

1. Organiser et restructurer l'espace et la mobilité

1.2 Orientations relatives aux déplacements au sein et via le Chablais

Favoriser par un stationnement adapté le rabattement des véhicules motorisés individuels vers les transports collectifs ou le covoiturage

Orientation N°1.2.3

Préambule :

Une politique de stationnement adaptée permet d'inciter les usagers à utiliser les transports collectifs en substitution ou en complément de leur véhicule motorisé individuel, ou peut les encourager à covoiturer.

Prescriptions :

Créer des parkings relais 'P+R' ou de covoiturage :

Principes généraux :

- Le système de parking relais offre une alternative au « tout voiture » pour les personnes habitant un secteur non desservi par les transports collectifs et qui souhaitent se relier à une ligne de transport. Le SCoT affirme ainsi l'importance de développer des P+R aux abords des arrêts structurants de transports collectifs. Par ailleurs, la pratique du covoiturage se développe de plus en plus et il est intéressant de l'encourager.

Éléments de régulation / traduction dans les DUL :

- Le SCoT identifie diverses communes comme secteurs majeurs pour le covoiturage ou pour le rabattement des véhicules motorisés individuels vers les transports collectifs : Thonon, Evian, Bons-en-Chablais, Perrignier, Chens-sur-Léman, Douvaine, Sciez, Veigy-Foncenex, Morzine.

Dans ce cadre, le SCoT identifie des projets de parkings :

- en lien avec le transport ferroviaire : Bons-en-Chablais, Perrignier, Thonon et Evian.
- en lien avec le transport lacustre : Chens-sur-Léman, Thonon et Evian.
- en lien avec le transport bus : Douvaine, Sciez, Veigy-Foncenex et Vailly.
- en lien avec le projet de gros porteur de Morzine-Avoriaz : Morzine.

PADD IV.II : Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs et modes doux).

Lorsqu'une même commune est concernée par deux types de P+R, elle peut n'en réaliser qu'un seul ayant une double vocation. Cette liste ne représente pas des objectifs de réalisation en soit : si des projets autres que de P+R permettent le rabattement vers les transports collectifs, le P+R pourra être remplacé par cet autre projet.

- Lors de la réouverture de la ligne ferroviaire sud-lémanique Evian / Saint-Gingolph, des P+R devront être prévus à proximité des gares ou haltes qui seront définies.
- Les intercommunalités réfléchiront au développement des P+R et des parkings de covoiturage dans un maillage cohérent à l'échelle de leur territoire.
- Dans l'esprit des P+R, une réflexion devra être portée dans les documents d'urbanisme locaux sur le stationnement aux abords des arrêts de bus et sur le développement de l'urbanisation en lien avec l'accessibilité de ces arrêts.
- Des aménagements permettant le stationnement vélo devront être réalisés dans le cadre de ces P+R et des parkings de covoiturage. Une réflexion sera menée pour que les P+R puissent également favoriser les pratiques de covoiturage.

Mettre en cohérence la politique de stationnement avec le développement des transports collectifs :

Principes généraux :

