

Département de Haute-Savoie

COMMUNE DE MORZINE



Régularisation des "Tailles de Mas"

**Taille de Mas de Nant Crué
Taille de Mas de la Chenalette**

ENQUETE PREALABLE
A LA DECLARATION
D'UTILITE PUBLIQUE

1- NOTICE EXPLICATIVE

- SED Haute-Savoie -

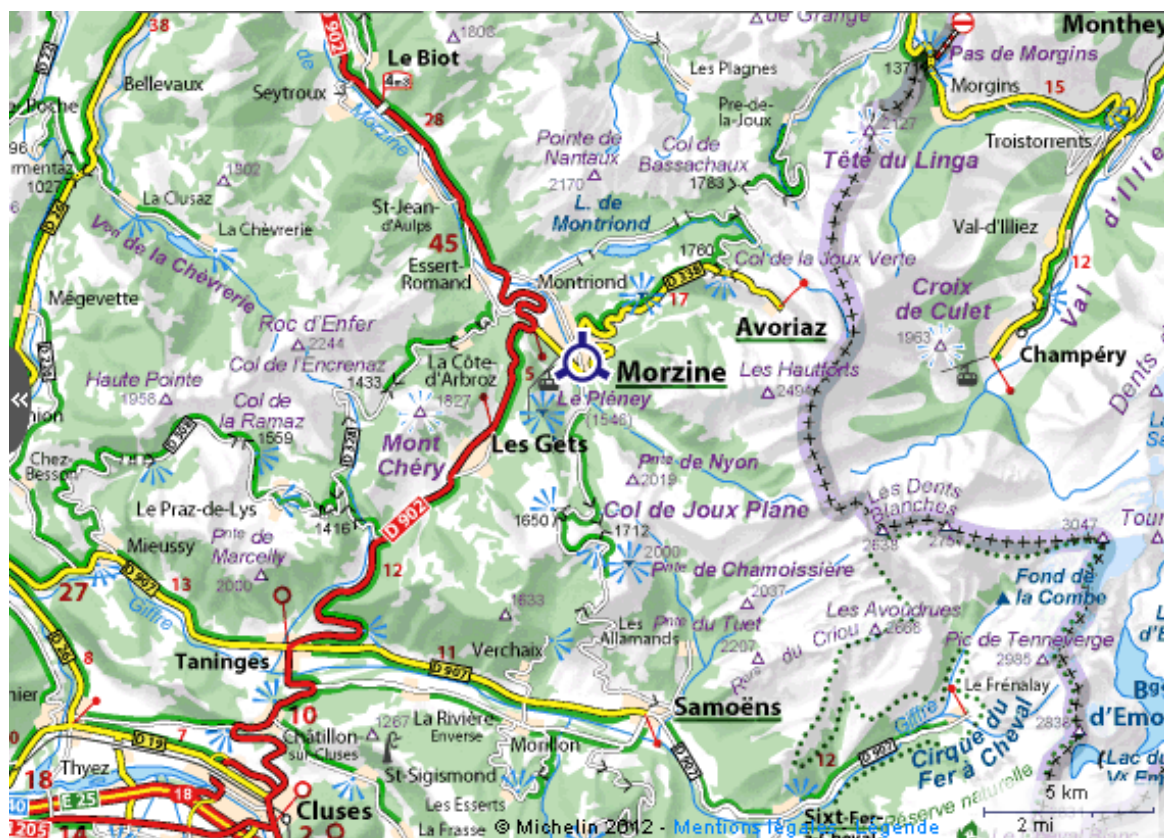
SOMMAIRE

1. CONTEXTE DU PROJET	p. 3
1.1 La Commune de Morzine	p. 3
1.2 Conditions de desserte	p. 4
1.3 Objet de l'opération projetée	p. 7
2. LE PROJET	p. 11
2.1 Caractéristiques principales	p. 11
2.2 Aménagements spécifiques	p. 12
2.3 Aménagement au droit des emprises non acquises à l'amiable	p. 13
3. JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET	p. 15
4. CONCERTATION	p. 15
5. IMPACTS DU PROJET AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT	p. 15
5.1 Impacts sur le milieu environnant	p. 15
5.2 Mesures compensatoires	p. 24
5.3 Evaluation des incidences Natura 2000	p. 24
6. COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	p. 19
7. PROGRAMMATION DES TRAVAUX	p. 22
8. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE	p. 22
9. CONCLUSION ET UTILITE PUBLIQUE DU PROJET	p. 22

1. CONTEXTE DU PROJET

1.1 La Commune de Morzine

▪ Situation géographique



Source VIA MICHELIN

La Commune de Morzine se situe au Nord-est du Département de la Haute-Savoie, aux frontières des massifs du Faucigny et du Chablais et au cœur du Domaine skiable des "Portes du Soleil" qui regroupe 14 stations de ski, dont 5 suisses.

