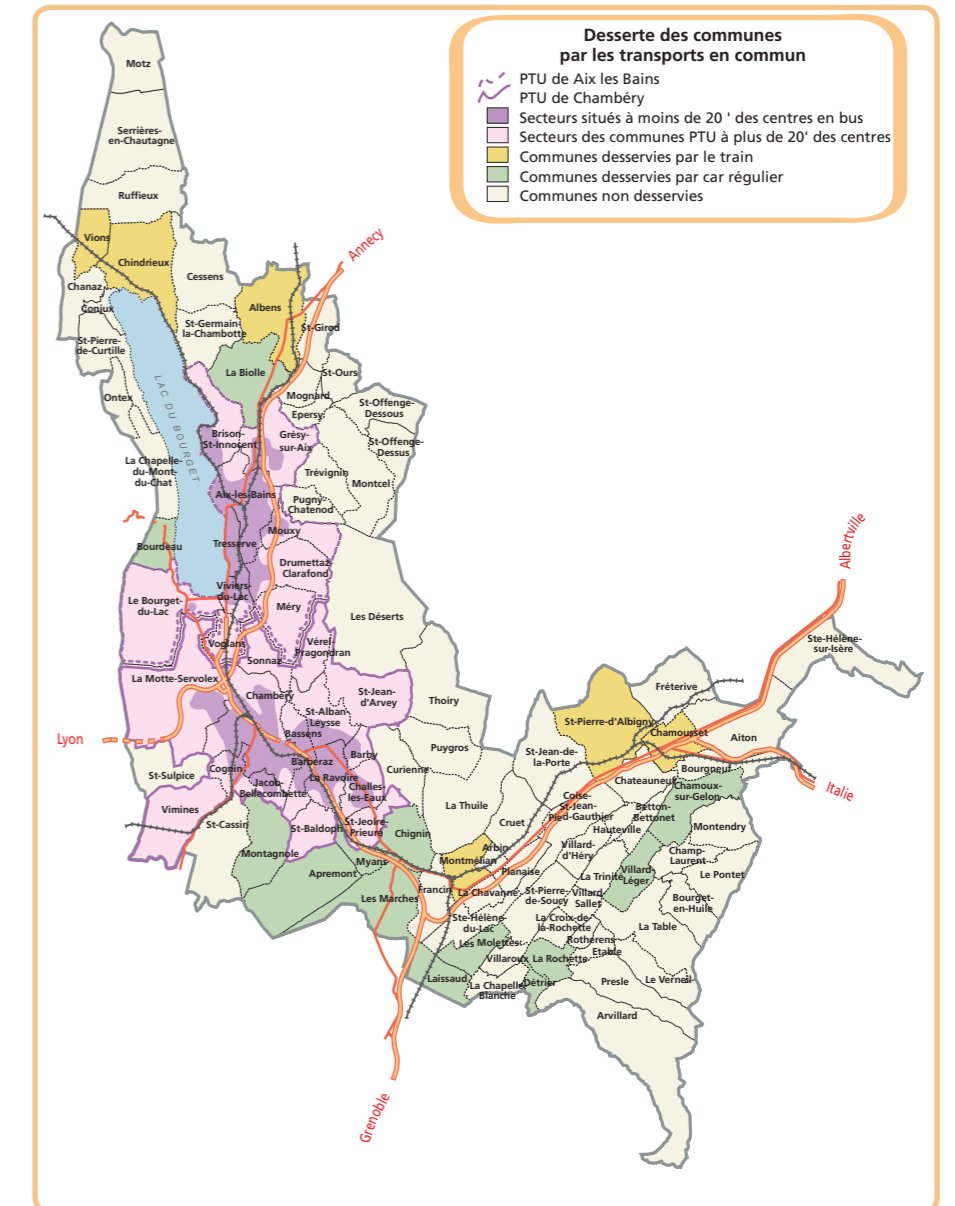
Indicateurs	Chambéry	Aix-les-B.
Longueur des lignes	213 km	131 km
Kilomètres parcourus par an	3 539 000	519 000
Nombre de voyages / habitant / an	78	34
Parc de bus	80	10
Pourcentage versement transports	0,80	0,50

Source : annuaire GART / CERTU 2001, statistiques de l'année 2000

Ces valeurs situent nos deux agglomérations dans la bonne moyenne des agglomérations de tailles comparables.

Toutefois, les études menées dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération chambérienne et dans le cadre du SCOT concernant Aix-les-Bains ont montré quelques dysfonctionnements :

- . des lignes aux parcours sinueux, avec des terminus pouvant varier selon les heures de la journée,
- . des services allégés pendant les mois d'été et les vacances scolaires,
- . des horaires de fin de service trop tôt dans la soirée,
- . des horaires impossibles à mémoriser en l'absence de cadencement, et des fréquences trop faibles,
- . une desserte insuffisante des gares SNCF,
- . des lignes trop longues, avec des temps de parcours beaucoup trop importants pour être compétitifs avec l'automobile.



bile (plus de 20 minutes entre la tête de ligne et le centre ville),

- . des communes semi rurales, bien qu'intégrées aux deux agglomérations, très difficiles à desservir par des moyens traditionnels, en raison de la trop grande dispersion de l'habitat,
- . etc...

Concernant les transports interurbains en car, en ne retenant que les lignes qui permettent d'atteindre Chambéry ou Aix le matin et d'en revenir le soir, du lundi au vendredi, on observe que de nombreuses communes ne sont pas véritablement desservies, ainsi que le montre la carte de la page précédente.

Enfin, en dehors de Chambéry et d'Aix-les-Bains, quelques petites villes ou autres communes ont la chance de bénéficier d'une gare SNCF desservie par les TER (Chindrieux, Vions, Albens, Grésy-sur-Aix, Viviers-du-Lac, Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny et Chamousset). La Région Rhône-Alpes, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux, améliore sensiblement le niveau de service depuis quelques années.



Un TER en gare de Chambéry

La gare routière de Chambéry

LA SUR-MOTORISATION DES MÉNAGES, CONSÉQUENCE DE LA PÉRIURBANISATION

Dans les communes périurbaines où l'habitat est dispersé, où les services et les commerces sont rares ou inexistant, et les transports en commun pratiquement absents, les ménages sont totalement tributaires de la voiture particulière pour leur moindre déplacement et sont donc amenés à s'équiper, pour une majorité d'entre eux, de deux voitures ou plus.

Dans ces communes, la population, on l'a vu, augmente très rapidement (1,8 % par an en moyenne, et 2,7 % pour les communes de la deuxième couronne autour de Chambéry) et le secteur géographique concerné est, par définition, de plus en plus étendu.

Le nombre de ménages augmentant encore plus rapidement que la population, et avec eux, le parc automobile, il en résulte une explosion des déplacements sur des distances de plus en plus grandes.

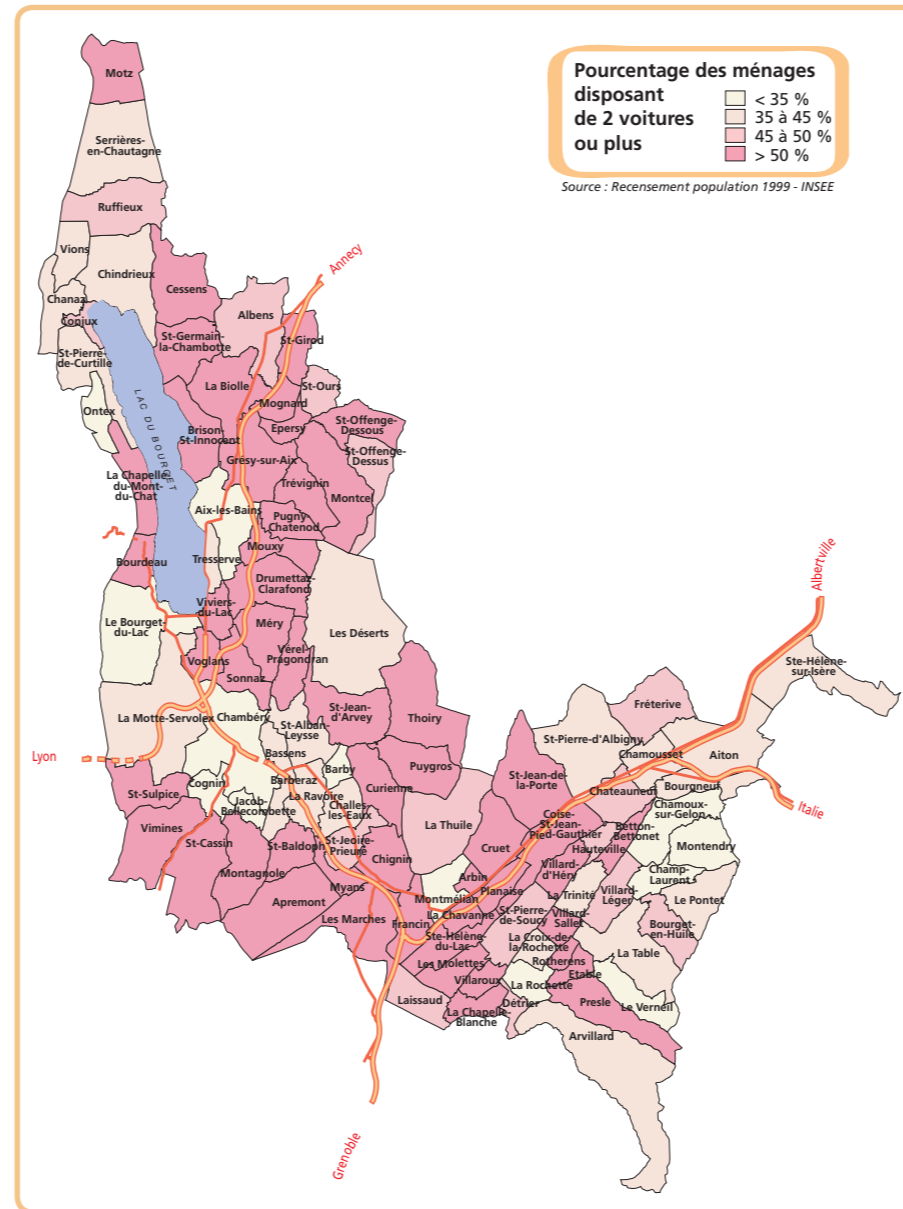
La carte ci-après illustre cette analyse et fait bien apparaître les couronnes périurbaines sur-motorisées. Elle montre, a contrario, que les ménages habitant les communes correctement desservies par les transports urbains ont un taux de motorisation beaucoup plus raisonnable.

Les ménages des communes les plus rurales ou montagnardes (Val Gelon, vallée des Huiles, Chautagne...) présentent aussi des taux relativement bas, sans doute en raison des modes de vie des habitants moins dépendants des villes.

On touche ici deux des nouveautés principales introduites par la Loi SRU :

- . la nécessaire cohérence entre urbanisation et desserte par les transports en commun,
- . la lutte contre l'étalement urbain.

On verra que ces notions seront au cœur des orientations du SCOT de Métropole Savoie.



DES TRAFICS EN RAPIDE CROISSANCE, DES RISQUES D'ENGORGEMENT ET DE POLLUTION

Comme on l'a vu ci-dessus, Métropole Savoie se situe à la croisée de deux grands axes européens :

- . Nord Sud, entre l'Allemagne du Sud et la Méditerranée, via Genève et Valence,
- . Ouest Est, de l'Angleterre et la France vers l'Italie du Nord et l'Adriatique.

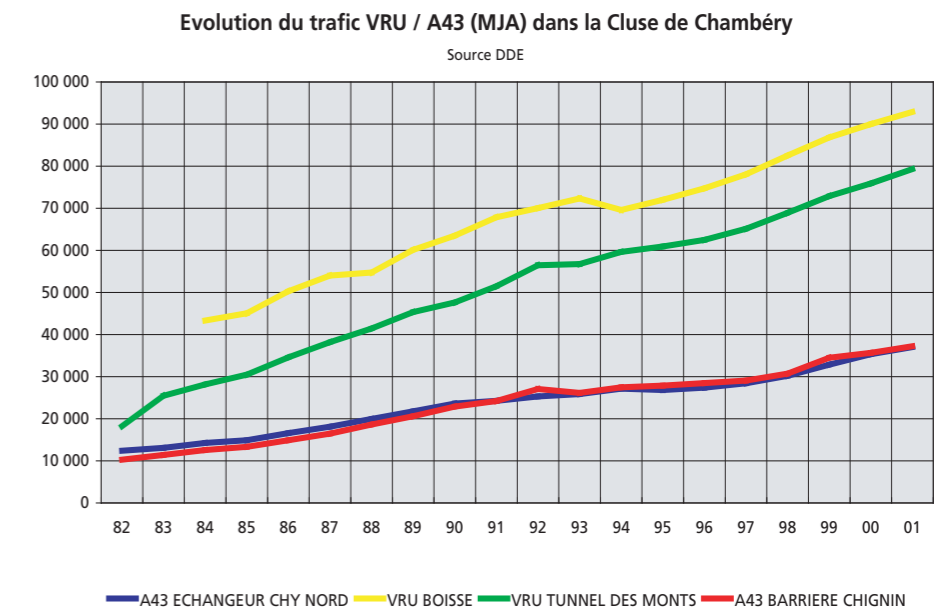
Le premier, axe de grandes migrations estivales, est également très utilisé par les déplacements intrarégionaux du Sillon alpin. Le second, très chargé toute l'année en poids lourds internationaux, est saturé pendant les week-ends d'hiver par les touristes à destination ou en provenance des grandes stations de sports d'hiver.

La géographie veut que ces deux grands axes présentent un tronçon commun dans la Cluse de Chambéry où tous ces trafics se superposent.

A ces flux de transit qui créent des nuisances et des risques, mais qui restent minoritaires, s'ajoutent les trafics locaux dont l'intensité augmente très rapidement en raison de l'étalement urbain et qui, on l'a vu, affecte des secteurs géographiques non desservis par les transports en commun.

C'est ainsi que le trafic total de la VRU, dans sa section la plus chargée (entre les échangeurs de la Boisse et de la Motte-Servolex), dépassait 90 000 véhicules / jour en 2001 (moyenne journalière annuelle MJA) contre 70 000 en 1994, soit une augmentation supérieure à 4 % par an, soit 4 à 5 fois plus vite que la population de l'agglomération

A ce rythme, on peut craindre que la VRU n'atteigne rapidement la saturation, aujourd'hui limitée à quelques heures certains samedis d'hiver. En revanche, des problèmes quotidiens commencent à



apparaître à certains échangeurs où des «remontées de queues» deviennent dangereuses.

Ailleurs, les principaux dysfonctionnements concernent les secteurs suivants :

- . sur la RN 201, entre le giratoire de l'aéroport de Voglans et le carrefour des Quatre Chemins à Terre-Nue, sur la RN 6 en deux endroits distincts : le long de la Leysse vers le pont de la Martinière à Barberaz et dans le secteur du Grand Verger près de l'échangeur de la Boisse,
- . l'avenue de Lyon (ex RN 6) dans Chambéry,
- . au sud de l'agglomération, dans les communes de Challes-les-Eaux, Saint-Jeoire-Prieuré, Myans et les Marches où les trafics des RN 6, RD 19 et 201 créent des nuisances importantes dans les traversées d'agglomérations.

Le trafic poids lourds dépassait sur la VRU les 6 000 camions / jour en 2001 (MJA), contre 4 000 en 1998, avant le drame du tunnel du Mont Blanc de 1999. En semaine, ce trafic atteint couramment 10 000 véhicules / jour.

Les poids lourds représentent une part de plus en plus importante du trafic de fret entre la France et l'Italie. Les tonnages transportés par camion ont plus que décuplé en 30 ans alors que la part du ferroviaire a seulement doublé. Très largement majoritaire en 1970, ce dernier ne représente plus que 27 % du trafic total.

Mais, cette part représente quand même environ 100 trains de marchandises par jour qui longent le Lac du Bourget et traversent les zones agglomérées d'Aix-les-Bains, de Chambéry ainsi que la Combe de Savoie. On mesure ainsi l'ampleur des nuisances et des risques de pollution que cela représente.



Train de marchandises le long du lac du Bourget



Camions sur l'autoroute A43



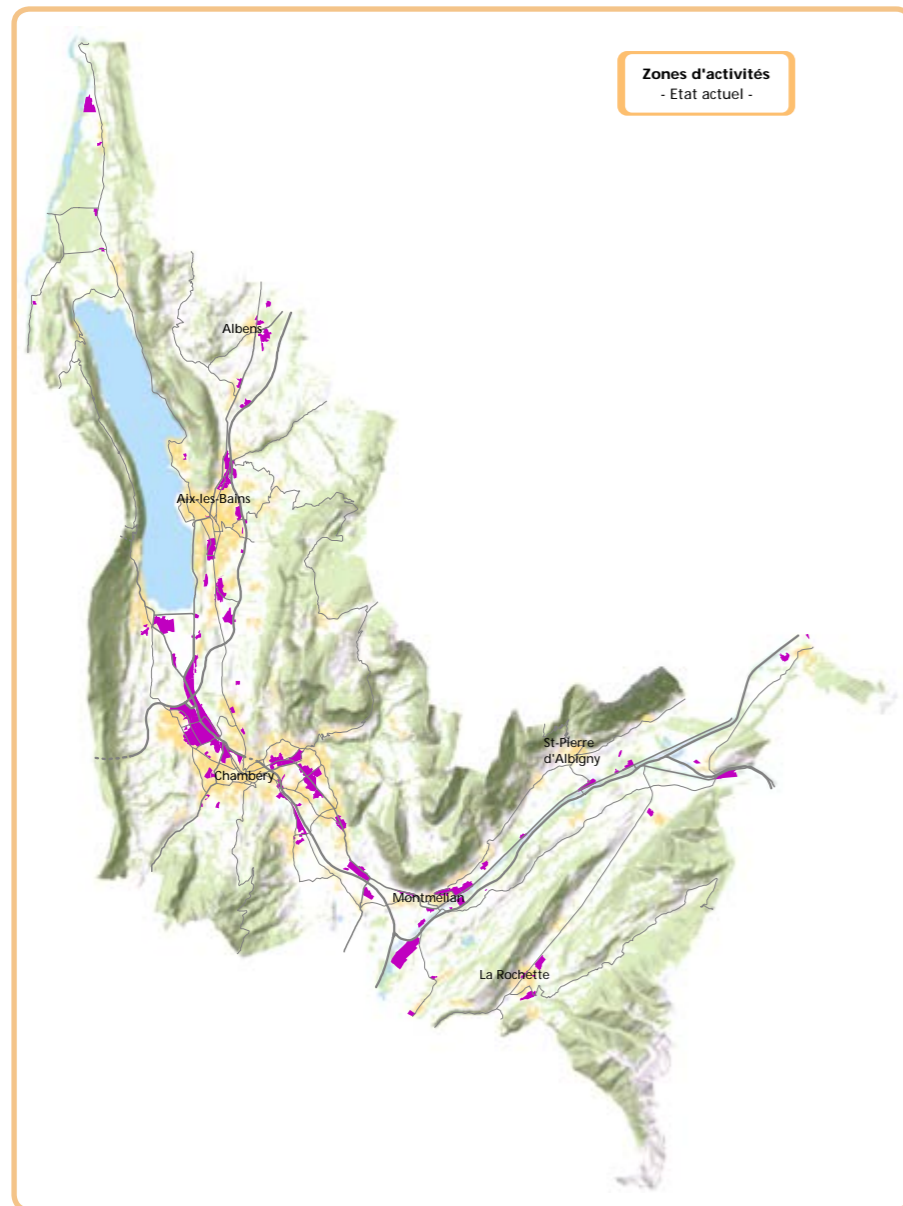
La VRU à Chambéry

En conclusion, il est de plus en plus indispensable qu'une nouvelle politique des transports conforme à la Loi sur l'Air, la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains de Chambéry Métropole approuvé en février 2004, ainsi que la réalisation du projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon Turin viennent modifier en profondeur la situation décrite succinctement ci-dessus. On y reviendra évidemment dans le détail.

AUTRES THEMES DE DIAGNOSTIC

L'OFFRE EN MATIÈRE DE ZONES D'ACTIVITÉS

En 1998, la Chambre de Commerce et d'Industrie a mené de sa propre initiative, une étude sur l'offre en matière de zones d'activités, en guise de contribution à l'élaboration du SCOT, et l'a actualisée en 2002.



En 1998, les 92 zones recensées totalisaient 1 120 hectares, dont 750 étaient occupés. Des extensions étaient programmées ou prévues, et des projets de zones nouvelles étaient à l'étude ou seulement envisagés.

Quantitativement, il ressortait de ce travail que :

- . dans les secteurs Nord et Sud, l'offre était plus qu'abondante par rapport au rythme de consommation des terrains industriels,

- . dans le secteur Centre, la situation de pénurie qui commençait à apparaître s'est largement confirmée depuis.

Mais qualitativement, ceux qui sont au contact des industriels candidats à une implantation considèrent que, sauf exceptions sur lesquelles on reviendra, l'offre ne répond pas vraiment à l'attente de ces investisseurs. Cet état de fait s'explique par un ensemble de raisons

- . la plupart des zones sont hétéroclites et accueillent des établissements de tout style (commerces, entreprises ou artisans du BTP, entreprises de transports, entrepôts...) dont le voisinage n'est pas forcément valorisant pour une entreprise n'appartenant pas à ces secteurs,
- . le traitement des espaces publics des zones, les abords des bâtiments, la signalétique laissent souvent à désirer, et la multiplication de panneaux publicitaires dans les entrées de villes créent un paysage contestable.

Le tableau négatif qui vient d'être brossé doit évidemment être nuancé et, d'autre part, le contexte est au surplus en train de se modifier. Plusieurs zones d'activités ont fait le pari de la qualité et même, pour certaines d'entre elles, de la sélectivité. C'est notamment le cas des grandes zones relativement récentes (Savoie Hexapôle, Savoie Technolac et Alpespace) qui ont fait l'objet d'aides du Conseil Général dans le cadre de sa politique des « pôles d'équilibre » et qui ont été réalisées par des maîtres d'ouvrage regroupant les communes support avec les villes ou agglomérations proches.

Plus modestement, les Communautés de communes de certains cantons ruraux (Albanais, la Rochette Val Gelon) ont maintenant à leur actif des zones communautaires avec une taxe professionnelle « de zone ».

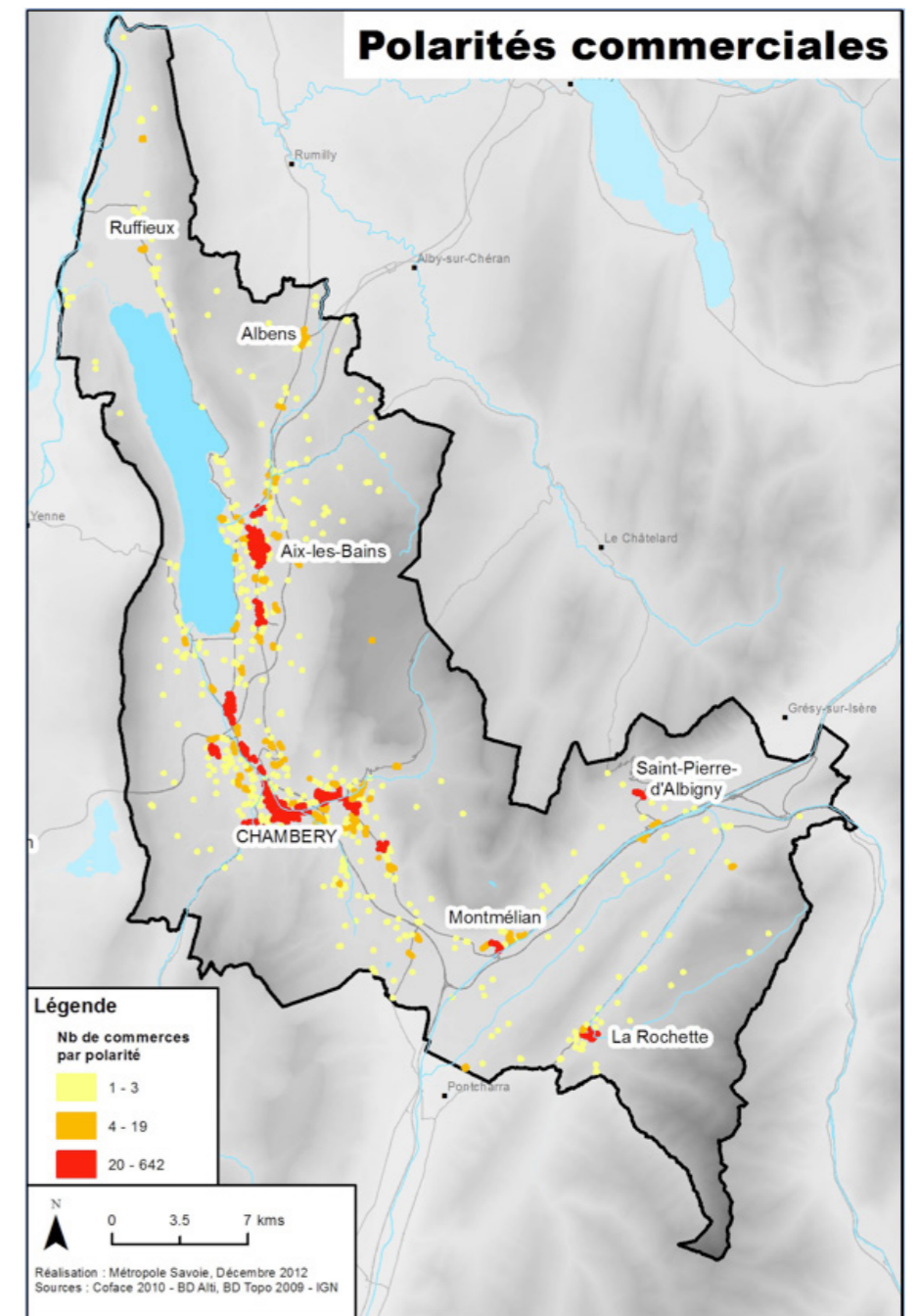
Chambéry Métropole (communauté d'agglomération) et la Communauté de communes du Lac du Bourget ont instauré la taxe professionnelle unique et prennent progressivement en charge la gestion et la création de toutes les zones d'activités des communes qui les composent.



Photo Eric Cuvillier
Savoie Technolac

L'ORGANISATION TERRITORIALE DU COMMERCE DE METROPOLE SAVOIE

Métropole Savoie comptait 1925 commerces en 2010 (hors services en agence, commerces automobiles et restauration - source CCIT de la Savoie).



Ces commerces se concentrent majoritairement dans les agglomérations de Chambéry et d'Aix-les-Bains, et plus marginalement autour des 4 petites villes, des bourgs et des villages. Le nombre de commerces a augmenté de 6% depuis 2001, soit 100 commerces supplémentaires.

Métropole Savoie se présente donc comme un bassin commercial autonome disposant d'une zone d'influence étendue. La présence de commerces diversifiés en termes de secteur d'activité et de formats a permis de réduire les déplacements pour le motif achat vers les grands pôles marchands des territoires voisins (Lyon, Grenoble, Annecy).

Cependant, cette croissance a répondu **aux objectifs quantitatifs** sans satisfaire l'ensemble des **objectifs qualitatifs du SCoT**.

Les territoires sont inégalement desservis en matière commerciale

L'offre commerciale de proximité est légèrement inférieure aux densités nationales, mais couvre le territoire de manière homogène grâce au maillage de centres-bourgs et centres-villages.

L'offre commerciale de destination se situe au niveau de la moyenne nationale mais avec de très fortes disparités entre le secteur Sud et les territoires Nord et Centre.

Nota Bene :

Le commerce de proximité regroupe les commerces pour lesquels les achats des consommateurs sont quotidiens, ou du moins très fréquents : commerce alimentaire spécialisé, alimentation générale, marchés, café-tabac, marchand de journaux, pharmacie, ...

Le commerce de destination regroupe les commerces répondant à des besoins de consommation occasionnels ou exceptionnels, liés à l'équipement de la maison ou de la personne, aux produits culturels, ...

Analyse de la densité commerciale à l'échelle des grands secteurs (données INSEE 2009)

Densité : nombre de commerces pour 10 000 habitants

	activité	Secteur Nord	Secteur Centre	Secteur Sud	Métropole Savoie	Rhône Alpes	France
proximité	Supérette	0,7	1,2	0,3	0,9	1,0	0,8
	Epicerie	2,2	1,3	2,1	1,7	3,9	4,4
	Boulangerie	8,5	7,4	5,9	7,5	8,1	7,9
	Boucherie Charcuterie	3,4	2,6	3,2	2,9	4,0	4,1
	Produits surgelés	0,1	0,2	0,0	0,2	0,2	0,2
	Poissonnerie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5
	Fleuriste	2,4	2,6	4,1	2,8	3,1	3,2
	Droguerie quincaillerie bricolage	1,2	0,7	2,1	1,1	1,4	1,5
	ACTIVITES PROXIMITE	18,7	16,0	17,6	17,0	21,9	22,6

	activité	Secteur Nord	Secteur Centre	Secteur Sud	Métropole Savoie	Rhône Alpes	France
structurant/destination	Librairie	3,4	3,9	1,8	3,4	3,8	3,4
	Magasin de vêtements	13,8	13,9	2,1	11,9	11,5	12,0
	Magasin de chaussures	2,4	3,1	1,2	2,6	2,1	2,2
	Parfumerie	0,6	1,2	0,3	0,9	1,4	1,4
	Horlogerie Bijouterie	1,6	1,6	0,9	1,5	1,3	1,5
	Magasin d'équipements du foyer	2,2	3,0	0,6	2,4	2,5	2,4
	Magasin d'électroménager et de matériel audio-vidéo	1,6	1,4	0,0	1,2	1,7	1,7
	Magasin de meubles	4,6	3,4	0,9	3,3	2,6	2,3
	Magasin d'articles de sports et de loisirs	4,3	3,3	1,2	3,3	4,0	2,2
	Magasin de revêtements murs et sols	0,0	0,4	0,0	0,2	0,2	0,3
	TOTAL STRUCTURANT	34,7	35,2	8,8	30,7	31,0	29,3

Source : INSEE / base permanente des équipements (Commerces 2009)

Entre 1991 et 2010, environ **15 500 m² de shon de commerce ont été créés chaque année** sur le territoire de Métropole Savoie avec une dynamique accrue de 2005 à 2010 (environ 22 000 m² de Shon par an – source : SOes – DREAL Rhône-Alpes / Sti@del2 – DDT de la Savoie).

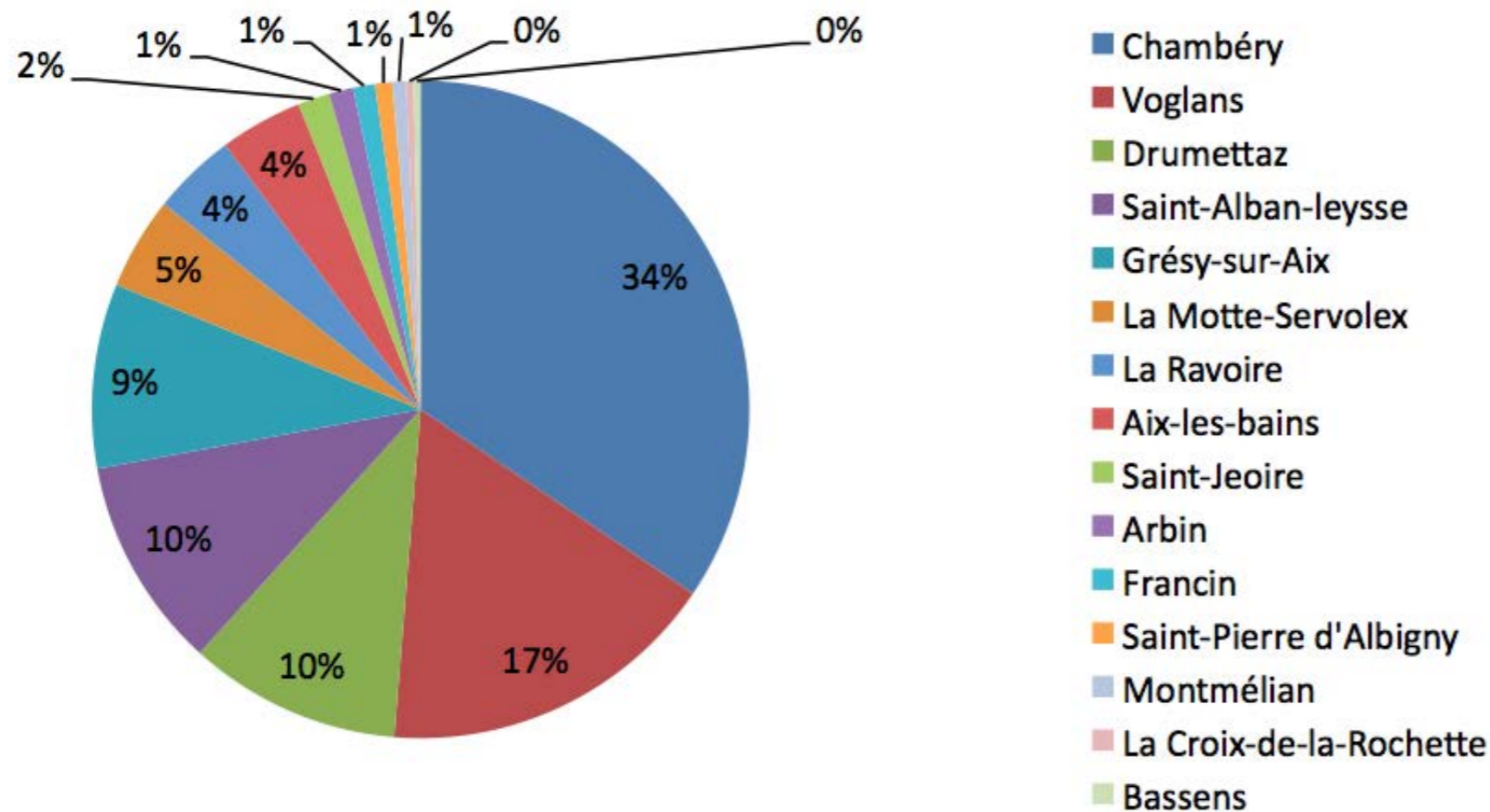
L'offre commerciale est très concentrée puisque 82% du chiffre d'affaires de Métropole Savoie est réalisé dans les 8 polarités commerciales les plus importantes, toutes situées dans les deux communautés d'agglomération.

Ce déséquilibre s'accroît, dans la mesure où 55% des surfaces nouvelles de grands commerces (plus de 300 m² de surface de vente) construites entre 2006 et 2011 sont situées à Chambéry métropole et 30% dans la communauté d'agglomération du Lac du Bourget.

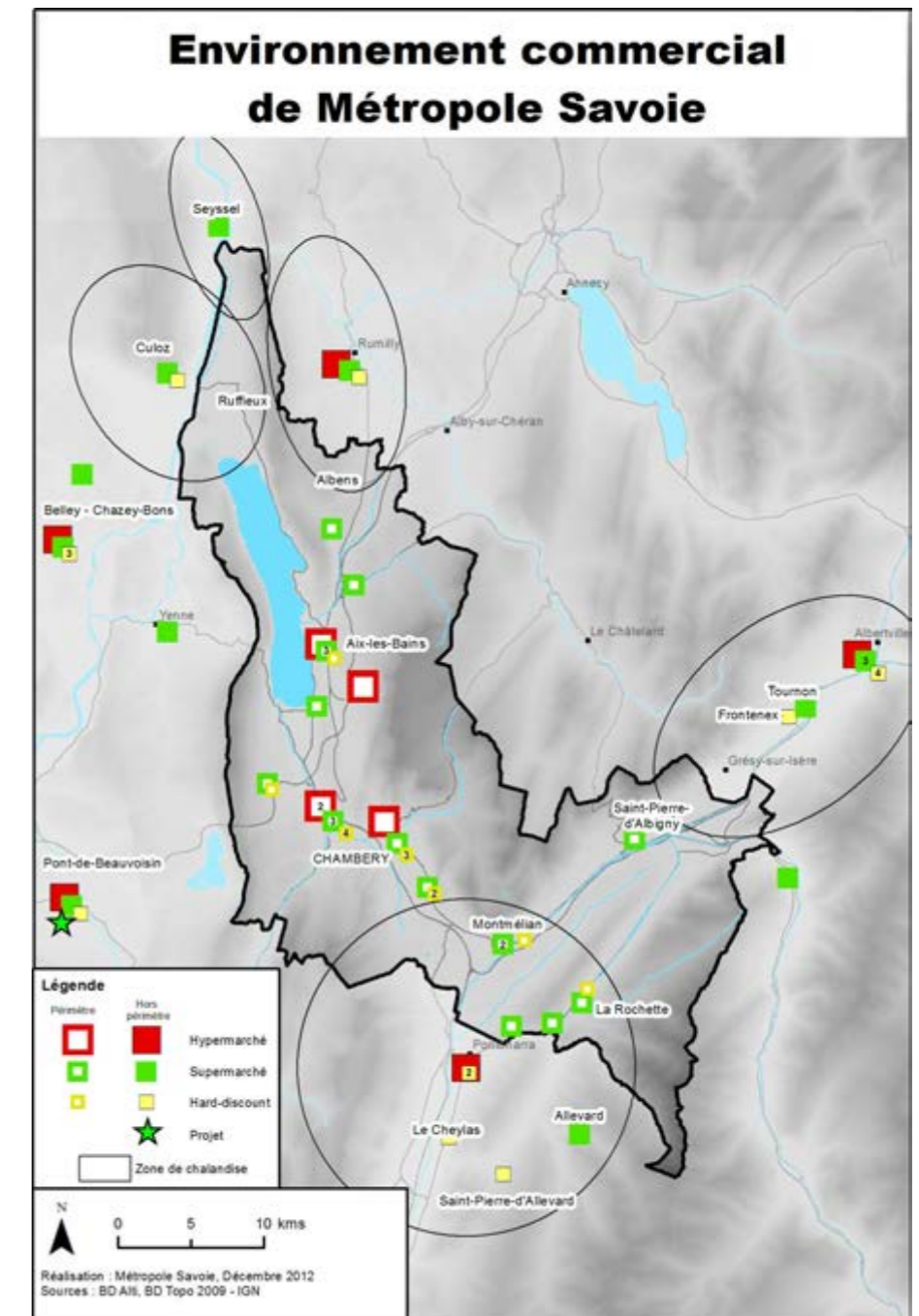
Les constructions de grands commerces ont été peu nombreuses dans les autres communes (15% des surfaces créées).

Le **déséquilibre commercial des territoires s'aggrave**, car les plus petits pôles et les territoires moins desservis n'ont que très peu profité de l'implantation de nouveaux commerces. Ce déséquilibre génère de fortes disparités des comportements de consommation suivant les trois secteurs géographiques, **induisant des transferts de lieux d'achat à l'intérieur de Métropole Savoie**.

2006-2011 Evolution du plancher commercial par commune (+de 300m²)



Ces territoires sont d'autant plus fragiles qu'ils sont sensibles à la concurrence de pôles commerciaux situés aux franges extérieures de Métropole Savoie: Pontcharra, Culoz, Albertville, Rumilly, ...

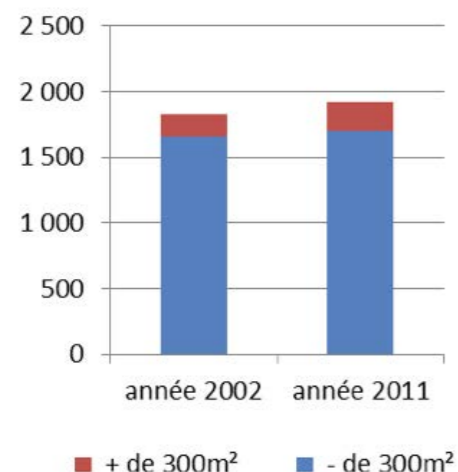


Le petit commerce s'est maintenu en nombre mais sa part de marché s'est affaiblie

L'analyse de l'évolution du commerce de Métropole Savoie depuis 2001 établit les constats suivants :

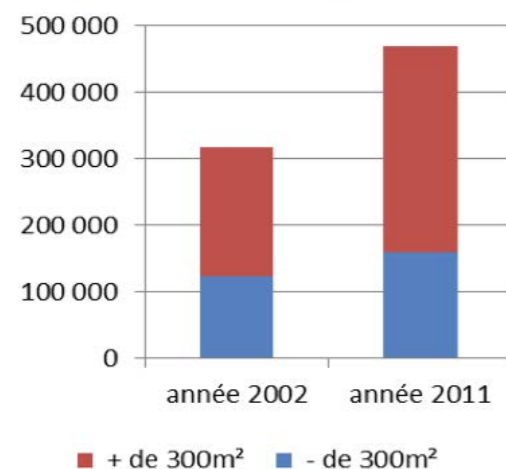
- Le poids des petits commerces sur les dépenses alimentaires diminue, les commerces de proximité (presse, alimentation générale, ...) disparaissent des centres-bourgs et des centres-villages,

Nombre de commerces par format



- Le grand commerce s'accroît en nombre et surtout en m² : + 50% de surface de vente pour les commerces de plus de 300 m² entre 2002 et 2011.

m² de commerces par format



Le commerce se concentre hors de la centralité des communes

Les commerces créés depuis 10 ans se sont principalement installés :

- **Dans les grands pôles majeurs de périphérie** : Chamnord/les Landiers, Bassens/Saint-Alban-Leyse/La Ravoire,
- **Dans les pôles secondaires positionnés en logique de captation de flux** : échangeurs de Drumettaz-Clarafond et de Grésy-sur-Aix, autour de supermarchés devenus des hypermarchés dynamiques,
- **Dans des zones péri-centrales** : commerces de 500 à 1.000 m², alimentaires ou généralistes, positionnés en limite de secteur urbanisé.

Parallèlement, la centralité des communes de Métropole Savoie n'en a que faiblement profité :

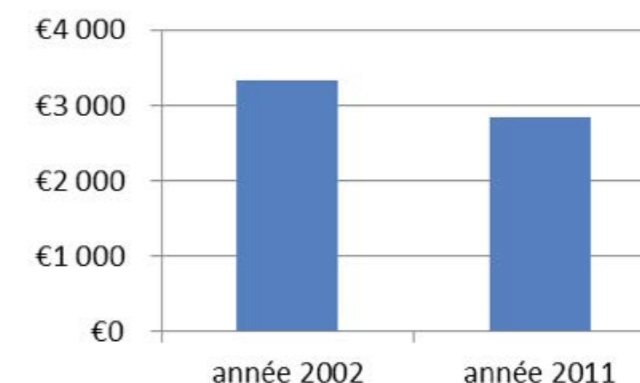
- Une soixantaine de communes ne dispose toujours d'aucun commerce d'alimentation générale (bien que certaines aient gagné en population),
- Peu de communes ont pu renforcer leurs centres ou leurs pôles de quartier. Les centres-villes d'Aix-les-Bains et de Chambéry se sont toutefois renforcés commercialement, résultat d'une action de longue date.

Dans les communes de premières couronnes des agglomérations, qui sont parmi les plus peuplées du territoire, les centralités commerciales périclitent. Toutefois, il est intéressant de noter que ces communes ont engagé la définition de projets urbains, afin de contribuer à une nouvelle dynamique de développement ou de renouvellement urbain.

Le commerce s'étale et consomme de plus en plus de foncier

Le diagnostic commercial a permis d'évaluer que la rentabilité du commerce au m² s'est affaiblie depuis 2002, du fait notamment des baisses de rendement observées parmi les activités de plus de 300 m².

Rentabilité des commerces au m²



Le grand commerce a besoin de surfaces plus importantes pour maintenir un chiffre d'affaires constant. Pour compenser ce phénomène, le commerce s'étale et consomme de plus en plus de foncier.

L'inflation de m² constatée sur le territoire traduit cette baisse de productivité du commerce tout autant que l'implantation de nouvelles enseignes.

Les déplacements liés aux commerces sont toujours plus nombreux

Les déplacements liés aux achats se font essentiellement en voiture : 63% des déplacements domicile-achats sont motorisés. Cela concerne également les déplacements vers de petits commerces et les marchés, où les achats sont réalisés à plus de 50% en voiture.

Le motif achat représente une part importante des déplacements des habitants de Métropole Savoie puisqu'il concerne **26% des déplacements quotidiens**.

Il est à noter une concentration des déplacements à destination des grandes surfaces : 40% des déplacements pour le motif achat concernent 10 % des points de vente.

C'est le samedi que la voiture est le plus utilisée pour fréquenter des commerces alimentaires ou non alimentaires.

L'implantation de commerces drive :

Le e-commerce est entré dans les habitudes de consommation. En France, plusieurs modes d'acheminement du colis jusqu'au client sont pratiqués :

- **La livraison**, qui permet de limiter le nombre de déplacement.
- **Le retrait en magasin/drive accolé**, qui n'impacte pas les habitudes de consommation et les déplacements. De nombreux supermarchés offrent désormais ce service.
- **Le drive solo**, implanté le plus souvent en dehors des pôles commerciaux, qui nécessite de se déplacer pour récupérer ses achats.

Sur le territoire de **Métropole Savoie**, deux drives solos se sont implantés dans des pôles commerciaux. Par ailleurs, la plupart des supermarchés et hypermarchés proposent aujourd'hui le retrait d'achats réalisés sur internet, via un drive accolé au magasin.

L'ARMATURE COMMERCIALE ACTUELLE DU TERRITOIRE

Métropole Savoie présente une armature commerciale qui traduit le déséquilibre de son territoire :

Dans les deux agglomérations, l'offre commerciale est dense et diversifiée :

- Les centres villes marchands d'Aix-les-Bains et Chambéry, comptent plusieurs centaines de commerces diversifiés ;
- Deux grands axes sont historiquement le lieu d'implantation de la grande distribution et des enseignes nationales ;
- 5 pôles concentrent plusieurs moyennes surfaces spécialisées autour d'un petit hypermarché.

Les deux agglomérations concentrent plus des 4/5ème du chiffre d'affaires du commerce de Métropole Savoie.

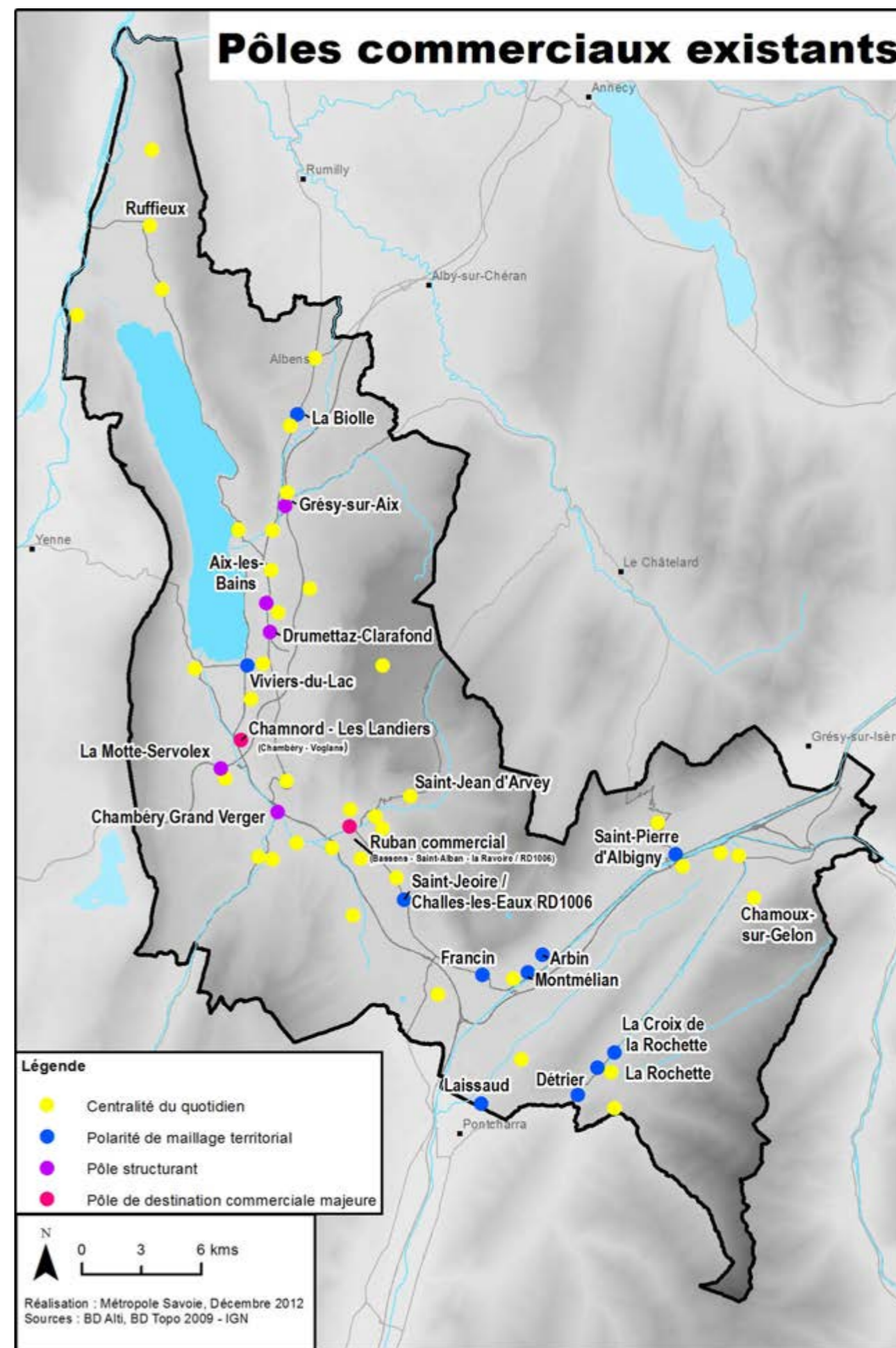
En dehors des agglomérations, l'offre commerciale est plus réduite et peu diversifiée :

- Des centres de bourgs et de villages dont l'offre commerciale se réduit peu à peu aux commerces de première nécessité ;
- Des pôles intermédiaires (supermarché accompagné de quelques moyennes surfaces, de bricolage ou jardinage notamment) qui sont les seuls à offrir, dans les territoires, une alternative à la fréquentation des grands pôles marchands d'agglomération.

Une typologie de ces pôles a été dressée en tenant compte de leur accessibilité, de leur rayonnement et de leur fréquentation.

La carte ci-contre illustre la répartition des pôles du territoire par typologie.

Ci-après (pp.30-31), le premier tableau définit les critères ayant permis de définir la typologie des pôles existants et le second décrit les caractéristiques de ces pôles marchands.



Définition des critères retenus pour l'établissement de la typologie des pôles existants

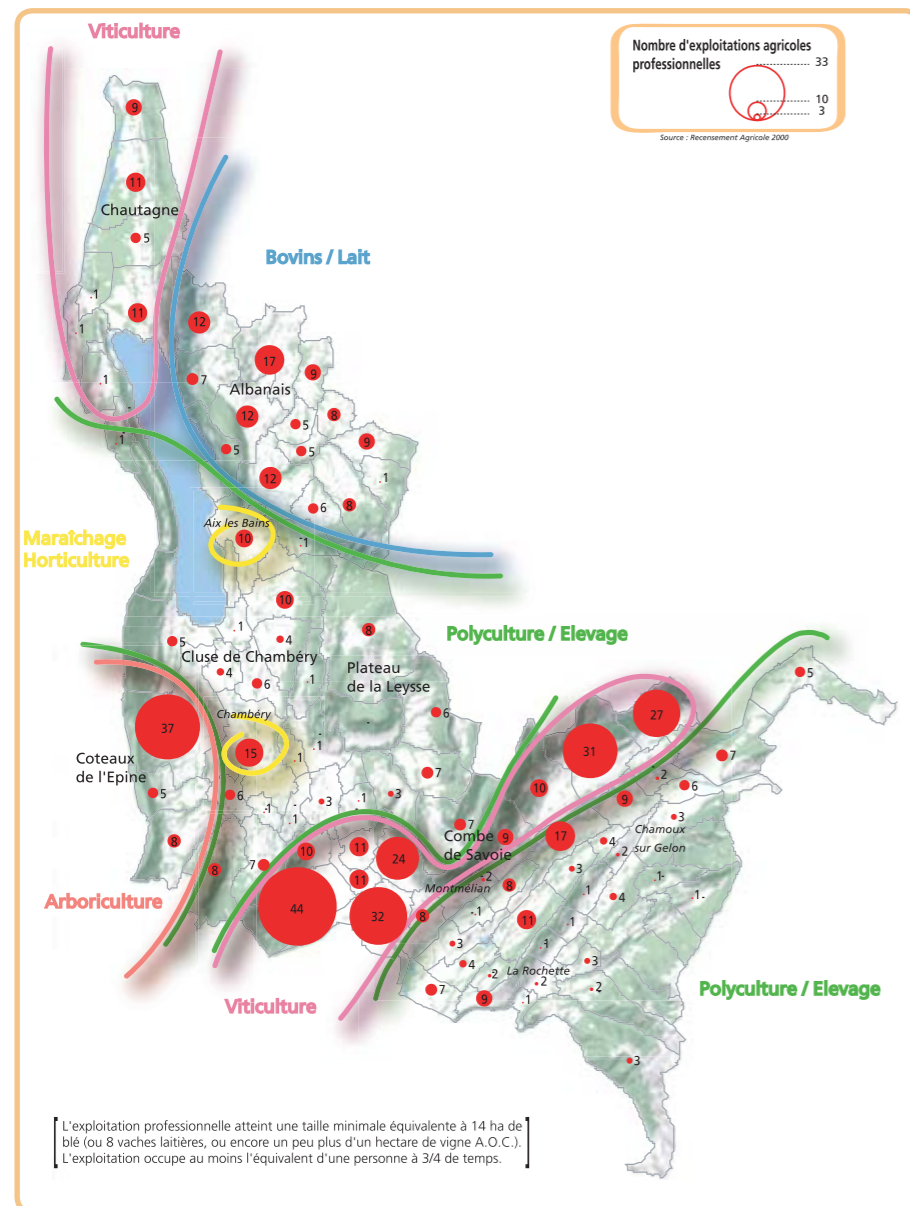
Localisation	Définition
en centralité "historique"	Centralité commerciale de cœur de bourg, de village, de ville ou de quartier
de proximité à dominante "centralité"	Pôle connecté à la ville dense relié par tous modes de déplacements (voiture, vélo, transport en commun et piéton)
de proximité à dominante "périurbain"	Pôle connecté aux quartiers périurbains, qu'ils soient résidentiels ou d'activités économiques
isolé	Pôle déconnecté des zones urbaines denses
Rayonnement	Définition
Métropole Savoie	Pôle qui exerce son influence sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie et au-delà
Agglomération	Pôle qui exerce son influence sur l'agglomération (Chambéry métropole ou CALB)
Intercommunal	Pôle qui exerce son influence sur plusieurs communes
Interquartier	Pôle qui exerce son influence sur plusieurs quartiers situés sur une ou plusieurs communes
Communal	Pôle qui exerce son influence sur le territoire de la commune
Fréquentation	Définition
Occasionnelle / exceptionnelle	Pôle de destination, qui rayonne à une échelle large et qui génère des déplacements spécifiques. Son attractivité repose sur la puissance et la diversité de son offre Commerces de "shopping" (vêtements, produits culturels), meubles, brico-jardin, électroménager/électroloisirs.
Bimensuelle	Commerces fréquentés deux à trois fois par mois, pour des achats surtout alimentaires voire non-alimentaires (habillement, bricolage, jardinage, ...)
Hebdomadaire	Commerces fréquentés une fois par semaine, qui répondent aux besoins d'achat courant
Quotidienne	Commerces du quotidien: supérettes, petits commerces de proximité principalement alimentaires et services

TYPLOGIE DES PÔLES COMMERCIAUX ACTUELS			
Niveau de chalandise	Localisation	Rythme de fréquentation	Caractéristiques de l'offre actuelle
CENTRALITÉ DU QUOTIDIEN			
Communal Infra communal (quartier à inter quartier) 1.000 - 20.000 habitants	Centralités "historiques"	Quotidienne à multi-hebdomadaire	Concentration a minima de 3 commerces ou services de proximité fonctionnant en synergie, avec ou sans locomotive alimentaire (supérette, supermarché) ou marché forain.
Infra communal jusqu'à Métropole Savoie	Centre-ville de Chambéry et d'Aix-les-Bains Centralités "historiques"	Quotidienne à Occasionnelle	Boutiques, moyennes surfaces et supermarché. Vocation shopping : équipement de la personne, culture-loisirs. Et commerces de proximité, notamment alimentaires y compris marché forain.
PÔLE DE MAILLAGE TERRITORIAL			
Intercommunal Interquartier 5.000 - 50.000 habitants	Centralités "historiques" de proximité à dominante "périurbain" de proximité à dominante "centralité" pôles isolés	Multi-hebdomadaire à hebdomadaire, voire mensuelle	Locomotive alimentaire de type supermarché (600 à 3 500 m ² SP soit 450 à 2 500 m ² SV), complétée par quelques moyennes surfaces spécialisées de moins de 4 500 m ² SP chacune, qui répondent aux besoins de consommation courante des ménages.
PÔLE STRUCTURANT			
Agglomération 50.000 - 100.000 habitants	de proximité à dominante "périurbain" de proximité à dominante "centralité"	Hebdomadaire à mensuelle	Locomotive alimentaire de type petit hypermarché (4.000 à 7.000 m ² SP soit 3.000 à 5.000 m ² SV), associée à des commerces spécialisés (de 400 à 7 000 m ² SP soit 300 à 5 000 m ² SV).
PÔLE DE DESTINATION COMMERCIALE MAJEURE			
Métropole Savoie > 100.000 habitants	de proximité à dominante "centralité" de proximité à dominante "périurbain"	Hebdomadaire à occasionnelle, voire exceptionnelle	Pôle leader pour les enseignes à forte notoriété, concentration de 150-200 commerces. Moyennes surfaces et grand hypermarché (de 7.000 à 14.000 m ² SP soit 5.000 à 11.000 m ² SV chacune), boutiques en galerie. Offre généraliste : équipement de la maison, loisirs, bricolage, automobile,...

DE FORTS ENJEUX AGRICOLES

N.B. : On évoquera ici quelques éléments caractéristiques de l'économie agricole à l'exception de la qualité intrinsèque des zones agricoles, point qui sera abordé au chapitre suivant «Etat initial de l'environnement».

Tout d'abord, il faut retenir que le chiffre d'affaires de l'agriculture de Métropole Savoie représente un peu plus de la moitié de celui du département alors que la surface totale de notre territoire ne représente que 13% de celle du département (mais 21 % de sa surface agricole utilisée).

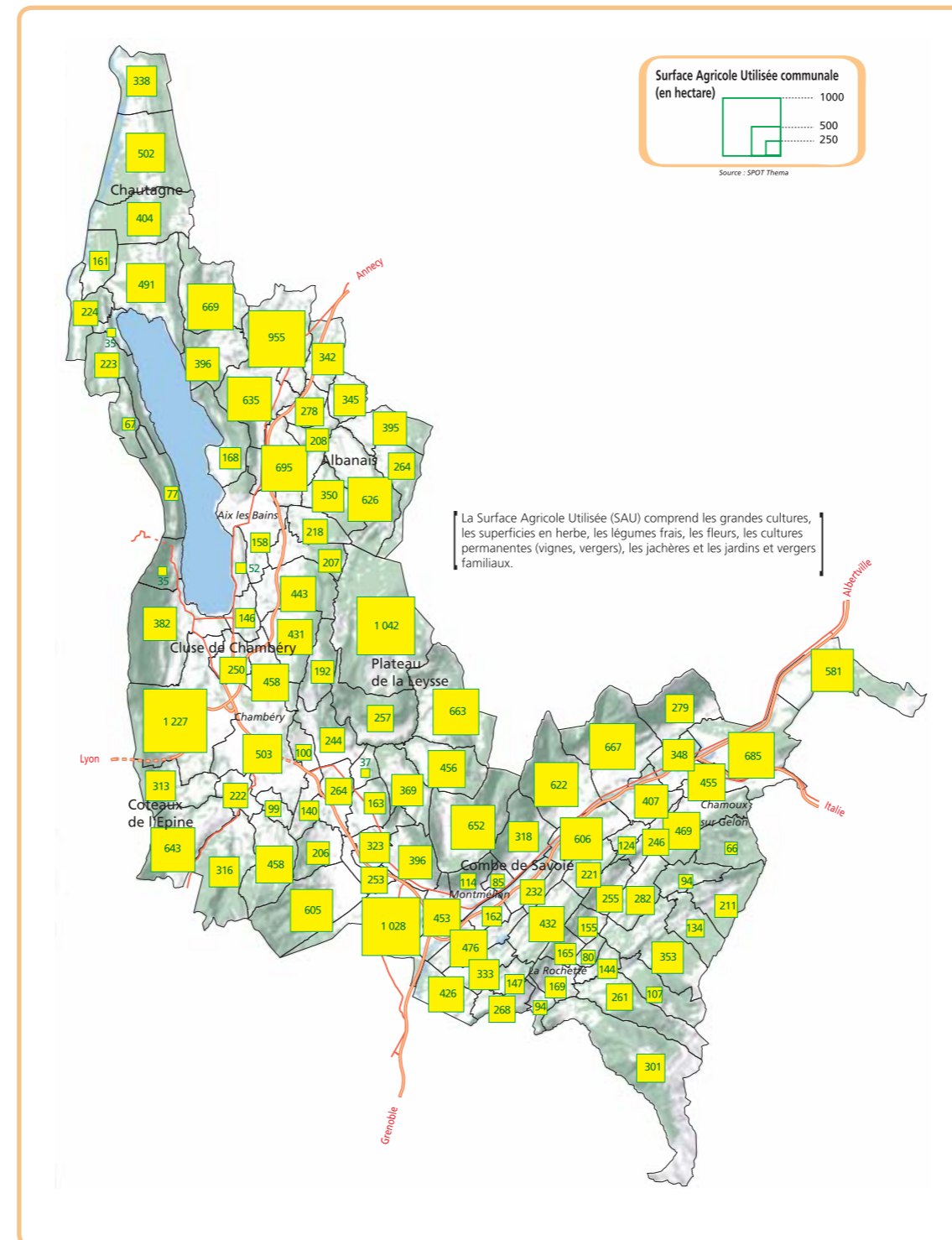


La principale explication de cette distorsion entre Métropole Savoie et le reste du département réside dans la présence du vignoble qui occupe 32 % des exploitants. Sur notre territoire, le vin représente 29 % du chiffre d'affaires de Métropole Savoie alors que la vigne ne couvre que 6 % de la SAU.

