



Réunions publiques

- ***30 novembre 2023 de 19h00 à 21h00, à l'espace Tully à Thonon***
- ***7 décembre 2023 de 19h00 à 21h00 à la salle du Coteau à Douvaine***

Compte-rendu des réunions publiques

Dans le cadre de l'élaboration de son PLUi-HM, l'agglomération de Thonon souhaite informer et sensibiliser les habitants.

Pour cela, deux réunions publiques dédiées à la présentation du PADDi ont été proposées aux habitants de l'agglomération. La première réunion publique, à Thonon-les-Bains, a réuni 78 habitants et la seconde à Douvaine 95 habitants.

Présentation des différents intervenants :

- **M. Christophe Arminjon**, Président de Thonon Agglomération et Maire de Thonon-les-Bains (*excusé le 7 décembre 2023*)
- **M. Christophe Songeon**, Vice-Président en charge de la politique de l'aménagement du territoire, du cadre de vie et de la stratégie foncière et Maire de Ballaison
- **M. Cyril Démolis**, Vice-Président en charge de la mobilité et des infrastructures de transports et Maire de Sciez
- **Mme Claire Chuinard**, Vice-Présidente en charge de la politique de l'habitat et du logement et Maire de Douvaine
- **M. Thomas Laroche**, Responsable du service urbanisme de Thonon Agglomération
- **Mme Valérie Boulet**, Cheffe de projet au service urbanisme de Thonon Agglomération
- **Mme Laetitia Chevrier**, Responsable du service habitat de Thonon Agglomération
- **Mme Ludivine Germain**, du bureau d'études Epode
- **Mme Anne-Sophie Asselin et Lucie Frigot**, du bureau d'études Nalisse

Compte-rendu réunion publique

Introduction du 30 novembre 2023



M. Christophe Arminjon, Maire de Thonon-les-Bains et Président de Thonon Agglomération, remercie les personnes présentes. L'objet de cette réunion sera la présentation de l'avancée du document d'urbanisme intercommunal. En effet, Thonon Agglomération a la compétence aménagement du territoire. C'est pourquoi un Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat

Mobilité (PLUi-HM), à l'échelle des 25 communes de l'agglomération est en cours de rédaction. Il s'agit là d'une première. Ce document va régir l'aménagement et l'urbanisation de ces 10 prochaines années, en intégrant notamment les questions de mobilité et d'habitat.

C'est une opportunité précieuse pour le territoire, que d'embrasser l'urbanisme à une échelle intéressante. Pour rappel, au-dessus du Plan Local d'Urbanisme à l'échelle intercommunale, un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) s'applique (depuis 2020) à l'échelle du Chablais et de ses 62 communes.

Cette réunion n'est ni la première ni la dernière et a pour objectif de présenter le Projet d'Aménagement et de Développement Durables intercommunal (PADDi) sur lequel le règlement et le zonage s'appuieront. Un temps d'échanges est proposé à la suite de cette présentation aux participants pour répondre à leurs interrogations.

Introduction du 7 décembre 2023



M. Christophe Songeon, Vice-Président en charge de la politique de l'aménagement du territoire, du cadre de vie et de la stratégie foncière et Maire de Ballaisson souhaite la bienvenue à Douvaine et remercie les personnes présentes en nombre. C'est la deuxième réunion publique de présentation du Projet d'Aménagement et de Développement Durables intercommunal (PADDi). Ces deux réunions (au contenu identique) sont proposées sur deux communes afin de toucher le plus de personnes possibles.

Mme Claire Chuinard, Vice-Présidente en charge de la politique de l'habitat et du logement et Maire de Douvaine souhaite la bienvenue aux personnes présentes et les accueille avec plaisir dans sa commune.

Qu'est-ce qu'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Mobilité (PLUi-HM) ?

Une vidéo en motion design a été créée pour présenter aux habitants la démarche et les enjeux du PLUi-HM.

Thonon Agglomération regroupe 25 communes, soit près de 91 000 habitants. Ce territoire est composé de communes de tailles différentes et d'un environnement varié et sensible, entre lac et montagne.

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal Habitat et Mobilité (PLUi-HM) est le document de référence en matière d'urbanisme pour définir le projet global des 10 à 12 prochaines années. Il encadre le développement de demain en préservant les espaces naturels et agricoles tout en tenant compte des spécificités du territoire. Il détermine la vocation des différents espaces et régleme la utilisation du sol dans un document unique.

- Le « i » signifie qu'il est élaboré et pensé à l'échelle intercommunale. Ce document remplacera donc les PLU actuels en vigueur et deviendra le seul document applicable. Thonon Agglomération a la compétence d'urbanisme mais va concevoir ce document en total collaboration avec les 25 communes. Pour contribuer à l'élaboration du projet, l'agglomération a défini et mis en œuvre une démarche de concertation avec les habitants, les associations, le Conseil de Développement. Le projet est élaboré également avec les services de l'Etat, la Région, le Département, le SIAC, les chambres consulaires, etc.
- Le « H » signifie Habitat et le « M » Mobilité. Ce sont deux thématiques essentielles du territoire donc pleinement intégrées au PLUi.

Ce document est écrit dans un cadre réglementaire régi par le code de l'urbanisme et notamment la loi littoral, la loi montagne et plus récemment la loi résilience. Tout en tenant compte de ces lois, il est nécessaire de :

- Affirmer le territoire et l'action communautaire
- Organiser et encadrer le développement en cohérence avec l'armature urbaine de l'agglomération
- Assurer une offre de logements et d'hébergements
- Favoriser une mobilité durable
- Favoriser un développement économique et commercial utile au territoire
- Penser l'agriculture de demain
- S'engager pour l'environnement, notamment sur la transition énergétique.

L'élaboration du PLUi-HM s'inscrit dans une procédure très encadrée et mobilisatrice. Le projet est piloté par Thonon Agglomération accompagnée de bureaux d'études experts. Il est élaboré en collaboration étroite avec les élus communaux.

Le processus suit quatre grandes étapes et cinq documents principaux :

- La phase 1 : l'état des lieux du territoire et son évolution
- La phase 2 : définition des orientations et objectifs
 - o Documents :

- le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) : la clé de voute du document, dont découleront les traductions réglementaires
- les Programmes d'Orientations et d'Actions (POA) qui déclineront les thématiques Habitat et Mobilité
- La phase 3 : traduction réglementaire et orientations d'aménagement et de programmation (OAP)
- La phase 4 : les consultations administratives, l'enquête publique et l'adoption définitive du plan.