Entourée par les Communes de Montriond, Les Gets et Samoëns, Morzine est située à 17 km au Nord-est de Cluses, la plus grande ville à proximité.

▪ Situation économique et démographique

La Commune se situe en zone de moyenne montagne - son altitude variant d'environ 900 m à 2 466 m ("Les Hauts Forts"), la mairie étant située à 974 m d'altitude-, et est propice à la

pratique du ski et autres activités hivernales. Elle offre en effet 650 kilom de pistes de ski l'hiver (Domaine des "Portes du Soleil"; la station est également réputée pour son offre de loisirs estivaux (VTT, randonnées, parapente...).

La Commune s'étend sur 4 410 ha et comptait 2 954 habitants en 2010. Avec une densité de 67,14 habitants par km², Morzine a subi une baisse de 0,3% de sa population par rapport à 1990.

Toutefois, de part sa situation géographique, la Commune a connu un fort développement de l'activité touristique, cette dernière représentant l'essentiel de l'économie de la station. Ainsi, d'environ 3 000 habitants permanents, la population peut atteindre les 40 000 en saison, la Commune disposant d'une capacité d'accueil touristique de 38 975 lits en 2009, répartis sur les deux sites comme suit:

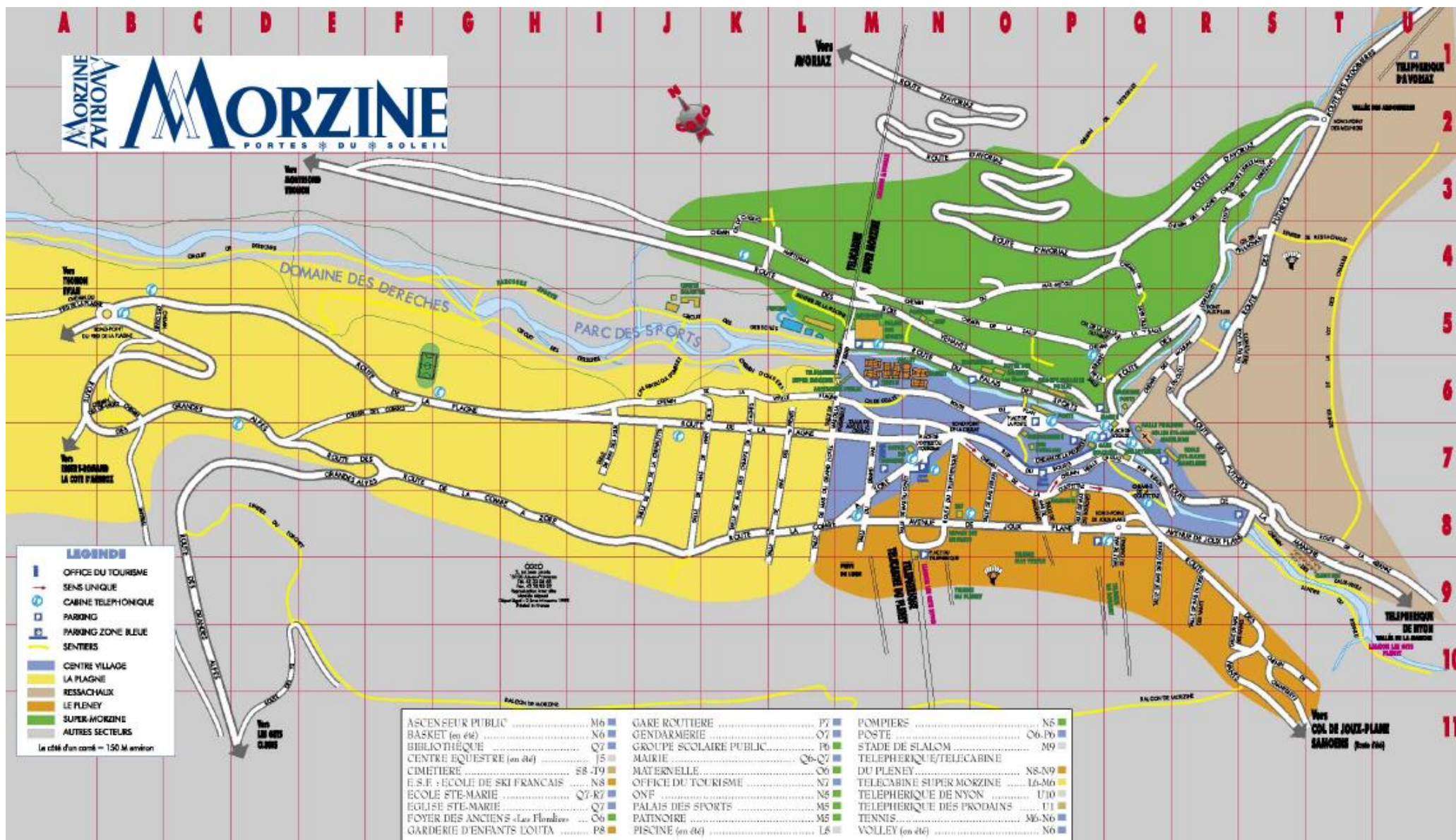
- Le village de Morzine qui compte environ 1 500 résidences principales et 6 500 résidences secondaires et environ 22 000 lits;
- Le site d'Avoriaz, d'une superficie de 300 ha, créé au début des années 1960 à l'initiative du Groupe Pierre & Vacances qui gère en propre 70% de l'offre d'hébergement, soit environ 11 000 lits sur près de 17 000.