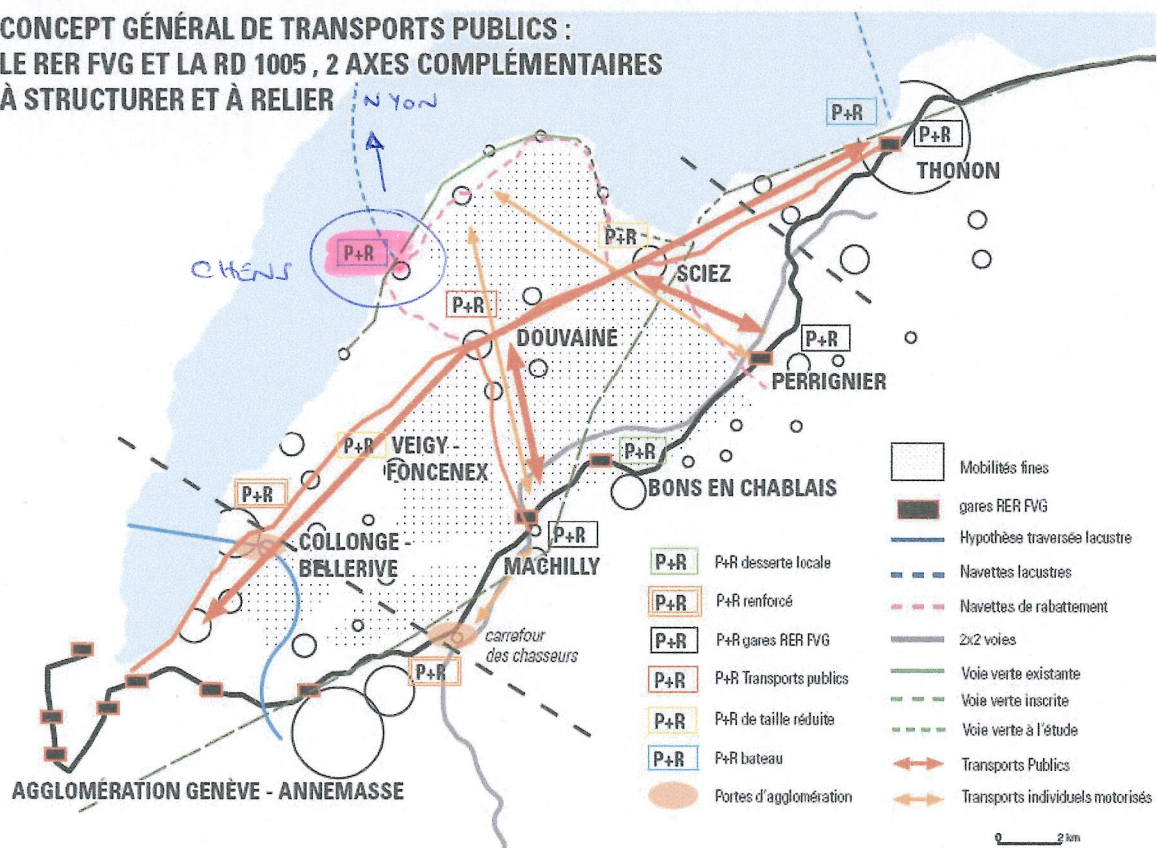
- La politique de stationnement est en lien étroit avec l'offre existante en transports collectifs. Il est possible d'inciter à utiliser les transports collectifs en restreignant les stationnements dans les zones qui offrent des services en transports collectifs suffisants pour répondre aux besoins de déplacements quotidiens. C'est pourquoi, le SCoT limite les stationnements dans certains secteurs bien précis qui disposent d'une offre en transports collectifs performante.
- Dans les zones les plus contraintes des centres villes de l'unité urbaine, voire des pôles locaux ou secondaires et de certaines stations de montagne, il s'agit :

Volet transports en commun

Le volet TC du concept est établi pour l'horizon 2030 mais prévoit une mise en œuvre en plusieurs étapes, correspondant à la mise en service du RER FVG, au développement de l'urbanisation et à la création d'emplois dans le Bas Chablais Ouest. Le concept prévoit un certain nombre de lignes de transport desservant le territoire selon des hypothèses de base, mais l'offre à mettre en place en termes de capacités et de fréquences sera à affiner au cours du temps en fonction des opportunités et des besoins. Le concept TC est décrit pour trois horizons : l'état actuel (2010), l'état 2016 - 2017 (correspondant à la mise en service du RER FVG et du CEVA), l'état 2025 - 2030 (état prévu pour le PACA Chablais).

Pour rappel et selon les analyses effectuées dans le cadre des lignes directrices du Chablais, le concept TC se base sur le principe de base que l'offre du RER FVG ne pourra à elle seule supporter l'évolution du nombre de déplacements prévus à l'horizon 2030. C'est pourquoi, l'axe de la RD 1005 doit aussi pouvoir supporter une augmentation du nombre de déplacements lié à l'accroissement de la population envisagée sur cette portion de territoire. Le concept général mise sur une utilisation accrue des deux axes que sont l'axe ferroviaire (RER FVG) et la RD 1005 (bus express) ainsi que le renforcement ou la création d'une desserte de l'ensemble du territoire.

CONCEPT GÉNÉRAL DE TRANSPORTS PUBLICS : LE RER FVG ET LA RD 1005, 2 AXES COMPLÉMENTAIRES À STRUCTURER ET À RELIER



Référence