

2^{ème} PARTIE : DIAGNOSTIC GENERAL

0. PREAMBULE

Les multiples dimensions du diagnostic...

Sans diagnostic, pas de projet : de la qualité du diagnostic dépend la qualité du débat et la possibilité pour les élus de construire et de justifier leurs choix.

Une démarche contextuelle et globale, évaluant le territoire dans ses multiples composants :

- Quantitatifs et statistiques : démographie, économie et emploi, fonctionnement (équipements, voirie, réseaux).
- Qualitatifs et spatiaux : cadre physique, paysage et perceptions, cadre bâti, milieux naturels, risques et nuisances...

Les échelles d'évaluation : pour une vision plus élargie :

- Dans le temps : observer et analyser les mutations anciennes et récentes pour mieux prévoir ou influencer sur les mutations à venir.
- Dans l'espace : intégrer les échelles les plus pertinentes (intercommunales, voire transfrontalières) pour l'analyse de certains thèmes (ex : emplois et logements).

Vers une "expertise" du diagnostic, avec :

- Le respect des principes de précaution et de rigueur méthodologique, comme composants essentiels d'une démarche qualitative.
- Des thèmes abordés de plus en plus complexes et pointus, nécessitant le recours à des techniciens spécialisés.

Pour être "utile", **le diagnostic s'est voulu à la fois pédagogique, partagé et "approprié"** :

- Objectif et réaliste, mais respectant une certaine neutralité dans l'analyse des différents besoins et intérêts en présence (et donc des enjeux).

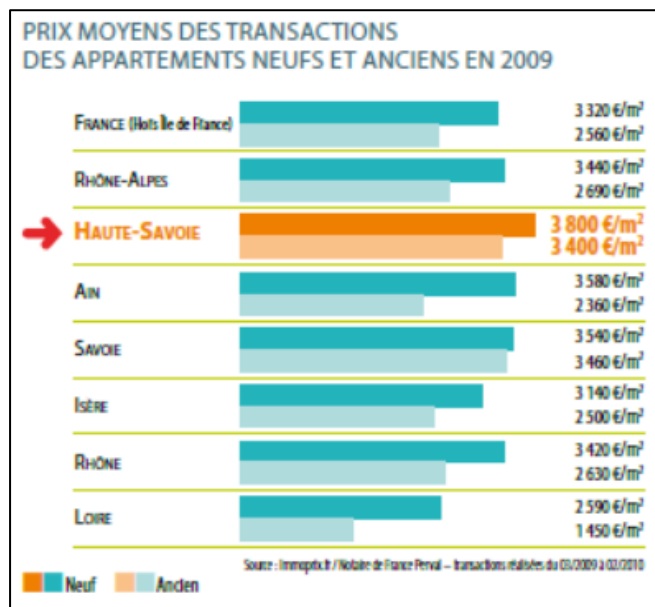
- Compréhensible par tous, permettant aux acteurs de la concertation, et notamment aux habitants d'avoir un même niveau de référence, de partager cette connaissance du territoire.
- Ayant constitué un véritable socle de la concertation, objet de présentations, de communication et de débats.
- Et qui a débouché sur une vision commune des perspectives d'avenir et des enjeux, qui ont inspiré les choix d'aménagement et de développement durables.

Un diagnostic... pour une nécessaire connaissance des enjeux de l'État et des diverses contraintes juridiques à prendre en compte.

Pour répondre aux dispositions du Code de l'Urbanisme (article L.151-4 du CU) stipulant que **le rapport de présentation** :

- explique les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), et le règlement.
- Il s'appuie sur un diagnostic « *établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services* ».
- Désormais, il doit aussi présenter « *une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers* ».
- Il justifie les objectifs compris dans le PADD au regard des objectifs chiffrés de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le SCOT et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

- Une forte pression urbaine, aux nombreux effets induits :
 - Etalement urbain, consommation excessive, d'un espace utilisable qui se raréfie.
 - Renchérissment du foncier (bâti et non bâti), parmi les plus élevés de France.
 - Accessibilité au logement : des difficultés pour un nombre croissant de ménages, facteurs de déséquilibres sociaux et générationnels et pénalisant l'économie locale.
 - Des coûts d'équipements accrus, de plus en plus difficilement assumés par les communes seules.
 - Des déplacements de plus en plus problématiques, face à une offre insuffisante en transports collectifs.
 - Une dégradation et une banalisation des paysages.
 - Des pressions et risques accrus sur les équilibres agri-environnementaux : Espaces agricoles de production, espaces naturels, biodiversité et fonctionnalités écologiques, ressources.

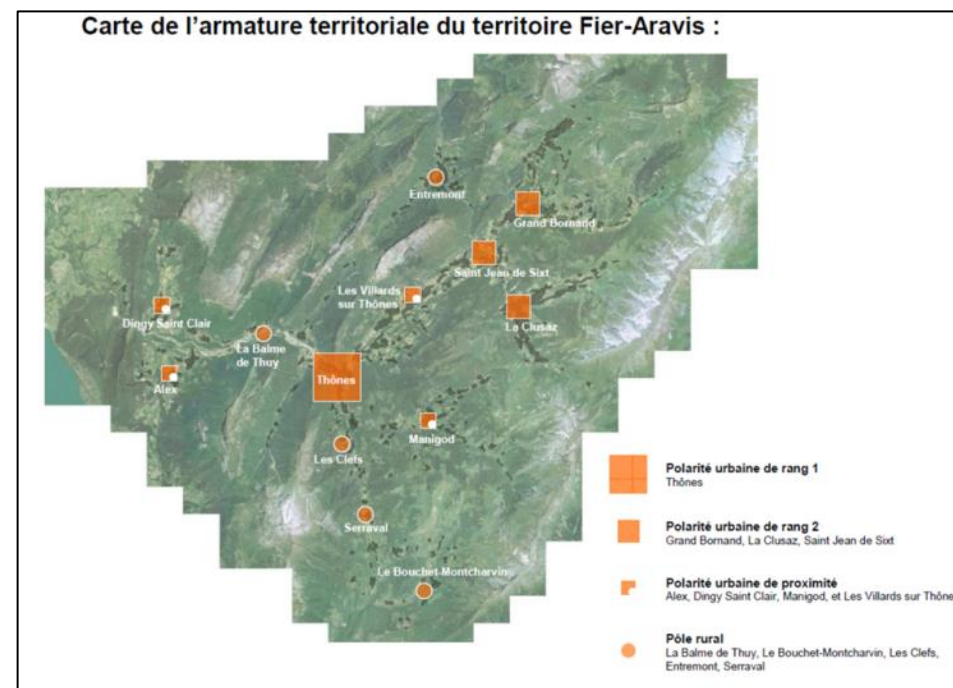


▪ Une région qui s'organise, des territoires qui se fédèrent :

Dans le cadre de la Communauté de Communes des Vallées de Thônes, qui porte aujourd'hui le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) Fier-Aravis, approuvé en octobre 2011.

Le PLU de La Clusaz a une obligation de compatibilité vis-à-vis du SCOT Fier et Aravis.

La place de la Clusaz dans le SCOT Fier-Aravis est celle d'une polarité urbaine de rang 2, avec "un rôle de proximité et de petites centralités secondaires".



▪ **Un développement encadré notamment par la Loi Montagne :**

Article L122-5 du Code de l'Urbanisme :

- « *L'urbanisation est réalisée en continuité avec les bourgs, villages, hameaux, groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants, sous réserve de l'adaptation, du changement de destination, de la réfection ou de l'extension limitée des constructions existantes et de la réalisation d'installations ou d'équipements publics incompatibles avec le voisinage des zones habitées.* »

Article L122-6 du Code de l'Urbanisme :

- « *Lorsque la commune est dotée d'un plan local d'urbanisme ou d'une carte communale, ce document peut délimiter les hameaux et groupes de constructions traditionnelles ou d'habitations existants en continuité desquels il prévoit une extension de l'urbanisation, en prenant en compte les caractéristiques traditionnelles de l'habitat, les constructions implantées et l'existence de voies et réseaux.(...)* »

2. LA POPULATION ET LES LOGEMENTS

Sauf mention contraire, l'analyse de la croissance et de la structure de la population s'appuie sur les recensements INSEE millésimés 2007 et 2012 (exploitations principales et complémentaires).

La population 2013 est la population totale légale entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

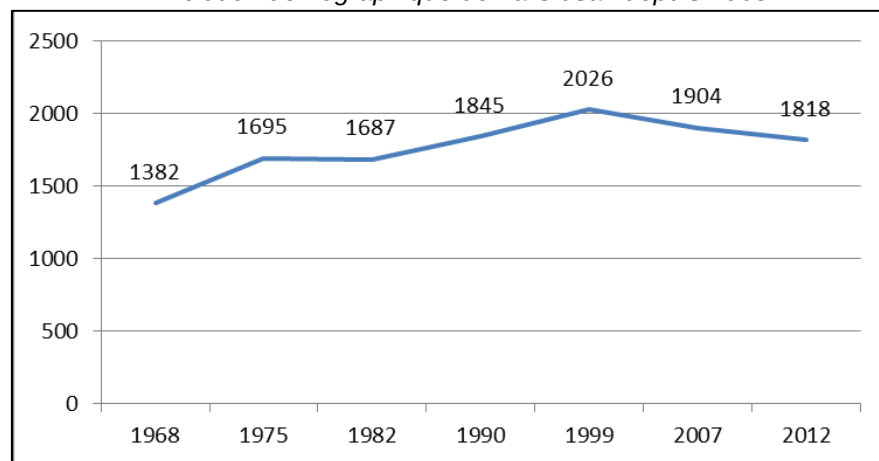
2.1 La population

▪ Un bilan démographique déficitaire depuis 1999

Après une période de croissance démographique dans les années 80 et 90, la commune a perdu environ 200 habitants depuis 1999, pour atteindre 1818 habitants en 2012.

Soit depuis 20 ans, un solde démographique qui devient déficitaire, et depuis 2007, un taux de croissance annuelle moyen de -0,9% (+0,9% à l'échelle de la CCVT).

Evolution démographique de La Clusaz depuis 1968

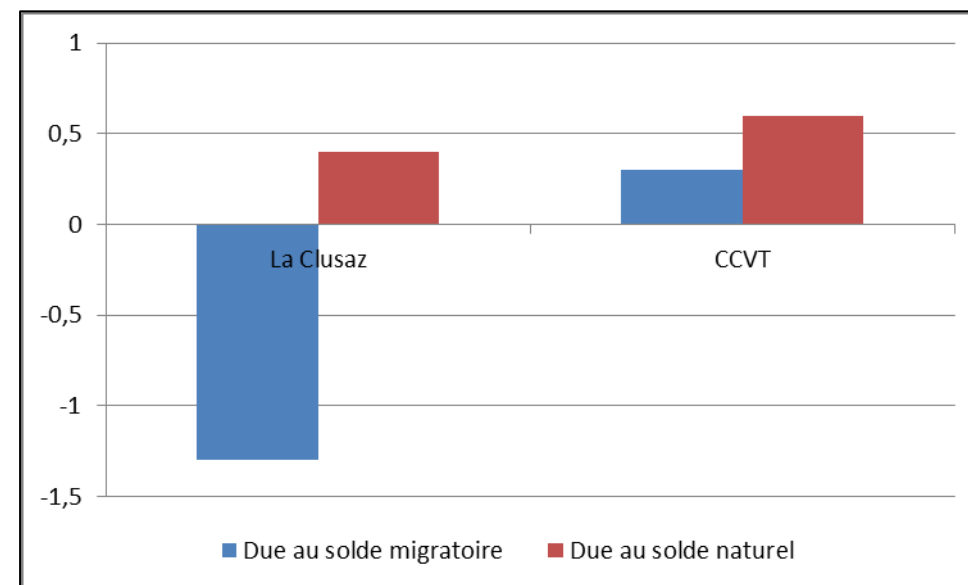


La population totale légale de La Clusaz est estimée par l'INSEE à 1851 habitants en 2013.

▪ Un déficit démographique auquel doivent faire face de nombreuses stations de montagne, du à un solde migratoire négatif

Entre 2007 et 2012, le solde migratoire annuel moyen était de -1,3% (+0,3% pour la CCVT), que n'est pas parvenu à compenser un solde naturel modeste (+0,4%), et plus faible que celui observé qu'à l'échelle de la CCVT, qui suit également une tendance baissière (+0,6%).

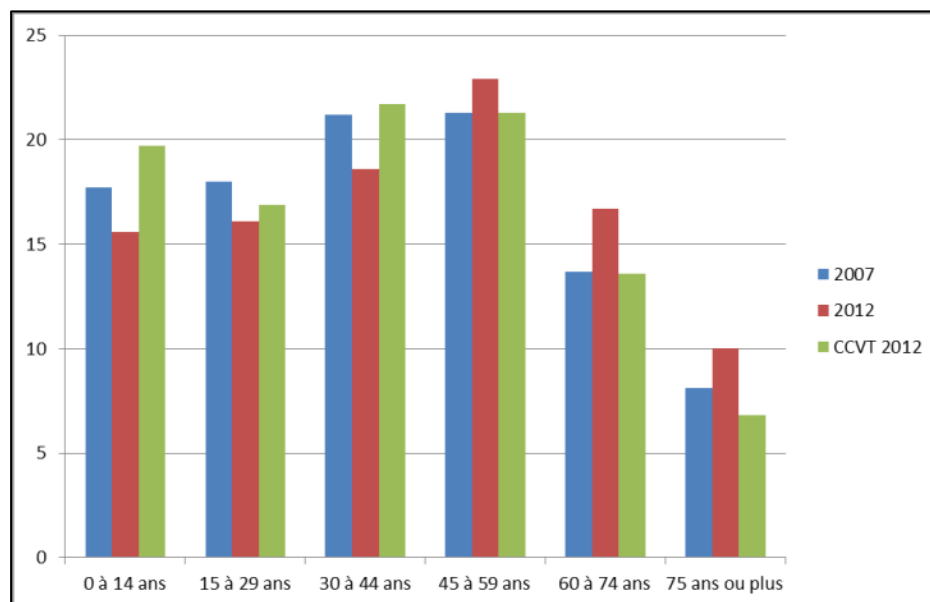
Croissance annuelle moyenne de la population due aux soldes naturel / migratoire



▪ Une population plus âgée que la moyenne de la CCVT et en cours de vieillissement

Les plus de 44 ans représentent près de la moitié (49,6%) de la population communale (moyenne de la CCVT : 41,7%). Leur part dans la population communale était de 35% en 1999 et 43,1% en 2007.

Structure de la population par tranches d'âge

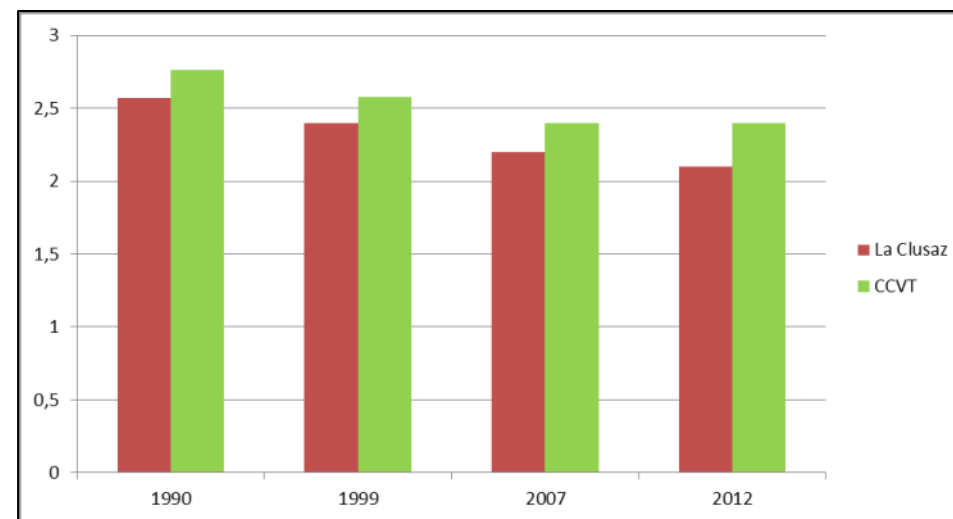


▪ Une taille des ménages en baisse constante

La taille moyenne des ménages est passée de 2,2 personnes en 2007 à 2,1 en 2012, et est inférieure à celles observées à l'échelle de la CCVT (2,4).

La baisse de la taille des ménages est une tendance généralisée qui est imputable notamment à la décohabitation et au vieillissement et qui doit être prise en compte dans la mesure où elle implique des attentes différentes en termes de taille de logement.

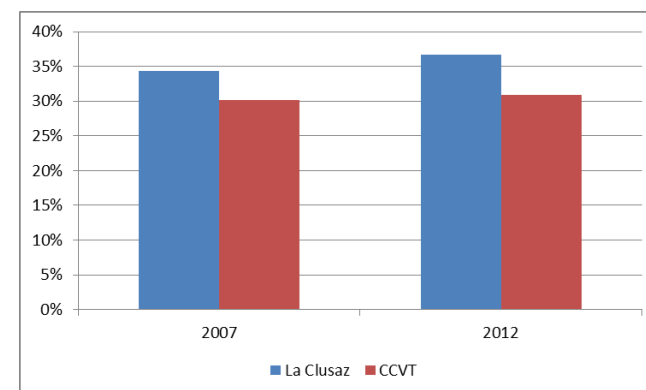
Taille moyenne des ménages



▪ Plus d'un tiers des ménages compte une seule personne

Entre 2007 et 2012, la part des ménages comptant une seule personne a augmenté (de 34% à 37%).

Les personnes vivant seules sont majoritairement des personnes âgées (+ de 65 ans, puis dans une moindre mesure de 65 à 79 ans) : des phénomènes qui s'accroissent à La Clusaz, liés à la part croissante de la population âgée.

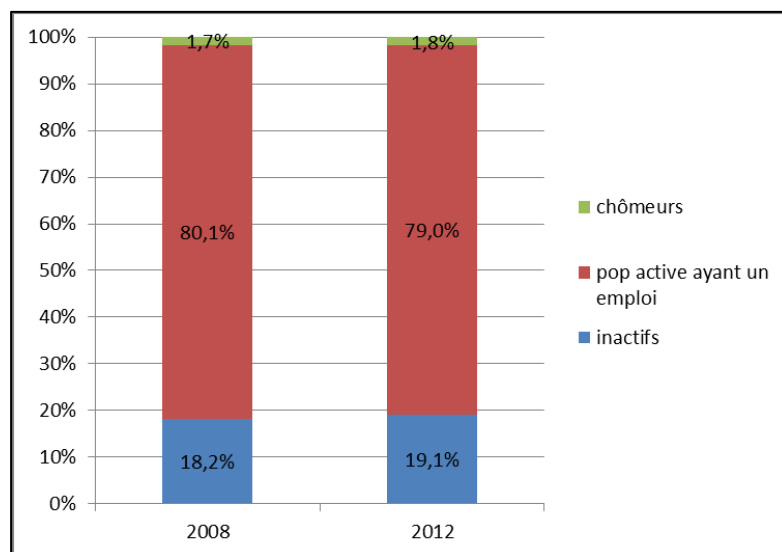


La population active

Une proportion de population active¹ en augmentation, légèrement supérieure à la moyenne de la CCVT. Néanmoins, leur nombre est en baisse : de 1367 en 1999, à 1260 en 2007 et 1172 en 2012.

Un taux de chômage stable (1,8% en 2007, contre 1,7% en 2012, représentant 464 chômeurs), inférieur aux moyennes de la CCVT (3,8% en 2012) .

Chômeurs et population active



Retraités

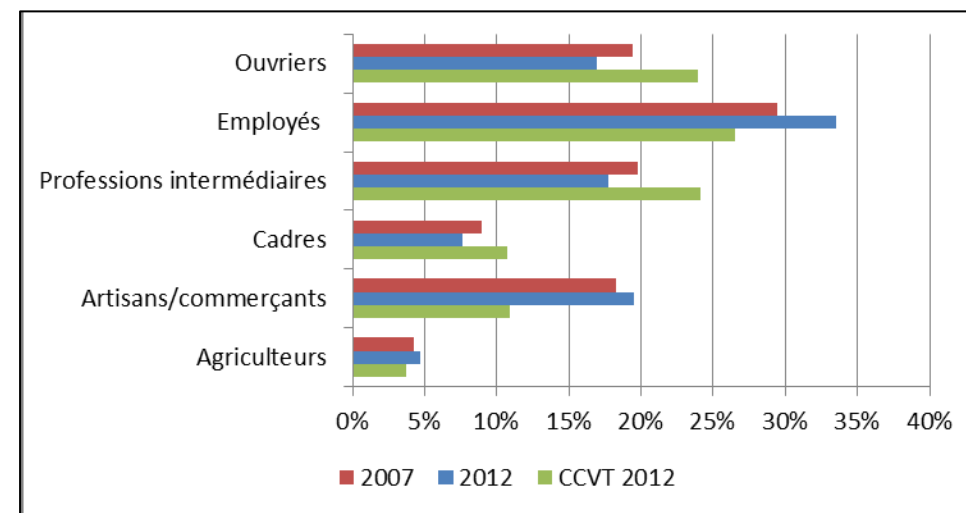
La proportion de retraités parmi les 15-64 ans est en légère augmentation (de 5,4% en 2007 à 6,5% en 2012), liée au vieillissement de la population communale. Elle est inférieure à celle de la CCVT : 7,8% en 2008.

Une relative stabilité des Catégories Socio-Professionnelles (CSP)

De 2007 à 2012, les parts des employés, des artisans/commerçants et des agriculteurs ont augmentées, au détriment des autres CSP.

Les professions intermédiaires, cadres et ouvriers sont moins représentés à La Clusaz que dans l'ensemble de la CCVT.

Population active de 15 ans à 64 ans selon la CSP



Le niveau de vie :

La médiane du revenu disponible par unité de consommation est supérieure à la moyenne nationale, équivalente à celle de la CCVT, mais inférieure à celle du département.

¹ Population active : somme des actifs ayant un emploi et des chômeurs / Population inactive : retraités, élèves, étudiants, stagiaires non rémunérés, autres inactifs. Chômeurs : Au sens du recensement, est chômeur toute personne de 15 ans ou plus qui s'est déclarée "chômeur".

2.2 Les logements

Sauf mention contraire, l'analyse de la croissance et de la structure de la population s'appuie sur les recensements INSEE millésimés 2007 et 2012 (exploitations principales et complémentaires).