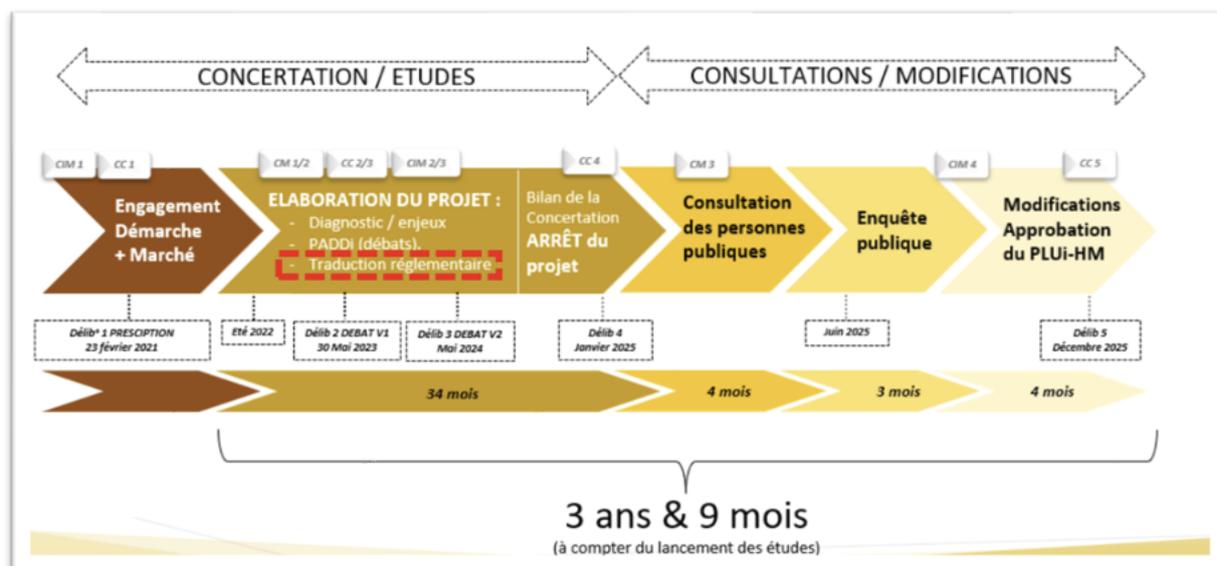
La procédure devrait s'achever fin 2025 / début 2026. Le PLUi-HM remplacera les documents d'urbanismes actuels (PLUi des 17 communes et PLU des différentes communes).

Afin de se tenir informés et participer, différents moyens sont proposés aux habitants notamment la plateforme collaborative www.ditesnoustout.fr/pluihmthonon.

Présentation du Projet d'Aménagement et de Développement Durables intercommunal (PADDi)

M. Christophe Songeon, Vice-Président en charge de la politique de l'aménagement du territoire, du cadre de vie et de la stratégie foncière rappelle que le Plan Local d'Urbanisme intercommunal se compose de plusieurs documents. A ce jour, on en est au Projet d'Aménagement et de Développement Durables intercommunal (PADDi). C'est un document socle qui va permettre d'encadrer le règlement.

Ce document est soumis à de nombreux débats : en conseil communautaire, auprès des 25 communes, au niveau du Conseil Local de Développement. Ce document a évolué et évolue encore. L'objectif est une délibération en janvier 2025 pour une approbation du document fin 2025.



Le PADDi s'appuie sur trois grands piliers du développement durable (environnemental, social et économique). Il se structure autour d'un axe transversal et de 5 axes thématisés.

Grande ambition transversale :
pour une agglomération s'inscrivant dans la transition énergétique et climatique

Axe 1 :
Une armature urbaine équilibrée au sein de laquelle chaque niveau joue un rôle

Axe 2 :
Des mobilités complémentaires et moins carbonées conciliant les déplacements de toute nature

Axe 3 :
Un habitat de qualité accessible à tous et à toutes les étapes de la vie

Axe 4 :
Un capital environnemental, paysager et patrimonial commun à préserver et valoriser

Axe 5 :
Une agglomération vivante où l'on peut produire, travailler, consommer, et accéder aux services

AXE TRANSVERSAL :

Mme Ludivine Germain, du bureau d'études Epode, représente les différents bureaux d'études travaillant sur la rédaction de ce document.

Pourquoi un axe transversal et quelle fonction ? Un axe transversal aux autres se présente comme le fil conducteur du projet puisque ses thématiques vont en être le socle.

Cet axe transversal est celui de la transition énergétique et climatique. Ce projet s'inscrit dans des dynamiques qui sont au-delà du territoire du Thonon Agglomération (notamment les agglomérations suisses, dont Genève). Ces dynamiques influent sur le territoire ; c'est pourquoi le projet se réfléchit en analysant aussi les externalités du territoire.

La volonté est forte de préserver le cadre et la qualité de vie des habitants.

Un sujet ressort : celui de la consommation des gaz à effet de serre. Les deux secteurs qui consomment le plus sont les mobilités et l'habitat, c'est pourquoi une réflexion sur l'implantation de l'habitat en lien avec les mobilités alternatives est essentielle à conduire.

Il faut aussi réfléchir aux équipements, leur emplacement, leurs matériaux et leur réhabilitation. Développer des énergies plus durables figure également parmi les objectifs de cette orientation transversale (la forêt qui est une ressource locale, le solaire, la géothermie, les réseaux de chaleur, etc.).

Enfin, le projet doit s'inscrire dans la Zéro Artificialisation Nette (ZAN) des sols (issue de la loi Climat et Résilience). Il y a donc un enjeu de préservation des sols naturels et agricoles : il faudra urbaniser en priorité dans l'enveloppe urbaine existante et préserver la nature en ville, tout comme les grands espaces.

AXE 1 : UNE ARMATURE URBAINE EQUILIBREE AU SEIN DE LAQUELLE CHAQUE NIVEAU JOUR UN ROLE

M. Thomas Laroche, Responsable du service urbanisme de Thonon Agglomération, présente l'axe 1 en rappelant ce qu'est l'armature urbaine, un concept essentiel, qui fonde de nombreuses orientations du PADDi.

La carte présentée résume l'armature urbaine et ses différents pôles et définit les rôles de chacune des 25 communes :

- Thonon-les-Bains est le pôle structurant urbain du territoire, avec des enjeux de renouvellement urbain maîtrisé. L'objectif est de ne pas subir cette urbanisation et de conserver un cadre de vie qualitatif.
- Douvaine, Veigy-Foncenex, Sciez, Bons-en-Chablais et Perrignier sont les pôles structurants.
 - o Douvaine avec l'accueil projeté du lycée et d'une piscine couverte aura un rôle particulier à venir en tant que pôle structurant d'équilibre.
 - o Perrignier est un gros village qui accueille la gare et prochainement l'autoroute par conséquent, un pôle structurant en devenir.
- Allinges et Anthy-sur-Léman sont des pôles d'interface.
- Des pôles villages structurants, avec des axes départementaux, tels que Loisin et Massongy.
- Enfin, des pôles villages classiques, certains touristiques, et parfois à forts enjeux patrimoniaux comme Yvoire et Nernier.

L'intérêt de cette armature urbaine est de pouvoir flécher prioritairement les pôles à développer en termes d'urbanisation notamment.

L'armature interne aux communes permet de distinguer les différentes typologies de l'espace : cœur de ville avec des enjeux patrimoniaux, périphérie du cœur de ville avec une densification raisonnée, espaces hors de l'enveloppe urbaine. Plus on s'éloigne du cœur de ville, moins l'urbanisation sera dense.