Parmi les 68 % d'exploitants non viticulteurs, 58 % des exploitations sont en polyculture élevage, et 10 % pratiquent des cultures spécialisées autres que la vigne (horticulture, arboriculture, maraîchage...).

La répartition des exploitations sur le territoire est toutefois très inégale : les 2/3 sont situées sur 1/3 des communes. Certaines communes ont connu un déclin important de l'activité agricole et aujourd'hui ne comptent plus aucun exploitant.

A l'inverse, les 6 communes qui ont le plus d'agriculteurs ont toutes deux caractéristiques : une vaste superficie et une orientation très marquée vers les cultures spécialisées, principalement la



viticulture (Apremont, Les Marches, St Pierre d'Albigny, Fréterive, Chignin) mais aussi l'arboriculture pour la Motte-Servolex.

L'Albanais, orienté quasi exclusivement vers la production laitière, se distingue aussi par un nombre important d'exploitations : 111 sur le seul canton d'Albens (8 communes).

Les communes d'Aix Les Bains et de Chambéry ont encore une présence agricole réelle car elles comptent respectivement 16 et 18 exploitations.

Les communes de la rive Ouest du Lac et de la vallée des Huiles connaissent en revanche une situation agricole très difficile et ne comptent qu'un nombre très réduit d'agriculteurs. La dynamique de végétation étant rapide, cette déprise agricole se traduit par un enrichissement et une fermeture des paysages.

Globalement, selon le Recensement général de l'agriculture, 58 % des exploitations pratiquent la polyculture et/ou l'élevage et 42 % sont en cultures spécialisées.

En 1998, d'après l'enquête sur les exploitations menée par Métropole Savoie, plus de 60 % des structures étaient gérées par des agriculteurs âgés de moins de 50 ans, ce qui est le signe d'une certaine pérennité de l'activité agricole.

Parmi les chefs d'exploitations de plus de 50 ans, seulement 15 % avaient une succession assurée, 30 % une succession possible, mais 55 % étaient sans successeur. Le plus souvent, il s'agit de petites structures qui n'ont pas une taille économique suffisante pour installer un jeune.

Actuellement, les exploitants de plus de 50 ans sans successeur gèrent 3 100 ha (13 % de la SAU). Lorsque l'agriculteur cessera d'exercer, une partie de cette surface pourra être bâtie, l'essentiel du reste sera repris par d'autres agriculteurs mais les parcelles les plus difficiles risquent l'abandon, la friche puis le boisement progressif.

LE TOURISME ET LES LOISIRS

Métropole Savoie connaît trois formes principales de tourisme :

- . Un tourisme de séjour surtout lié au thermalisme,
- . Un tourisme de proximité constitué par les activités de loisirs pratiquées le plus souvent à la journée par les résidents du sillon alpin et de la région Rhône-Alpes,
- . Un tourisme plus contemplatif, lié au paysage et la découverte du patrimoine naturel et historique (croisière sur le lac du Bourget, visite de Chambéry, etc...).

Un faible tourisme de séjour

Le tourisme de séjour est essentiellement lié au thermalisme à Aix les Bains, deuxième ville thermale de France avec 37 000 curistes par an environ dont les différentes sources sont renommées pour leurs vertus curatives. Les thermes nationaux sont spécialisés en rhumatologie et ceux de Marlioz traitent les affections des voies respiratoires. Avec l'ouverture des nouveaux thermes nationaux «Chevalley» en 2000, Aix les Bains se tourne aussi vers les séjours de remise en forme et la balnéothérapie. Le seul thermalisme génère environ 1 200 000 journées touristiques par an (curistes et accompagnants).

L'autre station thermale de Métropole Savoie, Challes-les-Eaux, traite quant à elle environ 3 500 curistes par an pour des affections des voies respiratoires ou des traitements gynécologiques.

L'offre en matière de lits touristiques sur Métropole Savoie représente environ 5 % de l'offre savoyarde (environ 30 000 lits composés très majoritairement de résidences secondaires).

Le développement touristique de la région du lac du Bourget peut être qualifiée de relativement faible eu égard au potentiel en présence. C'est un des enjeux importants du projet «Grand Lac».

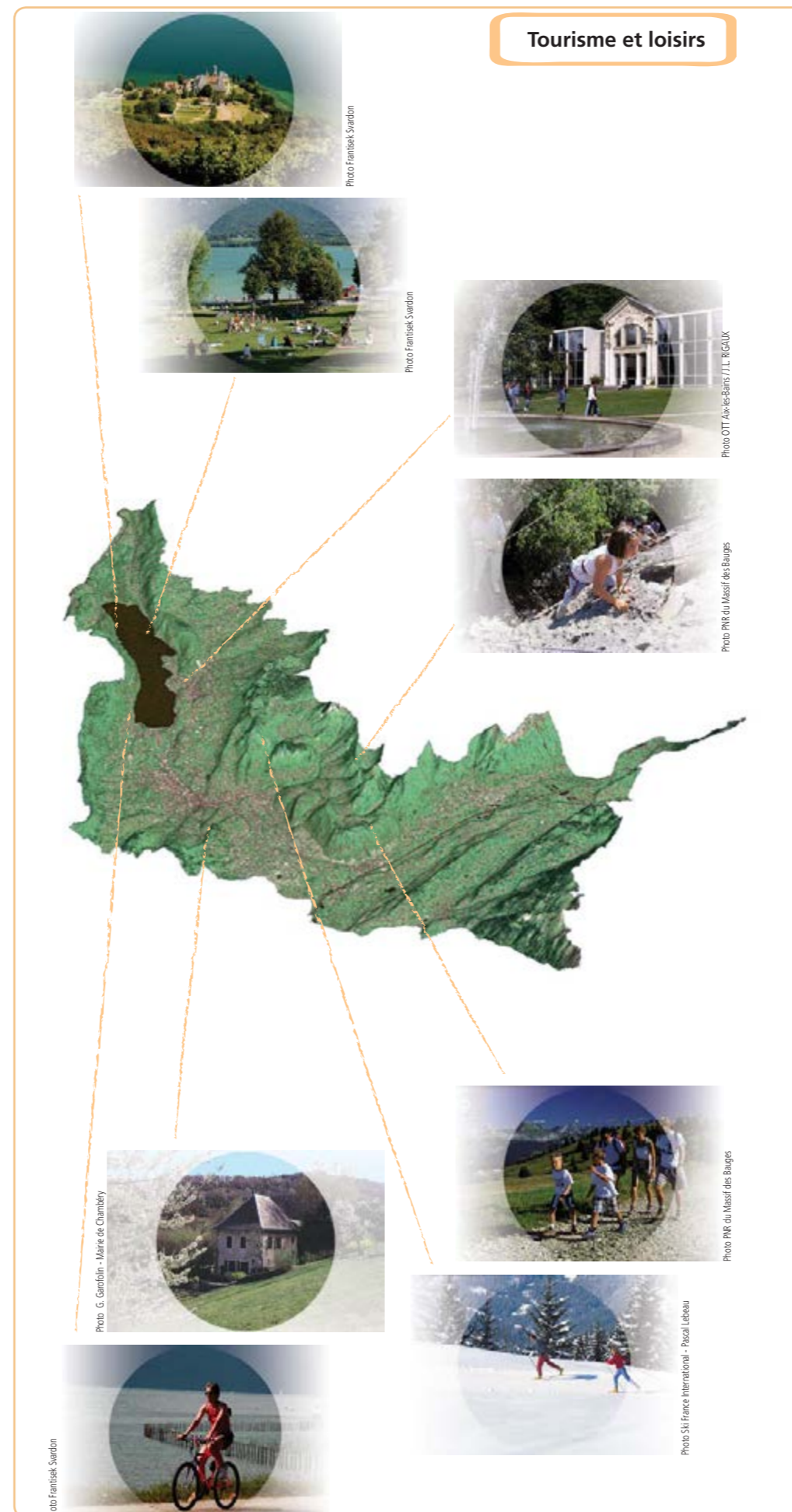
La fréquentation des campings de Savoie est en baisse continue depuis plusieurs années en raison de l'inadéquation croissante entre l'offre et la demande, cette dernière recherchant davantage de confort et s'orientant vers «l'habitat léger de loisir» en délaissant de plus en plus le camping traditionnel.

Des loisirs nombreux et variés

Le territoire de Métropole Savoie offre à ses habitants une grande variété de loisirs qu'ils soient sportifs, culturels ou de détente.

Ces loisirs entraînent une fréquentation à la journée fondée sur l'attrait du lac du Bourget (pêche, baignade, bateau...) et de la montagne toute proche.

Le Lac du Bourget, avec ses 44,5 km², est le plus grand lac naturel de France. Sa situation géographique, avec la proximité des villes d'Aix les Bains et de Chambéry en fait un terrain idéal pour



la pratique de multiples activités : sports nautiques, pêche, cyclotourisme, promenades... Indissociable du lac, l'Abbaye de Hautecombe, nichée sur la côte sauvage (rive ouest), accueille les visiteurs pour leur faire découvrir l'histoire de la Maison de Savoie.

Les sept ports du lac du Bourget offrent enfin environ 3 000 places. La baignade et les sports nautiques se pratiquent à partir d'une dizaine de plages surveillées.

Les loisirs de neige se concentrent sur la Féclaz et le Revard, l'ensemble constituant le premier site nordique français (140 km de pistes de fond). On peut aussi y pratiquer plus modestement un ski alpin familial dans un paysage arboré de moyenne montagne où le Mont-Blanc se dessine en toile de fond. L'enneigement y est excellent compte tenu de l'altitude de ce site.

Sur l'ensemble du territoire de Métropole Savoie, de nombreux itinéraires de cyclotourisme et de vélo tout terrain ont été balisés à l'initiative du Conseil Général et des intercommunalités. L'Avenue Verte, ouverte à toutes les circulations douces et aux piétons, relie le lac du Bourget au lac de Saint André (pendant l'été environ 2 500 passages / jour dont 15 % de rollers).

Deux golfs existent sur le territoire. Le premier à Aix-les-Bains (18 trous, un des plus anciens golfs de France). Le second, à Apremont, est plus modeste avec ses 6 trous compact et son parcours rustique.

Des vallonnements de l'Albanais aux bords du Lac du Bourget, en passant par les Parc Naturels Régionaux du massif des Bauges ou de Chartreuse, le territoire offre de nombreux sentiers de promenade et de randonnée de difficultés variées ainsi que la possibilité d'exercer les autres sports de montagne (escalade, via ferrata, parapente, canyoning...).

Enfin, les sports et loisirs aériens sont bien représentés avec le vol à voile à Challes-les-Eaux et le parachutisme à Voglans. Le vol libre est également présent sur de nombreux sites parmi lesquels : le Revard, le Sire à la Féclaz, Montlambert à Saint-Jean-de-la-Porte, Montendry, Val Pelouse à Arvillard...



ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Le présent chapitre «Etat initial de l'environnement» sera mis en parallèle avec la dernière partie du présent rapport de présentation intitulée «Les incidences du projet sur l'environnement» et avec le chapitre «Le projet pour l'environnement» du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Traitant essentiellement des espaces naturels et non bâtis, il est également très complémentaire avec le chapitre précédent «Diagnostic» qui a abordé essentiellement les thèmes ci-après :

- . le positionnement de Métropole Savoie,
- . la croissance économique et démographique,
- . l'urbanisation, les zones d'activités, l'appareil commercial,
- . les déplacements et les transports.

LE PAYSAGE, UN CAPITAL D'ATTRACTIVITÉ

POURQUOI PROTÉGER LES PAYSAGES ?

La protection et la bonne gestion de certains paysages constituent à coup sûr un enjeu de portée supra-communale que le schéma de cohérence territoriale doit traiter en comportant des dispositions suffisamment précises dans ce domaine :

- . le dynamisme économique et démographique de notre région s'explique pour une part par la qualité de son cadre de vie et, en retour, le développement économique et urbain rétroagit fortement sur ce dernier : sans vouloir «mettre les paysages sous globe», il faut éviter à tout prix leur banalisation,
- . Métropole Savoie est un espace dont l'activité touristique, non négligeable, est essentiellement fondée sur la qualité de ses paysages : on ne comprendrait pas que le SCOT en organise ou en permette la dégradation,
- . certains éléments paysagers font partie de l'identité elle-même de ce territoire : les habitants permanents de Métropole Savoie y sont très attachés.

Quand on se déplace à l'intérieur du territoire de Métropole Savoie, on est frappé par l'interpénétration du rural et de l'urbain et par la qualité paysagère de certains premiers plans que l'on découvre le long des principaux axes de circulation. Une partie importante de ces premiers plans, qui complètent admirablement les vues plus lointaines que l'on a sur le cadre montagnard, est à sauvegarder.

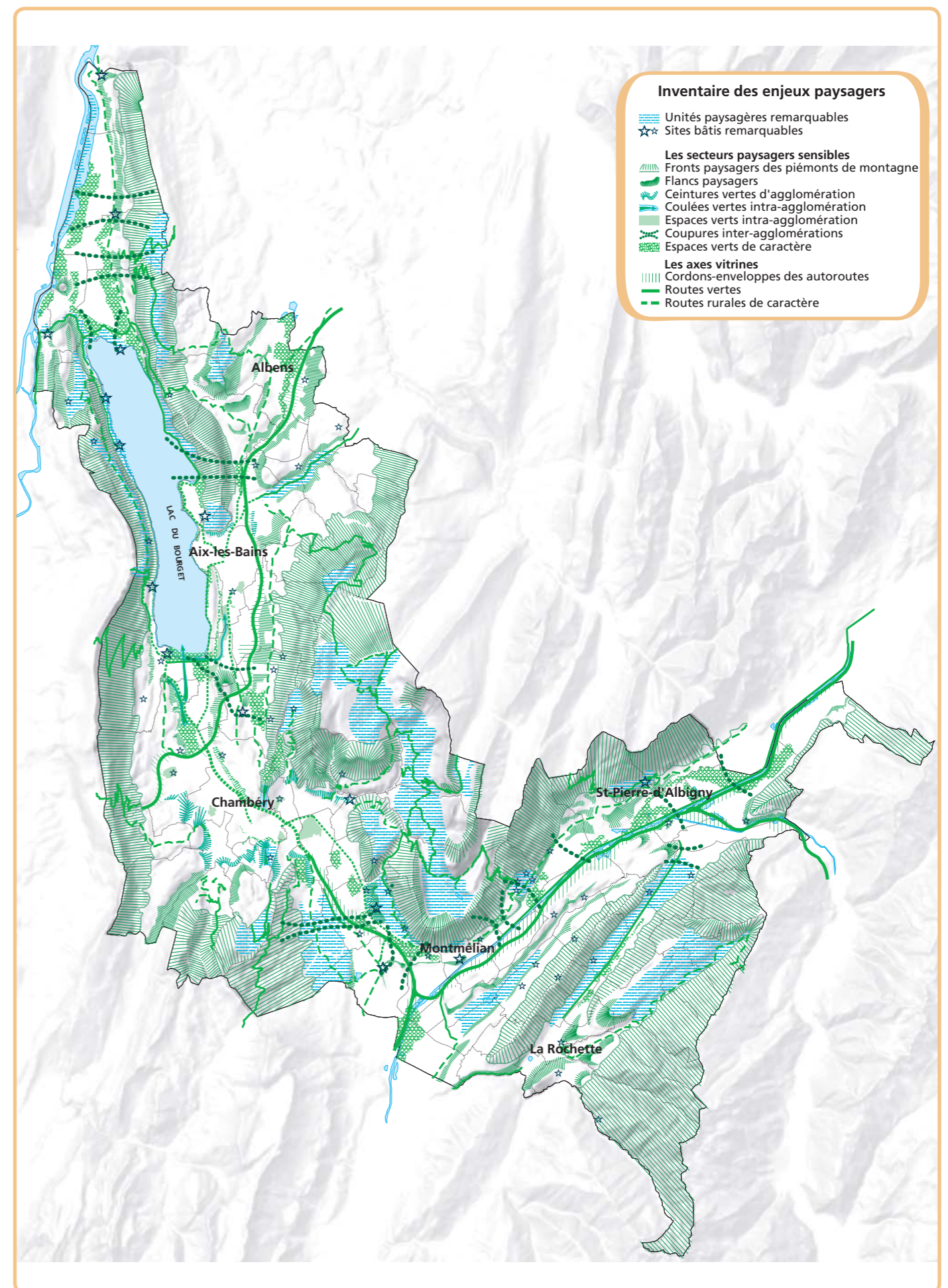
Il en est de même pour l'environnement paysager des grands sites qui fondent l'identité de ce territoire. En effet, en zone de montagne, les panoramas lointains sont très visibles et la répartition entre zones urbanisées ou équipées et zones naturelles est très lisible. Leur répartition dans l'espace est donc de première importance.

Enfin, dans les agglomérations et à proximité immédiate, là où la pression foncière est la plus forte, il sera sans doute nécessaire de protéger certains sites fréquentés par les urbains pour leur détente et leurs loisirs, qu'ils soient visibles ou non depuis les axes de communication. Le SCOT devra permettre de protéger ceux qui ont une valeur supra-communale.

LES COMPOSANTES DU PAYSAGE

L'étude menée (cf. bibliographie) a permis de distinguer différents espaces qui figurent sur la carte ci-contre :

1. Les «fronts paysagers des piémonts de montagne» correspondent aux reliefs boisés (Clergeon, Epine, Bauges, Chartreuse, Montrailant, Hurtières...) éléments très forts du paysage de Métropole Savoie. Globalement, ces grands massifs ne sont pas véritablement menacés à l'exception des franges inférieures qui se situent au contact des secteurs urbanisés. L'objectif sera de conserver une limite franche à l'urbanisation dans les pentes.





Plateau Challes-les-Eaux St-Jeoire-Prieuré



Le clocher de Sonnaz vu de la RD 991



Vue depuis la RN 201 à Albens



L'Arclusaz vue de Chateauneuf

2. Les «flancs paysagers», situés plutôt en secteur rural, sont déterminés par des reliefs de faible dénivelée mais présentant des pentes très visibles dans le paysage. Leur urbanisation éventuelle sera évitée.

3. Les «ceintures vertes d'agglomération» présentent une morphologie voisine mais dans un contexte beaucoup plus urbain. Leur urbanisation éventuelle devra faire l'objet de précautions pour une bonne insertion des bâtiments.

4. Les «espaces verts intra-agglomérations» correspondent à des îlots de verdure au milieu de zones urbanisées. On peut notamment citer entre autres le golf et l'hippodrome d'Aix-les-Bains, la plaine de Terre-Nue à Viviers-du-Lac, la colline de la Trousse, l'hôpital de Bassens, la plaine sportive de Mager et le parc de Buisson-Rond à Chambéry, le château Reinach à la Motte-Servolex... Autant de sites dont la protection s'impose presque d'elle-même.

5. Les «coulées vertes intra-agglomérations» correspondent à des espaces plutôt linéaires qui peuvent souvent constituer des cheminements à l'intérieur de secteurs plus ou moins urbanisés. Il s'agit par exemple du vallon situé à Viviers-du-Lac entre la crête des Mollières et le secteur du chef-lieu, du tracé de la Leysse et de son futur chenal écreteur dans le secteur de Savoie Technolac et, à Chambéry, du vallon des Charmettes et de la coulée verte des Monts jusqu'au Clos Savoiroux.

6. Les «coupures inter-agglomérations» correspondent à de vastes secteurs à dominante verte dont la protection permettra d'éviter un continuum urbain linéaire le long des routes entre les différentes agglomérations de notre territoire. Les deux plus importantes coupures séparent l'agglomération de Chambéry de celle

d'Aix-les-Bains, au Nord (secteur de l'ancienne décharge de Viviers-du-Lac, des hauts de Voglans, des zones agricoles de Sonnaz...) et du secteur de Montmélian au Sud (parties des communes des Marches, de Chignin et de Francin).

7. Les «espaces verts de caractère» correspondent souvent à des zones naturelles protégées (arrêtés de biotope) ou répertoriées (ZNIEFF, Natura 2000...) dont la végétation particulière peut déterminer des paysages très spécifiques. On peut citer par exemple les marais de Chautagne, le marais de Belle-Eau à Terre-Nue, Pré Lombard à la Motte-Servolex, le secteur de la Bialle dans le secteur de Saint-Pierre-d'Albigny et Chamousset...

8. Les «cordons enveloppes des autoroutes» correspondent à l'idée qu'il est souhaitable de protéger les paysages découverts depuis les autoroutes qui traversent notre territoire. S'agissant d'autoroutes récentes, elles traversent des zones restées naturelles sur des linéaires importants. Les scènes paysagères combinent des premiers plans agricoles ou naturels sur fond de montagnes. Il serait dommage de gâcher ce patrimoine et l'image de la Savoie qu'il véhicule pour les utilisateurs de ces infrastructures par une multiplication de constructions plus ou moins disgracieuses à proximité immédiate de ces ouvrages.

9. Les «routes vertes» répondent à une problématique identique à celle des autoroutes. Certains tronçons de routes traversent des secteurs dénués de toute urbanisation. On découvre en les empruntant des paysages parfois très intéressants qu'il importe de préserver dans la mesure du possible. On peut citer plusieurs exemples : les accès à certains cols (du Chat, du Granier, de l'Épine, de Plaimpalais, des Prés...), au Revard, les RN 6 et 90 le long de l'Isère dans la Combe de Savoie, la RD 991 le long du Lac du Bourget au Nord de Brison, la RD 914 entre Chindrieux et Conjux...).

10. Les «routes rurales de caractère» traversent des secteurs dont l'ambiance est restée campagnarde, et sont rythmées par des traversées de bourgs, de villages et de hameaux au patrimoine bâti vernaculaire souvent intéressant. Entre ces petits pôles, la route traverse des paysages ruraux composés de prairies, de vignes, de cultures ou de bois. L'enjeu est d'éviter que, de proche en proche, de permis en permis, les hameaux ou les villages ne se rejoignent les uns les autres, avec des urbanisations en doigts de gants. Il importe d'y ménager des «fenêtres paysagères» pour ménager des respirations et éviter que les hameaux ne s'étirent indéfiniment. Il faudrait au contraire «épaissir» ces urbanisations dans le sens transversal à la route au moyen de «greffes» bien intégrées dans le paysage villageois, empruntant un vocabulaire architectural autre que celui des

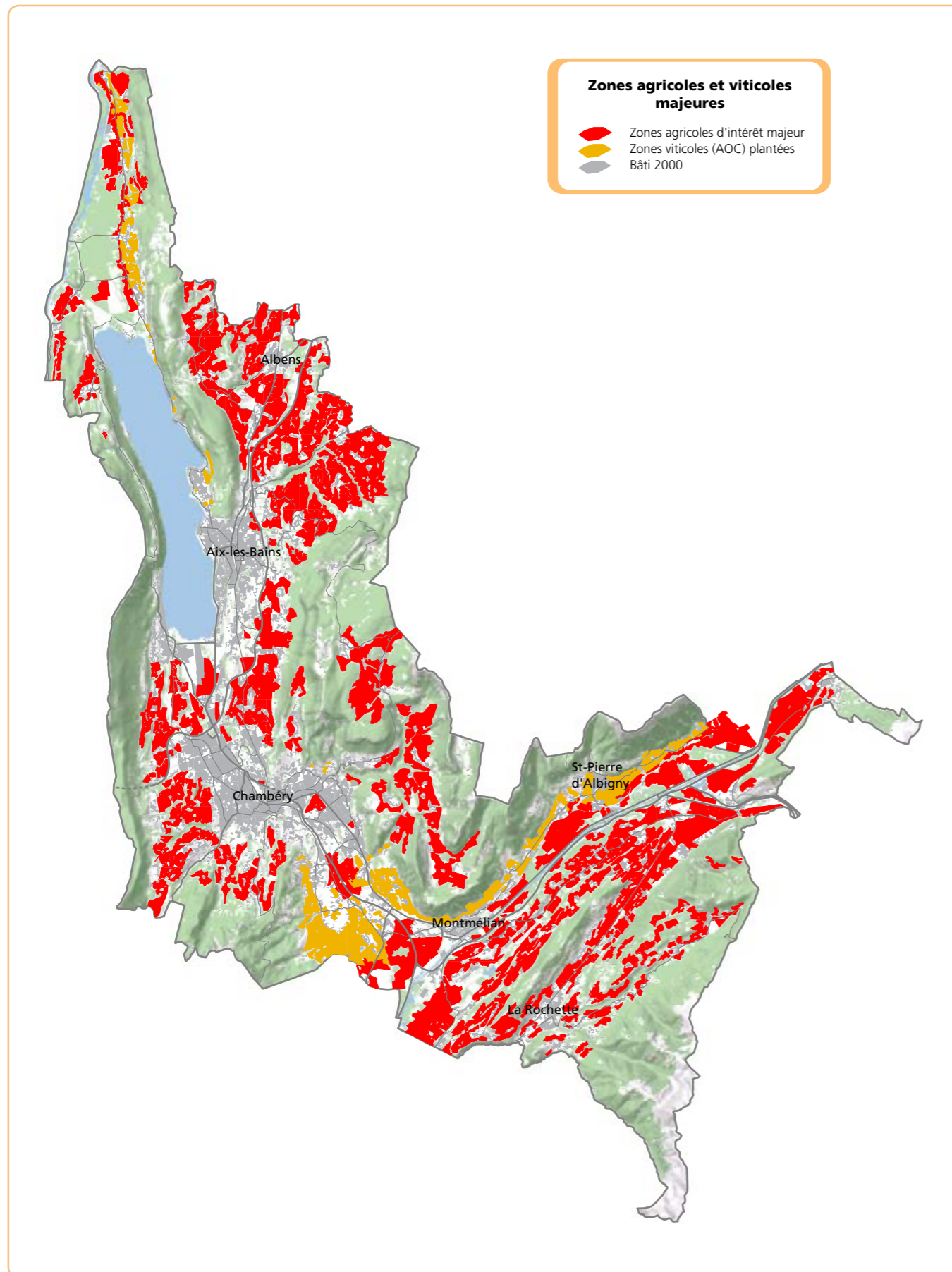
maisons individuelles et des lotissements, sans pour autant pasticher l'habitat ancien.

11. Les «unités paysagères remarquables» présentent des caractéristiques très intéressantes mais très variées. Il s'agit par exemple des Abymes de Myans et des Marches, des coteaux de Chignin, mais aussi du col du Sappenay, du plateau de Curienne, du val Coisin... et de bien d'autres. Certains secteurs posent plutôt des problèmes de déprise agricole et de gestion de l'espace naturel, d'autres au contraire, soumis à de fortes pressions foncières et urbaines, nécessitent que des précautions importantes soient prises à chaque autorisation de construire ou de lotir pour parvenir à une insertion paysagère des projets qui soit satisfaisante. D'autres enfin feront l'objet de protections débouchant sur l'inconstructibilité.

Au-delà des diverses catégories d'unités paysagères énumérées ci-dessus, il faut évoquer le lac du Bourget dont l'impact paysager se situe à un autre niveau et dépasse tout ce qui vient d'être évoqué. La mise en valeur des éléments constitutifs de ce paysage et la réhabilitation de certains «points noirs» sont au cœur du projet «Grand lac». Le SCOT, pour sa part, contribuera de façon décisive à la protection de ce capital paysager de première importance. A ce titre, les deux démarches sont particulièrement complémentaires.

12. Les «sites bâtis remarquables» sont un patrimoine architectural ou urbain intégré dans un site de caractère ou dans un écrin de verdure ; ils sont particulièrement vus de loin et depuis les axes vitrines. La vocation de ces sites est d'être protégés et mis en valeur. Certains de ces sites et bâtiments sont classés ou inscrits au titre des monuments historiques. La liste exhaustive des sites et monuments classés ou inscrits est disponible auprès de la Direction Régionale des Affaires Culturelles.

LES ZONES AGRICOLES MAJEURES



LES CRITÈRES DE DÉLIMITATION, MÉTHODOLOGIE

Le travail de délimitation des zones agricoles majeures illustré par la carte ci-contre a été réalisé en plein accord avec la Chambre d'Agriculture de la Savoie. Les études les plus récentes menées par elle dans le cadre de l'élaboration ou de la révision des POS (terminologie en vigueur à l'époque où la démarche a été accomplie) ont été reprises purement et simplement.

Ailleurs, des réunions d'agriculteurs ont été organisées, en général deux communes par deux communes, sous l'autorité des Maires. Le travail, organisé ainsi sous une forme très participative avec la profession, a permis de déboucher sur :

- . le recensement des exploitations (de plus de 5 hectares pour la polyculture ou l'élevage, ou de plus de 1 hectare pour les cultures spécialisées) et leur caractérisation (âge du chef, succession possible pour les chefs âgés, pérennité de l'exploitation, types de productions...)¹,
- . la délimitation des zones agricoles intéressantes en trois classes : zones majeures, qui seules apparaissent (en rouge pour l'agriculture, et en orange pour la viticulture sur la carte ci-contre), les autres zones agricoles et les zones en voie d'abandon ou non agricoles.

1. Beaucoup d'éléments de cette enquête ont été repris dans l'atlas agricole résumé au chapitre précédent «Diagnostic».

Les zones agricoles ou viticoles majeures répondent à l'un ou à l'autre des critères suivants :

- . zones de vignobles AOC, et notamment celles qui sont actuellement et majoritairement plantées,
- . zones de production spécialisée (maraîchage, horticulture, arboriculture...),
- . les zones mécanisables à bon rendement,
- . les secteurs remembrés ou irrigués,
- . les prairies proches des sièges d'exploitations pratiquant l'élevage.

Les «autres zones agricoles» correspondent à :

- . des secteurs dont le parcellaire est morcelé,
- . des secteurs déjà entamés par l'urbanisation,
- . des zones peu mécanisables ou d'accès difficile,
- . des secteurs où le potentiel d'exploitants s'est fortement affaibli.



LES ZONES NATURELLES INTERESSANTES POUR LEUR BIODIVERSITÉ

UNE EXPERTISE COMPLÉMENTAIRE A ÉTÉ EFFECTUÉE

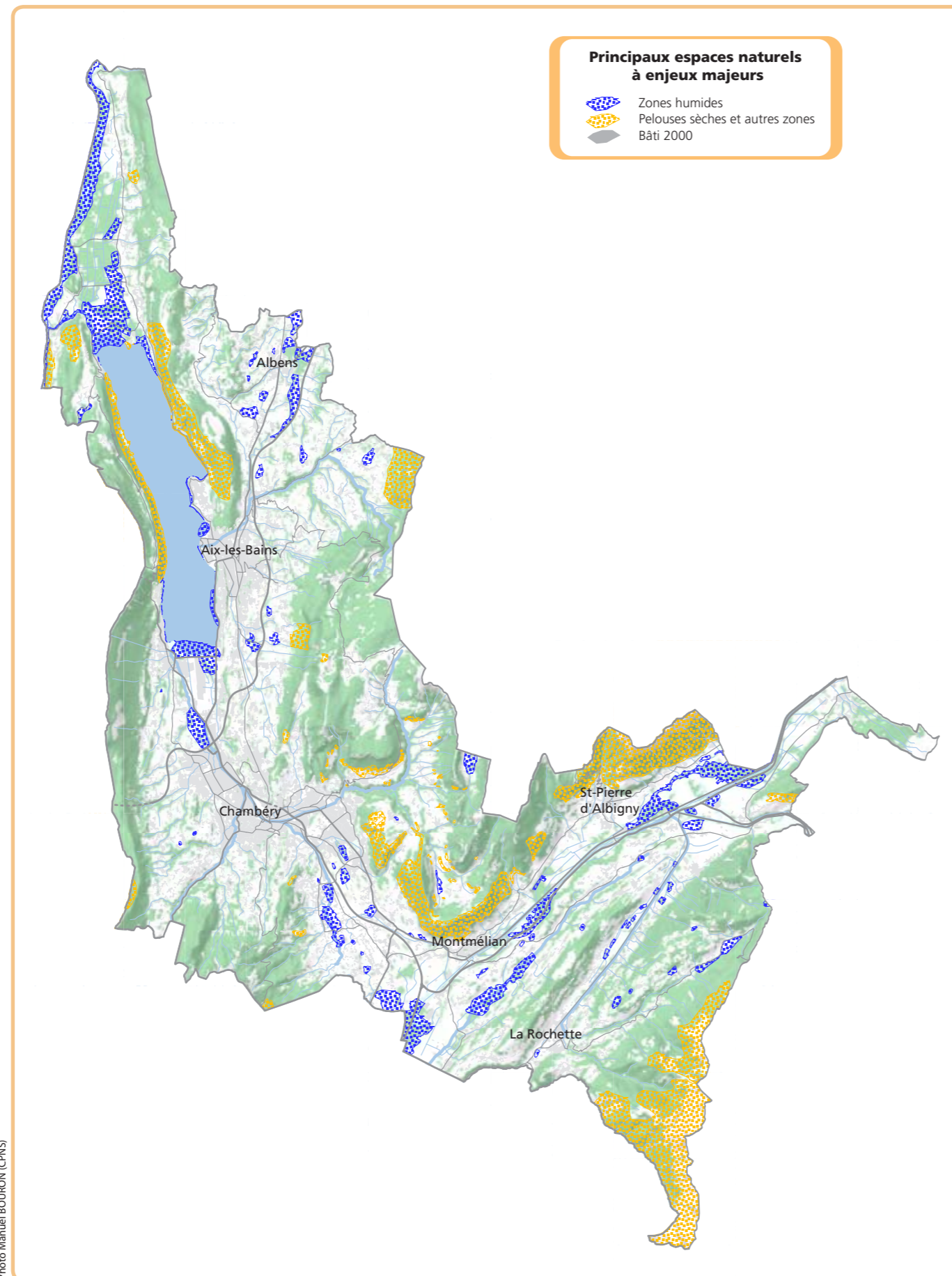
Quand on passe en revue l'ensemble des ZNIEFF de catégorie 1 dont la définition est déjà ancienne, on peut mettre en évidence quatre types de zones :

- 1/ des ZNIEFF situées en pleine montagne qui ne sont pas menacées par l'urbanisation,
- 2/ d'anciennes zones humides aujourd'hui drainées transformées en zone agricole, souvent plantées de maïs,
- 3/ des zones très vastes au contenu hétéroclite combinant des secteurs intéressants sur le plan naturaliste, des secteurs cultivés, et même parfois des maisons individuelles clairsemées,
- 4/ des ZNIEFF à la fois intéressantes et plus ou moins menacées par l'agriculture ou par l'urbanisation.

Les services de l'Etat ont entrepris un important travail d'actualisation mais il n'était pas possible d'en attendre l'aboutissement. Métropole Savoie a donc fait effectuer une expertise pour caractériser 11 ZNIEFF correspondant aux



Photo Manuel BOURON (CPNS)



paragraphes 3 et 4 ci-contre sur lesquelles il paraissait important de disposer d'informations complémentaires. Cette étude a été réalisée par une naturaliste indépendante avec l'assistance technique des naturalistes du Conservatoire du Patrimoine Naturel de Savoie et a été soumise à la DDAF.

Ces deux organismes ont d'autre part fourni des informations complémentaires sur des zones qui n'avaient pas fait l'objet d'un classement en ZNIEFF mais qui leur paraissait néanmoins nécessaire d'inclure dans les zones à protéger. C'est notamment le cas de certains secteurs dont le classement est proposé dans le cadre de la démarche «NATURA 2000».

Enfin, le PNR du Massif des Bauges a fourni des éléments issus de ses plans locaux de gestion de l'espace (PLGE).

Ce travail a permis en définitive de déboucher sur le recensement des zones naturelles illustré par la carte ci-contre.

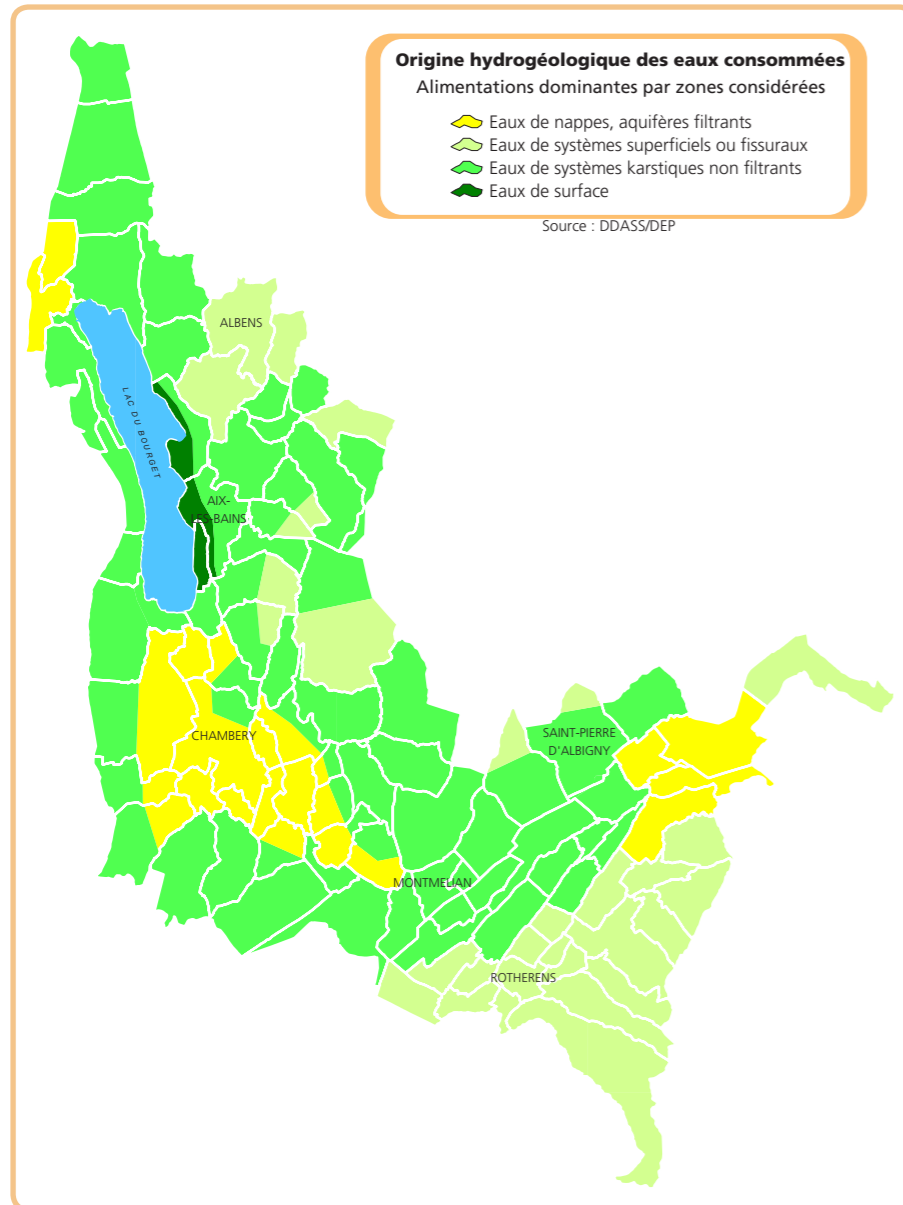
Le lac du Bourget lui-même et ses roselières associées constituent en outre un très important réservoir de biodiversité.

DES RESSOURCES EN EAU ABONDANTES MAIS SENSIBLES ET VULNÉRABLES

Les Alpes sont souvent comparées au «château d'eau» de la France. Le territoire de Métropole Savoie est pour sa part très bien doté avec des nappes aquifères très importantes et l'énorme réservoir que constitue le lac du Bourget dont la qualité des eaux fait l'objet d'un très important programme de travaux dans le cadre du «Contrat de bassin versant» conclu en 2002.

L'agglomération chambérienne sollicite pour son alimentation en eau, la nappe de son territoire mais aussi la nappe de la Combe de Savoie via un captage à Saint Jean de la Porte. Quelques communes du canton de Chamoux utilisent aussi cette nappe. Tresserve, Brison-Saint-Innocent et une partie d'Aix-les-Bains utilisent un pompage dans le lac du Bourget. Toutes les autres communes utilisent, via des sources, des eaux de systèmes superficiels ou fissuraux (canton de la Rochette) ou des eaux de systèmes karstiques non filtrants. Dans ce dernier cas les captages

sont très sensibles aux aléas météorologiques : ils peuvent subir des étiages très sévères, voire tarir en période de sécheresse intense, ou présenter des épisodes de turbidité excessive et des pollutions bactériologiques après de fortes pluies. Des interconnexions de secours fiables et des traitements de potabilisation restent en conséquence à systématiser sur l'ensemble des communes.



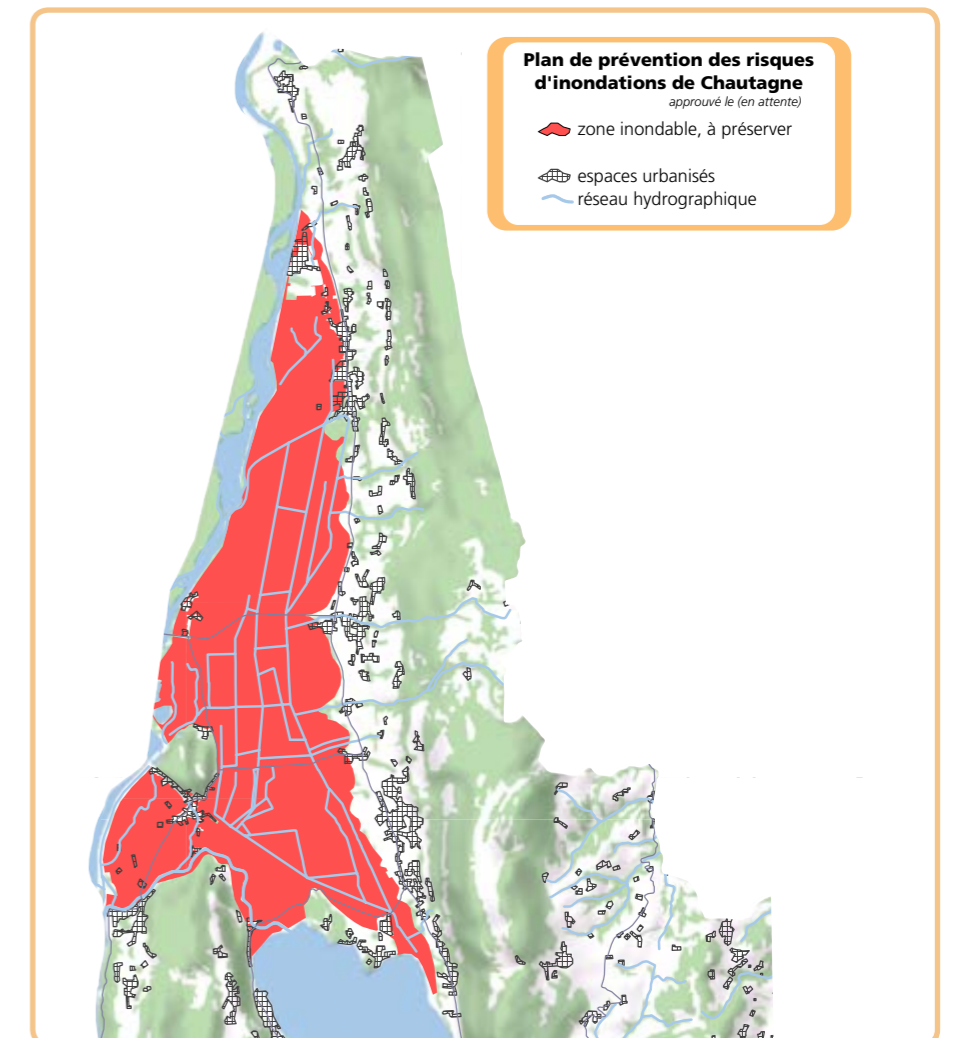
L'INVENTAIRE DES RISQUES

LES RISQUES D'INONDATIONS

Secteur nord

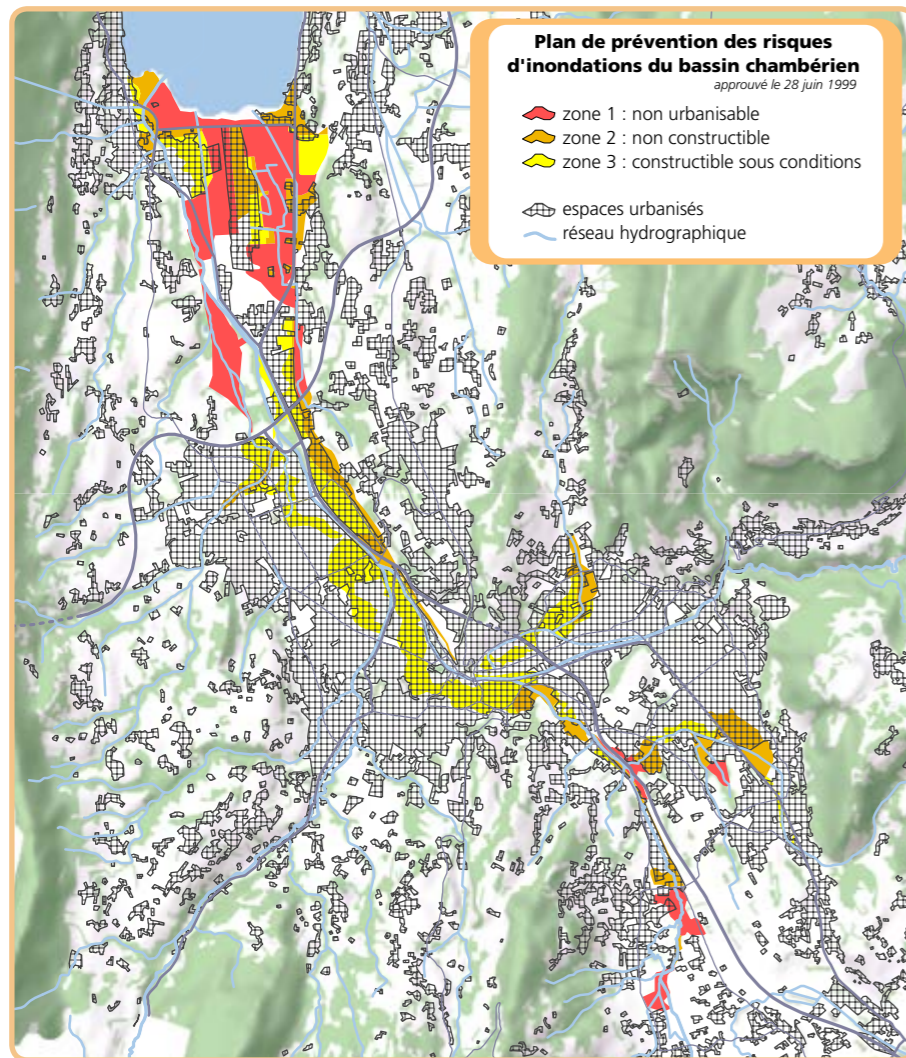
La Chautagne a fait l'objet d'un PPR pour les inondations du Rhône, approuvé le 27 février 2004 (cf. carte ci-dessous).

Sur le bassin aixois, un PPR n'a pas encore été prescrit mais des études hydrauliques préalables ont été réalisées (Etude du risque inondation du Tillet et du Sierroz, BCEOM, 1997, levés topo pour positionner la courbe de niveau correspondant à la crue centennale du lac).



Secteur centre

Le bassin chambérien a fait l'objet de deux PPR, approuvés le 28 juin 1999 pour la partie aval du bassin de la Leysse (cf. carte ci-dessous) et le 3 décembre 2002 pour l'amont.



Secteur sud

Un PPR a été prescrit en Combe de Savoie le 19 mai 2003 pour l'Isère et ses principaux affluents.

Diverses études préalables ont déjà été menées :

- . Etude des zones inondables de la plaine de l'Isère, Secteur Pont Royal – Montmélian, DDE 73, Sogreah, 1997
- . Etude préalable à l'établissement des PPR d'inondation de l'Isère en Combe de Savoie, DDE 73, Hydratec, 2000,
- . Expertise des endiguements de l'Isère et de l'Arc, syndicat de l'Isère et de l'Arc, DDE 73, Sogreah, 2000.

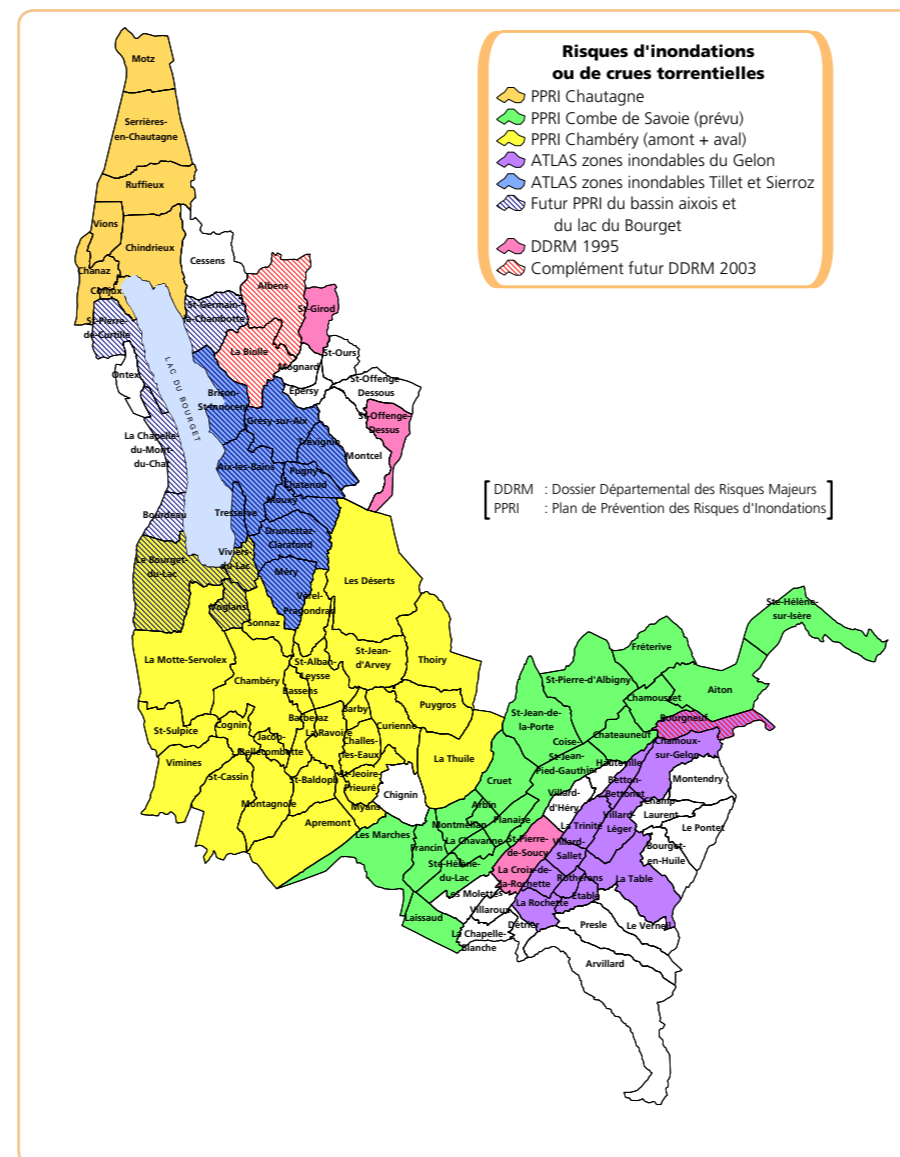
Sur le Bondeloge, une étude hydraulique a été réalisée à l'occasion du TGV Lyon Turin (BCEOM, 1994). Le syndicat intercommunal du Bondeloge a engagé une étude en novembre 2002 pour mieux appréhender le risque et envisager des aménagements.

Sur le Val Gelon le porter à connaissance du SCOT précise que des risques d'inondation par le Gelon existent et fournit une enveloppe approximative des zones théoriquement inondables.

AUTRES RISQUES NATURELS

Trois Plans de Prévention des Risques Naturels Prévisibles (PPRNP) ont été approuvés sur les Communes de Vérel Pragondran, Vimines, et Saint Jean d'Arvey. Les risques recensés consistent principalement en des chutes de blocs et des glissements de terrain.

Les deux cartes ci-après précisent les communes qui sont soumises à des risques naturels connus. On verra au chapitre PADD la façon dont elles sont prises en compte et, dans le Document d'orientation, les dispositions prescriptives qui s'y attachent.



LES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET MINIERS

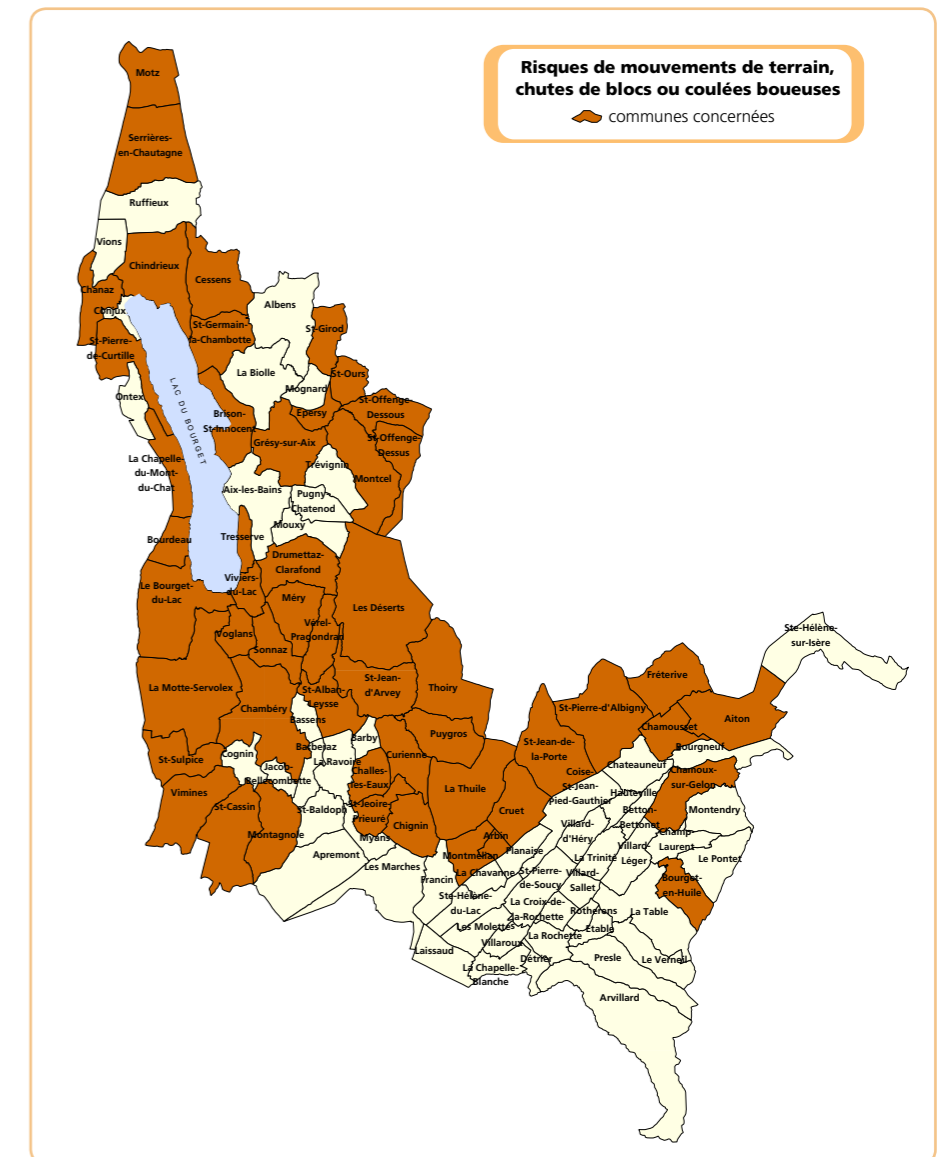
Dans le cadre de l'application en France de la directive européenne Seveso II, cinq établissements présentant des risques technologiques majeurs ont été recensés, sur l'aire du SCOT :

- . Entrepôt Pétrolier de Chambéry à Chignin
- . Total Raffinage Distribution à Chignin
- . Thevenin et Ducrot Distribution à Albens
- . Abattoirs municipaux à Chambéry
- . Etablissements Cascades à la Rochette.

Pour les deux premiers établissements, un PIG a été notifié aux communes concernées.

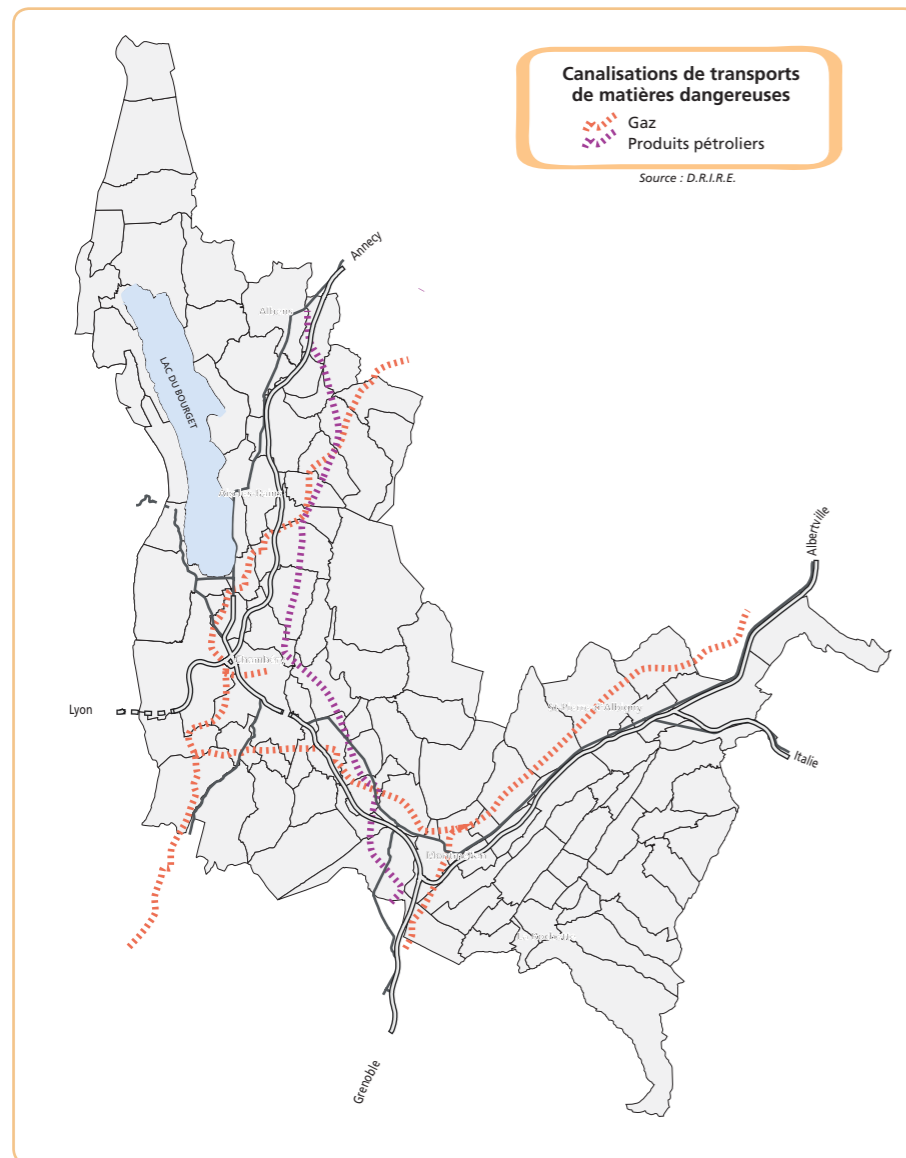
Un Plan de Prévention des Risques Miniers est en cours d'étude sur Chambéry – Voglans – Sonnaz. Des études préalables ont déjà été menées.

Par ailleurs, les communes de Chanaz et Montagnole sont aussi concernées par des risques liés à d'anciennes exploitations minières.