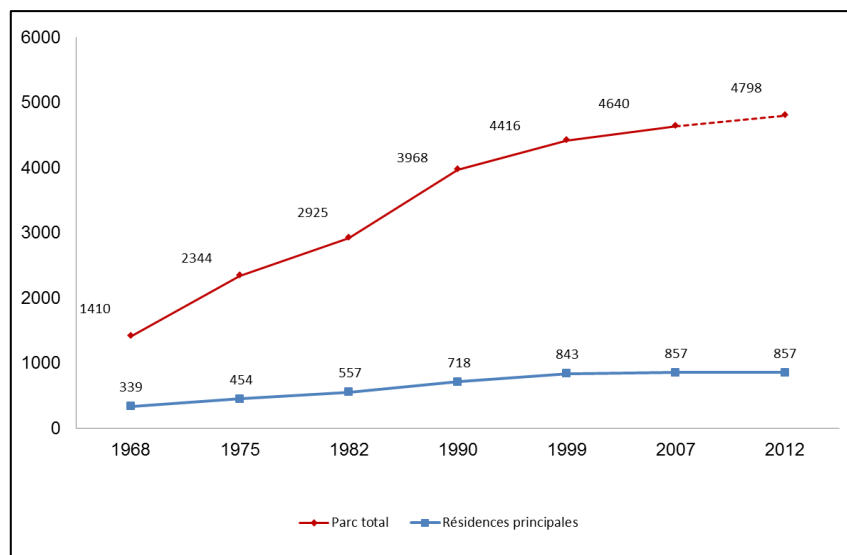
■ La structure du parc

Le parc de logements est en augmentation constante (+830 logements en de 1990 à 2012), pour atteindre 4798 logements en 2012.

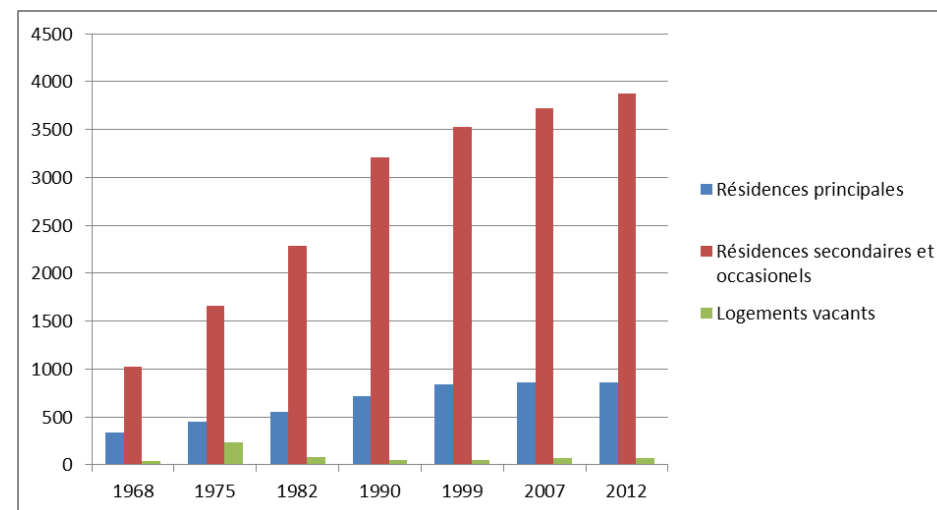
Le rythme de croissance est en inflexion depuis 35 ans (croissance annuelle moyenne : 3,89% dans les années "80", 1,2% dans les années "90", 0,6% dans les années "2000"). Près de 80% des logements (RP+RS) sont des collectifs en 2012.

Depuis 2007, la croissance du parc de logements a concerné exclusivement les résidences secondaires (RS). Aucune résidence principale supplémentaire n'est dénombrée par l'INSEE entre 2007 et 2012.

Evolution du parc de logements



Structure du parc de logements



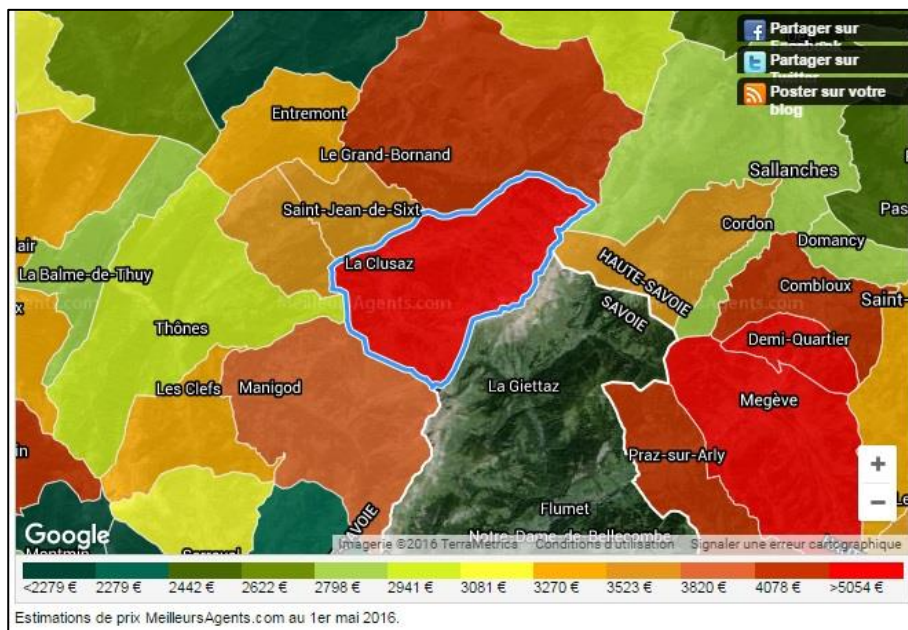
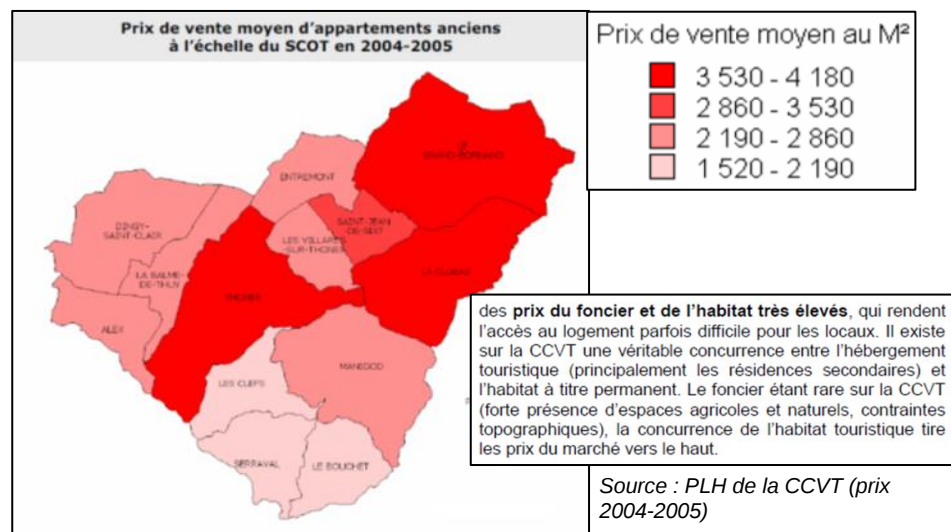
■ Un marché du logement tendu et "capté" par la résidence secondaire, dont la part est toujours croissante

Les résidences principales (RP) représentent moins d'un cinquième du parc de logements (18% du parc total en 2012).

Un marché du logement très tendu, avec un taux de vacance extrêmement faible (1,4%), qui ne permet pas de fluidité du parcours résidentiel (le taux optimal est estimé à 10%).

Un prix moyen du logement très élevé et qui a considérablement augmenté ces dernières années (selon l'estimation de la Tribune au 1^{er} mai 2016, le plus élevé des communes des Aravis, comparable à ceux observés à Megève) :

- Pour un appartement : 6.363 €/m² (entre 3.181 et 10.396 €/m²).
- Pour une maison : 4.830 €/m² (entre 2.415 et 7.892 €/m²).



Source : La Tribune, prix au 1er mai 2016

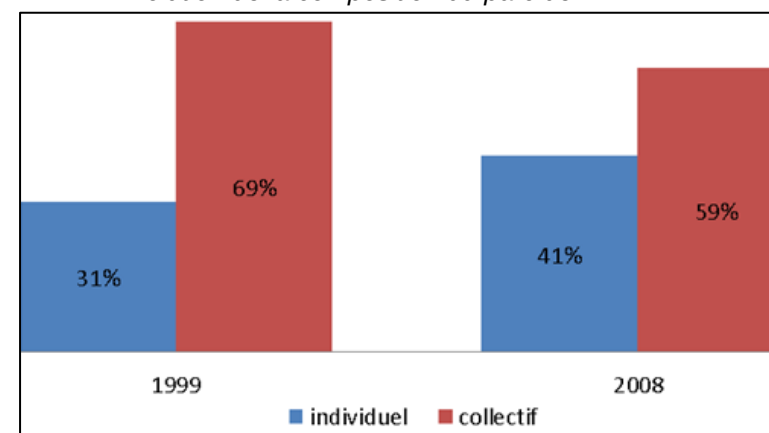
Des logements collectifs majoritaires

NB : au sens de l'INSEE, un immeuble collectif est un bâtiment qui comprend au moins deux logements) :

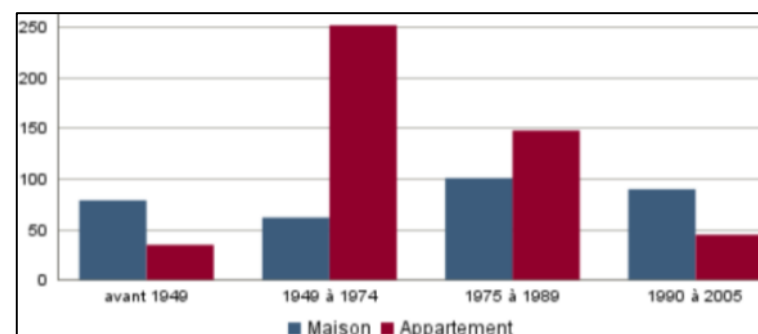
Près de 60% du parc de résidences principales en 2008 (moyenne de la CCVT : 45%). Ils représentent près de 80% du parc total en 2012.

Depuis 1990 et 2008 (données plus récentes non disponibles), la majorité (2/3) des résidences principales construites ont été des logements individuels.

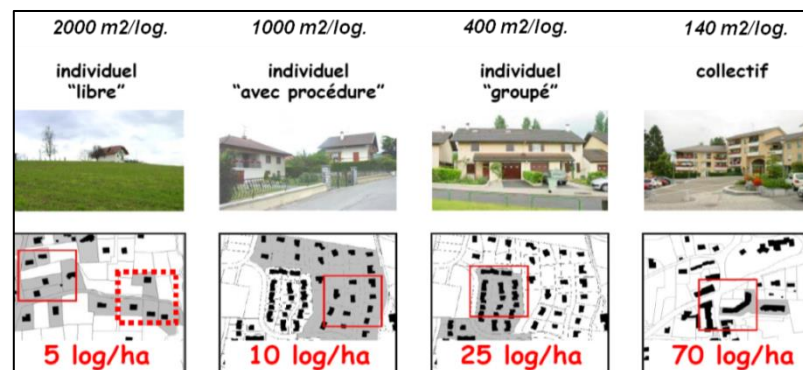
Evolution de la composition du parc de RP



RP en 2008 selon le type de logement et la période d'achèvement



▪ **Relation entre typologies de logements et consommation d'espace :**

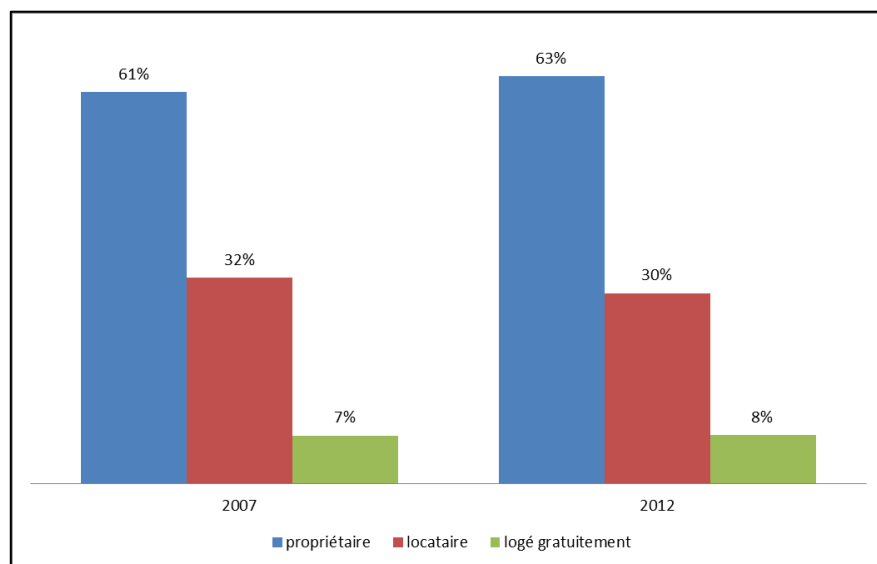


Source : Les formes du développement résidentiel en Haute-Savoie – DDT 74

▪ **Près des deux tiers du parc de résidences principales est occupé en propriété :**

- Un taux en progression depuis 2007, inférieur à la moyenne de la CCVT (65%).

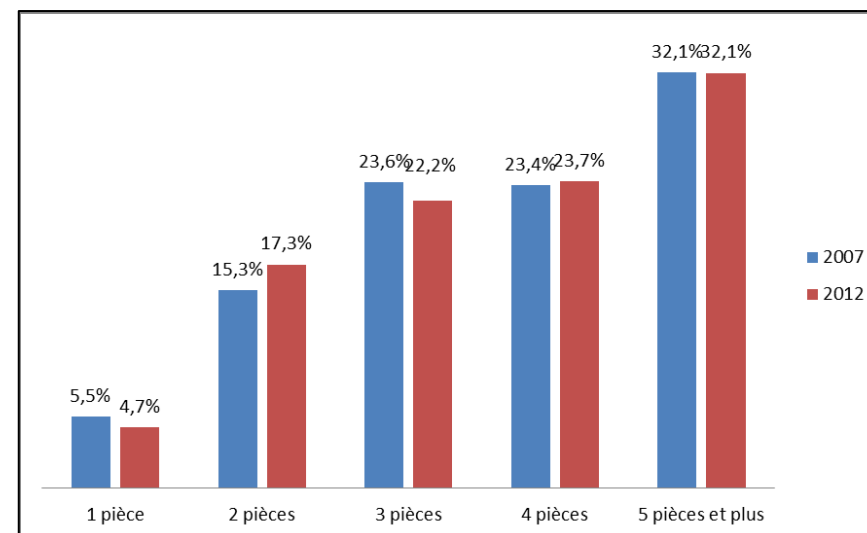
Evolution du statut d'occupation des résidences principales



▪ **Des logements de taille relativement modeste :**

- Les logements de grande taille (4 pièces ou plus) représentent 55,8% du parc de RP en progression depuis 2007, et plus encore depuis 1999 (52%).
- Néanmoins la taille moyenne des résidences principales (3,8 pièces) est inférieure celle de la CCVT (4,1).

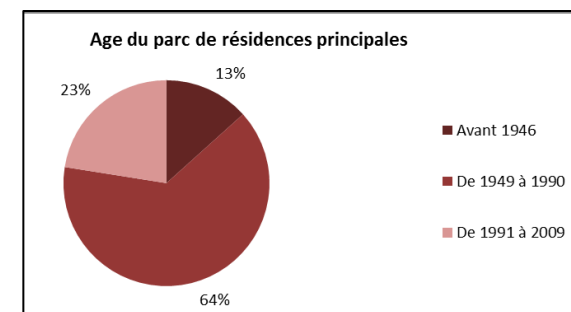
Répartition des RP par nombre de pièces



▪ **Un parc de logements relativement ancien :**

- Plus des trois quarts du parc de résidences principales ont été construites avant 1991 (78% contre 68% pour la CCVT).
- 23% des logements ont moins d'une quinzaine d'années (CCVT : 32%).

Ancienneté du parc de RP



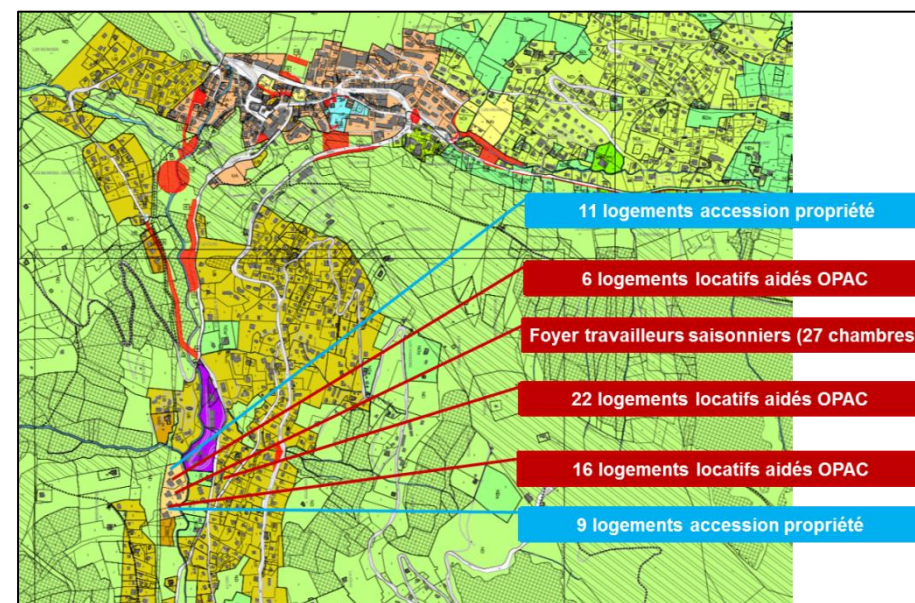
▪ Les logements sociaux :

- La commune compte 44 logements locatifs sociaux gérés par l'OPAC et 5 logements communaux à vocation sociale (soit 6% du parc de RP) auxquels s'ajoutent 27 places en foyer pour travailleurs saisonniers et 15 autres logements communaux.
- Des opérations de logement en accession aidée ont été réalisées :
 - 9 logements en 1994, qui n'ont pas atteint leurs objectifs sociaux (ont fait l'objet de revente).
 - 11 logements en 2006, assortis de clauses anti-spéculatives.
- ↳ Si l'accession aidée répond à une demande de la part des candidats à la résidence permanente, leur commercialisation doit nécessairement être assortie de conditions permettant le maintien de leur vocation "sociale", pour que l'effort public atteigne son objectif.

▪ Le logement des travailleurs saisonniers :

- Une étude sur le logement des saisonniers dans les Aravis révèle que 41% d'entre eux éprouvent des difficultés à se loger.
- Un foyer public de jeunes travailleurs saisonniers de 27 chambres (36 places) est localisé à Grand-Maison.

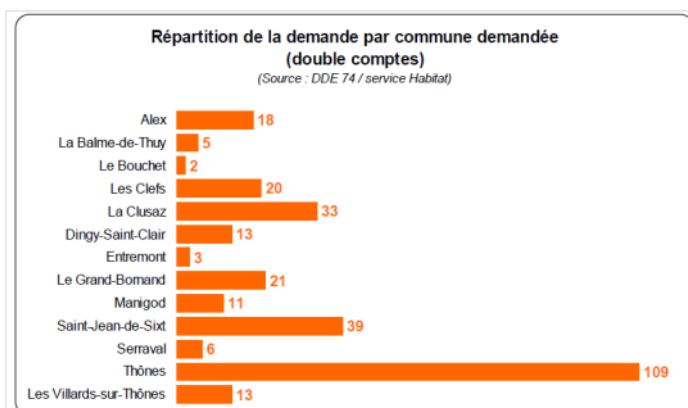
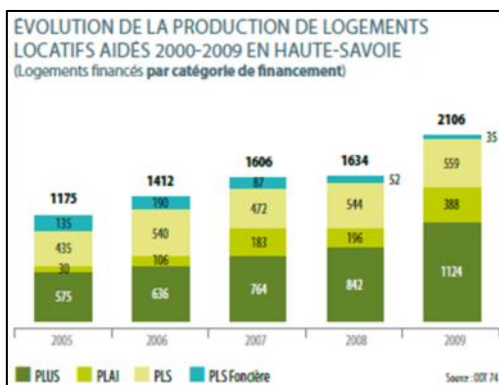
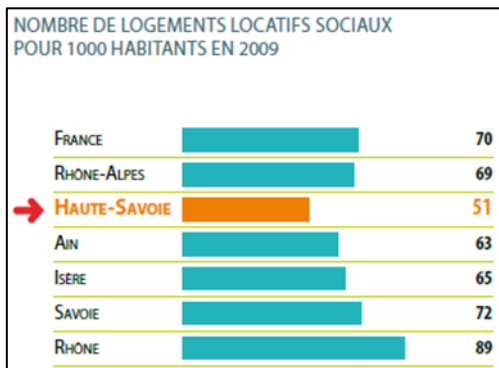
Les logements sociaux existants et en projet :



Source : commune

- **Une étude des besoins en logements 2010-15 réalisée à l'échelle du département** (Préfecture 74 – Amallia – Géodes), révèle qu'au regard de son dynamisme économique et de son peuplement, la Haute-Savoie accuse un retard encore important au niveau de son parc locatif social :

- Le parc locatif aidé demeure en retrait par rapport aux moyennes régionales ou nationales et insuffisant, au regard du niveau de la demande locative sociale.
- En 2009, malgré une production en hausse, il reste en moyenne 4 demandeurs, pour 1 logement locatif aidé à attribuer.
- En 2009, 33 demandes de logements aidés ont été enregistrées sur La Clusaz.



2.3 La population et les logements : les prescriptions supra-communales :

■ Les orientations du SCOT Fier-Aravis en matière de population et de logements :

- Perspectives de production de logements pour la Clusaz :
 - Environ 425 RP à échéance 2030.
 - Hypothèse de réalisation de 541 RS.
- Typologie des logements à réaliser dans les pôles urbains secondaires (RP et RS):
 - 50% minimum en collectifs.
 - 25% d'intermédiaires.
 - 25% maximum en individuels.
- Consommation foncière destinée à la production de logements : 38 ha, dont :
 - 18 ha pour la RP.
 - 20 ha pour la RS.
- Optimisation de l'urbanisation au sein de l'enveloppe urbaine :
 - Développements à l'intérieur du tissu existant, ou en continuité des bourgs, espaces urbains structurés et hameaux.
 - 80% minimum des extensions doivent se faire en continuité du centre-bourg et de 2 ou 3 hameaux principaux.
 - Pas d'extension urbaine en continuité d'une ou plusieurs habitations isolées.
- Production de logements aidés :
 - Respect des objectifs du PLH.
 - Au minimum 20% de logements sociaux pour toute opération de plus de 5000 m², ou à partir de 10 logements pour les secteurs à urbaniser importants.