Les ressources de la Commune de Morzine proviennent donc presque exclusivement des activités touristiques hivernales comme estivales. En 2010, 77% des logements sont des résidences secondaires, alors que les résidences principales sont estimées à seulement 23% des logements.

1.2 Conditions de desserte

La Commune de Morzine est desservie directement par deux routes départementales, la RD 338 en provenance de la Côte d'Abroz et la RD 228 en provenance de Montriond. Mais la principale voie d'accès en station est la RD 902, dite "Route des Grandes Alpes", qui part de Cluses, puis traverse Taninges et la station des Gets, rejoint l'entrée de Morzine puis opère un demi-tour pour aboutir à Thonon-les-Bains.

Deux autres routes départementales à fort trafic, la RD 128 et la RD 28 "encadrent" en quelque sorte la Commune, qui s'est établie entre les deux via un réseau de voies communales, plus communément appelées "Tailles de Mas".



1.3 Objet de l'opération projetée

▪ Preamble

L'hiver, la neige qui tombe en abondance dans la vallée, contribue à rendre le croisement des véhicules et le cheminement piéton difficiles, le long des Tailles de Mas qui traversent la Commune dans toute sa largeur. En effet, ces routes, déjà étroites et dépourvues d'accotement, sont encore "amputées" par les amas de neige dégagés de la route par la déneigeuse.

Ceci, cumulé au stationnement des automobiles, contribue à rendre difficile, voire dangereuse, (risques de chutes dues au verglas, risques de percute d'une voiture en raison de l'étroitesse de la voie de circulation...etc.), le cheminement à pied jusqu'au ou depuis le centre du village.

Les piétons se font donc rares, ce qui est préjudiciable au tourisme, (déplacement des skieurs en début et fin de journée difficile) et aux commerces de proximité (boulangerie, pharmacie, souvenirs...etc.).

Aujourd'hui, nombreuses sont les Tailles de Mas qui ont été aménagées pour permettre la circulation des piétons; les seules qui ne peuvent pas être aménagées sont les Tailles de Mas de la Chenalette et Nant Crué, faute de l'accord amiable de certains propriétaires de céder les emprises nécessaires à la création d'un trottoir.



Taille de Mas de
la Chenalette

Taille de Mas
de Nant Crué

Taille de Mas
des Champs de
la Plagne

Taille de Mas
des Frênes

Taille de Mas
du Grand Hôtel

Taille du
Grand Mas

Le présent projet a donc pour but l'aménagement et la mise à un gabarit suffisant pour la circulation, des Tailles de Mas de la Chenalette et de Nant Crué, soit une largeur de 5,00 m. Il porte sur la totalité des 600 m du linéaire constitutif des deux Tailles de Mas : la Taille de Mas de la Chenalette mesure environ 270 m ; la Taille de Mas de Nant Crué mesure quant à elle environ 330 m.