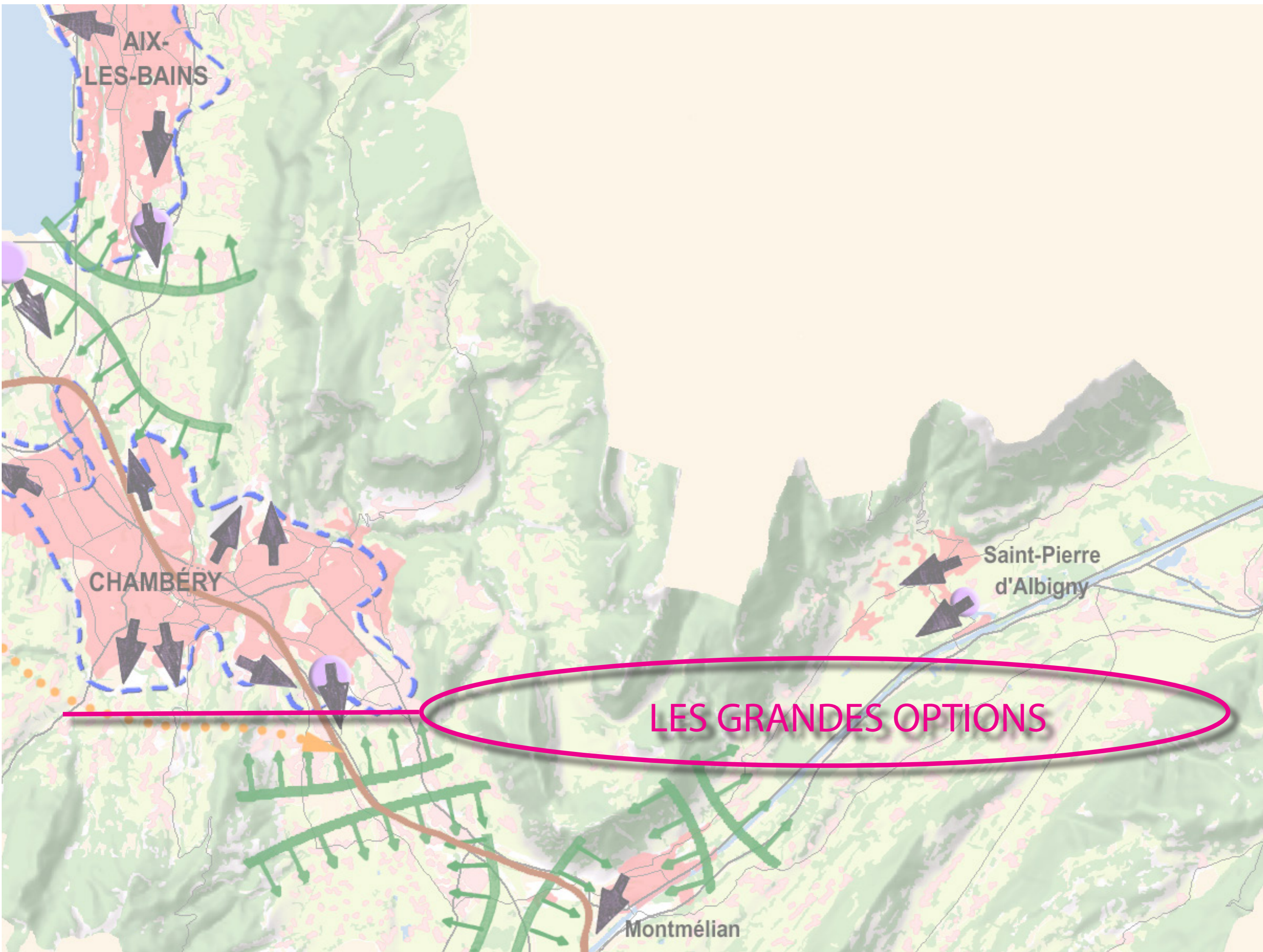


LES CANALISATIONS DE TRANSPORT DE MATIÈRES DANGEREUSES

Le territoire est traversé par des canalisations de transport de gaz et de produits pétroliers (CF carte suivante).



En cas d'agression externe notamment, ces canalisations peuvent engendrer des dégâts et blessures significatifs de part et d'autre des canalisations et dans un périmètre plus étendu que les zones de servitudes d'utilité publique. Les distances d'effets sont fonction de la nature du fluide transporté et des conditions de transport (diamètre de la canalisation et pression).



LES CHOIX RETENUS POUR L'ETABLISSEMENT DU SCOT

DES CHOIX MÛREMENT RÉFLÉCHIS ET LONGUEMENT CONCERTÉS

Les conclusions qui ont été tirées du diagnostic et de l'état initial de l'environnement, qui font l'objet des chapitres précédents, ont débouché sur les orientations qui sous-tendent les dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) et du SCOT lui-même, traduites dans le Document d'orientation.

Ces orientations générales se sont précisées progressivement et ont fait l'objet de multiples démarches d'information et de concertation au fil des mois :

- . 3 février 2001 : première présentation de propositions d'orientations générales sous la forme d'un montage audiovisuel projeté devant le Comité syndical,
- . septembre 2001 : parution du Bulletin d'information «Métropole Savoie Infos» n° 7 reprenant l'essentiel du montage,
- . septembre 2001-avril 2002 : présentation d'une exposition à la Foire de Savoie résumant les orientations générales, exposition qui a ensuite «tourné» dans les communes et autres lieux publics de l'automne 2001 jusqu'en avril 2002 et qui a donné lieu à de nombreuses réunions publiques,
- . 28 juin 2002 : séminaire sur les orientations générales à l'intention des «forces vives»,
- . 5 avril 2003 : débat sur les orientations générales du PADD dans le cadre du Comité syndical conformément à ce que prévoit l'article L. 122-8 du Code de l'Urbanisme.

Ce dernier débat a été enregistré et transcrit in extenso au compte rendu. A ce compte rendu diffusé à l'ensemble des membres du Comité syndical était jointe une note résumant les suites que le Bureau de Métropole Savoie a proposé de donner aux différentes remarques exprimées. Ces deux documents sont publics et peuvent être téléchargés sur le site Internet de Métropole Savoie.

Les choix retenus ainsi élaborés sont énoncés ci-après. Ils seront détaillés et concrétisés dans le cadre du Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui fait l'objet de la 2^{ème} partie. Ils se traduiront par des dispositions prescriptives qui sont regroupées au sein du Document d'Orientation qui fait l'objet de la 3^{ème} partie.

250 000 HABITANTS EN 2020

C'est la perspective démographique qui a été retenue pour le dimensionnement du schéma de cohérence territoriale.

Cette valeur, considérée comme une éventualité relativement probable à laquelle il paraît prudent de se préparer, s'appuie sur différentes considérations :

- . la constatation d'une évolution démographique forte et régulière sur une très longue période et la prise en compte des phénomènes d'inertie qui caractérisent les évolutions démographiques,
- . la constatation d'une situation économique qui, depuis une dizaine d'années, a débouché sur des créations nettes moyennes de 1 200 emplois par an, qui se sont encore accélérées ces dernières années,
- . la probabilité de retombées économiques importantes du grand projet industriel de Crolles II dans le Grésivaudan et la perspective d'effets de chantier massifs qui découleront de la réalisation du projet ferroviaire Lyon Turin.

Les hypothèses retenues pour les trois grands secteurs géographiques sont les suivantes :

Secteurs	1999	2020
Centre	115 221	132 000
Nord	59 050	73 000
Sud	30 998	45 000
Ensemble	205 269	250 000

Il faut bien noter que sur les 45000 habitants nouveaux, la moitié est liée à l'excédent naturel (naissances - décès) donc à la population déjà installée sur Métropole Savoie.

LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La dynamique du sillon alpin a un effet moteur sur notre économie. Cependant, Métropole Savoie ne doit pas se dispenser de mettre en œuvre une politique volontariste de développement sur son territoire.

Un développement industriel ciblé

Quatre axes de travail ont été déterminés :

- . développer des créneaux complémentaires au tissu industriel du Sillon alpin (machines et équipements industriels, travail des métaux, constructions électriques, agro-alimen-



AlpeSPACE, la Pyramide : équipement collectif au service de l'ensemble des entreprises

- taire), même si celui-ci peut et doit continuer à se renforcer,
- . favoriser les branches industrielles considérées comme porteuses : informatique, électronique, automatisme et technique d'information et de communication (TIC), éco-industries, matériaux composites et multi-matériaux, industries liées au développement touristique de la montagne,
- . requalifier certaines zones industrielles existantes,
- . réserver des potentialités importantes dans le secteur Sud pour anticiper une montée en puissance de ce territoire.

Une politique de formation et de recherche / développement ambitieuse

Ces efforts pour la croissance des secteurs porteurs ne peuvent se passer d'un développement des qualifications de tous niveaux. En plus des formations techniques de base, d'ores et déjà performantes, il conviendra de renforcer les pluri-formations, les cursus internationaux et, dans le cadre de l'enseignement supérieur, développer les formations et laboratoires dans les branches industrielles jugées porteuses.

Chambéry, une vocation de métropole

Capitale de la Savoie, Chambéry doit confirmer sa vocation de ville tertiaire, en affirmant son rôle de service auprès de ses habitants et surtout de ses entreprises. Elle prendra ainsi une part active dans le développement économique du secteur.

Deux grands projets contribueront à affirmer cette vocation :

- . la création d'un centre d'affaires dans le quartier de la Cassine, à la faveur de l'aménagement de la gare TGV. Il est important de créer à cet endroit des structures d'accueil susceptibles d'attirer des entreprises de service, notamment dans le tertiaire spécialisé et le tertiaire supérieur,
- . la restructuration de Savoie Expo et son renforcement par un important équipement plurifonctionnel doivent se réaliser en complémentarité avec les équipements existants (Le Manège, Le centre de Congrès d'Aix-les-Bains) afin de participer à un véritable développement dans ce secteur.

Des réseaux de télécommunications performants

Ces encouragements en faveur d'un véritable développement économique ne peuvent se passer d'une amélioration des réseaux de télécommunication, afin de faciliter la transmission de données, pour les entreprises comme pour les particuliers. C'est un élément indispensable pour enrichir l'argumentaire propre à attirer de nouvelles entreprises sur notre territoire.

Des zones d'activités adaptées aux besoins des chefs d'entreprise

Il n'y a pas lieu de hiérarchiser les besoins selon qu'ils émanent de l'artisan de village, de la grosse entreprise industrielle ou de la grande ou moyenne surface commerciale. Pour la prospérité de l'économie locale, ils doivent tous être satisfaits autant que possible.

Mais, pour autant, les zones d'activités ne doivent pas, comme trop souvent dans le passé, être des zones fourre-tout, trop sommairement aménagées.

Pour l'avenir, les choix retenus sont les suivants :

- . les petites zones artisanales de village demeurent nécessaires mais doivent rester de dimension modeste. Compte tenu de cette dernière caractéristique, elles ne sont pas prises en compte individuellement par le SCOT en dessous de 5 hectares,
- . les nouvelles zones où l'on ambitionne d'accueillir des entreprises industrielles seront au contraire de dimension suffisamment importante pour pouvoir rentabiliser des aménagements paysagers et des équipements collectifs de qualité. Elles seront le plus souvent réalisées par des EPCI, si possible avec une taxe professionnelle unique ou répartie entre les communes adhérentes.
- . des efforts importants devront être consentis pour la réhabilitation de certaines zones d'activités aujourd'hui obsolètes,
- . les règlements d'urbanisme propres aux zones d'activités devront, au moins dans les villes, veiller à ne pas inciter

au gaspillage du foncier en permettant de construire avec une certaine densité tout en prévoyant un paysagement de qualité pour les parties non construites.

UNE GESTION ÉCONOME DE L'ESPACE

Pour répondre aux besoins des habitants en place, pour renouveler le parc de logements et pour accueillir les habitants nouveaux, plus de 30 000 logements neufs devront être construits d'ici 2020. Cependant, cet effort de construction doit aujourd'hui prendre en compte un nouvel enjeu : la maîtrise de l'étalement urbain. En effet, comme on l'a vu dans le cadre du diagnostic, la superficie urbanisée a augmenté trois fois plus vite que la population au cours des trente dernières années. Les choix retenus sont les suivants :

Les grandes orientations pour l'urbanisation

Ce phénomène d'étalement urbain touche essentiellement les communes périurbaines. Au-delà de ses effets sur la consommation d'espace et en particulier sur le foncier agricole, il entraîne l'explosion des déplacements motorisés et banalise les paysages.

Pour contrecarrer cette évolution, Métropole Savoie s'est fixé pour objectif de :

- . inciter à «refaire la ville sur la ville» en restructurant certains quartiers existants et en réhabilitant les friches industrielles incluses dans le tissu urbain,
- . privilégier l'urbanisation des secteurs desservis par les transports en commun dans les deux agglomérations principales,
- . miser sur le développement des petites villes : Albens, Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny et La Rochette. Ces dernières jouent un rôle très important par rapport à leur environnement rural, en lui apportant tout un ensemble de services, tant administratifs que commerciaux,
- . renforcer l'offre de logements et de services urbains sur le secteur du confluent Arc / Isère. Ce secteur devrait connaître un fort développement avec la création d'une plateforme de ferroutage, les implantations d'entreprises de transport attirées par cet équipement et le projet d'extension de la zone d'activités,
- . prévoir un développement maîtrisé des communes rurales et périurbaines,
- . faire en sorte que toutes les opérations d'aménagement, au moins celles d'une certaine importance, contribuent à améliorer l'équilibre social dans l'habitat.

L'économie d'espace passe également par la promotion de formes urbaines basées sur un nouveau type d'habitat.

L'habitat intermédiaire, une alternative à la maison individuelle ?

Qu'ils soient juxtaposés, imbriqués ou superposés, les logements de demain combineront la densité du petit collectif avec certains avantages reconnus aux maisons individuelles :

- . hauteur limitée,
- . entrées indépendantes et réduction des parties communes,
- . grandes terrasses ou jardins privatifs,
- . minimisation des vis-à-vis.

L'objectif à fixer collectivement, entre élus, architectes et professionnels de l'immobilier, serait de faire émerger progressivement «une architecture contemporaine de pays».



Groupe d'habitation à Menthon-Saint-Bernard (Haute-Savoie)

Politique foncière

Ces dispositions seront optimisées par la définition et la mise en oeuvre d'une politique foncière adéquate. Afin d'éviter une crise du logement et réguler le fonctionnement du marché foncier, un Établissement Public Foncier Local (EPFL) est en cours de création à l'initiative de Chambéry Métropole et en liaison avec le Conseil Général. Il sera ouvert à l'ensemble des EPCI du Département qui désireront y adhérer progressivement.

RENFORCER LE MAILLAGE COMMERCIAL

Les PLU et les opérations foncières visées à l'article R. 122-5 du code de l'urbanisme doivent être compatibles avec le SCOT. En conséquence, les surfaces sont exprimées en surface de plancher. Elles sont aussi exprimées en surface de vente dans la mesure où les autorisations et avis prévus par le code de commerce des commissions d'aménagement commercial doivent également

être compatibles avec le présent document.

Un aménagement commercial au service d'un maillage territorial plus équilibré

Le diagnostic de l'offre (établi en 2012) a constaté que le déséquilibre du maillage commercial s'est aggravé depuis 10 ans.

L'objectif de meilleur maillage commercial du territoire demeure donc une priorité pour Métropole Savoie, en se donnant d'autres moyens pour le réaliser.

Pour y parvenir, **la stratégie de Métropole Savoie consiste à offrir des opportunités d'implantations supplémentaires** dans les centralités et les pôles de maillage territorial et **à accroître parallèlement le degré d'exigence** dans les grands pôles commerciaux d'agglomération.

Cet axe est prioritaire d'une part pour limiter les déplacements pour le motif achat vers les zones commerciales chambériennes et aixoises, d'autre part pour mieux répondre aux mutations sociodémographiques identifiées par le diagnostic : le vieillissement de la population et la croissance démographique des territoires ruraux.

Par ailleurs, **l'implantation de commerces isolés, en dehors des pôles existants ou en projet, fragilise le maillage territorial.**

La localisation préférentielle des commerces et des drive au sein des ZACom participe de cet objectif de réduction des implantations commerciales diffuses et de la dilution des flux de consommation.

L'implantation préférentielle des nouveaux formats de vente de type drive comme des commerces plus «classiques» dans les ZACom contribue à renforcer le maillage territorial en rapprochant l'offre commerciale des habitants. Les drive, par leur implantation en ZACom, répondant également à la rationalisation des déplacements des ménages.

Délimiter des centralités du quotidien pour leur donner la priorité en matière commerciale

Les commerces des centralités du quotidien sont très importants pour le maillage commercial du territoire, et ils contribuent fortement à l'animation et la vitalité des centres-villes/quartiers, centres-bourgs et centres-villages. Ils assurent une présence commerciale au plus près des habitants et participent à l'attractivité résidentielle des cœurs de communes.

Le renforcement commercial des centralités apporte une réponse concrète aux objectifs énoncés par le SCoT approuvé en 2005, en termes de sobriété foncière, de limitation des déplacements, de cohésion territoriale, d'équilibre économique et d'attractivité des pôles urbains. Il permet également de participer à la réduction des gaz à effet de serre et de poser les conditions d'une mobilité

alternative à la voiture pour les achats.

C'est pourquoi, **le SCoT qui intègre le DAC fait le choix de délimiter comme ZACom les centralités du quotidien, pour mieux organiser l'équilibre et le dynamisme du territoire.**

De cette manière, il considère les centralités du quotidien comme le lieu d'implantation privilégié des nouveaux commerces, qui contribueront à l'animation et à l'attractivité des centres des communes.

Centralité du quotidien principale

Il est utile de rappeler que le territoire de Métropole Savoie est constitué à 75% de villages (de moins de 2000 habitants) et 22% de bourgs (de 2000 et 10000 habitants) qui connaissent une croissance démographique soutenue. C'est pourquoi, **le développement, le maintien et le renforcement commercial des centralités des communes constituent l'un des objectifs majeurs du DAC.** Dans la poursuite de cet objectif, est décidé de créer **une ZACom de centralité du quotidien principale pour chaque centre de ville, de village ou de bourg** (aujourd'hui équipé ou non de commerces) pour lui permettre d'accueillir librement des commerces, si son potentiel économique est suffisant.

Toutefois, la ville de Chambéry compte exceptionnellement deux centralités principales, l'une sur son centre historique, l'autre sur le quartier Chambéry-le-Haut. En effet, le quartier de **Chambéry-le-Haut répond à la définition d'une centralité principale**, du fait de sa localisation et de la concentration de services et équipements publics et de logements qu'il accueille. Enfin, du fait des pratiques quotidiennes des habitants et des caractéristiques spécifiques du territoire communal (géographie-dénivelé, centralités historiques éloignés des secteurs de développement ou des activités touristiques), **la centralité principale** de certaines communes est localisée **non sur le chef-lieu historique**, autour de la mairie ou des services publics principaux, mais **autour du pôle de vie le plus fréquenté quotidiennement** par la population notamment pour le commerce.

Ainsi **des opportunités d'implantations de commerces sont offertes dans les 103 ZACom de centralités du quotidien principales**, où le développement commercial est libre.

Pour privilégier les implantations commerciales dans le cœur des communes, les ZACom de centralité du quotidien principale n'ont ni condition ni seuil d'implantation alors que les autres typologies de ZACom sont toutes contraintes par des conditions et des seuils.

Centralité du quotidien de quartier

La présence et le maintien de commerces de proximité sont souhaités au sein de ces centralités pour répondre aux besoins de consommation courante au plus près des habitants et limiter les déplacements motorisés. Cependant, ces commerces ne doivent pas perturber l'animation des centralités principales. C'est pourquoi seuls les commerces d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m² sont autorisés à s'implanter dans les périmètres de ZACom de centralité de quartier. Il est en effet souhaitable que les commerces d'un format supérieur s'implantent dans les centralités principales, dans la mesure où leur zone de chalandise dépasse l'échelle du quartier.

Pour tenir compte de la diversité des territoires de Métropole Savoie, des règles spécifiques s'appliquent **aux centralités de quartier des deux villes-centres** : la taille maximale des commerces des centralités de quartier de Chambéry et Aix-les-Bains est élevée à 600 m² de surface de plancher ou 450 m² de surface de vente.

Centralité du quotidien en projet

L'implantation de commerces dans les nouveaux quartiers urbains est nécessaire à leur qualité de vie, pour répondre aux besoins de consommation courante au plus près des habitants et limiter les déplacements motorisés. Le DAC permet aux communes de prévoir l'intégration de commerces, au sein d'opérations d'aménagements ou des pôles préférentiels à dominante habitat identifiés au SCoT. Cependant, ces commerces ne doivent pas perturber l'animation des centralités existantes. C'est pourquoi seuls les commerces d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou à 300 m² de surface de vente sont autorisés à s'implanter dans les périmètres de ZACom de centralité de quartier. Il est en effet souhaitable que les commerces urbains d'un format supérieur s'implantent dans les centralités principales, dans la mesure où leur zone de chalandise dépasse l'échelle du quartier.

Dans les autres types de ZACom

Pour répondre aux exigences d'aménagement du territoire définies par le SCoT approuvé et notamment en matière de revitalisation des centralités et de cohérence entre équipements commerciaux, **le DAC interdit :**

- dans les ZACom de pôle structurant et de pôle de destination commerciale majeure, **l'implantation de commerces d'une**

surface de plancher inférieure à 400 m² (300 m² de surface de vente)

- dans les ZACom de pôle de maillage territorial, l'implantation de commerces d'une surface de plancher inférieure à 300 m² (200 m² de surface de vente). Cette tolérance permet de prendre en compte le très petit nombre de cellules commerciales de 300 m² de surface de plancher ou plus situées dans les cœurs de villages et de bourgs. Cela permet également de ne pas contraindre l'implantation sur le territoire d'activités nécessitant plus de 300 m² de surface de plancher ou de 200 m² de surface de vente.

Justification du seuil de 400 m² de surface de plancher ou 300 m² de surface de vente

Les commerces d'une surface inférieure à ces seuils s'intègrent plus aisément dans les centralités urbaines ou rurales. Au-delà, le format de commerce devient plus difficilement compatible avec les conditions d'accessibilité, les capacités de stationnements et la densité de bâtiments offertes par ces centralités.

Il paraît donc plus pertinent que ces commerces s'installent dans les centralités, où leur présence sera un vecteur d'animation, d'attractivité et de qualité de vie pour les habitants.

Par ailleurs, dans la mesure où la plupart des communes comptent moins de 2 000 habitants, les commerces de moins de 400 m² de surface de plancher sont importants pour le territoire puisqu'ils sont les seuls à apporter, au plus près des habitants, une réponse aux besoins de consommation de première nécessité, à générer un lien social et une activité en cœur de village, de bourg ou de ville/quartier. L'importance de ces commerces pour l'équilibre et le maillage territorial a rendu nécessaire leur prise en compte dans les choix d'aménagement commercial.

Par ailleurs dans toutes les communes à l'exception de Chambéry et Aix-les-Bains, pour la création d'un commerce d'une surface de vente comprise entre 300 et 1000 m², la commune ou Métropole Savoie peut solliciter l'examen par la CDAC de ce projet, conformément à l'article L752-4 du code du commerce.

Ce seuil permet ainsi de garantir une cohérence entre le DAC et la CDAC : en deçà de cette surface (300 m² de surface de vente), les commerces pourront s'implanter en dehors des ZACom sans obligation de passage en CDAC, dans le respect des prescriptions du PLU.

Inciter à une cohérence plus forte entre commerce et aménagement du territoire

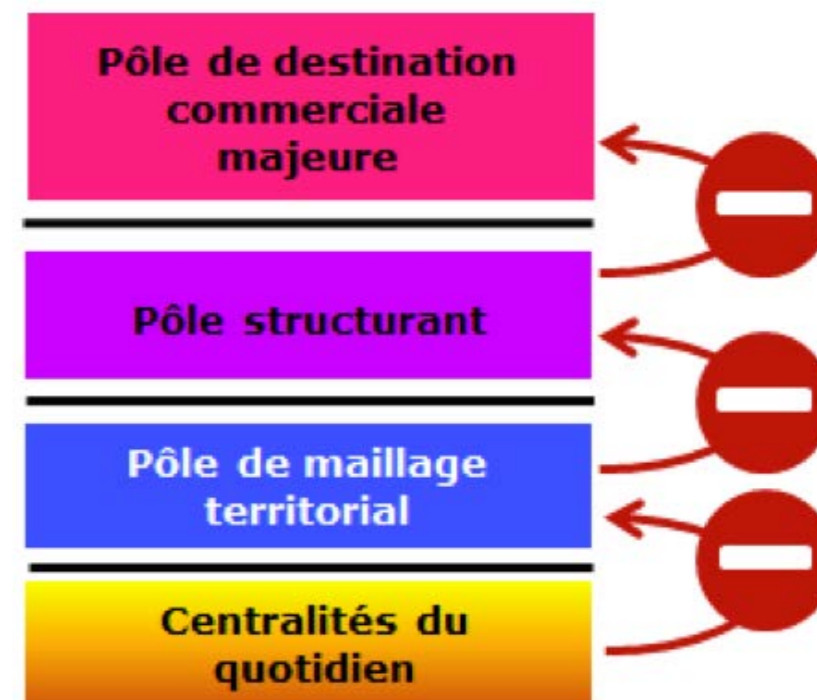
L'objectif premier est de renforcer le maillage commercial du territoire, soit la présence, dans chaque intercommunalité, voire dans chaque commune ou quartier, de commerces répondant à des besoins de consommation courante. Les commerces répondant à des besoins plus exceptionnels sont quant à eux, implantés dans les pôles structurants, de destination commerciale majeure et dans le centre-ville d'Aix-les-Bains et de Chambéry.

Ainsi, pour préserver la diversité et la vitalité commerciale des territoires, il n'est pas souhaitable qu'un pôle accueille des commerces qui entraîneraient son évolution vers la typologie de ZACom supérieure. Ceci risquerait en effet de fragiliser l'attractivité commerciale des autres pôles commerciaux et d'accroître les déplacements pour le motif achat depuis les territoires voisins.

Dans la poursuite de cet objectif de maillage, des règles de développement commercial permettent de maintenir un équilibre entre les territoires et les pôles commerciaux sont fixées :

- d'une part, il n'est pas permis l'implantation de commerce dans une ZACom, qui entraînerait l'évolution de ses caractéristiques vers celles de la typologie de ZACom supérieure,

Surface minimale autorisée par commerce : des seuils minimums au service des centralités du quotidien			
ZACOM	Surface de plancher	Surface de vente	Justification
Centralités du quotidien	Pas de limitation	Pas de limitation	L'implantation de commerces de petite taille est privilégiée dans ces pôles, car elle compatible avec l'habitat et leur caractère patrimonial.
Pôle de maillage territorial	300 m ²	200 m ²	Dans les petites villes rurales, les commerces de plus de 300 m ² de surface de plancher sont très rares. L'implantation de commerces dès 300 m ² de surface de plancher est donc permise dans ces pôles.
Pôle structurant et pôle de destination commerciale majeure	400 m ²	300 m ²	Ces pôles commerciaux ont vocation à accueillir des commerces de formats moyens à grands, complémentaires de ceux implantés dans les centralités. Pour ne pas perturber celles-ci, les commerces d'une surface de plancher inférieure à 400 m ² y sont interdits.



- d'autre part, pour que chaque pôle commercial puisse se développer, il est souhaité que l'offre commerciale soit adaptée, en termes de format et de rayonnement, à l'aire d'influence du pôle urbain auquel elle se rattache.

Cela se traduit entre autre par la fixation d'une surface de plancher ou de vente maximum par magasin, qui varie selon les typologies de ZACOM.

Surface maximale autorisée par commerce : des seuils maximums au service d'un maillage du territoire plus équilibré			
ZACOM	Surface de plancher	Surface de vente	Justification
Centralité du quotidien principale	Pas de limitation	Pas de limitation	L'animation commerciale et l'attractivité du cœur des communes est une priorité du DAC.
Centralité du quotidien de quartier	400 m ² (sauf pour Chambéry et Aix-les-Bains : 600 m ²)	300 m ² (sauf pour Chambéry et Aix-les-Bains : 450 m ²)	La présence et le maintien de commerces répondant aux besoins quotidiens sont souhaités dans ces pôles mais ils ne doivent pas perturber l'animation des centralités principales.
Centralité du quotidien en projet	400 m ²	300 m ²	La présence et le maintien de commerces répondant aux besoins quotidiens sont souhaités dans ces pôles mais ils ne doivent pas perturber l'animation des autres centralités.
Pôle de maillage territorial	4 500 m ²	3 000 m ²	Dans ces pôles, qui assurent une diversité commerciale dans des territoires éloignés des pôles majeurs de consommation, la taille des commerces est limitée de manière à ne permettre que l'implantation de commerce de rayonnement intercommunal.
Pôle structurant	7 000 m ²	5 000 m ²	Ces pôles commerciaux ont vocation à accueillir des commerces de formats moyens à grands, complémentaires de ceux implantés dans les centralités.
Pôle de destination commerciale majeure	Pas de limitation	Pas de limitation	Ces pôles commerciaux ont vocation à accueillir des commerces de grands à très grands formats, complémentaires de ceux implantés dans les centralités.

Limiter géographiquement les pôles commerciaux pour les densifier et réduire l'étalement urbain

Le DAC de Métropole Savoie délimite des zones d'aménagement commercial, conformément l'article L122-1-9 du code de l'urbanisme.

La délimitation des périmètres de ZACOM au sein desquels les commerces sont privilégiés sera bien la traduction des quatre axes du PADD. Elle permet en effet :

- de limiter l'extension des zones commerciales et la consommation de fonciers supplémentaires dans un territoire où les terrains disponibles et bien desservis sont peu nombreux,
- de conforter les pôles commerciaux en favorisant la concentration des flux de clientèle plutôt que leur dilution dans des sites marchands de plus en plus étendus,
- de préserver les zones d'activités économiques, dédiées à des activités non-commerciales, de l'installation de commerces dont les impacts négatifs sont nombreux (hausse des valeurs immobilières, circulation de véhicules de particuliers, ...),

- de faire prendre conscience de la rareté du foncier et de l'intérêt de rechercher sa meilleure utilisation possible (notamment en limitant l'emprise du stationnement).

Les principes de délimitation sont toutefois différents selon les typologies de ZACOM :

- la délimitation des centralités du quotidien est établie de manière assez large autour des centres-villes/quartiers, centres-bourgs et centres-villages afin de ménager de nombreuses opportunités d'implantations commerciales,
- le périmètre de ZACOM de maillage territorial inclut des fonciers supplémentaires, afin de faciliter l'implantation de commerces dans les territoires ruraux,
- le périmètre des ZACOM de pôle structurant et de destination commerciale majeure limite l'extension de leur emprise actuelle, de manière à encourager la densification et non l'extension de ces zones bien achalandées.

Moderniser ou requalifier les entrées de ville et d'agglomération pour améliorer leur intégration et leur fonctionnement

Les règles d'urbanisme sont aujourd'hui peu contraignantes pour les constructions en zone commerciale, alors qu'elles sont fortes dans les centralités. Métropole Savoie souhaite être plus exigeant en matière d'implantation commerciale, afin d'améliorer la qualité de ses zones et d'harmoniser le degré de contrainte entre centralité et périphérie.

Le DAC définit des règles d'implantation qui s'imposeront aux nouvelles constructions et aux extensions, notamment en termes de stationnement, dans l'objectif de réduire l'emprise dédiée au stationnement, de qualifier le paysage urbain en réduisant visuellement la place de la voiture et en encourageant les opérateurs à accroître la qualité et l'urbanité de leurs constructions.

De même, là où cela sera pertinent, le DAC encourage la mixité des usages entre commerces et activités économiques, voire entre commerces et logements. Plusieurs constructions à vocation commerciale ont d'ores et déjà intégré des activités à l'étage. Ces expériences paraissent être une évolution souhaitable.

Objectifs de densification urbaine et de protection de l'espace

Parce que le DAC du SCoT de Métropole Savoie s'inscrit dans le respect des objectifs du développement durable définis à l'article L121-1 du code de l'urbanisme, les ZACOM de centralités du quotidien des communes peuvent inclure des espaces verts ou de parcs et jardins à conserver, des équipements publics ou des ouvrages nécessaires au maintien de la diversité des fonctions ou à la mixité de l'habitat.

Ainsi, les nouveaux commerces s'implanteront dans le tissu urbain constructible des ZACOM.

La délimitation des ZACOM n'a pas pour objet ni pour effet d'impacter les espaces naturels et ruraux mis en évidence au niveau de l'état initial de l'environnement. Ainsi, de tels espaces situés dans le périmètre d'une ZACOM doivent conserver leur objectif de protection. Il est toutefois important de préciser qu'aucun périmètre de ZACOM n'intersecte avec un périmètre Natura 2000.

Il est rappelé que tout projet d'aménagement ou de construction, compris ou non dans une ZACOM, doit respecter la législation en vigueur en matière de protection de l'environnement (non dégradation des zones humides, maintien des fonctions hydrauliques, ruissellement des eaux pluviales, risques de pollution du milieu aquatique, biodiversité, prise en compte des zones Natura 2000, des ZNIEFF de type 1...).

VALORISER NOS ATOUS TOURISTIQUES

Aujourd'hui, les acteurs touristiques ne souhaitent plus tout miser sur un seul produit touristique. Ils préfèrent opter pour une offre en toutes saisons, en valorisant une image plus douce et naturelle de la Savoie.

Tourisme

Afin de concrétiser cette nouvelle optique, le SCOT propose d'orienter le tourisme dans plusieurs directions complémentaires :

- . le tourisme de nature et de découverte. Par exemple, l'un des objectifs du projet Grand Lac est de développer l'activité lacustre mais aussi « l'arrière-pays »,
- . le tourisme de santé (grâce à la notoriété d'Aix-les-Bains et de Challes-les-Eaux). Il serait important de faire évoluer l'image thermale vers le non-médical, avec une offre de prévention et de soins du corps (nouvelle orientation pour les thermes du XIX^{ème} siècle),
- . l'essor de « Savoie Grand Revard » (sites La Féclaz – Le Revard – Saint-François-de-Sâles). Destinations de loisirs à la journée pour les habitants des agglomérations voisines mais également stations de séjour, ces lieux bénéficieront d'une requalification urbaine et paysagère. L'offre pour le ski alpin et le tourisme de nature l'été sera améliorée,
- . les activités nautiques autour du lac du Bourget,
- . le tourisme urbain, d'affaires, culturel et patrimonial.

Loisirs

Outils de cette politique, les loisirs ne sont pas à négliger. Ils méritent d'être structurés. Il s'agit également d'améliorer la qualité de l'offre et d'anticiper sur un accroissement prévisible de la demande.

- . Les projets de « véloroutes et voies vertes » destinées au cyclotourisme, de la Chautagne jusqu'à la Combe de Savoie, et le prolongement de l'Avenue Verte au nord, le long du lac, et au sud jusqu'à Montmélian.
- . Les activités de pleine nature : escalade, vol libre, canyoning, VTT, via ferrata, course d'orientation... Ces activités de plus en plus attractives doivent être mieux prises en

compte et faire l'objet de concertations et d'aménagements de la part des collectivités concernées.

Patrimoine

Enfin, la richesse de notre patrimoine historique et urbain (villes historiques, bourgs anciens, châteaux, abbayes...) mérite de briller de tout son éclat. Certains secteurs ruraux font également des efforts importants de valorisation, par exemple en balisant des routes patrimoniales et en créant de nouveaux musées.

Cependant, il apparaît nécessaire, pour mettre en valeur ces patrimoines, de professionnaliser davantage encore l'accueil des touristes, notamment par la mise en réseau des acteurs locaux du tourisme (guides conférenciers, offices de tourisme, syndicats d'initiative).

Des centres d'interprétation du patrimoine, à créer en milieu urbain et rural, permettraient de renforcer significativement l'offre touristique de notre territoire.

LES DÉPLACEMENTS EN AGGLOMÉRATION

Les objectifs en matière de politique des déplacements énoncés dans le SCOT sont pleinement cohérents avec les grandes orientations du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération chambérienne car les deux documents ont été étudiés parallèlement.

Un objectif ambitieux

Pour enrayer la croissance du trafic automobile conformément à la Loi sur l'air, il faudrait multiplier la fréquentation des transports en commun dans les deux grandes agglomérations :

- . en intensifiant fortement l'offre des bus avec des horaires cadencés, et en modernisant les deux réseaux des agglomérations chambérienne et aixoise,
- . en facilitant leur circulation par la création de couloirs réservés, afin que les bus conservent une vitesse commerciale acceptable et soient compétitifs par rapport à la voiture,
- . en créant des parcs relais pour permettre aux usagers venant en voiture de l'extérieur de l'agglomération d'utiliser aussi les transports en commun.

Se déplacer autrement

Améliorer les transports en commun ne suffira pas. De façon complémentaire, il faudra développer l'usage des deux roues et de la marche à pied, en élargissant les zones piétonnes et en développant les pistes et bandes cyclables. Les cyclistes bénéficient déjà de nombreuses pistes qui leur sont réservées, et dont le nombre devrait encore s'accroître. Pour les piétons, des circuits de découverte seront conçus, décrits dans les topos-guides et

balisés entre les agglomérations et leurs environs. Les connexions potentielles entre ces circuits et les transports collectifs seront systématiquement recherchées et valorisées.

Le stationnement

Le dimensionnement des parcs de stationnement et leur tarification sont des atouts efficaces de régulation pour inciter les automobilistes à employer les transports en commun. Le SCOT préconise de :

- . favoriser la rotation rapide des places de stationnement dans les centres ville pour les achats,
- . diminuer le nombre de places gratuites ou bon marché dans les centres pour inciter à l'utilisation des bus pour les déplacements domicile travail,
- . limiter le nombre total de places de stationnement dans les hypercentres, la création de nouveaux parcs de stationnement étant compensée, dans la mesure du possible, par la diminution du nombre de places sur le domaine public, favorisant la circulation des bus ou l'extension des zones piétonnes.

L'ALTERNATIVE FERROVIAIRE

Les enjeux sont de taille : tout d'abord, le Lyon-Turin permettra d'enrayer la progression du trafic de poids lourds à destination ou en provenance d'Italie. Ensuite, en utilisant davantage les possibilités offertes par la voie ferrée, il devrait être possible de diminuer la demande de déplacements en voiture individuelle, notamment entre les deux agglomérations principales, et limiter la nécessité de créer des voies routières nouvelles.

Le Lyon - Turin, un projet d'avenir

Le projet de ligne ferroviaire transalpine dite Lyon-Turin est maintenant bien engagé. Il s'agit d'un projet structurant à l'échelle européenne tant pour les voyageurs que pour le fret. Réalisant la liaison entre le grand couloir de transports du sillon rhodanien et l'Italie du Nord, il complètera le réseau ferroviaire européen des lignes à grande vitesse en reliant l'Angleterre, la France et la péninsule ibérique à l'Italie et à l'Europe balkanique et danubienne.

Ce grand projet aura des impacts importants sur le réseau actuel :



Château de Miolans à Saint-Pierre-d'Albigny

Photo Métropole Savoie

- . il donnera une nouvelle dimension aux gares d'Aix-les-Bains, Montmélian et notamment Chambéry qui deviendra la gare TGV du Sillon alpin, dotée d'un pôle intermodal,
- . il permettra de nombreuses interconnexions entre la future ligne TGV et les lignes régionales du Sillon alpin, afin d'attirer un nombre de voyageurs croissant,
- . il permettra de réaliser l'objectif d'un fret majoritairement ferroviaire au sein de nos vallées, gage de sécurité et de protection de l'environnement. Grâce à des incitations fiscales et des contraintes réglementaires, le ferroutage pourrait être développé avec plus d'efficacité et les potentialités nouvelles offertes par le projet Lyon-Turin seraient pleinement utilisées.

Déplacements interurbains : miser sur l'intermodalité

Actuellement, la part du fer pour les déplacements entre les deux agglomérations principales n'est que de 4% environ (1 100 voyageurs par jour). Pour augmenter cette fréquentation, plusieurs actions doivent être menées conjointement :

- . pour les déplacements entre les agglomérations chambérienne et aixoise, mise en place d'une tarification unique entre les réseaux de bus urbains et la SNCF,
- . développement, en accord avec la Région, de l'offre TER à destination ou en provenance des petites villes (Albens, Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny),
- . création ou extension de parcs de stationnement autour des gares,
- . généralisation des «vélo stations»,
- . restructuration, par le Conseil général de Savoie, des lignes de cars interurbains pour desservir les gares aux horaires des correspondances.

LES CHOIX RETENUS POUR LES PROJETS ROUTIERS

De nombreux projets d'infrastructures routières sont à l'étude, intégrant au maximum les préoccupations environnementales. Ces projets sont sous-tendus par un ensemble d'objectifs dont la traduction concrète sera précisée au PADD. Du Nord au Sud, ces objectifs sont les suivants :

- . donner à la région d'Albens un accès spécifique à l'autoroute A41.
- . décourager le trafic de transit de traverser l'agglomération aixoise et d'emprunter l'actuelle RN 201 le long du lac qui sera transformée en boulevard touristique,
- . créer un nouvel accès au centre ville d'Aix (barreau Sud) pour soulager la RN 201 le long du lac,

- . améliorer la gestion globale du trafic, notamment pour favoriser les transports collectifs,
- . dans l'agglomération chambérienne, améliorer les accès à la VRU, notamment pour soulager l'hypercentre pour favoriser la circulation des bus,
- . atténuer quelques dysfonctionnements actuels, au Sud de l'agglomération chambérienne (secteurs de Cognin, Barberaz, la Ravoire, Myans, les Marches, notamment),
- . créer des accès et des dessertes pour les futurs pôles d'urbanisation.

Un contournement autoroutier de l'agglomération chambérienne ?

La réussite de la politique des déplacements envisagée dans le SCOT et le PDU pourrait permettre d'éviter d'avoir à réaliser le contournement autoroutier de l'agglomération chambérienne ou d'en repousser l'échéance.

Mais, par précaution, son tracé devra être réservé dans les documents d'urbanisme.

Pour cela, l'État qui a maintenant fait connaître sa préférence



Un TER en gare d'Albens

pour le contournement Ouest, devra en préciser le tracé et le notifier aux collectivités pour qu'elles mettent à jour leurs documents d'urbanisme, à commencer par le SCOT. Les études techniques se poursuivront aussi par une recherche approfondie de solutions particulièrement dans la famille dite centre

PRÉSERVER NOS PAYSAGES

La démarche relative aux trois principaux enjeux de protection (paysages, milieux naturels, agriculture) fait l'objet d'un document de synthèse appelé «trame verte». La localisation définitive

des zones à protéger pour des considérations agricoles et paysagères a été mise au point en concertation avec les communes et est reprise dans les «Documents graphiques» qui ont valeur prescriptive.

Les enjeux paysagers

La sauvegarde de la qualité paysagère de notre territoire est l'un des objectifs fondamentaux du SCOT, ne serait-ce que pour pérenniser son attractivité économique et touristique.

Nature et urbanisation se doivent de cohabiter, dans la plus grande harmonie, et sur le long terme. C'est pourquoi le SCOT œuvre dans le sens d'une urbanisation maîtrisée, et d'un espace naturel protégé.

- . protection des «coupures vertes inter-agglomérations», pour éviter que notre territoire ne se transforme en une conurbation indifférenciée,
- . en secteur rural, préservation de «fenêtres paysagères» entre les différents villages et hameaux,
- . préservation des «unités paysagères remarquables»,
- . protection des paysages découverts depuis les différentes voies de circulation.

PROTÉGER LES ESPACES NATURELS ET RURAUX

Le SCOT permettra une stabilité foncière sur le long terme. Au-delà de cet aspect réglementaire, Métropole Savoie s'engage, aux côtés des organisations professionnelles, à préserver l'agriculture périurbaine.

De forts enjeux agricoles

Un diagnostic préalable a permis de recenser les exploitations et de délimiter les zones agricoles dites majeures répondant à l'un ou à l'autre des critères suivants :

- . zones de vignobles AOC,
- . pôles de maraîchage, horticulture, pépinières ou arboriculture,
- . zones mécanisables à bon rendement,
- . prairies proches des exploitations d'élevage.

Les espaces agricoles les plus intéressants se verront attribuer un statut stable permettant aux professionnels agricoles d'envisager des projets économiques sur le long terme.

La Chambre d'agriculture et Métropole Savoie coordonnent un comité de pilotage composé d'élus locaux et de professionnels agricoles qui travaille actuellement à la définition, puis demain, à la mise en oeuvre d'un programme d'actions en faveur de l'agriculture périurbaine.



Plateau du Tremblay à la Motte-Servolex

Suite aux récentes catastrophes, les risques technologiques ou miniers sont aujourd'hui mieux connus et appréciés à leur juste niveau. Les documents d'urbanisme devront les prendre en compte.



Inondation à la Ravoire

LES ESPACES NATURELS REMARQUABLES

La démarche suivie a permis de :

- . préciser l'intérêt de chaque site,
- . caractériser les menaces potentielles,
- . concevoir un découpage interne des zones naturelles de grande taille en fonction de leur intérêt,
- . éviter de préserver inutilement les zones dégradées.

Le SCOT contribuera à la protection réglementaire des zones qui ont été ainsi sélectionnées.

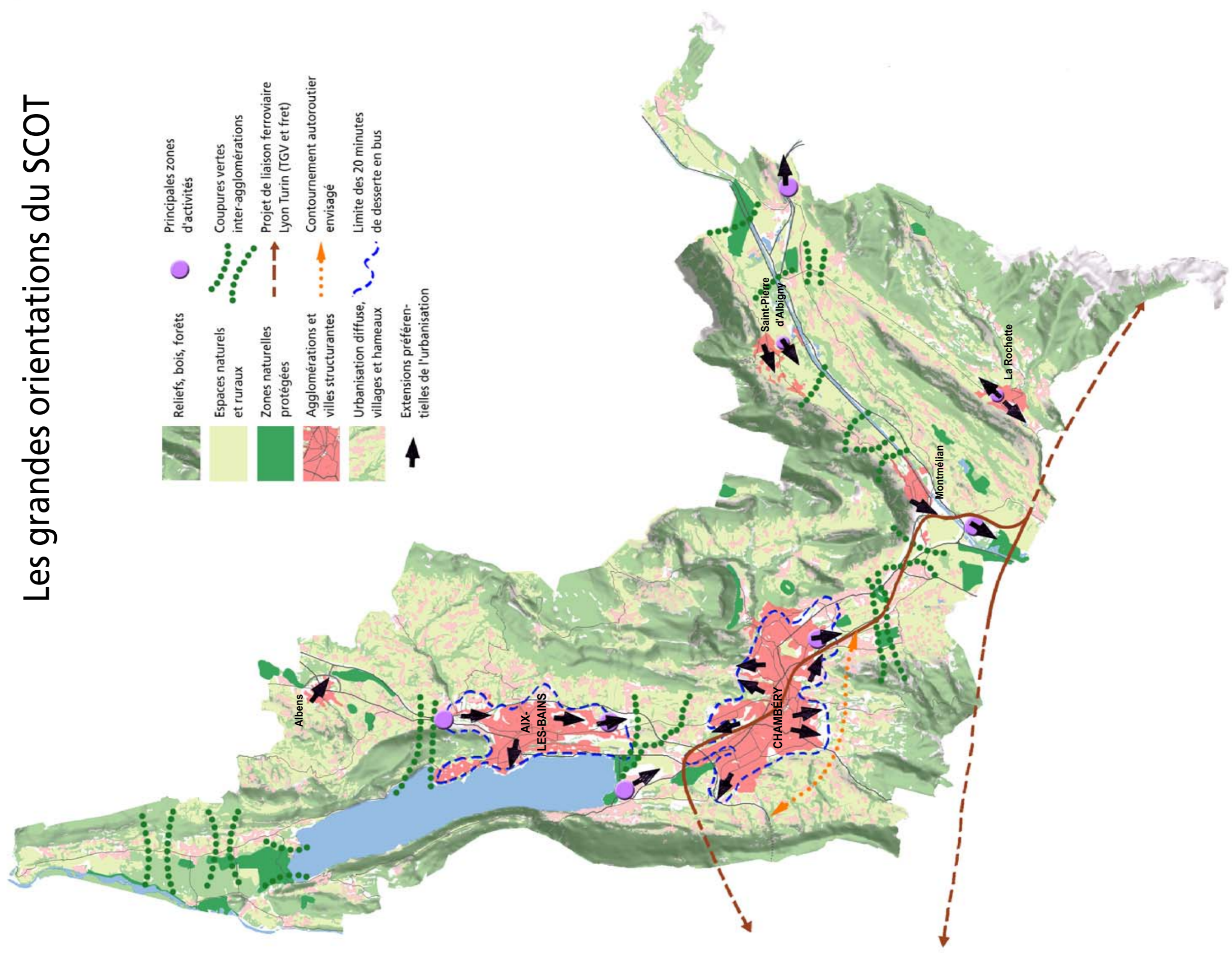
ANTICIPER LES RISQUES

Les récentes catastrophes ont amené l'État et les collectivités territoriales à faire preuve d'une vigilance accrue en matière de connaissance, de prise en compte et de prévention des risques, qu'ils soient naturels ou technologiques.

Cette vigilance a amené le SCOT à formuler certaines préconisations :

- . alerter les communes concernées, celles-ci devront pousser les investigations à un niveau suffisant pour vérifier notamment que les zones constructibles sont à l'écart des zones dangereuses ou que les aléas auxquels elles sont soumises restent à un niveau acceptable,
- . protéger les zones inondables et participer à l'élaboration des Plans de Prévention des Risques (PPR),
- . mettre en place des plans de secours et réaliser les travaux de protection pour les zones inondables urbanisées.

Les grandes orientations du SCOT



LES INCIDENCES DU PROJET
SUR L'ENVIRONNEMENT

LES GRANDS THEMES DE L'ENVIRONNEMENT SONT PRIS EN COMPTE

A l'époque de la rédaction des textes (Loi SRU et décret) qui régissent l'élaboration des SCOT, la Directive européenne 2001/42/CE relative à «l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement» n'était encore qu'à l'état de projet, mais elle a manifestement inspiré leur contenu.

C'est sans doute la raison pour laquelle les rapports de présentation des SCOT comprennent obligatoirement deux chapitres :

- . L'état initial de l'environnement,
- . Les incidences du projet sur l'environnement.

Cette Directive a été approuvée le 27 juin 2001 et devra être transposée dans le Droit français avant juillet 2004.

Comme les textes sur les SCOT, elle insiste en outre sur la concertation qu'il y a lieu de mener avec la population dont les modalités ont été précisées au chapitre «Introduction».

Les mesures prises dans le cadre du SCOT pour protéger l'environnement font l'objet du chapitre intitulé «Le projet pour l'environnement» apparaissant dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Les prescriptions qui en découlent sont énoncées dans le chapitre correspondant du Document d'Orientation.

Ici, on récapitulera sous la forme d'un tableau les propositions du SCOT par rapport aux «grandes dimensions» de l'environnement pour vérifier qu'elles ont été prises en compte.

Grandes dimensions de l'environnement, objectifs	Dispositions du SCOT
<p><u>LA BIODIVERSITE ET LES MILIEUX NATURELS :</u></p> <p><u>Objectif :</u> préserver la biodiversité et la vitalité des écosystèmes par le maintien des conditions de la reproduction des espèces</p>	<p>Prise en compte des ZNIEFF et autres inventaires (Natura 2000, données des PNR et du Conservatoire du Patrimoine Naturel de Savoie...). Protection des espaces correspondants</p> <p>Définition des liaisons vertes, des coupures inter-agglomérations, des corridors écologiques.</p>
<p><u>LES RESSOURCES NATURELLES :</u></p> <p><u>Objectif :</u> assurer l'utilisation durable des diverses ressources naturelles et physiques (eau, sol, espace, agriculture, paysage...) en les prélevant de manière à ce que les générations futures puissent avoir le même niveau de développement.</p>	<p>Préservation des zones humides et prise en compte du SDAGE</p> <p>Protection de l'agriculture et des paysages.</p> <p>Maîtrise de l'urbanisation, gestion économe de l'espace, renouvellement urbain</p>
<p><u>LES POLLUTIONS ET LA QUALITE DES MILIEUX :</u></p> <p><u>Objectif :</u> minimiser les rejets dans les milieux</p>	<p>Développement des transports en commun et projet Lyon Turin</p> <p>Pôles préférentiels d'urbanisation desservis par les transports en commun. Modération de l'urbanisation dans les secteurs périurbains et ruraux mal desservis.</p> <p>Protections des rejets dans les nappes alluviales (SDAGE)</p>
<p><u>LES RISQUES :</u></p> <p><u>Objectif :</u> minimiser et prévenir les risques naturels et technologiques</p>	<p>Prise en compte des PPRI et des études d'aléas pour les risques inondations. Prise en compte des autres PPRN</p> <p>Information des communes et EPCI sur les risques recensés qui n'ont pas fait l'objet de PPR</p>
<p><u>LE CADRE DE VIE :</u></p> <p><u>Objectif :</u> améliorer le cadre de vie quotidien des hommes et réduire les nuisances physiques et esthétiques</p>	<p>Préservation des paysages. Sauvegarde de la proximité ville / campagne</p> <p>Amélioration qualitative des zones d'activités, mise en valeur des entrées de villes</p> <p>Insertion des infrastructures dans leur environnement, atténuation des nuisances sonores</p> <p>Prévoir les urbanisations nouvelles à proximité des équipements</p> <p>Améliorer le maillage territorial de l'offre commerciale pour minimiser les déplacements</p>
<p><u>LE PATRIMOINE NATUREL ET CULTUREL :</u></p> <p><u>Objectif :</u> conserver et transmettre aux générations futures des éléments remarquables du patrimoine biologique, paysager et culturel</p>	<p>Protection des zones naturelles, des paysages et des zones agricoles</p> <p>Gestion partenariale des espaces avec la profession agricole ou le Conservatoire du patrimoine naturel de Savoie</p> <p>Définition et mise en oeuvre de programmes d'actions en faveur de l'agriculture périurbaine</p>

L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE ET LE SUIVI DU SCOT

Pour l'évaluation environnementale, la Directive européenne invite à répondre notamment aux deux questions suivantes :

- . Qu'advierait-il en l'absence de SCOT ? Quelle serait l'évolution de notre territoire «au fil de l'eau» ?
- . Quelles mesures de suivi prévoit-on de mettre en œuvre ?

LE SCÉNARIO «FIL DE L'EAU»

En l'absence de SCOT, le territoire de Métropole Savoie poursuivrait une évolution telle que beaucoup des dysfonctionnements constatés à ce jour iraient en s'aggravant. On évoquera ci-dessous les principaux d'entre eux.

Un cadre de vie dégradé par la périurbanisation

Dès 2010, les villes centre et les communes urbaines de la première couronne sont totalement urbanisées et voient maintenant leur population stagner ou régresser, les ménages jeunes et les familles préférant aller habiter en périphérie des aires urbaines ou en zones rurales.

Dans les agglomérations, les quelques secteurs disponibles qui avaient été repérés au début des années 2000 ont, sauf exceptions, été urbanisés au gré des initiatives privées et des opportunités foncières sous la forme de maisons individuelles établies sur des parcelles de plus en plus exiguës ou de petits immeubles de standing.

Aucun logement locatif social, pratiquement, ne se réalise. Les entreprises ne parviennent plus à recruter la main d'œuvre dont elles ont besoin car les catégories sociales modestes ne sont plus en mesure de se loger dans des conditions acceptables, cette situation étant maintenant généralisée à tout le Sillon alpin.

Il est également de plus en plus difficile d'attirer les cadres dans notre région car la qualité de son cadre de vie s'est sensiblement dégradée depuis le début du XXI^{ème} siècle.

L'essentiel de la croissance démographique, ralentie mais encore importante, se porte maintenant sur des secteurs périurbains et ruraux de plus en plus lointains. Les communes concernées se trouvent confrontées à de graves problèmes de gestion du fait de la dispersion des habitations nouvelles, réalisées pour l'essentiel sous la forme de maisons individuelles. Compte tenu de la croissance de la pression foncière, les lotissements de plus de 100 parcelles de moins de 500 m² deviennent monnaie courante.

Les paysages caractéristiques des rives du Lac du Bourget et des coteaux du Revard, de la cluse de Chambéry, de l'Albanais ou de la Combe de Savoie ne sont plus qu'un souvenir. Une conurbation informelle s'étend maintenant sur l'ensemble du territoire, l'ur-

banisation s'étirant toujours plus le long des axes de circulation. Ceux qui supportent le plus fort trafic sont bordés sur toute leur longueur de hangars, de grandes surfaces commerciales et de panneaux publicitaires de plus en plus agressifs.

A l'intérieur des mailles constituées par le réseau routier, il reste encore, en zones périurbaines et rurales, de vastes terrains libres mais, abandonnés depuis longtemps par les agriculteurs qui ont presque tous disparu, il s'agit maintenant de terrains vagues attendant l'arrivée du promoteur ou de friches pour les plus mal situés.

Le règne du «tout voiture» et du «tout camion»

Compte tenu de l'impossibilité d'organiser des transports en commun efficaces dans les secteurs où l'habitat est trop dispersé, les ménages qui s'y implantent, de plus en plus nombreux, sont obligés de s'équiper de deux ou trois voitures, voire plus.

Les agglomérations qui continuent de concentrer les emplois sont maintenant totalement engorgées du fait de l'explosion de la demande de déplacements en voiture individuelle. Quelques voies nouvelles et de nombreux parcs de stationnement y ont été réalisés. Cela a entraîné une nouvelle augmentation de la demande qui s'accroît beaucoup plus vite que l'offre, et une aggravation de la situation.

En dépit des efforts réalisés dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains, les bus sont maintenant complètement englués dans les embouteillages. Leur vitesse commerciale n'est plus que de 6 km/h en moyenne. Ils ne sont plus fréquentés que par les personnes âgées et par les catégories sociales les plus démunies. Dans l'agglomération chambérienne, le nombre de voyages en transports en commun par personnes et par an, égal à 80 au début des années 2000, a été divisé par deux.

Dans l'agglomération chambérienne, la VRU est maintenant saturée, la durée des périodes de bouchons atteignant aujourd'hui en moyenne quatre heures par jour ouvrable. La durée des trajets domicile travail atteint en 2020 1 heure 45 aller et retour en moyenne.

En 2020, la ligne ferroviaire nouvelle Lyon Turin, ayant pris du retard, est encore en travaux et l'on compte plus de 20 000 poids lourds par jour en moyenne sur la VRU.

Toutefois, la situation du réseau routier et autoroutier est loin d'être aussi catastrophique que dans beaucoup d'autres agglomérations de taille plus importante. La réalisation du contournement autoroutier n'est toujours pas envisagée à court ou moyen terme. De toute façon, en l'absence de SCOT, son tracé n'a pas pu être

protégé dans les documents d'urbanisme. Un tel ouvrage semble maintenant de plus en plus difficile à envisager.

En zone rurale, compte tenu de l'explosion de la demande de déplacement, des bouchons commencent à apparaître quotidiennement sur certaines routes départementales.

Les incidences du SCOT sur l'environnement au sens large pourront être en partie évaluées en comparant les évolutions réelles en présence de SCOT avec les évolutions qui pourraient être celles d'un scénario au fil de l'eau, en l'absence de SCOT.

LES MESURES DE SUIVI DU SCOT

Les futures missions de Métropole Savoie

Une fois le SCOT approuvé, Métropole Savoie en assurera le suivi et en accompagnera la mise en œuvre. Le bon accomplissement de cette mission, dont la loi SRU a affirmé l'importance et qu'elle a rendue obligatoire, est en effet la condition pour que ce document reste en prise directe avec les réalités de l'aménagement du territoire. Rappelons que la rapide obsolescence des SDAU de 1977 a été due à cette absence de suivi.

Dans le cas du SCOT au contraire, notre Syndicat mixte, qui a été rendu obligatoirement pérenne par la Loi SRU, sera associé systématiquement à l'élaboration ou la révision des PLU ou cartes communales, ainsi qu'aux autres démarches de planification à l'échelle des agglomérations (PLH, PDU, Schéma commercial, contrat d'agglomération...).

Cela permettra, dans le «sens descendant», d'assurer la cohérence et la compatibilité des documents d'urbanisme et de planification aux différentes échelles avec le SCOT.

Cette association aux démarches de planification permettra également, dans le «sens montant», d'évaluer l'actualité et la pertinence du SCOT par rapport aux évolutions et problèmes réels d'aménagement auxquels les communes et groupements de communes ont à répondre.

A l'évidence, le bon déroulement de cette mission de suivi et de mise en œuvre nécessite également une bonne connaissance de l'évolution objective des territoires.

L'observation des dynamiques urbaines et de l'évolution des territoires

Il ne s'agit surtout pas de créer un Observatoire nouveau qui serait obligatoirement très lourd s'il devait s'intéresser aux différentes thématiques du SCOT (démographie, économie, logements, urbanisation, environnement...).

De toute façon, il importe tout d'abord de tirer parti des observatoires départementaux existants, et notamment :

- . l'observatoire de l'économie (Maison de l'Economie),
- . l'observatoire du tourisme (Agence Touristique Départementale),
- . l'observatoire de l'environnement (Conseil Général),
- . l'observatoire départemental de l'équipement commercial (ODEC) auquel Métropole Savoie est associé,
- . l'observatoire des zones d'activités (Chambre de Commerce et d'Industrie),
- . les données sur le logement collectées par la Direction Régionale de l'Équipement,
- . etc...

Grâce à ces observatoires, il devrait être possible de définir et de suivre les évolutions, année après année, d'un petit nombre d'indicateurs «stratégiques», en référence à un «état zéro» complété, si possible, par des séries historiques rétrospectives.

Cependant, quelques indicateurs plus spécifiques seront à suivre particulièrement, notamment dans le domaine de l'occupation du sol et de la consommation d'espace, dans le cadre du système d'information géographique de Métropole Savoie. Pour cela, les données géographiques exploitées (images satellites) devront être tenues à jour avec une périodicité suffisante (tous les trois ans par exemple). La cartographie des documents d'urbanisme (PLU et cartes communales) sera bien sûr maintenue à jour "en temps réel", à chaque révision ou modification.

Principaux indicateurs à suivre (liste indicative)

Les indicateurs en italique seront produits par Métropole Savoie

Economie

- . Synthèse de l'observatoire des zones d'activités (CCI) : offre nouvelle, commercialisation
- . Résultats issus de l'ODEC, autorisations annuelles en CDEC
- . Créations d'emplois (fichier ASSEDIC)
- . Observatoire de l'économie de l'agriculture périurbaine

Déplacements, transports

- . Suivi des comptages routiers permanents (autoroutes, VRU, RN 201, RN 6...)
- . Indicateurs sur les deux réseaux de transports en commun (GART)
- . Trafic fret (parts respectives entre la route et le ferroviaire), statistiques du ferroutage à Bourgneuf,
- . Collecte des indicateurs relatifs à la qualité de l'air,

Occupation du sol et de la consommation d'espace (tous les 3 ans avec SPOT) :

- . *Evolution de la surface bâtie (en distinguant habitat et activités),*
- . *Evolution des surfaces agricoles et des surfaces boisées,*
- . *Evolution des zones naturelles répertoriées et des zones protégées,*
- . *Suivi cartographique des PLU et cartes communales, mise à jour permanente, évolution des ratios.*

Démographie

- . prise en compte de recensements de la population (nouvelle formule débouchant sur des publications annuelles à partir de 2008).