AXE 2 : DES MOBILITES COMPLEMENTAIRES ET MOINS CARBONEES, CONCILIANT LES DEPLACEMENTS DE TOUTES NATURES

Dans le cadre de la concertation, une rencontre avec les enfants du centre de loisirs intercommunal d'Allinges s'est déroulée en mars 2023. A l'issue, un podcast des remarques et questions des enfants présents a été créé. Des extraits de ce podcast ont été diffusés pour faire réagir les élus et techniciens à propos de l'axe présenté.

« Ce serait bien qu'il n'y ait pas de voitures parce qu'on se sentirait plus en sécurité. On a moins peur de traverser la route, puis ça nous fait du sport en même temps. Pourquoi on ne fait pas plus de pistes cyclables pour les vélos ? » Extrait 1 du podcast

M. Cyril Démolis, Vice-Président en charge de la mobilité et des infrastructures de transports, réagit à l'extrait en expliquant que c'est une question souvent soulevée et qu'il y a de réels enjeux de mobilité sur le territoire. La compétence mobilité est détenue par Thonon Agglomération depuis 2017, à l'échelle d'un bassin de 25 communes mais en concertation et collaboration avec les communes et agglomérations limitrophes (Annemasse Agglomération, CCPEVA, Genève, canton de Vaud, etc.).

L'agglomération est consciente de son retard concernant la mobilité douce et le développement des pistes cyclables. Mais aujourd'hui, un Plan de Mobilité est en cours d'élaboration pour définir une vision globale des priorités en termes de mobilité sur les 25

communes. Un travail avec les communes est en cours pour aboutir à un vrai maillage interne cohérent et continu avec les pistes développées par l'agglomération : cela nécessitera l'achat de foncier pour permettre certains tronçons.

L'avantage du PLUi-HM est de définir une politique de mobilité étroitement liée à la politique d'urbanisation du territoire. C'est important que cette notion de mobilité soit intégrée dans un document cadre qui parle d'urbanisation car on ne peut pas parler urbanisme sans parler mobilité. L'un des enjeux est de décarboner le territoire à travers 6 orientations :

- Considérer les mobilités comme l'un des conditions sine qua non du développement et du renforcement de l'urbanisation : l'objectif est de favoriser les trajets courts sur le territoire et donc urbaniser là où il y a déjà des services et transports et amener les transports là où l'urbanisation est déjà développée.
- Poursuivre la stratégie de désenclavement du Chablais :
 - o La liaison autoroutière va être accompagnée
 - o Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : une relance du marché et de la concertation vient d'être faite pour permettre sa mise en service
 - o Le Léman Express n'est pas de la compétence de Thonon Agglomération mais il est important de se servir de son dynamisme. L'agglomération travaille en étroite collaboration avec SNCF réseau pour développer ce service de transport ferroviaire.
 - o Les navettes lacustres ont un coût important pour l'agglomération mais répondent à des enjeux forts car de nombreux usagers qui l'utilisent au quotidien. Deux nouvelles navettes devraient être mises en route dans les 2 prochaines années.
- Œuvrer pour une évolution des parts modales au profit des modes actifs et collectifs : l'objectif est de tendre vers une réduction des déplacements motorisés pour favoriser ceux des piétons et des cyclistes.
- Favoriser la démotorisation et accompagner les transitions énergétiques : développer les services alternatifs tels que l'autopartage, les bornes de recharge électrique, le stationnement cohérent, mieux organisé et intégré.
- Fluidifier les connexions intermodales (pôles d'échanges multimodaux à Thonon, Bons-en-Chablais et Perrignier, ports, etc.)
- Redéployer les usages des espaces publics : l'objectif est d'offrir des déplacements doux plus agréables et plus intégrés, avec un vrai maillage.

AXE 3 : UN HABITAT DE QUALITE ACCESSIBLE A TOUS, ET A TOUTES LES ETAPES DE LA VIE

« Ça serait bien qu'il y ait plus d'espaces verts mais aussi parce qu'il y a beaucoup de SDF dans la rue. Du coup, peut-être faire des abris pour SDF gratuits, protéger du froid parce que quand il y a la neige, c'est pas très bien. Et que des gens les abritent aussi, s'ils peuvent. » Extrait 2

Mme Ludivine Germain, du bureau d'études Epode, explique que cette question fait écho à l'habitat et à l'accès au logement. Des lois encadrent déjà le logement social mais l'axe 3 a pour ambition de favoriser l'accès au logement social. Sur le territoire, il est important de faciliter l'accès au logement avec des prix adaptés aux travailleurs rémunérés en euros. Une réflexion particulière sur les seniors, les jeunes étudiants ou actifs, les saisonniers, les personnes fragiles, etc. est à porter notamment en termes de diversification des typologies de logements.

Mme Claire Chuinard, Vice-Présidente en charge de la politique de l'habitat et du logement, explique que certains programmes répondent à cette problématique des sans-abris mais le PLUi-HM n'aborde pas ce sujet. Pour autant, les élus et les partenaires sociaux sont très impliqués pour accompagner les sans-abris. Par ailleurs, la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) impose aux grosses communes un nombre de logements sociaux.

« Moi j'habite dans un bâtiment où il n'y a pas de jardin, où y a des voisins en bas et il ne me manque rien. Moi je préfère vivre en maison parce qu'il y a plus d'espace pour se défouler. Moi je ne voulais pas déménager. Y avait un parc qui était juste à côté de la maison du coup je pouvais sortir toute seule dehors. » Extrait 3 du podcast

Il y a une nécessité d'avoir des projets de construction d'habitat car le territoire est en développement. La trajectoire du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) va exiger une densification pour consommer de moins en moins d'espace agricole, naturel ou forestier. Il sera donc important de penser cette densification avec des espaces verts et espaces communs très qualitatifs pour permettre la rencontre, le jeu, etc.

Les principes associés à l'armature urbaine vont impliquer de plus concentrer l'habitat sur les pôles structurants mais il devra être de qualité.

La rénovation du parc existant de l'habitat est aussi une solution pour limiter l'artificialisation des sols mais peut être onéreuse, il faut donc accompagner les copropriétés collectives pour donner des pistes en ce sens.

AXE 4 : UN CAPITAL ENVIRONNEMENTAL, PAYSAGER ET PATRIMONIAL COMMUN A PRESERVER ET VALORISER

« Moi j'aimerais bien qu'il y ait un petit parc pour enfants, parce qu'on a un grand espace entre un immeuble et chez nous. Et j'aimerais bien qu'il y ait des balançoires, des toboggans tout ce qu'on aimerait bien faire. Est-ce qu'on pourrait avoir plus de verdure et d'espaces verts ? Et aussi pour qu'il y ait des gens qui aient envie d'y aller parce que si c'est tout triste et monotone, on n'a plus trop envie. » Extrait 4 du podcast

Mme Valérie Boulet, cheffe de projet au service urbanisme de Thonon Agglomération, présente le quatrième axe. L'environnement est un vaste sujet tant les problématiques environnementales sont nombreuses.