- **Le Programme Local de l'Habitat de la CCVT** : un document intercommunal approuvé en décembre 2011, encadrant la politique du logement des communes de la CCVT pour une durée de 6 ans (soit 2012-2017). Le programme **d'action du PLH a défini les cinq orientations suivantes** :
 - Diversifier les formes d'habitat et limiter la consommation foncière :
 - Adapter les documents d'urbanisme communaux aux objectifs du PLH.
 - Diversifier et développer l'offre de logements accessibles :
 - S'engager sur un objectif volontariste de production de logements locatifs aidés : 15 logements locatifs aidés devront être réalisés à La Clusaz. Leur répartition par financement doit être de : 25% PLAI (prioritairement à Thônes, Le Grand-Bornand, Saint-Jean-de-Sixt et La Clusaz), 70% PLUS et 5% PLS.
- Elaborer une stratégie foncière en faveur du développement de l'habitat aidé.
- Développer une offre en accession sociale.
- Répondre aux besoins spécifiques :
 - Répondre aux besoins des ménages en difficulté et en hébergement temporaire, les ménages âgés, handicapés.
 - Participer à l'amélioration de l'accès au logement des actifs saisonniers du tourisme.
- Valoriser et améliorer le parc de logements et le bâti existant.
- Développer des outils de concertation, d'appui et de pilotage de la politique de l'habitat.

2.4 La population et les logements : les enjeux pour l'avenir

...Un bilan démographique qui doit interpeler :

Dans le contexte d'un bassin de vie et d'une économie dynamique, elle est imputable à la forte tension du marché du logement, et révèle la difficulté d'une partie de la population à se loger sur le territoire communal.

La résidence secondaire exerce en effet une pression sur le marché du logement, qui pénalise les locaux, tant à l'achat qu'à la location.

Cette tendance fait peser une menace sur le dynamisme de la vie de village, et induit des difficultés de fonctionnement pour la commune et pour la vie économique locale.

...Une réponse à apporter afin de préserver la vie et l'équilibre du village :

Le maintien, voire le développement de la population résidente est un enjeu majeur de La Clusaz pour les années futures. Relever cet enjeu nécessitera pour la commune de mettre en œuvre une politique du logement qui réponde quantitativement et qualitativement aux besoins en logements des résidents permanents :

▪ Une réponse quantitative qui devra tenir compte :

Des besoins de "correction" : liés au desserrement des ménages (plus de logements pour un nombre d'habitant équivalent), au relogement dans des logements mieux adaptés à leurs besoins et à la "détente" du marché du logement. En effet, entre 2007 et 2012, aucune résidence principale supplémentaire n'a été créée et la commune a perdu une centaine d'habitants. En outre, le PLH met en évidence un phénomène de sur-occupation des logements et le taux de vacance très faible ne permet pas la fluidité du parcours résidentiel.

De la croissance souhaitable de la population communale. A titre indicatif, le SCOT fait l'hypothèse d'une croissance démographique moyenne de 1,2% par an (qui porterait la population communale en 2024 à environ 2240 habitants). Pour répondre à cette croissance, qui apparaît haute au regard des tendances des dernières années, le SCOT évalue qu'en moyenne 23 résidences principales devraient être créées par an à La Clusaz.

▪ Une réponse qualitative :

Des typologies de logements qui permettent une meilleure mixité sociale et générationnelle, d'accueillir ou garder les actifs locaux et le maintien des équilibres du territoire (économie de l'espace).

Des efforts en faveur des populations spécifiques : personnes âgées, handicapées, mais également, travailleurs saisonniers.

▪ En outre, la localisation des nouveaux logements devra permettre de contribuer au bon fonctionnement de la vie communale (notamment, en termes de transports et de proximité des services), au respect des qualités du paysage et de l'environnement.

▪ Les perspectives de développement prendront nécessairement en compte les objectifs du PLH de la CCVT, les orientations définies par le SCOT Fier-Aravis, ainsi que la loi Montagne, qui encadre le développement de l'urbanisation.

3. L'EMPLOI ET LES ACTIVITES ECONOMIQUES

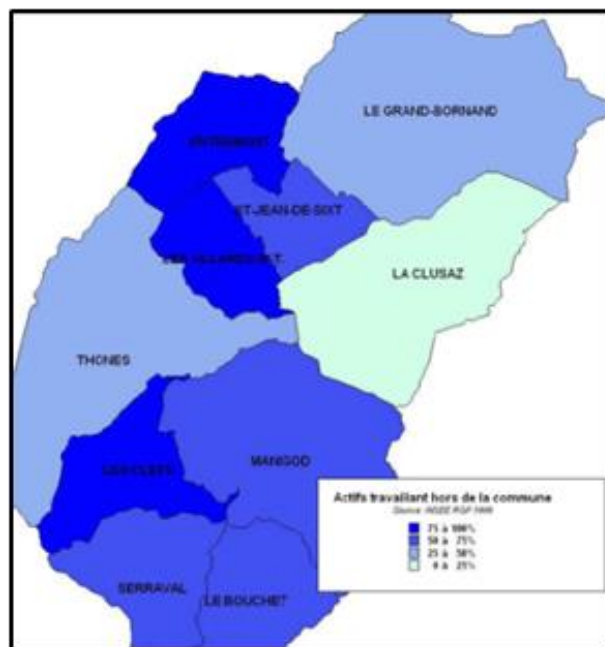
3.1 Les emplois

▪ Un important pôle d'emplois

Avec 1655 emplois pour 955 actifs ayant un emploi en 2012, l'indicateur de concentration d'emploi¹ est de 173 (173 emplois pour 100 actifs), révélant une fonction de pôle d'emplois pour La Clusaz, qui s'est accentuée depuis 2007 (indicateur : 156).

La part d'actifs non salariés (34%) est plus forte que pour le territoire de la CCVT (23%).

En 2012, une part importante des actifs résidant à La Clusaz travaille dans la commune (75,6%, soit 721 personnes). A titre de comparaison, ce taux est de 42,7% en moyenne dans la CCVT.

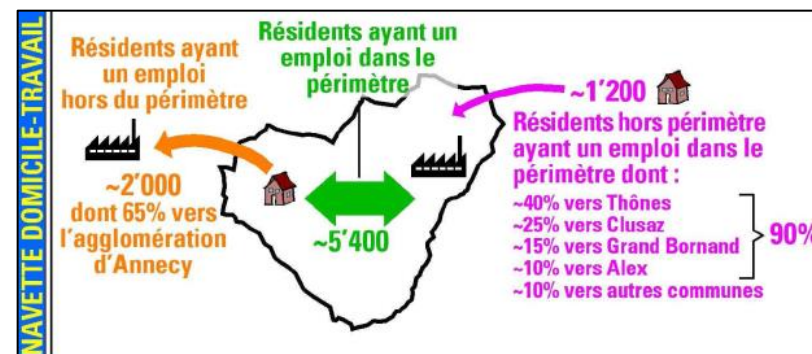


Part des actifs ayant un emploi en dehors de leur commune de résidence

Source : Diagnostic du SCOT Fier-Aravis, 2006

La fonction de pôle d'emploi de La Clusaz a des impacts sur les déplacements domicile / travail, d'importantes migrations se faisant en direction de la station.

Navette domicile –travail dans le territoire Fier-Aravis



Source : Diagnostic du SCOT Fier-Aravis, 2006

▪ Des emplois en progression moins rapide

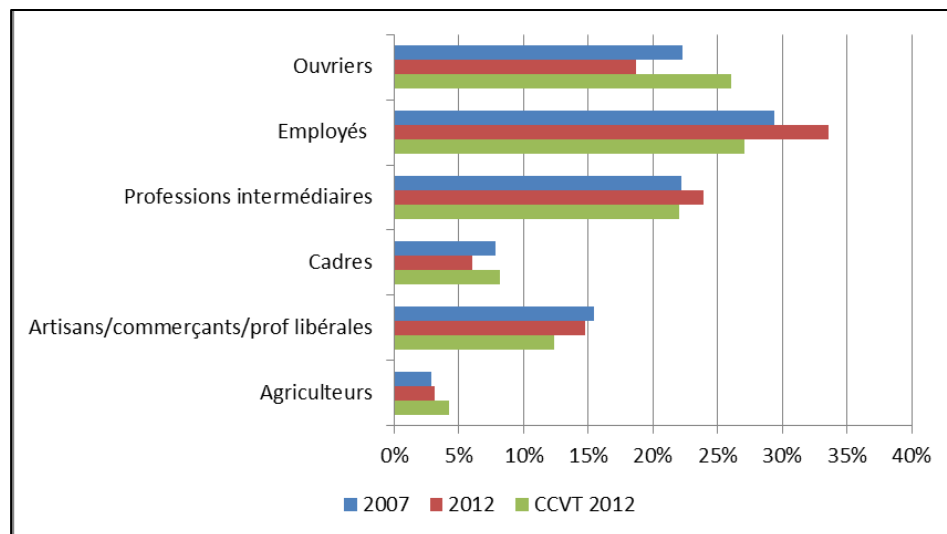
Le nombre d'emploi exercés à la Clusaz a progressé de 4% entre 2007 et 2012, soit moins que pour la période de 1999 à 2007 (9%) et que pour le territoire Fier-Aravis dans la période 2007-2012 (12%). Ils représentent en 2012, 20% des emplois de la CCVT.

▪ Répartition des emplois exercés sur la commune par Catégorie Socio-Professionnelle :

Les employés et professions intermédiaires (en proportion croissante), ainsi que les ouvriers (en proportion décroissante) sont les plus représentés.

¹ L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

CSP au lieu de travail

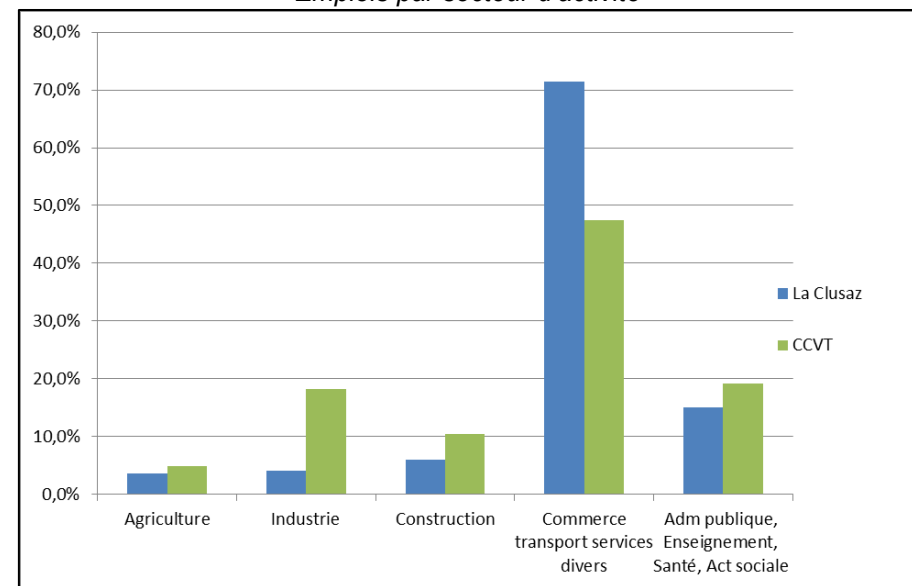


Le secteur tertiaire domine en termes d'emplois

La grande majorité des emplois exercés à La Clusaz le sont dans le tertiaire marchand (commerce, transports, services divers), dans une proportion très largement supérieure à celles de la CCVT. Ces emplois, pour la plupart liés directement ou indirectement au secteur du tourisme, révèlent une forte dépendance de la vie économique locale vis-à-vis de secteur d'activité et posent le problème de la saisonnalité.

Le secteur des services non marchands (administration, enseignement, santé) est le deuxième pourvoyeur d'emplois, suivi dans une proportion plus minime par la construction, puis l'industrie et l'agriculture.

Emplois par secteur d'activité

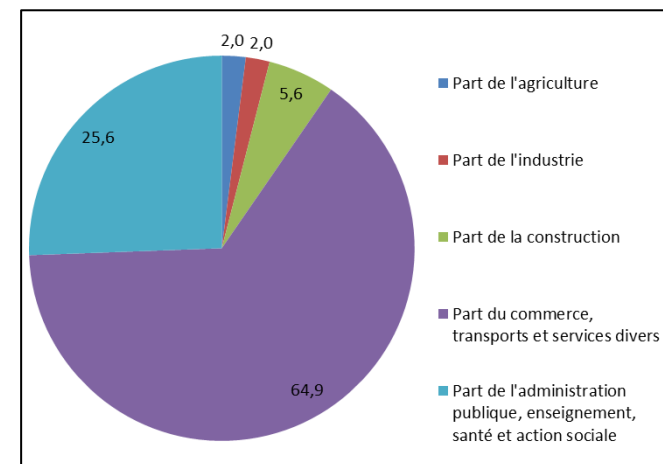


Répartition des établissements présents sur le territoire communal :

Sur les 806 établissements répertoriés sur la commune en 2013, 65% relèvent du secteur des commerces, transports et services divers.

Plus d'un quart des établissements compte de 1 à 9 salariés et près de 5% en comptent 10 ou plus. Les deux tiers des établissements n'ont pas de salariés.

Source : INSEE, CLAP (Connaissance Locale de l'Appareil Productif)



3.2 Les activités économiques

3.2.1 Les commerces et services

▪ **Une offre variée en commerces et services², dont l'activité est très fortement liée à la fréquentation touristique**

- Le commerce alimentaire : 16 établissements alimentaires, dont 3 superettes.
- Le commerce non alimentaire : magasins de sport (25 établissements), décoration (12), mode/sportswear (9), souvenirs (4), photo (3), optique (2), bijoux (2), maison de presse / tabac (2).
- Les services médicaux et para-médicaux : cabinets médicaux, d'infirmier, dentaire, kinésithérapeutes / ostéopathe, ambulances, et 1 pharmacie.
- Les autres services : agences bancaires (5), d'assurance (1), immobilières (8), coiffeurs (4), institut de beauté (1), pressing (2), comptables (2), garage (1), internet (1), architectes (2).
- La restauration : 45 restaurants, 13 bars.



Une synergie est constatée entre activités touristique et commerciale, cette dernière contribuant à l'animation de la station et l'offre "hors-ski".

▪ **Un tissu commercial qui offre un service de proximité à la population locale**

Néanmoins, une forte baisse de l'attractivité des commerces est observée : en 2003, les achats "sur place" ³ ne représentaient plus que :

² Dénombrement des établissements en 2012, source commune

³ Dépenses à La Clusaz en pourcentage du budget des ménages, source : SCOT, CCI74, septembre 2004

- 7,6% du budget des ménages pour l'alimentaire (14,7% en 1995).
- 1,9% du budget des ménages pour le non-alimentaire (8,3% en 1995).

Cette "évasion" profite principalement aux commerces de Thônes et de l'agglomération d'Annecy, en particulier d'Epagny.

Parallèlement, des "mutations" récentes de commerces limitent l'offre de proximité : disparition d'une quincaillerie, d'un bar et d'un magasin de matériel de photo, au profit de banques et agences immobilières.

▪ **L'administration publique, l'enseignement, la santé, l'action sociale** représentent environ 260 emplois.

3.2.2 L'artisanat

▪ **Un tissu artisanal non négligeable, dont certains sont implantés en zone d'activités**

La commune compte 100 entreprises artisanales recensées au Répertoire des Métiers et de l'Artisanat de Haute-Savoie au 01/09/2016, représentant 15% des entreprises artisanales du territoire du SCOT Fier-Aravis. Le taux artisanal est relativement faible : seulement 17% des entreprises du territoire sont artisanales (champ marchand non agricole). Ce taux s'élève à 29% sur tout le territoire du SCOT.

La part des entreprises artisanales dans le secteur alimentaire est particulièrement marquée :

	Alimentaire	Fabrication	Bâtiment	Services
La Clusaz	23%	15%	34%	26%
CCVT	13%	15%	41%	31%
Département	10%	17%	42%	31%

Depuis 5 ans, le nombre de créations est venu compenser le nombre de radiations. Au total, le territoire a enregistré 62 créations sur ces 5 dernières années, contre 52 radiations.

La construction et l'artisanat totalisent environ 200 emplois.

Ce secteur est fortement lié au BTP et à l'habitat : entreprises de BTP (1) maçonnerie (2), bois / menuiserie / construction bois (10), électricité /

sonorisation (2), peinture (6), espaces verts (2), chauffage / sanitaire (3), zinguerie (1).

▪ **Une zone d'activités est présente sur le territoire communal**

La ZA communale de Gotty, d'une surface de 5 ha, a été créée en 1982, accueille 10 entreprises artisanales, ainsi que des services municipaux.

Elle n'offre plus aucune possibilité d'implantation pour des constructions neuves (par contre, la commune étant propriétaire des bâtiments, de nouvelles implantations seraient possibles, en cas de cessation d'activité, déménagement ou départ en retraite).

Le dernier lot a été attribué en 2015.

La commune reçoit toujours des demandes d'implantations, de la part d'artisans.

3.2.3 Le tourisme

▪ **Le tourisme, l'activité économique majeure de la station :**

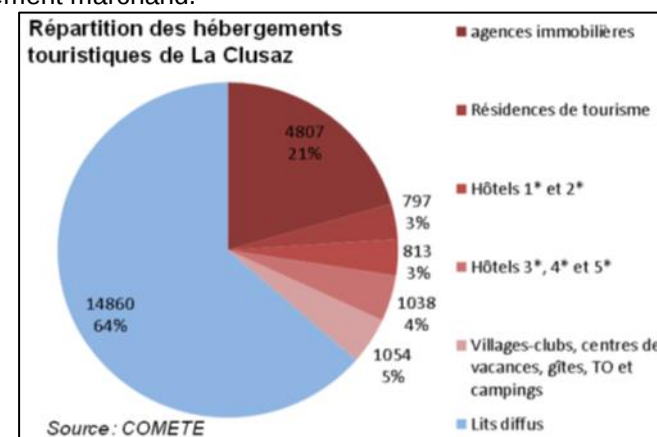
D'origine agricole, la commune s'est orientée depuis plusieurs décennies vers le tourisme hivernal et estival. La station naît avec ses premiers skieurs en 1907, mais son essor s'affirme à partir de 1955. La commune de La Clusaz a été classée Station de tourisme en 1956, puis en 1969, Station de sports d'hiver et d'alpinisme. Actuellement le dynamisme économique de la commune repose principalement sur l'activité touristique.

Une activité qui repose sur la présence d'équipements et d'hébergements, mais également sur un "cadre" paysager et patrimonial.

▪ **L'hébergement touristique⁴ :**

La station comprend 23000 lits touristiques, dont environ 8000 lits "professionnels" (commercialisés par agences immobilières, résidences de tourisme, hôtels, campings...) et 15000 lits "diffus"⁵.

85% de la capacité d'accueil totale est en lits "diffus" et en locations commercialisés par agences (notamment en RS) lesquels génèrent des retombées économiques moins importantes que celles liées à l'hébergement marchand.

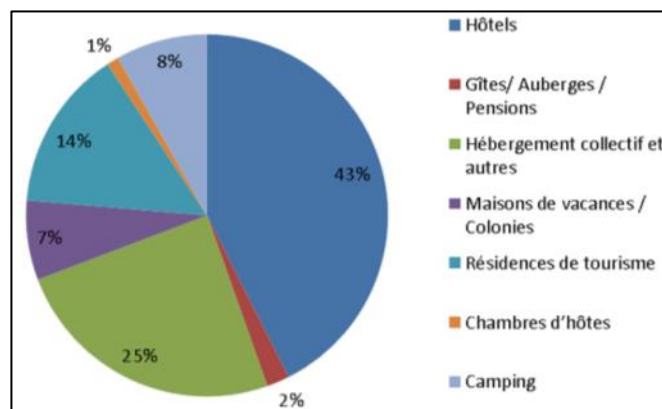


⁴ Données 2012, source commune, COMETE

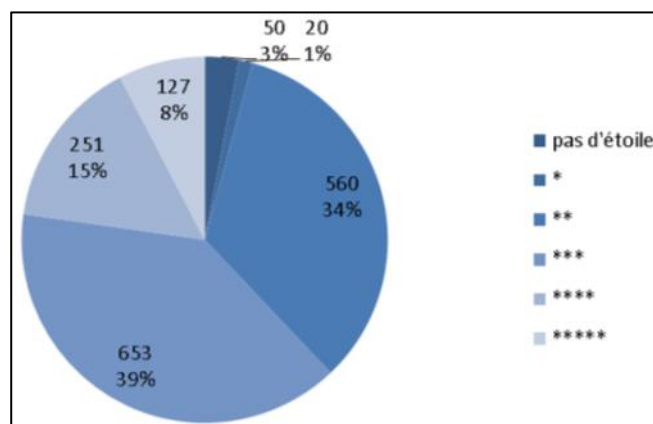
⁵ Lit diffus : lit non commercialisé (résidence secondaire non gérée en agence ou résidence de tourisme et meublés, loués à titre individuel).

Les hébergements marchands comptabilisent près de 4000 lits :

- Les hôtels représentent 43% de la capacité d'accueil en lits marchands.
- Les résidences de tourisme : 14%.
- Les hébergements collectifs (auberge de jeunesse, villages de vacances...) : 25%.



L'hébergement hôtelier est récemment monté en gamme avec la réalisation d'un hôtel 5*. Désormais, les établissements de 3* et plus représentent plus de la moitié de la capacité hôtelière. 21 hôtels totalisent 1660 lits, dont 1 sans étoile, 1 une étoile, 9 deux étoiles, 7 trois étoiles, 2 quatre étoiles, et 1 cinq étoiles.



Répartition de la capacité d'accueil hôtelière de La Clusaz, selon la catégorie

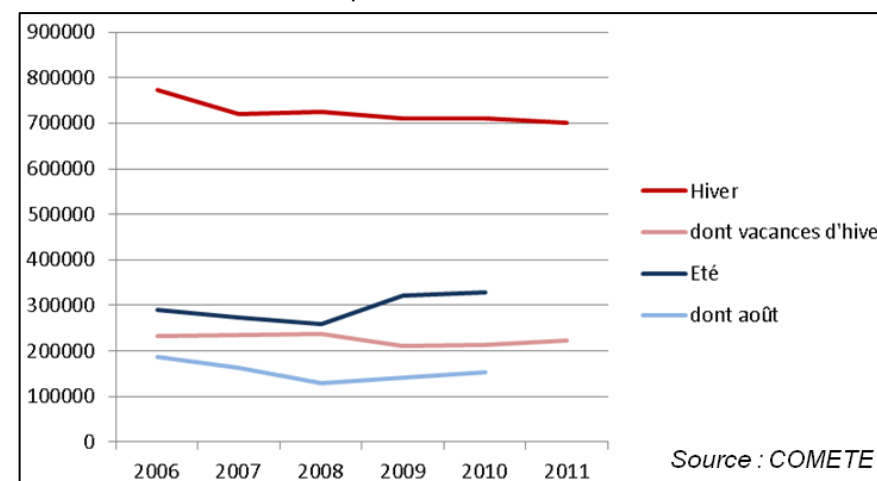
La fréquentation touristique⁶

Elle est caractérisée par une tendance au redressement, constatée entre 2007 et 2011, sans toutefois atteindre le niveau de l'année 2006, et une saisonnalité marquée, avec deux fois plus de nuitées en hiver qu'en été. Néanmoins, depuis 2006, un léger tassement de la fréquentation d'hiver, compensé par le développement de la fréquentation d'été (de 27% à 32% des nuitées de 2006 à 2010).