Urbanisme et logement

- . Suivi des réalisations de logements neufs (annuellement, moyenne glissante sur 5 ans)
- . Enquête annuelle sur le parc HLM : différentiel d'une année sur l'autre, localisation des programmes nouveaux
- . Suivi des pôles préférentiels d'urbanisation (création de ZAC, dossier de réalisation, permis de construire...)

Foncier

- . Les acquisitions de l'Établissement Public Foncier Local (lorsqu'il sera créé).

Ces indicateurs, dont la liste, répétons-le, est indicative, seront collectés et suivis par Métropole Savoie, qu'ils soient produits par lui ou par des organismes partenaires.

Une communication sur les principales évolutions qui posent problème sera effectuée régulièrement à l'intention du Comité syndical.

Une évaluation plus approfondie sur les effets du SCOT par rapport aux évolutions constatées fera l'objet de rapports plus complets et circonstanciés selon une périodicité à définir. Ces rapports déboucheront chaque fois sur une proposition faite au Comité syndical de maintenir le SCOT en vigueur, de le modifier ou de le réviser, en respectant bien entendu le délai maximal de 10 ans prévu par la Loi.

BIBLIOGRAPHIE

ETUDES MENÉES SPÉCIFIQUEMENT POUR L'ÉLABORATION DU SCOT

Intitulé	Maîtrise d'ouvrage	Maîtrise d'œuvre	Année
Assemblage cartographique des documents d'urbanisme	Métropole Savoie		1998
Les enjeux du commerce, document d'orientation	Chambre de Commerce et d'Industrie		1998
Les zones d'activités de Métropole Savoie, diagnostic de l'offre existante et des projets – Facteurs de localisation satisfaction, attentes et besoins des entreprises	Chambre de Commerce et d'Industrie		1999
Quelques éléments sur la consommation d'espace par l'urbanisation	Métropole Savoie		1999
Inventaire des enjeux paysagers	Métropole Savoie	l'Espace d'un Instant	1999
Atlas agricole, état des lieux et enjeux de l'agriculture	Métropole Savoie		1999
Expertise pour le milieu naturel	Métropole Savoie	Agnès GUIGUE	1999
Diagnostic industries, perspectives économiques	Agence Économique	Mission Développement Prospective	2000
Etude intercommunale d'aménagement de la région aixoise Volet déplacement	Métropole Savoie	METRON	2000
Recensement des îlots urbains en voie de mutation	Métropole Savoie	CAUE	2001
Etude intercommunale d'aménagement du SCOT, secteur du lac nord et ouest	Métropole Savoie	B. TOUR, J. COMBET	2001
Etude préliminaire à l'élaboration du SCOT, le secteur aixois	Métropole Savoie	EPURE	2002
Etude préliminaire à l'élaboration du SCOT, le secteur chambérien	Métropole Savoie	GROUPE 6	2002
Etude préliminaire à l'élaboration du SCOT, secteur de la Combe de Savoie	Métropole Savoie	Transversal et Territoires	2002
Etude intercommunale d'aménagement du SCOT, secteur de La Rochette	Métropole Savoie	B. TOUR	2002
ZAE : L'offre immobilière et foncière sur Métropole Savoie (enjeux préconisations)	S.A.S.	SODIE / DEMETER	2002
Rabattements et parcs relais au sein de Métropole Savoie	Métropole Savoie	CETE de Lyon	2002
Observatoire des zones d'activités de Métropole Savoie	CCI, Agence Economique, Métropole Savoie	CCI	2002
Elaboration du volet développement commercial du SCOT	Métropole Savoie	AID Observatoire	2002
Etude action sur l'habitat intermédiaire	Métropole Savoie PNR du Massif des Bauges	CAUE Ph. BARBEYER, F. MIALET et C. PLANES	2003

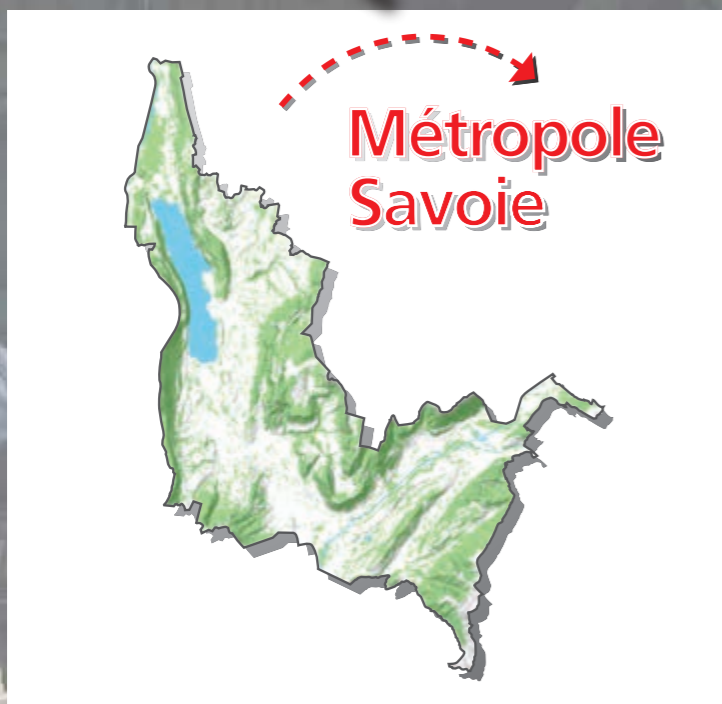
PRINCIPALES DÉMARCHES AUXQUELLES MÉTROPOLE SAVOIE A ÉTÉ ASSOCIÉ

Projet de Plan de Déplacements Urbains	Chambéry Métropole	METRON CETE de Lyon	2001
Programme Local de l'Habitat	Chambéry Métropole	Guy TAÏEB Conseil	2001
Dossier de Voiries d'Agglomération, stnsthèse et propositions	DDE de la Savoie	DDE 73 et CETE de Lyon	2003

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

2

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE



Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale du Lac du Bourget, de Chambéry et de la Combe de Savoie



LE PROJET POUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

SE PRÉPARER À ACCUEILLIR 45 000 HABITANTS NOUVEAUX D'ICI 2020

On a vu au chapitre «Diagnostic» que la croissance démographique avait été rapide et régulière au cours des 25 dernières années. Durant cette période, le territoire de Métropole Savoie est passé de 156 000 habitants en 1975 à 205 000 en 1999, augmentant de 49 000 habitants, soit plus de 2 000 habitants supplémentaires chaque année, soit encore un accroissement annuel de 1,14 % par an.

Pour l'horizon 2020, il a paru raisonnable de tabler sur une perspective de 250 000 habitants, qu'on ne cherche pas à présenter comme une prévision scientifique, ni comme un objectif à atteindre, mais plutôt comme une éventualité relativement probable à laquelle il est prudent de se préparer.

Il paraîtrait à l'inverse assez déraisonnable d'adopter un objectif sensiblement plus faible pour toute une série de raisons :

- . le rythme de créations d'emplois observé ces dernières années (1 200 emplois salariés nouveaux en création nette dans le secteur privé entre 1994 et 2001) est particulièrement rapide et s'est accéléré récemment,
- . la réalisation du très important pôle dans le domaine de la micro-électronique à Crolles ainsi que de la relative saturation des sols dans le Grésivaudan vont avoir un impact important sur notre territoire qu'on commence d'ores et déjà à ressentir dans sa partie Sud,
- . la réalisation des lignes ferroviaires nouvelles et des tunnels dans le cadre du projet Lyon Turin va induire des «effets de chantier» d'une importance considérable,
- . on ne dispose d'aucun moyen coercitif pour empêcher l'arrivée d'actifs attirés par le dynamisme de l'économie du sillon alpin et par son cadre de vie, ainsi que par le coût du foncier et de l'immobilier qui, dans notre secteur, reste attractif par rapport aux valeurs constatées vers Annecy ou Grenoble.

L'INSEE a procédé à la demande de Métropole Savoie à des projections de population «mécaniques» dans différentes hypothèses

concernant les taux de natalité, de mortalité et les migrations nettes (excédents des arrivées sur les départs).

Dans l'hypothèse complètement théorique et irréaliste où toutes les migrations seraient arrêtées, la croissance de la population, sous l'effet du seul excédent des naissances sur les décès, continuerait de croître de 22 000 habitants. Sinon, en fonction des différentes hypothèses pour les migrations, la population totale en 2020 serait comprise, selon l'INSEE, entre 246 000 et 256 500 habitants.

La perspective de 250 000 habitants en 2020 constitue donc une hypothèse moyenne, assez proche du scénario dit «central» de l'INSEE (253 000 habitants en 2020). Elle suppose d'ailleurs un tassement de la croissance en valeur relative : le taux d'accroissement annuel, un peu supérieur à 1 % par an en 1999, diminuerait en effet progressivement jusqu'à 0,8 % en 2020.

DES ÉVOLUTIONS TRÈS CONTRASTÉES SELON LES TRANCHES D'ÂGE

L'augmentation de la population, globalement de l'ordre de 22 %, serait en fait très variable selon les tranches d'âges :

Évolution prévisionnelle par tranche d'âge (base 100 en 1999)

Tranches d'âge	1999	2010	2020
0-4 ans	100	108	109
5-9 ans	100	105	107
10-14 ans	100	104	110
15-24 ans	100	99	103
25-64 ans	100	114	119
65 ans et plus	100	124	169
Ensemble	100	112	122

Source INSEE (Projections OMPHALE scénario «central»)

L'évolution la plus spectaculaire devrait donc concerner les personnes âgées dont le nombre augmenterait de 69 %¹. Cette évolution, au-delà de la forte demande en équipements spécifiques qu'elle va induire, est très importante à prendre en compte

pour la conception du SCOT : l'habitat des personnes âgées doit en effet être proche des équipements et des commerces, et, en tout état de cause, bénéficier d'une desserte correcte par les transports collectifs.

La population en âge de travailler (25-64 ans) devrait continuer de croître en valeur absolue jusqu'en 2020 sur un rythme un peu plus rapide que la population totale jusqu'en 2010, et un peu moins au-delà. En 2020, cette tranche d'âge représenterait 50,4 % de la population totale, contre 51,8 % en 1999.

La population lycéenne et étudiante (15-24 ans) devrait stagner², alors que la population des élèves du primaire et des collèges augmenterait légèrement.

QUEL ÉQUILIBRE ENTRE LES TROIS SECTEURS ?

La projection réalisée par l'INSEE (scénario central) a été réalisée sur les trois secteurs géographiques, en prolongeant les tendances passées, et sans tenir compte de l'évolution du contexte économique local, ni des orientations volontaristes du schéma.

Secteurs	1999	2010	2020
Centre	115 221	126 000	132 000
Nord	59 050	70 000	81 000
Sud	30 998	36 000	40 000
Ensemble	205 269	232 000	253 000

Source INSEE (Projections OMPHALE scénario «central»)

Les perspectives retenues pour le SCOT diffèrent quelque peu de celles du tableau ci-dessus pour deux raisons principales :

- . la croissance du secteur Nord sera ralentie, en maîtrisant plus étroitement la périurbanisation dans les secteurs mal desservis par les transports collectifs, en protégeant les paysages des coteaux du Revard dont une bonne partie est d'ailleurs soumise à la loi Montagne,
- . la croissance du secteur Sud pourrait au contraire s'accélérer à la fois sous l'influence du très important projet de développement de la filière des composants électroniques à Crolles et pour accompagner le remplissage des très vastes

1. La part de la population des 65 ans passerait ainsi de 15,3 % en 1999 à 21,0 % en 2020. Ces valeurs sont très proches de celles qui ont été mesurées et projetées pour la France entière.

2. Les effectifs de l'Université de Savoie peuvent toutefois continuer d'augmenter, une part importante de ses étudiants provenant de l'extérieur de notre territoire. Il n'en est pas de même pour les lycées.

zones d'activités d'Alpespace et d'Arc Isère qui nécessitent toutes deux que des logements soient créés à proximité en suffisamment grand nombre, avec les services urbains qui iront avec.

Cette orientation figure sous une autre forme dans le projet de Directive Territoriale d'Aménagement des Alpes du Nord qui préconise un très fort développement urbain dans «l'Y» Montmélian Pontcharra.

Au total, le poids respectif des trois secteurs géographiques de Métropole Savoie pourraient évoluer selon le tableau ci-dessous :

Perspectives démographiques pour les trois secteurs

Secteurs	1999	2020
Centre	115 221	132 000
Nord	59 050	73 000
Sud	30 998	45 000
Ensemble	205 269	250 000

LES BESOINS EN LOGEMENTS NEUFS

Même si la population n'augmentait pas, il conviendrait de construire des logements neufs pour compenser la diminution rapide du nombre de personnes par logements. Globalement, sur Métropole Savoie, ce taux d'occupation est passé de 3,00 en 1975 à 2,40 en 1999. Selon les études effectuées par l'INSEE, ce taux pourrait encore diminuer et atteindre 2,2 à 2,3 en 2020 pour un territoire tel que le nôtre.

Si l'hypothèse de «décohabitation» ci-dessus se vérifie, environ 5 900 logements neufs seraient nécessaires pour satisfaire les besoins en matière de décohabitation (en retenant 2,25 personnes par logement en 2020). Avec ce dernier taux, et pour 250 000 habitants, le parc futur de résidences principales dépasserait ainsi les 111 000 unités.

Pour déterminer les besoins en logements, il convient de prendre en compte le volant nécessaire de logements vacants. En 1999, ils représentaient 6,5 % du parc total. Ce taux, considéré comme normal par les spécialistes, a été reconduit.

Il convient également d'ajouter le nombre de logements nécessaires pour compenser les logements qui sont détruits pour être renouvelés et ceux qui changent d'affectation. Ces besoins

peuvent être pris égal à 0,2 % du parc total par an, soit près de 4 000 logements sur la période considérée.

Au total, le nombre de logements neufs qu'il conviendrait de construire est de l'ordre de 31 500 logements entre 1999 et 2020, soit environ 1 500 logements par an¹.

Les 31 500 logements neufs sont à rapprocher des 45 000 habitants nouveaux. Le ratio du nombre de logements par habitant nouveau peut paraître très élevé. En fait, sur trois logements neufs, deux seulement répondent aux besoins démographiques, et un compense la décohabitation et le renouvellement des logements qui sont supprimés du parc pour différentes raisons (vétusté, locaux d'activités...).

En utilisant la même méthode de calcul pour ventiler le total entre les trois secteurs géographiques, on obtient les rythmes annuels pour les trois secteurs géographiques :

Secteurs	Rythmes annuels de logements neufs
Centre	750
Nord	400
Sud	350
Ensemble	1 500

LA MIXITÉ SOCIALE

On a vu dans le cadre du diagnostic que les logements sociaux n'étaient pas répartis de façon toujours équilibrée entre les différentes communes. Le SCOT pourra contribuer à améliorer la situation, étant entendu, toutefois, qu'il ne peut pas «obliger à faire».

Certains «pôles préférentiels d'urbanisation», dont le contenu est esquissé dans le cadre du SCOT, devront comporter une proportion significative de logements locatifs sociaux, là où des déficits existent.

Il est par ailleurs souhaitable d'éviter des concentrations trop fortes de ce type de logements qui devront être répartis par petites unités et mélangés avec les autres types de logements au coeur des tissus urbains existants ou des quartiers nouveaux.

Ainsi toute opération d'aménagement significative à l'échelle de la commune concernée (hors opérations de logements spécifiques), comportera au moins 20 % de logements locatifs sociaux. Cette règle sera systématique pour les opérations d'habitat de plus de 5000 m² de SHON. Ce pourcentage passant à 30 % dans

les cinq communes présentant un déficit de logements sociaux au titre de l'article 55 de la Loi SRU.

D'autre part, les orientations du SCOT tendant à économiser l'espace par la promotion de l'habitat intermédiaire peuvent aussi déboucher, en milieu rural ou périurbain, sur un éventail de logements plus élargi que la seule maison individuelle et répondre ainsi aux besoins des couches sociales plus modestes qui ne peuvent pas y accéder (cf. ci-dessous le paragraphe intitulé «Maîtriser l'étalement urbain, économiser l'espace»).

Le SCOT n'abordera pas les problèmes de mise en oeuvre du schéma départemental des gens du voyage approuvé le 10 juillet 2002, sachant qu'une «Commission Départementale Consultative» a été mise en place à cet effet. L'impact foncier des projets est très faible compte tenu de la petitesse relative à l'échelle du SCOT des surfaces des aires concernées. Cependant les dispositions du SCOT sont compatibles avec l'implantation d'aires d'accueil ou de grands rassemblements.

C'est vrai en particulier pour les aires d'accueil. L'agglomération aixoise est maintenant dotée d'un équipement réputé suffisant. Il est nécessaire de trouver une capacité de 70 places supplémentaires dans l'agglomération chambérienne. Enfin, une aire nouvelle est programmée dans le secteur de Montmélian Francin.

Les aires de grands passages ne sont pas encore localisées. On aurait besoin de deux aires de 100 à 200 places chacune, l'une au Nord de l'agglomération chambérienne ou dans l'agglomération aixoise, la deuxième au Sud de l'agglomération chambérienne ou dans le canton de Montmélian. Le SCOT ne peut guère régir ce type d'installation, d'autant moins qu'on s'oriente, semble-t-il vers des aires provisoires et «tournantes».

Enfin, on devra répondre aux besoins spécifiques des personnes âgées, dont on a vu que le nombre augmentera rapidement, en leur proposant toutes les catégories de solutions en fonction de leur état d'autonomie ou de dépendance.

C'est vrai également en milieu rural ou périurbain où les personnes âgées peuvent souhaiter des logements adaptés à leur état sans changer de commune de résidence, avec des services à domicile.

1. Le rythme de 1 500 logements par an serait en fait très proche de celui qui a été constaté entre 1975 et 1999 et légèrement supérieur à celui de la période 1990-2000 (1 400 logements par an).

QUEL DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ? QUELLES STRUCTURES D'ACCUEIL ?

Faire des prévisions sur le type de développement économique que l'on connaîtra dans les 15 à 20 prochaines années est évidemment très délicat.

On peut toutefois tenter de préciser sur quel type de politique économique il conviendrait de s'engager. On a été aidé dans cette démarche par l'Agence Economique et la Mission Développement Prospective du Conseil Général, ainsi que par la Chambre de Commerce et d'Industrie.

En accord avec ces différents organismes, les points ci-après peuvent être mis en avant :

MISER SUR LE POSITIONNEMENT DE MÉTROPOLE SAVOIE AU SEIN DU SILLON ALPIN

On a vu, au chapitre «Diagnostic», que le Sillon alpin était le siège d'un développement économique et démographique qui explique pour une part la croissance que connaît Métropole Savoie. C'est notamment le bassin grenoblois et ses secteurs de pointe qui jouent pour nous un rôle moteur.

Mais, il serait souhaitable de ne pas se contenter d'attendre les retombées spontanées du développement grenoblois. Pour dépasser le rôle de sous-traitance avec une main-d'œuvre peu qualifiée, Métropole Savoie doit développer des créneaux susceptibles de s'insérer complémentirement dans le tissu industriel du Sillon alpin.

LES BRANCHES INDUSTRIELLES CONSIDÉRÉES COMME PORTEUSES

Outre les branches traditionnellement bien représentées sur notre territoire (machines et équipements industriels, travail des métaux, construction électrique, agro-alimentaire) et qui peuvent et doivent continuer à se renforcer, celles qui ont été repérées comme étant susceptibles d'un certain développement sont les suivantes :

- . L'informatique, l'électronique, les automatismes et les techniques d'information et de communication (TIC) : ces secteurs stratégiques se développent actuellement et profitent à plein de l'environnement régional de Métropole Savoie,

- . Les éco-industries : le marché est déjà porteur et, à condition de bien savoir choisir les créneaux fins, est susceptible de grands développements. Il recouvre des compétences industrielles déjà présentes et s'appuie sur des unités de formation et laboratoires existants (ESIGEC, ENSAM...) à Technolac. La création de l'Institut du Solaire aujourd'hui décidée donnera à notre région un rayonnement beaucoup plus large à l'avenir dans ce domaine,

- . Les matériaux composites et multi matériaux : le positionnement sur ce secteur est déjà ancien. Il faut maintenant engranger les fruits des investissements passés,

- . Industries liés au développement touristique de la montagne.

DÉVELOPPER LA FORMATION ET LA RECHERCHE

C'est encore et toujours un élément clé qui passe par le développement de formations de tous niveaux. Métropole Savoie est d'ailleurs bien placé dans ce domaine. Au-delà des formations techniques de base, d'ores et déjà bien performantes, il conviendra de renforcer les pluriformations, les formations internationales et, pour l'enseignement supérieur, de développer les formations et laboratoires dans les branches industrielles jugées porteuses qu'on vient d'évoquer.

PROMOUVOIR LES FONCTIONS MÉTROPOLITAINES DE CHAMBÉRY

Chambéry, ville tertiaire s'il en est, doit toutefois développer son rayonnement et affirmer sa vocation de métropole au service des habitants et surtout des entreprises.

Deux grands projets peuvent contribuer à la réalisation de cet objectif :

- . La création d'un pôle d'affaires dans le quartier de la Cassine à la faveur de l'aménagement de la gare TGV de Chambéry. Il importe de créer les structures d'accueil susceptibles d'y attirer des entreprises de services, notamment dans le tertiaire spécialisé et le tertiaire supérieur,

- . Le développement de la fonction salons, congrès, conventions... par la restructuration prévue de SavoieExpo, en complémentarité avec les équipements existants (le Manège – Centre de Congrès de Chambéry, et le Palais des Congrès d'Aix-les-Bains).

ÉTOFFER LES RÉSEAUX DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

On a vu que Métropole Savoie bénéficiait d'une situation géostratégique privilégiée. Les infrastructures futures (projet de liaison ferroviaire transalpine Lyon Turin), s'ajoutant aux actuelles (autoroutes alpines, lignes SNCF traditionnelles, aéroport...), vont encore consolider cet avantage.

Des efforts restent toutefois à accomplir dans le secteur des réseaux de télécommunications à haut débit pour la transmission de données.

Au-delà de l'ADSL qui est en train de se généraliser, les opérateurs spécialisés ne s'intéressent pas encore suffisamment au territoire de Métropole Savoie dont le marché en matière de télécommunications est jugé trop restreint.

Il convient donc que les différentes collectivités publiques, notamment le Département et les principaux groupements de communes, unissent leurs efforts pour anticiper sur le marché et enrichir l'argumentaire propre à attirer de nouvelles entreprises sur notre territoire, et à conserver celles qui ont des besoins importants dans ce domaine.

QUALITÉ ET SÉLECTIVITÉ POUR LES PARCS D'ACTIVITÉS

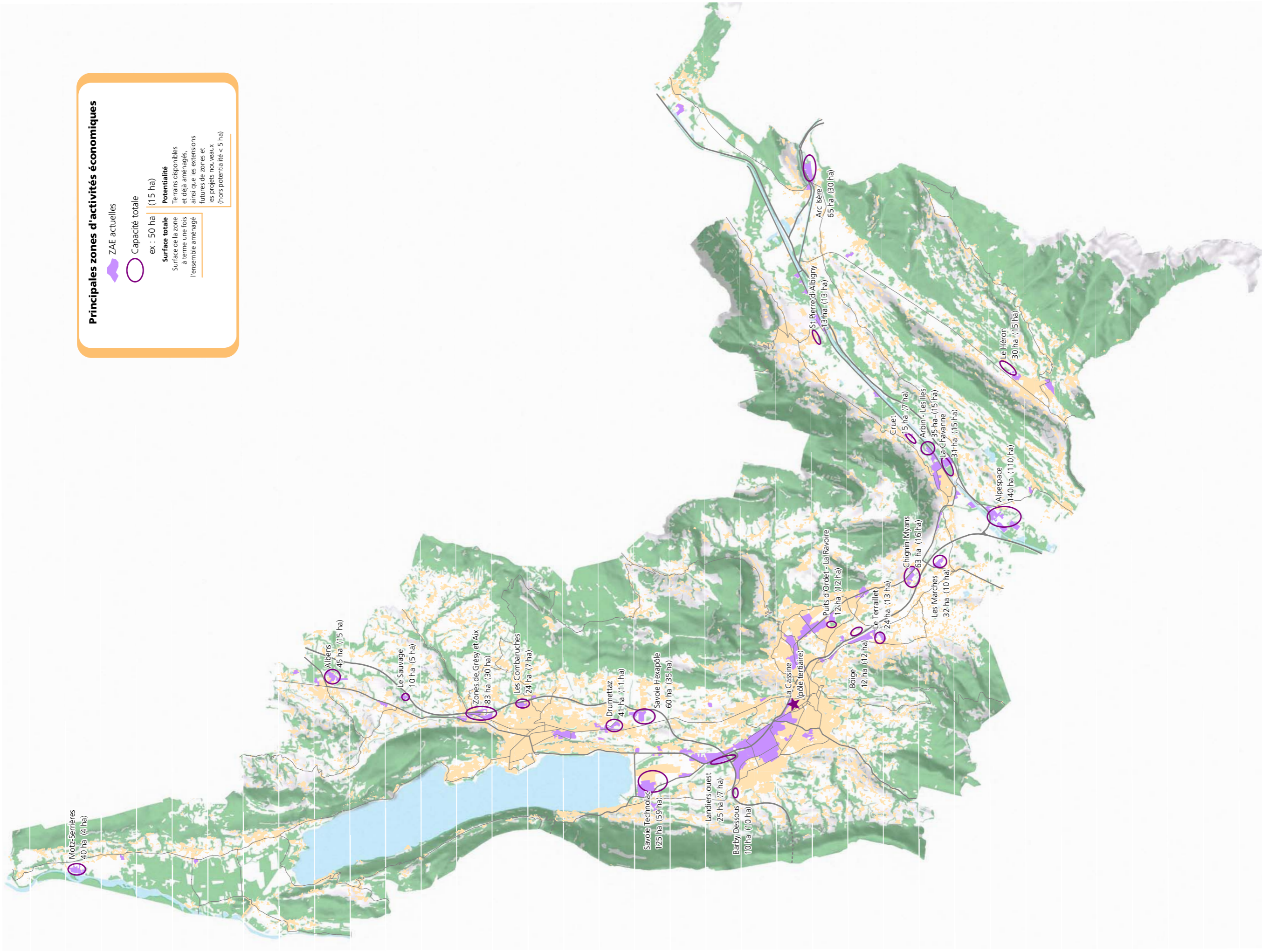
En matière de zones d'activités, il importe de faire en sorte que l'offre soit mieux adaptée aux attentes des chefs d'entreprise et d'une qualité telle que leurs occupants s'y sentent valorisés.

Au-delà des zones commerciales qui se développent spontanément aux entrées de villes et des zones artisanales qui répondent, elles aussi, à des besoins locaux évidents, il convient de bien cibler les besoins des entreprises industrielles :

- . Pour les entreprises de haute technologie, un technopole comme Savoie Technolac offre, outre une image de qualité indéniable, les services demandés par les entreprises et la proximité des instituts de formation et de recherche,

- . Les entreprises industrielles de production plus traditionnelles ne souhaitent pas obligatoirement cohabiter avec des artisans ou des entreprises de BTP, ni avec des établissements commerciaux. Elles recherchent elles aussi un environnement qui les valorisent, et ont besoin de services communs,

- . Le tertiaire supérieur et les services aux entreprises recherchent un parc d'affaires valorisant dans des programmes immobiliers bien lisibles dans un environnement de qualité,



. Les services logistiques, forts consommateurs de terrain, ne doivent pas être systématiquement écartés, d'autant moins que les entreprises de dernière génération de cette branche sont maintenant créatrices d'emplois qualifiés.

Par ailleurs, beaucoup d'entreprises sont aujourd'hui attirées par des solutions locatives qui doivent couvrir une large gamme de besoins, du petit local pour le créateur d'entreprise sous la forme de pépinières ou villages d'entreprises qu'il est possible d'intégrer dans les zones d'habitat, jusqu'au «local en blanc» qui devrait pouvoir être proposé dans chaque zone d'activités.

Au sein de Métropole Savoie, l'évolution souhaitable des zones d'activités existantes et les besoins de zones nouvelles sont présentés selon les différents types de zones :

Les grands «pôles d'équilibre»

Réalisés par des structures intercommunales fortes, associant souvent le Département et/ou bénéficiant d'aides de sa part, ils sont au nombre de quatre, du Nord au Sud : Savoie Hexapôle, Savoie Technolac, Alpespace, Arc Isère.

Ces parcs d'activités ont été conçus pour accueillir les entreprises dans de bonnes conditions, avec des services communs et des exigences de qualité de haut niveau.



L'ENSAM (3ème cycle) à Savoie Technolac

A ce jour, plusieurs dizaines d'hectares sont aménagés sur chaque site et des extensions sont d'ores et déjà prévues à plus ou moins long terme.

Savoie Hexapôle et Alpespace accueillent des entreprises industrielles de toute taille mais de bon niveau, certaines d'entre elles étant leaders dans leur spécialité.

Les disponibilités actuelles et les possibilités d'extension d'Alpespace sont très importantes et doivent être préservées compte tenu des demandes d'implantation qui se font jour, notamment de la part d'entreprises en provenance de l'agglomération grenobloise et du Grésivaudan, secteurs de plus en plus saturés.

Celles de Savoie Hexapôle sont également assez importantes (30 ha pour les tranches futures, qui s'ajoutent aux 5 hectares disponibles dans les tranches actuellement en cours de commercialisation).

Savoie Technolac constitue un cas particulier à trois points de vue :

- . La présence de l'Université de Savoie, de L'ESIGEC, de L'ENSAM... apporte aux entreprises en place des synergies intéressantes et les aide dans leur recherche d'innovation.
- . Les entreprises sont sélectionnées en fonction de leur caractère innovant sur le plan technologique.
- . L'architecture des bâtiments, l'aménagement des espaces publics et le paysagement de la zone ont été particulièrement soignés. Elle est certifiée ISO 14001.

Son extension est prévue à court terme dès que la réalisation du chenal écrêteur (ou bras de décharge) permettra de la protéger des crues de la Leysse, la tranche future située sur la Motte-Servolex totalisant à elle seule 50 hectares environ auxquels il convient d'ajouter 9 hectares encore disponibles sur le Bourget-du-Lac.

Quant à Arc Isère, la partie qui était restée disponible est maintenant toute entière consacrée à la plateforme de chargement du service de ferroutage et à l'accueil d'entreprises de transports attirées par cet équipement. Mais son extension, dans la plaine située au-delà du plan d'eau de Barouchat, aujourd'hui décidée, permettra d'accueillir d'autres entreprises sur une trentaine d'hectares environ.

Le SCOT prend en compte les perspectives d'agrandissement de ces quatre zones d'activités. Il conviendra à ce propos d'accompagner la reconversion ou le déplacement des agriculteurs qui exploitent les terrains correspondants.

L'évolution des zones «communautaires» existantes

Les zones d'activités, existantes et futures, situées sur le territoire de Chambéry Métropole sont, dans leur grande majorité, de la compétence de la Communauté d'agglomération.

Dans l'agglomération aixoise, la C.C.L.B. se substitue aux communes initialement concernées sur Savoie Technolac et Savoie Hexapôle. Pour les autres zones d'activités, les compétences sont partagées entre la Communauté de communes et les communes support.

Quoiqu'il en soit, dans les deux agglomérations principales, les zones existantes sont nombreuses et hétérogènes mais toutes méritent d'être gérées sur la durée pour restaurer ou maintenir leur qualité environnementale. Certaines d'entre elles, situées à proximité immédiate des centres des agglomérations, mériteraient qu'on les fasse évoluer dans leur vocation.

On peut distinguer :

- . Les zones à dominante commerciale : celles de l'agglomération chambérienne sont particulièrement étendues. Au Nord de cette agglomération, la grande zone des Landiers, dont l'extrémité Nord est d'ailleurs située sur la commune de Voglans, s'étend sur la Motte-Servolex et Chambéry. Au Sud Est de l'agglomération, les zones commerciales de Bassens, Saint-Alban-Leysse et la Ravoire s'échelonnent le long des RN 512 et RN 6. Ces zones d'entrées de villes seront réhabilitées sur le plan de la qualité paysagère en luttant contre les agressions visuelles des panneaux publicitaires et en améliorant la qualité de leurs espaces publics (contre-allées, plantations d'alignement, mobilier urbain, modernisation de l'éclairage public...). Il en sera de même, à une échelle plus modeste, de certaines zones de la région aixoise (Grésy-sur-Aix, boulevard de Lattre de Tassigny...), ainsi qu'à Montmélian, Arbin, Coise et Saint-Pierre-d'Albigny le long de la RN 6.
- . La zone industrielle de Bissy, généraliste, se caractérise cependant par la présence d'un grand nombre d'entreprises de transports très consommatrices d'espace compte tenu de l'importance des parkings poids lourds. Compte tenu de son emplacement stratégique, très proche du centre ville, et des possibilités de sa desserte par des transports en commun efficaces, l'orientation retenue consiste à la requalifier en la faisant évoluer progressivement vers une plus grande densité d'emplois plus qualifiés, notamment dans le secteur des services aux entreprises.
- . La zone de l'Albanne, sur les communes de la Ravoire et de Saint-Baldoph, sera également requalifiée, notamment en raison de sa situation de vitrine Sud de l'agglomération chambérienne.
- . La ZI des Plonges, à Aix-les-Bains, se situe elle aussi à proximité du centre ville et est partiellement occupée. A terme, le centre ville pourra se développer en direction de ce secteur.



Réhabiliter les paysages d'entrées de villes

Photo Métropole Savoie

Les autres zones existantes sont très hétérogènes. Certaines sont anciennes et doivent être réhabilitées sur le plan de leur environnement, d'autres sont récentes et devront être maintenues dans la durée pour éviter que leur cadre ne se dégrade.

Les autres communautés de communes du territoire de Métropole Savoie ont réalisé et gèrent des zones communautaires.

Celle de la Rochette Val Gelon, enfin, a réalisé la zone du Héron, en prolongement de la zone d'activités de la Rochette.

En Chautagne, la situation est plus complexe avec la zone de Motz Serrières composée de plusieurs parties ayant des statuts différents.

Aucune de ces deux dernières zones n'est complètement remplie.

Les futures zones d'intérêt communautaire

Dans l'agglomération chambérienne, deux zones d'intérêt communautaire vraiment nouvelles sont prévues dans le cadre du SCOT :

- . Sur les Drouilles (commune de Challes-les-Eaux) à proximité de l'échangeur du Granier, 12 hectares seront consacrés à un parc d'activité qui sera conçu et géré dans le temps avec une exigence particulière en terme de qualité et d'intégration dans le site,
- . A la Motte-Servolex, à l'intérieur de la boucle de l'autoroute A43, une zone mixte de 25 hectares environ est prévue au SCOT (voir plus loin «les secteurs préférentiels pour l'urbanisation»). Une zone d'activités d'une dizaine d'hectares y est prévue.

D'autres projets de moindre envergure viendront compléter l'offre nouvelle. La ZAC du Terraillet à Saint-Baldoph verra sa superficie étendue de 13 hectares portant le total de ce site à 24 hectares à terme. Cette ZAE, celle de l'Albanne sur Saint-Baldoph et la Ravoire et celle des Drouilles constitueront un ensemble très important qui devra être rendu cohérent sur le plan de la qualité et de la signalétique.

La partie de la zone du Puits d'Ordet située sur la commune de la Ravoire augmenterait l'offre de 12 hectares supplémentaires, une fois réglés les problèmes hydrauliques.

Par ailleurs, le réaménagement de la gare de Chambéry dans le cadre du projet Lyon Turin fournira l'occasion de réaliser un pôle d'affaires sur le site de la Cassine particulièrement bien desservi. Cette structure d'accueil pour des entreprises du tertiaire supé-

rieur devrait renforcer le rôle métropolitain que Chambéry peut et doit jouer pour l'économie de l'ensemble du département de la Savoie. Cette réalisation passe toutefois par le déplacement de certaines entreprises en place qui devront être accompagnées dans cette perspective.

Dans la CCLB, en dehors de Savoie Hexapôle et de Savoie Technolac évoquées ci-dessus (qui sont d'ailleurs gérées en partenariat avec des communes membres de Chambéry Métropole), les zones d'activités de Grésy-sur-Aix, qui débordent sur Aix-les-Bains au Sud Est de l'échangeur d'Aix Nord, peuvent accueillir plus de 30 hectares nouveaux.

Les autres zones existantes des Combaruches à Aix, de Drumettaz, de Voglans et de Tresserve recèlent encore des disponibilités à hauteur de 25 hectares environ, au total.

Dans l'Albanais l'extension des ZAE d'Albens est prévue et sera réalisée par la Communauté de communes. 15 hectares nouveaux pourraient ainsi être dégagés, s'ajoutant aux 5 hectares restant disponibles sur la zone du Sauvage à Mognard, le long de l'autoroute A41 Nord.

En Chautagne et dans le canton de la Rochette, la création de zones d'activités nouvelles ne semble pas nécessaire. L'extension des zones communautaires existantes (respectivement 4 hectares à Motz Serrières et 15 pour le Héron à la Rochette) devrait suffire pour répondre aux besoins prévisibles.

La zone d'activités de Cruet sera étendue le long de la voie ferrée et pourra, à terme, atteindre 14 hectares au total. Une zone entièrement nouvelle d'une douzaine d'hectares est prévue à Saint-Pierre-d'Albigny le long de la voie ferrée, en aval. Ces deux zones seront aménagées par la Communauté de communes de la Combe de Savoie.

Les zones d'activités d'intérêt local

Les zones d'activités d'intérêt communal peuvent être réparties en trois catégories :

- . Les extensions de petites zones artisanales existantes (moins de 5 hectares) n'apparaissent pas sur la carte précédente. Les créations ou extensions de zones artisanales inférieures à 5 ha ne sont ni prévues ni proscrites par le SCOT. Leurs surfaces ne seront pas décomptées dans le cadre du dimensionnement des PLU (cf. ci-dessous) et leurs localisations seront évidemment prévues par les PLU en dehors des zones protégées.
- . Certaines zones d'activités communales de plus grande taille sont considérées comme achevées. A l'intérieur de

leurs limites qui apparaissent sur la carte de la page 58, elles peuvent recéler des disponibilités plus ou moins importantes qui pourront être utilisées mais elles ne seront pas étendues au-delà. Leur surface ne sera pas décomptée dans le dimensionnement des PLU.

. D'autres zones enfin peuvent être étendues. Leur superficie à terme apparaît sur la carte de la page 58. Leur surface actuelle ou future ne sera pas décomptée dans le dimensionnement des PLU.

COHÉRENCE ENTRE LES BESOINS EN ZAE ET LES DISPONIBILITÉS

Comme le montrent les lignes qui précèdent, l'essentiel de l'offre nouvelle (extensions et projets) sera réalisée par des groupements de communes mieux à même que les communes isolées de concevoir et financer des zones de qualité.

Globalement, les possibilités d'évolution des zones existantes et les créations de zones nouvelles évoquées totalisent environ 180 hectares, qui s'ajoutent aux disponibilités (250 hectares environ) qu'on trouve dans les zones dans leur état actuel, soit au total 400 à 450 hectares environ.

Les besoins oscillent entre 15-20 hectares par an (rythme de commercialisation mesuré entre 1995 et 2000 dans le cadre de l'Observatoire de ZAE piloté par la CCI) et 28 hectares par an (selon l'image satellite SPOT, l'extension des terrains d'activités entre 2000 et 2003 a été de 84 ha).

Les 400 à 450 hectares potentiels ainsi dégagés semblent donc cohérents avec les besoins tels qu'on peut les apprécier. Ils se répartissent entre les trois grands secteurs géographiques comme suit : 150 hectares pour les secteurs Nord, 100 pour le Centre et 200 pour le secteur Sud.

RÉNOVER LES RÈGLEMENTS D'URBANISME DES ZONES D'ACTIVITÉS

L'aspect souvent critiquable des zones d'activités s'explique en partie par l'inadaptation des règlements d'urbanisme qui régissent les zones d'activités et dans lesquels il n'est pas rare de déceler certaines contradictions.

En particulier, il convient de rendre cohérentes entre elles les règles de recul, de hauteur, de coefficients d'emprise et d'occupation du sol, dans la perspective d'une densification des zones d'activités et d'une moindre consommation d'espace.

Dans certaines communes urbaines, et pour certaines catégories d'activités, il serait souhaitable de promouvoir des bâtiments d'activités à plusieurs niveaux proposés en copropriété ou en location.

Mais, dans le même temps, il convient de faire en sorte que les espaces non construits des parcs d'activités, qui se transforment souvent en dépôts, soient plantés et entretenus par la collectivité qui gère le parc. Les parties correspondant aux emprises des voies routières, aux pistes cyclables et cheminements piétonniers éventuels, aux espaces verts et espaces communs doivent rester propriété de la collectivité qui réalise la zone. A titre d'exemple, à Savoie Technolac, ces espaces non cédés représentent plus de 25 % du total.

Enfin, il convient de maîtriser l'évolution des zones d'activités par rapport à leur dominante d'activités.

En effet, il n'est pas souhaitable que des zones initialement conçues comme devant accueillir des activités industrielles deviennent progressivement, à la faveur de mutations immobilières, des zones commerciales. Les règlements de PLU pourront éviter cette évolution en prévoyant des conditions restrictives à l'implantation des commerces dans ces zones, voire leur interdiction.

Il est également souhaitable de s'interroger sur l'opportunité de permettre l'implantation d'entreprises artisanales comprenant des logements. Au fil des années, les activités peuvent disparaître et ne pas trouver de repreneurs, les logements étant occupés.

ACCOMPAGNER LA MUTATION DES EXPLOITATIONS AGRICOLES ÉVINCÉES

La réalisation ou l'extension de certaines zones d'activités peut entraîner l'éviction des agriculteurs qui exploitent aujourd'hui les terrains correspondants.

Les communes ou EPCI maîtres d'ouvrage de ces réalisations auront à coeur d'accompagner la mutation de leur structure d'exploitation en liaison avec les organisations professionnelles. Les études et les bilans de ces zones devront prendre en compte cette contrainte.

C'est notamment le cas (liste non exhaustive) pour l'extension de Savoie Technolac (La Motte-Servolex) et le parc des Drouilles.

MAÎTRISER L'ÉTALEMENT URBAIN, ÉCONOMISER L'ESPACE

Dans la partie «Diagnostic», on a vu que le développement plutôt enviable que connaît notre territoire de Métropole Savoie se traduisait par un étalement urbain et une consommation d'espace préoccupants. Rappelons seulement ici que, dans les trente dernières années, la superficie urbanisée a augmenté trois fois plus vite que la population.

Ces phénomènes touchent essentiellement les communes périurbaines dont la population augmente elle-même beaucoup plus vite que celles des agglomérations.

On a également montré que la périurbanisation se traduisait par une sur-motorisation des ménages des communes de deuxième couronne car ils sont totalement tributaires de la voiture pour leurs moindres déplacements. L'étalement urbain entraîne donc l'explosion des déplacements motorisés. C'est pour cette raison que le trafic de la Voie Rapide Urbaine (VRU) de Chambéry, où le transit est très minoritaire, augmente 4 ou 5 fois plus vite que la population, comme on l'a vu dans le chapitre «Diagnostic».

En plus de ses effets sur la consommation d'espace et les déplacements, l'étalement urbain présente d'autres inconvénients graves :

- . Ponctions importantes sur le foncier agricole présentant le risque de déséquilibrer cette branche de l'économie de Métropole Savoie dont on a vu qu'elle était loin d'être négligeable,
- . Banalisation des paysages et pertes d'identité des territoires ruraux qui tendent à devenir des territoires interstitiels,
- . Gaspillages dûs à l'extension incessante des réseaux divers qui peinent à suivre la dispersion des secteurs en voie d'urbanisation.

Ces phénomènes d'étalement, par définition, touchent des territoires de plus en plus éloignés des centres urbains. Dans le cas de Métropole Savoie, les deux parcs naturels régionaux sont maintenant concernés jusque dans leurs parties centrales, sous l'action conjuguée des différentes villes et agglomérations situées à leurs portes (Annecy, Aix, Chambéry, Albertville, Grenoble, Voiron). Il importe donc que les chartes des PNR, dont la révision est proche, soient étroitement coordonnées avec les SCOT et que la concertation entre les différents syndicats mixtes, inaugurée avec l'étude du SCOT de Métropole Savoie, soit permanente.

OBJECTIFS POUR LA MAÎTRISE DE L'ÉTALEMENT URBAIN

La lutte contre les effets négatifs de l'étalement urbain sous-tend de nombreuses dispositions de la Loi SRU et est donc au cœur de notre SCOT. Dans le cas de Métropole Savoie, elle passe par la réalisation des objectifs suivants :

- . Promouvoir, en secteurs rural ou périurbain, des types d'habitat nouveaux qui combinent la densité du petit collectif avec certains attributs et avantages des maisons individuelles. C'est ce que l'on appelle, faute de meilleur vocable, «l'habitat intermédiaire».
- . Favoriser le développement et l'urbanisation des secteurs qui sont ou peuvent être correctement desservis par les transports collectifs. Ne pas gaspiller le foncier de ces secteurs avec des densités trop faibles.
- . Favoriser le renouvellement urbain (c'est-à-dire la restructuration des secteurs anciennement urbanisés) plutôt que d'urbaniser systématiquement des secteurs vierges.
- . Corollairement, maîtriser l'urbanisation des communes et des secteurs non desservis ou très difficilement desservables par les transports en commun.

PROMOUVOIR L'HABITAT INTERMÉDIAIRE

Ce concept correspond à des modes d'habitat, plus ou moins nouveaux mais insuffisamment répandus en Savoie, qui répondent à l'essentiel des critères ci-après :

- . les opérations présentent une densité comparable à celles du petit collectif (COS au moins égal à 0,30, et beaucoup plus dans les communes urbaines),
- . les logements peuvent être juxtaposés (maisons individuelles groupées ou maisons de ville) ou, de préférence, imbriqués et superposés avec des jardinets ou des terrasses plantées,
- . les logements sont commandés par des entrées indépendantes ou, en tout état de cause, les parties communes sont aussi réduites que possible,
- . des surfaces privatives à l'air libre (terrasses plantées ou jardinets) d'une taille représentent une proportion significative de la surface habitable (par exemple 20 % ou plus).



Roques dans l'agglomération toulousaine



Les «Résidences 2000» à Grenoble



Elancourt (78)



Rennes Le Mabilais



Menthon-Saint-Bernard (74)



Saint-Egrève (38)

Bien entendu, ce type d'habitat ne peut être réalisé que sous la forme d'opérations immobilières avec permis de construire groupés, mais il peut concerner aussi bien des logements sociaux que des opérations de standing en accession à la propriété.

Selon le vocabulaire architectural utilisé et selon la hauteur des bâtiments, l'habitat intermédiaire peut s'intégrer dans tous les types de communes, qu'elles soient urbaines, périurbaines ou rurales.

En secteur rural en particulier, on veillera à la bonne intégration architecturale et paysagère des opérations sans pasticher pour autant l'habitat traditionnel. L'objectif que l'on pourrait se fixer collectivement, entre élus, architectes, professionnels de l'immobilier... serait de faire émerger progressivement «une architecture contemporaine de pays».

Le PNR du massif des Bauges a décidé de s'associer à Métropole Savoie pour promouvoir et développer ce type d'habitat. Le CAUE joue, à leur demande et dans cette perspective, un rôle important d'animation et de sensibilisation des élus et des milieux professionnels.

LES SECTEURS PRÉFÉRENTIELS POUR L'URBANISATION

Pour les raisons qu'on vient de voir, les urbanisations futures d'une certaine ampleur seront orientées préférentiellement sur les secteurs ci-après :

- . les secteurs de renouvellement urbain, au cœur des deux agglomérations principales, constitués notamment par des friches industrielles ou par des tissus urbains (habitat ou activités) susceptibles de mutation et de densification.
- . les secteurs actuellement disponibles situés dans les deux agglomérations principales pour autant qu'ils soient desservis (aujourd'hui ou à terme) par les bus urbains dans la limite de 20 minutes à partir des centres ou par des gares SNCF actuelles (Grésy-sur-Aix, Viviers-du-Lac) ou futures (voir le chapitre «Projet pour les déplacements»).
- . le secteur de «l'Y» Montmélian Pontcharra, en tant que réserve pour le long terme et non pas en tant que projet immédiat. Ce secteur est en effet susceptible d'un développement important lié au desserrement de l'agglomération grenobloise et des activités de la vallée du Grésivaudan.
- . les petites villes (Albens, Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny et la Rochette). Les trois premières sont desservies par le train, et la quatrième par des cars interurbains relativement fréquents permettant notamment des rabattements sur la gare de Pontcharra. Toutes les quatre jouent un rôle important de pôles de services pour le territoire rural qui les entoure.
- . le secteur du confluent Arc Isère (Aiton, Bourgneuf, Chamousset et Chamoux-sur-Gelon) où il s'agit de renforcer l'offre en logements et en services urbains (en complément de Saint-Pierre-d'Albigny) pour favoriser le développement de la zone d'activités d'Arc Isère et la création d'emplois.

Enfin, certains villages ou bourgs centre présentent des opportunités de renforcement et/ou de restructuration sous forme d'habitat intermédiaire ou de petits collectifs bien greffés au village. Ce type d'opérations doit être encouragé, même dans les villages mal desservis par les transports en commun.

Les secteurs de renouvellement urbain

Plutôt que de toujours aller investir des secteurs vierges de plus en plus lointains pour les urbaniser, il importe en priorité de «reconstruire la ville sur la ville» en réhabilitant les friches indus-

trielles incluses dans le tissu urbain et en suscitant la mutation et la densification de certains quartiers.

Cette politique a le grand mérite de maintenir une «ville compacte» dont les différents éléments constitutifs sont proches des équipements centraux des agglomérations et des transports collectifs.

Les sites de renouvellement urbain

Dans Chambéry, plusieurs sites s'échelonnent le long de la RN 6 (avenue Henry Bordeaux, rue de la Revéraz...). Occupés notamment par une ancienne tannerie et par une cimenterie, ils constituent des réserves foncières stratégiques que la collectivité se doit de maîtriser. A l'est et au sud de la RN6, ces sites accueilleront préférentiellement des activités tertiaires et de l'habitat. La zone d'activités de la Digue à Cognin devrait également évoluer vers des activités tertiaires.

La zone d'activités de Bissy, ainsi qu'on l'a vu plus haut, devra évoluer dans le sens de la densification de ses activités compte tenu de sa localisation centrale.

Le secteur de la Cassine, entre la VRU et la voie ferrée, se transformera progressivement en pôle d'affaires à la faveur de la réalisation de la gare TGV de Chambéry dans le cadre du projet Lyon Turin.

Toujours sur Chambéry, la partie Est de l'îlot compris entre le Quai Charles Ravet et l'avenue du Docteur Desfrancois (à proximité de la place de la Libération) fera l'objet d'une opération de renouvellement urbain qui pourra se traduire par la réalisation de 200 logements environ.

Les Hauts de Chambéry sont concernés par un programme de rénovation urbaine comprenant la construction d'environ 700 logements en accession ou locatif, y compris intermédiaire et permettant la démolition d'environ 600 logements sociaux.

Sur Aix les Bains les quartiers Sierroz / Franklin feront l'objet de renouvellement urbain par la déconstruction de 4 tours (300 logements) et la construction de 550 logements environ en locatif conventionnés, locatif libres et accession sociale à la propriété, l'ensemble répartis sur trois sites (centre ville, ZAC du bord du lac et périphérie des quartiers Sierroz / Franklin).

Les zones commerciales des Landiers, de Saint-Alban-Leyse et de la Ravoire sont également susceptibles d'évolution pour une meilleure utilisation et une requalification des espaces.

On doit également encourager les opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH), et signaler l'existence, dans le PNR du massif des Bauges, d'une opération de réhabilitation des bâtiments vacants, que ce soit pour l'habitat permanent, l'héber-

gement touristique ou les activités, opération qu'il serait intéressant de transposer ailleurs.

Les pôles préférentiels d'urbanisation dans les deux grandes agglomérations

Il s'agit des secteurs qui ont été repérés comme disponibles (en général classés en zones réservées à l'urbanisation future dans les anciens POS).

Ils présentent la particularité commune d'être desservis ou potentiellement desservables par les transports collectifs des deux agglomérations principales avec un temps de transports limité à 20 minutes depuis les centres ville.

Ils seront décrits en détail dans le cadre du document d'orientation.

Intitulé du pôle	Surface en ha	Capacité en logements
Agglomération aixoise		
Grésy-sur-Aix (les Gents, la Fougère, les Rubens)	25 à 30	700 à 1 000
Aix-les-Bains, site du Sierroz (de part et d'autre de l'embouchure du torrent)	15 à 20	600 à 800 hébergements touristiques non compris
Drumettaz-Clarafond (coteaux en amont de Marlioz)	40 à 45	1 200 à 1 500
Total agglomération aixoise	80 à 95	2 500 à 3 300 hors tourisme
Agglomération chambérienne		
La Motte-Servolex (Barby dessous, part habitat)	15	400 à 600
La Motte-Servolex (ancienne carrière des Granges)	6 à 10	150 à 300
La Motte-Servolex (Tessonnière)	2 à 3	100 environ
Chambéry-le-Vieux	6	200 à 300
Bassens (versant Sud-Est des Monts)	15 à 20	200 à 300
Bassens (quartier de la Plaine)	densification îlot	200 à 300
Saint-Alban-Leyse (Chesses les Contours)	30	800 à 1 000
La Ravoire (quartier de la Madeleine)	5 à 10	200 à 300
La Ravoire (centre ville)	densification îlot	200 à 300
Jacob-Bellecombette, divers sites	25 à 30	700 à 900
Cognin (secteur de Villeneuve)	50	1000 à 1 300
Total agglomération chambérienne	156 à 180	4 850 à 6 200

Sur les 16 ans qui nous séparent de l'an 2020, les besoins en logements ont été estimés à 5 600 sur l'agglomération aixoise (350 par an) et à 11 200 sur l'agglomération chambérienne (700 par an).

Sur l'agglomération aixoise, les pôles préférentiels couvriraient ainsi entre 45 % et 59 % des besoins. Dans l'agglomération chambérienne, ce taux de couverture serait compris entre 43 et 55 %.

Dans les deux cas, le complément à 100 % serait assuré par la densification du tissu urbain existant et par l'urbanisation des espaces interstitiels trop petits pour avoir été retenus en tant que pôles préférentiels d'urbanisation.

Enfin, il est difficile de prévoir le rythme de réalisation de chacun des pôles de développement, notamment pour ceux dont la capacité est la plus importante, tels que Drumettaz ou Cognin qui devront, à l'évidence, s'échelonner sur une assez longue période.

D'autre part, tous ces sites ne sont pas forcément urbanisables dans l'immédiat. Certaines conditions devront être préalablement remplies :

- . desserte routière et transports en commun (autre que la voirie interne aux zones) : c'est notamment le cas du site des Monts à Bassens, de Chesses et des Contours à Saint-Alban-Leyse, de Villeneuve à Cognin et des coteaux de Marlioz à Drumettaz,
- . résorption du risque inondation : Chesses et Contours à Saint-Alban-Leyse.

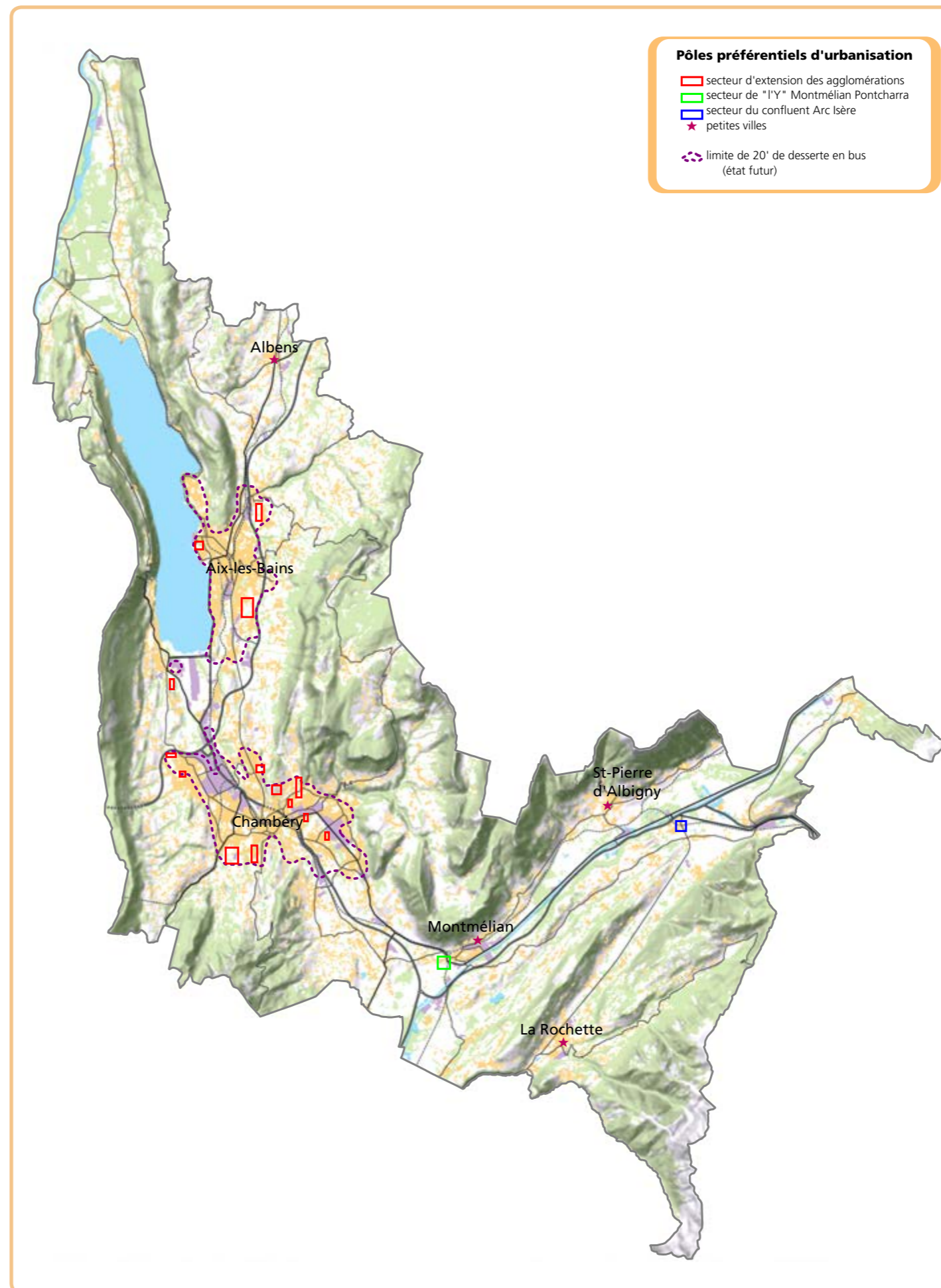
Tous ces points seront repris et précisés dans le cadre du document d'orientations et de ses dispositions prescriptives.

Le développement des petites villes, pôles de services pour l'espace rural

Les petites villes d'Albens, Montmélian, la Rochette et Saint-Pierre-d'Albigny jouent un rôle très important par rapport à leur environnement rural, en lui apportant tout un ensemble de services, tant administratifs que commerciaux. Dans une certaine mesure, il en est de même pour certains cantons très ruraux avec les pôles de Chamoux-sur-Gelon, Ruffieux et Chindrieux.

L'urbanisation de ces communes, favorable au renforcement de ces services, doit être encouragée et les opérations de rénovation du commerce telles que les «opérations rurales collectives» (comme celle qui a été initiée par le PNR du Massif des Bauges) doivent être poursuivies ou entreprises.

A Albens, des possibilités de restructuration du chef-lieu existent grâce à une zone de 2 hectares environ située immédiatement au Nord de l'église et à l'Ouest de la RD 910. Son aménagement sous forme de ZAC est prévu à court terme. Les autres possibilités de densification du chef-lieu d'Albens sont plus diffuses et devront faire l'objet d'opérations concertées d'une certaine densité (indi-



viduel groupé, habitat intermédiaire...).

A Montmélian, des possibilités de densification du chef-lieu ont été repérées dans le cadre de l'étude menée par le CAUE sur les «îlots en voie de mutation» à la demande de Métropole Savoie. L'assiette foncière correspondante est de l'ordre de 4 à 5 hectares, ces potentialités s'ajoutant aux capacités résiduelles de l'opération des Calloudes et au secteur de la Maladière dont l'urbanisation est prévu au PLU actuel de la commune.

Au Sud de la RN 6, le secteur de Chavord offre des potentialités importantes pour le moyen ou long terme (on y reviendra ci-dessous).

Sur Francin, des possibilités de développement existent, à court terme, dans le secteur de Longeray et, à plus long terme, sur le plateau entre le ruisseau du Bondeloge et le chef lieu (cf. ci-dessous le paragraphe consacré aux «sites d'urbanisation réservés à long terme»).

A Arbin, enfin, commune très petite en superficie et proche de la saturation, un projet de ZAC permettra de rénover et de densifier une partie importante du chef-lieu.

A la Rochette, des possibilités importantes de densification et d'extension du centre ville existent dans le secteur de la Grange du Four entre les RD 925 et 202 ainsi qu'en aval de la cartonnerie.