11 orientations structurent l'axe 4 :

- Préserver la ressource en eau, en anticipant les éventuels impacts du dérèglement climatique afin de construire un territoire résilient et adapté :
 - o Le territoire connaît un stress hydrique croissant. Il s'agit donc, non seulement de protéger la ressource en eau, mais aussi d'adapter le développement du territoire en fonction de cette ressource en eau et ses capacités. La programmation de l'urbanisme devra se faire en fonction de la disponibilité de la ressource en eau, en quantité mais aussi en qualité.
 - o La gestion des eaux pluviales doit être pensée pour mieux prévoir l'infiltration de l'eau à la parcelle.
- Préserver les capacités de production de matériaux et réduire le recours aux ressources primaires :

- Gestion des matériaux : il est important d'assurer le bon fonctionnement des carrières et leur renaturation à terme.
- Favoriser l'utilisation des matériaux biosourcés.
- Construire un territoire résilient face au dérèglement climatique :
 - C'est la mise en œuvre des principes de précaution et de prévention face aux risques naturels et aux autres risques et nuisances de toutes sortes en prenant compte des risques liés au changement climatique.
- Préserver les milieux naturels et les continuités écologiques :
 - C'est la préservation des trames verte, bleue, noire et jaune pour permettre les continuités écologiques (faire circuler la faune).
 - L'armature paysagère du territoire est très riche. La nature en ville sera à développer pour accompagner la densification.
- Préserver les composantes et les grands équilibres du paysage :
 - Certains espaces et milieux naturels sont déjà protégés mais l'ambition est d'aller plus loin en assurant la préservation de certains sites naturels et paysages caractéristiques, voire remarquables, qui rythment le cadre de vie du quotidien.
- Valoriser les patrimoines historiques, architecturaux et paysagers : le bâti patrimonial historique au cœur des hameaux anciens peuvent être préservés et mis en valeur en encourageant la réhabilitation et la rénovation énergétique.
- Maintenir la qualité des vues
- Mettre en valeur les sites et paysages remarquables et de loisirs : ces espaces participent à la qualité du cadre de vie de notre territoire.
- Affirmer et qualifier les franges urbaines : certaines portions du territoire ont des limites floues (espace urbain, semi-urbain, naturel, etc.), il est donc important de clarifier ces limites.
- Valoriser les paysages du quotidien
- Maitriser et produire un urbanisme de qualité architecturale et paysagère pour tous types d'aménagements : la qualité de l'urbanisation suppose également d'encadrer les performances environnementales des futures constructions.

AXE 5 : UNE AGGLOMERATION VIVANTE OU L'ON PEUT PRODUIRE, TRAVAILLER, CONSOMMER ET ACCEDER AUX SERVICES

« Pourquoi il n'y a pas plus de magasins dans les villes ? Par exemple, à Perrignier, il n'y a pas beaucoup de magasins. Pour pouvoir aller au magasin à pied, à vélo, en trottinette. »

Extrait 5 du podcast

M. Thomas Laroche explique que l'axe 5 comprend beaucoup d'orientations, telles que le développement économique, le tourisme, les équipements, la culture, etc. L'ambition est d'avoir un territoire dynamique et non un territoire dit « dortoir ». Pour cela, il est nécessaire de développer les zones d'activités majeures en repensant leur modèle pour limiter la consommation du territoire. Il importe donc de permettre aussi l'installation d'activités dans les centres-villes quand elles ne génèrent pas de nuisances. C'est pourquoi il faut penser la complémentarité entre les commerces en périphérie des villes et ceux en cœur de ville : en privilégiant les achats du quotidien dans les centres-villes pour les redynamiser.

Concernant le tourisme, le territoire peut être valorisé (lac, nature, forêt, etc.) en développant les emplois touristiques tout en veillant à ne pas compromettre les milieux naturels (préservation).

Pour les équipements, il est essentiel de développer les équipements de santé, de scolarité (de la petite enfance au lycée) et sportifs.

L'agriculture peut favoriser les circuits courts pour une meilleure qualité alimentaire. C'est pourquoi il faut préserver les espaces agricoles et les sanctuariser pour l'activité agricole locale.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION POUR LA REDACTION DE CE DOCUMENT :

Thonon Agglomération a fait le choix de mettre en place un dispositif de concertation ambitieux, au-delà de la concertation réglementaire, en faisant appel à un bureau d'études extérieur spécialisé dans la concertation et garant de la neutralité.

Des réunions publiques sont organisées à chaque étape (présentation du diagnostic en 2022, du PADDi en 2023 et du règlement en 2024). Pour aller plus loin que les réunions publiques, l'équipe de Nalisse est allée à la rencontre des habitants du territoire lors de 3 journées de terrain dans différentes communes.



Des ateliers participatifs ont permis de réunir des habitants pour travailler sur une thématique pendant 2 heures. Des réunions avec le Conseil Local de Développement ont aussi été organisées pour présenter le document à cette instance participative et avoir leur regard sur le sujet. Certains membres sont présents à chacune des réunions publiques, nous les en remercions. Une rencontre avec les enfants du

centre de loisirs intercommunal d'Allinges a été organisée pour ensuite créer un podcast de la vision des enfants sur l'urbanisme, leur territoire et ainsi proposer un regard différent. Enfin, une plateforme numérique participative <https://ditesnoustout.fr/pluihmthononagglo/> permet de toucher encore plus de monde : une cartographie est à la disposition des habitants pour recueillir leur avis. **Un live sur cette plateforme et sur YouTube avec les élus de l'agglomération est programmé le 15 février 2024 à 19h00 : tous les habitants peuvent y participer.**

QUESTIONS / REPONSES DU 30 NOVEMBRE 2023 - THONON

- DOCUMENT – les grands objectifs

Question : Une concertation avec les collectivités voisines a été évoquée dans la présentation mais il y a un manque de transversalité au sein du PADDi avec les autres collectivités. Le tourisme semble être privilégié mais le collège de Thonon est prévu sur le site d'un camping. Il aurait été intéressant que l'agglomération hiérarchise les objectifs dès le départ.

Réponse : M. Arminjon explique que le PLUi-HM est un document d'urbanisme qui pose les grands principes d'aménagement et qui doit les concilier sans prendre le dessus sur l'un des objectifs plutôt que sur un autre. Un collège au cœur d'un quartier prioritaire a du sens.

L'objectif étant d'améliorer les services et la mobilité, ce n'est donc pas incompatible. C'est aussi une question de ressources du territoire. Il est important d'avoir une vue à moyen / long terme : un territoire ne fonctionne pas s'il n'y a que de l'habitat ou s'il n'y en a pas, par exemple. Il s'agit donc de trouver un équilibre subtil. Le PADDi en est la pierre angulaire.

- DOCUMENT – les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Remarque : les OAP sont un outil intéressant seulement si elles sont bien conçues, or ce n'est pas toujours le cas comme à Thonon.

Réponse : M. Songeon rappelle que les OAP permettent de travailler de façon qualitative. Mme Chuinard rappelle que les OAP et POA sont des outils qui permettent d'expliquer ce qu'on veut et ce qu'on ne veut pas pour certaines zones. Mais en effet, il faut être précis pour éviter les erreurs, d'où l'importance de bien préparer ce document.

- HABITAT – l'habitat participatif

Question : Que pensez-vous de l'habitat participatif ? Qu'en est-il à ce niveau-là ?