Il comprend également la réalisation d'un trottoir d'une largeur de 2,00 m, aux normes d'accessibilité, ceci afin de sécuriser le cheminement piéton.

▪ **Etat des lieux avant travaux**

A l'origine, les Tailles de Mas, qui correspondent aux différentes routes qui traversent la Commune du Nord au Sud, perpendiculairement aux deux axes principaux que sont la RD 28 (Route de la Combe à Zore) et la RD 228 (Route de la Plagne), exclusivement empruntées par leurs riverains, avaient gardé le caractère champêtre des routes de ce secteur: une voie unique à double sens dépourvue de cheminements piétons, d'accotements réguliers et visibles, de marquages au sol, d'éclairage efficient...etc.

Le revêtement de voirie, en béton bitumineux, posé sur une faible fondation, s'est fortement dégradé, voire a même disparu à certains endroits.

L'urbanisation croissante dans le centre-ville et ses abords et l'afflux de plus en plus nombreux de touristes, notamment en saison hivernale, qui séjournent ou traversent la Commune, ont changé la face de la Commune de Morzine, qui s'est considérablement densifiée. De village, elle est devenue une station de sports d'hiver mondialement connue et Commune de 3 000 habitants ; aussi, les Tailles de Mas s'avèrent-elles aujourd'hui inadaptées à la circulation routière comme piétonne.



Taille de Mas de Nant Crué



Taille de Mas du Grand Hôtel

Avant travaux, les Tailles de Mas de la Chenalette et de Nant Crué RD 22 se caractérisent par :

- une largeur moyenne de 3,50 m pour une pente moyenne d'environ 6 % ,
- une circulation à double sens sans aménagement particulier pouvant favoriser des vitesses inadaptées à la configuration des lieux et source d'insécurité pour l'ensemble des usagers,
- des sorties sur voirie pour les propriétés attenantes à la route avec des dégagements de visibilité limités,
- l'absence de collecteur de ruissellement aménagé,
- des réseaux électriques aériens,
- l'absence de trottoirs pour les piétons,
- une inaccessibilité totale aux personnes à mobilité réduite.

▪ Descriptif de l'opération et objectifs visés par la Commune

Aujourd'hui, la volonté de la Commune est d'élargir l'ensemble des Tailles de Mas et de les sécuriser, notamment par la mise en place de trottoirs, facilitant et sécurisant le cheminement des piétons de leur domicile jusqu'au centre-ville, et de les mettre aux normes s'agissant des réseaux: dès lors, dans le cadre d'une démarche active, la Commune a entrepris depuis quelques années déjà, de régulariser l'ensemble des empiètements de propriétés privées sur les Tailles de Mas, dans le but de les restaurer.



Travaux de réfection de la voirie et de la chaussée, de réalisation des réseaux d'eaux pluviales et d'enfouissement des réseaux d'électricité et de téléphone aux Prodains, été 2009

En effet, les Tailles de Mas sont pour grande partie restées propriété des différents riverains: elles sont ainsi découpées en "tronçons", presque considérés comme des dépendances des propriétés bâties implantées leur long.

Or, si l'entretien "courant", et en surface, desdites Tailles de Mas a toujours été effectué par la Commune (déneigement, réfection et entretien du bitume...etc.), l'entretien des réseaux ainsi que la réfection des chaussées sont aujourd'hui bloqués sur deux Tailles de Mas, faute de l'accord de l'ensemble des propriétaires de régulariser les emprises.

L'opération projetée consiste en la régularisation des emprises privées des Tailles de Mas de la Chenalette et de Nant Crué et plus particulièrement de leur transfert de propriété à la Commune, en vue de leur réfection.

Dans le contexte actuel, la Commune a en effet conçu un projet dont les objectifs sont :

- Réduire la vitesse des véhicules entrant dans la Commune;
- Mettre aux normes (réfection, remplacement ou mise en place de nouveaux réseaux) les réseaux de la Commune;
- Mieux organiser les espaces publics attenants avec la création de trottoirs pour sécuriser la circulation piétonne et par là même permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite;
- Améliorer l'accès des riverains ;
- Et plus globalement assurer la sécurisation de l'ensemble de l'axe routier.