Vue panoramique du site du pôle de Drumettaz

Des opérations d'habitat intermédiaire pourront y voir le jour, ainsi dans le cadre de la poursuite de la ZAC de la Seytaz. Des opérations de renouvellement urbain sont également à envisager.

A Saint-Pierre-d'Albigny, les terrains constructibles sont relativement rares du fait de l'omniprésence de la vigne. Les disponibilités doivent donc être valorisées en y faisant réaliser des opérations d'une certaine densité, notamment sous la forme d'habitat intermédiaire.

Des possibilités de développement non négligeables existent cependant autour de la grande zone agricole située au Sud du monastère de la Visitation : en prolongement du chef-lieu en direction du Péchet, dans les secteurs compris entre les hameaux des Allues et d'Albigny, l'ensemble couvrant 10 hectares environ.

Certes, une partie de ces potentialités sont actuellement classées en zones agricoles ou viticoles. Mais des arbitrages favorables à l'urbanisation devront être consentis dans les futurs Plans Locaux d'Urbanisme pour que Saint-Pierre-d'Albigny puisse jouer pleinement son rôle de chef-lieu de canton.

Le développement du secteur du confluent Arc Isère

Jusqu'à ce jour, la zone d'activités d'Arc Isère n'a pas connu le développement escompté, notamment par manque de logements disponibles et de services urbains à proximité. La création de la plateforme de ferroutage, les implantations d'entreprises de transports attirées par cet équipement, et le projet d'extension de la zone d'activités au-delà du lac de Barouchat rendent plus que jamais nécessaire de développer l'urbanisation du secteur.

Ce qui est proposé sur les communes de Saint-Pierre-d'Albigny est de nature à améliorer la situation. Mais d'autres possibilités existent également sur les communes d'Aiton, Chamousset, Bourgneuf et Chamoux-sur-Gelon dont le rôle de chef-lieu de canton doit être renforcé.

La démarche de «dimensionnement adéquat» qui sera présentée ci-après a tenu compte de cet objectif en préconisant des rythmes d'urbanisation relativement soutenus pour ces quatre communes.

«L'Y» de Montmélian Pontcharra

Dès les années 1970, dans le cadre de l'élaboration du SDAU, le site de «l'Y» Montmélian Pontcharra avait déjà été repéré comme susceptible d'accueillir un important développement urbain et économique. Mais, dans les faits, cette option ne s'est traduite par aucune concrétisation.

Aujourd'hui, la probabilité d'un développement important s'est accrue en fonction des perspectives ouvertes par le grand projet industriel dans le domaine de la micro-électronique prévu sur le site de Crolles, et par la saturation croissante de l'agglomération grenobloise et du Grésivaudan. D'ores et déjà, des implantations industrielles sur le site d'Alpespace sont induites par cette situation nouvelle.

Le projet de Directive Territoriale d'Aménagement reprend cette idée avec force. A court terme, le SCOT répond à cette orientation par une double option :

- . le renforcement des petites villes et les chefs lieux de canton de la Combe de Savoie et singulièrement Montmélian,
- . le développement de la zone d'Alpespace, en sauvegardant ses possibilités d'extension au-delà de la ZAC actuelle sur les communes voisines.

Mais, même à long terme, la création d'un pôle d'urbanisation en site vierge – une «mini ville nouvelle» à l'échelle de Métropole Savoie – n'est pas envisagée. En revanche, il paraît souhaitable de préserver pour le long terme les possibilités de développement de l'agglomération de Montmélian. Dans cette optique, il importe que la collectivité maîtrise les importantes disponibilités foncières qui peuvent être dégagées à proximité immédiate de cette ville, tant sur le plan réglementaire (pour éviter leur urbanisation immédiate) qu'opérationnel par des acquisitions en tant que réserves foncières.

Trois sites peuvent répondre à cette orientation et sont donc plus particulièrement concernés :

- . le plateau de Francin autour du chef-lieu,
- . le triangle de Chavord compris entre la RN 6, l'Isère et la voie ferrée,
- . sur la commune de la Chavanne, rive gauche de l'Isère, entre l'échangeur et la limite communale, après réhabilitation des carrières actuelles et futures, pour des activités.

Ensemble, ces trois sites totalisent plus de 100 hectares, sans compter les extensions d'Alpespace au-delà des 140 hectares prévus au SCOT.

DES SITES D'URBANISATION RÉSERVÉS À LONG TERME

Au-delà des secteurs d'urbanisation préférentiels évoqués ci-dessus, d'autres sites sont réservés dans le cadre du présent SCOT en tant que potentialités à long terme pour des contenus qu'il n'est pas possible de préciser aujourd'hui.

Il s'agit des sites suivants :

- . Mouxy : extension Nord du pôle de Drumettaz prévu ci-dessus,
- . Chambéry : secteurs de Putigny le Champet, et site de la Mouchette dans la boucle de l'Avenue Pierre Mendès-France,
- . Bassens : extension Nord du pôle des Monts,
- . Challes-les-Eaux (site de Pied-Devant) : particulièrement bien situé au carrefour des RD 5 et RD 9 et proche de l'échangeur du Granier, ce site est mis en réserve pour répondre à des besoins non identifiés à ce jour,
- . le Plateau de Francin, entre la RD 201 et le Bondeloge : ce site couvre plusieurs dizaines d'hectares et présente, pour le long terme, une importance stratégique. Préservé dans l'immédiat de toute urbanisation prématurée, il pourra être le siège d'opérations d'aménagement très intéressantes. Sa partie Est, proche de la gare de Montmélian, est susceptible d'accueillir un équipement intercommunal. L'allée plantée du château Carron et les vues sur le chef-lieu seront intégrées à l'aménagement, en tant qu'espaces verts protégés.

Le contenu de ces sites d'urbanisation potentielle n'est pas décrit plus précisément que ci-dessus. Dans le cadre du document d'orientation, ils sont cartographiés et les modalités de leur protection y sont précisées.

PRÉPARER LES OPÉRATIONS D'URBANISME PAR UNE POLITIQUE FONCIÈRE ACTIVE

On assiste actuellement à un accroissement rapide des valeurs foncières et à une raréfaction de l'offre qui rendent de plus en plus difficile la réalisation d'opérations immobilières, que ce soit en locatif public ou privé ou en accession de standing moyen qui sont pourtant particulièrement nécessaires pour accompagner les créations d'emplois et loger les jeunes actifs. Laisser libre cours au fonctionnement du marché foncier conduit à l'évidence à des dysfonctionnements graves qui prend d'ores et déjà la forme d'une crise du logement préoccupante.

Il sera de plus en plus indispensable de préparer suffisamment à l'avance les opérations d'urbanisme par la création de réserves foncières, que ce soit pour la réalisation dans de bonnes conditions des pôles préférentiels d'urbanisation ou pour la création des zones d'activités nouvelles.

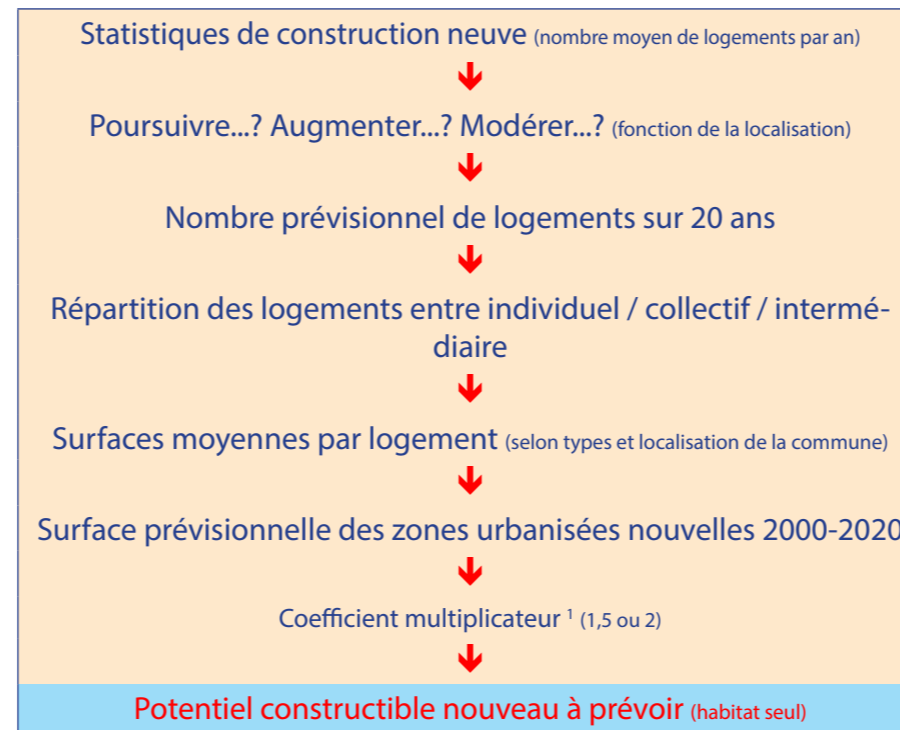
Enfin, des acquisitions foncières publiques devront protéger les abords des échangeurs actuels et futurs de menées spéculatives qui pourraient déboucher sur des pressions visant à l'implantation de grandes surfaces commerciales.

La mise en place d'un établissement public foncier local (EPFL), dont la création a été décidée dans son principe par Chambéry Métropole et par le Conseil Général, est aujourd'hui urgente. Elle devra intervenir à la bonne échelle géographique pour que les frais fixes inhérents à ce type de structures soient rentabilisés par un volume de transactions suffisant. Deux EPFL viennent d'être créés, en Haute-Savoie (agglomération d'Annemasse et autres secteurs), d'une part, et sur l'agglomération grenobloise, d'autre part. Une coordination à l'échelle du sillon alpin serait sans doute bénéfique.

LA MAÎTRISE DE L'ÉTALEMENT URBAIN ET LA GESTION ÉCONOME DE L'ESPACE

Compte tenu des textes en vigueur, la carte de destination générale des sols qui constituait le document essentiel des anciens SDAU ou schémas directeurs ne trouve plus sa place dans les SCOT. Les objectifs de maîtrise de l'étalement urbain et de gestion économe de l'espace seront cependant atteints en déterminant, spécifiquement pour chacune des communes en concertation, le dimensionnement adéquat des zones constructibles (U et AU) de son PLU.

Ce dimensionnement a été calculé dans le cadre du SCOT selon la méthode résumée par le tableau suivant :



Le « dimensionnement adéquat » du PLU de chaque commune est égal à la somme de la superficie occupée par le bâti actuel (image satellite SPOT 2003) et le potentiel constructible nouveau ainsi calculé. Cette superficie totale pourra facilement être comparée à celle des zones U et AU du PLU pour apprécier la compatibilité du PLU avec le SCOT.

Dans cette perspective, le « dimensionnement adéquat » déterminé commune par commune figure seul dans le document d'orientations en tant que disposition prescriptive, les hypothèses intermédiaires nécessaires au calcul n'apparaissant pas.

Ainsi, à l'intérieur de ce cadre quantitatif, les communes ont toute liberté pour définir les secteurs d'extension de leurs zones urbanisées qui, en dehors des pôles préférentiels d'urbanisation, ne sont pas localisés.

Les zones d'activités (zones artisanales) de moins de 5 hectares qui ne sont pas individualisées au SCOT et les zones d'activités plus importantes apparaissant au SCOT (cf. carte page 70) n'entrent pas en ligne de compte dans le dimensionnement.

(1) Ce coefficient tient compte de deux phénomènes : la rétention foncière et l'existence de parcelles mal conformées par rapport aux règlements d'urbanisme. Sa non prise en compte déboucherait sur une raréfaction de l'offre et à un renchérissement des valeurs foncières.

La valeur retenue pour le coefficient multiplicateur dépendra de la pression foncière à laquelle la commune considérée est soumise. Quand cette dernière est forte, les zones constructibles sont correctement utilisées, des accords entre propriétaires sont conclus pour que les différentes parcelles soient utilisables, des opérations d'ensemble peuvent se réaliser... Le coefficient retenu sera alors assez faible (1,5). Au contraire, en secteur très rural où la pression est faible et la rétention foncière forte, le coefficient sera plutôt pris égal à 2.

REDÉPLOYER L'OFFRE COMMERCIALE POUR UNE DESSERTE PLUS ÉQUILIBRÉE

LES PRÉCONISATIONS JUSQU'EN 2012

On a vu dans le cadre du diagnostic l'extrême concentration de l'armature commerciale actuelle de Métropole Savoie dont les deux agglomérations principales, entre leurs centres historiques et les pôles périphériques, concentrent aujourd'hui 93,5 % du chiffre d'affaires de l'appareil commercial de Métropole Savoie.

Les études spécifiques menées dans le cadre de l'élaboration du SCOT sur les orientations souhaitables quant aux évolutions de cette armature commerciale débouchent sur un objectif principal : parvenir à un meilleur maillage de l'ensemble du territoire pour une desserte plus équilibrée.

Pour déterminer les grandes lignes de l'armature commerciale future et concrétiser les orientations ci-dessus, on a tenu compte de l'évolution prévisible des dépenses commercialisables (tant en masse qu'en structure), de la localisation et de l'importance prévisionnelle des pôles nouveaux d'urbanisation préférentielle et des évolutions de la desserte des différents territoires par la route et les transports en commun.

Les besoins en matière de créations de surfaces commerciales nouvelles ont été estimés à environ 9000 m² par an, pour les 5 ans à venir, avec une répartition approximative de 27 % pour le secteur nord, 58 % pour le centre et 15 % pour le sud (hors surfaces de jardinerie et automobile).

Trois scénarios ont été construits. Au delà d'un tronc commun pour le court terme, ils peuvent se caractériser globalement ainsi :

- . scénario 1 : consolidation de l'attractivité en faisant encore monter en puissance les pôles majeurs (Landiers et Bassens, Saint-Alban-Leysse, la Ravoire),
- . scénario 2 : meilleure desserte de l'ensemble du territoire par un meilleur maillage de l'offre commerciale, sauvegarde de l'attractivité des deux centres historiques majeurs, Chambéry et Aix-les-Bains,
- . scénario 3 : créer un pôle majeur nouveau compte tenu des limitations foncières autour des deux pôles principaux existants. Deux lieux ont été évoqués : le secteur de Myans, création ex nihilo, ou Drumettaz, par grossissement du centre commercial actuel à partir du magasin Leclerc.

Les scénarios 1 et 3 ont été écartés. Les orientations générales du scénario 2 retenu peuvent se résumer ainsi :

- . parmi les pôles commerciaux secondaires, étoffer ceux qui sont les plus aptes à se développer pour renforcer la desserte des

habitants là où elle est actuellement insuffisante quantitativement ou qualitativement. Sont concernés les bourgs centre et chefs lieux de canton ainsi que certains supermarchés de proximité dans les quartiers des agglomérations ou ceux qui, dans les petites villes ou à leur périphérie, desservent les secteurs ruraux,

- . au-delà des réalisations prévues à court terme, les deux pôles périphériques majeurs de l'agglomération chambérienne évoqués ci-dessus seront modernisés sur le plan de l'offre commerciale et améliorés sur le plan paysager. Des renforcements peuvent être envisagés, notamment dans le domaine de l'équipement de la maison,
- . refuser la création de tout pôle majeur périphérique nouveau, que ce soit ex nihilo ou par grossissement d'un pôle existant,
- . sauvegarder et, si possible, renforcer le rayonnement des deux centres historiques pour maintenir le niveau qualitatif de l'offre globale et sa diversité.

L'impact sur chaque pôle commercial des orientations induites par le scénario et les évolutions de chacun d'eux seront précisés dans le cadre des schémas de développement commercial successifs qui, rappelons-le, devront être cohérents avec le SCOT.

Le premier schéma concernant Métropole Savoie et l'Avant-pays savoyard, sous ensemble du schéma départemental, a été approuvé en juin 2004.

PLANIFICATION COMMERCIALE A PARTIR DE 2013

Dans la poursuite des préconisations du PADD établies jusqu'en 2012, trois scénarii de développement commercial ont été étudiés :

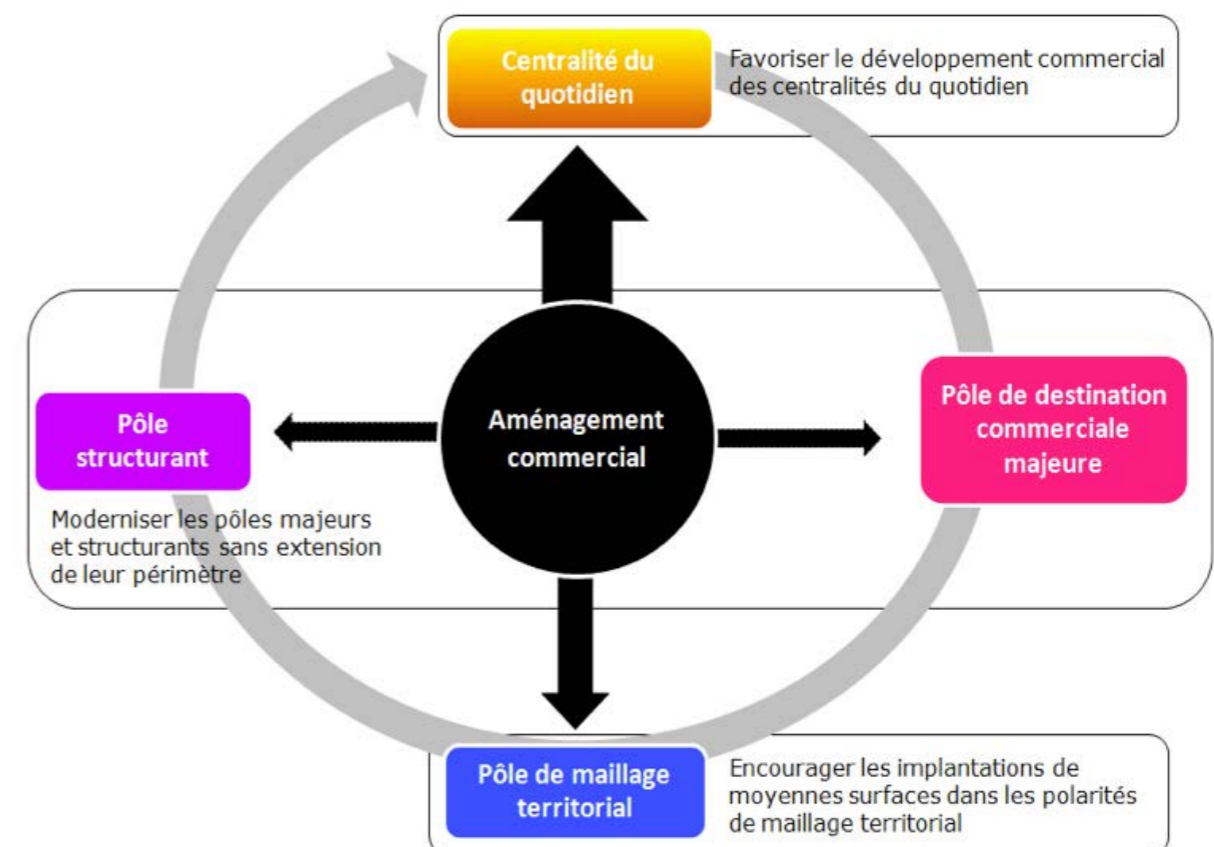
Présentation du scénario retenu

Trois scénarii de développement commercial ont été étudiés :

- Scénario 1 : Développement exclusif des centralités
- Scénario 2 : Mieux mailler le territoire en donnant la priorité aux centralités et aux pôles de maillage territorial
- Scénario 3 : Permettre le renforcement des pôles structurants et de destination commerciale majeure, dans la poursuite des développements commerciaux récents

Le scénario 2 a été retenu. Il privilégie le développement des centralités du quotidien et des pôles de maillage territorial. Il prescrit les orientations suivantes :

- Favoriser le développement commercial des centralités du quotidien,
- Encourager les implantations de moyennes surfaces dans les pôles de maillage territorial,
- Moderniser les pôles majeurs et structurants sans extension de périmètre.



LE TOURISME ET LES LOISIRS

UN TOURISME À CONFORTER

L'un des objectifs du projet Grand Lac est de développer l'activité touristique autour du lac et sur l'ensemble du bassin versant. Parallèlement, les acteurs touristiques souhaitent désormais ne plus tout miser sur la neige en développant une offre désaisonnalisée liée au tourisme de découverte avec une image plus douce, plus nature, en rupture avec l'image d'hyper activité que donne encore aujourd'hui la montagne savoyarde, particulièrement l'hiver.

Le tourisme de santé pourra se développer autour de la notoriété d'Aix les Bains, en faisant évoluer l'image thermale vers le non médical, avec une offre de prévention et de soin du corps (nouvelle orientation pour les thermes du XIX^{ème} siècle).

Le Grand Plateau Nordique Féclaz – Revard est une destination touristique de séjour, mais c'est surtout une destination de loisirs à la journée pour les habitants des agglomérations proches (Chambéry et Aix) mais aussi plus éloignées (Annecy, Grenoble, Lyon). Le développement de ce site exceptionnel sera poursuivi, prioritairement par une requalification urbaine et paysagère accompagnée de créations de surface de plancher touristique et d'une amélioration de l'offre pour les activités neige et pour le tourisme de nature en été. Ces investissements envisagés pour le développement touristique des deux sites du Revard et de la Féclaz pourront faire l'objet d'une procédure dite d'Unité Touristique Nouvelle.

Comme on l'a vu dans le chapitre concernant les déplacements, la réalisation d'un lien fixe est envisagée entre la vallée et le plateau au moyen d'un engin téléporté à définir. Mais on n'en est aujourd'hui qu'au stade de l'idée. L'étude d'opportunité et de faisabilité de ce grand projet est en cours.

DES LOISIRS À STRUCTURER

Il s'agit de répondre de manière satisfaisante aux besoins actuels en matière de loisirs, mais aussi d'anticiper sur un accroissement de la demande liée à l'accroissement du temps libre des actifs (réduction du temps de travail), à l'augmentation du nombre de retraités (par l'allongement de l'espérance de vie) et à l'accroissement démographique global (+ 45 000 habitants sur l'ensemble de Métropole Savoie).

Le projet Grand Lac

Ce projet de développement durable fédère un grand nombre d'initiatives qui concernent d'une part les loisirs de proximité de la population locale, et d'autre part, le développement d'un tourisme créateur d'emplois et intégré à l'environnement. A titre d'exemple, on peut citer la rénovation du centre nautique d'Aix les Bains, l'extension de l'aquarium, le réaménagement des gorges du Sierroz, l'aménagement des berges le long de la RN 201, la requalification des belvédères, le traitement global des abords du canal de Savières, la restauration du prieuré du Bourget du Lac et du domaine Reinach à la Motte-Servolex, la valorisation du château Thomas II, la restauration des bâtiments d'Hautecombe et l'accueil des visiteurs, la rénovation des musées chambériens, la restauration de la Rotonde ferroviaire de Chambéry... La liste n'est pas exhaustive et de nouveaux projets intéressants ne manqueront pas de se révéler.

Cyclotourisme

Métropole Savoie est concerné par plusieurs projets de voies vertes, en site propre et réservées aux circulations douces :

- En Chautagne, la véloroute du Léman à la Méditerranée est à l'étude, son itinéraire définitif restant à arrêter,
- La Combe de Savoie sera concernée par la véloroute de la vallée de l'Isère qui rejoindra Grenoble à Annecy, via Albertville,
- L'Avenue Verte actuelle sera prolongée au nord grâce au réaménagement de la RN 201 le long du lac, à des sections nouvelles le long du canal de Savière et au sud jusqu'à Montmélian, assurant ainsi la liaison avec la véloroute de la vallée de l'Isère.

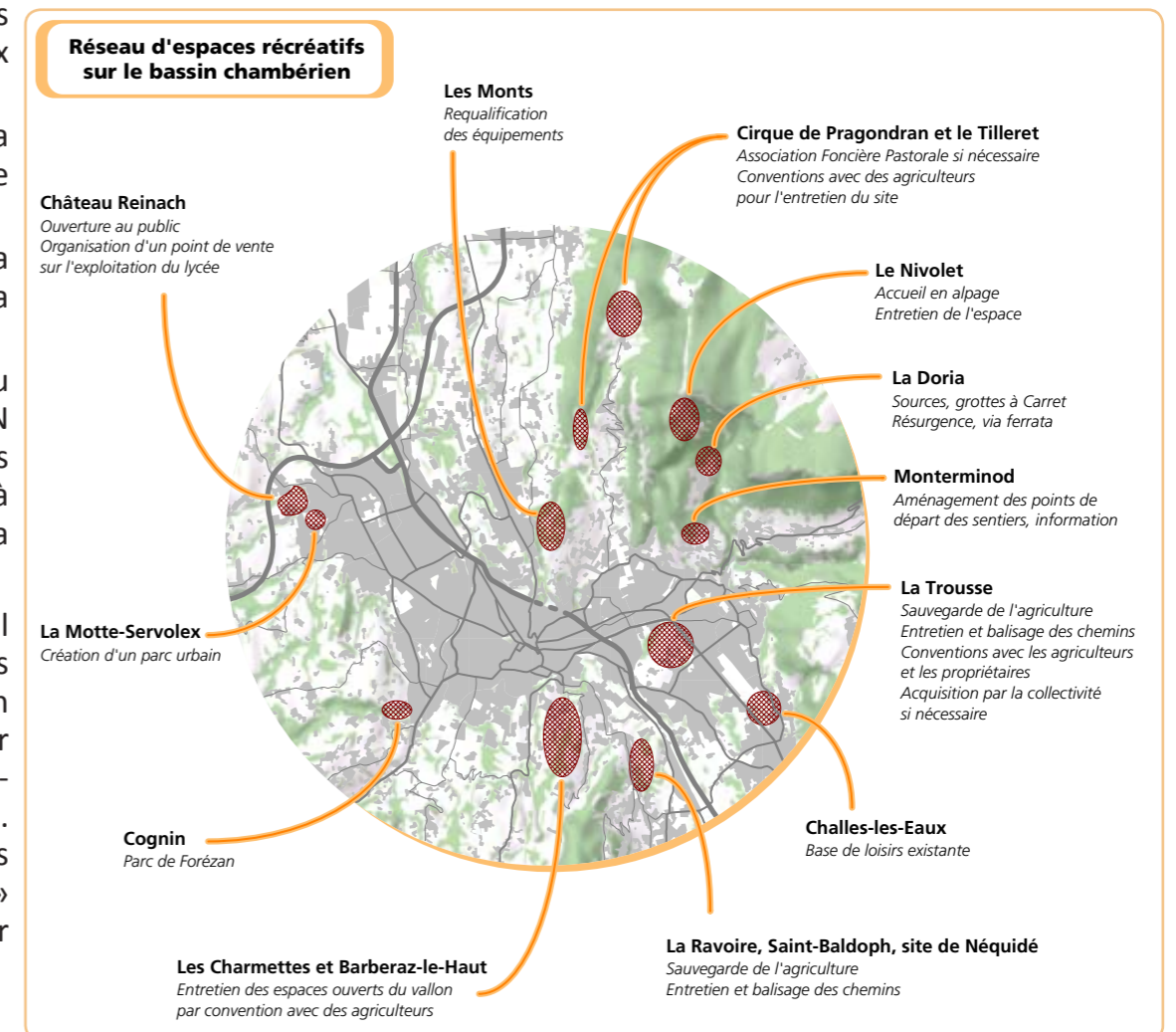
Ces aménagements sont réalisés par le Conseil Général de Savoie et s'insèrent parfaitement dans le schéma régional des véloroutes approuvé en 2003. Les intercommunalités travaillent aussi pour les aménagements cyclables mais pour les itinéraires à vocation plus «utilitaires» que touristiques. Chambéry Métropole assure la cohérence de ces projets cyclables par son schéma «Deux roues» évoqué plus loin au chapitre intitulé «Le projet pour les déplacements».

Promenade, détente et espaces récréatifs

Certains espaces proches des agglomérations sont très fréquentés, certains sont très aménagés, d'autres ne le sont pas du tout. La carte ci-dessous représente le réseau des espaces récréatifs les plus significatifs autour de Chambéry et les projets envisagés sur ces espaces.

Dans la région aixoise et autour du Lac du Bourget, d'autres sites sont dans une situation comparable : ils attirent de nombreux promeneurs mais posent aussi des problèmes d'entretien et de gestion. On peut citer : le col de Sappenay, les granges de Brison, les abords de la forêt de Corsuet, certains sites du plateau de la Chapelle-du-Mont-du-Chat, la Roche à Voglans...

L'ensemble des espaces pourrait faire l'objet d'une gestion intercommunale à l'échelle de l'agglomération et autres groupements de communes ; l'acquisition foncière par la collectivité s'avérera parfois indispensable pour en garantir à long terme la vocation récréative. Dans d'autres cas, les pratiques agricoles actuelles permettront d'éviter l'enfrichement de ces espaces. Une analyse au cas par cas devra être menée pour voir si un soutien aux pratiques agricoles doit être mis en place pour assurer la pérennité de cet entretien ou si le boisement progressif est acceptable en fonction de l'usage que l'on souhaite favoriser. Parfois des



conventionnements seront recherchés entre la collectivité d'une part et les propriétaires et /ou les agriculteurs d'autre part.

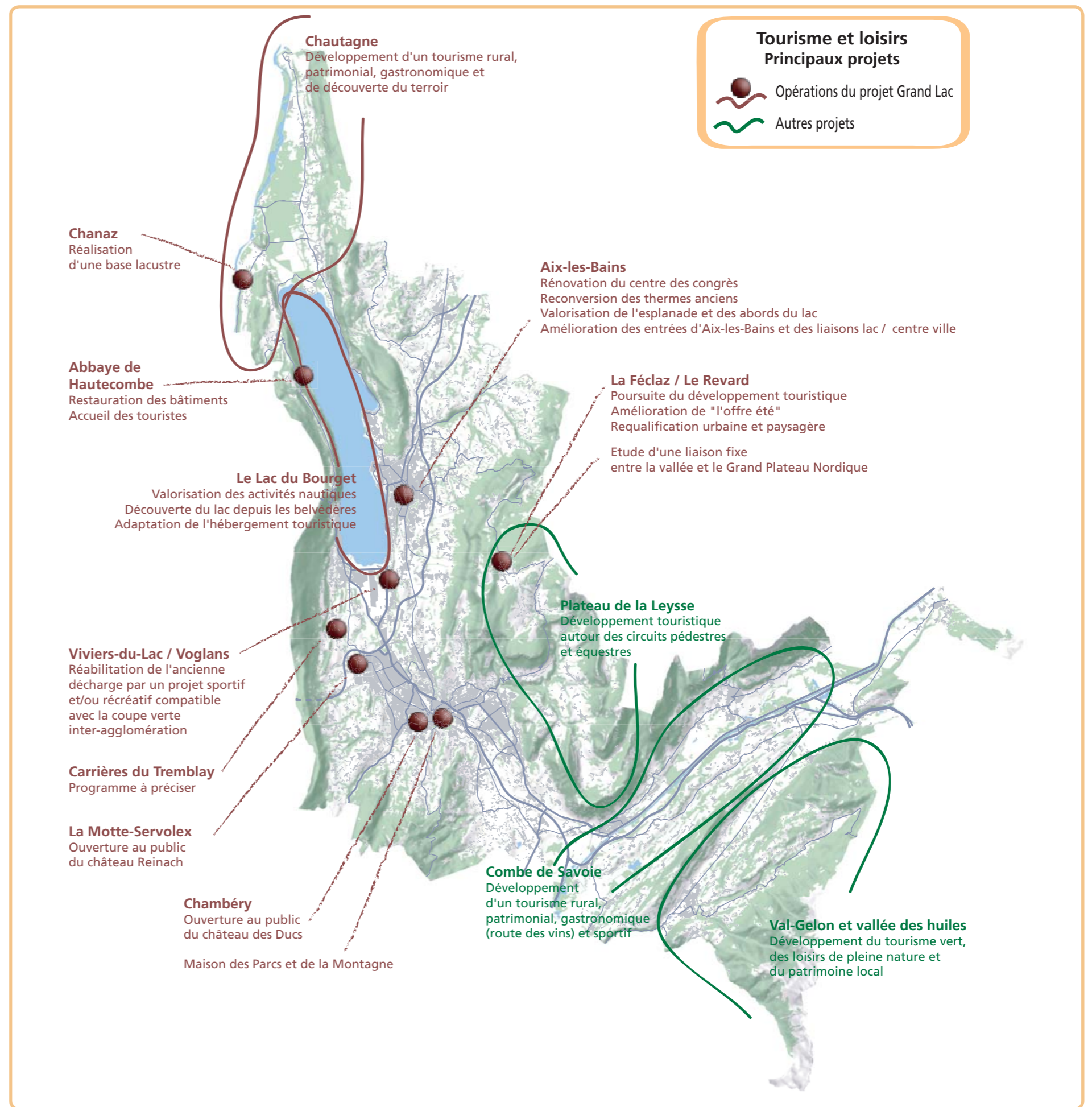
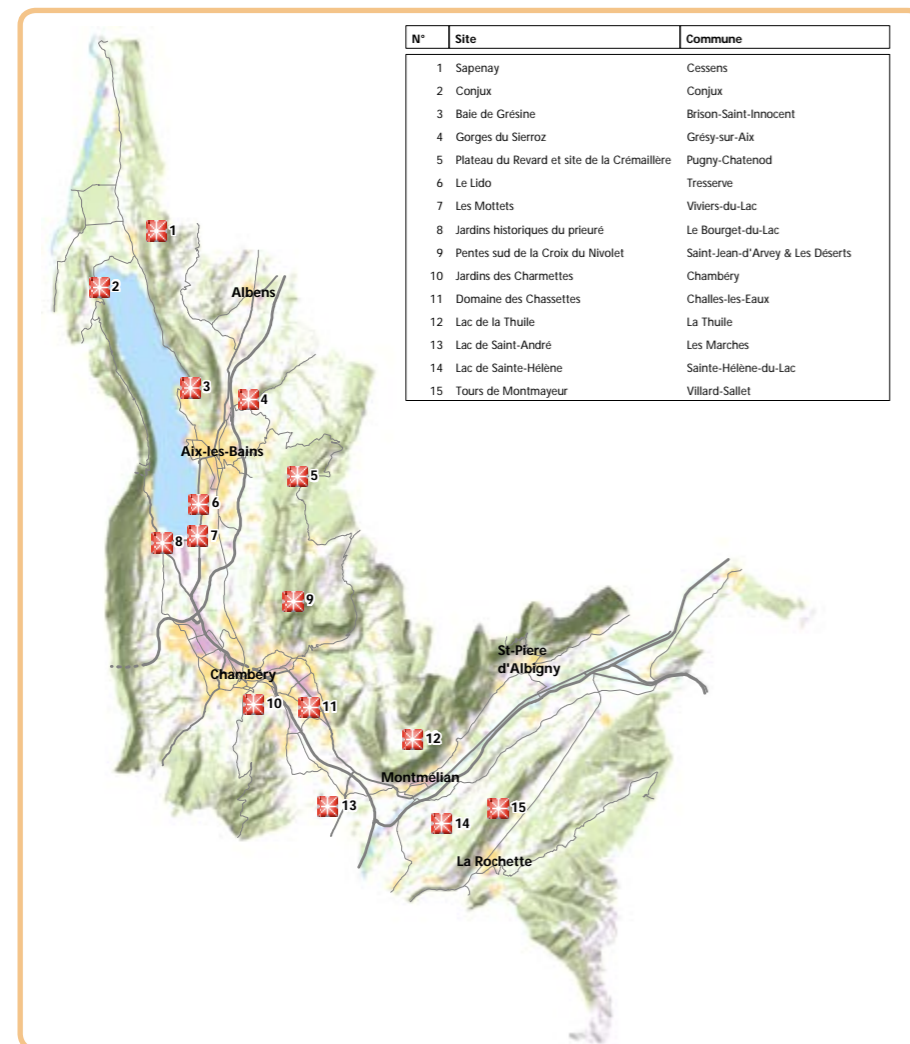
Ces pratiques plus ou moins nouvelles sont évoqués au chapitre ci-dessous intitulé «Les incidences du projet sur l'environnement».

Grands sites départementaux

Les Grands Sites ont été choisis à l'initiative du Conseil Général pour leur aspect paysager remarquable afin d'être restaurés, valorisés, protégés et ouverts au grand public. Ce sont des éléments essentiels du patrimoine naturel et culturel savoyard localisés sur la carte ci-dessous.

Campings

Leur fréquentation baisse car offre et demande ne sont plus en adéquation. La modernisation des campings (par exemple : installation d'habitations légères de loisirs) devra être accompagnée.



Aménagements sportifs

La plaine de Terre-Nue sera réaménagée en espace sportif et / ou de loisirs en respectant toutes les prescriptions techniques liées au passé de cet espace et la vocation de coupure verte inter agglomération. Cet aménagement se fera en accordant une importance particulière au cône de vue depuis la RN 201.

Par ailleurs, il faut mentionner la remise en navigabilité du Haut Rhône imposée par le nouveau cahier des charges de la Compagnie Nationale du Rhône et qui concerne les communes de Motz à Chanaz.

Golf

Le territoire de Métropole Savoie est sous-équipé pour la pratique du golf. En effet, l'agglomération chambérienne utilise le 18 trous d'Aix les Bains ou le 6 trous d'Apremont.

Pour cette discipline, le site d'Apremont présente d'importantes potentialités de développement et une extension est d'ores et déjà envisagée. La surface totale passerait alors de 10 à 20 hectares environ.

Activités de pleine nature

En dehors de la randonnée pédestre, d'autres activités de pleine nature connaissent un succès grandissant. Elles doivent être mieux prises en compte et des mesures de préservation des espaces correspondants s'imposent. Il s'agit essentiellement :

- . de l'escalade, les deux sites principaux sont la falaise de la Chambotte (230 voies de haut niveau, fréquentation nationale) et le site du Peney (12 voies de grande hauteur, toutes équipées). Un projet est également prévu dans la falaise de Saint-Saturnin à proximité du hameau de la Croix-Rouge à Chambéry,
- . du vol libre, pratiqué de plusieurs aires de décollage du Revard, du Sire et de Vérel, mais aussi, depuis Montlambert (Saint-Jean-de-la-Porte), Montendry et Val Pelouse (Arvillard), notamment,
- . du canyoning, pratiqué dans la Doria et la Leysse,
- . du V.T.T., de la via ferrata, avec notamment le projet du Nivolet, des courses d'orientation, de la pêche en rivière, etc...

Toutes ces activités, pratiquées par des adeptes de plus en plus nombreux, doivent faire l'objet de concertations pour éviter les conflits d'usages éventuels, et font l'objet d'aménagements de la part des collectivités concernées.

Plus simplement, les réalisations de sentiers pédestres (entretien, balisage, topoguides...) doivent être accélérées en raison du très fort développement de cette activité, en collaboration entre les communes et le Département.

On évoquera les carrières du Tremblay, très vaste espace à la morphologie très particulière. Bien qu'encore en activité sur une partie, l'étude d'un programme de réaménagement doit être lancée. Ce réaménagement pourra concerner plusieurs domaines sans exclusive compte tenu de la dimension du site : les loisirs, ainsi que cela est envisagé dans le cadre du projet «Grand Lac», l'agriculture, le dépôt des matériaux obtenus par le percement du tunnel ferroviaire de l'Epine...

Valorisation du patrimoine culturel et bâti

Le territoire de Métropole Savoie ne manque pas de richesses patrimoniales (bourgs anciens, châteaux, abbayes, églises, architecture vernaculaire...) intéressantes sur les plans historique, architectural ou spirituel.

En revanche, la mise en valeur de ce patrimoine n'est pas toujours à la hauteur de sa qualité. Et certains lieux très intéressants ne sont même pas ouverts au public.

Les deux villes principales sont quant à elles de plus en plus visitées et organisent l'accueil des touristes selon des modes de plus en plus professionnels. Le patrimoine urbain, de toutes les époques, est en effet de plus en plus apprécié. Il est d'ailleurs fréquenté pour l'essentiel par les mêmes touristes que ceux qui séjournent sur les bords du Lac du Bourget ou dans les deux Parcs Naturels Régionaux voisins, notamment les jours où la météo est moins favorable aux loisirs de plein air.

Certains secteurs plus ruraux font également des efforts importants de valorisation, par exemple en balisant des routes patrimoniales (Chautagne, contreforts des Bauges en Combe de Savoie grâce au PNR...).

Sur des sites actuellement fréquentés à la journée, comme par exemple le Lac de La Thuile, il conviendrait de développer un tourisme de séjour afin de dynamiser l'économie et les activités locales.

De nouveaux musées voient le jour, par exemple celui de la vigne et du vin à Montmélian. A Apremont, la Maison de la Vigne et du Vin propose des services en direction des professionnels et accueille aussi le grand public.

Des améliorations peuvent encore être apportées ici ou là, mais il conviendrait aussi de promouvoir la mise en réseau des différents éléments de ce patrimoine, en faisant en sorte que les différents offices de tourisme et syndicats d'initiative apportent des informations sur l'ensemble de ce patrimoine.

LES GRANDS EQUIPEMENTS

Le Code de l'urbanisme précise que le SCOT peut «définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier des transports, nécessaires à la mise en oeuvre du schéma».

Cette faculté a été fortement exploitée dans le domaine «déplacements transports» et moins dans les autres.

Concernant les équipements d'éducation, le Conseil Général prévoit d'ouvrir un nouveau collège à Grésy-sur-Aix à la rentrée 2006. Une étude de besoins a été réalisée récemment pour apprécier l'évolution de la population de la tranche d'âge correspondante. Des besoins nouveaux apparaissent clairement dans la Combe de Savoie, mais aucune programmation n'est actuellement arrêtée.

Il ne paraît pas souhaitable que le SCOT interfère dans le débat entre le Conseil Général et les communes pour l'implantation de ces nouveaux équipements.

Concernant les lycées, le secteur Nord est le seul sur lequel des tensions pourraient exister à moyen terme, les lycées d'Aix-les-Bains et de Rumilly étant bien chargés.

Les lycées de l'agglomération chambérienne ne sont pas saturés, notamment celui de la Ravoire qui dessert une partie du secteur Sud. Celui d'Albertville ne l'étant pas non plus, il ne semble pas que des besoins se manifestent dans ce secteur à un horizon prévisible.

Enfin, des réserves pour l'urbanisation à long terme ont été localisées mais non affectées. Il est précisé que des équipements publics peuvent toutefois y être implantés sans délai. Certaines de ces réserves bénéficient d'une implantation stratégique permettant d'y accueillir un équipement non prévu aujourd'hui.

LE PROJET POUR LES DÉPLACEMENTS

DÉVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES ALTERNATIFS

Les éléments constitutifs du projet d'aménagement et de développement durable en matière de déplacements qui seront présentés ci-après répondent à quatre objectifs principaux :

- . enrayer la progression du trafic poids lourds à destination ou en provenance de l'Italie grâce au projet de liaison ferroviaire Lyon Turin, au développement du ferroutage et, à terme, au transfert du maximum de fret sur le mode ferroviaire,
- . mieux utiliser l'offre SNCF développée par la Région Rhône-Alpes pour les transports interurbains, et mieux coordonner cette offre avec les cars interurbains mise en place par le Conseil Général,
- . développer fortement les transports collectifs et les modes alternatifs dans les deux agglomérations principales,
- . lutter contre l'étalement urbain et favoriser des urbanisations accessibles par les transports en commun,

Grâce à cette politique ambitieuse mais conforme à la Loi sur l'air, on devrait parvenir à limiter au maximum la demande de déplacements en voiture individuelle et la nécessité de créer des voies routières nouvelles. Toutefois, en vertu du principe de précaution, il conviendra de réserver les emprises des infrastructures qui pourraient s'avérer nécessaires, soit à très long terme, soit dans le cas où les effets de ces politiques n'étaient pas aussi importants que ce que l'on peut en escompter.

PRÉSENTATION DU PROJET LYON TURIN

Le projet de ligne ferroviaire transalpine dite Lyon Turin est maintenant bien engagé :

- . la décision de réaliser cet ouvrage a été prise conjointement par les deux gouvernements français et italien selon les termes du «Traité de Turin» du 29 janvier 2001, traité ratifié par les Parlements des deux Etats. Les travaux préparatoires de la section internationale sont aujourd'hui en cours.

- . pour la partie française, un accord de montage financier a été conclu en mars 2002 entre l'Etat et les différentes collectivités territoriales concernées tant pour la réalisation du tunnel sous Chartreuse, pour la ligne fret, que pour la première tranche de la ligne à grande vitesse entre l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry et la Cluse de Chambéry.

Par ailleurs, une plateforme provisoire de chargement des poids lourds pour la mise en place d'un service de ferroutage a été réalisée à Aiton Bourgneuf parallèlement à la mise au gabarit B+ des différents tunnels de la ligne actuelle.

Le projet pour le fret

Dans le cadre du projet soumis à la concertation à l'automne 2003, le projet a été dimensionné par Réseau Ferré de France (RFF) pour permettre d'acheminer à l'horizon 2020 les trafics marchandises ci-après :

Trafics (tonnages)	Total tous modes	Fer pur	Ferroutage	Route
Trafic actuel	35 MT	9 MT	0	26 MT
Hyp. RFF 2020	69 MT	25 MT	15 MT	29 MT

Dans son avis émis à l'occasion de la précédente consultation de juin 2000, Métropole Savoie a proposé à RFF d'étudier une répartition différente, consacrant une part plus importante au ferroutage :

Trafics (tonnages)	Total tous modes	Fer pur	Ferroutage	Route
Propositions Métropole Savoie	80 MT	20-30 MT	30-40 MT	20-25 MT

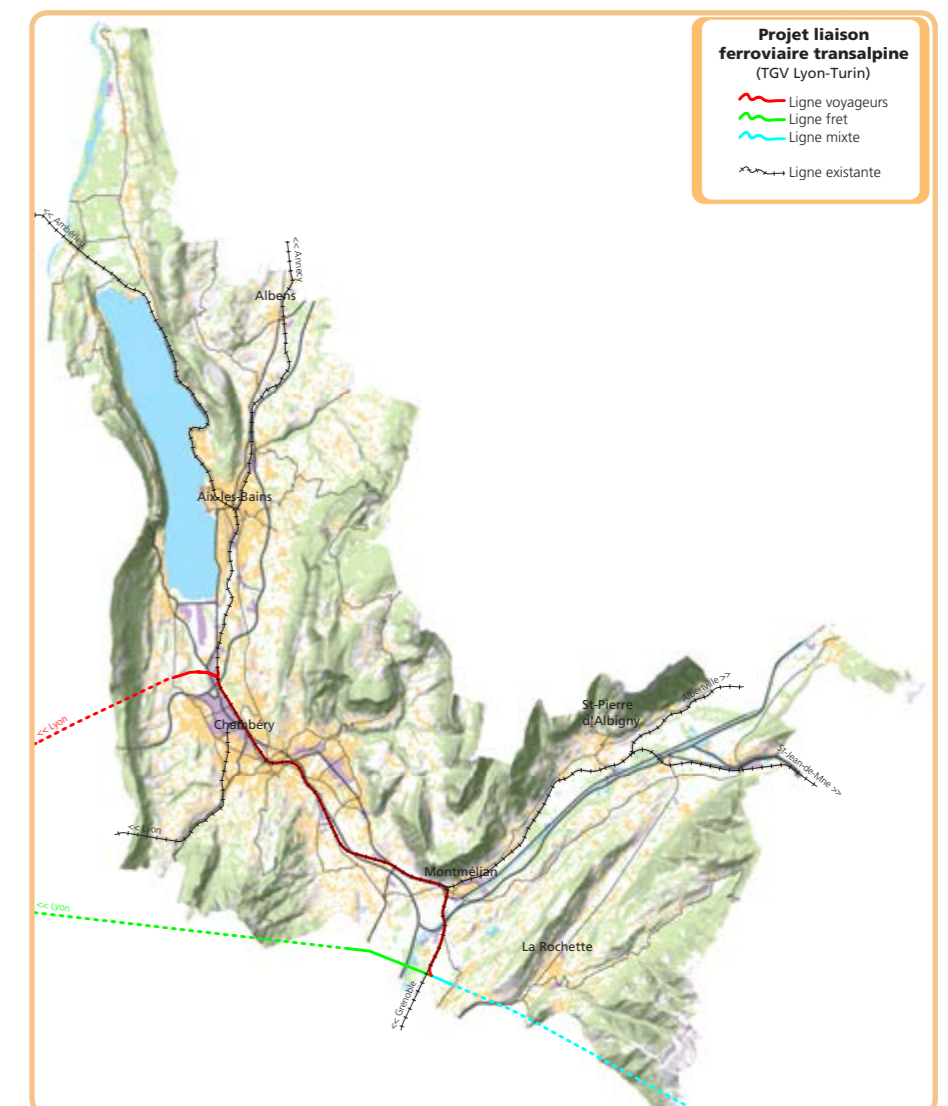
Concernant les tracés (cf. carte ci-contre), le projet concernant la ligne fret prévoit un débranchement depuis le futur contournement ferroviaire prévu à l'Est de Lyon. La ligne fret traversera alors le Nord Isère et l'avant-pays savoyard puis atteindra le Sillon alpin en passant en tunnel sous le massif de Chartreuse. Du Sillon alpin à Saint-Jean-de-Maurienne, le projet

inclut un tunnel sous Belledonne, et atteint Bussoleno via Saint-Jean-de-Maurienne grâce au tunnel «de base» de 52 kilomètres.

Dans la pratique, le territoire de Métropole Savoie n'est guère concerné que par la traversée à l'air libre du Sillon alpin entre les deux tunnels de Chartreuse et de Belledonne. La variante retenue est celle dite «Nord Chapareillan» suite à la décision du Ministre de l'Équipement et des Transports en date du 26 Mai 2004.

A terme, la (ou les) plateforme(s) de chargement définitive(s) se situera(en)t dans la région lyonnaise, ou dans le secteur d'Ambérieu, ou encore vers l'Isle-d'Abeau.

Des incitations fiscales et des contraintes réglementaires devront être instaurées pour développer le fret et le ferroutage et utiliser pleinement les potentialités nouvelles offertes par le projet Lyon Turin.



Le trafic marchandises à longue distance pourra alors être éliminé sur la «ligne historique» Culoz Modane, respectant ainsi l'objectif mis en avant par le projet «Grand Lac» pris en considération par le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (C.I.A.D.T.) du 23 juillet 1999. Parallèlement, le trafic poids lourds diminuerait dans la Cluse de Chambéry et la Combe de Savoie, le trafic au tunnel routier du Fréjus passant de 1 600 000 camions par an actuellement à 1 000 000 à terme (auxquels s'ajouteraient 2 000 000 de camions en ferroutage).

Le projet pour les voyageurs

Au-delà de la liaison entre les capitales rhônalpine et piémontaise, le projet Lyon Turin, dans sa composante voyageurs, se caractérise par la recherche d'une optimisation des interconnexions entre cette ligne nouvelle internationale et les lignes régionales du Sillon alpin.

C'est pour cette raison que la gare TGV du Sillon alpin se confond avec la gare de Chambéry qui, compte tenu de «l'étoile ferroviaire à cinq branches» évoquée au chapitre «Diagnostic», est celle où les interconnexions avec les lignes régionales sont les plus nombreuses et efficaces.

La gare TGV

La gare de Chambéry sera réaménagée en conséquence. Traitée en «gare pont», elle sera accessible sur ses deux faces : à l'Ouest, comme aujourd'hui pour les piétons et les bus urbains, à l'Est, depuis la VRU, pour les voitures et les cars interurbains. Un pôle intermodal sera donc ainsi constitué. Un quartier d'activités tertiaires est prévu à proximité, entre la VRU et le faisceau des voies ferrées.

La ligne nouvelle entre Lyon et Chambéry sera parcourue par des trains express régionaux à grande vitesse (TER GV), permettant au mode ferroviaire de concurrencer efficacement les autoroutes alpines pour les relations entre le Sillon alpin et le Sillon rhodanien.

A très long terme, il n'est pas impossible que la gare TGV de Chambéry soit saturée et il pourrait devenir nécessaire de la soulager en faisant arrêter une partie des trains (certains TGV et/ou certains TER GV) dans une autre gare, existante ou à créer entre Chambéry et le tunnel sous Belledonne, pour y organiser une partie des correspondances.

En fait, c'est à la gare actuelle de Montmélian que les interconnexions avec le réseau régional seront le mieux assurées, avec le minimum de rebroussements. Des potentialités foncières importantes existent à proximité pour y aménager le pôle intermodal associé. Elles devront être protégées à long terme dans le cadre des PLU successifs de Montmélian. La gare actuelle est facile-

ment accessible depuis l'échangeur de Montmélian, via la RN 6 et le rond-point de Francin.

Le tracé de la ligne LGV

Concernant les tracés (cf. carte de la page précédente), la ligne nouvelle, en provenance de l'Aéroport de Lyon Saint-Exupéry, traverse l'avant-pays savoyard et franchit la chaîne de l'Épine par un tunnel nouveau débouchant sur le territoire de la Motte-Servolex. L'avant-projet sommaire (A.P.S.) de cette ligne a été approuvé dans le cadre d'une Décision Ministérielle datée de mars 2002, complétée par celle de juillet 2003 retenant la variante dite «Pré Lombard directe» sur la Motte-Servolex.

En deçà du Sillon Alpin, deux tunnels distincts, pour les voyageurs et pour le fret, sont en effet nécessaires, les perspectives d'évolution du trafic fret (traditionnel et ferroutage) débouchant sur une pleine utilisation du tunnel sous Chartreuse.

Au delà du Sillon alpin, le trafic voyageurs est beaucoup moins important et les tunnels prévus (Belledonne et tunnel de base) peuvent être mixtes, c'est-à-dire accueillir concurremment les trains de voyageurs et marchandises.

Entre la gare de Chambéry et le tunnel sous Belledonne, le TGV empruntera la ligne existante sur une quinzaine de kilomètres et se raccordera à la ligne fret au Sud de la zone d'activités d'Alpespace. Les temps de parcours prévus sont les suivants :

Liaison	Temps de parcours prévu avec LGV	Meilleur temps de parcours actuel
Paris Chambéry	2h 12	2h 50
Paris Aix-les-Bains	2h 17	2h 50
Paris Turin	3h 17	5h 25
Chambéry Lyon	0h 40	1h 10
Aix-les-Bains Lyon	0h 45	1h 10
Chambéry Lyon St-Exupéry	0h 26	1h 00
Aix-les-Bains Lyon St-Exupéry	0h31	1h 15

MIEUX UTILISER L'OFFRE SNCF POUR LES DÉPLACEMENTS INTERURBAINS

Aux heures de pointe, la fréquence des trains voyageurs proposés entre Aix-les-Bains et Chambéry est d'un train toutes les 10 à 15 minutes, et de 15 à 20 minutes entre Montmélian et Chambéry, mais leur fréquentation est faible. Au total, la part du fer pour les déplacements entre les deux agglomérations principales n'est que de 4 % environ (1 100 voyageurs / jour).

Cette offre répond cependant à un réel besoin : les parkings créés plus ou moins récemment auprès des gares de Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny ou Albens sont en effet bien pleins.

Pour augmenter l'utilisation de la ligne SNCF pour les déplacements quotidiens des habitants de Métropole Savoie, plusieurs actions doivent être menées conjointement :

- restructurer les réseaux de bus urbains de Chambéry et d'Aix-les-Bains pour que le maximum des lignes de bus desservent les gares. Les projets d'aménagement respectifs des gares de Chambéry et d'Aix-les-Bains, le projet de PDU de Chambéry et les réflexions actuelles sur le renforcement du réseau de bus aixois apportent des réponses satisfaisantes par rapport à cet objectif,
- organiser les rabattements tous modes sur les autres gares existantes :
 - création d'un parking de rabattement auprès de la gare de Viviers-du-Lac,
 - extension / restructuration des parcs de stationnement existants à Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny, Albens, Chindrieux, Vions-Chanaz...), avec une offre ferroviaire développée par la Région pour une desserte cadencée,
 - développement des rabattements en deux roues en généralisant les «vélo stations»,
 - création de services de cars interurbains desservant les gares, avec des horaires favorisant les correspondances.



Parking de rabattement à la gare de Montmélian

Vélo station en gare de Chambéry

- . parvenir à une entente entre les différentes autorités organisatrices (Chambéry Métropole, Communauté de Communes du Lac du Bourget, Conseil Général, Conseil Régional) pour une tarification intégrée permettant l'acquisition d'un titre de transports unique pour toute la chaîne de transports,
- . développer un système d'informations multimodales performant.

Trois haltes nouvelles sur les lignes existantes sont envisagées par le SCOT et seront réalisables lorsque l'essentiel du trafic fret aura été détourné sur l'infrastructure nouvelle :

- . la première, située immédiatement à l'Est du centre commercial Chamnord, sera utilisée par les usagers des zones d'activités proches. Une ligne de bus transversale complètera le dispositif afin de permettre aux usagers de la ligne SNCF d'atteindre Chambéry-le-Haut et la Motte-Servolex, ainsi que la ZAE de Bissy.
- . la seconde est prévue à proximité de l'échangeur du Granier et desservirait un parc relais conçu pour répondre à la demande des usagers des services du chef lieu de département en provenance des vallées (Tarentaise, Maurienne, Combe de Savoie, Haut Grésivaudan...). Venu en voiture, certains d'entre eux seront désireux d'accéder à leur destination finale en transports en commun.
- . la troisième est envisagée pour la desserte de Savoie Expo et se situerait donc sur la ligne de Lyon via Saint-André-le-Gaz.

Ces projets, et les parcs relais associés, devront, le moment venu, faire l'objet d'études de faisabilité et d'exploitation en accord avec RFF et la Région.

DÉVELOPPER L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS LES DEUX AGGLOMÉRATIONS PRINCIPALES

Pour enrayer la croissance du trafic automobile dans les deux agglomérations principales conformément à la Loi sur l'air, on a calculé que la fréquentation des transports collectifs devait être multipliée par 2,5 ou par 3. C'est sur ces bases que le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération chambérienne et le Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) ont été étudiés. Ces objectifs doivent être maintenus.

Les deux réseaux des agglomérations chambérienne et aixoise doivent donc être modernisés et les offres qu'ils proposent fortement intensifiées.

En particulier, les deux autorités organisatrices s'attacheront à mettre en place des horaires cadencés sur les lignes principales avec des fréquences accrues par rapport à l'état actuel. Pour rester compétitives, ces lignes ne devront pas être prolongées trop loin en secteur périurbain. Le temps de trajet entre le centre de l'agglomération et le terminus des lignes ne devra pas dépasser 20 minutes. Les amplitudes journalières seront étendues et les services offerts seront constants tout au long de l'année du lundi au samedi.

Au delà de la limite des 20 minutes, des lignes secondaires avec des bus de petite capacité prendront le relais en étant rabattues sur les lignes principales. Certaines de ces lignes secondaires seront tangentielles et seront conçues pour être en correspondance avec plusieurs lignes principales. Dans les secteurs encore moins denses des périmètres de transports urbains, des transports à la demande peuvent être organisés.

Dans l'agglomération chambérienne, des parcs relais sont prévus le long des principales lignes de bus qui feront l'objet des cadencements et de la mise en place de couloirs réservés.

Dans les hypercentres, dont la voirie présente souvent des caractéristiques restreintes, des minibus non polluants prendront

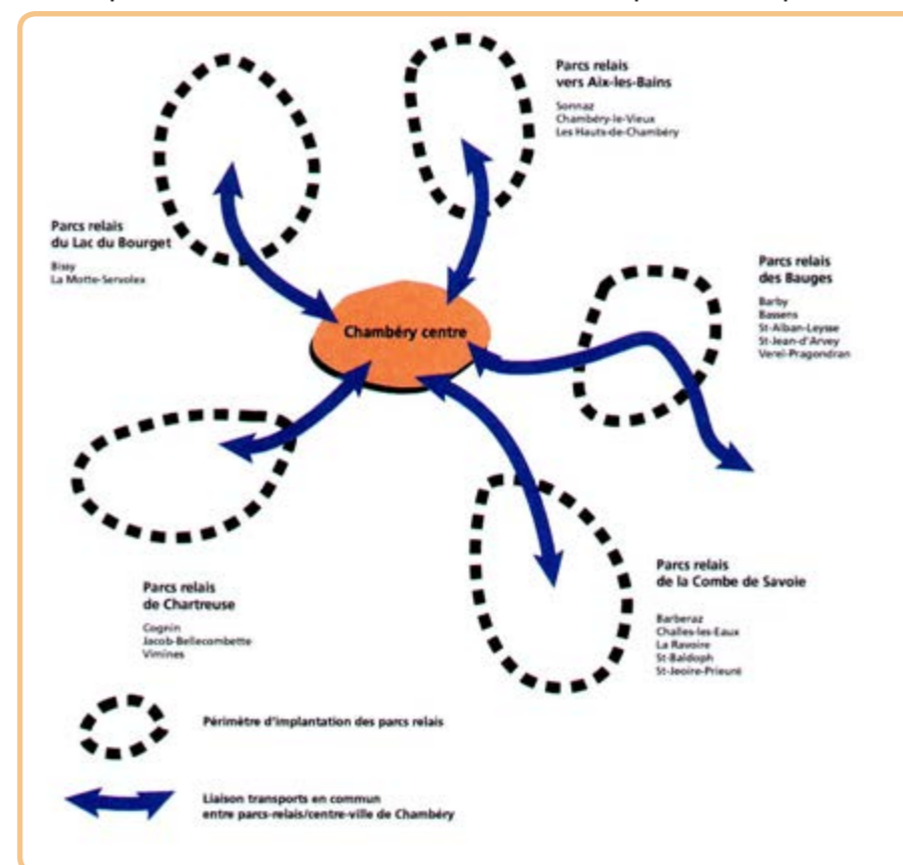


Schéma extrait du PDU de l'agglomération chambérienne

avantageusement le relais des bus de grande capacité.