Réponse : Mme Chuinard confirme que l'habitat a des besoins spécifiques d'où un Programme Local de l'Habitat (PLH), qui s'intégrera au futur PLUi-HM. Concernant l'habitat participatif, des outils sont à mettre en place pour accompagner de tels projets. L'agglomération agira plutôt dans le domaine de l'accompagnement que dans la mise en œuvre de ce type de projet : l'habitat participatif doit être issu d'une volonté d'innover pour le vivre ensemble.

- HABITAT – le bail solidaire

Question : Concernant l'aspect foncier, quid du bail réel solidaire ? Est-il envisagé et des réserves sont-elles prévues ?

Réponse : Mme Chuinard répond qu'en matière de foncier, le bail réel solidaire est un dispositif qui permet à des personnes de devenir propriétaire sans payer le foncier. Le logement reste tout de même considéré dans le dispositif social.

M. Arminjon ajoute que concernant le logement de manière générale, la clé de la réussite est la maîtrise du foncier. Ce point est capital en matière d'urbanisme, il ne faut pas laisser le marché libre faire. La disponibilité du foncier influe sur le prix du logement. Il faut donc des orientations, un cadre pour faire avec le foncier disponible. Thonon a prévu 17 000 000 € pour l'acquisition foncière stratégique.

Toutes les communes ont leur part à jouer dans le développement de logements solidaires.

- HABITAT – la réhabilitation

Question : A Orcier, des bus circulent désormais, ce qui est une très bonne nouvelle. Réhabiliter des maisons dépense moins d'eau que de construire du neuf : est-il prévu de rectifier / modifier les documents réglementaires qui empêchent ce jour certaines rénovations ?

Réponse : M. Songeon n'a pas connaissance de cette information mais les réflexions vont évoluer du fait de la trajectoire du Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

M. Arminjon ajoute que ce sera étudié au cas par cas. La réalité est qu'il est complexe d'appliquer une telle disposition de façon uniforme sur le territoire français. Il faudra aussi densifier : la densification est le corollaire de la trajectoire ZAN avec la préservation de la nature. Il y a un consensus sur le fait que nous ne devons plus utiliser des terres dès lors qu'on doit privilégier une souveraineté alimentaire et donc les circuits courts. La logique est donc de

préservé les ressources, les grands paysages et le bâti tout en préservant le cadre de vie de tous.

M. Arminjon rappelle qu'en 2013 un travail de concertation a été fait pour les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) (avenue d'Evian à Thonon notamment) sur lesquelles, il n'y avait pas eu de réactions. Depuis, on applique la règle jusqu'à ce que celle-ci soit changée. Les OAP n'en demeurent pas moins un outil précieux du PLUi-HM.

Il y a deux façons de densifier :

- Permettre d'utiliser toutes les emprises
- Permettre de « celluler »

Si vous décidez de densifier par l'emprise au sol, à l'échelle du piéton, il peut y avoir un rapport difficile car les fronts bâtis vont créer un sentiment d'enfermement. De nombreuses formes d'urbanisation très diverses existent : le hameau de Rives par exemple est très dense car il y a peu de terrain à côté. Le bâtiment Eden est très dense (très haut avec peu d'emprise au sol) mais au pied de cet immeuble l'espace est ouvert donc ce n'est pas choquant. Contrairement à ce bâtiment, la construction au niveau de l'ancien Intermarché a une densité insupportable dans l'espace public et pour les futurs habitants.

Pour conclure, les OAP sont un bon outil mais complexe, il faut donc admettre que ni les techniciens ni les élus peuvent garantir leur parfaite efficacité. Des grandes orientations sont écrites puis traduites réglementairement, et adaptées selon le territoire.

Question : Il y a le souhait de préserver les espaces pittoresques historiques. A Thonon, une villa de 1933 (la Frégate) a été vendue et sera démolie pour la construction d'un immeuble. Pourquoi y a-t-il des réhabilitations en centre-ville de Thonon pour l'architecture pittoresque et pas pour cette villa ?

Réponse : M. Arminjon rappelle qu'un contentieux est en cours sur ce projet. En 2013, une liste des propriétés remarquables a été établie. Malheureusement, cette liste est incomplète. Quand il y a une demande de permis de construire faite à un maire, on doit l'instruire au regard du Code de l'urbanisme, du Plan Local d'Urbanisme et des annexes opposables. Le tribunal statuera pour ou contre le projet de démolition.

- MOBILITE – l'autoroute

Question : Le projet d'autoroute n'est-il pas en opposition avec ce qui est dit ce soir par rapport à l'environnement, au bruit, visuel, à la ZAN, etc. ?

Comment sont pris en compte les effets de coupure liés à la nouvelle autoroute ?

Réponse : M. Songeon explique que l'autoroute n'est pas antinomique avec le PLUi-HM. Cette autoroute est prévue depuis très longtemps, car le territoire connaît de nombreuses problématiques de mobilité. L'effet coupure a été pris en compte avec la restauration prévue de corridors écologiques.

La configuration du territoire entre lac et montagne ne favorise pas son accessibilité (traversé principalement d'est en ouest). C'est pourquoi il est nécessaire d'avoir une approche multimodale. Une avancée très importante avec le développement du Léman Express permet de construire cette mobilité intermodale. L'autoroute ne vient que parfaire le réseau avec un chaînon manquant.

Remarque : Tout le monde ne peut pas prendre le train. Par ailleurs, la densification est un sujet qui fait peur.

Réponse : M. Songeon explique qu'il n'y a pas d'opposition entre l'autoroute et le train, et qu'il s'agit de développer tous les types de mobilités (autoroute, train, pistes cyclables, etc.).

La densification peut faire peur donc il doit y avoir une tentative de la maîtriser. Par exemple, en 2000, (avant la loi SRU), il fallait souvent 1000m² de terrain minimum pour construire : ce n'est plus le cas aujourd'hui.

Un échangeur va être créé à Perrignier. M. le Maire de Perrignier, intervient et explique que la commune est idéalement placée pour toutes les infrastructures entre Annemasse et Thonon. Perrignier est identifié au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) comme pôle structurant, ce qui suppose de pouvoir offrir un certain niveau de services à la population (pôle de santé, commerces, etc.). 10 000 à 12 000 personnes de plus par an grâce ou à cause du Lemman Express. L'autoroute est un sujet depuis 40 ans, les élus essaient d'avancer avec leurs convictions et leur bonne volonté.

Le quartier de la gare va connaître des travaux avec notamment le passage à niveau, la mise en souterrain de la voie qui va alimenter la zone d'activités de Planbois, appelée à devenir la plus importante de l'agglomération, tout en restant à taille humaine et maîtrisée.

- MOBILITE – le train

Question : comment le PLUi-HM pourra-t-il permettre le développement ferroviaire ?

Réponse : M. Arminjon a demandé la réinscription du doublement des voies dans le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale). Des réservations sur le territoire pour créer de nouvelles voies sont demandées. Le FRET ferroviaire étant prioritaire, il y a une nécessité à créer des croisements avec la réservation de foncier. Cependant, ceci ne relève pas des compétences de l'agglomération.

Une étude est en cours (aires de croisement, arrêts transitoires, etc.).