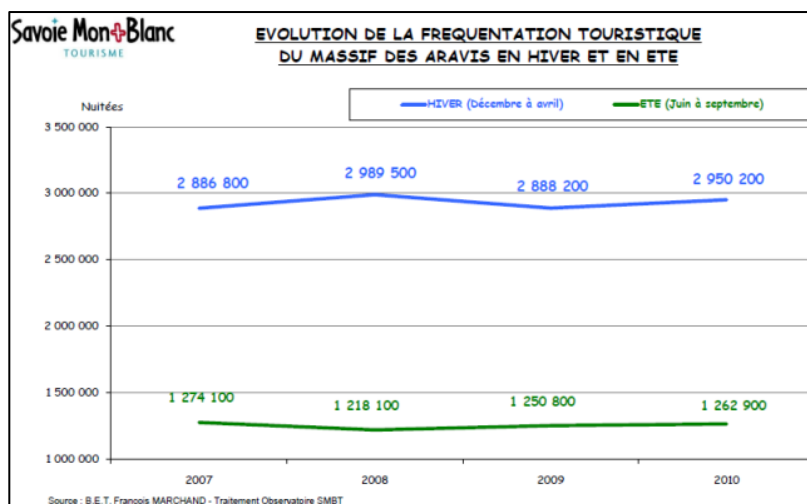
Les vacances d'hiver (février) représentent environ 1/3 de la fréquentation hivernale, et août près de la moitié de la saison estivale, avec un allongement de cette saison depuis 2006.

Par rapport à la moyenne de fréquentation du massif des Aravis, une croissance plus marquée de la saison estivale à La Clusaz.

Répartition des nuitées



⁶ Données 2012, source COMETE / ADT74

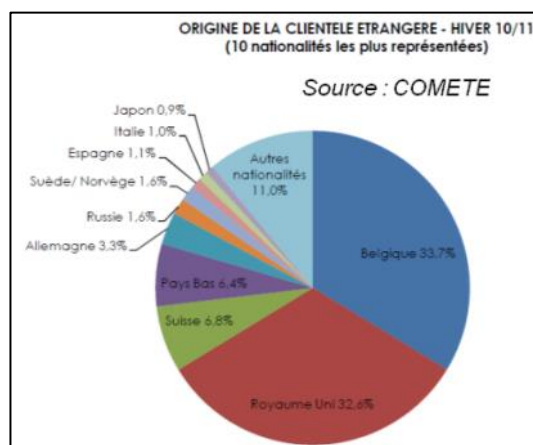


Source : ATD 74

Le taux de remplissage des hôtels et résidences de tourisme (locatives + propriétaires) a été moyen, en baisse sur l'hiver et en hausse sur l'été. Les résidences de tourisme ont fait une meilleure performance, avec un taux de remplissage désormais quasiment équivalent en hiver et en été. La saisonnalité est plus marquée pour les hôtels, dont les taux de remplissage peinent à dépasser les 50% l'été.

La clientèle étrangère représentait 9,5% des nuitées touristiques de l'hiver 2010/11 (57800 nuitées) et 10,4% de l'été 2010 (22000). Les belges et britanniques composent la majorité de l'export :

- Belgique 34% hiver, 57% été,
- Royaume-Uni : 33% hiver, 18% été.

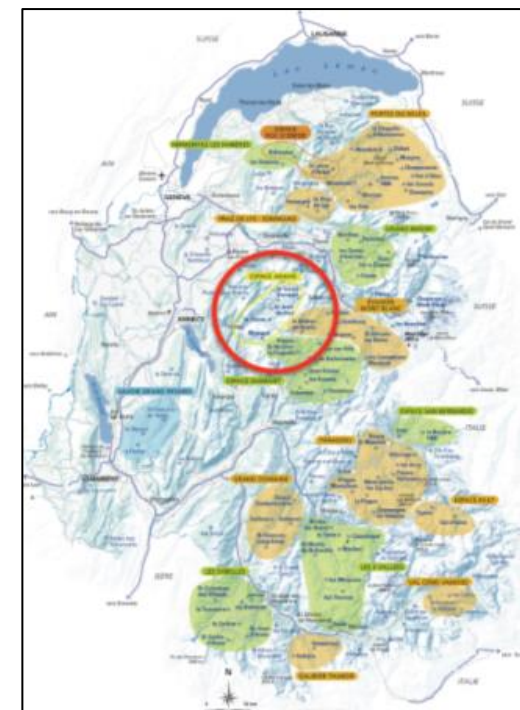


Le domaine skiable :

La visibilité du domaine skiable est relativement modeste à l'échelle internationale :

La cartographie diffusée par Savoie Mont-Blanc fait apparaître les Aravis comme un domaine skiable non relié (malgré la liaison par navettes avec Le Grand-Bornand). Relié, il pourrait apparaître dans le "top 10" des stations françaises.

Ceci constitue actuellement un handicap vis-à-vis de la clientèle, notamment étrangère, dans un contexte de concurrence internationale accrue.



Les 15 domaines reliés existants en France et l'étendue de leur aires de pratiques, et le classement potentiel des Aravis		
*Les Portes du Soleil :	12 stations, 650 km de pistes	
*Les Trois Vallées :	8 stations, 600 km de pistes	
*Paradiski :	6 stations, 425 km de pistes	
*La Voie Lactée :	3 stations, 400 km de pistes	
*Le Grand Massif :	5 stations, 265 km de pistes	
*Les Sybilles :	6 stations, 310 km de pistes	
*Espace Killy :	2 stations, 300 km de pistes	
*Le Grand Serre Che :	2 stations, 250 km de pistes	
*Les Grandes Rousses :	6 stations, 240 km de pistes	
*Les Aravis :	5 stations, 220 km de pistes	
*Espace Diamant :	7 stations, 185 km de pistes	
*La Forêt Blanche :	2 stations, 180 km de pistes	
*Le Grand Domaine :	2 stations, 150 km de pistes	
*Le Galibier - Thabor :	2 stations, 150 km de pistes	
*Espace San Bernardo :	2 stations, 150 km de pistes	
*Domaine du Tourmalet :	2 stations, 100 km de pistes	

L'enneigement est satisfaisant hormis en bas de pistes et dans la station : grâce à l'altitude (de 1100 à 2600m), l'orientation et l'équipement des pistes (sur les dix dernières années : pas d'années sans neige). Néanmoins, il convient d'être vigilant quant aux aléas liés au changement climatique, qui pourrait affecter durablement le domaine skiable en dessous de 1800 m d'altitude.

L'équipement en canons à neige ne sécurise l'enneigement que partiellement et son impact environnemental doit être correctement maîtrisé (température minimum, ressource en eau).

Le plateau des Confins (ski nordique) se situe en dessous de 1700 m.



■ Le "hors-ski" :

"Sur dix touristes fréquentant les stations, sept ne skient pas !" ⁷.

Cette donnée révèle l'importance de l'offre "hors-ski", pour les skieurs (autour du ski) et non skieurs en hiver, mais également pour l'attractivité estivale, permettant de sécuriser l'activité touristique de la station face aux évolutions climatiques et de marché en cours (concurrence internationale accrue).

Les composantes du "hors-ski" sont les équipements, l'animation, les hébergements, le cadre, l'ambiance paysagère.

L'offre hors-ski de la Clusaz comprend :

- Des équipements nombreux et variés, mais des besoins identifiés à destination de la clientèle touristique (cf. volet équipements).
- Une animation commerciale et nocturne soulignée généralement comme satisfaisante (la plus complète des Aravis), mais des besoins en termes de structure d'accueil pour des événements.
- Des hébergements de toutes catégories et une montée en gamme amorcée.
- Le cadre paysager et villageois est un point fort de la station, qui permet de la distinguer d'autres stations mieux loties, en termes de domaine skiable :
 - Une station-village "de charme" historique reconnue, néanmoins une attention particulière à porter à la qualité du paysage montagnard (bâti, naturel et pastoral) et à son évolution.
 - Le village a su préserver une certaine authenticité, mais les efforts doivent être poursuivis notamment pour améliorer la qualité et la continuité des espaces publics, l'insertion des nouvelles constructions, limiter l'impact de l'automobile, améliorer la qualité des enseignes commerciales dont les mises aux normes ont été opérées depuis la mise en place d'un règlement intercommunal en 1999.

⁷ Philippe Bourdeau, enseignant-chercheur à l'Institut de géographie alpine de Grenoble

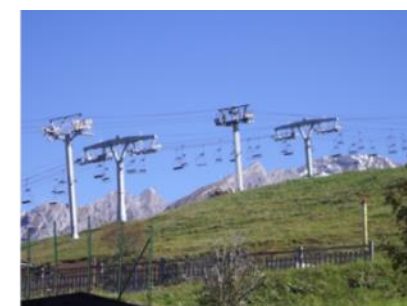
- Des qualités d'ambiances pastorales et naturelles, qui représentent un véritable atout pour le développement du tourisme estival, à considérer également pour leur valeur économique.
- Des paysages encore entretenus par l'activité agropastorale. Cependant, un patrimoine fragile et, localement :
 - "Marqué" par les infrastructures.
 - En perte de lisibilité, du fait de certains développements résidentiels, de la déprise agricole sur certains espaces...
- La présence d'un patrimoine bâti et culturel contribuant à l'authenticité de la station.

Les Aravis: 220 Kilomètres de pistes; des villages intacts

Le domaine de ski les Aravis se vante de 220 kilomètres de pistes et accueille quatre stations : La Clusaz, Le Grand Bornand, Manigod, et Saint Jean de Sixt.

Les 158 pistes (42 pistes vertes, 59 bleues, 46 rouges, et 11 noires) atteignent des hauteurs maximales de 2600 mètres. Le domaine possède également trois snowparks et 150 kilomètres de pistes de ski de fond, y compris le Plateau de Confins, un site officiel de la Coupe du Monde.

Le village traditionnel savoyard de la Clusaz (1110 mètres) est la plus grande station des Aravis. Ses pistes locales satisfont les skieurs et les boarders de tous les niveaux. Son centre village typique regorge de restaurants, bars, boîtes de nuit, et événements hebdomadaires pour une vie nocturne bien animée. Les magasins du village sont spécialisés dans les produits locaux comme la charcuterie, le fromage, et le vin. Onthesnow.fr



3.2.4 L'agriculture

Le diagnostic ci-après est une synthèse du diagnostic agricole réalisé par la Chambre d'Agriculture de Haute-Savoie en octobre 2012, dont la version intégrale est annexée au présent rapport de présentation. Il reflète l'analyse de la Chambre d'Agriculture, quant à la situation agricole sur le territoire communal, ses enjeux, et les préconisations de la Chambre, relatives à l'activité agricole, qu'il convient de croiser avec les autres enjeux portés par le territoire.

■ Caractérisation de l'agriculture de la commune

Synthèse : atouts et fragilités de l'agriculture de La Clusaz et principales données chiffrées :

- Une agriculture bien présente, en nombre, mais aussi par les surfaces qu'elle exploite et la visibilité qu'elle offre.
- Une agriculture qui comporte des atouts importants :
 - Une rentabilité intéressante grâce aux fromages fermiers et notamment au Reblochon fermier et à sa filière commerciale, mais aussi grâce aux possibilités de vente en circuits courts.
 - Des exploitants jeunes et dynamiques.
 - Des outils de production performants avec, notamment, des bâtiments modernisés et aux normes, aussi bien en alpage qu'en vallée et des capacités de production suffisantes.
- Mais aussi, une agriculture qui présente des fragilités :
 - Le manque de surface et une dépendance élevée des exploitations, avec l'achat d'une part importante de l'alimentation des troupeaux (y compris fourrage) et l'achat des génisses de renouvellement.
 - Des bâtiments, dans ou en limite de l'urbanisation, présentant ainsi des possibilités d'évolution moindre.
 - Des bâtiments, en alpage comme en vallée, qui représentent un patrimoine immobilier important, ce qui pose la question de la « transmissibilité » des exploitations.
 - Un fort taux d'exploitations, à la pérennité non assurée.

- L'obligation d'une valorisation forte du lait, dans un contexte de baisse des prix des produits et d'augmentation des prix des intrants.

Les chiffres de l'agriculture de La Clusaz, en comparaison de ceux du Pays de Thônes

	Pays de Thônes	La Clusaz
Nombre d'exploitations professionnelles	189	22
Nombre d'actifs	455	39
Equivalents temps-plein	380	39
Double activité (EA ⁽¹⁾ n'ayant pas au moins une personne à temps plein)	11,6%	14% - 3 EA
Exploitations individuelles ou sociétés mari-épouse (sur exploitation avec activité agricole à titre principal)	75%	77% - 17EA
Sociétés (hors mari-épouse)	25%	23 – 5 EA
Nombre d'exploitations d'élevage	182	22
Nombre d'exploitations bovins-lait (en production principale)	137	16
Nombre d'exploitations caprins ou ovins lait (en production principale)	17	3
Nombre de vaches	5 500	575
Nombre de chèvres	1 700	210
Nombre de brebis laitières	250	180
Nombre de brebis mères	1 700	250
Quota laitier	27 500 000 L	2 837 000 L
Transformation à la ferme	95%	95% (18/19)
Pérennité (nb EA à pérennité assurée)	80%	73% (16/22)
Bâtiments modernisés	85%	87% (19/22)
Bâtiments aux distances réglementaires	40%	23% (5/22)
Surface moyenne des exploitations	46 ha	45 ha
SAU (Surface Agricole Utile) totale	10 800 ha	993 ha
SAU vallée	4 500 ha	418 ha
SAU alpage	6 300 ha	575 ha
Exploitations avec alpage laitier	99 (64%)	13/19 (68%)
Elevage des génisses	0,24 génisse par VL ⁽²⁾	0,03 génisse par VL
Production de foin	47% des EA ¹ produisent plus de 50% du foin	73% produisent plus de 50% du foin (16 EA)

⁽¹⁾ EA : Exploitation agricole

⁽²⁾ VL : Vache laitière

▪ Des espaces agricoles à enjeux

Raisons pour lesquelles l'agriculture a besoin de surfaces :

- Pour respecter le cahier des charges des AOP et assurer une autonomie fourragère.
- Pour épandre les effluents d'élevage.
- Les engagements financiers, liés aux surfaces : les exploitations agricoles françaises ont la possibilité de percevoir des aides, pour rémunérer les effets positifs, induits par leurs pratiques.

Une activité agricole qui nécessite des sites adaptés et fonctionnels :

- Situation sanitaire des exploitations : les activités d'élevage sont régies par :
 - Des dispositions, concernant l'implantation et l'aménagement des bâtiments d'élevage et leurs annexes (ouvrages de stockage des effluents, salle de traite, bâtiments de stockage de fourrages...) : respect d'un recul de 50m, ou de 100m, vis-à-vis notamment des immeubles habituellement occupés par des tiers, selon que l'exploitation soit soumise au Règlement Sanitaire Départemental (RSD), ou à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). L'affiliation au RSD ou aux ICPE dépend de la nature et de la taille de l'élevage.
 - Des règles d'exploitation.
- Sur le territoire de La Clusaz, 19 exploitations sont régies par le RSD, 3 sont soumises à la réglementation des ICPE (*Direction Départementale de la Protection de la Population, données 2009*). Les sites d'exploitations sont tous contraints par la présence de tiers à moins de 100m de leurs bâtiments, 17 sites ont des tiers à moins de 50m : des contraintes, donc, dans leur fonctionnement actuel, pour les autres, des contraintes en cas d'agrandissement ou d'évolution.
- En outre, les dispositions de l'article L. 111-3 du Code Rural s'appliquent à toutes nouvelles constructions d'habitation (ou changement de destination), à proximité des sites d'exploitation : c'est le principe de "réciprocité".
- Angles d'ouvertures et circulations (engins et troupeaux) :

- Les angles d'ouverture favorisent des conditions de travail correctes (sorties des animaux, des machines, limitation des circulations sur la voie publique...). La profession agricole considère que les conditions satisfaisantes d'exploitations nécessitent un minimum de 120° d'angle d'ouverture.
- De manière générale, les bâtiments d'élevage sont fonctionnels à La Clusaz.

Caractérisation des enjeux agricoles des espaces :

- Les parcelles de proximité des bâtiments agricoles :
 - Ce sont les espaces agricoles, situés dans l'environnement immédiat des bâtiments agricoles. Ils ont une fonction essentielle, notamment pour les élevages laitiers, dans la mesure où le pâturage des vaches ainsi que leurs trajets biquotidiens pour la traite, sont favorisés.
 - Ils sont également importants pour le fonctionnement de toutes les structures, y compris en production végétale.
 - Les parcelles de proximité ont été définies, comme étant les espaces agricoles situés dans un rayon de 600m, autour des bâtiments agricoles, indépendamment de l'exploitant agricole qui les exploite. Dans le cas d'espaces homogènes, la distance peut être supérieure à 600m, sans dépasser toutefois 1000m.
 - Concernant les productions végétales, l'aire des parcelles de proximité a été limitée à 2 SMI (Surface Minimum d'Installation).
 - Au regard du nombre d'exploitations agricoles présentes à La Clusaz et leur localisation sur l'ensemble du territoire communal, les espaces de proximité sont largement représentés. Ils sont toutefois d'ores et déjà limités par l'urbanisation, qui a grignoté progressivement les terres agricoles et qui se rapproche des bâtiments d'exploitation, ainsi que par la topographie et les massifs boisés.
 - Les bâtiments d'exploitation, étant situés le long des axes routiers, deux importants secteurs sont classés en espaces de proximité, de part et d'autre de la route, allant du Chef-lieu à la vallée des Confins. Certaines exploitations sont enserrées dans

l'urbanisation, mais conservent tout de même des parcelles de proximité, à l'intérieur de la tâche urbaine.

- La qualité des terres :
 - La qualité des terres s'apprécie en termes de potentiel de production.
 - Les espaces agricoles sont donc identifiés, en trois catégories : bonne qualité, qualité moyenne, faible qualité. A noter que les surfaces en cultures spécialisées (maraîchage, arboriculture, viticulture) sont classées en bonne qualité.
 - Les secteurs présentant une bonne qualité de terres ne sont pas majoritaires sur le territoire de La Clusaz. La topographie est un des principaux facteurs limitants.
 - Un secteur au sud de l'axe Chef-lieu / les Confins est de bonne qualité. Toutefois, l'urbanisation fait des « encoches » dans ce secteur.
 - Le secteur autour du golf des Confins apparaît en terres de bonne qualité.
 - Les secteurs de qualité moindre présentent des pentes plus affirmées, parfois en limite forestière, parfois avec des difficultés d'accès. Il peut également s'agir de secteurs plus humides.
 - Les espaces agricoles présentent donc une certaine hétérogénéité en termes de qualité.
- La taille des tènements agricoles :
 - Les espaces agricoles ont été classés en trois catégories, selon la surface agricole concernée : grands tènements, tènements moyens, petits tènements. Ils comprennent parfois des boisements ou des chemins, lorsque ceux-ci ne constituent pas de limite fonctionnelle à l'usage agricole (pâturage, accès en tracteur...).
 - Certaines surfaces sont exploitées, mais non identifiées, car leur taille n'est pas significative (dents creuses, généralement).
 - Les tènements de grande taille se localisent surtout le long de l'axe Chef-lieu / les Confins. L'enjeu est de les préserver d'une urbanisation, pouvant entraîner une scission en deux entités, plus petites.

- Le long de l'axe Chef-lieu / Col des Aravis, les tènements sont de taille moyenne, voire de petite taille. Ils correspondent à des dents creuses, enserrés dans l'urbanisation ou à des espaces agricoles « pris » entre l'urbanisation, les voies routières et les boisements. La topographie délimite également les tènements.

- L'importance des zones agricoles de La Clusaz :
 - La synthèse des différents critères permet de donner à chaque espace une valeur d'importance au regard de l'agriculture : espace agricole d'importance forte, d'importance moyenne et d'importance faible, correspondant à des espaces marginalement intéressants.

Ainsi, un secteur de proximité est systématiquement considéré comme ayant une importance agricole forte. Les autres secteurs sont classés, comme suit :

Qualité Taille	Bonne qualité	Qualité moyenne	Faible qualité
Grand tènement	Importance forte	Importance forte	Importance moyenne
Tènement moyen	Importance forte	Importance moyenne	Importance faible
Petit tènement	Importance moyenne	Importance faible	Importance faible

...Une identification à utiliser avec précaution : un espace agricole, identifié d'importance agricole faible pour l'activité agricole en général, peut néanmoins être important, à l'échelle d'une exploitation.

- L'essentiel des zones agricoles d'importance forte est situé de part et d'autre de l'axe Chef-lieu / les Confins. Ces espaces se trouvent en contact direct avec l'urbanisation. En effet, cette dernière s'est développée dans les secteurs les moins accidentés qui correspondent aux meilleures terres du secteur, qui plus est, à proximité de certains bâtiments d'exploitations. L'urbanisation est en concurrence directe avec l'activité agricole, quant à l'utilisation du foncier.

- Les enjeux en termes d'urbanisation et de préservation des espaces agricoles porteront autour notamment de deux grands secteurs, regroupant les Cudres-le Crozat-la Combe-le Praz et Bossonet-le Plan-le Var-les Raies.
- Plus ponctuellement, des secteurs, de part et d'autre de l'axe Chef-lieu / Col des Aravis, présentent également une importance agricole forte, en raison notamment de l'implantation de bâtiments agricoles.
- Les secteurs présentant une importance moindre sont des secteurs « enclavés » dans l'urbanisation, des tènements isolés au sein des espaces boisés, ou encore, éloignés des bâtiments d'exploitation.
- Urbanisation et exploitations agricoles étant très imbriqués à La Clusaz, il y aura lieu de prendre toutes les précautions, afin de préserver les espaces agricoles d'importance et de protéger les bâtiments d'exploitation.

▪ **Les moyens préconisés par la Chambre d'Agriculture, permettant de préserver l'activité agricole**

La préservation des espaces agricoles :

Les espaces agricoles d'importance, ainsi que l'ensemble des secteurs naturels valorisés par la présence de l'agriculture, sont représentés sur les cartes de synthèse en pages suivantes :

- Ces secteurs agricoles devraient donc être classés en zone A dans le PLU, conformément à l'article R123-7 du Code de l'Urbanisme.
- Les constructions agricoles doivent être autorisées en zone A, sauf à ce qu'une étude spécifique justifie le contraire. En effet, avec la prédominance des activités d'élevage, il est primordial que les bâtiments agricoles disposent de parcelles de proximité. En cela, les exploitants doivent pouvoir construire leurs bâtiments au sein des tènements agricoles qu'ils exploitent.
- A contrario, toute construction, installation, occupation nouvelle autre qu'agricole, devrait être interdite dans la zone A.