Dans les deux agglomérations principales, les autorités organisatrices inciteront les employeurs les plus importants à étudier et mettre en application des Plans de Déplacements d'Entreprises

(PDE) destinés à inciter leurs salariés à moins utiliser la voiture individuelle et à se reporter sur les transports en commun et les autres modes alternatifs.

Enfin, des conventions seront conclues entre les autorités organisatrices concernées pour développer des lignes «trans-agglomérations», comme par exemple entre le centre de Chambéry et Savoie Technolac.

Les incidences sur la voirie et le stationnement

Les plans de circulation des agglomérations seront adaptés pour favoriser la circulation des bus, l'objectif principal étant que ces derniers subissent le moins possible les aléas de la circulation générale, conservent une vitesse commerciale acceptable et restent ainsi compétitifs par rapport à la voiture. On mettra tout en œuvre pour qu'il en soit ainsi :

- . certaines voiries seront plus spécialement consacrées à la desserte des riverains et à la circulation des bus, en y excluant ou décourageant la circulation générale,
- . d'autres voies verront au contraire la circulation des véhicules particuliers favorisée, notamment les voiries d'accès à la VRU de Chambéry ou à l'autoroute A41 Nord dans le secteur aixois, afin d'y canaliser le trafic automobile,
- . des voies ou des couloirs réservés pour les bus seront créés, notamment à l'approche des centres villes,
- . la priorité sera accordée aux bus pour le réglage des feux tricolores et, plus généralement, pour la gestion de la circulation sur l'ensemble des réseaux viaires.

Concernant le stationnement, il conviendra de limiter le nombre de places gratuites ou bon marché dans les centres villes pour que les déplacements domicile travail s'effectuent davantage par les transports en commun.

Pour les autres motifs, et notamment pour la fréquentation des commerces et services qu'on trouve dans les centres historiques, la rotation rapide des places de stationnement sera recherchée. Le stationnement en ouvrage pourra être développé parallèlement à la diminution du nombre de places en surface sur le domaine public, dans la mesure du possible.



Les parcs de stationnement créés pour le rabattement sur les gares SNCF et les parcs relais n'entrent pas dans le décompte ci-dessus.

RÉSERVER UN COULOIR POUR UN TCSP DANS L'AGGLOMÉRATION CHAMBÉRIENNE

Aujourd'hui, l'agglomération chambérienne n'atteint pas la taille critique qui permette d'envisager d'y construire un tramway, du moins selon les technologies connues actuellement. Cela restera sans doute encore vrai à l'horizon 2020 visé par le SCOT.

En revanche, d'autres systèmes plus légers (bus guidés, tramways sur pneus...) sont expérimentés dans d'autres agglomérations et pourraient s'avérer adaptés pour le long terme dans l'agglomération chambérienne.

C'est évidemment dans la partie centrale de cette dernière qu'un tel axe lourd est le plus délicat à réaliser et qu'il est urgent d'en réserver la possibilité, mais c'est aussi dans cette partie qu'il est le plus utile pour donner aux transports collectifs leur indépendance par rapport à la circulation générale et aux bouchons. Il paraît possible de relier le secteur de Savoie Expo, au Nord Ouest, à Barberaz la Ravoire, au Sud Est, en passant par le centre ville et le centre d'échanges via les quais de la Leysse, l'avenue des Ducs de Savoie...

Dans un premier temps, cet axe pourrait servir de tronc commun à de nombreuses lignes de bus classiques desservant Savoie Technolac, la Motte-Servolex, Bissy et Chambéry-le-Haut, au Nord, Barberaz, la Ravoire, Challes-les-Eaux, Saint-Baldoph, au Sud.

La possibilité de prolonger ce TCSP en direction de Savoie Technolac, d'une part, et d'Alpespace, d'autre part, devra être étudiée.

Les études devront être poursuivies en associant les différentes autorités organisatrices de transport, dont le Département et la Région. Les PLU des communes concernées devront en tenir compte pour réserver la possibilité de cette réalisation. Le plan d'aménagement de Savoie Technolac réserve également la possibilité d'y réaliser un TCSP.

Enfin, dans le même ordre d'idées, un «lien fixe» est envisageable entre le centre ville de Chambéry (la gare ?) et Chambéry-le-Haut. La poursuite des études associera Chambéry Métropole, les communes de Chambéry et Sonnaz ainsi que le Département et la Région.

LA NÉCESSAIRE COHÉRENCE ENTRE L'URBANISATION ET LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

La Loi SRU a mis l'accent sur la cohérence qui devait être assurée entre les urbanisations et leur desserte par des transports en commun efficaces. Le SCOT de Métropole Savoie en tient, bien sûr, le plus grand compte.

On a vu dans le chapitre «Diagnostic» que la limite des 20 minutes évoquée ci-dessus à propos des lignes de bus est également celle au-delà de laquelle les ménages résidents, mal ou pas du tout desservis par les transports en commun, sont tributaires de la voiture pour effectuer le moindre déplacement et sont amenés à se surmotoriser.

C'est donc à l'intérieur de cette limite qu'on a localisé les futurs pôles préférentiels appelés à accueillir les urbanisations nouvelles dans les deux agglomérations principales. Ces pôles ont été évoqués au paragraphe précédent «Le projet pour le développement urbain».

En dehors de ces deux agglomérations, on a tenu compte de la qualité de la desserte des communes par les transports collectifs, par le train pour certaines d'entre elles (Albens, Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny, Chamousset-Bourgneuf), ou, pour d'autres, par des lignes de cars interurbains relativement efficaces (la Biolle, la Rochette...). Dans ces communes, l'urbanisation sera plutôt favorisée, mais elle sera canalisée de préférence dans les secteurs proches des dessertes et assez strictement encadrée, au contraire, dans les écarts.

Ailleurs, en secteurs périurbains et ruraux non desservis par les transports en commun, l'urbanisation sera maîtrisée par le biais du dimensionnement dont il a été question au paragraphe déjà cité «Le projet pour le développement urbain».

DÉVELOPPER L'USAGE DES DEUX ROUES ET DE LA MARCHÉ À PIED

Le développement de l'usage des deux roues et de la marche à pied suppose que les contraintes de ces deux modes soient prises en compte systématiquement dans le cadre de tous les travaux de voirie pour assurer la sécurité de leurs usagers.

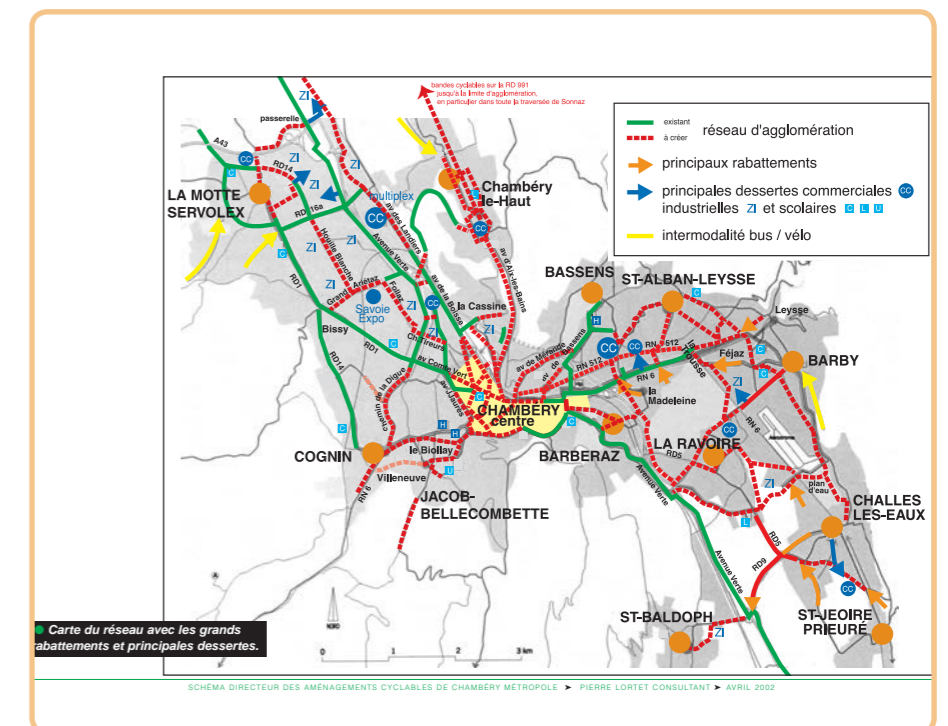
Cette préoccupation constante débouchera sur :

- . La création de bandes ou de pistes cyclables,
- . La conception de "zones 30" avec des espaces généreux pour les piétons,
- . La prise en compte des cyclistes et des piétons dans les aménagements de carrefour et dans la conception des feux tricolores et/ou des giratoires,

- . La mise en place de parcs de stationnement sécurisés pour les deux roues et par la création de vélo stations en tous points où des rabattements sur les transports collectifs (gares, parcs relais...) peuvent être organisés.

Pour les deux roues, des aménagements très importants de pistes et de bandes cyclables ont été déjà réalisés tant par le Conseil Général (notamment pour les loisirs) que par les communes. Des aménagements restent à réaliser, notamment pour améliorer certaines liaisons :

- . Entre les quartiers et les centres des agglomérations principales,
- . Pour procurer un débouché à l'Avenue verte qui sera réalisée le long de la RN 201 dans le cadre du projet «Grand Lac» en direction du centre d'Aix et des aménagements touristiques des rives du lac (Centre nautique, Petit Port et Grand Port, baie de Mémard, Saint-Innocent...).



Pour les piétons, outre les aménagements urbains évoqués ci-dessus, des circuits de découverte seront conçus, décrits dans des topo-guides et balisés entre les agglomérations et leurs environs. Les connexions potentielles entre ces circuits et les transports collectifs seront systématiquement recherchées et valorisées (lignes de bus, gares SNCF).

Par ailleurs les projets portés par les collectivités accorderont une attention particulière aux personnes fragiles, enfants, personnes âgées, handicapés (moteur, mal voyants, malentendants).

LE PROJET POUR LE RESEAU ROUTIER

Comme on l'a vu plus haut, l'objectif prioritaire en matière de déplacements est triple :

- . limiter l'explosion de la demande de déplacements en prévoyant la majeure partie de l'urbanisation nouvelle dans des secteurs déjà desservis ou desservables par les transports collectifs et en luttant contre l'étalement urbain,
- . développer l'usage des transports collectifs et des autres modes alternatifs à la voiture,
- . développer l'usage du fer et le ferroutage pour le transport du fret, notamment entre la France et l'Italie.

Les hypothèses qui sous-tendent les simulations de trafic effectuées dans le cadre du Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA)¹ ont été conçues dans le respect des orientations ci-dessus, elles-mêmes conformes à la Loi sur l'Air. Les taux de répartition modale retenus sont tels que l'essentiel de l'accroissement de la demande de déplacements serait pris en charge par des modes de transports autres que la voiture particulière.

Ainsi, la mise en oeuvre effective de la politique de transports préconisée se traduirait par une multiplication de la fréquentation des transports collectifs par un coefficient égal à 2,5 ou 3. Si ces objectifs sont atteints, beaucoup de projets routiers envisagés pourraient être évités ou reportés après l'horizon 2020 retenu pour le SCOT.

C'est notamment le cas du contournement destiné à assurer la continuité autoroutière au droit de Chambéry.

Cet ouvrage est cependant prévu dans le cadre du SCOT en vertu du principe de précaution pour permettre la réservation de son emprise pour le cas où les prévisions de trafic du DVA seraient dépassées.

D'autres projets sont justifiés par des considérations environnementales (réaménagement de la RN 201 entre Aix-les-Bains et Terre-Nue, notamment).

D'autres sont nécessaires pour améliorer la gestion globale du réseau viaire de l'agglomération chambérienne et pour déboucher sur un partage de la voirie plus favorable aux transports collectifs.

D'autres enfin sont prévus pour supprimer des dysfonctionnements actuels.

Pour la présentation qui va suivre, on a pris le parti de raisonner géographiquement du Nord au Sud.

LE PROJET POUR LES ROUTES DANS LE SECTEUR NORD

Dans ce secteur, la plupart des projets routiers prévus sont liés au réaménagement de la RN 201 (repère A sur le plan de la page suivante), porté aussi par le projet «Grand Lac», qui répond aux objectifs suivants d'ordre environnemental et touristique :

- . éloigner de la rive du Lac le maximum de trafic supporté actuellement par cette route nationale afin de diminuer les nuisances et les risques de pollution accidentelle occasionnés par un trafic trop important dans un secteur très sensible sur le plan environnemental, et par ailleurs très accidentogène,
- . réhabiliter le paysage de la rive du Lac et transformer la route actuelle à grande circulation en boulevard touristique au trafic lent, avec terre-plein central, auquel une «avenue verte» et des bandes cyclables seront associées.



La RN 201 avant et après réaménagement (Projet «Grand Lac», infographie Le Carpentier)

Le trafic actuel, de l'ordre de 24 000 véhicules / jour en moyenne, est composé pour 73 % environ de trafic d'échange dont une

extrémité au moins se situe dans l'agglomération aixoise. Les 27 % restant correspondent à du trafic de transit à l'échelle régionale du Sillon alpin (Annecy Grenoble ou Rumilly Montmélian, par exemple) et à des usagers qui pourraient utiliser l'autoroute à péage A41 Nord mais répugnent à le faire.

L'essentiel du trafic d'échange concernant l'agglomération aixoise a pour origine ou destination la partie basse de la ville d'Aix-les-Bains où sont concentrés les ensembles d'habitations denses et l'essentiel des emplois. Le trafic d'échange lié à Chambéry empruntant actuellement la RN 201 transite par le giratoire de l'aéroport de Voglans.

Pour décharger la rive du Lac d'une part significative du trafic qu'elle supporte actuellement, il convient d'agir sur les deux types de trafic :

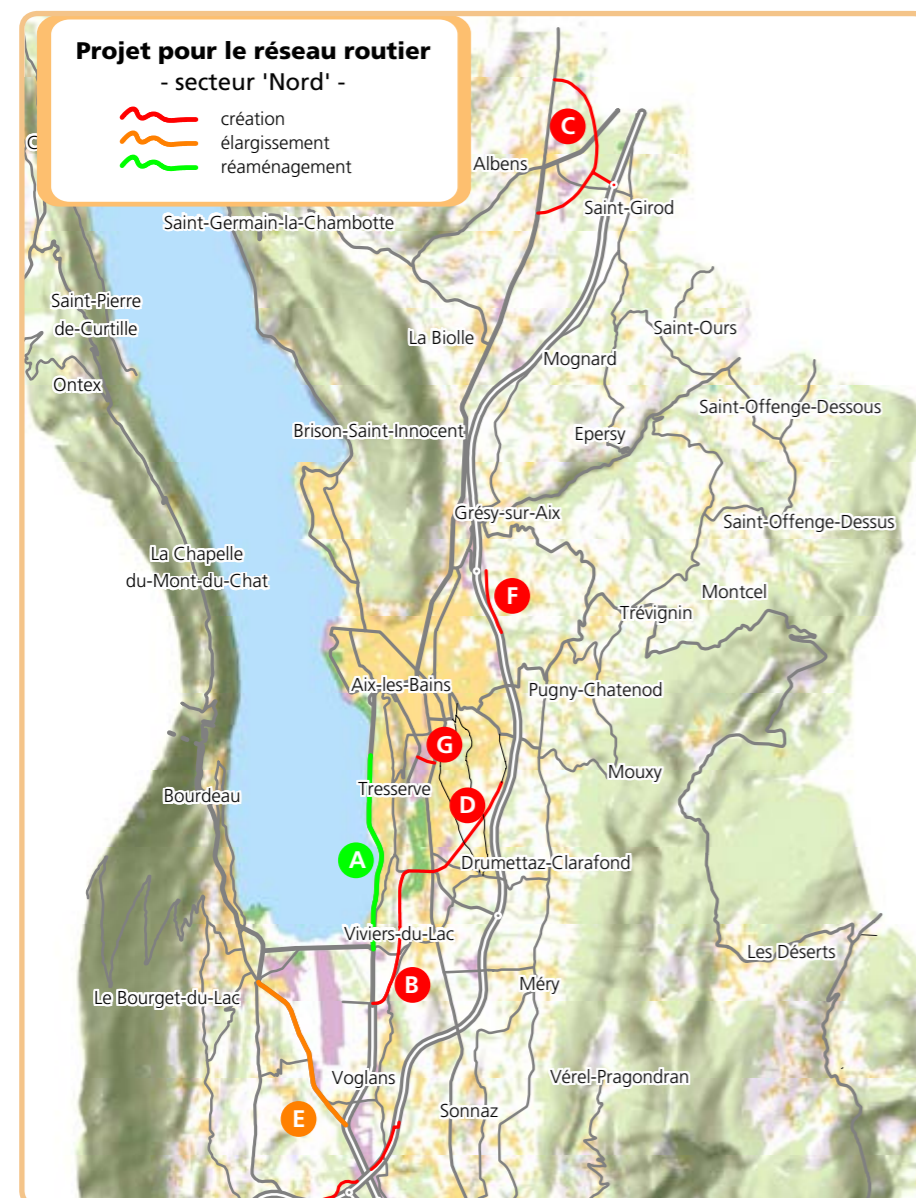
- . pour le trafic d'échanges entre les deux agglomérations, en réalisant une liaison nouvelle, appelée «Barreau Sud» (repère B) entre le giratoire de l'aéroport et le secteur du golf d'Aix-les-Bains (giratoire de la Laitière). Le tracé prévu pour cette voie nouvelle est le même que celui qui avait été envisagé pour la déviation de Viviers-du-Lac, étant entendu qu'il ne s'agit plus d'une déviation mais d'une liaison urbaine.
- . pour le trafic de transit, faire en sorte qu'il utilise effectivement l'autoroute A41, actuellement sous utilisé, en agissant sur plusieurs points :
 - créer un accès supplémentaire à l'autoroute au moyen d'un échangeur nouveau dans le secteur d'Albens Saint-Girod, notamment pour le trafic lié à Rumilly (repère C),
 - réaménager les accès entre la RN 201 et l'autoroute par l'échangeur d'Aix Nord à Grésy-sur-Aix,
 - négocier avec AREA la gratuité de l'autoroute entre Aix-Nord et Chambéry ou, à défaut, une nouvelle grille tarifaire des péages autoroutiers dans ce secteur,
 - concevoir un plan de circulation à Aix qui soit de nature à dissuader le trafic de transit de traverser l'agglomération dans le sens Nord Sud, concurremment avec le réaménagement de la RN 201 dont les caractéristiques physiques dissuaderont la circulation de transit de l'emprunter.

A ce propos, il convient de souligner que le prolongement du boulevard Lepic vers le Sud pour le raccorder à la nouvelle liaison Voglans Laitière serait contre productif par rapport à l'objectif d'une meilleure utilisation de l'autoroute A41. Il n'est donc pas retenu dans le projet de SCOT.

1. Le Dossier de Voirie d'Agglomération a fait l'objet d'un rapport de synthèse (en trois fascicules, daté de Mai 2003) remis à Métropole Savoie et aux élus concernés le 11 juillet 2003 par M le Préfet de la Savoie.

Les autres projets routiers principaux concernant le secteur Nord sont les suivants :

- . une voie de desserte des coteaux au-dessus de Marlioz (repère D) pour desservir le pôle de développement prévu sur cette partie de Drumettaz-Clarafond. Elle se raccordera à des voies existantes sur la commune de Mouxy et à la RD 913 sans être prolongée au-delà vers le Nord. Il ne s'agira donc en aucun cas d'un contournement hors péage de l'agglomération. En revanche, elle permettra de diversifier les accès au centre ville d'Aix à partir du giratoire de la Laitière puisqu'elle donnera un accès direct à la RD 991, au Boulevard de la Roche du Roi et au Chemin du Biollay.
- . l'élargissement de la RN 504 entre Savoie Technolac et Villarcher est envisagé à long terme (repère E). L'aménagement projeté devra comprendre la création d'un transports en commun en site propre. On recherchera un aménagement type boulevard urbain paysager.



- . la déviation d'Albens pour collecter les trafics de la RN 201 et de la RD 910 (vers Rumilly) et faciliter leur accès à l'autoroute via le nouvel échangeur (repère C),
- . une voie latérale à l'Est de l'autoroute A41 entre l'échangeur Aix Nord et la ZAE des Combaruches (repère F) pour améliorer les accès à cette dernière et desservir la partie basse du pôle de développement de Grésy-sur-Aix se prolongeant sur la commune d'Aix-les-Bains.
- . une liaison entre la RD 991 et le boulevard Lepic, sur la commune d'Aix-les-Bains (repère G) qui remplira une triple fonction : permettre de supprimer le passage à niveau de l'avenue de Tresserve, diversifier les accès au centre ville à partir de la RD 991 et desservir le site des Plonges.

La desserte routière de la Chautagne n'est pas satisfaisante actuellement. Son amélioration fait l'objet de deux études :

- . la première, lancée par le Conseil Général, compare et évalue les améliorations possibles des différents accès possibles à la Chautagne, que ce soit depuis Chambéry ou à partir d'Aix-les-Bains et depuis l'autoroute A41, en complément de la RD 991 actuelle qui longe le lac,
- . la seconde, plus locale, examine les possibilités d'aménagement de cette dernière route au droit du hameau de Brison-les-Oliviers.

LE PROJET POUR LES ROUTES DANS LE SECTEUR «CENTRE»

Réserver la possibilité de réaliser la continuité autoroutière pour le très long terme

Le problème routier principal du secteur Centre concerne l'avenir de la VRU dont le trafic a très fortement augmenté ces dernières années (cf. chapitre «Diagnostic»).

Les études du Dossier de Voirie d'Agglomération (DVA) ont montré que des hypothèses de répartition modale conformes aux prescriptions de la Loi sur l'Air débouchaient sur des trafics que la VRU, dans sa configuration actuelle de section courante permettrait d'écouler à condition d'améliorer la capacité de certains échangeurs.

Comme on l'a vu, il a toutefois été soutenu qu'il était raisonnable de prévoir un contournement autoroutier de l'agglomération chambérienne en vertu du principe de précaution pour le cas où les prévisions ne seraient pas vérifiées.

Les deux solutions en présence depuis de nombreuses années (contournements Ouest et Est) permettraient d'alléger le trafic

de la VRU dans des proportions voisines, un peu moins de 2 000 véhicules / heure. Le contournement, Ouest ou Est, supporterait un trafic, plutôt modeste, de 1 600 véhicules / heure environ.

La faiblesse de ces prévisions n'est pas étonnante :

- . la part du transit dans le trafic global de la VRU susceptible d'être intéressé par un contournement est inférieure à 20 %,
- . les hypothèses de répartition modale, bien que respectant la Loi sur l'Air, sont ambitieuses et minimisent donc les trafics routiers,
- . la VRU, gratuite, représente un concurrence sévère pour un contournement soumis à péage,
- . chaque contournement ne capte qu'une partie des trafics de transit. Le contournement Ouest correspond plutôt au grand transit international entre la France et l'Italie, tandis que le contournement Est intéresse davantage le transit plus régional à l'intérieur du Sillon alpin.

Cette dernière constatation a amené à étudier une troisième solution consistant à rechercher «l'enfouissement progressif» du trafic de transit de la VRU. On ne peut pas considérer que cette recherche ait été conclue à ce jour.

Les caractéristiques économiques (trafics, coûts, «concedabilité»...) des deux autres solutions sont très voisines, mais la prise en compte d'un autre critère permet d'écarter la solution Est. Dans cette hypothèse, l'autoroute traverserait des secteurs très fortement urbanisés sur les communes de Bassens, Saint-Alban-Leyse, Barberaz et la Ravoire où elle induirait des nuisances difficilement acceptables.

Tout en poursuivant les études comparatives entre les trois familles de solutions, l'Etat s'est néanmoins nettement exprimé¹ en faveur de la solution Ouest (repère H de la carte de la page suivante) pour deux raisons principales :

- . sauf en quelques points singuliers, elle traverse des secteurs moins urbanisés et le nombre d'habitants touchés par les nuisances est beaucoup moins élevé que dans la solution Est,
- . elle capte mieux le trafic poids lourds France Italie et le détourne mieux du coeur de l'agglomération.

L'indication qui figure sur la carte de la page suivante n'est qu'un principe de liaison, le tracé n'étant pas connu à ce jour.

S'il devait se concrétiser, ce projet aura à tenir le plus grand compte de la particulière sensibilité environnementale du terri-

1. Lettre du 30 juin 2000 et du 1er juin 2004 de M. le Directeur des Routes du Ministère de l'Équipement, Dossier de Voirie d'Agglomération présenté le 11 juillet 2003.

toire que cette infrastructure traverserait. En particulier, il sera nécessaire de prévoir de longues sections en souterrain ou en tranchées couvertes pour protéger les populations des nuisances sonores et éviter que les communes concernées ne soient coupées en deux par cette autoroute.

En date du 30 octobre 2004, le Préfet de la Savoie a pris un arrêté définissant un périmètre d'étude portant sur le fuseau ouest et permettant de surseoir à statuer pour les autorisations d'urbanisme. La procédure de PIG (Projet d'Intérêt Général) pourrait ensuite être utilisée par l'Etat.

Les études techniques se poursuivront aussi par une recherche approfondie de solutions particulièrement dans la famille dite centre, variante qui comporterait une portion significative en souterrain, en système autoroutier ou non.

Améliorer les accès à la VRU

La Voie Rapide Urbaine constitue une véritable épine dorsale autour de laquelle s'organise tout le réseau routier de l'agglomération chambérienne. Comme on l'a vu plus haut, elle peut jouer un rôle très important pour le développement des transports collectifs en permettant de soulager la circulation automobile dans les quartiers et le centre ville pour une meilleure circulation des bus.

Il convient donc d'améliorer les accès à cette voie pour y canaliser davantage le trafic. C'est la finalité principale des projets ci-après :

. la liaison Grand Verger Cassine (repère K) permettra aux usagers de la RN 6, en provenance ou à destination du Sud Ouest de l'agglomération (Biollay, Jacob-Bellecombette, Cognin, Bissy...) d'accéder plus rapidement à la VRU, notamment pour leurs déplacements en direction du Sud. Les caractéristiques de la RN 6 entre le Grand Verger et le rond-point de la Favorite seraient à renforcer progressivement en poursuivant la dénivellation des principaux carrefours.

. l'élargissement de la RN 6 entre le carrefour de la Trousse et l'échangeur de la Garatte (repère J) pour une meilleure répartition des trafics entre

cette route nationale et la RN 512 en cohérence avec le PDU de l'agglomération chambérienne qui vient d'être approuvé. Le projet inclut en outre la réalisation du «barreau de la Guillère» (repère J) avec, à terme, un nouveau pont sur la Leysse. Le problème restant posé de l'opportunité et de la faisabilité d'un pont supplémentaire entre celui de la Martinière et le passage à niveau 28.

La poursuite éventuelle, dans un deuxième temps, du projet Grand Verger Cassine en direction de Joppet fera l'objet d'études d'opportunité et de faisabilité. Ce projet, dont les caractéristiques ne sont pas encore définies, devrait soulager le réseau viaire de l'hypercentre, et singulièrement l'avenue des Ducs de Savoie, permettant un partage de cette voirie plus favorable aux bus et aux modes alternatifs.

Le réaménagement de l'Avenue du Grand Ariétaz et l'amélioration de son raccordement avec la RD 14 (repère I) participent également à l'amélioration des accès à la VRU pour la commune de Cognin, ainsi que pour Bissy et Savoie Expo.

Il en est de même pour un projet reliant le chef-lieu de la Motte-Servolex à la VRU Nord (repère L) dans le secteur de la ZAE des Landiers en longeant l'autoroute et les emprises de la gare de péage de Chambéry Nord.

Enfin, une voie nouvelle prévue entre le futur pont sur la Leysse, en prolongement du barreau de la Guillère, et la rue du Mont-Saint-Michel à Barberaz (repère O) permettra au quartier de la Madeleine (la Ravoire, Barberaz) d'accéder à la RN 6 et à la VRU dans de meilleures conditions qu'aujourd'hui.

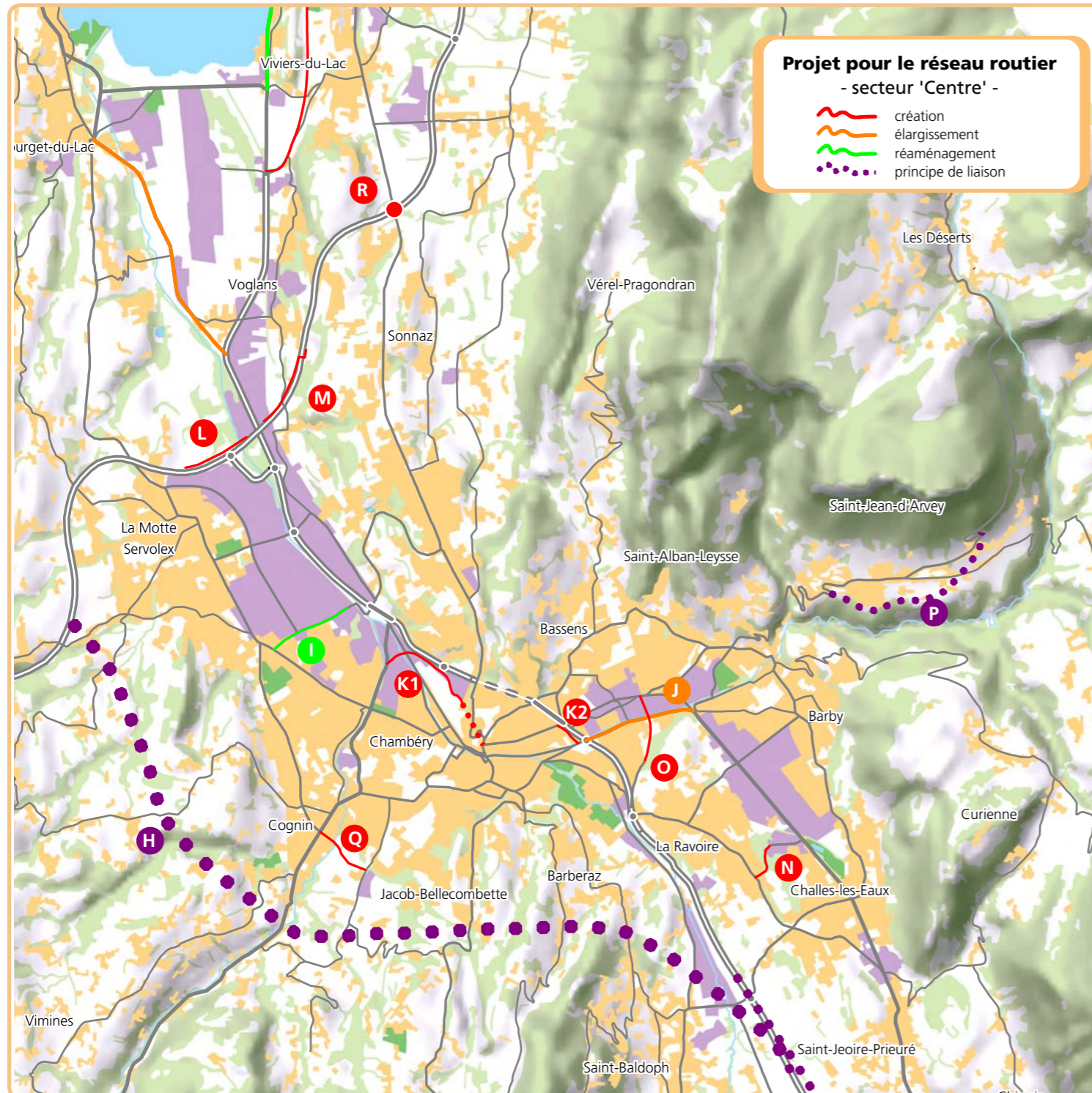
Enfin, l'échangeur de la Peysse à Barberaz sera pour sa part complété pour donner un accès direct à la VRU à partir de la RD 201 à Barberaz grâce à un nouveau franchissement de la voie ferrée et de l'Albane.

Le cas particulier de la voie de Boigne

Au SDAU de 1977, il était prévu de relier le Sud-Ouest de l'agglomération (Cognin, Jacob-Bellecombette...) à la VRU Sud et l'autoroute A43 en évitant le centre historique de Chambéry et le quartier Curial. Une voie nouvelle dite «voie de Boigne» était donc prévue entre le quartier de l'Hôpital de Chambéry et l'échangeur de la Peysse à Barberaz avec un tunnel important sous la colline de Bellevue et la Calamine.

Le tracé de cette voie nouvelle n'a pas été véritablement protégé et il ne serait plus possible de la réaliser dans son intégralité. En particulier, l'emprise de son extrémité à Barberaz a été urbanisée récemment.

Seule la partie centrale, en tunnel entre les secteurs de Maché et de la Cardinière, serait envisageable. Il convient de protéger à



l'avenir les deux têtes de tunnel pour le cas où cet ouvrage s'avérerait nécessaire à long terme, pour une route nouvelle ou, le cas échéant, un transport en commun en site propre.

La desserte routière des nouveaux pôles préférentiels d'urbanisation

La création des nouveaux pôles de développement entraîne, pour certains d'entre eux, la réalisation de voies nouvelles pour les desservir tant en véhicules individuels que par les transports en commun. Les principaux projets sont les suivants :

- . l'urbanisation du versant Sud-Ouest de la colline des Monts, à Bassens, suppose de prolonger la rue Centrale, en contournant le chef-lieu par l'Ouest,
- . les pôles de développement prévus à Saint-Alban-Leyse (Chesses et les Contours) sont à relier à la VRU via la RN 6 en réaménageant la rue du Granier et en la prolongeant au Sud par le barreau de la Guillère et un nouveau pont sur la Leyse,
- . le pôle de développement situé entre l'échangeur du Granier et le lycée du même nom nécessite que l'échangeur ait été complété pour fonctionner en direction du Sud. La desserte de la zone proprement dite sera à étudier dans le cadre de son aménagement,
- . la création du pôle de Villeneuve à Cognin nécessite de prolonger la RD 14 vers le Sud Est jusqu'à la RD 7 en lui faisant traverser l'Hyères (repère Q).
- . la réalisation de la partie de la zone d'activités du Puits d'Ordet située sur la Ravoire, dont la réalisation est conditionnée, on l'a vu, par la résolution de problèmes hydrauliques, nécessite également de prévoir sa desserte efficace par un barreau nouveau entre la RN 6 et la RD 5 (repère N).

Améliorer les accès à la zone touristique du Grand plateau nordique et au massif des Bauges

C'est la finalité essentielle du projet de déviation de la RD 912 à Saint-Jean-d'Arvey (repère P), actuellement à l'étude. Celle-ci est conduite par le Département en étroite liaison avec la commune. Une fois le tracé connu, le PLU de Saint-Jean-d'Arvey en protégera le tracé. En attendant, seul un principe de liaison figure au SCOT.

Prévoir un nouvel échangeur sur l'A 41

A l'intersection de l'autoroute A 41 et la RD 991 (repère R), un nouvel échangeur (ou demi échangeur orienté vers Chambéry Nord) est prévu pour soulager la RD 991. Cette route se transforme en effet en axe de transit et devient une véritable alterna-

tive à l'autoroute avec un trafic dépassant maintenant les 10 000 véhicules / jour.

Les dysfonctionnements vont aller en s'aggravant avec la poursuite de l'urbanisation dans les deux agglomérations et avec le remplissage de la zone d'activités de Savoie Hexapôle.

La réalisation d'un échangeur, qui reste à étudier, permettrait aux communes concernées d'édicter, en accord avec le Conseil Général, des dispositions contraignantes destinées à réguler le trafic de transit, notamment des poids lourds.

LE PROJET POUR LES ROUTES DANS LE SECTEUR SUD

Le projet pour les routes dans le secteur Sud répond aux objectifs suivants :

- . pallier les dysfonctionnements actuels dont souffrent les communes des Marches, de Myans et de Saint-Jeoire-Prieuré traversées par des trafics de transit importants correspondant aux usagers qui ne souhaitent pas utiliser l'autoroute à péage,
- . améliorer les routes transversales aux grands axes pour une meilleure répartition des trafics entre les voies longitudinales, tant dans la cluse de Chambéry que dans la Combe de Savoie,
- . améliorer les caractéristiques de la RD 925 dans la vallée de Gelon et le secteur Arc-Isère, axe qui supporte un important trafic de poids lourds et des transports exceptionnels,
- . améliorer les accès à Alpespace en venant du Sud (A41).

A long terme, la réalisation du contournement autoroutier de l'agglomération chambérienne amènera à prévoir un débouché pour la VRU vers le Sud, notamment en la raccordant à la RN 6.

La carte ci-dessous illustre la solution envisagée qui consiste à dévier la VRU depuis le Sud de l'échangeur du Granier (repère S), qui restera gratuit, de lui faire longer l'autoroute A 43 en passant à l'Est de l'aire de services de l'Abis, puis la voie ferrée, pour se raccorder à la RN 6 sur la commune de Saint-Jeoire-Prieuré, à proximité de la chapelle. Elle est susceptible d'être prolongée jusqu'au giratoire de Chignin.

Les échanges entre le réseau autoroutier à péage et le réseau national se feraient à l'échangeur actuel des Marches dont les caractéristiques seraient à étoffer, la barrière en pleine voie de Chignin étant supprimée.

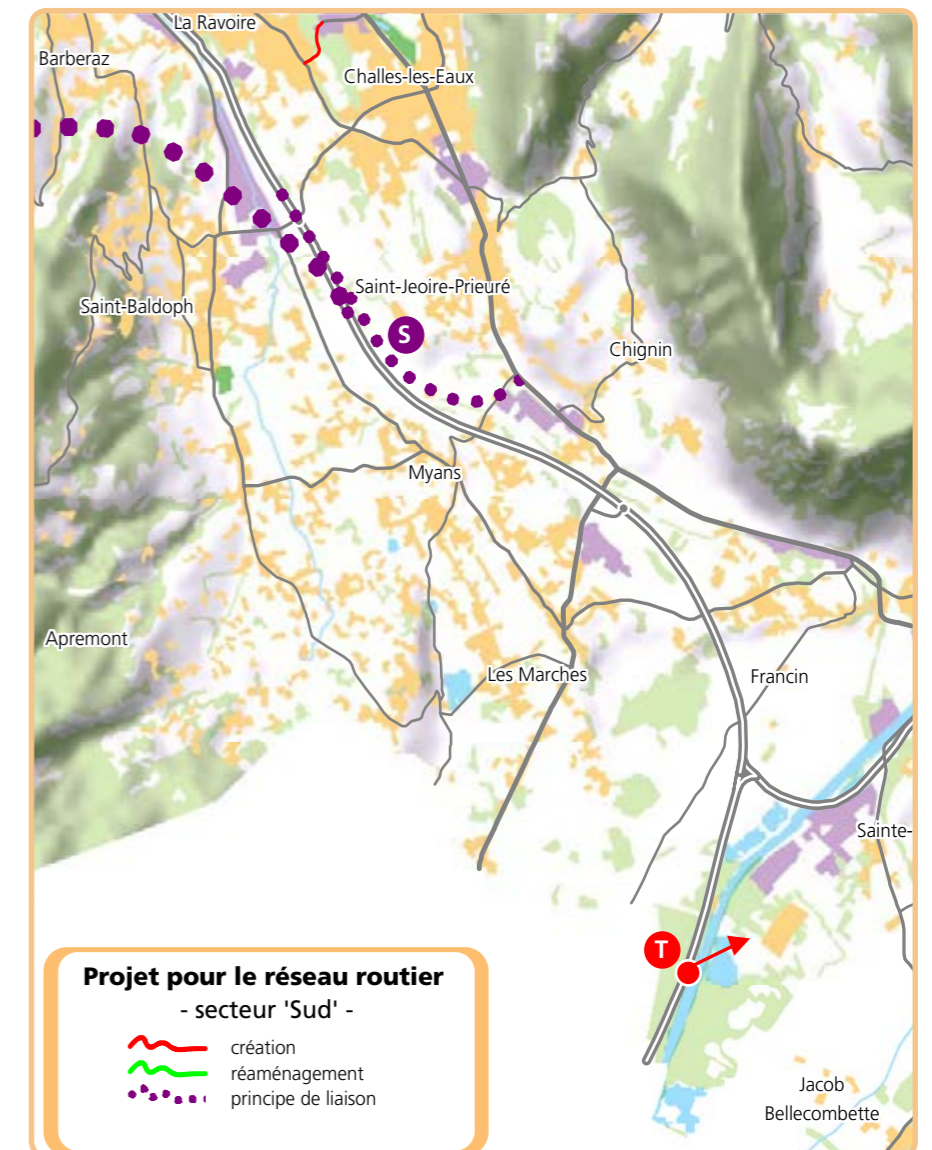
Ce projet, dont il convient de réserver la possibilité dans les PLU, pourrait s'avérer inutile si un accord de rachat de péage ou de

«petite gratuité» pouvait être conclu avec le concessionnaire de l'autoroute A 43 entre Chignin et Chambéry.

Dans le cas contraire, une première tranche pourrait être réalisée à court terme, indépendamment du contournement autoroutier, sous la forme allégée d'une chaussée de 7 mètres sans accès des riverains raccordée à la VRU par l'intermédiaire de l'échangeur du Granier complété vers le Sud. Ce projet devra bien sûr être conçu pour pouvoir s'intégrer au projet long terme de prolongement de la VRU, prolongement dont les caractéristiques seront vraisemblablement celles d'une voie express.

Enfin, pour soulager les chefs-lieux des Marches et de Myans des trafics de transit qui les traversent, il sera nécessaire de compléter le dispositif par une déviation de la RN 90. La solution technique, qui devra tenir compte du caractère sensible du site (paysage sur le château, vignoble...), n'est pas actuellement connue. Le Conseil Général poursuit actuellement les études techniques.

Les transversales dont il est question dans le cadre du deuxième objectif sont les suivantes :



. la liaison entre le carrefour «des pétroliers» et le hameau du Gaz à Apremont en calibrant les RD 22E et 201 en évitant le chef-lieu de Myans. Il s'agit ici d'un principe de liaison dont le tracé reste à étudier.

. les routes départementales reliant la RD 201 en piémont des Bauges à la RN 6 dont les caractéristiques devront progressivement être améliorées pour inciter le maximum de trafic à emprunter la RN 6 et alléger d'autant la RD 201 qui dessert les villages.

L'accroissement du trafic de la RD 925 et la part de poids lourds qu'elle supporte posent des problèmes dans la traverse de la Rochette, aggravés par la présence périodique de transports exceptionnels. Des aménagements de sécurité type «zone 30» sont à envisager pour conférer à cette route un aspect de boulevard urbain.

Toujours dans l'agglomération rochettoise, une voie nouvelle est prévue pour desservir les cartonneries à partir du rond-point existant entre les RD 925 et 202.

Comme à la Rochette, le trafic poids lourds de plus en plus important qui utilise la RD 925 dans le secteur du confluent Arc-Isère entraîne pour les différentes communes traversées (Chamousset et Bourgneuf) des nuisances, des pollutions et des risques d'accident. Cette route départementale constitue en effet un shunt gratuit entre les échangeurs de Pontcharra et d'Aiton pour les trajets entre la région Grenobloise et la Maurienne. Des aménagements de sécurité sont à prévoir au plus vite en attendant une éventuelle déviation dont la nécessité sera sans doute de plus en plus évidente.

Enfin, un nouvel échangeur, situé entre celui de Pontcharra et la bifurcation A41 / A43, permettrait de mieux desservir à partir du Sud la zone d'Alpespace (repère T), et plus généralement le secteur de «l'Y» Montmélian Pontcharra appelé, comme on l'a vu, à d'importants développements à long terme.

Pour le très long terme, le désenclavement de la Rochette et du Val Gelon par la création d'un tunnel sous Montraiillant ralliant l'échangeur de Montmélian sur l'A43 devrait être mis à l'étude. Une fois connu le principe de cette liaison qui utiliserait au maximum des voies existantes, les deux têtes de tunnel pourraient être réservées si l'opportunité et la faisabilité d'un tel ouvrage étaient confirmées.

L'AVENIR DE L'AÉROPORT

L'aéroport de Chambéry Aix-les-Bains connaît depuis quelques années une évolution en profondeur.

Exploité jusqu'aujourd'hui par la Chambre de Commerce et d'Industrie sous l'autorité de l'Etat, il a permis de faire fonctionner une ligne régulière vers Paris Orly. Celle-ci, en raison de la concurrence du TGV, a connu une rentabilité de moins en moins bonne. Elle est aujourd'hui arrêtée depuis avril 2003.

Parallèlement, on a assisté au contraire à la montée en puissance d'un trafic de charters touristiques lié à l'activité des stations de sports d'hiver. En 2003, ce trafic pourrait atteindre 170 000 passagers par an. Un trafic d'aviation d'affaires, également présent sur la plateforme, se développe au fil des années.

Sur le plan institutionnel, on est aussi dans une période de profonde évolution. En 2002, la Chambre de Commerce et d'Industrie a fait part de son souhait de ne plus exploiter cet aéroport.

De son côté, l'Etat a manifesté également le désir de se désengager.

Le Département s'est alors positionné sur le principe de la reprise de l'activité aéroportuaire.

Dans le cadre d'une convention signée le 29 septembre 2003, la domanialité est transférée de l'Etat au Département.

Depuis, le Département a lancé un appel public de candidature lié à une procédure de délégation de services public, en vue de retenir le futur gestionnaire de l'aéroport. Un groupement privé a été retenu pour exploiter cet équipement à compter du 1er juillet 2004.

Ces évolutions nécessiteront sans doute la réalisation, en tout ou partie, des travaux suivants prévus au projet de Plan de Composition Générale élaboré par les services de l'Etat :

- la construction de bâtiments abritant des services pour l'aviation d'affaires, la maintenance des avions et généralement toute activité liée à l'économie aéroportuaire et aéronautique,
- la création d'un parking d'aéronefs,
- le déplacement d'un taxiway...

LES MARCHANDISES EN VILLE

Le principal objectif dans le domaine de la prise en compte des marchandises consiste bien évidemment à reporter le maximum de fret du mode routier vers le mode ferroviaire (transport de marchandises traditionnel ou ferroutage). Le projet de ligne ferroviaire Lyon Turin dans sa composante fret répondra à une grande partie de cette préoccupation pour les trafics de transit entre la France et l'Italie.

Mais, au-delà de cet objectif essentiel, il s'agit aussi, dans les agglomérations, de concilier la nécessité économique évidente et impérieuse d'alimenter les activités économiques et commerciales présentes en ville, notamment dans les centres, avec le maintien d'une certaine fluidité des trafics non moins nécessaire, notamment pour que les transports collectifs jouent le rôle qu'on attend d'eux. Il importe également de corriger certains dysfonctionnements dus aux différences de réglementation entre les différentes communes d'une même agglomération, faute de la coordination nécessaire.

Dans le cadre des Plans de Déplacements Urbains successifs de l'agglomération chambérienne, d'une part, et des études de plans de circulation pour l'agglomération aixoise, d'autre part, les principes suivants seront à concrétiser et à mettre en oeuvre :

- . homogénéiser les limitations de tonnage d'une commune à l'autre pour la définition d'itinéraires cohérents, cette coordination pouvant être réalisée à l'échelle de la globalité des deux agglomérations,
- . susciter la concertation entre transporteurs et commerçants sous l'autorité de la collectivité territoriale pour une meilleure organisation des livraisons : déboucher sur une certaine mutualisation des livraisons entre transporteurs, inciter les commerçants à retirer une partie des marchandises aux comptoirs des transporteurs avec des petits véhicules, développer les livraisons au domicile des consommateurs,
- . rationaliser les places de stationnement pour les livraisons en fonction des tailles des véhicules, des durées de livraison, avec des tarifications adaptées.

Par ailleurs, les autorisations de grandes et moyennes surfaces commerciales devront être assorties de conditions pour que la circulation et le stationnement des poids lourds pour les livraisons soient correctement assurés.

LE PROJET POUR L'ENVIRONNEMENT

LA GESTION DES ESPACES NATURELS ET RURAUX

PASSER DU RECENSEMENT DES ENJEUX DE PROTECTION AU PADD, LA "TRAME VERTE"

Les trois démarches concernant respectivement le paysage, l'agriculture et le milieu naturel qui ont été résumées au chapitre "Etat initial de l'environnement" ont permis de repérer les principaux enjeux de protection. Il convenait de confronter ces derniers aux enjeux de développement économique et urbain et de procéder aux arbitrages nécessaires respectant au mieux les principes du développement durable.

L'ensemble des trois démarches (agriculture, paysage, milieu naturel) a fait l'objet d'un document de synthèse appelé "trame verte" qui tient compte des arbitrages et ajustements évoqués ci-dessus. Les principes qui la sous-tendent sont présentés ci-après dans le cadre du PADD, mais sa portée juridique et opérationnelle sera précisée dans le cadre du Document d'orientation et des documents graphiques.

D'une façon générale, les secteurs dont la qualité du patrimoine naturel a été vérifiée ont été systématiquement respectés et sont protégés par le SCOT.

La localisation définitive des zones à protéger pour des considérations agricoles ou paysagères a été mise au point en concertation avec les communes. Des ajustements ont été effectués pour tenir compte des orientations du SCOT et de certains projets compatibles avec ces dernières :

- . arbitrages plutôt favorables au développement de l'urbanisation dans les cas suivants :
 - dans les parties centrales des deux agglomérations principales (secteurs desservis par les transports en commun à moins de 20 minutes des centres en bus),
 - dans les autres secteurs de développement («triangle» Montmélian Pontcharra, Arc Isère),
 - dans les autres petites villes (Saint-Pierre-d'Albigny, la Rochette, Albens...) bien desservies par les transports collectifs.
- . à l'inverse, les arbitrages ont été plutôt favorables aux enjeux de protection dans les situations ci-après :

- dans les périphéries rurales des communes urbaines (deux exemples : les hameaux ruraux de la Motte-Servolex, la partie de Drumettaz-Clarafond située en amont de l'autoroute,
- dans les communes périurbaines où l'urbanisation, trop rapide, doit être maîtrisée,
- dans les écarts mal desservis des bourgs,
- dans les communes rurales où il n'y a pas d'enjeux de développement particuliers.

Enfin, les arbitrages concernant la trame verte tiennent compte de certains grands projets d'aménagement, même au détriment de zones agricoles. Le meilleur exemple, à ce propos, concerne la deuxième tranche de Savoie Technolac prévue à court terme. La zone agricole affectée par ce projet n'apparaît pas en tant que zone à protéger car l'enjeu du développement économique a semblé prioritaire dans ce cas particulier.

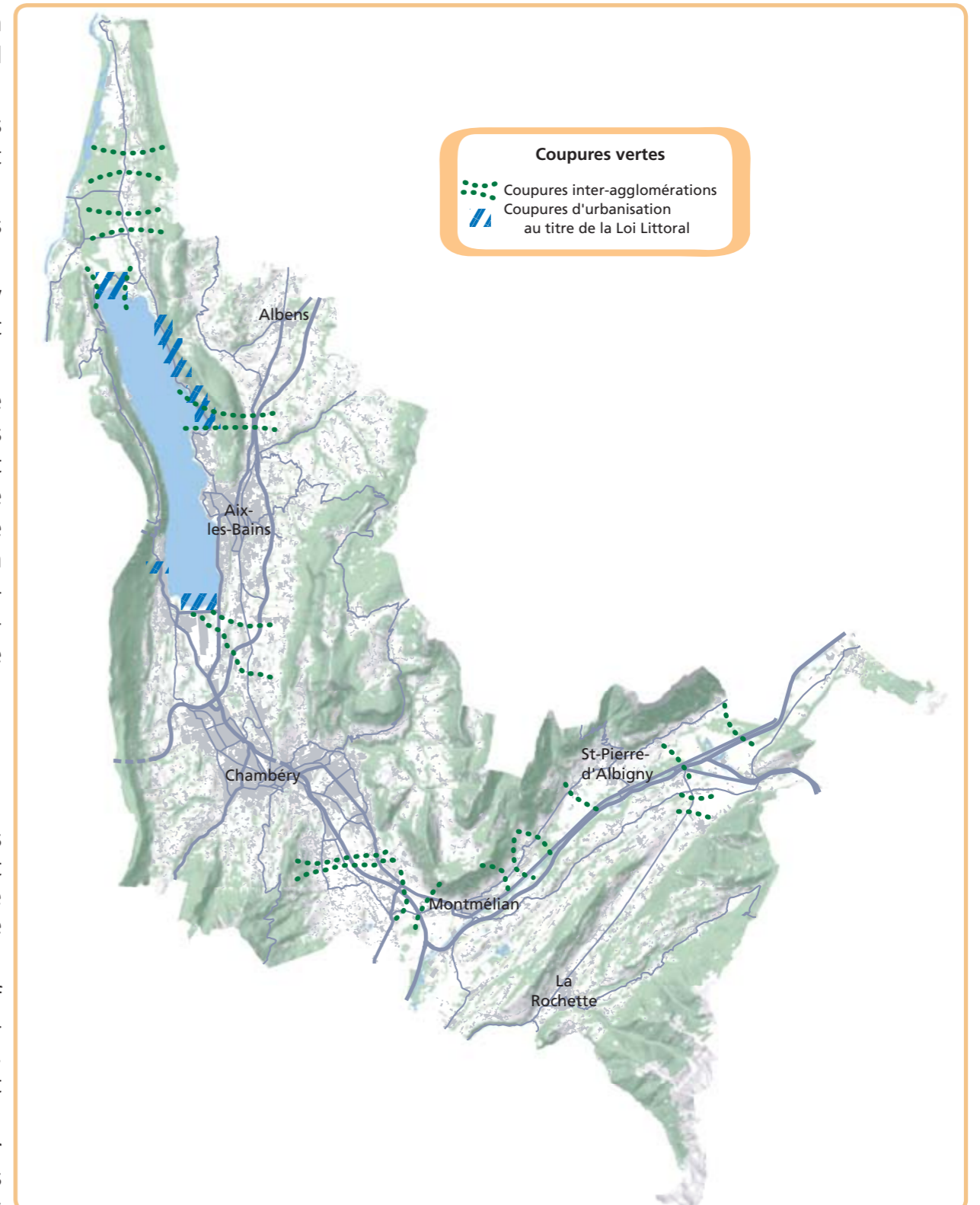
LA PRISE EN COMPTE DES ENJEUX PAYSAGERS

Les différents secteurs à enjeux paysagers repérés dans le cadre du diagnostic (cf. «Etat initial de l'environnement») font l'objet d'une transcription réglementaire dans le cadre de la «trame verte» du SCOT.

La plupart d'entre eux donnent lieu, sauf exceptions justifiées au paragraphe précédent, à la localisation de zones à protéger. Deux types de secteurs à enjeux méritent d'être évoqués plus précisément :

- . La protection des coupures vertes inter agglomérations correspond à une des orientations majeures du SCOT. Elles

figurent sur la carte ci-contre. Elles recouvrent en fait des territoires dont l'essentiel sera protégé dans le cadre des cartes détaillées de trame verte du document d'orientation et de ses dispositions prescriptives. Sur ces cartes, les coupures vertes n'apparaîtront plus en tant que telles.



. Selon les cas, certaines unités paysagères remarquables sont répertoriées comme des secteurs à protéger en dehors des zones urbanisables, d'autres, se situant dans des secteurs urbanisables, feront l'objet de prescriptions textuelles pour soigner l'insertion paysagère des projets.

Sur la carte de la page précédente, on a également fait apparaître les coupures d'urbanisation au sens de la Loi littoral (article L. 146-2 du Code de l'urbanisme). Exprimées ici de façon très schématique et à petite échelle, elles font l'objet de protections strictes localisées sur la carte de synthèse «Equilibre développement / protection».

LA PRISE EN COMPTE DES ESPACES NATURELS À ENJEUX

D'une façon générale et systématique, les secteurs inventoriés dans le cadre du chapitre relatif à «l'état initial de l'environnement» (ZNIEFF, Natura 2000, arrêtés de biotopes...) sont pris en compte par le SCOT qui participera ainsi à leur protection.

La ZNIEFF de type 1 dite du «Pré Lombard» à la Motte-Servolex, dont une partie importante a été drainée et plantée en maïs, a en fait vocation à retourner dans son état initial de zone humide, perspective très cohérente avec la «renaturation» de la Leysse et le «méandrage» du ruisseau des Marais prévus au contrat de bassin versant du lac du Bourget.

Les études concernant la ligne à grande vitesse retiennent pour ce projet des caractéristiques compatibles avec la vocation naturelle de cette zone humide et avec le dispositif de régulation des crues entre la zone de rétention de Pré Lombard et le futur bras de décharge de la Leysse.

LA GESTION ET LA MISE EN VALEUR DES ESPACES NATURELS ET RURAUX

Le SCOT jouera un rôle important pour la protection des espaces naturels et ruraux les plus intéressants du territoire de Métropole Savoie, en conférant à ces espaces un statut plus stable que celui qui leur est reconnu par les PLU.

Mais la protection réglementaire peut ne pas suffire et certains espaces nécessitent d'être gérés de façon plus volontariste et opérationnelle.



Le Margériaz vu de Curienne

Photo Métropole Savoie

La sauvegarde et le développement de l'agriculture périurbaine

Les fonctions de l'agriculture périurbaine sont multiples :

- . elle est le siège de productions de qualité dont les urbains proches peuvent profiter, notamment si des circuits courts sont organisés au bénéfice des producteurs et des consommateurs,
- . elle permet, là où les exploitations peuvent être viables, de gérer «gratuitement» les paysages qui entourent les agglomérations,
- . elle peut même, dans le cadre de contrats passés avec la puissance publique, entretenir des zones naturelles non productives sur le plan agricole (zones humides, chemins, lieux de promenades...).

Fortes de ces constatations, les organisations professionnelles agricoles ont proposé aux collectivités territoriales de mettre en place des programmes d'actions partenariales pour permettre à l'agriculture périurbaine de se maintenir, voire de se développer là où cela est possible. Elles demandent également aux collectivités territoriales d'avoir le souci d'accompagner les mutations (conversions, déplacements...) des exploitations touchées par les opérations d'aménagement.

Il a été convenu que Métropole Savoie devait constituer le lieu de rencontre entre collectivités et organisations professionnelles qui sera nécessaire pour définir les grandes orientations qui soutiendront les programmes d'actions. Il s'agit là d'une des missions de suivi que Métropole Savoie pourra accomplir une fois le SCOT approuvé.

La mise en oeuvre des actions proprement dites concernera, pour les collectivités, soit les communes elles-mêmes, soit plus souvent

les groupements de communes tels que Chambéry Métropole, les différentes communautés de communes et les SIVOM.

La gestion des zones naturelles

En Savoie, le Conservatoire du Patrimoine Naturel de Savoie a été mis en place par le Conseil Général pour aider les collectivités à gérer et à mettre en valeur les espaces naturels les plus intéressants. Sur leur territoire, les Parcs Naturels Régionaux jouent également ce rôle.

Des programmes de gestion sont conçus en accord avec les collectivités et en liaison avec les agriculteurs et les propriétaires. Sans cette gestion, ces espaces peuvent être perçus comme des zones «par défaut» souvent affectées par des dépôts sauvages. D'autre part, lorsqu'il s'agit de zones humides, le défaut d'entretien débouche à un terme relativement rapproché sur une dégradation de leur intérêt naturaliste.

Il importe d'autre part que les zones naturelles fassent l'objet d'une mise en valeur pédagogique en direction des scolaires et des promeneurs. Des panneaux d'interprétation et des dépliants explicatifs, comme le font les Parcs Naturels Régionaux, pourraient être mis en place par les collectivités concernées, notamment au niveau des groupements de communes.

L'insertion paysagère des projets

Dans certains secteurs sensibles sur le plan paysager, l'insertion des projets d'urbanisation doit être spécialement soignée dans deux cas principaux :

- . soit pour minimiser leur impact sur le paysage à dominante naturelle,
- . soit pour optimiser leur «greffe» sur les parties actuellement urbanisées, notamment auprès des villages et hameaux existants.

Aujourd'hui, les technologies de l'imagerie numérique permettent de visualiser les projets et de simuler leur impact visuel sur leur environnement paysager. Cette simulation pourrait être exigée plus souvent des pétitionnaires des projets à partir d'une certaine importance dans le cadre du volet paysager du permis de construire. Ces techniques pourraient également être mises en oeuvre par les collectivités dans le cadre de la consultance architecturale en amont du dépôt des projets de permis de construire.

Les plans locaux de gestion de l'espace

En fait, les actions de sauvegarde, de développement ou de promotion de l'agriculture périurbaine, l'organisation de l'entretien des zones naturelles et leur mise en valeur, la prise en compte de la qualité des paysages, l'entretien des sentiers... devraient

faire l'objet d'actions coordonnées dans le cadre de plans de gestion de l'espace.

Le Parc Naturel Régional du Massif des Bauges a montré la voie pour les communes du Plateau de la Leysse. Cette expérience serait à transposer, voire à généraliser, sur les différents territoires constitutifs de Métropole Savoie gérés par les groupements de communes tels que communautés de communes, SIVOM...

Métropole Savoie, dans le cadre de sa mission de suivi du SCOT, s'efforcera également de promouvoir ce type de programmes.

DES CORRIDORS ÉCOLOGIQUES À AMÉNAGER

Les protections que le SCOT détermine pourront permettre de réaliser des couloirs écologiques tout à fait intéressants au prix de travaux permettant aux animaux de franchir les infrastructures. C'est notamment le cas pour les deux coupures interagglomérations situées au Nord et au Sud de l'agglomération chambérienne. La première met en communication le Sud du lac du Bourget avec les contreforts du Nivolet et le massif des Bauges. La seconde met en relation les zones naturelles d'Apremont, Myans et Chignin et assure ainsi la jonction entre les deux PNR de Chartreuse et des Bauges.