- MOBILITE – les pistes cyclables

Remarque : Un thème est prioritaire : les voies de communication. Il serait bien de freiner l'urbanisation pour limiter le problème. Il faut penser au développement de la mobilité bien avant le développement de la construction. On parle de mobilité douce mais les pistes cyclables sont insuffisantes et en mauvais état, beaucoup de retard a été pris. A Margencel, les propriétaires ne veulent pas céder les terrains nécessaires, donc aucune piste ne peut se faire. Décarboner en créant une autoroute n'a pas de sens. A Nantes, la mobilité douce est prioritaire sur la voiture.

Réponse : M. Arminjon concède que le territoire est en retard. 37 kms d'itinéraires cyclables ont été répertoriés. 14 kms sont à créer pour le mandat. L'exemple de Nantes est difficilement comparable car c'est une métropole donc elle a des avantages sur les villes moyennes : les transports collectifs y sont développés. Comme c'est le contribuable qui paie ces développements, c'est plus facile dans une métropole car la densité y est forte. Ici, l'objectif est de doubler le nombre de transports en commun. L'une des questions qui se pose est où prendre l'espace nécessaire aux pistes cyclables. Une des réponses est de rogner sur les places de stationnement, ainsi on ne détruit pas les constructions. Mais il est impossible de faire une ville sans voiture. Chacun doit se questionner à ce sujet : si l'on souhaite plus de parcs, plus de pistes cyclables, c'est impossible si l'on ne diminue pas le nombre de voitures. Il faudra passer sans doute par la contrainte, et plus seulement compter sur les bonnes volontés pour changer les comportements. Par exemple, l'acceptation des rues aux enfants (rues coupées à la voiture devant l'école) n'est pas simple. Les élus doivent donc concilier en permanence des volontés ou injonctions contradictoires.

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal est une boîte à outils. Quand on le rédige à 10 ou 15 ans, cela ne veut pas dire qu'on ne réfléchit pas à plus long terme mais qu'on a conscience que cela évolue et donc qu'il sera nécessaire de le revoir par la suite.

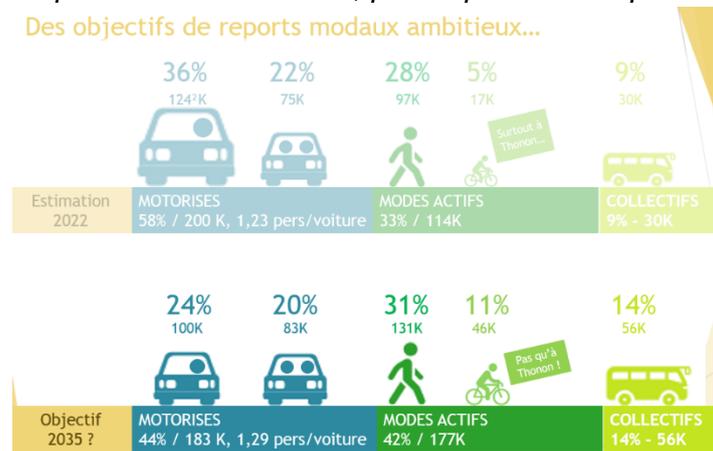
M. Démolis abonde sur le retard pris sur le cyclable. L'agglomération est en train de travailler sur un Schéma de Mobilités douces à l'échelle des 25 communes de l'agglomération : il sera validé au printemps prochain. On travaille avec les partenaires : pistes cyclables entre Excenevex et Sciez, entre Perrignier et Sciez par exemple. Sur la commune de Sciez, 700m entre un hameau et le centre sont ficelés depuis des années, mais cela n'avance pas car il n'y a pas d'accord avec les propriétaires. L'ambition est là avec 8 millions d'euros dédiés au transport pour notamment développer les pistes cyclables.

- **MOBILITE – la mobilité douce**

Remarque : Le document indique « 33% de modes actifs » aujourd'hui avec un objectif de 44%, ces chiffres semblent surprenants.

Réponse : M. Démolis explique que ces chiffres sont issus du bureau d'études qui travaille sur ce sujet de la mobilité. On compte les cycles ainsi que les piétons.

(Ndlr : schéma ajouté a posteriori de la réunion, pour répondre à la question)



- **CONCERTATION**

Question : Concernant les ateliers participatifs, quels en sont les résultats et comment sont-ils intégrés ? Les cartes affichées dans cette présentation sont-elles consultables ?

Réponse : M. Songeon rappelle que tous les documents sont consultables sur le site de l'agglomération et sur la plateforme participative <https://ditesnoustout.fr/pluihmthononagglo>.

Mme Asselin ajoute que Ludivine Germain, du bureau d'études Epode, a assisté à tous les ateliers. Ces ateliers ont été programmés assez tôt dans la démarche pour pouvoir réellement alimenter le document.

Remarque : Pour information, à ce jour, 194 idées ont été déposées pour le budget participatif de la ville de Thonon. Cela donne le pouls de la ville et ses problématiques.

Réponse : Le bureau d'études Nalisse en prendra connaissance, pour analyser les propositions.

QUESTIONS / REPONSES DU 7 DECEMBRE 2023 – DOUVAINE

- DOCUMENT – les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Question : Les OAP de l'actuel PLUi du Bas-Chablais, vont-elles être modifiées, revues ou conservées ?

Réponse : M. Laroche explique que lorsqu'on commence un tel document d'urbanisme, on repart en quelque sorte d'une page blanche. Mais en effet, le PLUi du Bas Chablais, le PLU d'Armoys, celui d'Orcier, celui d'Allinges, etc. sont des documents récents, et donc des socles importants pour ce Plan Local d'Urbanisme intercommunal à 25 communes. Mais chaque OAP sera réexaminée quant à son maintien ou non, et à son contenu.

- DOCUMENT – le changement de la nature de parcelle

Question : Est-il possible de faire évoluer un terrain naturel en zone de loisirs ?

Réponse : M. Laroche répond que pour un changement de type de zone, il faut étudier de nombreux éléments : le caractère historique, la sensibilité écologique du projet, les nuisances que cela peut engendrer pour les riverains, etc. C'est du cas par cas. Il faut donc se rapprocher de l'agglomération par courrier ou sur la plateforme.

- HABITAT – la réhabilitation

Question : Dans le cadre de la réhabilitation des bâtiments anciens, est-il envisagé de réhabiliter l'ancienne colonie Alsthom à Messery pour du tourisme ou pour les enfants par exemple ?

Réponse : M. Songeon rappelle que le territoire est soumis à la loi littoral et à la loi montagne. Concernant Alsthom, dans le nouveau PLUi, un travail avec l'Etat va être enclenché pour permettre sa réhabilitation.

Mme Chuinard explique qu'avec la crise du logement qui s'accroît, certains projets sont en pause. De nombreuses réunions sont en cours à ce sujet.

- HABITAT – la réglementation

Question : Pour les immeubles prévus, va-t-il y avoir des limites en hauteur et en nombre de logements ?

Réponse : M. Songeon explique qu'avec la démographie galopante, l'urbanisation est intense. La trajectoire du Zéro Artificialisation Nette demande qu'entre 2021 et 2031, il y ait une artificialisation de 50% moins importante : la densification va devenir obligatoire et il y aura beaucoup de renouvellement urbain. La loi impose par ailleurs que la rénovation des bâtiments soit énergétiquement positive : il faudra donc pour l'ancien, rénover ou déconstruire pour reconstruire. Espérons que les promoteurs auront des idées pour créer des habitats plus agréables, avec des espaces publics verts – et ce, pas que dans les grandes villes, aussi dans les petites communes.