Des limites claires pourraient être fixées pour l'urbanisation, afin de préserver les secteurs agricoles d'importance et améliorer la lisibilité, entre espaces urbanisés et espaces agricoles/naturels.

La problématique des alpages est importante à La Clusaz. Les alpages ont une réelle fonctionnalité agricole. En conséquence, ils devraient être classés en zone A.

Beaucoup d'entre eux ont également une utilisation touristique, notamment l'hiver, pour la pratique du ski. Ils sont donc le support de certains aménagements (pylônes, retenues d'eau pour la neige artificielle, réseau pour la neige de culture, modelage des pistes...). Tout aménagement devra faire l'objet de concertation avec la profession agricole, ces secteurs étant le support de l'activité agricole, activité économique au même titre que le tourisme, et de précaution afin de ne pas déstabiliser, même temporairement, le fonctionnement des exploitations agricoles concernées par l'aménagement.

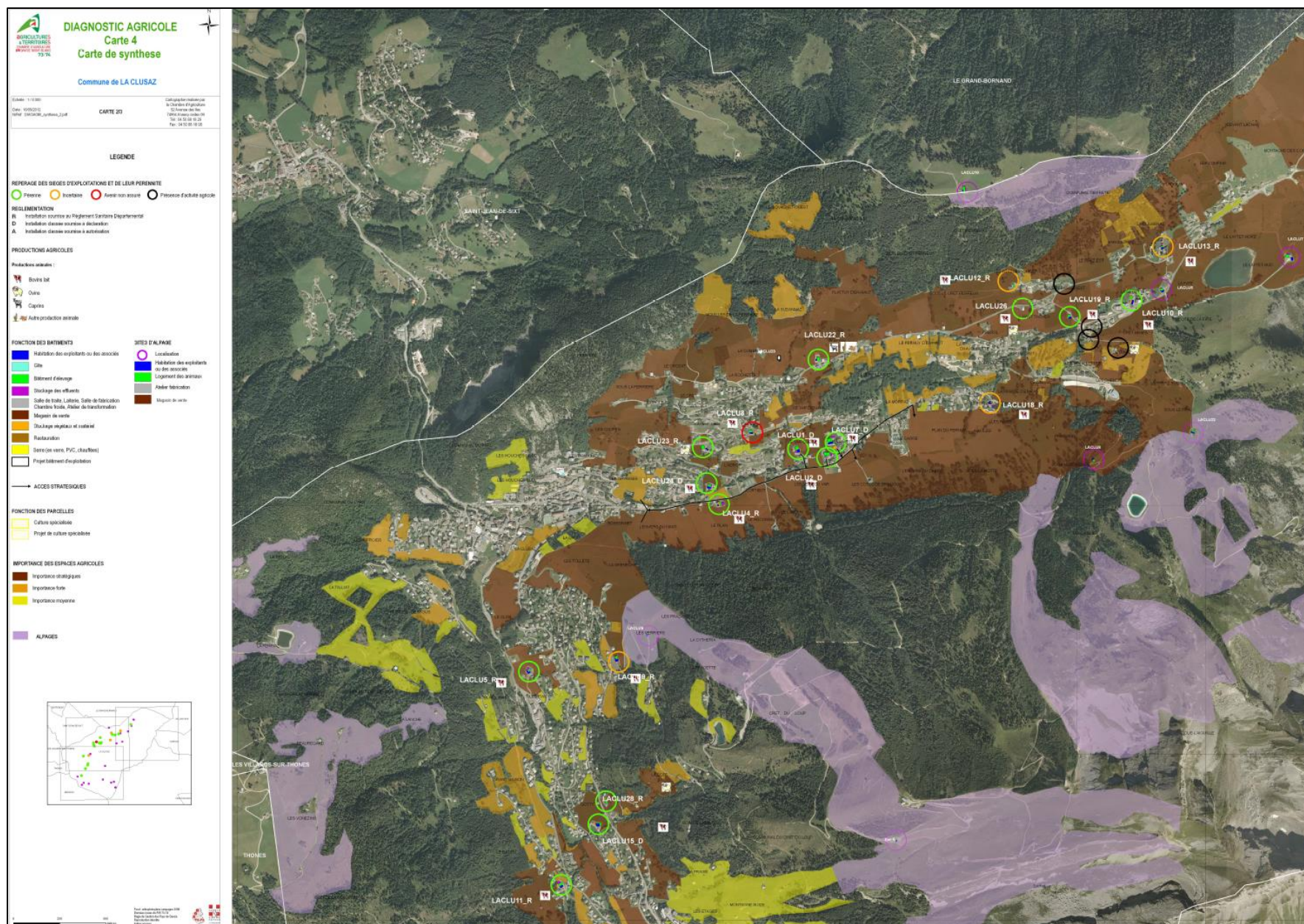
Enfin, la zone N devrait être réservée à la forêt et aux secteurs, qui ne sont pas valorisés par l'agriculture.

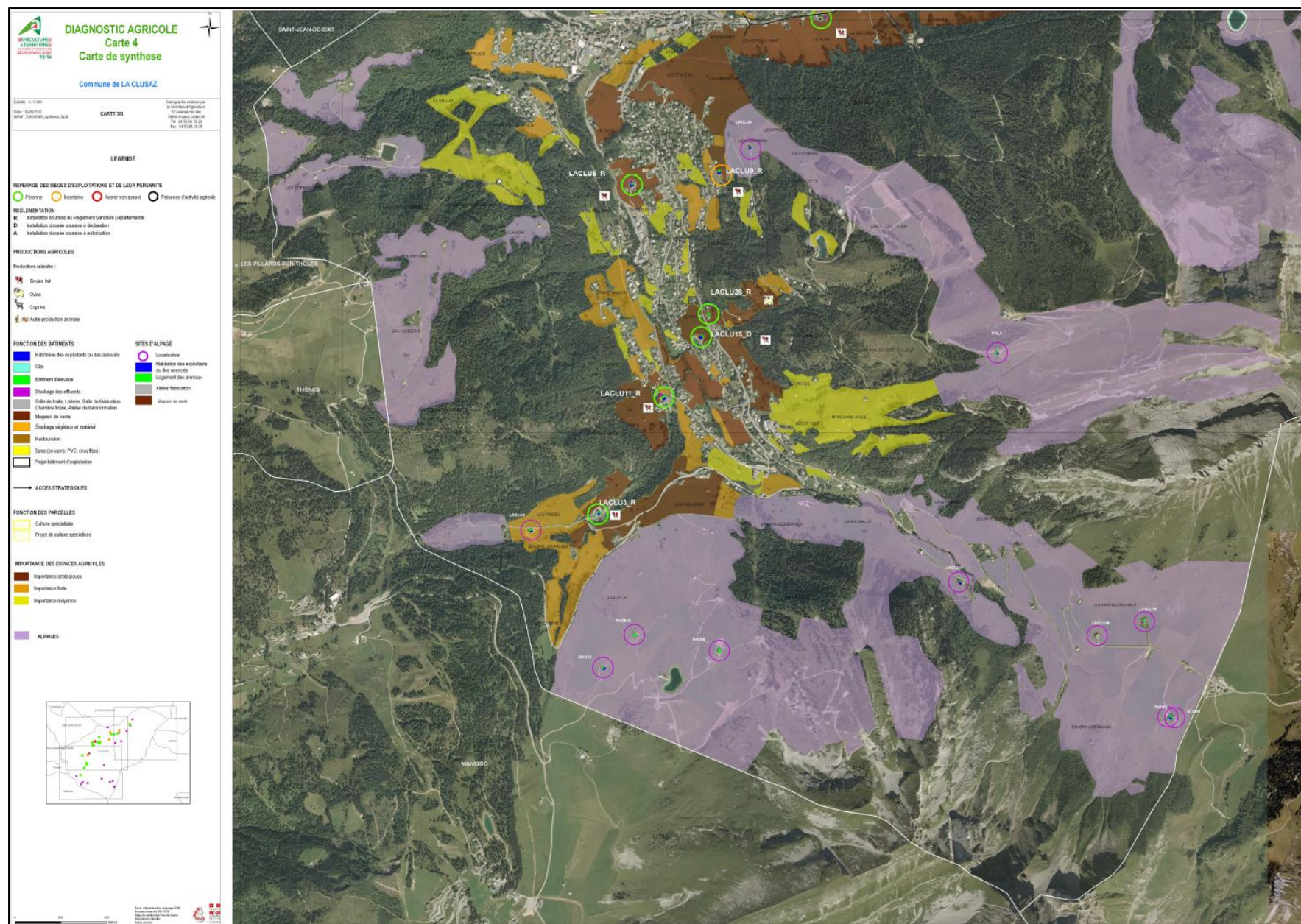
Quant au micro-pastillage (secteur A indicé), il pourra être utilisé pour les constructions, dont la vocation n'est pas agricole, dispersées en zone agricole avec un règlement permettant des évolutions. De même, l'ensemble groupé de constructions présentes dans l'espace rural et non destiné à l'urbanisation pourra être classé en zone A indicée, à condition de ne pas porter atteinte à l'activité agricole et aux exploitations proches.

Au-delà du classement dans le PLU en zone A, les espaces agricoles stratégiques pourraient mériter l'inscription d'une ZAP : Zone Agricole Protégée (article L.112-2 du Code Rural). En effet, cet outil permet de protéger durablement les espaces agricoles présentant un intérêt général, en raison soit de la qualité de leur production, soit de leur situation géographique.

Légende des cartes de synthèse







La protection des bâtiments d'exploitation :

La situation des bâtiments d'exploitation s'analyse par rapport à l'urbanisation, afin de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour les protéger. Quatre cas se distinguent :

- Bâtiments agricoles au sein d'un espace agricole : il s'agit de bâtiments agricoles isolés, au sein d'un espace agricole.
- Les tiers sont situés à des distances supérieures aux distances exigées par la réglementation sanitaire (RSD ou ICPE). L'angle d'ouverture sur l'espace agricole depuis les bâtiments agricoles est supérieur à 120°. Cette situation est très favorable. Le développement de ces exploitations est possible sur leur site actuel.
- *Préconisations* : les bâtiments d'exploitation et les espaces agricoles devraient être classés, en zone A. Il conviendra de ne prévoir aucune extension de l'urbanisation, en direction des bâtiments agricoles.
- Bâtiments agricoles au sein d'un espace agricole, mais présence de tiers à proximité : ces bâtiments agricoles sont isolés au sein des espaces agricoles et disposent de larges cônes d'ouverture sur l'espace agricole. Néanmoins, il existe des habitats isolés, mitant l'espace agricole, dans l'environnement de ces exploitations :
 - Quelques tiers sont présents, implantés à proximité des bâtiments agricoles à des distances inférieures aux distances exigées, ce qui engendre des contraintes, quant à l'extension des bâtiments existants, par exemple.
 - *Préconisations* : les bâtiments d'exploitation et les espaces agricoles devraient être classés, en zone A. Il conviendra de ne prévoir aucune extension de l'urbanisation, en direction des bâtiments agricoles. Le bâti de tiers isolé devra être géré de manière à ne pas aggraver les contraintes liées à la présence de tiers. A cet effet, aucune nouvelle construction non agricole ne devrait être autorisée. De même, les changements de destination devraient être interdits en-deçà des distances réglementaires régissant la situation sanitaire de l'exploitation. Enfin, les dispositions de l'article L111-3 du Code Rural seront appliquées.
- Bâtiments agricoles à proximité de zones urbanisées / hameaux : les bâtiments agricoles sont situés au sein d'espace agricole. Toutefois, ils sont implantés à proximité de zones urbanisées ou hameaux. Des tiers sont présents, en-deçà des distances réglementaires exigées. De plus, du fait de la proximité de l'urbanisation, les cônes d'ouverture sur les espaces agricoles peuvent être insuffisants (<120°) :
 - Le fonctionnement actuel de l'exploitation peut être contraint ou perturbé : parcelles de proximité plus éloignées des bâtiments agricoles, problèmes d'accès et de circulation, conflits d'usage en raison de la proximité de tiers... En outre, le développement des exploitations sur leur site actuel d'implantation exigera l'obtention d'une dérogation.
 - *Préconisations* : il s'agira de maintenir la situation à l'occasion de la révision du PLU. Ainsi, les bâtiments d'exploitation et les espaces agricoles devraient être classés en zone A. L'urbanisation projetée ne doit pas engendrer de contraintes supplémentaires et ne doit pas entraîner la cessation d'activité des exploitations agricoles concernées, même en cas d'exploitation à l'avenir incertain, voire sans avenir. Ainsi, la zone urbanisée, orientée vers les bâtiments agricoles, devrait être strictement limitée aux bâtis existants. Des constructions nouvelles pourraient éventuellement être admises, en dents creuses (parcelle non bâtie entourée sur trois côtés au moins par du bâti) dans les zones urbanisées/hameaux, à la condition de ne pas engendrer de contrainte supplémentaire pour les exploitations. De même pour les changements de destinations, ceux-ci ne devront pas apporter de gênes supplémentaires pour les exploitations. Les dispositions de l'article L111-3 du Code Rural seront appliquées. Les accès et le cône d'ouverture aux espaces agricoles, notamment aux parcelles de proximité, devront être préservés.
- Bâtiments agricoles au sein d'une zone urbanisée / hameau : les bâtiments agricoles sont « enclavés » au sein d'une zone urbanisée / hameau. Les tiers, implantés en-deçà des distances réglementaires exigées, sont nombreux et entourent les bâtiments agricoles, qui ne disposent pas, ou très peu, d'ouverture vers les espaces agricoles :
 - Les exploitations sont dans des situations très contraintes. Elles ont des difficultés de fonctionnement : pas de parcelle de proximité attenante aux bâtiments agricoles, problèmes d'accès aux

parcelles de proximité, conflits de voisinage, conflits d'usage liés à l'utilisation des voies de circulation publiques...

- *Préconisations* : le règlement de la zone urbanisée / hameau devra permettre l'évolution des bâtiments agricoles, dans le respect de la réglementation sanitaire. L'urbanisation projetée ne doit pas engendrer de contraintes supplémentaires et ne doit pas entraîner la cessation d'activité des exploitations agricoles concernées, même en cas d'exploitation à l'avenir incertain, voire sans avenir. Des constructions nouvelles pourraient éventuellement être admises, en dents creuses (parcelle non bâtie entourée sur trois côtés au moins par du bâti) dans les zones urbanisées/hameau, à la condition de ne pas engendrer de contrainte supplémentaire pour les exploitations. De même, pour les changements de destinations, ceux-ci ne devront pas apporter de gênes supplémentaires pour les exploitations. Les dispositions de l'article L111-3 du Code Rural seront appliquées et les accès vers les espaces agricoles, notamment aux parcelles de proximité, devront être préservés.

Le maintien des circulations agricoles (engins / troupeaux) et des accès agricoles :

Les réflexions dans le cadre du PLU doivent porter sur :

- La desserte des zones agricoles : en effet, certaines zones d'urbanisation peuvent être localisées en front d'espaces agricoles. Il conviendra de réserver des accès, à des gabarits suffisants, permettant leur exploitation dans des conditions normales de fonctionnement. L'arrêt de l'urbanisation linéaire contribuera à préserver les accès à aux tènements agricoles.
- La praticabilité des voies : la commune devra être vigilante lors de tout aménagement de voirie et prendre des précautions, afin de ne pas entraver la circulation agricole.

Les modes d'urbanisation qui économisent les espaces agricoles :

- Consommer moins d'espace.
- Consommer mieux l'espace...

- Il est nécessaire de promouvoir des formes urbaines diversifiées et moins consommatrices d'espace, réalisées dans le cadre d'un projet d'ensemble.
- Cette recherche de qualité vaut également pour un développement mieux maîtrisé des zones d'activités et une optimisation de l'utilisation du sol.

Conclusion :

L'attractivité et le dynamisme touristiques génèrent une pression urbaine importante sur La Clusaz.

La perception entre les espaces urbains et les espaces agricoles est souvent diluée par l'urbanisation des dernières décennies. Celle-ci se caractérise par :

- Son étalement à partir des hameaux, le long des réseaux viaries.
- Une consommation importante de surfaces agricoles liée à la croissance démographique, à l'accueil touristique et au mode d'urbanisation très "lâche", autant pour l'habitat que pour les activités économiques.
- L'enclavement d'espaces agricoles, condamnés à terme.
- Son rapprochement des sites d'exploitation, grevant leur développement et générant des contraintes d'exploitation.
- La fermeture de coupures d'urbanisation entraînant des circulations et des accès aux tènements agricoles, de plus en plus difficiles...

Il est important de noter que le fonctionnement des exploitations de La Clusaz « atténue » les effets négatifs qui pourraient être engendrés par cette difficile cohabitation.

Le fait que pratiquement toutes les exploitations disposent d'un alpage permet de limiter les conflits potentiels d'usage sur le site principal : les troupeaux ne pâturent pas ou peu à proximité immédiate des zones d'habitat en période estivale, ils empruntent peu les voies de circulation fréquentées à la belle saison, les bâtiments d'exploitation en alpage sont éloignés de l'urbanisation...

Le PLU devra donc concilier croissance démographique, activité touristique avec activité agricole et préservation du cadre de vie.

3.3 Les activités économiques et emplois : les prescriptions supra-communales :

▪ Les orientations du SCOT Fier-Aravis, en matière d'économie :

- Maintenir un tissu agricole fort :
 - Préserver les sièges d'exploitation.
 - Assurer la protection de l'espace agricole, maîtriser le développement urbain.
- Développer de nouveaux créneaux économiques : filière sylvicole, services.
- Soutenir le développement et la pérennité de l'activité artisanale :
 - Possibilité de développer des petites zones artisanales (ZA) sur chaque commune, de 2 ha de surface totale maximum.
 - Implantation commerciale interdite, si non liée directement à l'activité artisanale.
 - Développement préférentiellement en continuité immédiate avec les zones urbanisées.
 - Recherche de densité.
- Conforter l'offre commerciale existante :
 - Développement surfaces de ventes prioritairement dans les espaces urbanisés existants: commerces de proximité et de taille intermédiaire.
 - Surfaces de ventes >300 m² interdites en dehors des secteurs centraux des bourgs et/ou à proximité immédiate.
 - Surfaces de vente >600 m² interdites (ni en création, ni en extension des commerces existants).

▪ Les orientations du SCOT Fier-Aravis, en matière de tourisme :

Promouvoir un développement équilibré du tourisme sur le territoire, qui repose sur les principes d'innovation, d'anticipation, de complémentarité et de diversification :

- Mettre en place une réelle politique de massif (le SCOT envisage la création d'un seul domaine skiable pour les Aravis).
- Confirmer le positionnement des stations des Aravis dans le créneau des stations de charme, à dimension humaine, avec une forte identité culturelle.
- Développer une diversification de l'offre touristique alternative au « tout ski » :
 - Mise en place d'une offre de « tourisme quatre saisons ».
 - Développement de produits respectueux des milieux et des paysages (patrimoine architectural et paysager, activités culturelles et de loisirs, etc.).
 - Développement du tourisme vert...
- Articuler déplacements et développement touristique :
 - Mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente au niveau des stations et en aval.
 - Etudier et mettre en œuvre des mesures de priorisation des transports collectifs entre la vallée et les stations.
 - Garantir un stationnement suffisant près des hébergements touristiques.
 - Développer la prise en compte des modes doux dans les projets d'espace public.
 - Développer de manière pérenne les offres de transports collectifs, en les complétant de mesures sur le stationnement.
- Anticiper sur les besoins d'équipements et d'aménagements touristiques :
 - Répartir de façon équilibrée et durable les équipements touristiques.
 - Maîtriser la consommation foncière pour le développement des activités touristiques : 3ha pourront être dédiés à l'hébergement touristique à la Clusaz.
 - Localiser la construction des lits touristiques en fonction des sites touristiques majeurs : 3000 lits "chauds" à créer à La Clusaz.

3.4 Les activités économiques et les emplois : les enjeux pour l'avenir

L'activité économique dynamique de la Clusaz repose principalement sur le tourisme, qui a un effet d'entraînement direct sur la plupart des autres secteurs d'activité (commerce, artisanat...). Cette activité touristique très dominante constitue en elle-même une fragilité :

- La pérennité de l'attractivité touristique de la station n'est pas "garantie" sur le long terme au niveau actuel, une vigilance doit être observée de la part de tous les acteurs (notamment la collectivité) et des efforts d'adaptation devront continuer à être faits.
- Les autres secteurs économiques ne constituent pas pleinement une alternative, du fait de leur "dépendance" vis-à-vis de la fréquentation touristique.

Par ailleurs, l'activité touristique repose sur la présence des autres secteurs économiques (commerces, services, agriculture...), qui contribuent à la qualité et la diversité de l'offre touristique "hors-ski".

Le maintien du dynamisme économique du territoire nécessite donc de préserver et développer :

- Les conditions de pérennité de l'attractivité touristique de la station.
- Les autres secteurs d'activité, d'autant plus lorsqu'ils contribuent et sont complémentaires de l'offre touristique.

L'enjeu pour l'activité touristique tient en deux mots : DIVERSIFICATION ET COMPLÉMENTARITÉ

Un enjeu de soutien et de développement des activités économiques alternatives et complémentaires de l'activité touristique :

- **Le maintien de l'activité agricole** encore présente sur le territoire communal :
 - Pour sa fonction économique, mais également d'entretien du paysage agro-pastoral et de l'identité culturelle de La Clusaz, comme facteur fondamental de l'attractivité touristique de la station.
 - Qui pourrait mieux tirer parti de la fréquentation touristique pour la valorisation de ses produits.
- **Le soutien des activités commerciales et de services** au centre-village et dans certains hameaux, pour le renforcement de l'offre de proximité à la population et de l'animation touristique.
- **Le soutien des activités artisanales** en réponse aux demandes d'implantation, et pour le maintien d'une offre de services locale :
 - En étudiant les éventuelles possibilités d'optimisation de l'espace dans la zone d'activité, et/ou en recherchant un site d'implantation sur le territoire communal ou de la CCVT.
 - En encourageant l'implantation en mixité en milieu urbanisé pour les activités non nuisantes.
- **Le développement d'un parc de logements** adapté aux actifs de La Clusaz.

Afin de pérenniser l'activité touristique (face à une concurrence de plus en plus vive sur le marché des sports d'hiver, aux évolutions climatiques qui auront des incidences sur les modes de consommation), l'amélioration de la qualité et la diversification de l'offre doivent être recherchées :

- **Une offre fondée sur un des atouts du territoire :** une station village de charme, authentique, en portant une attention particulière à l'évolution du "cadre" paysager, bâti, patrimonial (matériel ou immatériel) :
 - La préservation du paysage agro-pastoral, par le soutien de l'activité agricole.
 - La préservation et la valorisation du patrimoine bâti et culturel (notamment en renforçant la visibilité des produits locaux de l'agriculture).
 - L'amélioration de la qualité des espaces urbanisés, notamment :
 - En veillant à ce que les développements (résidentiels, des infrastructures et équipements) ne portent pas atteinte aux paysages,
 - En renforçant la qualité des espaces publics,
 - En limitant les nuisances liées à l'automobile.
- **Une offre "hors-ski" qualitative et renforcée :**
 - Le soutien du développement des hébergements touristiques et de leur montée en gamme.
 - Le développement et la valorisation des équipements et facteurs d'animation pour les non-skieurs, l'après-ski et le tourisme estival (commerces, sentiers, équipements de loisirs...).