Les aménagements et infrastructures dans ces secteurs par ailleurs protégés, pour l'essentiel, de toute urbanisation devront être conçus pour ne pas entraver les déplacements d'animaux.

LA GESTION DES RISQUES

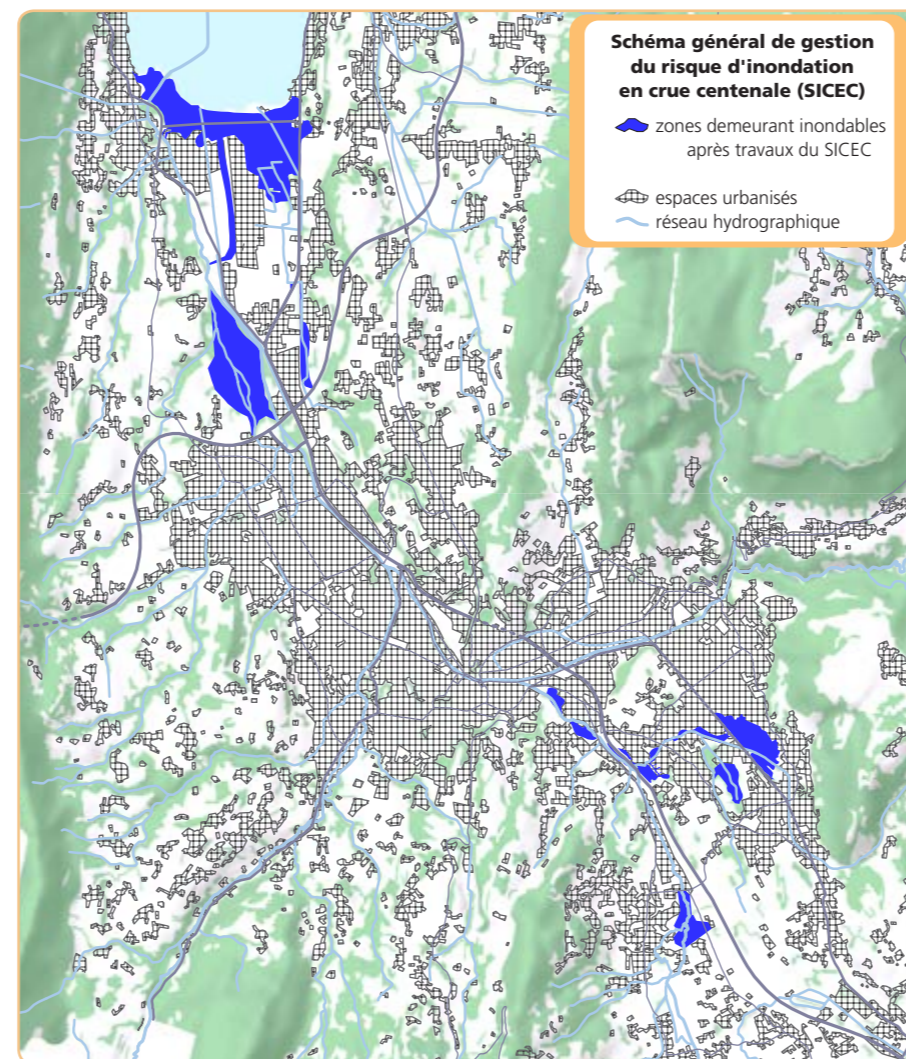
LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES D'INONDATIONS

Secteur nord

Pour la Chautagne, le PPR Inondation a été approuvé le 27 février 2004. Toutes les zones inondables identifiées dans ce cadre font partie des zones protégées dans le cadre du SCOT (agriculture, paysage ou milieu naturel).

Sur le bassin aixois, les études hydrauliques montrent que les débordements du Sierroz touchent principalement des secteurs déjà urbanisés (en particulier le quartier de La Fin). Dans un premier temps un plan de secours devra être mis en place, sans attendre la prescription du futur PPR.

Le pôle préférentiel d'urbanisation situé sur Aix-les-Bains vers l'embouchure du Sierroz ne semble affecté ni par les inondations du Sierroz ni par la crue centennale du lac pour la partie amont



proche du boulevard Garibaldi. En revanche, la faisabilité de la partie aval du projet, plus proche du lac, reste à vérifier.

Les secteurs non urbanisés et inondables par le Tillet sont inconstructibles dans le cadre des protections de la «trame verte».

Secteur centre

Ce secteur est concerné par deux PPRI : celui dit «du Bassin chambérien» approuvé le 28 juin 1999 et celui du «Bassin chambérien amont» approuvé le 3 décembre 2002. Seul le premier a des conséquences appréciables à l'échelle du SCOT.

D'une façon générale, les secteurs actuellement non urbanisés et répertoriés en classe 1 ou 2 du PPRI (non urbanisable ou non constructible) sont protégés dans le cadre de la «trame verte» du SCOT en tant qu'espace agricole, paysager ou naturel, inconstructible.

Il y a cependant trois exceptions :

- . L'extension sud de Technolac (environ 50 ha) sur la commune de la Motte-Servolex pourra être envisagée une fois le bras de décharge de la Leysse réalisé.
- . Le secteur de Chesses et des Contours (Saint-Alban-Leysse) est repéré en tant que pôle préférentiel d'urbanisation. Bien sûr, cette zone ne pourra être urbanisée qu'une fois les risques de débordement du Nant Petchi maîtrisés par des aménagements adéquats. Ces travaux sont eux-mêmes soumis à des aménagements préalables sur la Leysse afin de ne pas reporter le risque à l'aval.
- . L'extension de la zone d'activités du Puits d'Ordet sur la commune de la Ravoire est actuellement considérée comme une zone inondable. Sa réalisation nécessite que les problèmes hydrauliques aient été préalablement réglés.

La carte ci-contre présente les zones demeurant inondables après la réalisation complète des aménagements retenus dans le schéma directeur du SICEC.

Sur les trois secteurs considérés précédemment, le SICEC prévoit des travaux permettant de ramener l'aléa à un seuil acceptable. Ils n'apparaissent donc pas sur la carte ci-dessus.

Secteur sud

Pour l'Isère en Combe de Savoie et pour le Val Gelon, les diverses études préalables ont identifié des secteurs potentiellement inondables qui, pour la Combe de Savoie seront intégrés dans le PPR en cours d'étude. Le niveau de précision de ces études est très variable. Les secteurs concernés sont cependant protégés

gés dans le cadre de la «trame verte» en tant qu'espace agricole, paysager ou naturel, inconstructible.

Le secteur de Pré Péron à Saint-Hélène-sur-Isère avait été présenté pour la réalisation d'une zone d'activités économiques. Cette option n'est plus retenue pour cause d'inondabilité par l'Isère (zone d'aléa fort, notamment en cas de rupture de digues).

D'autres zones d'activités apparaissent en revanche au SCOT alors qu'elles pourraient être soumises à des aléas d'inondations actuellement partiellement connus. C'est le cas pour :

- . la future zone de la Chavanne le long de l'Isère pour laquelle les incertitudes seront levées dans le cadre du PPRI de la Combe de Savoie lorsqu'il sera approuvé,
- . il en sera de même pour la zone existante de Coise-Saint-Jean-Pied-Gauthier susceptible d'être légèrement étendue,
- . une partie de la zone dite «des pétroliers», située sur Chignin et Myans de part et d'autre du ruisseau du Bondeloge.

La possibilité d'aménager ces trois zones nécessitera donc confirmation.

PRISE EN COMPTE DES AUTRES RISQUES

Les communes concernées par des risques technologiques, miniers ou de canalisations de transport de matières dangereuses en ont été pleinement informées par les services de l'Etat et les conséquences sur les PLU en ont été tirées ou sont prises en compte dans les révisions actuelles.

Lors des révisions de PLU, les communes concernées par des canalisations de transport de matières dangereuses prendront systématiquement l'attache de l'exploitant concerné afin de vérifier la cohérence entre les projets d'urbanisation et les caractéristiques de la canalisation. Cela permettra également, le cas échéant, de définir des mesures de protection complémentaires à mettre en oeuvre pour réduire les distances d'effet.

Les communes concernées par des risques naturels autres que les inondations (mouvements de terrain, chutes de blocs, crues torrentielles locales) ont été cartographiées au chapitre «Diagnostic» sur la base de données fournies par les Services de l'Etat dans le cadre du «porter à connaissance».

Dans ce domaine, Métropole Savoie ne pouvait pas effectuer toutes les études qui auraient été nécessaires pour préciser la nature, la gravité et l'étendue de tous les risques mal connus. Son rôle est alors d'alerter les communes qui devront pousser les investigations à un niveau suffisant pour vérifier notamment

que les zones constructibles sont à l'écart des zones dangereuses ou que les aléas auxquels elles sont soumises restent à un niveau acceptable.

Dans les faits, à l'occasion de la révision des PLU, les risques connus font en effet l'objet d'études précises. Certains groupements de communes prennent même parfois l'initiative d'études indépendamment des PLU pour une meilleure connaissance des risques débouchant sur un programme de travaux de protection. C'est le cas actuellement pour les communes du bassin versant du Bondeloge.

Quoiqu'il en soit, on peut toutefois affirmer que les pôles préférentiels d'urbanisation prévus au SCOT sont situés à l'écart des risques connus, à l'exception des trois secteurs de l'agglomération chambérienne évoqués ci-dessus (communes de Saint-Alban-Leyse, la Ravoire et la Motte-Servolex) pour lesquels il est prévu des travaux de protection contre les crues dont l'efficacité devra être officialisée par la révision du PPRI.

GÉRER LA RESSOURCE EN EAU

LA PRISE EN COMPTE DU S.D.A.G.E.

Le Bassin «Rhône Méditerranée Corse» a fait l'objet d'un Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) approuvé en décembre 1996. Les textes prévoient que les documents d'urbanisme, et notamment les SCOT, «prennent en compte» les dispositions du SDAGE.

Parmi celles-ci, trois ont un impact relativement direct sur le SCOT :

- . la nécessité de protéger les zones humides,
- . la bonne gestion des risques d'inondations et la protection des champs d'expansion des crues,
- . la sauvegarde des zones aquifères patrimoniales.

La protection des zones humides et des champs d'expansion des crues sera assurée dans le cadre de la «trame verte» évoquée ci-dessus et dont les contours seront précisés dans le cadre de la partie prescriptive du SCOT.

La prise en compte des inondations en tant que risque pour les personnes et les biens a été traitée au paragraphe précédent.

La protection des eaux souterraines prescrite par le SDAGE concerne :

- . les «aquifères fortement sollicités» de la cluse de Chambéry,
- . les «aquifères faiblement sollicités» de la plaine de Chautagne et de la vallée de l'Isère moyenne.

Les nappes aquifères de la Cluse de Chambéry sont situées, pour la majeure partie de leur étendue, sous des zones déjà urbanisées et font l'objet de périmètres de protection. Le SCOT n'apportera rien de plus.

L'aquifère de la vallée de l'Isère est déjà sollicité par le pompage de Saint-Jean-de-la-Porte qui alimente l'agglomération chambérienne. Contrairement aux nappes de la Cluse de Chambéry, il est situé sous des zones naturelles ou agricoles. On verra plus loin que le SCOT ne prévoit pas d'urbanisation importante dans ces zones.

Les principales menaces auxquelles il est soumis – et sur lesquelles le SCOT n'a aucune incidence – sont de deux ordres :

- . des pollutions qui pourraient résulter de pratiques culturelles peu respectueuses,
- . des pollutions accidentelles liées aux infrastructures de transports ou des zones d'activités existantes.

L'aquifère de Chautagne est dans une situation voisine.



L'EAU DE CONSOMMATION, UNE RESSOURCE PRÉSENTE MAIS SENSIBLE

Au niveau quantitatif, des besoins nouveaux seront générés par l'accroissement démographique envisagé (+ 45 000 hab.) et par l'augmentation des besoins industriels et artisanaux. Comme nous l'avons vu au chapitre «État initial de l'environnement» la ressource en eau est abondante et elle est mobilisable. Les problèmes rencontrés concernent :

- . le risque de pollution accidentelle des nappes alluviales et du lac du Bourget,
- . la prolifération d'algues toxiques dans ce plan d'eau,
- . la sensibilité de certains captages aux épisodes de sécheresse (tarissement) ou aux épisodes de pluies importantes (turbidité, pollutions bactériologiques).

La sécurisation de l'alimentation, tant du point de vue qualitatif que quantitatif, de même que le financement des renouvellements des réseaux sont parfois insuffisants et rarement intégrés dans le prix de l'eau en secteur rural.

Les réseaux publics de distribution d'eau de Chambéry Métropole et de la CCLB devraient prévoir une interconnexion afin de permettre une solidarité en cas de crise quantitative ou qualitative.

Tous ces aspects seront évoqués dans les schémas directeurs d'eau potable en cours d'élaboration ou à venir.

Le contrat de bassin versant du lac du Bourget (63 communes concernées) permettra, par les multiples actions qu'il coordonne, d'améliorer la qualité des eaux du lac de ses affluents mais aussi d'éviter la pollution des nappes aquifères (maîtrise des pollutions domestiques, agricoles, routières et des établissements industriels ou artisanaux). Un second objectif de ce contrat est de préserver et de restaurer les milieux aquatiques du bassin versant (renaturation de cours d'eau, gestion de zones humides et de milieux remarquables du littoral, réhabilitation de décharges...).

Parallèlement à ce contrat et en cohérence avec les prescriptions du SDAGE, un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) sera établi pour une approche globale de la ressource en eau, dans un esprit d'anticipation, fidèle aux exigences du développement durable.

ASSAINISSEMENT, DES INVESTISSEMENTS À POURSUIVRE

Un des objectifs annoncés du SCOT est une gestion économe de l'espace. Cela va tout à fait dans le sens d'une meilleure valorisation des réseaux d'assainissement actuels et d'une limitation des extensions à prévoir. Une plus grande maîtrise de l'urbanisation dans les secteurs ruraux et périurbains permettra à certaines communes aux capacités financières réduites de concevoir une programmation plus progressive des investissements très lourds en matière d'assainissement.

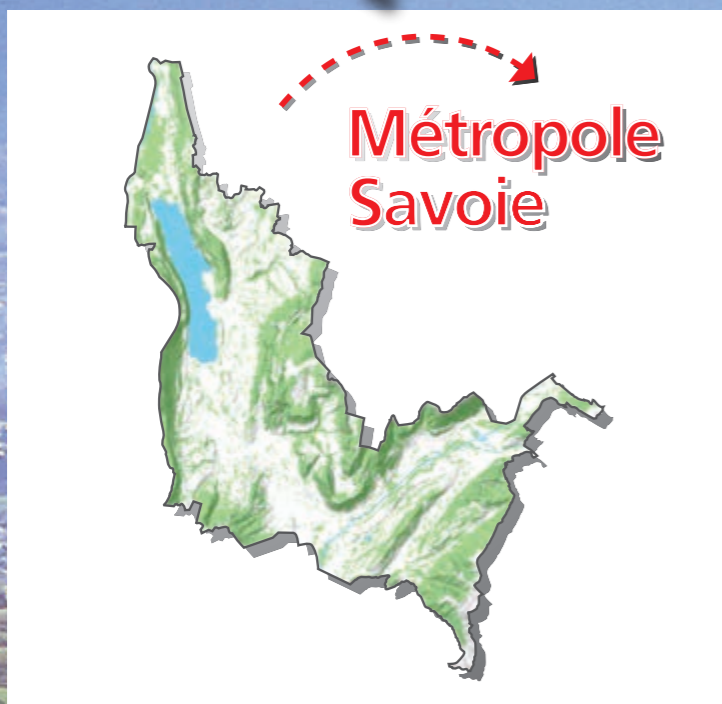
Dans le cadre du présent SCOT, des pôles préférentiels d'urbanisation ont été repérés dans les deux agglomérations principales. Tous ces secteurs sont potentiellement ou effectivement desservis par l'assainissement collectif.

Sur le territoire de Métropole Savoie, les schémas directeurs d'assainissement sont achevés pour certaines zones et en élaboration pour d'autres. Ils permettent d'identifier les secteurs d'assainissement collectif et les secteurs d'urbanisation diffuse demeurant en assainissement autonome, et définissent les programmes de travaux à réaliser.

Les problèmes posés par l'assainissement collectif demeurent essentiellement liés aux eaux parasites de temps de pluie, qui saturent les réseaux, activent les déversoirs d'orage et perturbent le fonctionnement des stations d'épuration. Il y a alors rejets d'eaux usées dans les cours d'eau avec des impacts très négatifs sur l'équilibre hydrobiologique du milieu récepteur.

Une attention particulière devra être portée à la gestion des eaux pluviales des zones d'activités. Afin d'améliorer la situation actuelle, des actions sont prévues dans le contrat de lac ; pour les territoires de Métropole Savoie non couverts par le contrat (essentiellement la Combe de Savoie), des actions similaires devraient être mises en place afin d'éviter une dégradation de la nappe aquifère identifiée comme très sensible par le SDAGE.

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE



Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale du Lac du Bourget, de Chambéry et de la Combe de Savoie

AVERTISSEMENT

Article R. 122-1 du Code de l'Urbanisme (rappel) : «Le schéma de cohérence territoriale, après un rapport de présentation, comprend un document d'orientation assorti de documents graphiques.

«Les dispositions du document d'orientation et des documents graphiques constituent des prescriptions opposables dans les conditions prévues par le dernier alinéa de l'article L. 122-1», c'est-à-dire aux PLU, PDU, PLH, schémas de développement commercial, ZAD, ZAC, lotissements et permis de construire importants (cf. également l'article R. 122-5).

CONTENUS RESPECTIFS DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET DU PADD

Les prescriptions du Document d'orientation sont justifiées par le contenu du "Projet d'aménagement et de développement durable" (PADD) et par les éléments du Rapport de présentation.

Le Document d'orientation et le PADD sont, selon les textes en vigueur, obligatoirement distincts. Ils sont indissociables et complémentaires. Le Document d'orientation regroupe en effet les prescriptions grâce auxquelles ce PADD s'appliquera réellement.

Il est présenté ici comme un document de nature juridique puisque telle est sa principale caractéristique. On s'efforce en effet d'y énoncer les prescriptions avec le maximum de clarté et le minimum d'ambiguïté pour que les incompatibilités éventuelles entre le SCOT et les documents de planification qui lui sont assujettis apparaissent au grand jour et pour que le contrôle de légalité puisse être exercé sans trop de difficulté.

Pour ne pas alourdir inutilement le Document d'orientation, pour éviter les redites, et surtout pour ne pas mélanger recommandations et prescriptions, ainsi que l'ont voulu, semble-t-il, les rédacteurs du décret, les justifications de ces dernières ne sont pas véritablement explicitées dans le Document d'orientation. Les dispositions prescriptives se succèdent les unes aux autres, comme dans un Règlement de PLU, et font l'objet de renvois vers les passages du PADD qui permettront au lecteur de comprendre les motifs de chacune d'elles.

Ainsi, le Document d'orientation ne pourra pas être utilisé seul sans se référer au Rapport de présentation et au Projet d'aménagement et de développement durable. Ce qui peut apparaître comme une contrainte ou une complication

présente aussi un gros avantage. Ce parti pris de rédaction obligera les utilisateurs du SCOT à se référer au Rapport de présentation et au PADD et évitera que ceux-ci ne soient jamais lus ou soient trop rapidement oubliés. Il s'agit en effet de deux pièces essentielles du dossier sans lesquelles le SCOT ne peut pas être compris

LES DISPOSITIONS OBLIGATOIRES DU DOCUMENT D'ORIENTATION

Article R. 122-3 du Code de l'Urbanisme (rappel) : «Le document d'orientation, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :

1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;

2° Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;

3° Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;

4° Les objectifs relatifs, notamment :

a) A l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;

b) A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;

c) A l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;

d) A la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;

e) A la prévention des risques ;

5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.

Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre du schéma.

Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

En zone de montagne, le schéma de cohérence territoriale précise, le cas échéant, l'implantation et l'organisation générale des unités touristiques nouvelles.»

Le plan du présent Document d'orientation ne respecte pas l'ordre des différents items qui sont énoncés à l'article R. 122-3 ci-dessus.

Compte tenu de la forme retenue pour ce document, et des liens entre le PADD et les prescriptions, on a préféré énoncer

ces dernières dans l'ordre logique qui découle de la lecture du PADD. A chaque prescription, on fera correspondre :

- . la disposition du PADD qu'elle permet d'appliquer en précisant le numéro de page de ce fascicule où elle se situe
- . l'alinéa ou les alinéas de l'article R. 122-3 au(x)quel(s) elle se rattache.

En fin de document, on procédera à l'exercice inverse : on reprendra les alinéas du même article et, pour chacun d'eux, on renverra à toutes les prescriptions qui y répondent afin de vérifier que toutes les dispositions de l'article ont été prises en compte.

1. LES PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE D'URBANISATION

Référence(s) au PADD	Référence(s) à l'article R. 122-3 : alinéa(s) concerné(s)
Pages 67 à 82	<p>Le document d'orientation, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :</p> <p>1^o Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;</p> <p>[...]</p> <p>3^o Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;</p> <p>4^o Les objectifs relatifs, notamment :</p> <p>a) A l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;</p> <p>b) A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;</p> <p>c) A l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;</p> <p>d) [...], à la mise en valeur des entrées de ville ;</p> <p>[...]</p> <p>5^o Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.</p> <p>Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.</p> <p>Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre du schéma.</p> <p>[...]</p>

1.1. LES PÔLES PRÉFÉRENTIELS D'URBANISATION (DOMINANTE HABITAT)

Les prescriptions concernant les pôles préférentiels d'urbanisation ont pour objet d'éviter que les sites correspondants soient urbanisés au coup par coup, au gré des opportunités foncières et des initiatives privées, et soient consommés par des urbanisations trop peu denses. En effet, il s'agit pour la plupart de sites particulièrement bien situés par rapport aux possibilités de desserte, actuelles ou futures, par les transports collectifs

En conséquence, l'urbanisation de chaque pôle fera, pour chacune de ses tranches de réalisation éventuelles, l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble selon une procédure permettant une totale maîtrise de la commune concernée (ou de l'EPCI compétent) sur le programme de l'opération.

En attendant que ces conditions opérationnelles soient remplies, les emprises foncières des pôles seront protégées de toute urbanisation par les PLU des communes concernées. Seuls des équipements d'intérêt général ou des infrastructures publiques pourront y être réalisés par anticipation.

Formes d'habitat :

Les capacités qui apparaissent au tableau ci-après correspondent à des pôles d'urbanisation présentant une forte prédominance d'habitat, et dont le contenu est composé principalement de petits immeubles collectifs et/ou d'habitat intermédiaire. Les parties éventuellement construites en habitat individuel groupé seront prévues dans les secteurs les moins bien desservis par les transports en commun.

Aucun pôle préférentiel ne sera urbanisé sous la forme d'habitat individuel, sur plus de 50% de la surface constructible.

Des commerces, des activités de services et des équipements publics de proximité seront également prévus dans certains de ces pôles en tant que de besoin, en recherchant la plus grande mixité urbaine.

Mixité sociale

D'une manière générale la mixité sociale est un objectif qui s'applique à toutes les communes. Ainsi toute opération d'aménagement significative à l'échelle de la commune concernée (hors opérations de logements spécifiques), comportera au moins 20 % de logements locatifs sociaux. Cette règle sera systématique pour les opérations d'habitat de plus de 5000 m² de SHON. Le seuil de 5000 m² de SHON a été retenu en référence à l'article R. 122-5 du Code de l'urbanisme, les opérations dépassant ce seuil devant être compatibles directement avec le SCOT.

Dans les communes concernées par l'article 55 de la Loi SRU, la réalisation des pôles préférentiels d'urbanisation et les autres opérations d'aménagement significatives comprenant des logements devront contribuer à résorber significativement les déficits quantitatifs éventuels en matière de logements sociaux qui pourraient subsister au moment de leur réalisation. Dans ce cas, la proportion de logements locatifs sociaux à réaliser sera de 30 % au minimum.

Autres conditions :

L'urbanisation de certains pôles préférentiels peut faire l'objet de prescriptions plus spécifiques dans les domaines ci-après :

- . desserte routière et par les transports en commun,
- . prescriptions urbanistiques et environnementales,
- . résorption des risques d'inondations.

Elles sont résumées, pôle par pôle, au tableau ci-après :

Localisation	Superficie	Capacité (nombre de logements)	Desserte routière et transports en commun	Prescriptions urbanistiques et environnementales	Risques à résorber
Grésy-sur-Aix, les Gents, la Fougère	25 à 30 ha	700 à 1000 log.	Desserte bus à renforcer	Néant	Néant
Aix-les-Bains, entre l'embouchure du Sierroz et le boulevard Garibaldi	15 à 20 ha	600 à 800 log. (hébergement touristique non compris)	Desserte bus à renforcer	Néant	L'urbanisation de la partie basse de l'opération pourrait être soumise à conditions dans le cadre du futur PPR du Lac du Bourget ou des études d'aléas.

Localisation	Superficie	Capacité (nombre de logements)	Desserte routière et transports en commun	Prescriptions urbanistiques et environnementales	Risques à résorber
<u>Drumettaz-Clarafond</u> , coteaux en amont des Lycée et Collège de Marlioz	40 à 45 ha	1 200 à 1 500 log.	Urbanisation importante nécessitant une desserte efficace par autobus. Voie nouvelle prévue pour desservir le pôle à créer à partir du giratoire de la Laitière	Le «cordon paysager» le long de l'autoroute sera protégé tant pour sauvegarder le paysage que pour éloigner les habitations des nuisances sonores engendrées par l'infrastructure.	Néant
<u>La Motte-Servolex</u> , Barby Dessous	25 hectares dont 15 pour l'habitat	400 à 600 log.	Considérée comme satisfaisante, tant pour les routes que pour les transports en commun avec une intensification de la desserte bus.	La partie du site prévue pour les activités sera implantée le long de l'autoroute pour protéger, autant que possible, les habitations des nuisances sonores	Néant
<u>La Motte-Servolex</u> , ancienne carrière des Granges	6 à 10 hectares	150 à 300 log.	Antenne de la ligne desservant Savoie Technolac à envisager	Néant	Néant
<u>La Motte-Servolex</u> , la Tessonnière	2 à 3 hectares	100 log. environ	Déjà bien desservi par une des lignes cadencées du réseau de Chambéry Métropole.	Néant	Néant
<u>Chambéry-le-Vieux</u>	6 hectares	200 à 300 log.	Desserte bus considérée comme satisfaisante (rabattement sur des lignes cadencées)	Néant	Néant
<u>Bassens</u> , versant Sud Est des Monts	15 à 20 hectares	200 à 300 log.	Route nouvelle à créer à partir de la RD 8 (déviation du chef-lieu). Ligne(s) de bus à créer. Ces deux points devront être résolus dès les premiers emménagements.	Urbanisation discontinue, en alternance avec des coupures vertes. Hauteur faible des bâtiments situés en amont de l'opération pour éviter qu'ils ne dépassent visuellement la crête.	Néant
Bassens, quartier de la Plaine		200 à 300 log.	Satisfaisante	Densification d'îlots existants	Néant
<u>Saint-Alban-Leysses</u> , Chesses, les Contours	25 à 30 hectares	800 à 1 000 log.	Desserte bus très correctement assurée actuellement. Desserte routière à améliorer : débouché sur la RN 512 et la RN 6 à Barberaz pour un bon accès à la VRU.	Néant	Réalisation effective des travaux de correction des crues du Nant Petchi, condition suspensive pour l'urbanisation de la partie située au Sud de la RD 9
<u>La Ravoire</u> , quartier de la Madeleine	5 à 10 hectares	200 à 300 log.	Desserte bus correctement assurée actuellement. Voie nouvelle prévue dans le cadre de l'opération	Néant	Néant
<u>La Ravoire</u> , densification du chef-lieu		200 à 300 log.	Desserte bus correctement assurée actuellement	Densification du chef-lieu, obtenue notamment par déplacement de tout ou partie des terrains de sports	Néant
<u>Jacob-Bellecombette</u> , plusieurs sites sur les coteaux	25 à 30 hectares	700 à 900 log.	Renforcement de la desserte bus existante	Néant	Néant
<u>Cognin</u> , site de Villeneuve	50 hectares environ	1000 à 1300 logements, par étapes successives sur la durée du SCOT	Desserte bus très efficace à assurer. Création d'un franchissement de l'Hyère à partir du rond-point des Pyramides, dans le prolongement de la RD 14. Cette voie nouvelle se raccordera à la RD 7. Ces deux conditions devront être remplies dès les premiers emménagements.	Le site du château de Villeneuve devra être sauvegardé et mis en valeur. Les rives des cours d'eau qui bordent l'opération sur trois côtés (l'Hyère, les ruisseaux des Alberges et de Salins) et la zone boisée située au Sud de Sécheron) constituent pour l'opération une «couronne» verte qui sera protégée et mise en valeur.	Néant
<u>Francin</u> , Longeray Ouest	5 hectares environ	100 à 150 log.	Néant	Néant	Néant
<u>Francin et Montmélian</u> , site de Chavord	35 à 40 hectares	1 000 à 1 200 log.	Navettes vers la gare, le Collège et le chef-lieu de Montmélian à étudier. Franchissements piétons sécurisés pour le franchissement de la RN 6	Un «village» de petites entreprises artisanales ou tertiaires pourrait prendre place à proximité de la RN 6 et le long de la voie ferrée, ce qui permettra de protéger la partie habitat contre les nuisances sonores.	Néant

Localisation	Superficie	Capacité (nombre de logements)	Desserte routière et transports en commun	Prescriptions urbanistiques et environnementales	Risques à résorber
La Rochette, Au Terret, la Croix Rouge, la Grange du Four	15 à 20 hectares	400 à 600 log.	Néant	Néant	Néant
La Rochette, achèvement de la ZAC de la Seytaz	5 à 6 hectares	150 à 200 log.	Néant	Néant	Néant
Saint-Pierre-d'Albigny, Ouest du chef-lieu en direction du Péchet	4 ha environ	100 à 150 log.	Néant	Emplacement stratégique dans la continuité du chef-lieu. Réussir la «greffe».	Néant
Saint-Pierre-d'Albigny, entre les hameaux d'Albigny et des Allues	5 ha environ	100 à 150 log.	Nécessité de réserver au PLU les accès à la zone, à partir de la RD 201, en amont et en aval de l'entreprise actuelle.	Nécessité d'une architecture utilisant bien la pente (habitat intermédiaire en gradins, par exemple)	Néant

Les pôles préférentiels listés au tableau ci-dessus apparaissent tous sur la carte de synthèse sous la forme de carrés orange juxtaposés de 100 mètres de côté. Pour passer de la localisation indicative de ces secteurs telle qu'elle figure au SCOT à leur délimitation dans les PLU, les communes ou les EPCI compétents bénéficient d'une marge d'interprétation.

Les besoins en terme de services à la population seront traités en priorité à l'intérieur des pôles préférentiels afin que les opérateurs, parallèlement aux études d'urbanisme, définissent les services publics et privés dont les populations auront besoin, en tenant compte de ceux qui existent à proximité.

1.2. LES RÉSERVES D'URBANISATION À LONG TERME

La carte de synthèse fait apparaître des réserves d'urbanisation à long terme (croisillons bleu marine). Il s'agit de secteurs considérés comme stratégiques à long terme en raison de leur localisation mais pour lesquels les conditions ne sont pas remplies pour qu'ils soient urbanisés à court ou moyen terme.

Les emprises de ces réserves seront donc protégées dans les PLU (inconstructibilité stricte), notamment sous la forme de zones AU nécessitant une modification ou une révision du PLU. Ces zones AU seront maintenues en l'état pendant toute la durée de validité du présent SCOT. A ce titre, elles n'entrent pas en ligne de compte pour le dimensionnement visé à la prescription 1.7.

Ces réserves peuvent toutefois être utilisées par anticipation, en tout ou partie, pour y réaliser des équipements publics.

1.3. LES SECTEURS DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Les secteurs de renouvellement urbain apparaissant sur la carte de synthèse feront l'objet, de la part des communes concernées ou des EPCI compétents, de mesures convergentes destinées à favoriser l'évolution, la densification et la diversification des vocations des îlots ou quartiers en cause.

En particulier, dans la période de préparation des opérations d'urbanisme, les possibilités d'évolution des secteurs concernés seront maîtrisés par la collectivité tant par les dispositions du PLU (application de l'article L. 123-2 alinéa a/ dans les zones U) que par la mise en oeuvre de mesures d'ordre foncier (droit de préemption urbain ou ZAD, intervention de l'Etablissement Public Foncier quand il existera).

1.4. LA MISE EN VALEUR DES ENTRÉES DE VILLES

Les communes ou EPCI concernés par les entrées de ville localisées sur la carte de synthèse établiront des plans et programmes de mise en valeur de ces sites en concertation avec la population et les entreprises riveraines, si nécessaire, en fonction des dispositions de l'article L. 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Ces plans et programmes porteront sur tout ou partie des points suivants :

- . réglementation de la publicité,
- . réhabilitation de certaines façades commerciales, améliorations architecturales, reprise des enseignes,
- . circulation (créations de contre-allées, de voies réservées pour les bus...),
- . espaces verts et plantations, éclairage public,

. restructuration du stationnement...

Leur réalisation pourra donner lieu à des conventions entre la collectivité et les entreprises.

Ces programmes de réhabilitation et de mise en valeur porteront aussi sur l'environnement ferroviaire qui contribue également à la perception des entrées de villes.

En attendant la finalisation et la mise en oeuvre du projet, la collectivité pourra maîtriser l'évolution de la zone en faisant jouer si nécessaire, dans son PLU, l'alinéa a/ de l'article L. 123-2.

1.5. DIMENSIONNEMENT DES ZONES D'ACTIVITÉS

Le critère de sélection des zones d'activités qui figurent au tableau ci-après est qu'elles présentent des disponibilités (zones incomplètement remplies, ou extensions prévues de zones existantes, ou projets créés ex nihilo...) égales ou supérieures à 5 hectares.

Les valeurs du tableau, exprimées en hectares et reprenant les éléments de la carte de la page 60 du PADD, doivent être comprises comme des ordres de grandeur, les potentialités étant données ici à titre indicatif.

Communes de localisation	Nom de la zone	Surface totale	Potentialité
Motz, Serrières-en-Chautagne		40	4
Albens		45	15
Mognard	Le Sauvage	10	5
Grésy-sur-Aix, Aix-les-Bains	Sud de l'échangeur	80	30
Aix-les-Bains	Les Combaruches	25	7
Drumettaz-Clarafond		40	11
Drumettaz-Clarafond, Viviers-du-Lac, Méry, Sonnaz	Savoie Hexapôle	60	35
Le Bourget-du-Lac, La Motte-Servolex	Savoie Technolac	125	60
La Motte-Servolex	Barby-Dessous	10	10
La Motte-Servolex	Landiers Ouest	25	7
La Ravoire	Le Puits d'Ordet	12	12
Challes-les-Eaux	Les Drouilles	12	12
Saint-Baldoph	Le Terraillet	25	13
Chignin Myans		63	16
Les Marches		30	10
Francin, Ste-Hélène-du-Lac	Alpespace	140	110
Arbin	Les Îles	35	15
La Chavanne		31	15
Rotherens, la Rochette, La Croix-de-la-Rochette	Le Héron	30	15
Cruet		14	7
Saint-Pierre-d'Albigny	Aval de la gare	12	12
Bourgneuf	Arc-Isère	65	30

Sur le plan des modalités opérationnelles de réalisation, les communes ou EPCI compétents chercheront à optimiser les règlements des zones pour déboucher sur des réalisations plus denses, évitant une trop grande consommation d'espace tout en améliorant la qualité paysagère.

Sur la carte de synthèse, les zones d'activités ci-dessus sont localisées selon le même principe que les pôles préférentiels d'urbanisation avec cette fois, des carrés violets juxtaposés de 100 mètres de côté. Le passage du SCOT au PLU obéira à la même logique que pour les pôles préférentiels d'urbanisation à dominante habitat.

Dans les PLU, d'autres zones ou extensions de zones d'intérêt purement local de moins de 5 hectares pourront être délimitées.

1.6. LA LOCALISATION PRÉFÉRENTIELLE DES COMMERCES

Pour rappel : les PLU et les opérations foncières visées à l'article R. 122-5 du code de l'urbanisme doivent être compatibles avec le SCOT. En conséquence, les surfaces sont exprimées en surface de plancher*. Elles sont aussi exprimées en surface de vente* dans la mesure où les autorisations et avis prévus par le code de commerce des commissions d'aménagement commercial doivent également être compatibles avec le présent document.

Le champs d'application du SCOT en matière d'aménagement commercial

Il s'impose aux :

- magasins de commerces de détails*
- concessions automobiles*
- services marchands*
- drive*

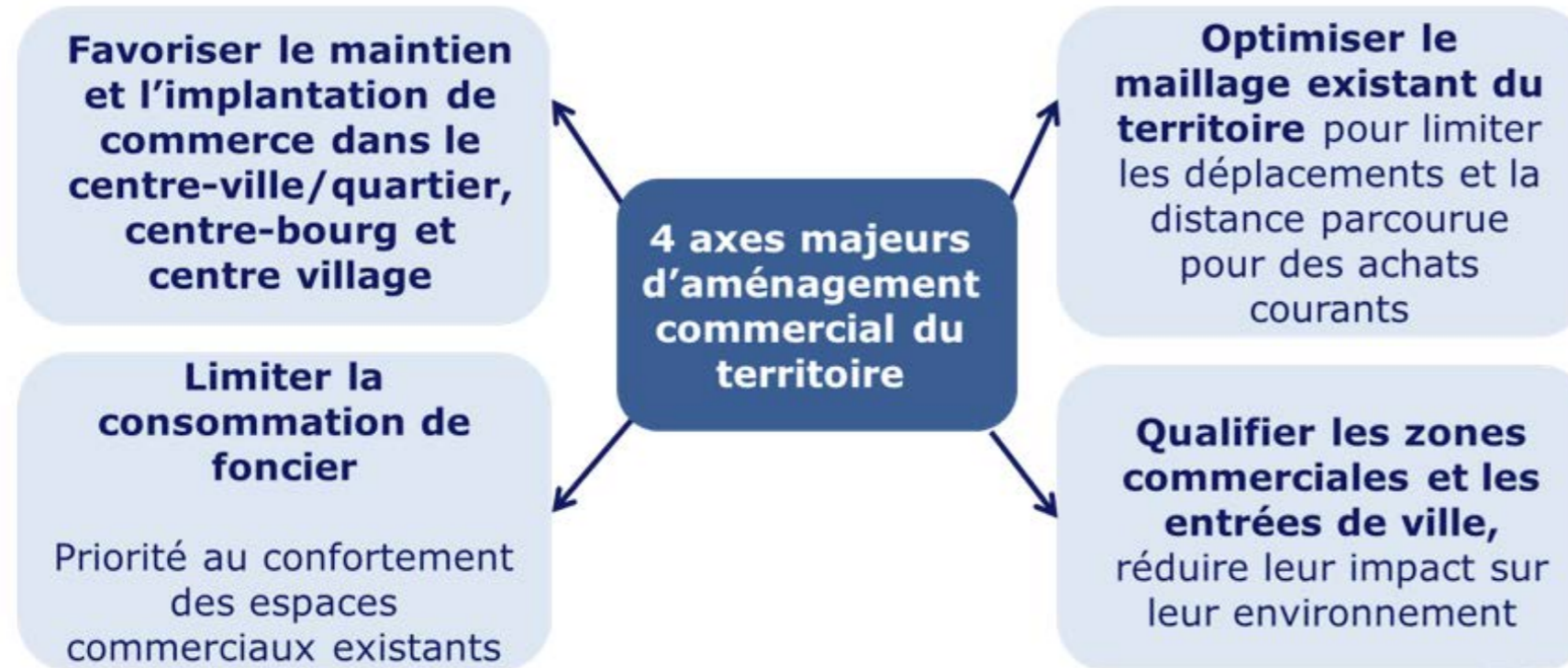
Il ne s'impose pas aux :

- restaurants
- cinémas
- commerces de gros
- garages automobiles
- stations essence
- commerces non-sédentaires

Ces activités peuvent toutefois être implantées en ZACOM selon les prescriptions du PLU.

Les commerces implantés dans des pôles tertiaires n'ont pas fait l'objet d'une prise en compte par le SCOT.

Les 4 axes majeurs



Axe 1 : Favoriser le maintien et l'implantation de commerce dans les bourgs, villages, villes et quartiers

Les centralités urbaines et rurales offrent, au cœur de chaque territoire de Métropole Savoie, des commerces, équipements publics et services diversifiés qui répondent aux problématiques locales :

- Vieillesse de la population – besoin d'animation commerciale dans les centralités y compris pour les habitants les moins mobiles,
- Croissance de la population dans les secteurs ruraux, et production de logements intermédiaires en cœur de ville
- Souhait de renforcer l'attractivité touristique des centres anciens

Pour cela :

- La priorité est donnée à l'implantation et au maintien des commerces et artisans de proximité pour animer les centres historiques : les nouveaux commerces doivent s'implanter en priorité dans ces centralités, en particulier les petits commerces,
- L'implantation des commerces de destination dans les centres-villes de Chambéry et d'Aix-les-Bains est favorisée,
- L'implantation des commerces est recherchée en densification ou en continuité des linéaires existants, dans les zones urbanisées et surtout dans leurs secteurs centraux.

Axe 2 : Optimiser et renforcer le maillage existant

Le maillage se définit par la présence, au sein de chaque territoire et au plus près des habitants, d'une offre commerciale répondant à minima aux besoins de consommation quotidienne. Cette présence commerciale dans les territoires assure une animation des cœurs de villages, bourgs, villes/quartiers et limite les déplacements vers les pôles majeurs. Pour conforter ce maillage, il est important de renforcer les pôles aujourd'hui présents dans les territoires.

Pour cela :

- Des ZACoM sont identifiées afin d'y implanter de manière préférentielle les nouveaux commerces, y compris les drive, pour éviter les implantations de commerces hors des pôles constitués où ils perturbent la vie quotidienne des territoires,
- Sont valorisées les pôles existants et les projets de développement d'habitat mentionnés au SCoT ainsi que les projets identifiés dans le cadre du DAC,
- Les pôles de maillage territorial sont favorisés dans les secteurs les moins bien desservis pour limiter les déplacements vers les grands sites marchands, et pour raccourcir la distance parcourue pour réaliser ses achats.

Axe 3 : Limiter la consommation de foncier

La consommation de foncier pour l'implantation de commerce de grand format s'accroît chaque année. Le SCoT poursuit son objectif de réduire l'étalement urbain y compris en matière d'implantation commerciale.

Pour cela :

- Une limite géographique (contour de la ZACoM) est fixée aux pôles commerciaux pour mettre un terme à leur expansion consommatrice de foncier,
- Les pôles commerciaux existants sont confrontés en priorité, en densification et non en extension,
- Une plus forte densité d'occupation des parcelles est favorisée dans les zones commerciales,
- Des constructions sur plusieurs niveaux sont encouragées. De même, des solutions permettant de renforcer la mixité d'occupations (bureaux, services, logements, équipements) seront proposées lorsque ceci est pertinent,
- La construction de commerces en rez-de-chaussée d'opérations mixtes est proposée dans les centralités du quotidien situées au contact d'autres ZACoM de maillage territorial, structurante ou de destination commerciale majeure,
- La réduction de la consommation de foncier dédié au stationnement est encouragée par la construction de parking en ouvrage ou dans le volume du bâtiment, et en favorisant le recours à des modes de déplacements doux (cheminements piétons ou cyclables, desserte en transport en commun).

Axe 4 : Qualifier les zones commerciales et les entrées de ville et d'agglomération

Les zones commerciales d'entrée de ville et d'agglomération se sont développées au gré des opportunités, sans cohérence d'ensemble. La qualification de ces espaces et l'amélioration de leur insertion dans le paysage urbain ou naturel sont encouragées.

Pour cela :

- La modernisation des pôles vieillissants ou dégradés est encouragée,
- Il est recherchée une meilleure qualité de l'architecture, du paysage et de l'urbanisme dans les zones commerciales,
- L'impact visuel, sonore et environnemental des commerces sera réduit,
- une meilleure intégration aux quartiers environnants est nécessaire,
- L'implantation de commerces est orientée de manière préférentielle dans les zones desservies par les transports en commun afin d'améliorer la qualité d'accès et de cheminement pour les piétons et les cyclistes permettant d'accroître le caractère urbain de ces zones commerciales.

1.7. DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT COMMERCIAL

Délimitation des ZACom

Le document d'aménagement commercial du SCoT de Métropole Savoie délimite deux grandes typologies centralité / pôles commerciaux, déclinées en six ZACom qui traduisent la diversité des territoires de Métropole Savoie.

Ces ZACom sont délimitées dans le nouveau document graphique du DAC du DOG.

Prescriptions au sein des ZACom

Le document d'aménagement commercial du SCoT de Métropole Savoie délimite des ZACom appartenant à 6 typologies différentes.

Les nouveaux commerces s'implanteront en priorité en ZACom **au sein du tissu urbain constructible**.

Toutefois, ces implantations commerciales devront respecter les conditions énoncées par l'article L121-1 du code de l'urbanisme, dans le respect des objectifs du développement durable, notamment :

- L'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux, l'utilisation économe des espaces naturels, la sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- La qualité urbaine, architecturale et paysagère des entrées de ville ;
- La diversité des fonctions urbaines et rurales ;
- La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air,

de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques et la prévention des risques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

NOM	DEFINITION	OBJECTIF
Centralité du quotidien principale	Socle fonctionnel et lieu de vie quotidien de la commune, qui accueille une mixité des fonctions urbaines (habitat, équipements et services publics principaux, activités mixtes et notamment commerciales). Cette ZACom située en « centralité historique » est fréquentée par les habitants de l'ensemble de la commune, voire au-delà pour les cas spécifiques des deux villes centre de Chambéry et d'Aix-les-Bains. Elle accueille tous types de commerces, quel que soit leur format.	Développement prioritaire: conforter, dynamiser
Centralité du quotidien de quartier	Centre de vie des quartiers, qui accueille des équipements et services publics et des activités mixtes, dont des commerces répondant aux besoins quotidiens des habitants du quartier. Elle accueille des commerces d'une surface de plancher inférieure à 400 m ² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m ² (surface de plancher inférieure à 600 m ² et surface de vente inférieure à 450 m ² à Chambéry et Aix-les-Bains).	Desservir et dynamiser un quartier sans déséquilibrer le territoire
Centralité du quotidien en projet	Futures centralités commerciales, justifiées par des opérations ou projets d'aménagement et/ou aux sites de développement d'habitat identifiés au SCoT (pôles préférentiels à dominante habitat), répondant aux besoins quotidiens des futurs habitants du quartier. Elle accueille des commerces d'une surface de plancher inférieure à 400 m ² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m ² .	Desservir commercialement un nouveau quartier sans déséquilibrer le territoire
Pôle de maillage territorial	Zone commerciale située dans des communes de 5 000 habitants ou moins, composée de commerces de 300 m ² à 4 500 m ² de surface de plancher (200 à 3 000 m ² de surface de vente), qui répondent aux besoins de consommation courante des ménages résidant jusqu'à une dizaine de minutes en voiture (rayonnement intercommunal).	Développement maîtrisé
Pôle structurant	Zone commerciale située dans les agglomérations au contact de quartiers centraux ou périurbains, composée de commerces de 400 à 7 000 m ² de surface de plancher (300 à 5 000 m ² de surface de vente), qui répondent aux besoins de consommation hebdomadaires à mensuels des ménages de l'agglomération et des territoires voisins.	Modernisation, densification au sein de leur emprise actuelle
Pôle de destination commerciale majeure	Zone commerciale située dans les agglomérations au contact de quartiers centraux ou périurbains, qui concentre plus de 100 établissements de plus de 400 m ² de surface de plancher (300 m ² de surface de vente), enseignes nationales à forte notoriété et commerces rayonnants à l'échelle de Métropole Savoie.	Modernisation, densification au sein de leur emprise actuelle

Au sein de ces ZACom, le DAC conditionne l'implantation de commerces au respect des prescriptions d'urbanisme, d'architecture, de paysage et d'accessibilité suivantes :

Les centralités du quotidien

OBJECTIF : favoriser le maintien et l'implantation de commerce dans le centre-ville/quartier, centre-bourg et centre village.

ORIENTATIONS :

- **Accueillir de façon préférentielle les nouvelles implantations commerciales**, en particulier les magasins d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou à 300 m² de surface de vente,
- **Privilégier l'implantation des nouveaux commerces** en continuité directe ou en densification des linéaires existants,
- Encourager les constructions de commerce en rez-de-chaussée d'opérations mixtes dans les **centralités du quotidien dont la limite est située à moins de 100 mètres de la limite d'une ZACom** de maillage territorial, structurante ou de destination commerciale majeure.
- **Encourager la mutualisation des accès et des stationnements, dans la perspective de limiter l'emprise dédiée au stationnement.**

L'IMPLANTATION D'ÉQUIPEMENTS COMMERCIAUX EST SUBORDONNÉE AU RESPECT DES CONDITIONS ET SEUILS SUIVANTS :

1. Dans les centralités du quotidien principales, tous les commerces sont autorisés, quelle que soit leur surface,
2. Dans les centralités du quotidien de quartier, les magasins sont autorisés jusqu'à 400 m² de surface de plancher ou 300 m² de surface de vente. Cependant, pour les communes de Chambéry et Aix-les-Bains, les magasins sont autorisés jusqu'à 600 m² de surface de plancher ou 450 m² de surface de vente,
3. Dans les centralités du quotidien en projet, les magasins sont autorisés jusqu'à 400 m² de surface de plancher ou 300 m² de surface de vente.

Les pôles de maillage territorial

OBJECTIF : favoriser les implantations commerciales dans les pôles de maillage territorial sans perturber l'animation des centralités.

ORIENTATIONS :

- Développer les pôles de maillage territorial et renforcer leur diversité pour améliorer la **desserte commerciale des territoires ruraux et limiter les déplacements pour des achats courants**,
- Accueillir des activités **en cohérence avec la taille de l'aire d'influence du pôle commercial**,
- **Veiller à la qualité urbaine, architecturale et paysagère des bâtiments et des espaces qui les entourent** : cheminements à l'intérieur de la parcelle qui facilitent la fréquentation piétonne et à vélo, localisation adaptée des emplacements vélo, aménagement de cheminements accessibles à tous pour assurer la connexion entre l'entrée du commerce et l'espace public (depuis les arrêts de transports en commun, pistes cyclables et aménagements piétons),
- **Assurer une desserte efficace en vélo et piétonne** depuis des quartiers d'habitat, d'activité ou de services publics lorsque ces pôles sont accessibles directement,
- **Encourager la mutualisation des accès et des stationnements, dans la perspective de limiter l'emprise dédiée au stationnement.**

L'IMPLANTATION D'ÉQUIPEMENTS COMMERCIAUX EST SUBORDONNÉE AU RESPECT DES CONDITIONS SUIVANTES :

1. **Ces ZACom accueillent de façon préférentielle les magasins dont la surface de plancher est comprise entre 300 m² et 4 500 m² ou entre 200 m² et 3 000 m² de surface de vente**,
2. **Les magasins d'une surface de plancher inférieure à 300 m² ou d'une surface de vente inférieure à 200 m² sont interdits, qu'ils soient isolés ou en ensemble commercial***,
3. **Les magasins de plus de 4 500 m² de surface de plancher ou de plus de 3 000 m² de surface de vente sont interdits**,
4. Par exception au 2, **la modernisation et l'extension des commerces existants** d'une surface de plancher inférieure à 300 m² ou d'une surface de vente inférieure à 200 m² sont autorisées dans la limite de 10% de la surface de plancher ou de la surface de vente existante,
5. Les implantations commerciales rechercheront une qualité

renforcée en matière d'insertion dans le paysage (architecture, aménagement extérieur, végétation, ...),

6. Les projets devront viser une consommation de foncier aussi économe que possible (intégration d'une partie du stationnement en sous-sol, dans le volume du bâtiment ou en ouvrage, mutualisation du stationnement avec d'autres commerces, constructions du commerce sur plusieurs niveaux ...).

Les pôles structurants

OBJECTIF : moderniser les pôles structurants tout en maîtrisant leur extension

ORIENTATIONS :

- **Contenir l'extension des périmètres des pôles structurants en fixant leur limite géographique autour de leur emprise actuelle, tout en permettant un renforcement possible à l'intérieur de ces limites**,
- **Conforter en priorité les pôles commerciaux**, en densification et non en extension,
- Améliorer la **qualité urbaine et fonctionnelle** de ces pôles :
 - **Veiller à la qualité urbaine, architecturale et paysagère des bâtiments et des espaces qui les entourent** : cheminements à l'intérieur de la parcelle qui facilitent la fréquentation piétonne et à vélo, localisation adaptée des emplacements vélo, aménagement de cheminements accessibles à tous pour assurer la connexion entre l'entrée du commerce et l'espace public (depuis les arrêts de transports en commun, les pistes cyclables et les aménagements piétons),
 - **Assurer une desserte efficace en vélo et piétonne** depuis les quartiers d'habitat, d'activité ou de services publics lorsque ces pôles sont accessibles directement,
 - **Encourager la mutualisation des accès et des stationnements, réduire l'emprise dédiée au stationnement**,
 - Rechercher, lorsque cela est possible et pertinent, la **construction de logements ou de locaux d'activités à l'étage**.

L'IMPLANTATION D'ÉQUIPEMENTS COMMERCIAUX EST SUBORDONNÉE AU RESPECT DES CONDITIONS SUIVANTES :

1. **Ces ZACom accueillent de façon préférentielle les magasins supérieurs à 400 m² de surface de plancher ou 300 m² de surface de vente et inférieurs à 7 000 m² de surface de plancher**

ou 5 000 m² de surface de vente,

2. Les magasins d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m² sont interdits, qu'ils soient isolés ou en ensemble commercial*,

3. Par exception au 2, la **modernisation et l'extension des commerces existants** d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m² sont autorisées dans la limite de 10% de la surface de plancher ou de la surface de vente existante,

4. Les **implantations commerciales rechercheront une qualité** en matière d'insertion dans le paysage (architecture, aménagement, végétation, ...),

5. Les projets devront viser **une consommation de foncier aussi économe** que possible (intégration d'une partie du stationnement en sous-sol, dans le volume du bâtiment ou en ouvrage, mutualisation du stationnement avec d'autres commerces, constructions du commerce sur plusieurs niveaux). **Ainsi, l'emprise au sol des surfaces affectées aux aires de stationnement est limitée à 100 places** (ou 2.500 m² de terrain) **par magasin**. Des places supplémentaires peuvent être aménagées en infrastructure ou en superstructure. Cette règle s'applique également pour la construction d'un nouvel ensemble commercial lorsque celle-ci est supérieure ou égale à 5 200m² de surface de plancher ou 4 000 m² de surface de vente.

Les pôles de destination commerciale majeure

OBJECTIF : moderniser ces pôles tout en maîtrisant leur extension

ORIENTATIONS :

- **Contenir l'extension des périmètres de destination commerciale majeure en fixant leur limite géographique, tout en permettant un renforcement possible à l'intérieur de ces limites,**
- **Privilégier la construction et la restructuration** en densification ou en modernisation de l'existant et non en extension,
- Encourager la requalification de ces pôles :
 - **Veiller à la qualité urbaine, architecturale et paysagère des bâtiments et des espaces qui les entourent :** cheminements à l'intérieur de la parcelle qui facilitent la fréquentation piétonne et à vélo, localisation adaptée des emplacements vélo, aménagement de cheminements accessibles à tous pour assurer la connexion entre l'entrée du commerce et l'espace public (depuis les arrêts de transports en com-

mun, les pistes cyclables et les aménagements piétons),

- **Assurer une desserte efficace en vélo et piétonne** depuis les quartiers d'habitat, d'activité ou de services publics lorsque ces pôles sont accessibles directement,

- **Encourager la mutualisation des accès et des stationnements, réduire l'emprise dédiée au stationnement,**

- Rechercher, lorsque cela est possible et pertinent, **la construction de commerces en pieds d'immeuble de logements ou d'autres activités économiques.**

L'IMPLANTATION D'ÉQUIPEMENTS COMMERCIAUX EST SUBORDONNÉE AU RESPECT DES CONDITIONS SUIVANTES :

1. **Ces ZACom accueillent de façon préférentielle les magasins supérieurs à 400 m² de surface de plancher ou 300 m² de surface de vente.**

2. **Les magasins d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m² sont interdits,** qu'ils soient isolés ou en ensemble commercial*.

3. Par exception au 2, la **modernisation et l'extension des commerces existants** d'une surface de plancher inférieure à 400 m² ou d'une surface de vente inférieure à 300 m² sont autorisées dans la limite de 10% de la surface de plancher ou de la surface de vente existante.

4. Les **implantations commerciales rechercheront une qualité** en matière d'insertion dans le paysage (architecture, aménagement, végétation, ...).

5. Les projets devront viser **une consommation de foncier aussi économe** que possible (intégration d'une partie du stationnement en sous-sol, dans le volume du bâtiment ou en ouvrage, mutualisation du stationnement avec d'autres commerces, constructions du commerce sur plusieurs niveaux). **Ainsi, l'emprise au sol des surfaces affectées aux aires de stationnement est limitée à 100 places** (ou 2.500 m² de terrain) **par magasin**. Des places supplémentaires peuvent être aménagées en infrastructure ou en superstructure. Cette règle s'applique également pour la construction d'un nouvel ensemble commercial lorsque celle-ci est supérieure ou égale à 5 200m² de surface de plancher ou 4 000 m² de surface de vente.

Définitions

Les termes suivis d'un astérisque dans les paragraphes relatifs au volet commercial du SCoT sont définis ci-après.

Drive

Un drive est une plateforme de préparation de commandes de détail, équipée de pistes pour véhicules sur lesquelles les clients prennent possession d'une commande effectuée sur Internet ou directement sur le site grâce à une borne.

Le drive peut être soit accolé à un magasin, soit isolé en bordure d'un axe de flux ou à proximité d'un magasin concurrent.

Dans la mesure où il correspond à une activité de détail, qu'il soit soumis ou non à autorisation d'exploitation commerciale, il est considéré comme ayant une destination commerce.

Ensemble commercial

Lieu marchand caractérisé, en dehors d'une ZAC de centre-urbain, par un regroupement de plusieurs magasins sur un même site :

- *Résultant d'une même opération d'aménagement foncier,*
- *Ou bénéficiant d'aménagements communs (stationnement),*
- *Ou faisant l'objet d'une gestion unifiée de certains éléments de leur exploitation,*
- *Ou réunis par une structure juridique commune.*

Magasin de commerce de détail

Tout magasin où s'effectue la vente de marchandises à des consommateurs pour un usage domestique. Le commerce de détail consiste à vendre des marchandises dans l'état où elles sont achetées (ou après transformations mineures) généralement à une clientèle de particuliers, quelles que soient les quantités vendues.

Concession automobiles

Magasin où s'effectue la vente de véhicules automobiles neufs ou d'occasion concédés par un producteur.

Service marchand

Service rendu par une entreprise en contrepartie d'une rémunération. Il s'agit des activités de production ou de service à caractère artisanal soumises à autorisation d'exploitation commerciale (ex : coiffeur, photographe, cordonnerie, teinturier...).

Surface de vente

Elle recouvre les espaces couverts ou non affectés à la circulation de la clientèle pour effectuer ses achats, à l'exposition des marchandises proposées à la vente, à leur paiement, et à la circulation du personnel pour présenter les marchandises à la vente. Il s'agit de la surface prise en compte par la réglementation sur l'aménagement commercial (CDAC).

Surface de plancher

La surface de plancher de la construction est égale à la somme des surfaces de planchers de chaque niveau clos et couvert, calculée à partir du nu intérieur des façades après déduction :

- 1° Des surfaces correspondant à l'épaisseur des murs entourant les embrasures des portes et fenêtres donnant sur l'extérieur ;
- 2° Des vides et des trémies afférentes aux escaliers et ascenseurs ;
- 3° Des surfaces de plancher d'une hauteur sous plafond inférieure ou égale à 1,80 mètre ;
- 4° Des surfaces de plancher aménagées en vue du stationnement des véhicules motorisés ou non, y compris les rampes d'accès et les aires de manœuvres ;
- 5° Des surfaces de plancher des combles non aménageables pour l'habitation ou pour des activités à caractère professionnel, artisanal, industriel ou commercial ;
- 6° Des surfaces de plancher des locaux techniques nécessaires au fonctionnement d'un groupe de bâtiments ou d'un immeuble autre qu'une maison individuelle au sens de l'article L. 231-1 du code de la construction et de l'habitation, y compris les locaux de stockage des déchets ;
- 7° Des surfaces de plancher des caves ou des celliers, annexes à des logements, dès lors que ces locaux sont desservis uniquement par une partie commune ;
- 8° D'une surface égale à 10 % des surfaces de plancher affectées à l'habitation telles qu'elles résultent le cas échéant de l'application des alinéas précédents, dès lors que les logements sont desservis par des parties communes intérieures.

1.8. LE DIMENSIONNEMENT «ADÉQUAT» DES DOCUMENTS D'URBANISME

La méthode de dimensionnement exposée dans le PADD (cf. page 66) débouche sur les valeurs figurant au tableau ci-après.

La surface des extensions figurant au tableau correspond aux besoins en zones urbanisables pour l'habitat calculés, selon la méthode retenue et en concertation avec les communes, pour une période de 20 années.

Concrètement, dans les PLU, ces extensions correspondent :

- . aux zones AU à dominante habitat, dont l'urbanisation est prévue au PADD du PLU,
- . les surfaces des zones AU, urbanisables à plus long terme, après modification ou révision du PLU, sans comptabiliser celles qui correspondent aux réserves d'urbanisation à long terme (cf. prescription 1.2.),
- . la surface totale des tènements disponibles dans les zones U à dominante habitat à l'époque de l'élaboration, de la modification ou de la révision de ces documents.