Mme Chuinard complète que la densification est pensée : ce n'est pas en limite des zones pavillonnaires que l'on va construire des grands immeubles. D'où l'importance de définir des zones progressives et étagées. Il faut travailler à une « densité heureuse », comme le dit le maire d'Annemasse. Aujourd'hui déjà, à Douvaine, très peu de permis de construire sont délivrés pour des maisons individuelles, face au développement de petits collectifs dans les secteurs où il y en a déjà, près des équipements et des commerces. Il faut veiller à conserver un cadre de vie agréable. Lorsqu'il y a des dents creuses, il faut construire à cet endroit en premier pour ne pas sortir de l'enveloppe urbaine.

Question : Quelle est l'articulation entre le PLUi-HM et le Règlement Local de Publicité intercommunal (RLPi) ? Est-ce complémentaire ou différent ?

Réponse : M. Songeon indique que le Règlement Local de Publicité intercommunal est complémentaire au futur PLUi-HM, mais ne vise pas l'éclairage public.

Mme Bouillet complète que le RLPi est un document à part mais qui constitue une annexe du PLUi-HM. Il est appliqué et applicable depuis un an. Il revient à chaque maire de mettre en œuvre ce RLPi dans sa commune. Le RLPi comporte des règles plus précises et plus strictes que la réglementation nationale qui continue de s'appliquer sur certains points.

- HABITAT – l'identité architecturale

Question : La région est magnifique mais les bâtiments sont visuellement peu qualitatifs. Les entrées de ville sont identiques, les bâtiments n'ont pas de cohérence entre eux. En Provence ou en Bretagne, il y a une identité architecturale. Pour les nouveaux bâtiments, est-ce qu'on ne pourrait pas intégrer des critères d'urbanisme (exemple : le petit chapeau de la cheminée) ? D'autant qu'on entre dans un territoire labellisé Unesco, Géoparc, sans le savoir.

Réponse : M. Songeon est d'accord au sujet d'un manque d'identité du territoire. Il est difficile d'adresser une architecture type au territoire. Des lois font qu'on n'y arrive pas. Mais chaque commune peut aujourd'hui via le document d'urbanisme, identifier et préserver certains éléments bâtis, végétaux ou autres.

- HABITAT – la construction et les promoteurs

Question : Peut-on imposer des règles aux promoteurs via le PLUi ? Par exemple, pour la trame noire, le parking de la gare de Thonon est trop éclairé. Est-ce qu'on peut y réfléchir pour les nouvelles constructions ?

Réponse : M. Songeon explique que certaines contraintes ou interdictions existent dans le PLU (couleurs, formes par exemples).

M. Laroche ajoute qu'il y a des dispositions à mettre en place. On peut réglementer un certain nombre d'éléments tels que la teinte des matériaux, le gabarit. La réunion de ce soir cible les orientations et objectifs du PADDi, avant (d'ici un an environ) une prochaine série de réunions publiques qui porteront sur le projet réglementaire.

Mme Chuinard ajoute qu'il est essentiel à l'avenir de développer les rencontres avec les promoteurs, en amont du dépôt des permis de construire. Il faut cadrer les projets avec des exigences sur la qualité architecturale.

- HABITAT – la diversité de l'habitat

Remarque d'un élu : Les communes doivent diversifier les types d'habitats : logements de jeunes, colocations, habitats pour les seniors, etc. Le bail réel solidaire peut aussi permettre aux gens de devenir propriétaires. On va pouvoir modifier nos formes d'habitat pour habiter dans un cadre de vie agréable.

Réponse : Mme Chuinard ajoute que des dispositifs existent déjà sur Thonon Agglomération concernant l'habitat partagé ou participatif. Le bail réel solidaire donne la possibilité d'acquérir de l'habitat sans être propriétaire du foncier pour les personnes à petits revenus. Ces logements sont donc considérés comme du logement social.

- MOBILITE - le train

Remarque : Certains ne prennent pas le Lemman Express à cause du manque de parkings à proximité. La mobilité douce est très bien mais pas toujours possible, par exemple pour accompagner les seniors. Comment concilier l'existant avec les nouvelles constructions ? Et comment concilier le développement durable avec la volonté d'une nouvelle autoroute ?

Réponse : M. Démolis explique que le Lemman Express concerne 3 pôles gares aujourd'hui :

- Thonon, dont le parking, réalisé il y a quelques années, est encore peu utilisé, du fait du prix du stationnement.
- Perrignier où des travaux sont en cours avec SNCF connexion.
- Bons-en-Chablais où l'aménagement du pôle gare est à l'étude.

A terme, les parkings auront un tarif unifié.

Il faut aussi développer le transport en commun pour aller en gare, et développer des navettes lacustres pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle.

Concernant la mobilité douce, on peut imaginer à terme des pistes cyclables qui relient en priorité les bourgs depuis les pôles gares, les zones économiques, etc. Cela va prendre quelques années mais c'est aussi l'enjeu du document d'urbanisme, que de prévoir le développement des mobilités douces.

M. Songeon complète en rappelant que le PLUi est une boîte à outils au service des élus et des communes pour développer leur territoire. C'est un document conçu pour une durée de 10 à 15 ans, mais qui n'empêche pas une vision à plus long terme.

L'autoroute fait partie du développement multimodal dans le territoire : les deux principales routes départementales sont constamment embouteillées et invivables pour les riverains. L'autoroute n'est pas forcément incompatible avec le développement durable : elle va permettre de déboucher les communes. Elle va certes consommer de l'espace mais il y aura des compensations ailleurs, de nouvelles zones agricoles.

Question : La fréquence des trains n'est pas forcément en adéquation avec les besoins de la population. L'autoroute peut-elle être remise en cause ?

Réponse : M. Songeon n'oppose pas l'autoroute au train et explique que l'autoroute n'est pas remise en cause car elle permettra de désenclaver le territoire. Le train et le Lemman Express accueillent un nombre d'usagers plus élevé que prévu. Mais les études prennent du temps notamment pour définir une réserve foncière.

M. Démolis ajoute que le Lemman Express est une solution complémentaire au bus. Il a été inauguré il y a peu et est victime de son succès, ce qui est bien mais il faut du temps pour augmenter le cadencement et le nombre de voies. L'agglomération regrette le temps que cela va prendre mais n'a pas la compétence. Dans le cadre du Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais (SIAC), une étude ferroviaire avec le pays d'Evian est en cours.

Question : La voie ferrée est trop encombrée, ce qui empêche d'augmentation de la cadence pour les voyageurs. C'est en partie dû au FRET de l'eau minérale. Peut-on construire un « tuyau » pour transférer l'eau jusqu'à Annemasse, afin d'embouteiller et de limiter le déplacement ?

Réponse : M. Songeon rappelle que si le territoire est desservi par une voie ferrée, c'est aussi grâce à ce FRET de l'eau.