NB : à ce titre, la qualité des paysages est fondamentale.
- **L'amélioration de l'offre "ski" :**
 - La création d'une offre de massif, afin de renforcer la visibilité des Aravis.
 - La valorisation éventuelle des infrastructures et équipements du domaine skiable, et la poursuite du développement des pratiques alternatives.
 - Tout en veillant à limiter les impacts paysagers et l'environnementaux (qui contribuent également à la qualité de la station).
- **L'amélioration de la fonctionnalité de la station, en termes :**
 - D'accessibilité, actuellement presque exclusivement automobile, qui a déjà des impacts négatifs (embouteillages, pollution, bruit, insécurité...) et pourrait devenir rédhibitoire sur le long terme (augmentation du coût des déplacements).
 - De fonctionnement des établissements touristiques, en prenant en compte la question du logement des travailleurs saisonniers.

4. LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

4.1 Les équipements publics et collectifs

■ Une offre variée en équipements :

- Institutionnels et services publics (Mairie, Poste, police municipale, cimetière, caserne des pompiers, Office du Tourisme).
- Scolaires et dédiés à la jeunesse (école maternelle et primaire privée uniquement, restaurant scolaire, crèche-garderie, garderie).
- Des effectifs scolaires en baisse :

	EFFECTIFS
2005-06	195
2007-08	175
2008-09	172
2011-12	150

- Les locaux de l'école s'avèrent suffisants pour les besoins actuels : certains sont vacants ou occupés en logements privés.
- Culturels (bibliothèque, cinéma, salle des fêtes).
- Cultuels (église, presbytère).

■ De nombreux équipements de sports et loisirs, liés à l'attractivité touristique de la station :

- Liés aux sports et loisirs d'hiver :
 - Domaine skiable alpin (relié La Clusaz-Manigod) de 400 ha (1100 à 2600m d'altitude), plus de 80 pistes (132 km), snowparks, plus de 50 remontées mécaniques, salles hors-sac, canons à neige.
 - Domaine skiable nordique des Confins et sur une partie du Massif de Beauregard, 14 pistes (50 km), Nordic Cross, biathlon laser, ski joëring, paret, yooner.
 - Sentiers raquettes.
 - Ecoles de ski, bureau des guides.

- Complétés par une offre importante d'équipements sportifs, de loisirs et touristiques hors-ski : club des sports, tennis, espace aquatique (projet de création d'espace "wellness"), patinoire (projet de toiture en cours), pistes de luge d'été, petit parcours de golf et practice, minigolf, centre équestre, sentiers de randonnée pédestre et VVT, via ferrata, rocher d'escalade, zone de loisirs....

■ Localisations des équipements au centre-village :



■ Néanmoins, une offre en équipements qui présente certaines faiblesses et motive des projets de renforcement :

- Concernant les équipements scolaires et accueil de la petite enfance :
 - La commune étudie le projet de la construction d'une crèche halte-garderie, sur le secteur de La Croix.
 - Les crèches halte garderies existantes nécessitent des travaux de mise aux normes.
 - La commune a inscrit au POS une réserve foncière pour un groupe scolaire public, à l'Ouest du centre-village. L'opportunité de cette localisation pourra être réexaminée.

- Concernant les équipements sportifs :
 - La commune a besoin d'un équipement sportif, type salles de sports, pour les associations, le club des sports, l'école. En effet, elle ne dispose pas d'équipements sportifs couverts adaptés, notamment pour la pratique sportive des élèves, les besoins des associations sportives, et la diversification des activités offertes aux touristes en cas de mauvais temps.
- Concernant les équipements culturels :
 - La commune souhaiterait disposer d'un équipement type salle des congrès, salle de conférences pour des séminaires, manifestations culturelles et touristiques...
 - En effet, la salle des fêtes existante, d'une capacité de 450 personnes debout et 330 assises, n'est pas adaptée aux événements importants, pouvant conforter le rayonnement et la notoriété de la station en tant que pôle touristique d'importance régionale (réunions, grands événements sportifs, accueil d'artistes, festivals...).
 - En outre, les salles de réunions actuelles (3 salles de petite capacité, dont 2 à la Mairie) sont insuffisantes, pour répondre aux besoins des associations locales.
 - Enfin, la commune doit se doter dans le village d'un espace public de plein air permettant la tenue d'animations ponctuelles.

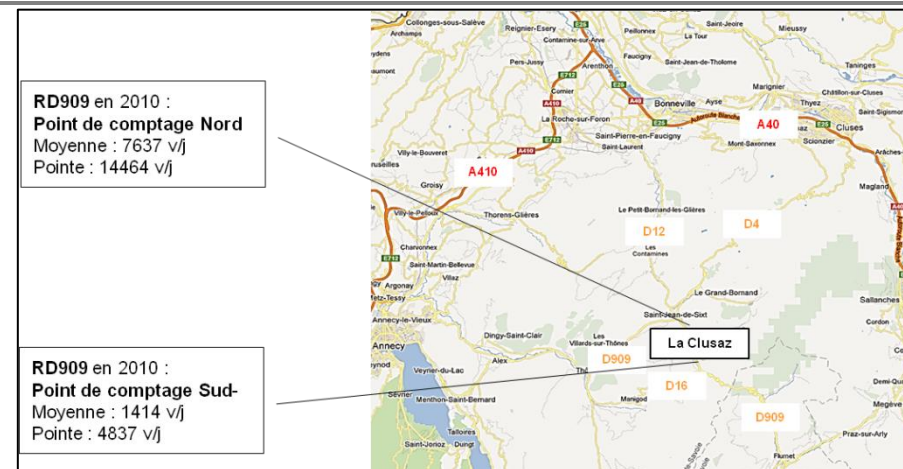
- La Clusaz doit faire face aux difficultés caractéristiques d'une station de montagne :

- Des espaces contraints, des aménagements et infrastructures coûteux, qui ont un fort impact paysager.
- Un mode de déplacement essentiellement en véhicule particulier (plus de 90% des accès aux stations des Aravis en 2003 ⁽¹⁾).
- Une concentration des flux en saison touristique (une quarantaine de jours par an) qui génère saturation des voies et besoins importants en espaces de stationnement.

4.2.1 Le réseau de voiries

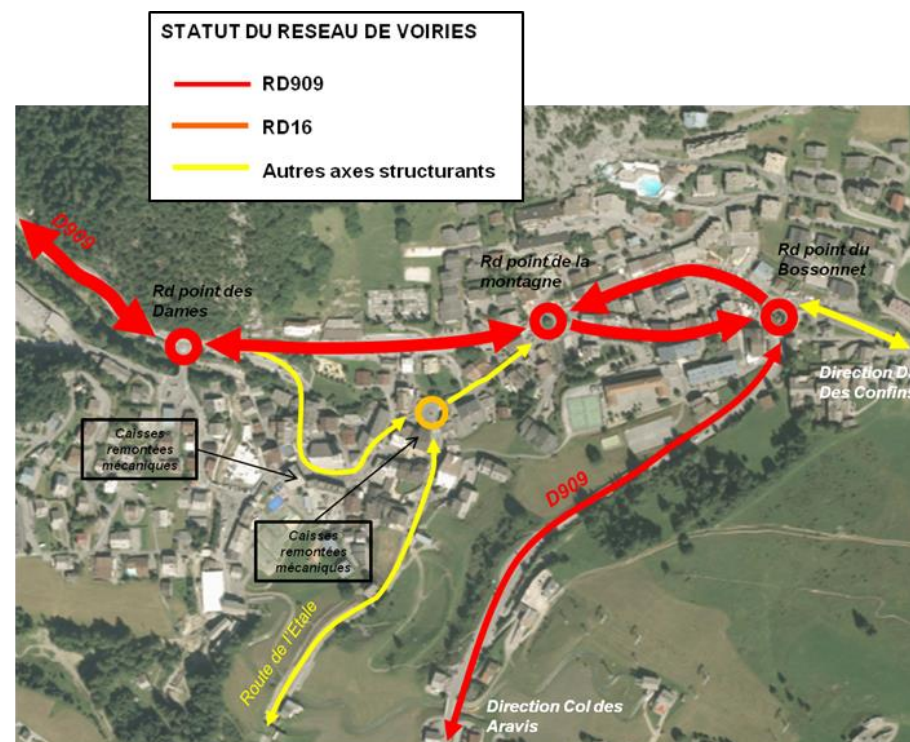
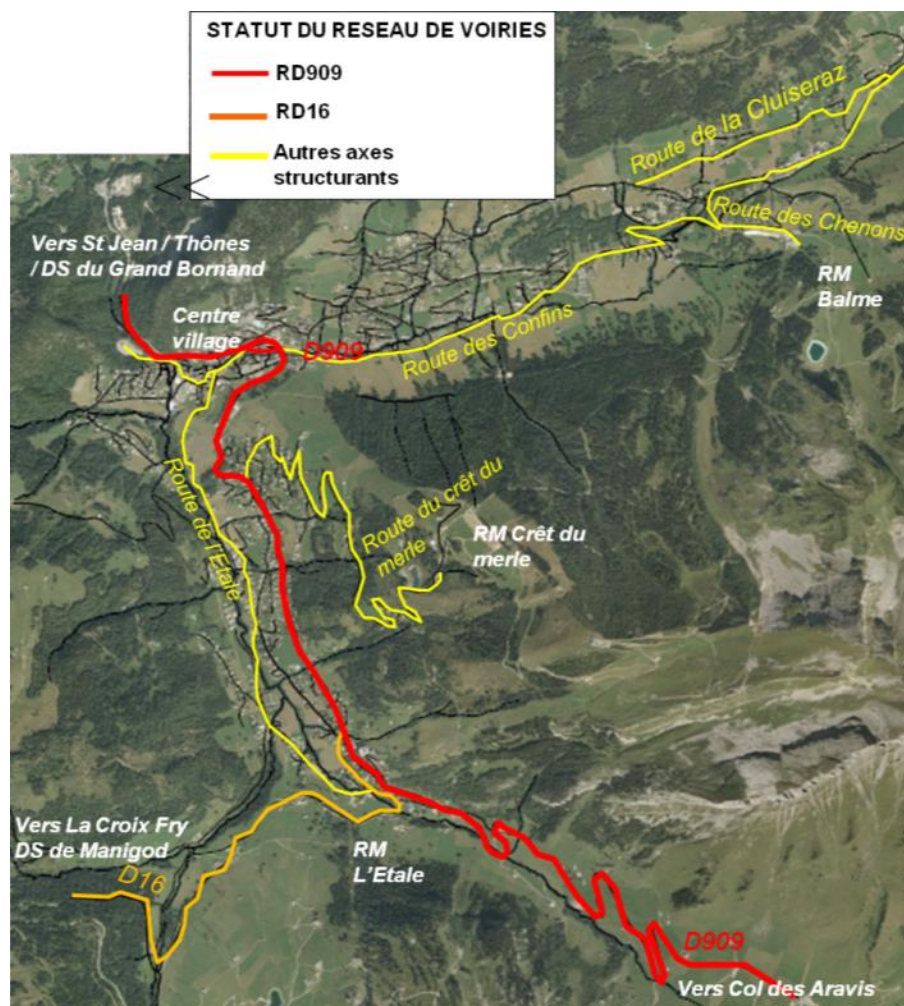
- **Les connexions routières avec l'extérieur :**

- Une voie structurante : la RD909 :
 - L'axe unique d'accès.
 - Une liaison « confortable » (pour une station de montagne), qui met La Clusaz à 35mn d'Annecy et à 1h de l'aéroport de Genève.
 - Un axe de desserte et de transit fréquenté (7640 v/j en moyenne), avec des pointes de trafic très marquées (14500 v/j).
- Des liaisons secondaires :
 - Vers le Nord et l'A40 : la RD12 qui présente un caractère plus « montagneux ».
 - Vers Manigod et la Savoie : la route du Col des Aravis (partie Sud de la RD909).



- **La voirie interne :**

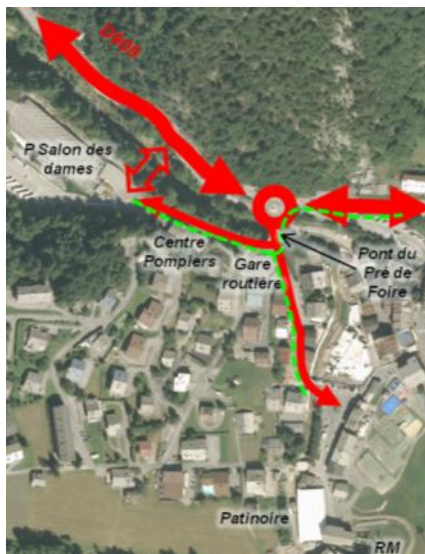
- Un réseau organisé à partir de la RD909, qui traverse le centre-village :
 - Avec une concentration des flux route des Grandes Alpes.
 - Un trafic distribué par trois carrefours giratoires (Rond-point des Dames, de la Montagne et du Bossonnet), qui recueillent la quasi-totalité des flux vers les principaux générateurs de déplacements (col des Aravis, les Confins, accès au domaine skiable...).
- En période de forte fréquentation touristique, les axes situés entre ces carrefours sont saturés : des nuisances pour la vie de la station
 - Conflits d'usage (insécurité et inconfort du piéton), bruit, pollution..., qui nuisent à la qualité d'ambiance « attendue » d'une station-village de montagne, par la clientèle de séjour.



Certaines difficultés sur le réseau peuvent engendrer des problèmes de fonctionnement, voire de sécurité :

- Le secteur du rond point des Dames :

- En entrée Ouest de la commune, un carrefour qui concentre des flux divers et importants en saison touristique : entrées et sorties de la station, accès au parking du salon des Dames, à la gare routière, au centre de secours, au secteur du Pré de Foire...



- Des conflits entre les différents usagers du domaine public : véhicules légers, lourds, d'urgence, piétons, accentués par l'étroitesse des trottoirs du pont du Pré de Foire (piétons sur la bande roulante, difficultés de déneigement).

- Améliorations envisagées :

- Aménager une voie d'accès au Nord du secteur du Salon des Dames.
- Aménager un trottoir unique plus large sur le pont du Pré de Foire.

- Le secteur situé entre les ronds points de la Montagne et du Bossonnet :

- Un passage obligé, pour tous les déplacements routiers de transit et de desserte locale.
- En saison touristique, des encombrements réguliers des axes commerçants du centre-village, liés à la concentration des flux automobiles et piétons.

- Améliorations envisagées :

- Le renforcement des transports collectifs et une meilleure gestion des flux de déplacements piétons devraient contribuer à améliorer la situation.



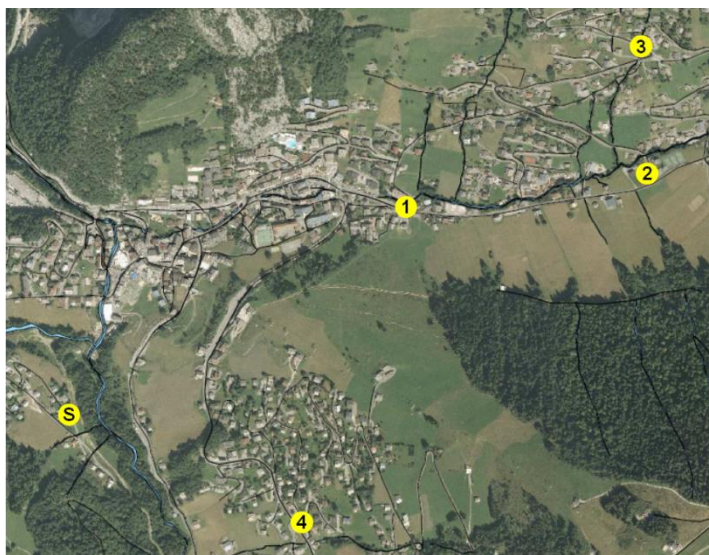
- Le secteur des Confins :

- Un site paysager exceptionnel, où la question de la place de la voiture se pose.

- Améliorations envisagées :

- Des emplacements réservés sont inscrits pour le renforcement du stationnement, le long de la voie d'accès, dont l'opportunité doit être vérifiée.





1. **Rond-point du Four à Pain** : Des travaux ont été réalisés en 2015, pour améliorer le giratoire qui était trop étroit

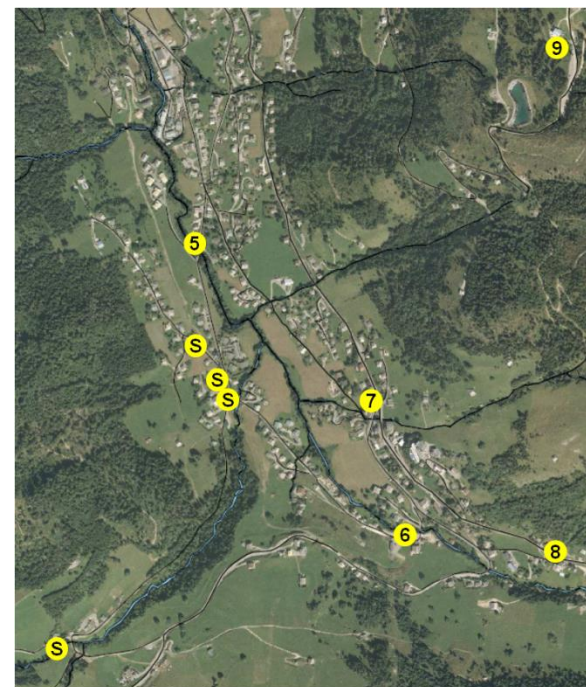
2. **Rd point Cortibot** : giratoire peu identifié, mal respecté

3. **Carrefour de Graillère** : problème de topographie, délicat lorsqu'enneigé

4. **Carrefour rte du Col des Aravis/chemin des Moyes** : voie en courbe, difficile

S. **Des traversées de pistes de ski par la route**

Source : Mairie



5. **Pont de Grand Maison** : ouvrage étroit comportant une seule voie (problème pour VL (navette)), courbe dangereuse

6. **Stationnement sauvage en bord de voie** gêne le passage des VL (navette)

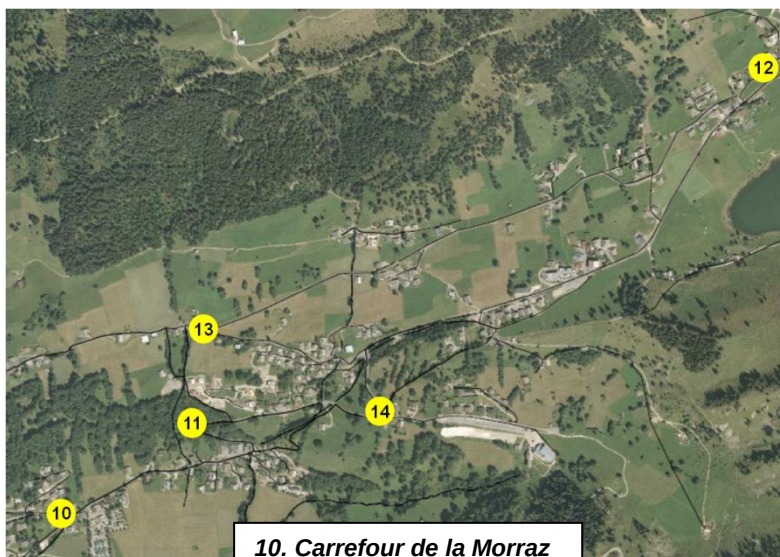
7. **Stationnement lié à l'hôtel sur la voie en courbe** (secteur accidentogène)

8. **Carrefour rte du Col des Aravis/Montée à Claudius** : dangereux

9. **Rte du Crêt du Merle** : axe dangereux et fréquenté, accès au parking situé au pied des pistes du Crêt du Merle

S. **Des traversées de pistes de ski par la route**

Source : Mairie



10. Carrefour de la Morraz
: Des travaux ont été réalisés en 2014-2015, pour améliorer le carrefour, dont la courbe était peu adaptée aux VL (navette)

11. Route des Confins / secteur de Fernuy : voie étroite pour VL (navette)

12. Route de la Chapelle (secteur Confins) : voie étroite pour VL (navette)

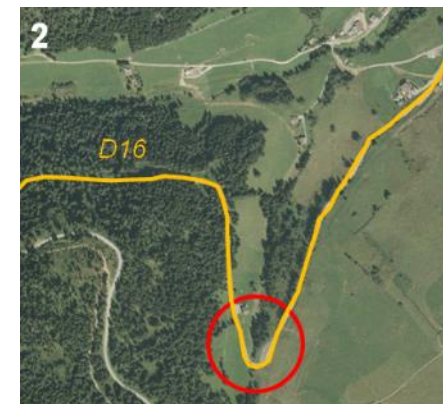
13. Carrefour de Fernuy d'En Haut : problème de visibilité

14. Carrefour rte des Confins / rte des Chenons : problème pour VL (navette)

Source : Mairie

■ D'autres besoins et questionnements concernant le réseau routier :

- Création d'une voie nouvelle reliant la route des Riondes à la route de l'Etale ⁽¹⁾ :
 - Fait l'objet d'un ER au POS, dont l'opportunité à examiner, compte tenu de la sensibilité des secteurs concernés (traversées de pistes et cours d'eau).
- Route des Riondes :
 - Le foncier (privé) est à régulariser.
- Secteur de La Covery ⁽²⁾ :
 - Une aire de retournement pour la navette devrait être réalisée.
- Concernant le déneigement des voies :
 - La neige du centre-village est évacuée par camions.
 - Des zones devraient être réservées pour stocker la neige. Des zones tampons ou de déversement devraient être imposées dans les opérations d'aménagement.