Pour les cartes communales, il s'agit de la surface totale des zones où les constructions sont autorisées, déduction faite de la surface des secteurs bâtis à l'époque de leur élaboration ou de leur révision.

Dans la pratique, la surface des extensions ainsi définie devra, pour chaque PLU comme pour chaque carte communale, être inférieure ou égale à la valeur indiquée au tableau.

La surface globale figurant au tableau est égale à la somme :

- . de la surface des extensions calculée comme rappelé ci-dessus,
- . de la surface du bâti actuel à dominante habitat, mesurée à partir de l'image satellite SPOT, vérifiée et complétée dans le cadre des concertations avec les communes.

Cette surface globale représente donc le dimensionnement maximal des documents d'urbanisme pendant la durée de validité du SCOT.

Pour les PLU, il s'agira de la surface totale des zones U et AU à dominante habitat (hors réserves d'urbanisation long terme prévues au SCOT), et pour les cartes communales, de la surface totale des secteurs où les constructions sont autorisées.

Lors de l'élaboration, de la modification ou de la révision ultérieure des PLU ou des cartes communales, tout au long de la durée de validité du SCOT, la surface des extensions et la surface globale prévues dans le cadre de ces documents devront, pour

chaque commune, respecter simultanément les deux valeurs du tableau, en tant que plafonds.

La surface globale est toutefois donnée ici à titre indicatif en raison des imprécisions qui s'attachent à la détermination de la superficie du bâti actuel à l'échelle du SCOT. Une valeur différente pourra être retenue sur la base d'une étude précise de la superficie de ce bâti effectuée à l'occasion de l'élaboration ou de la première révision des documents d'urbanisme (PLU ou cartes communales) après l'approbation du SCOT.

Cette valeur corrigée s'appliquera alors pendant toute la durée de validité du SCOT.

Les rapports de présentation des PLU devront apporter toutes les précisions utiles quant à la méthode de détermination des surfaces des zones U et AU dans le respect des présentes prescriptions.

N.B. : Les communes des deux agglomérations principales, situées à moins de 20 minutes en bus du centre ville et desservies par des lignes suffisamment fréquentes ne sont pas concernées par le dimensionnement.

Il s'agit de : Aix-les-Bains, Brison-Saint-Innocent, Drumettaz-Clarafond, Grésy-sur-Aix, Mouxy, Tresserve, Viviers-du-Lac, Barberaz, Barby, Bassens, Challes-les-Eaux, Chambéry, Cognin, Jacob-Bellecombette, La Motte-Servolex, La Ravoire, Saint-Alban-Leysse.

Communes	Surface des extensions (hectares)	Surface globale (hectares)
SECTEUR NORD		
ALBENS	51	163
LA BIOLLE	36	160
BOURDEAU	13	43
LE BOURGET-DU-LAC	85	242
CESSENS	11	63
CHANAZ	20	49
LA CHAPELLE-DU-MONT-DU-CHAT	14	34
CHINDRIEUX	37	133
CONJUX	13	44
EPERSY	15	37
MERY	32	101
MOGNARD	14	38
MONTCEL	20	82
MOTZ	13	38
ONTEX	11	21
PUGNY-CHATENOD	24	101
RUFFIEUX	26	69
ST-GERMAIN-LA-CHAMBOTTE	11	51
SAINT-GIROD	16	50
SAINT-OFFENGE-DESSOUS	16	68
SAINT-OFFENGE-DESSUS	11	33
SAINT-OURS	16	51
SAINT-PIERRE-DE-CURTILLE	13	40
SERRIERES-EN-CHAUTAGNE	25	104
TREVIGNIN	20	76
VIONS	11	31
VOGLANS	32	110
SECTEUR CENTRE		
CURIENNE	22	64
LES DESERTS	23	77
MONTAGNOLE	23	86
PUYGROS	11	39
SAINT-BALDOPH	38	157
SAINT-CASSIN	15	53
SAINT-JEAN-D'ARVEY	38	120
SAINT-JEOIRE-PRIEURE	40	95
SAINT-SULPICE	17	76
SONNAZ	38	110
THOIRY	14	45

Communes	Surface des extensions (hectares)	Surface globale (hectares)
LA THUILE	13	29
VEREL-PRAGONDRAN	22	50
VIMINES	45	144
SECTEUR SUD		
AITON	33	101
APREMONT	11	38
ARBIN	15	44
ARVILLARD	20	62
BETTON-BETTONET	16	35
BOURGET-EN-HUILE	7	33
BOURGNEUF	21	47
CHAMOUSSET	20	50
CHAMOIX-SUR-GELON	20	66
CHAMP-LAURENT	5	9
LA CHAPELLE-BLANCHE	13	49
CHATEAUNEUF	22	70
LA CHAVANNE	14	36
CHIGNIN	15	57
COISE-SAINT-JEAN-PIED-GAUTHIER	30	95
LA CROIX-DE-LA-ROCHETTE	18	28
CRUET	15	70
DETRIER	16	34
ETABLE	11	33
FRANCIN	35	55
FRETERIVE	14	47
HAUTEVILLE	11	30
LAISSAUD	23	61
LES MARCHES	32	108
LES MOLLETTES	13	48
MONTENDRY	5	10
MONTMELIAN	50	100
MYANS	20	70
PLANAISE	9	30
LE PONTET	5	27
PRESLE	16	56
LA ROCHETTE	46	171
ROTHERENS	11	28
SAINTE-HELENE-DU-LAC	14	57
SAINTE-HELENE-SUR-ISERE	14	71
SAINT-JEAN-DE-LA-PORTE	20	64

Communes	Surface des extensions (hectares)	Surface globale (hectares)
SAINT-PIERRE-D'ALBIGNY	51	210
SAINT-PIERRE-DE-SOUCY	11	45
LA TABLE	18	45
LA TRINITE	11	29
LE VERNEIL	5	15
VILLARD-D'HERY	8	26
VILLARD-LEGER	6	56
VILLARD-SALLET	8	19
VILLAROUX	11	23

On a enfin vérifié que la surface des extensions figurant au tableau ci-dessus était, pour chaque commune, très inférieure à la superficie des «zones blanches» apparaissant sur la carte de synthèse «Equilibre développement / protection». Le rapport est de l'ordre de 1 à 3,5 en moyenne.

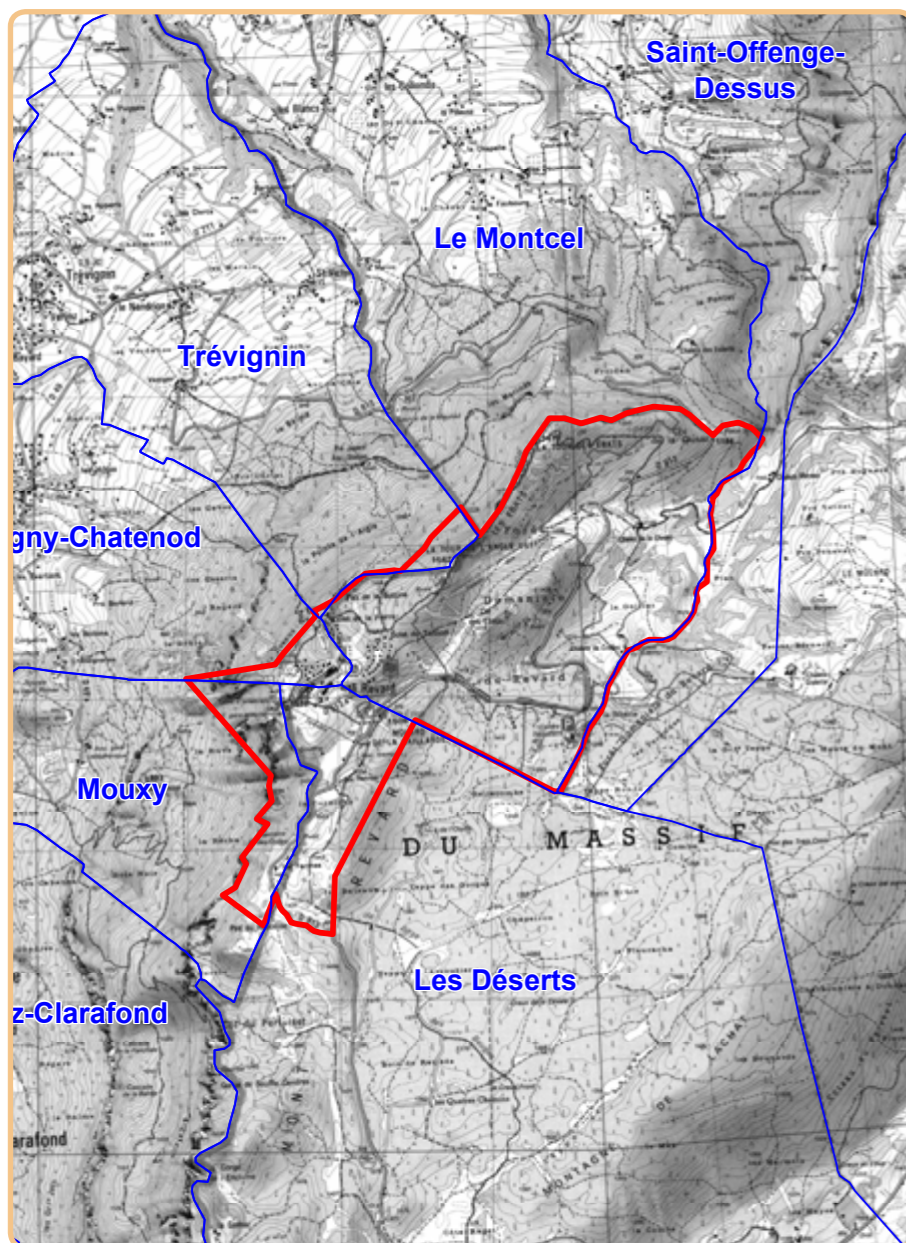
Les communes gardent ainsi une marge de liberté importante pour l'élaboration de leur document d'urbanisme à l'intérieur du champ de contraintes introduites par le SCOT

1.9. UN SECTEUR D'AMÉNAGEMENT TOURISTIQUE D'INTÉRÊT INTERCOMMUNAL

Le plateau du Revard constitue un secteur d'aménagement et de développement touristique d'intérêt intercommunal au sens de la Loi «Urbanisme Habitat» du 2 juillet 2003. A ce titre, il peut faire l'objet d'un PLU spécifique portant sur le territoire de la station du Revard.

Le territoire considéré, correspondant à celui de l'ancien POS du SIVOM du Revard, figure sur la carte ci-contre.

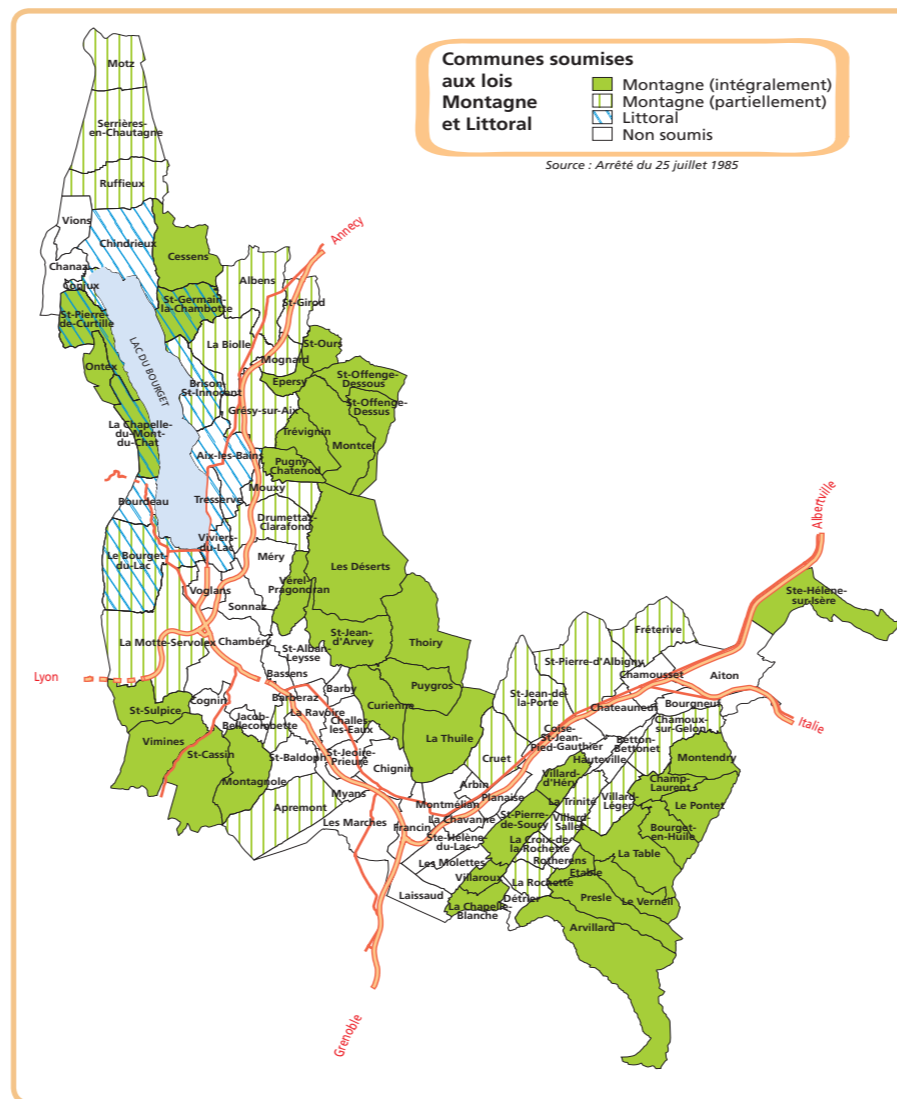
La station de la Féclaz sera, quant à elle, rattachée au PLU de la commune des Déserts.



1.10. COMPATIBILITÉ DU SCOT AVEC LES LOIS MONTAGNE ET LITTORAL

En absence de Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) approuvée, le SCOT doit être compatible avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral (articles L.145-1 et suivants et L.146-1 et suivants du code de l'Urbanisme).

La carte suivante situe les communes soumises aux Lois Montagne et Littoral.



Dans le cadre de l'élaboration du SCOT, des diagnostics spécifiques ont porté sur l'agriculture, les paysages, le patrimoine bâti et les espaces de biodiversité et le contenu en est synthétisé dans le chapitre Etat initial de l'environnement. Ces études préalables trouvent une traduction concrète dans les cartes dites «Equilibre Développement / Protection» et dans les prescriptions qui leurs sont attachées.

Ainsi, le SCOT protège tous les espaces visés par les lois montagne et littoral, notamment, les zones agricoles, les espaces, sites et paysages remarquables, ainsi que, pour les communes riveraines du lac, la bande des 100 mètres et les coupures d'urbanisation.

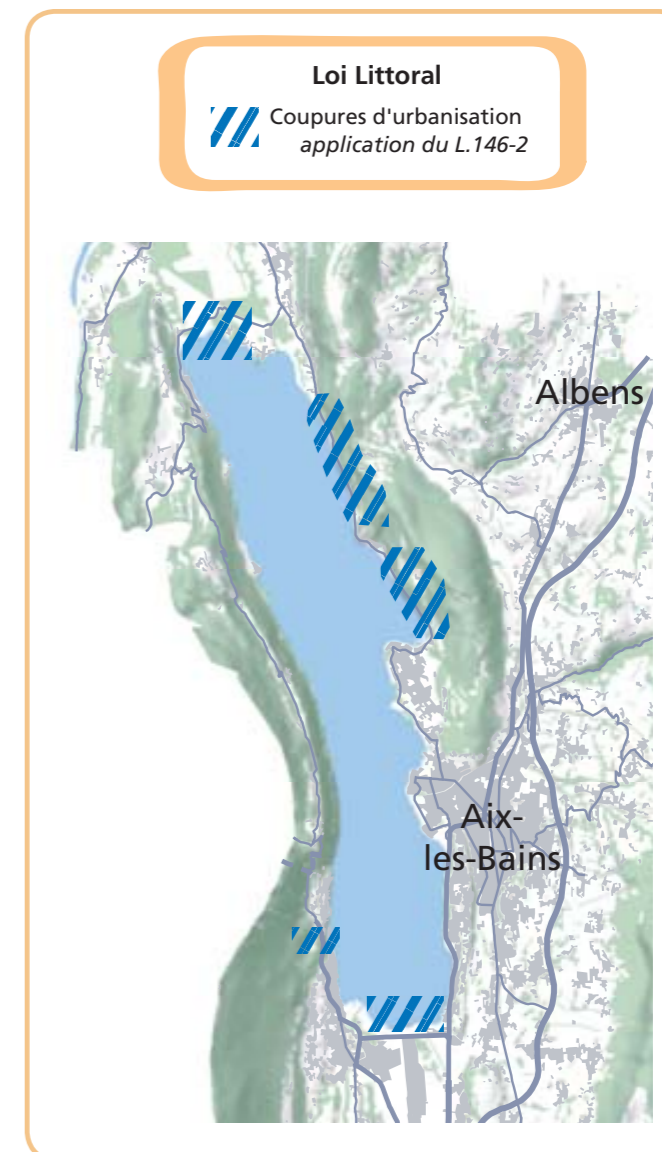
Dans ces espaces protégés, beaucoup de secteurs déjà urbanisés sont englobés mais les prescriptions attachées à ces espaces protégés stipulent que seules des extensions limitées des urbanisations existantes peuvent, dans les espaces agricoles et paysages seulement, être envisagées (cf. paragraphe 3.1. "La protection des espaces naturels et ruraux").

Il existe enfin des "zones blanches" dans les documents graphiques intitulés "Équilibre développement protection". Certaines de ces

zones blanches se situent dans des communes (ou parties de communes) régies par la loi littoral et / ou montagne. Sur ces zones blanches, le SCOT n'apportant aucune prescription spécifique, les dispositions des lois littoral et/ou montagne relatives aux notions d'urbanisation en continuité ou d'extensions limitées s'y appliquent intégralement.

Par ailleurs, le dimensionnement adéquat des PLU (cf. chapitre 1-7) contribuera aussi à la préservation des terres agricoles, des paysages et du patrimoine naturel en empêchant de gaspiller le foncier.

Selon l'article L.146-2, les SCOT et les PLU doivent prévoir des espaces naturels présentant le caractère d'une coupure d'urbanisation. L'objet de la carte suivante est de répondre à cette obligation législative.



Ainsi, le SCOT est compatible avec l'ensemble des dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral.

1.11 LAC DU BOURGET : UNE URBANISATION LIMITÉE DANS LES ESPACES PROCHES DU RIVAGE

L'article L. 146-4 stipule qu'une extension limitée de l'urbanisation des secteurs proches du rivage peut être envisagée dans les PLU des communes concernées par la Loi littoral si cette urbanisation est conforme aux dispositions d'un SCOT, en s'affranchissant des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités liées à la proximité immédiate de l'eau.

A l'échelle du SCOT de Métropole Savoie, l'urbanisation prévue au-delà de l'existant est en effet très limitée, la majeure partie des espaces proches du rivage étant protégée au SCOT et classée en zone naturelle dans les PLU actuels des communes.

Des constructions et des aménagements futurs se réaliseront cependant sur des tènements libres situés dans le tissu urbain déjà constitué, au-delà de la bande des 100 mètres non constructible, sur les communes du Bourget-du-Lac, Bourdeau, la Chapelle-du-Mont-du-Chat, Conjux, Chindrieux, Brison-Saint-Innocent, Aix-les-Bains, Tresserve et Viviers-du-Lac.

Au-delà des secteurs de ces communes qu'on peut considérer comme déjà urbanisés, le SCOT prévoit l'aménagement de plusieurs sites :

- . Bourdeau : les secteurs d'extension du chef-lieu seront prévus entre celui-ci et la RN 504, les parties de la commune situées en amont de cette route étant au contraire protégées de toute urbanisation. Des aménagements pour l'accueil des touristes aux abords du château et du port de Bourdeau sont également prévus.
- . le Bourget-du-Lac – la Croix Verte : équipements touristiques, dont aménagement portuaire,
- . le Bourget-du-Lac – entre la Leysse et le chef-lieu : il s'agit du principal secteur d'extension du chef-lieu du Bourget-du-Lac qui joue un rôle important par rapport à Savoie Technolac et doit être renforcé,
- . Viviers-du-Lac – la Grande Molière : réalisation d'un belvédère avec aires de stationnement et de pique-nique,
- . Viviers-du-Lac – les Mottets : achèvement de la base de loisirs,
- . Viviers-du-Lac – la Coua : réalisation d'une zone sportive et/ou récréative dans la plaine de Terre-Nue dont l'aménagement respectera la coupure inter-agglomérations prévue et contribuera à l'affirmation de la nouvelle vocation de la porte d'entrée de l'agglomération aixoise. Les constructions éventuelles liées à la réalisation d'équipements cohérents avec la vocation du site devront rester très limitées et être

réalisées en continuité de la zone commerciale actuelle. Des commerces nouveaux, de préférence cohérents avec la vocation «sports et loisirs» du site sont prévus mais leur importance restera limitée. Ils seront implantés en continuité avec la zone commerciale actuelle.

- . Tresserve : extension des équipements touristiques existants, dont les restaurants
- . Aix-les-Bains – secteur du Centre nautique et du Rowing : site d'accueil pour des équipements de loisirs et de restauration en grande partie réalisé,
- . Aix-les-Bains – pôle préférentiel d'urbanisation du Sierroz : réalisation d'un nouveau quartier (hébergements permanents et touristiques, commerces, port, équipements de loisirs) de part et d'autre du Sierroz, et notamment sur l'emplacement du camping municipal, jusqu'au boulevard Garibaldi,
- . Aix-les-Bains – Mémard : création d'un camping ou parc résidentiel de loisirs, en conservant un espace ouvert au public entre le nouvel équipement et le lac, et en sauvegardant la protection de la roselière,
- . Brison-Saint-Innocent – Pointe de l'Ardre : réaménagement de la base de loisirs (création d'un poste de secours, redéfinition des accès et des stationnements, création de garages à pédalos et aménagement-extension du restaurant existant,
- . Brison-les Oliviers : Requalification et extension des berges et du port,
- . Chindrieux – village de Châtillon : Réaménagement de la zone de loisirs, site d'accueil pour des équipements de sports, de loisirs et de restauration. Le secteur compris entre le village de Châtillon et le hameau de Cochenay sera urbanisé en continuité du village de Châtillon,
- . Conjux – la Chatière : Réaménagement du secteur touristique, site d'accueil pour des équipements de sports, de loisirs et de restauration.

1.12. UNITÉ TOURISTIQUE NOUVELLE

Le développement du Grand Plateau Nordique Féclaz – Revard sera poursuivi, prioritairement par une requalification urbaine et paysagère accompagnée de créations de surface de plancher touristique et d'une amélioration de l'offre pour les activités neige et pour le tourisme de nature en été. Ces investissements envisagés pour le développement touristique des deux sites du Revard et de la Féclaz pourront faire l'objet d'une procédure dite d'Unité Touristique Nouvelle.

2. LES PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE DÉPLACEMENTS ET D'INFRASTRUCTURES

Référence(s) au PADD	Référence(s) à l'article R. 122-3 : alinéa(s) concerné(s)
Pages 83 à 91	<p>Le document d'orientation, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise : [...]</p> <p>4° Les objectifs relatifs, notamment : [...] b) A la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ; [...]</p> <p>5° Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.</p> <p>Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs [...].</p> <p>Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre du schéma.</p>

2.1. LA COHÉRENCE ENTRE URBANISATION ET DESSERTE PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

3.1.1. Privilégier l'urbanisation des secteurs desservis par des transports en commun efficaces

Cette orientation fondamentale est au coeur du PADD. Elle fait l'objet de la prescription «1.1. Les pôles préférentiels d'urbanisation (dominante habitat)» qui précise les conditions de desserte de ces pôles par les transports en commun et qui, pour certains d'entre eux, conditionne cette urbanisation à la mise en place effective d'une desserte efficace.

3.1.2. Prévoir un développement maîtrisé des secteurs mal desservis ou non desservis par les transports collectifs

Les secteurs mal desservis ou non desservis par les transports collectifs seront le siège d'un développement maîtrisé afin d'éviter une explosion des déplacements en voiture individuelle.

Cette maîtrise passera par des documents d'urbanisme raisonnablement dimensionnés.

Le dimensionnement retenu est précisé, commune par commune, dans le cadre de la prescription «1.7. Le dimensionnement «adéquat» des documents d'urbanisme».

2.2. LA PROTECTION DES TRACÉS DES INFRASTRUCTURES NOUVELLES

Les différents projets d'infrastructures ont, pour la plupart, fait l'objet d'études, soit dans le cadre du projet Lyon Turin, soit dans le cadre du Dossier de Voirie d'Agglomération, soit encore dans

le cadre du PDU. Mais ces études sont parvenues à des stades d'avancement très variables selon les projets. La consistance de ces derniers (fonctionnalités, tracés...) est plus ou moins bien connue. Certains projets n'en sont même qu'au stade de l'idée qu'il faut encore faire partager. Pour cela l'étude reste à lancer. D'autres, au contraire, sont proches de la réalisation.

Projet par projet, le tableau de la page suivante précise la marche à suivre pour que les communes ou les EPCI concernés prennent en compte ces projets dans les documents d'urbanisme afin d'en protéger effectivement les tracés, ce que le SCOT, qui n'est pas opposable aux tiers, ne permet qu'indirectement.

La collectivité «chef de file» indiquée au tableau ne correspond pas obligatoirement au maître d'ouvrage du projet, mais c'est elle qui est responsable de la promotion et de l'étude du projet. Ce «chef de file» sera consulté afin que les dispositions à retenir au PLU soient définies en accord avec lui, en fonction de l'état d'avancement du projet.

Les PLU devront donc être compatibles avec les différents projets évoqués au tableau ci-dessous. Ils ne devront comporter aucune disposition qui en empêcherait la réalisation ou la rendrait plus onéreuse.

Dans la pratique, selon l'avancement des projets et la configuration des lieux, les communes ou EPCI compétents auront à arrêter les dispositions des PLU en fonction des cas ci-après :

Tracés en zone urbaine

Deux solutions peuvent être envisagées :

- . si le tracé est bien précisé, l'emprise pourra faire l'objet d'un emplacement réservé en accord avec la collectivité maître d'ouvrage.

- . si la collectivité maître d'ouvrage n'est pas définie ou si elle n'est pas en mesure de procéder systématiquement aux acquisitions foncières, l'emprise pourra faire l'objet d'une servitude prévue à l'article L. 123-2 alinéa c/.

Tracés situés en zone naturelle

La disposition de l'article L. 123-2 alinéa c/, réservée aux zones urbaines, ne peut pas s'appliquer.

La délimitation d'emplacements réservés sera la règle là où les études et les processus de décision sont suffisamment avancés.

Dans les autres cas, pour respecter l'objectif du SCOT quant à la protection des infrastructures, les PLU ne devront pas prévoir de zones U ou AU dans l'emprise du «fuseau» des différents tracés envisageables, selon les indications à fournir par la collectivité «chef de file».

2.3. DES PROJETS ROUTIERS NON PRÉVUS PEUVENT ÊTRE RÉALISÉS

Les projets routiers prévus au SCOT sont tous d'une certaine ampleur. D'autres projets de moindre envergure pourront être prévus par les collectivités si, dans leur finalité, ils ne sont pas contraires à ceux qui figurent au SCOT et s'ils ne vont pas à l'encontre des objectifs généraux de développement des transports collectifs.

Intitulé du projet	Références au PADD	Etat d'avancement (2005)	Problèmes à résoudre	Communes concernées par le projet (inscription au PLU)	Service, Collectivité ou EPCI «chef de file»
LYON TURIN (volet voyageurs)					
Entre la sortie du tunnel sous l'Epine et la gare de Chambéry	voir page 84	APS approuvé le 19 mars 2002 et décision modificative du 9 juillet 2003	Détails de tracés, raccordements, voies supplémentaires jumelées, rétablissements d'accès...	La Motte-Servolex et Chambéry	Réseau Ferré de France fournira les éléments aux communes au fur et à mesure de l'avancement des projets
Secteur de la gare de Montmélian	voir page 84		Détails des tracés, raccordements, sauts-de-mouton...	Montmélian, Francin	Réseau Ferré de France fournira les éléments aux communes au fur et à mesure de l'avancement des projets
LYON TURIN (volet fret)					
Traversée du sillon alpin	voir page 83	APS en cours d'étude	Choix d'une variante, puis arrêt du tracé. Protection des différentes «bretelles» de raccordement du noeud ferroviaire prévu Protection de l'emprise de la «base travaux»	Les Marches et Laissaud, concernées par le SCOT, Chapareillan et Pontcharra (pour mémoire : non concernés par le SCOT)	Réseau Ferré de France fournira les éléments aux communes au fur et à mesure de l'avancement des projets
INTERMODALITÉ					
Haltes ferroviaires	voir page 85	Idée à faire partager, étude de faisabilité puis APS à lancer	Opportunité et possibilité en fonction des sillons disponibles à terme. Capacité des parcs de stationnement. Localisation à choisir pour la halte de la Ravoire	Chambéry et la Ravoire	Région Rhône-Alpes, RFF, SNCF En attendant que ces projets soient précisés, le relais sera à prendre par Chambéry Métropole
Parcs relais de l'agglomération chambérienne (hors haltes)	voir page 85	Principe arrêté au PDU de Chambéry Métropole. Etudes à poursuivre par cet EPCI	Localisation, capacité et organisation des parcs de stationnement. Stationnement des deux roues	Différentes communes de l'agglomération chambérienne	Chambéry Métropole
L'intermodalité aux gares SNCF de Chambéry et Aix-les-Bains	voir page 84	Etude en cours sur le réaménagement des gares de Chambéry et d'Aix-les-Bains	Capacités et positionnement des parcs de stationnement, des arrêts de bus urbains, de la gare routière, des stations de taxis...	Les communes de Chambéry Aix-les-Bains devront réserver les emprises dans leur PLU	Respectivement Chambéry Métropole et CCLB
Les rabattements aux gares SNCF (Chindrieux, Vions, Albens, Grésy-sur-Aix, Viviers-du-Lac, Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny, Chamousset)	voir page 84	Les besoins sont à préciser, que des parcs existent actuellement ou non.	Capacités des parcs de stationnement. Organisation des rabattements par les lignes de car interurbains, ou par les bus urbains (Viviers-du-Lac)	Chindrieux, Vions, Albens, Grésy-sur-Aix, Viviers-du-Lac, Montmélian, Saint-Pierre-d'Albigny, Chamousset	Région pour l'organisation générale, Département pour les rabattements par cars interurbains CCLB pour le Viviers-du-Lac, SNCF et RFF pour certaines emprises foncières

Intitulé du projet	Références au PADD	Etat d'avancement (2005)	Problèmes à résoudre	Communes concernées par le tracé (inscription au PLU)	Service, Collectivité ou EPCI «chef de file»
PROJETS ROUTIERS (secteur Nord)					
Réaménagement RN 201	Voir carte p. 88 repère A	Enquête publique été 2003		Viviers-du-Lac, Tresserve, Aix-les-Bains	Etat, Département
Barreau Sud d'Aix-les-Bains	Voir carte p. 88 repère B	Etudes anciennes à actualiser. Incidences sur l'environnement à préciser	Tracé à caler	Voglans, Viviers-du-Lac	Etudes d'environnement en cours pilotées par la DDE, puis Département
Déviations d'Albens	Voir carte p. 88 repère C	APS en cours de lancement	Fonctionnalités, caractéristiques et tracé à définir	Albens et Saint-Girod	Département
Echangeur d'Albens (A41)	Voir carte p. 88 repère C	Idée à faire partager, puis APS à lancer	Fonctionnalités, caractéristiques et tracé à définir	Albens et Saint-Girod	Etat, AREA, à l'initiative du Département
Desserte des coteaux en amont de Marlioz	Voir carte p. 88 repère D	APS à lancer	La partie centrale du projet dépend directement de l'aménagement de la zone. Les deux extrémités sont à protéger au plus tôt dans le PLU de Drumettaz-Clarafond	Drumettaz-Clarafond	Commune de Drumettaz-Clarafond, CCLB
Réaménagement de la RN 504 entre Savoie Technolac et Villarcher	Voir carte p. 88 repère E	APS à lancer	Fonctionnalités, caractéristiques et tracé à définir en évitant le style «voie rapide»	Le Bourget-du-Lac, la Motte-Servolex, Voglans	Etat, Département
Desserte des ZAE au Sud de l'échangeur d'Aix-Nord, à l'Est de l'autoroute	Voir carte p. 88 repère F	APS à lancer dans le cadre des études sur l'extension de la ZAE de l'échangeur existante	Fonctionnalités, caractéristiques et tracé à définir	Grésy-sur-Aix, Aix-les-Bains	CCLB
Liaison entre la RD 991 et le Boulevard Lepic	Voir carte p. 88 repère G	APS à lancer	Fonctionnalités, caractéristiques et tracé à définir en fonction du projet d'aménagement de la gare, de la suppression du passage à niveau de l'avenue de Tresserve et de l'évolution de l'îlot	Aix-les-Bains	CCLB
PROJETS ROUTIERS (secteur Centre)					
Contournement autoroutier de l'agglomération chambérienne	Voir carte p. 89 repère H	Tout en poursuivant les études comparatives entre les familles de solutions, le fuseau Ouest a la préférence de l'Etat. Le tracé n'est pas précisé et figure en tant que principe de liaison.	Le projet devrait faire l'objet d'un Projet d'Intérêt Général qui serait notifié par M. le Préfet de la Savoie	La Motte-Servolex, Saint-Sulpice, Vimines, Cognin, Saint-Cassin, Montagnole, Jacob-Bellecombette, Barberaz, La Ravoire, Saint-Baldoph, Myans	Etat
Grand Verger Cassine	Voir carte p. 89 repère K	L'étude se poursuit en vue d'une réalisation à court terme dans le cadre du Contrat de Plan Etat Région		Chambéry	Chambéry Métropole
Cassine Joppet	Voir p. 89	Etude à venir		Chambéry	Chambéry Métropole
Voie dite «de Boigne»	Voir p.89	APS à lancer	Têtes de tunnel à protéger	Chambéry	Chambéry Métropole

Intitulé du projet	Références au PADD	Etat d'avancement (2005)	Problèmes à résoudre	Communes concernées par le tracé (inscription au PLU)	Service, Collectivité ou EPCI «chef de file»
Réaménagement de la RN 6	Voir carte p. 89 repère J	Etude en cours	La répartition des différents trafics (desserte locale, accès à la VRU, voitures particulières, bus...) entre la RN 6 et la RN 512 devra être précisée dans le cadre de cette étude en cohérence avec le PDU de l'agglomération chambérienne. Le projet comprend également la réalisation du «barreau de la Guillère» prolongé à terme par un nouveau pont sur la Leysse.	Chambéry, Barberaz, la Ravoire, et pour la RN 512, Bassens et Saint-Alban-Leysse	Chambéry Métropole
Réaménagement de l'avenue du Grand Ariétaz	Voir carte p. 89 repère I	Etude à lancer	Améliorer l'accès entre l'avenue du Grand Ariétaz et la RD 14	Chambéry	Chambéry Métropole en liaison avec le Département
Liaison Landiers Ouest la Motte-Servolex	Voir carte p. 89 repère L	Etude à lancer		La Motte-Servolex	Chambéry Métropole
Desserte de la ZAE du Puits d'Ordet	Voir carte p. 89 repère N	Etude à lancer		La Ravoire	Chambéry Métropole dans le cadre de l'aménagement de la ZAE
Voie de rabattement du quartier de la Madeleine	Voir carte p. 89 repère O	Etude à lancer	A relier à l'étude de la RN 6 ci-dessus	La Ravoire	Chambéry Métropole
Echangeur de la Peysse à Barberaz	Voir p. 89	Etude en cours			Département
Déviation de Saint-Jean-d'Arvey	Voir carte p. 89 repère P	Etude à poursuivre	Choisir un tracé parmi les différentes variantes étudiées à ce jour	Saint-Jean-d'Arvey	Département à l'initiative de la Commune
Desserte du pôle préférentiel d'urbanisation de Villeneuve	Voir carte p. 89 repère Q	APS à lancer	Le projet dépend directement de l'aménagement de la zone.	Cognin	Commune de Cognin
Echangeur (ou demi échangeur) sur l'A 41 à l'intersection de la RD 991	Voir carte p. 89 repère R	Idée à faire partager, simulations de trafic à effectuer, puis APS à lancer		Sonnaz	Département en liaison avec l'Etat et AREA
Liaison entre la RD 991 à Sonnaz et la VRU au Sud du tunnel des Monts		Idée à faire partager, simulations de trafic à effectuer, puis APS à lancer	Raccordement sur le réseau routier de l'agglomération	Sonnaz, Chambéry (secteur de Croix-Rouge), Bassens ou Saint-Alban-Leysse, ou Barberaz, la Ravoire selon la variante retenue	Département en liaison avec Chambéry Métropole

Intitulé du projet	Références au PADD	Etat d'avancement (2005)	Problèmes à résoudre	Communes concernées par le tracé (inscription au PLU)	Service, Collectivité ou EPCI «chef de file»
PROJETS ROUTIERS (secteur Sud)					
Prolongement de la VRU Sud	Voir carte p. 90 repère S		Le raccordement sur le réseau national peut être prévu soit sur la RN 6 près de la chapelle et du dépôt pétrolier, soit sur le giratoire de Chignin Une première phase du projet est à étudier pour détourner les trafics qui traversent les chefs lieux de Myans et des Marches	Challes-les-Eaux, Myans, Chignin, Saint-Jeoire-Prieuré	Département pour la 1ère phase de réalisation. Etat pour le projet à terme de raccordement de la VRU proprement dit.
Liaison transversale entre RN 6 et RD 201	Voir page 90	Idée à faire partager, APS à lancer		Chignin, Myans, Apremont	Département
Déviations de la RN 90	Voir page 90	Etude préalable à lancer, pas de solution actuellement connue	Dévier le trafic de la RN 90 en tenant compte du caractère très sensible du site (paysage, présence du château...)	Les Marches et éventuellement Chignin, Francin	Département
Echangeur pour la desserte d'Alpespace (A41)	Voir carte p. 90 repère T	Idée à faire partager, puis APS à lancer	Fonctionnalités, caractéristiques et tracé à définir	Francin	Etat, AREA, à l'initiative du Département
Tunnel sous Montrailant	Voir page 91	Idée à faire partager pour le très long terme	Opportunité, faisabilité à démontrer	Tracé non défini	Département (à la demande de la Communauté de communes de la Rochette Val Gelon)
La Rochette : desserte des cartonneries	Voir page 91	Projet en cours d'étude		Détrier, la Rochette	Département en liaison avec la commune de la Rochette
RD 925 Traverse urbaine de la Rochette	Voir page 91	APS à lancer	Transformer les caractéristiques rase campagne de la route et traitement des espaces publics	La Rochette	Département
RD 925 Traverse de Chamousset et Bourgneuf	Voir page 91	Principe d'aménagement à étudier : aménagements de sécurité ou déviation		Chamousset et Bourgneuf	Département

3. LES PRESCRIPTIONS EN MATIÈRE DE PROTECTIONS

Référence(s) au PADD	Référence(s) à l'article R. 122-3 : alinéa(s) concerné(s)
Pages 93 à 97	<p>Le document d'orientation, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :</p> <p>1° [...]</p> <p>2° Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;</p> <p>3° Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;</p> <p>4° Les objectifs relatifs, notamment :</p> <p>[...]</p> <p>d) A la protection des paysages, [...]</p> <p>e) A la prévention des risques ;</p> <p>[...]</p> <p>Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2° ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.</p> <p>[...]</p>

3.1. LA PROTECTION DES ESPACES NATURELS ET RURAUX (PROTECTIONS SURFACIQUES)

La carte de synthèse envisage six cas qui doivent donner lieu à des protections par l'intermédiaire des PLU :

- . les espaces viticoles,
- . les espaces agricoles,
- . les espaces paysagers,
- . les espaces viticoles et paysagers,
- . les espaces agricoles et paysagers,
- . les espaces naturels.

Les espaces à protéger pour des motifs agricoles et/ou paysagers

Ces espaces sont localisés sur la carte de synthèse au moyen de carrés de 100 mètres de côté juxtaposés.

Les secteurs correspondants ne sont donc pas délimités au sens de l'article R. 122-3 (avant dernier alinéa) du Code de l'urbanisme car leurs limites sont volontairement floues, rendant impossible l'identification précise des parcelles concernées.

La délimitation précise de ces secteurs à protéger se fera par l'intermédiaire des PLU ou des cartes communales. Elle laisse aux communes ou EPCI compétents une marge d'interprétation pour l'adaptation des limites au terrain.

En fonction de l'expression graphique retenue, des espaces urbanisés existants peuvent être englobés dans les espaces agricoles,

viticoles ou paysagers figurant sur la carte de synthèse. La délimitation des zones à protéger dans le PLU ou la carte communale peut ménager des extensions limitées pour ces espaces urbanisés existants.

Les espaces à protéger pour la qualité du milieu naturel

Ils sont délimités sur la carte de synthèse de façon apparemment plus précise car ils sont issus d'éléments (ZNIEFF de type I, Natura 2000, arrêtés de biotope...) extérieurs au SCOT fournis par les services de l'Etat.

Il s'agit donc d'une simple prise en compte du «porter à connaissance» qui s'applique également aux PLU. Le SCOT se contente de confirmer cet état de fait.

Les prescriptions attachées à ces différents types de protection sont résumées dans le cadre du tableau ci-après :

Types de protections (postes de légende sur la carte de synthèse)	Mise en oeuvre des protections (dispositions prescriptives)	
	Enjeux agricoles présents	Enjeux agricoles peu significatifs
Espaces viticoles	<p>Ces espaces sont majoritairement plantés en vigne et sont à l'intérieur du périmètre d'Appellation d'Origine Contrôlée (AOC) des Vins de Savoie.</p> <p>Compte tenu de leur très grande valeur agricole, paysagère et patrimoniale, ces espaces seront inconstructibles. Seules pourront être autorisées les modifications et extensions limitées des bâtiments existants. Les PLU détermineront en tant que de besoin les conditions d'implantation des bâtiments agricoles.</p>	
Espaces agricoles	<p>Ces zones présentent des enjeux agricoles forts (zones mécanisables à bons rendements, cultures spécialisées, proximité des sièges d'exploitations) et méritent d'être protégées pour ce motif.</p>	

Types de protections (postes de légende sur la carte de synthèse)	Mise en oeuvre des protections (dispositions prescriptives)	
	Enjeux agricoles présents	Enjeux agricoles peu significatifs
Espaces agricoles (suite)	Certains secteurs ruraux ne comptent plus beaucoup d'agriculteurs et présentent des enjeux agricoles modestes mais méritent attention car ils participent largement à la qualité paysagère, à l'atmosphère rurale et campagnarde. La protection de ces zones se justifie aussi dans l'optique du développement durable afin de ne pas gaspiller l'espace et de laisser à nos successeurs des marges de manœuvre. Pour ces motifs, ces secteurs seront inconstructibles (sauf pour l'usage agricole, les services publics ou d'intérêt collectif).	
Espaces paysagers	Même protection que pour les zones agricoles, mais l'insertion paysagère des bâtiments agricoles et des autres constructions ou installations autorisées en zone A des PLU devra faire l'objet d'un soin tout particulier. Si ces espaces sont classés en zones N, les possibilités de transferts de COS et les constructions envisagés aux deux derniers alinéas de l'article R. 123-8 du Code de l'Urbanisme ne pourront pas s'appliquer.	Ces espaces présentent des enjeux paysagers très forts à l'échelle supracommunale et représentent les « respirations » nécessaires à l'intérieur du territoire du SCOT. A ce titre, ils seront strictement protégés par les PLU et les cartes communales. L'inconstructibilité y sera la règle générale, sauf si le principe de transfert de Coefficient d'Occupation du Sol prévu à l'article R 123-8 du Code de l'Urbanisme est utilisé. En dehors de cette possibilité, seront autorisées les modifications et extensions limitées des bâtiments existants. Dans les PLU, si des secteurs constructibles d'ampleur limitée envisagés au dernier alinéa de l'article précité sont prévus, ils trouveront place en continuité des villages et hameaux existants.
Espaces agricoles et paysagers Espaces viticoles et paysagers	Même traitement que les espaces paysagers avec enjeux agricoles ou viticoles	
Espaces naturels		Les PLU et cartes communales protégeront ces espaces qui seront rendus strictement inconstructibles, les possibilités ouvertes par l'article R 123-8 du Code de l'Urbanisme ne pouvant pas être utilisées dans ce cas.

3.2. LIMITES DES PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES ESPACES PROTÉGÉS

Les installations et travaux divers (ITD)

Les prescriptions du SCOT ne traitent pas la question des installations et travaux divers et renvoient au PLU pour leur réglementation.

La protection des tracés des infrastructures prévues et des lignes électriques

Comme on l'a vu au chapitre 2 du Document d'orientation, certains projets d'infrastructures peuvent être situés, en tout ou partie, dans des espaces protégés au SCOT.

Les présentes prescriptions concernant ces espaces n'ont pas d'incidence sur les projets d'infrastructures sachant que les études concernant ces dernières intègrent des études d'environnement, d'insertion paysagère, des études d'impact et la définition des

mesures de compensations pour minimiser les impacts sur l'environnement, les paysages et l'agriculture.

Il en est de même pour les lignes de transports d'énergie qui n'apparaissent pas au SCOT.

Les carrières

Comme on l'a vu dans l'introduction du Rapport de présentation, le SCOT ne traite pas des carrières dont la planification fait l'objet d'une démarche spécifique à l'échelon départemental.

Cette dernière a été menée parallèlement à l'élaboration du SCOT et le Syndicat mixte Métropole Savoie y a été associé.

Les espaces protégés au SCOT pour les motifs de paysage, d'agriculture ou de milieu naturel sont considérés dans le cadre de l'étude du schéma départemental des carrières comme des secteurs sensibles où les carrières ne seront pas pour autant systématiquement interdites.

Si l'élaboration du schéma des carrières devait déboucher sur des incohérences graves par rapport au SCOT, ce dernier pourra être mis en cohérence de plusieurs façons :

- . les dispositions du schéma des carrières qui doivent s'imposer au SCOT et aux autres documents d'urbanisme font l'objet d'un Projet d'intérêt général défini par un arrêté préfectoral,
- . le SCOT fait l'objet d'une modification volontaire sans PIG.

Les parcs et espaces de loisirs

Les parcs et espaces de loisirs sportifs et/ou récréatifs (pistes de ski, zones nordiques, golfs, parcours de santé...) peuvent être réalisés dans les secteurs protégés.

La bande des 100 mètres

Au titre de la loi littoral, la bande des 100 mètres en dehors des espaces urbanisés autour du Lac du Bourget est classée en espa-

ce paysager et/ou espace sportif - récréatif et /ou espace naturel. Conformément à la Loi précitée, les constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau y sont autorisées.

3.3. LES PROTECTIONS LINÉAIRES

La carte de synthèse fait état de protections linéaires dans le domaine du paysage. Elles sont de deux sortes :

- . les «routes vertes»,
- . les «routes rurales de caractère».

Les routes vertes

Les paysages vus depuis ces routes qui traversent des secteurs naturels seront protégés par les PLU et les cartes communales (classement en zones A ou U).

Les routes rurales de caractère

Les PLU et les cartes communales permettront de préserver des «fenêtres paysagères» en délimitant des zones A ou N entre les villages et hameaux desservis par ces routes. Il importe en effet d'éviter que ceux-ci ne s'étirent le long des routes et ne se rejoignent à terme.

Les collectivités gestionnaires des deux catégories de routes ci-dessus auront à cœur de dégager les taillis situés en bordure de ces routes afin que les fenêtres paysagères recherchées soient effectives et entretenues dans la durée.

3.4. LES ESPACES SPORTIFS ET/OU RÉCRÉATIFS

Ce sont divers espaces verts existants à vocation de loisirs (stades et terrains de sports, parcs urbains, plages, golf, hippodrome, campings ou habitat léger de loisirs...) qui conserveront leurs usages respectifs.

Dans ces zones, seuls des équipements ou aménagements publics peuvent être réalisés. Dans la bande non urbanisée des cent mètres, au sens de la loi littoral, ces équipements éventuels doivent exiger la proximité immédiate de l'eau.

3.5. LES ESPACES BOISÉS

Les parties boisées du territoire de Métropole Savoie, qui apparaissent en tant qu'élément de fond de plan sur la carte de synthèse, sont de quatre sortes :

- . les grands massifs boisés qui coïncident souvent avec les pentes des massifs montagneux (Epine, Chambotte,

Bauges, Chartreuse, Belledonne, Hurtières...) ou des autres reliefs importants (Montraillant...),

- . des bois de modeste importance qui couvrent souvent des parties pentues difficiles à travailler et des haies,
- . des «ripisylves» très pentues le long des torrents,
- . les forêts alluviales en vallées glaciaires.

Certains secteurs boisés importants font explicitement l'objet de protections localisées sur la carte de synthèse, que ce soit pour des motifs de paysage ou de milieu naturel. Les autres, obéissant comme les premiers aux réglementations issues des Codes rural et forestier, ne font pas l'objet de prescriptions particulières dans le cadre du SCOT.

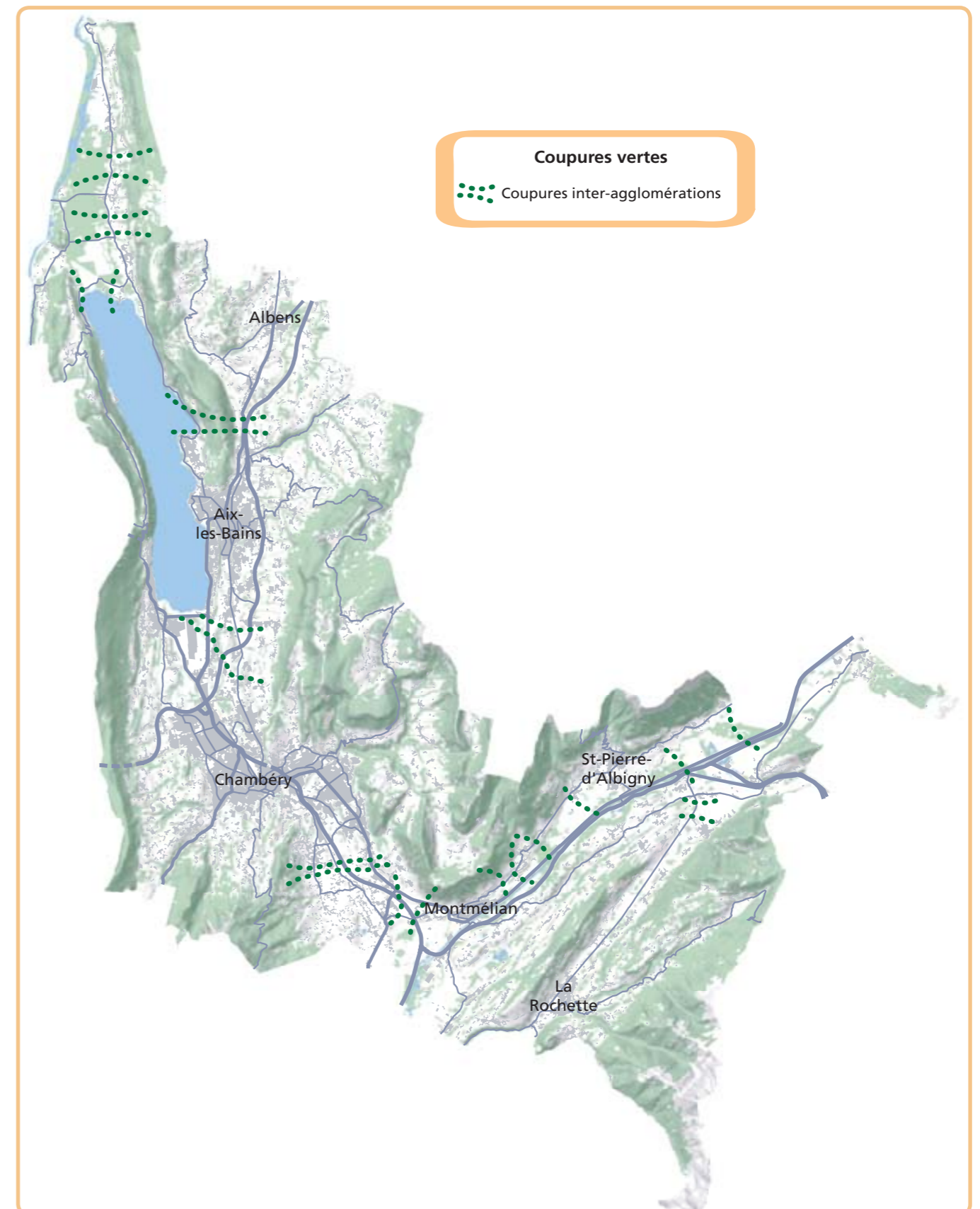
Dans tous les cas, le SCOT n'a pas d'incidence sur la réglementation des équipements nécessaires à la mise en valeur des espaces boisés, notamment les pistes forestières.

3.6. LES COUPURES VERTES INTER-AGGLOMÉRATIONS

La protection des coupures vertes inter agglomérations correspond à une des orientations majeures du SCOT. Elles figurent schématiquement sur la carte ci-contre.

Cette carte affiche un principe de coupure verte mais au sein de ces coupures les espaces à protéger effectivement dans les PLU ou les Cartes Communales sont localisés par les cartes détaillées dites «Equilibre Développement / Protection».

Cette carte des coupures vertes inter agglomérations n'implique donc pas de protection supplémentaires par rapport aux cartes détaillées.



3.7. LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES

Les risques naturels

Les principaux risques connus ont été évoqués aux chapitres «Etat initial de l'environnement» du Rapport de présentation et au PADD.

Les PPR Inondations du bassin de la Leysse (PPR aval et PPR amont) et le PPRI de Chautagne ont été approuvés et s'appliquent de plein droit à tous les documents et décisions d'urbanisme.

Pour le bassin de la Leysse, des travaux de protection sont en cours ou prévus à l'initiative du Syndicat intercommunal des cours d'eau du bassin chambérien (SICEC). Certains de ces travaux se traduiront par de nouvelles possibilités d'urbaniser et/ou de construire des secteurs actuellement inondables. Ces atténuations ou suppressions d'aléas devront être entérinées par un nouveau PPR pour pouvoir être prises en compte dans les documents d'urbanisme ou les opérations d'aménagement.

Trois autres PPR ont été approuvés récemment (Saint-Jean-d'Arvey, Vimines et Verel-Pragondran) pour des risques de glissements de terrain et de chutes de blocs.

Certaines communes ont également fait l'objet d'études détaillées concernant les risques. Elles sont soumises dans le cadre de leurs études de PLU, sans que ces études débouchent sur de véritables PPR.

Ailleurs, en l'absence de PPR et d'études détaillées, Métropole Savoie a été informé de l'existence de différents risques naturels (inondations, chutes de blocs, mouvements de terrain, coulées boueuses...) dans le cadre de la démarche de «porter à connaissance» effectuée par les services de l'Etat à l'occasion de la révision des anciens SDAU de 1977 et, en 2002, en vue de l'élaboration du SCOT.

Dans le cadre du SCOT, une attention toute particulière a été portée aux données ainsi transmises. Dans toutes les cas où elles étaient suffisamment précises, des espaces à protéger ont été localisés au SCOT.

De toutes façons, les communes concernées par les risques naturels répertoriés apparaissent sur les cartes de la page 24 du Rapport de présentation. Ces cartes correspondent à l'état des connaissances fin 2002 en fonction des informations transmises à Métropole Savoie par les services de l'Etat à cette époque.

La seule vocation de ces cartes est d'alerter les communes et de les inciter :

- . soit à rechercher des informations complémentaires auprès des services de l'Etat au fur et à mesure des études qu'il mène, notamment dans le cadre de l'élaboration des PPR,
- . soit à faire effectuer les études techniques qui leur sont nécessaires, à l'occasion de l'élaboration des PLU ou des cartes communales, de la conception d'opérations d'aménagement ou pour l'instruction des demandes de permis de construire au quotidien.

Les risques technologiques

Ils semblent aujourd'hui correctement appréhendés par les services de l'Etat et sont portés à la connaissance des communes. Le SCOT n'est porteur d'aucune prescription complémentaire.

3.8. LE FONCTIONNEMENT DES RIVIÈRES

«Respecter le fonctionnement naturel des rivières» est une orientation fondamentale du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux qui exige d'éviter les discontinuités entre l'amont et l'aval (barrage, seuils, couverture) et la déconnexion latérale (banalisation ou destruction du lit majeur, banalisation ou destruction de la ripisylve - végétation de rive-).

Ainsi, les PLU réserveront le long des rivières une bande non constructible sur les deux rives (notion d'espace de liberté) dans la mesure où la configuration des lieux le permet.

Outre son intérêt écologique, cette prescription garantira de meilleures conditions d'écoulement des crues, l'accès nécessaire à l'entretien et un rôle épuratoire par effet de peigne (hautes eaux) et par dégradation biologique de certains toxiques (métaux lourds et pesticides).

La largeur de cette bande inconstructible sera fonction du contexte local ; à titre indicatif, on peut préconiser de fixer la largeur de cette bande à la largeur moyenne de plein bord (distance entre sommet de rives), sans descendre au dessous de 10 mètres. L'Isère est un cas particulier.

4. VÉRIFICATION DE L'APPLICATION EXHAUSTIVE DE L'ARTICLE R. 122-3

Comme prévu dans l'introduction du Document d'orientation, on a jugé utile de vérifier que tous les items de l'article R. 122-3 du Code de l'Urbanisme, définissant précisément le contenu de cette pièce du dossier SCOT, étaient bien pris en compte par les prescriptions qu'elle contient.

Items de l'article R. 122-3 du Code de l'Urbanisme	Prescriptions correspondantes	Voir page
Le document d'orientation, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1, précise :		
1 ^o Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés ;	1.1. Les pôles préférentiels d'urbanisation (dominante habitat) 1.2. Les réserves d'urbanisation à long terme 1.3. Les secteurs de renouvellement urbain 1.5. Dimensionnement des zones d'activités 1.7. Le dimensionnement «adéquat» des documents d'urbanisme 1.8. Un secteur d'aménagement touristique d'intérêt intercommunal 1.9. Lac du Bourget : une urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage	103 105 105 106 111 112 114
2 ^o Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger dont il peut définir la localisation ou la délimitation ;	3.1. La protection des espaces naturels et ruraux (protections surfaciques) 3.2. Limites des prescriptions concernant les espaces protégés 3.3. Les protections linéaires 3.4. Les espaces sportifs et/ou récréatifs 3.5. Les espaces boisés 3.6. Les coupures vertes inter agglomérations	121 122 123 123 123 123
3 ^o Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels et agricoles ou forestiers ;	1.5. Dimensionnement des zones d'activités 1.7. Le dimensionnement «adéquat» des documents d'urbanisme 3.1. La protection des espaces naturels et ruraux (protections surfaciques) 1.9. Lac du Bourget : une urbanisation limitée dans les espaces proches du rivage	106 111 121 114
4 ^o Les objectifs relatifs, notamment : a) à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux ;	1.1. Les pôles préférentiels d'urbanisation (dominante habitat)	103
4 ^o Les objectifs relatifs, notamment b) à la cohérence entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs ;	1.1. Les pôles préférentiels d'urbanisation (dominante habitat). Voir plus particulièrement le tableau des pages 103 à 105, 4ème colonne 2.1. La cohérence entre urbanisation et desserte par les transports collectifs	103 115
4 ^o Les objectifs relatifs, notamment c) à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques ;	1.5. Dimensionnement des zones d'activités 1.6. La localisation préférentielle des commerces	106 106
4 ^o Les objectifs relatifs, notamment d) à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville ;	3.1. La protection des espaces naturels et ruraux (protections surfaciques) 3.3. Les protections linéaires 1.4. La mise en valeur des entrées de villes	121 123 105

4 ^e Les objectifs relatifs, notamment e) à la prévention des risques ;	3.7. La prise en compte des risques	124
Items de l'article R. 122-3 du Code de l'Urbanisme	Prescriptions correspondantes	Voir page
5 ^e Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs.	1.1. Les pôles préférentiels d'urbanisation (dominante habitat). Voir plus particulièrement le tableau des pages 103 à 105 4 ^e me colonne 2.1. La cohérence entre urbanisation et desserte par les transports collectifs	103 115
Il peut, le cas échéant, subordonner l'ouverture à l'urbanisation de zones naturelles ou agricoles et les extensions urbaines à la création de dessertes en transports collectifs et à l'utilisation préalable de terrains situés en zone urbanisée et desservis par les équipements mentionnés à l'article L. 421-5.	1.1. Les pôles préférentiels d'urbanisation (dominante habitat). Voir plus particulièrement le tableau des pages 103 à 105, 4 ^e me colonne 2.1. La cohérence entre urbanisation et desserte par les transports collectifs	103 115
Il peut, en outre, définir les grands projets d'équipements et de services, en particulier de transport, nécessaires à la mise en oeuvre du schéma.	2.1. La cohérence entre urbanisation et desserte par les transports collectifs 2.2. La protection des tracés des infrastructures nouvelles	115 115
Lorsque les documents graphiques délimitent des espaces ou sites à protéger en application du 2 ^e ci-dessus, ils doivent permettre d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.	Sans objet, pas de protections délimitées	
En zone de montagne, le schéma de cohérence territoriale précise, le cas échéant, l'implantation et l'organisation générale des unités touristiques nouvelles.	1.11 Unité Touristique Nouvelle	114

Métropole Savoie

Syndicat mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale et le
Contrat de Développement Durable Rhône-Alpes

185 rue de la Martinière - 73000 CHAMBERY

www.metropole-savoie.com