- MOBILITE – les pistes cyclables

Question : Le carrefour de Massongy est dangereux, les enfants ne peuvent pas le traverser à pied ou en vélo. Est-il prévu une amélioration ?

Réponse : M. Démolis explique que ce carrefour devra être intégré dans l'aménagement global de la commune. Thonon Agglomération n'a pas la compétence de la voirie. Cette voie est une départementale. C'est donc dans la réflexion mais la décision n'appartient malheureusement pas à l'agglomération.

Question : une proposition de rachat du terrain près du lycée de Douvaine a été faite pour créer des pistes cyclables. Où vont-elles réellement passer ?

Réponse : M. Démolis explique que l'agglomération travaille actuellement sur des plans qui ne sont pas terminés. L'objectif est de relier les zones structurantes dont celle du lycée. Aujourd'hui, il y a 51kms de pistes identifiées avec un potentiel de 177kms.

Remarque : Avec les nouveaux bâtiments construits, il y a de plus en plus de circulation au niveau de Missery.

Réponse : Mme Chuinard complète en demandant d'inclure dans le schéma cyclable une voie sur la route de Messery.

- MOBILITE – le bus

Question : L'abonnement annuel de bus a un coût important, peut-on prévoir un dispositif particulier pour les jeunes, afin qu'ils puissent notamment prendre le bus pendant les vacances ?

Réponse : M. Démolis explique qu'il y a plusieurs types d'abonnements pour les jeunes. Le territoire est découpé en deux zones : la zone A et la zone B. On peut donc choisir de prendre l'abonnement pour une des deux zones à un prix attractif de 151€/an ou l'abonnement pour les deux zones pour 274,90€/an. Les frais de dossier sont demandés car un élève coûte pour l'agglomération 1500€.

La ligne transfrontalière 271 n'est pas gérée par l'agglomération mais par le CLCT (comité local de cohésion territoriale), c'est-à-dire l'agglomération et d'autres partenaires. C'est pourquoi les abonnements ne sont pas prévus pour les usagers de notre réseau ; mais des discussions sont engagées pour pouvoir à terme l'utiliser avec nos abonnements.

Une personne dans l'assistance rappelle que certaines agglomérations proposent la gratuité pour les jeunes et demande donc s'il est imaginable d'assouplir les conditions pour pouvoir faire plus d'un aller-retour par jour et avoir l'autorisation de voyager pendant les vacances scolaires. Cette demande est entendable mais complexifierait la gestion du service.

- MOBILITE – l'avion

Question : Thonon Agglomération va-t-elle faire partie de l'association des communes riveraines de l'aéroport de Genève-Cointrin ?

Réponse : M. Démolis répond que l'agglomération ne fait pas partie de l'association mais que certaines communes de l'agglomération en font partie. Des élus sont très attentifs donc le sujet est tout de même examiné par l'agglomération.

- MOBILITE – la sécurité

Question : Dans une réflexion d'urbanisme, il serait intéressant de proposer des logements types aux promoteurs avec des zones commerciales, de l'agriculture en toit-terrasse, etc.

Le développement de l'urbanisme est largement évoqué mais il manque le sujet de la sécurisation des voies. A titre d'exemple, le hameau de Chilly (Douvaine) est devenu une voie de délestage totale du Chablais, qui n'est pas sécurisée pour les enfants et les adultes. Y a-t-il des projets de sécurisation des voies identifiées aujourd'hui comme voie de délestage ?

Réponse : M. Songeon répond que la sécurisation des voies dépend des communes. L'arrivée de l'autoroute devrait permettre d'avoir à terme moins de poids lourds sur les départementales. On espère donc que l'autoroute va soulager le trafic sur les départementales et donc également, sur les voies secondaires qui supportent le délestage.

- SERVICES – la santé

Question : La question de la santé est très importante car l'agglomération se trouve dans un désert médical.

Réponse : M. Songeon explique que la question de la santé est abordée dans l'axe 5 du PADDi « une agglomération vivante où l'on peut produire, travailler, consommer, et accéder aux services » : identifier les équipements à installer sur notre territoire. Ce n'est pas le PLUi-HM qui va dire exactement ce qui devra être fait, mais l'objectif est d'encourager à développer les équipements de santé.

- CONCERTATION

Question : Comment sont pris en compte les ateliers participatifs et les remarques qui ont pu être faites lors de la concertation ?

Réponse : Mme Asselin rappelle que Ludivine Germain du bureau d'études Epode a été présente à chaque temps afin qu'elle puisse entendre ce qui était dit. Ensuite, les techniciens débriefent ce qui peut être ou pas intégré dans le PLUi-HM. Les ateliers ont été organisés assez tôt pour pouvoir prendre en compte les éléments dès la rédaction du PADDi.

Question : Y aura-t-il une enquête publique pour ce PLUi-HM et à quelle période ?

Réponse : M. Songeon indique qu'il y aura une enquête publique au printemps 2025. Toutes les informations seront données au fur et à mesure sur le site internet de l'agglomération, ainsi que par voie d'affichage et de presse.

- COMMUNICATION

Question : Est-il possible d'augmenter la communication car sur les enquêtes publiques, on a été informés très tardivement ? De plus, la dernière en août n'était pas forcément pratique, adapté. C'est par hasard que j'ai appris la réunion publique de ce soir.

Réponse : M. Songeon rappelle qu'il y a eu des flyers dans toutes les communes, des interviews à la radio, l'information dans les bulletins communaux, dans les journaux et sur les panneaux lumineux. L'agglomération a essayé de transmettre au maximum l'information mais il ne faut pas hésiter à en parler autour de soi.

Mme Chuinard ajoute que pour les Douvainois, il y a l'application illiwap pour retrouver toutes les informations – et notamment les dates des réunions publiques.

Conclusions

30 novembre 2023

M. Christophe Arminjon remercie les nombreuses personnes présentes et salue les interactions qu'il y a eu. Le processus se poursuit pour tenter d'améliorer le cadre de vie. L'objectif est de laisser un territoire le plus résilient possible pour les populations futures avec des actions peut-être imparfaites mais toujours dans l'intérêt collectif.

Le 7 décembre, une nouvelle réunion publique, similaire à celle-ci, est prévue à Douvaine pour celles et ceux qui n'auraient pu se joindre à nous ce soir. Le 15 février 2024, un live avec des élus référents permettra de poursuivre les échanges et la plateforme participative numérique Dites-nous tout est toujours en place.

7 décembre 2023

M. Christophe Songeon remercie les participants et excuse M. Arminjon, Président de l'agglomération pour son absence. Il n'y a pas de solution miracle mais l'ensemble des élus et des services travaillent ardemment sur le sujet pour répondre aux problématiques du territoire. Cela prend du temps, mais M. Songeon encourage à aller sur la plateforme participative, sur le site de l'agglomération ainsi que d'assister aux différentes réunions. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal est une véritable boîte à outils pour maîtriser et développer le territoire.

Mme Claire Chuinard remercie à son tour toutes les personnes présentes et se dit très heureuse d'avoir accueilli cette réunion dans sa commune. Les échanges ont été très intéressants et riches et il est important que tout le monde puisse comprendre et s'approprier ce document.