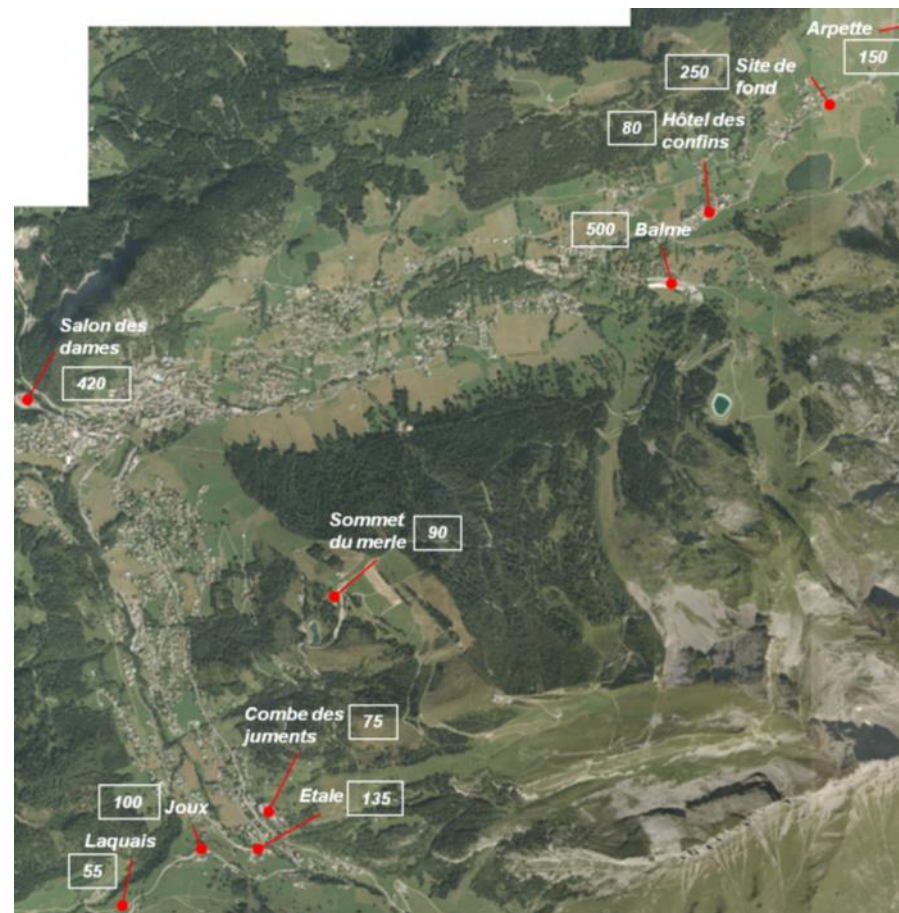
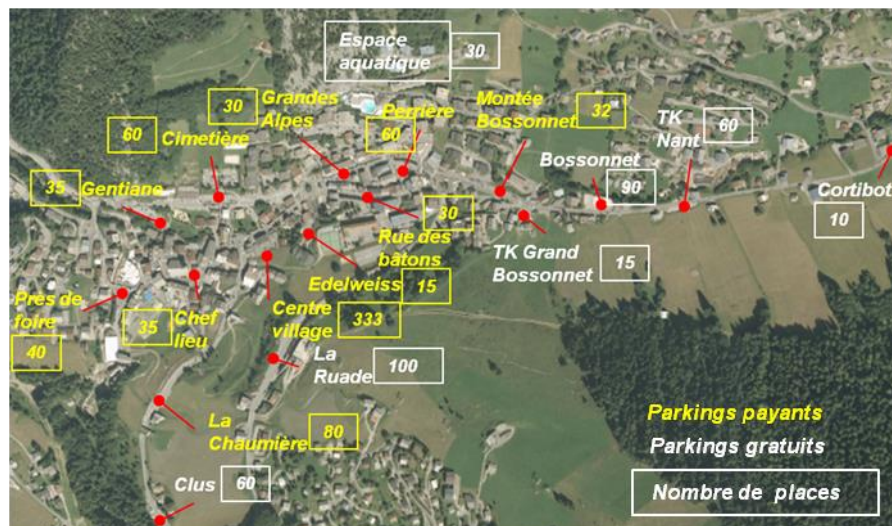
4.2.2 Le stationnement

■ D'importants besoins en stationnement :

- Des besoins de pointe liés à la fréquentation de séjour et journalière pour le ski (des espaces sous-utilisés en dehors de ces périodes).
- Un mode d'accès à la station et de déplacement dans la station majoritairement en véhicule particulier.
- De nombreuses résidences et hôtels du centre-village ne disposent pas de places de stationnement et occupent le domaine public.

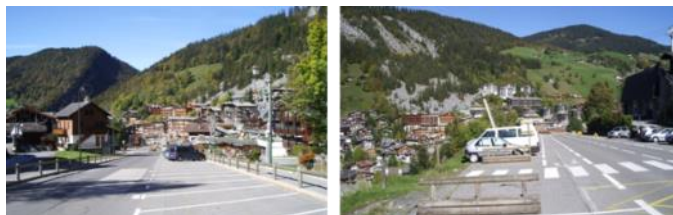
■ Une offre déjà conséquente dimensionnée pour les périodes de pointe, avec au total environ 3000 places, dont :

- En entrée de station : parking du Salon des Dames (420 places + 40 à 100 pour les VL).
- Dans le village : parking couvert du centre-village (La Croix, 330 places, payant).
- Aux Confins : 480 places, dont 80 à Medettaz, en entrée de site.
- Aux départs des remontées mécaniques : L'Etale, La Ruade, Le Bossonnet, Sommet du Merle...



▪ **Une organisation et une politique de stationnement qui incite à l'usage automobile :**

- En particulier, la disponibilité et la gratuité de tous les espaces de stationnement au pied des pistes (tous les espaces de stationnement du centre-village sont payants, à l'exception du Salon des Dames en été).
- Des espaces publics voués principalement à l'automobile :
 - Nuisant à la qualité des ambiances du village-station (loin des représentations idéales de la montagne).
 - De vastes espaces dédiés, inutilisés une partie de l'année.



▪ **Des projets de renforcement du stationnement au centre-village :**

- Parking du Salon des Dames :
 - Réaménagement de la plate-forme supérieure afin d'optimiser le stationnement navettes /bus et augmenter quelque peu la capacité.
- Création d'un parking souterrain sous le champ de neige / grenouillère de Champ Giguët :
 - Objectif : libérer les espaces publics du village et répondre aux besoins des résidents, des commerçants du village et de la clientèle touristique de passage.

- Aménagements périphériques destinés à améliorer l'accessibilité entre le secteur Pré de Foire, le Champ Giguët et centre-village (accès actuellement difficile par escaliers ou rampes très pentues).
- Extension du parking souterrain du centre-village (La Croix) :
 - En lien avec le projet de pôle d'équipements (ayant fait l'objet de la RS n°3 du POS).
 - Au regard du montant de l'investissement à réaliser, ce pôle d'équipements est à étudier selon un partenariat intercommunal.
- Une zone "bleue" est testée dans le centre-village.
- Une expertise du stationnement a été menée afin de réaliser un diagnostic des pratiques et établir des préconisations d'actions :
 - En parallèle à la mise en place de parcs en enclos, le public doit être incité à utiliser davantage les navettes.
 - L'utilisation des remontées mécaniques au départ du village pour accéder notamment au site dit de "Balme" est à valoriser.
 - La toponymie des parkings est à uniformiser
 - La signalétique est à mettre à jour,
 - Des outils de communication doivent être développés.

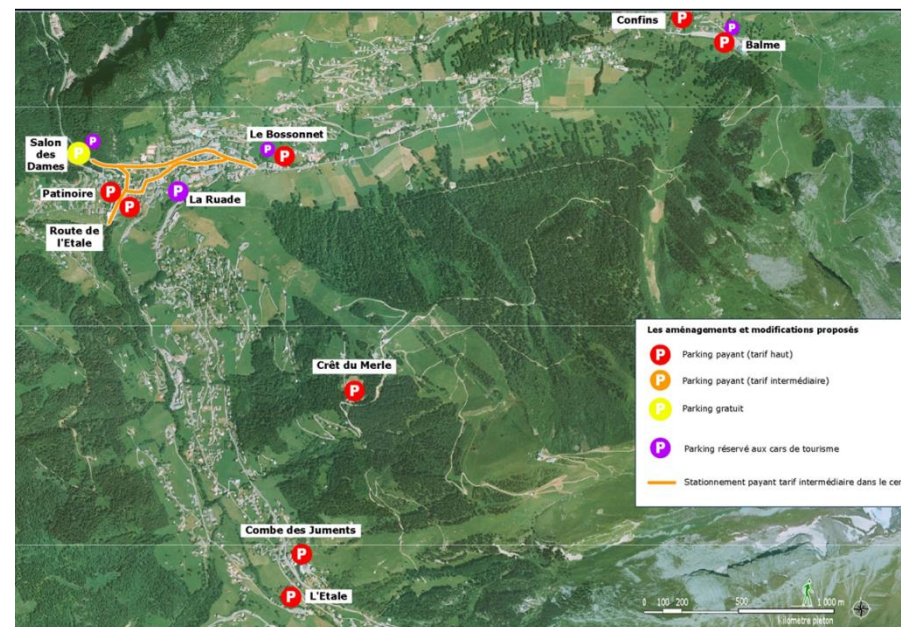
▪ **Hors centre-village, des projets ou des questionnements, concernant le stationnement :**

- Secteur des Confins :
 - Réexaminer la pertinence et l'emprise des emplacements réservés mis en place jusqu'au sommet de la route des Confins.
- La Touvière ⁽¹⁾ :
 - Trouver une solution sécurisée pour assurer le stationnement des visiteurs du Hameau des Alpes.
- Départ du Télémix de l'Etale :
 - Améliorer les conditions de stationnement.
- Col des Aravis ⁽²⁾ :
 - Le projet de renforcement du stationnement devra être réexaminé, dans le cadre d'un projet global d'aménagement paysager du col.



▪ **Une étude réalisée en 2003/2004, par le CODRA (pour le SIMA), préconise la mise en œuvre d'une politique de stationnement :**

- L'objectif est d'encourager le stationnement en entrée de station et l'usage des TC pour les déplacements dans la station.



4.2.3 Les déplacements modes "doux"

- **Le réseau piéton concerne deux types d'usage :**

- Le réseau de balades et randonnées, hiver et été.
- Les liaisons "fonctionnelles" de proximité, pouvant être une alternative à l'usage de l'automobile : concernent essentiellement le centre-village.

- **Un réseau de sentiers bien développé, à renforcer ?**

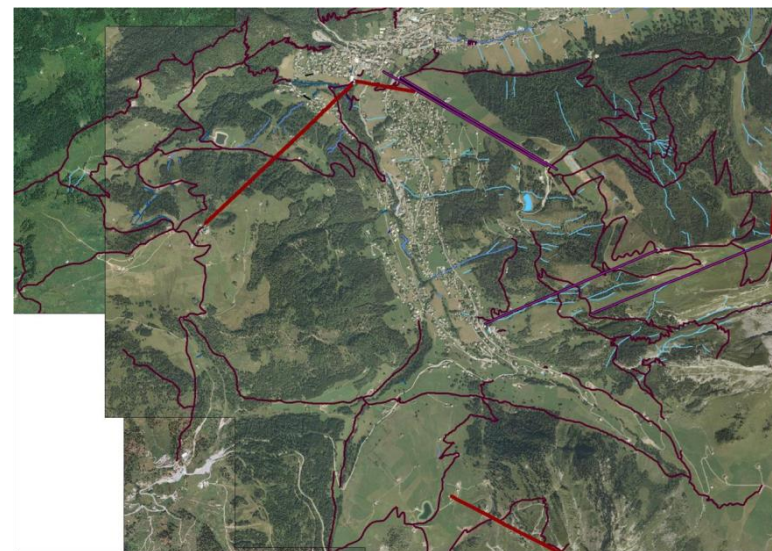
- Il est le support de la randonnée, promenade, raquette, et VTT.
- Des pratiques alternatives et complémentaires au ski, facteurs d'attractivité pour un public recherchant une approche plus douce, naturelle et moins "technique" de la montagne.

- **Les espaces piétons et les liaisons "fonctionnelles" :**

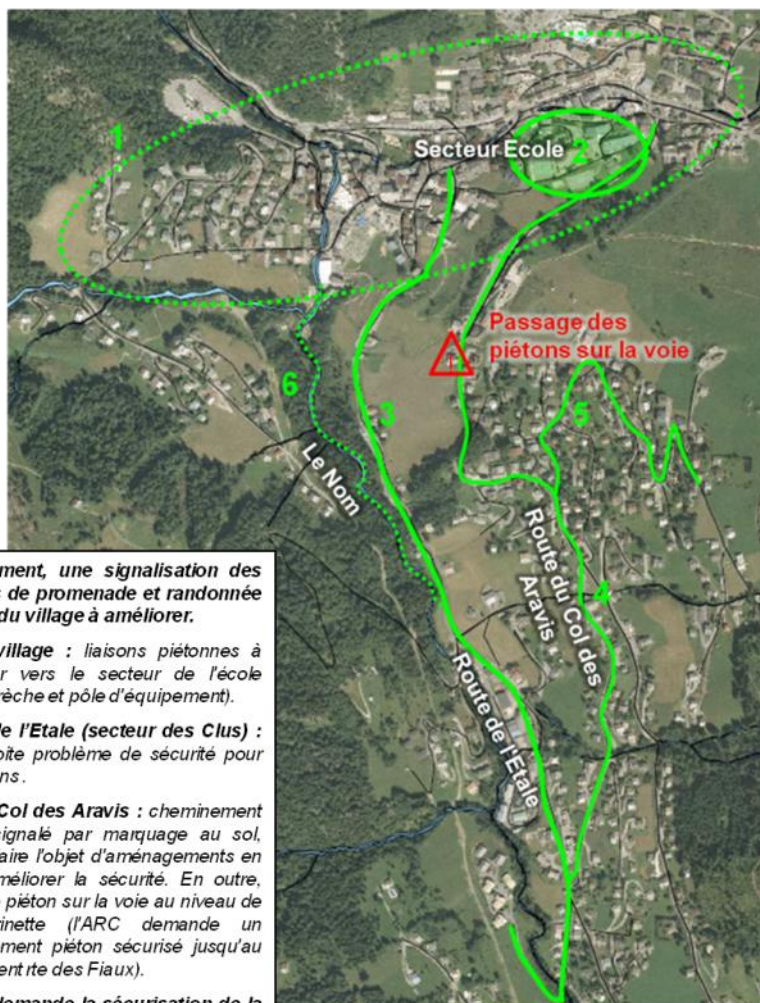
- En période de forte fréquentation, les espaces publics du centre-village sont dominés par la présence de l'automobile ce qui rend les déplacements piétons inconfortables.
- Il existe une marge de manœuvre pour l'aménagement et la mise en valeur de cheminements et d'espaces piétons, dans l'objectif :
 - D'inciter à privilégier la marche à pied, pour les déplacements de proximité.
 - De renforcer la qualité du cadre de vie, pour les résidents et les touristes.
- ↪ Des actions qui, pour être efficaces, doivent être liées à la mise en œuvre d'une politique de stationnement.
- Une enquête de terrain ⁽¹⁾ révèle un taux de satisfaction de 16% seulement vis-à-vis des conditions de déplacements piétons au centre-village. Les améliorations souhaitées :
 - Élargissement des trottoirs.
 - Réduction ou interdiction de la circulation automobile.
 - Sécurisation de des passages piétons.
 - Protection des trottoirs contre le stationnement illicite.

(1) Réalisée en février 2003, dans le cadre d'une étude réalisée par le CODRA (pour le SIMA) en 2003/2004.

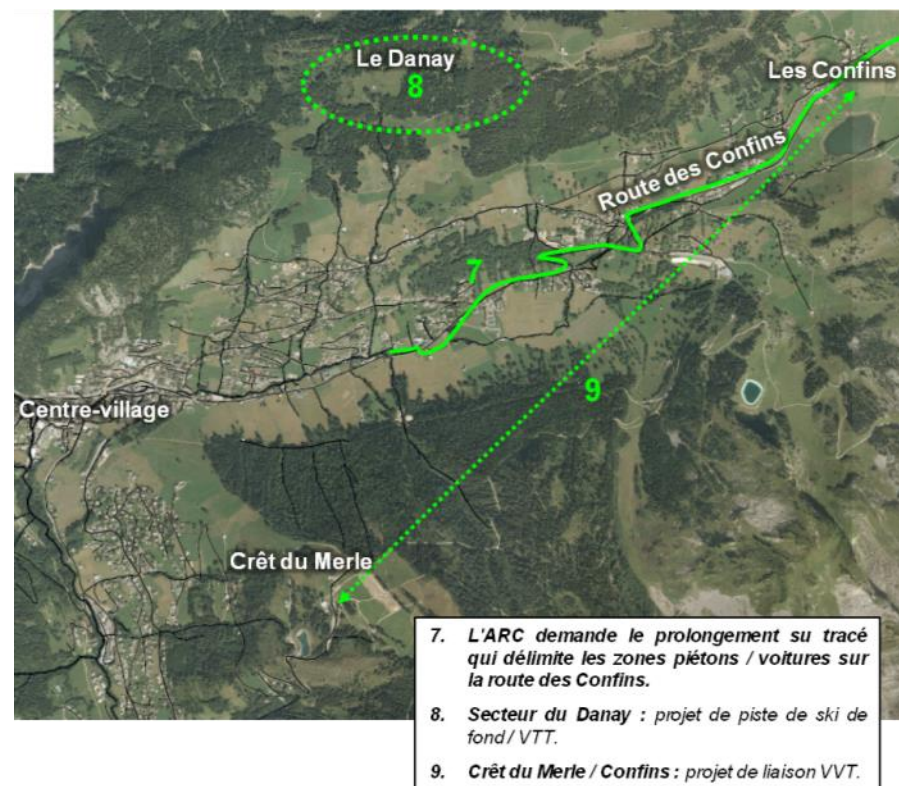
- **Le maillage des sentiers piétons sur le territoire communal** (données fournies par le service des pistes) :



- Les difficultés ou lacunes identifiées sur le réseau dédié modes de déplacements « doux » :



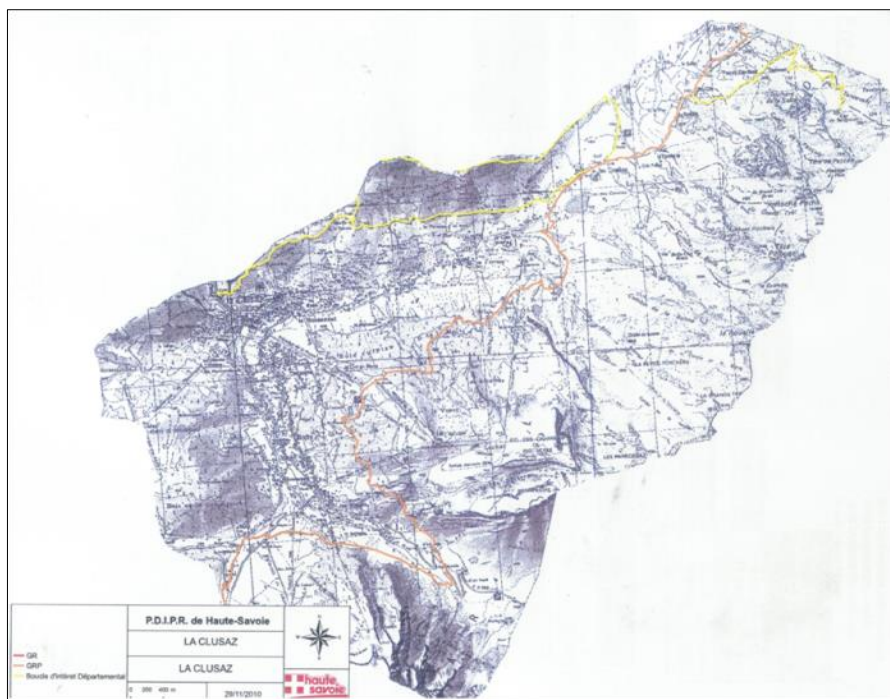
1. Globalement, une signalisation des sentiers de promenade et randonnée partant du village à améliorer.
2. Centre-village : liaisons piétonnes à sécuriser vers le secteur de l'école (futurs crèche et pôle d'équipement).
3. Route de l'Etale (secteur des Clus) : voie étroite problème de sécurité pour les piétons.
4. Rte du Col des Aravis : cheminement piéton signalé par marquage au sol, devrait faire l'objet d'aménagements en vue d'améliorer la sécurité. En outre, passage piéton sur la voie au niveau de la Clarinette (l'ARC demande un cheminement piéton sécurisé jusqu'au croisement rte des Fiaux).
5. L'ARC demande la sécurisation de la route des Clus pour les piétons.
6. Le long du Nom : aménagement de sentier prévu.



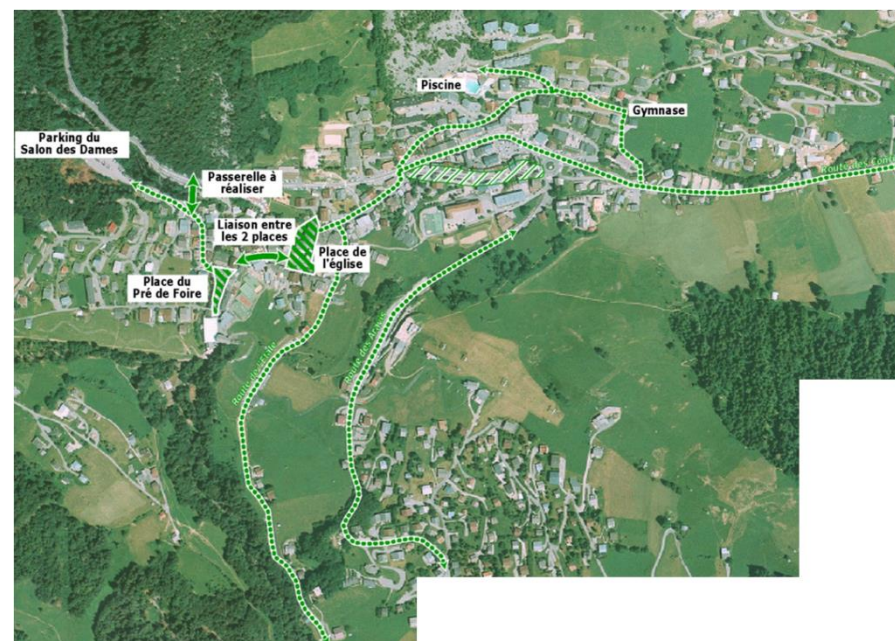
7. L'ARC demande le prolongement du tracé qui délimite les zones piétons / voitures sur la route des Confins.
8. Secteur du Danay : projet de piste de ski de fond / VTT.
9. Crêt du Merle / Confins : projet de liaison VVT.

▪ **Des éléments à prendre en compte concernant le réseau modes « doux » :**

- Un certain nombre de sentiers d'usage public passant sur du foncier privé sont à régulariser.
- Le plan d'accessibilité PMR est à mettre en œuvre (sur la base d'un diagnostic réalisé).
- A l'échelle du département, des cheminements sont identifiés dans le cadre du Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR). Le Conseil Général de la Haute-Savoie préconise que les tracés inscrits au PDIPR soient repris dans le PLU.



- L'étude réalisée par le CODRA (pour le SIMA) en 2003/2004 propose des aménagements en vue du renforcement du maillage piéton :



Les aménagements et modifications proposés	
	Continuité piétonne existante ou à assurer
	Aménagement espace piéton
	Principe de liaison piétonne
	Priorité piétonne à tester

4.2.4 Les transports collectifs

▪ Les lignes régulières de transports publics :

- La ligne régulière Annecy / Aravis : conventionnée par le Conseil Général de la Haute-Savoie et exploitée par Crolard Voyages (avec une concession arrivant à échéance fin 2013) :
 - Assure 8 à 10 liaisons / jour.
 - Un tarif relativement élevé (16€ / AR), une durée de trajet théorique de 50 à 60mn de Annecy à La Clusaz (mais beaucoup plus, en cas de bouchons !).
 - Rôle de desserte touristique, locale et scolaire pour des élèves de la Clusaz étudiant à Thônes.
 - La commune souhaiterait le réexamen de ce service, notamment un renforcement de ce service en mi-journée.



- Les transports scolaires : service délégué à la CCVT par le Conseil Général :
 - La commune est satisfaite du fonctionnement de ce service.

▪ Les liaisons saisonnières :

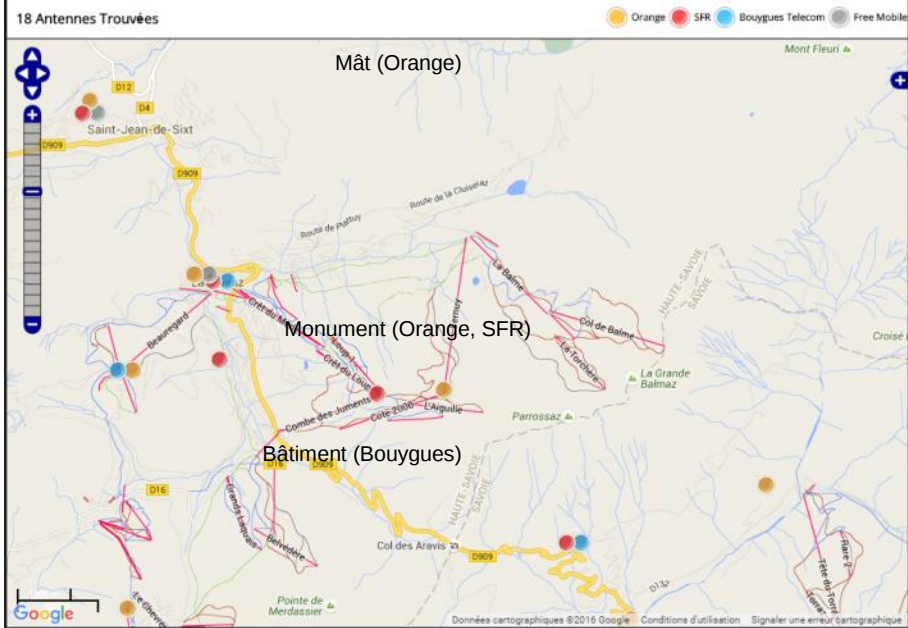
- Avec les aéroports de Genève et Lyon (Aéroskibus et Altibus) :
 - Jusqu'à trois liaisons / jour sont proposées, sur réservation.
- La commune finance actuellement la liaison avec Genève et souhaite la mise en place d'une liaison régulière, par le Conseil Général.
- La navette Inter Stations :
 - Relie la gare routière de La Clusaz / St-Jean-de-Sixt / Le Grand Bornand (gare routière et télécabines du Rosay/Joyère), en 15 mn.
 - Fonctionne l'hiver, toutes les 30mn.
 - A l'origine conçue comme une liaison skieurs, elle touche désormais un public plus large et connaît une fréquentation en hausse (pics de plus de 2000 déplacements / jour).
- Les navettes Skibus (liaisons internes à la Clusaz) :
 - 1 navette gratuite (Toupie), entre le parking du Salon des Dames et les télécabines de Beauregard.
 - 9 lignes reliant les différents départs de remontées mécaniques de la station avec le centre, la gare routière et les principaux secteurs résidentiels.
 - Un service payant (2€), sauf pour les résidents.
 - Un cadencement globalement satisfaisant, mais à renforcer pour la ligne B « Télécabine de Balme et du Fernuy ».
 - Une fréquentation régulière, avec près de 400 000 déplacements pour la saison d'hiver 2011 et 9500 déplacements quotidiens en période de pointe. Hors vacances scolaires de février : 2000 à 4000 déplacements quotidiens.



4.3 Les réseaux de téléphonie mobile et numérique

La téléphonie mobile (mars 2015) :

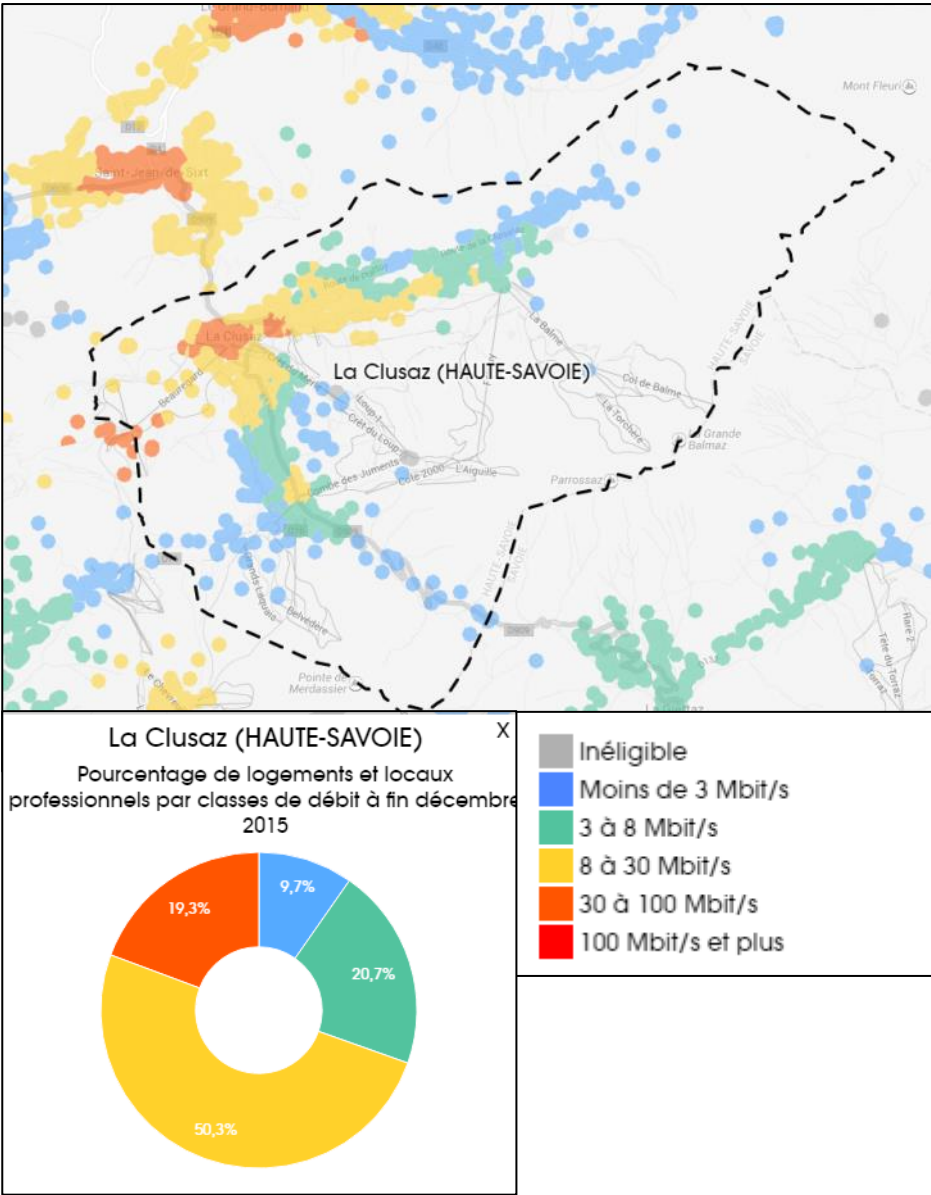
Neuf antennes-relais actives (3G et 4G) sont répertoriées sur le territoire (opérateurs : Orange, SFR, Bouygues Télécom, Free Mobile).



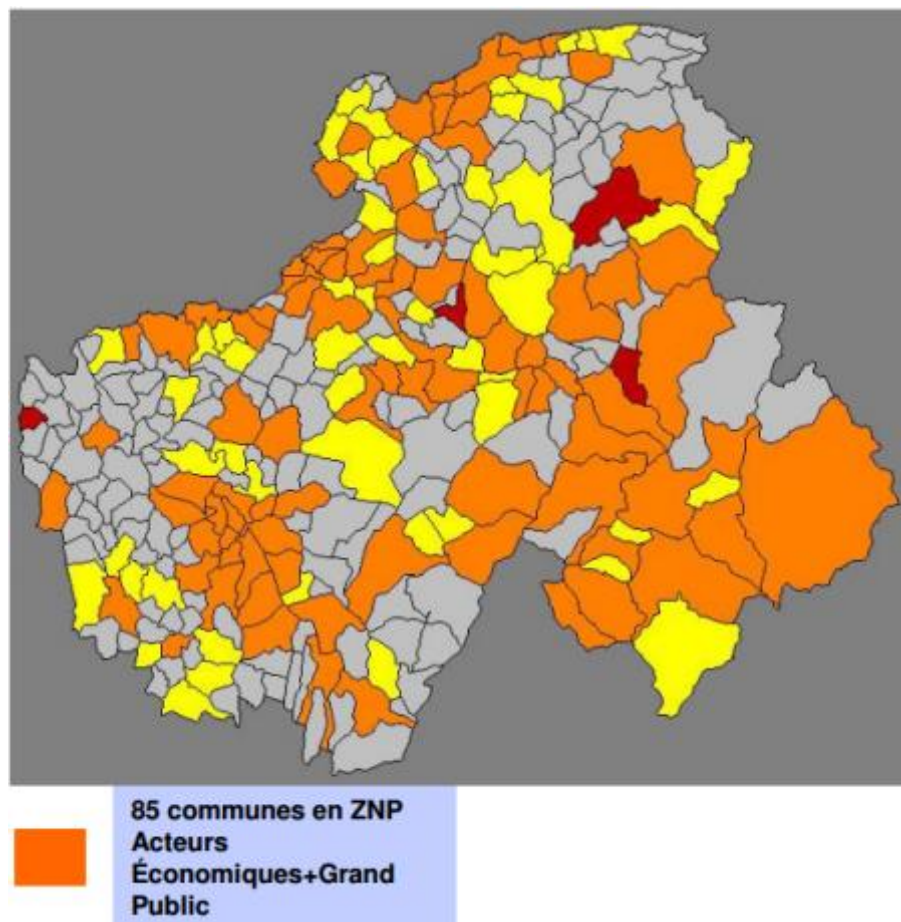
Source : <http://www.antennesmobiles.fr/>

Le réseau filaire :

Le haut débit est assuré via la technologie ADSL (réseau cuivre) sur certains secteurs du territoire communal. Le très haut débit (généralement considéré supérieur à 30 Mbit/seconde est disponible dans une partie du centre-village (et localement à Beauregard). La commune n'est pas encore équipée de la technologie FTTH (fibre optique).



Dans son rapport de 2011, le SYANE caractérisait la commune de La Clusaz parmi les 85 communes en Zone Numérique Prioritaire de Haute-Savoie pour les acteurs économiques et le grand public.



Le SYANE prévoit la desserte par fibre optique de certaines parties du territoire communal :

- zone d'activités de Gotty : 2017/2018,
- secteur des Confins : délai de 5 ans,
- secteur Aravis : délai de 10 ans minimum.

4.4 Le fonctionnement du territoire : les principales prescriptions supra-communales

4.4.1 Concernant les équipements

Les orientations du SCOT Fier-Aravis en matière d'équipements :

- Les documents d'urbanisme devront prévoir une offre suffisante de services et d'équipements et envisager des solutions foncières afin de pérenniser une offre et de garantir un niveau d'équipements sanitaires et sociaux notamment culturels, sportifs et de loisirs performants.
- L'implantation de ces équipements, en lien avec une offre de logements adaptée doit permettre de répondre aux volontés de maintien à domicile des personnes âgées et des personnes confrontées à des problèmes de mobilité.
- Les équipements rayonnant à l'échelle des espaces de vie pourront se situer dans le pôle central de Thônes, les communes du pôle urbain de rang 2 (La Clusaz, le Grand-Bornand et Saint-Jean-de-Sixt) et les communes du pôle de proximité (Alex, Dingy-Saint-Clair, Manigod et Les Villars-sur-Thônes).
- En outre, le SCOT recommande de veiller à :
 - La complémentarité des équipements entre les différentes communes.
 - Leur mutualisation.
 - Leur localisation prioritairement dans les centre-bourgs.
 - Leurs conditions d'accessibilité, en particulier les possibilités de déplacements doux, en transport en commun et les possibilités de stationnement).

4.4.2 Concernant les transports et déplacements

AU TITRE DES PRESCRIPTIONS NATIONALES :

- **L'article L151-5 du CU :**
 - Le PADD arrête les orientations générales concernant (...), les transports et les déplacements (...), retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.
- **La loi sur le bruit (du 31/12/1992)**
 - La RD909 a été classée "voie bruyante" par arrêté préfectoral du 1^{er} décembre 1998. Au sein de ce périmètre, les nouvelles constructions doivent respecter des mesures d'isolement acoustiques. Ces éléments doivent figurer au PLU.
- **La loi sur l'accessibilité :**
 - Tout aménagement sur voirie ou espace public, réalisé ou non dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, doit permettre aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) de se déplacer avec la plus grande autonomie possible. Il est aussi demandé aux communes ou EPCI d'élaborer un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- **Les enjeux exprimés par l'Etat sur la commune de La Clusaz :**
 - Réfléchir à la thématique des déplacements (aménagement des réseaux piétonniers, organisation du stationnement et amélioration du transport collectif).

AU TITRE DES PRESCRIPTIONS DEPARTEMENTALES :

Le Conseil Départemental émet un certain nombre de préconisations relatives :

- **Au réseau de voiries départemental :**
 - Accès sur les RD : sont soumis à autorisation et doivent être limités, hors agglomération.

- Limites d'agglomérations : se rapprocher de l'ARD pour la recherche de dispositifs « à effet de porte » dans l'objectif d'une meilleure perception des séquences routières (en et hors agglomération).
- Eaux pluviales issues des aménagements autres que la voirie : ne pas les déverser dans le réseau propre à la voirie.
- Espaces Boisés Classés : reculer les EBC de 10m par rapport au domaine public des RD.
- Clôtures : leur implantation le long des voies publiques est soumise à l'avis du gestionnaire de la voie. Elles ne doivent pas créer de gêne pour la circulation.
- Reculs minimum des constructions, hors agglomération :
 - 25m de part et d'autre de l'axe de la RD909 (catégorie 1),
 - 18m de part et d'autre de l'axe des autres voies (RD16 et 909E),
 - Des dérogations peuvent être envisagées dans les secteurs d'habitat diffus présentant une certaine densité.
- Emplacements réservés : consulter le département préalablement à leurs aménagements, s'ils sont situés en bordure de RD.
- **Les enjeux exprimés par le Conseil Général sur la commune de La Clusaz :**
 - Concernant le transport public et scolaire :
 - Matérialisation et signalisation des arrêts, accessibilité piétonne sécurisée.
 - Coordination entre aménagement urbain et développement des TC
 - Favoriser les pôles intermodaux.
 - Prise en compte du Plan Département Vélo :
 - Inscrire en emplacements réservés l'emprise de la Véloroute des Aravis.
 - Stationnement des vélos :
 - Prévoir des dispositions réglementaires concernant les obligations de réaliser des aires de stationnement vélos dans les immeubles d'habitation.

LE SCOT FIER-ARAVIS (DOG) :

Orientation 2.4 : "Articuler déplacements et développement urbain" :

Gérer et développer le réseau routier en tenant compte de l'ensemble des objectifs qui lui sont liés.

- A titre de recommandations, chaque commune doit hiérarchiser son réseau routier : axes principaux à vocation de "trafic" / axes majeurs et de desserte à vocation "d'accessibilité".
- Toute mesure doit être prise pour résoudre les problèmes de nuisances et sécurité, notamment par la réglementation des vitesses, ou le contournement local d'un bourg si nécessaire...

Gérer le stationnement dans les centres-bourgs et les projets d'urbanisation.

- Traduction dans les documents d'urbanisme : inscription de ratios de stationnement "plancher" (projets de nouvelles constructions) et/ou "plafond" (projets liés à des emplois).

Soutenir un développement hiérarchisé des transports collectifs.

- Recommandations : mettre en œuvre une offre de transports collectifs hiérarchisée par le développement des lignes de fond de vallée, en faveur d'une "massification" des déplacements, et par la mise en place de transport à la demande vers ces lignes, pour les autres secteurs.

Soutenir la mise en œuvre de mesures cohérentes pour la mobilité douce.

- Traduction dans les documents d'urbanisme : prévoir la réalisation d'un minimum de places de stationnement pour les vélos et les deux roues, dans tout projet d'aménagement, d'initiative privée ou publique.
- Recommandations : notamment, s'assurer de la prise en compte de la mobilité douce lors du réaménagement d'une route départementale, développer des réseaux spécifiques pour les piétons et les deux-roues...

Orientation 5.3 : "Articuler déplacements et développement touristique" :

Favoriser le développement d'activités touristiques ne générant pas de trafic supplémentaire durant les heures de pointes.

- Mettre en œuvre des politiques de tarification plus souples.
- Retarder les départs de stations.

Offrir des transports collectifs attractifs entre Annecy, Bonneville et les stations du territoire en lien avec le reste du territoire Fier-Aravis.

- Mettre en œuvre une politique de stationnement cohérente au niveau des stations et en aval (notamment limitative au pied des remontées mécaniques).
- Etudier et mettre en œuvre des mesures de priorisation des transports collectifs entre la vallée et les stations.

Développer des itinéraires de cyclotourisme.

Limiter le trafic automobile dans les stations par une gestion différenciée du stationnement.

- Limiter l'attractivité du stationnement au pied des stations.

Garantir un stationnement suffisant près des hébergements touristiques.

- Des ratios de stationnement « plancher » pour les projets de nouvelles opérations d'hébergements touristiques devront être prévus dans les PLU.

Renforcer l'usage des modes doux.

- Développer la prise en compte des modes doux dans les projets d'espace public : les PLU devront prévoir la réalisation d'un minimum de places de stationnement adaptés pour les vélos et les deux roues dans tous les projets d'aménagement (privés ou publics).

Offrir des possibilités de déplacements alternatives à la voiture individuelle avec des transports collectifs internes aux stations.

- Développer de manière pérenne les offres de transports collectifs, en les complétant de mesures sur le stationnement.

4.5 Le fonctionnement du territoire : les enjeux pour l'avenir

Concernant les équipements

▪ La réponse aux besoins identifiés, à court et moyen terme :

- En évaluant les modalités d'amélioration de l'accueil pour la petite enfance.
- En reconduisant ou en réexaminant, dans le PLU, les conditions permettant la réalisation du pôle d'équipements (inscrit dans la Révision Simplifiée n°3 du POS).

▪ Des réponses aux besoins en équipements à moyen et long terme, à apprécier :

- En tenant compte de l'échelle intercommunale, pour une nécessaire optimisation des moyens mis en œuvre par les collectivités.
- En fonction des évolutions attendues de la population, tant quantitatives que structurelles (vieillesse...).

▪ Un préalable indispensable : déterminer les localisations souhaitables pour les différents équipements publics, afin de permettre :

- La maîtrise du foncier par la collectivité.
- Une accessibilité aisée pour la population.
- Et, autant que possible, un renforcement de l'animation du centre de vie de la commune.

Concernant le développement numérique :

La prise en compte du projet de déploiement du réseau haut-débit porté par le SYANE, et un effort de limitation de l'étalement urbain, afin de faciliter le déploiement du réseau numérique.

Concernant les transports et déplacements

Les modes d'accès et de déplacement, principalement automobiles, génèrent des nuisances importantes (nuisances pour le cadre et la qualité de vie, difficultés d'accès et de fonctionnement, particulièrement sensibles en période de pointe, impact environnemental) qui ont un impact sur la qualité de vie des résidents et pourraient nuire à terme à l'attractivité touristique de la commune (dans un contexte concurrentiel).

Les choix d'investissements (lourds) en matière de déplacement (aménagement de voies, parkings...), sont à évaluer, au regard de leur intérêt et pérennité sur le long terme. Or, à long terme, le mode d'accès à la station sera lié aux évolutions de la mobilité de demain :

- Compte tenu de la raréfaction des ressources et de ses incidences économiques prévisibles, l'automobile pourrait à terme ne plus rester le mode de déplacement privilégié pour les déplacements des vacanciers...
- Le critère de "coût" de déplacement pourrait prendre le pas sur le critère de "temps" de déplacement, en faveur des modes d'accès par transports collectifs (et des stations qui le proposeront...).

Un enjeu majeur : anticiper les enjeux de la mobilité de demain, qui nécessite une vision et un travail collectif sur l'organisation des déplacements en faveur de la multimodalité pour l'accessibilité aux stations.

- L'étude "Déplacements, circulation et stationnement", réalisée pour le SIMA en 2004 (par Codra), complétée par une étude plus récente (*concernant le stationnement uniquement*) réalisée par SARECO en avril 2016, posent les bases d'une réflexion sur les déplacements à l'échelle des Aravis.

Des efforts sont déjà engagés, mais une marge de manœuvre existe encore :

- La concentration des flux pour le ski à la journée permet d'envisager le renforcement de l'usage des TC pour les liaisons avec l'agglomération annécienne. Pour la clientèle de séjour également, les liaisons avec les TC structurants pourraient être renforcées (gares et aéroports) :
 - Un service existe déjà, mais encore peu utilisé.
 - La performance de ce service pourrait être améliorée (horaires, tarifs, communication)...
- Son organisation dépasse l'échelle communale, mais la commune a un rôle à jouer, car le TC ne deviendra attractif que s'il bénéficie de mesures d'accompagnement et « dissuasives » pour l'automobile :
 - Mise en œuvre d'une politique tarifaire de stationnement.
 - Services d'accompagnement en station (consignes à ski, accueil...).
 - Qualité des espaces publics.

Un enjeu complémentaire : le développement des modes de déplacement alternatifs à l'automobile dans la station :

- Une politique dans laquelle la commune a pleinement un rôle à jouer :
 - Mise en œuvre d'une politique du stationnement (renforcement, tarifaire).
 - Renforcement de la navette Skibus pour l'accès aux différents pôles d'attractivité (espaces résidentiels / équipements / domaine skiable...).
 - Qualité et sécurité des espaces publics (notamment lié aux stationnements et points d'arrêts des TC) et développement du maillage piéton.
 - Développement de l'urbanisation qui ne compromette pas une future desserte par TC.
 - Examen réaliste des projets d'aménagements de voies, du point de vue de leur intérêt sur le long terme, de leur faisabilité technique, économique et de leur impact, paysager et environnemental.

La sécurisation des conditions de circulation sur le territoire communal pour tous les usagers :

- Les carrefours et tronçons de voie présentant des problèmes de sécurité.
- Les zones de "conflit" entre les différents usagers du domaine public, en particulier les piétons.