Travaux de réfection de la voirie et de la chaussée, de réalisation des réseaux d'eaux pluviales et d'enfouissement des réseaux d'électricité et de téléphone Taille de Mas des Champs de la Plagne octobre 2012

2. LE PROJET

Régularisation et finalisation des acquisitions foncières ;

Achèvement des travaux au droit des unités foncières non acquises à l'amiable et pour lesquelles la Commune n'a pas obtenu d'autorisation de travaux.

2.1 Caractéristiques principales

▪ Aménagement de la voie routière

Les Tailles de Mas de la Chenalette et de Nant Crué, une fois les aménagements réalisés, auront les caractéristiques suivantes :

- fondation en grave naturelle ;
- couche de surface constituée de grave bitume et de béton bitumineux.

(cf. : pièce 4– caractéristiques principales des ouvrages les plus importants –).

Cette structure conséquente anticipe le trafic à venir et facilite son futur entretien.

La voie présente un profil en long dont la pente varie de 0 à plus de 2%.

Le profil n'a globalement pas été modifié par rapport à la situation initiale (cf. : pièce 4 – caractéristiques principales des ouvrages les plus importants – profil en travers type).

En vue de permettre la circulation et le croisement des véhicules les plus larges - bus scolaires, transports urbains et engins agricoles -, l'emprise de la chaussée a été portée à 5,00 m (cf.: pièce 4– caractéristiques principales des ouvrages les plus importants – profil en travers type).

▪ Aménagement des trottoirs

La chaussée sera bordée par un trottoir de 2,00 m de largeur, sécurisant le cheminement piéton et assurant l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Le trottoir aura les caractéristiques suivantes :

- séparation des parties circulées par une bordure haute T2 ;
- largeur de 2,00 m dont 0,50 m d'accotement de chaque côté permettant l'infiltration des eaux de pluie ;

- revêtement grave bitume + béton bitumeux ;
- mur de soutènement

2.2 Aménagements spécifiques

▪ Aménagements cyclables

Conformément à l'article L228-2 du Code de l'Environnement :

"à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation [...]".

Le maître d'ouvrage n'envisage pas d'aménagement cyclable car aucune piste cyclable n'a été matérialisée auparavant sur les Tailles de Mas ou dans le centre village. La création d'une piste cyclable ne permettrait pas de prolonger un itinéraire existant.

De plus, élargir la plateforme routière nécessiterait de redimensionner les talus, engendrant des emprises et un coût foncier supplémentaires.

Enfin, le faible trafic ne justifie pas la mise en place de pistes cyclables autonomes.

Toutefois, le trottoir d'une largeur de 2,00 m est dimensionné pour le passage des piétons et des cycles, c'est donc le choix de l'insertion des cycles au cheminement piéton qui a été retenu pour le présent projet.

▪ Accessibilité pour les personnes handicapées à la voirie publique

L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application des décrets n°2006-1657 et n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité pour les personnes handicapées à la voirie publique, impose des aménagements particuliers pour les voies nouvelles (caractéristiques des dévers, ressauts, revêtements de sol, signalisation,...).

A compter du 1^{er} juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence doivent être réalisés de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagement ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en

changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Dans la limite des contraintes liées à la situation du projet, notamment au regard de la topographie du secteur, le présent aménagement est conforme aux prescriptions du décret du 21 décembre 2006, de par la mise en place d'un trottoir de 2,00 m de largeur, aux normes d'accessibilité.

2.3 Aménagement au droit des emprises non acquises à l'amiable

Dans la mesure où le projet de la restauration des Tailles de Mas ne nécessite que des régularisations de voirie, c'est-à-dire des acquisitions de parties de parcelles appartenant à des propriétaires privés, mais seulement en ce qu'elles empiètent sur la voirie communale, la plupart des propriétaires concernés ont donné leur accord amiable, rendant possible le commencement voire l'achèvement des travaux.

A ce jour, la plupart des Tailles de Mas ont été restaurées et sécurisées ; deux Tailles de Mas posent cependant des difficultés à la Commune, faute d'accord de trois propriétaires de céder à titre gratuit la partie de leur parcelle empiétant sur la Taille de Mas : il s'agit des Tailles de Mas de la Chenalette et de Nant Crué.

Le projet de réfection et de sécurisation des Tailles de Mas de Nant Crué et de la Chenalette représente un linéaire d'environ 550 m.

Les empiètements de parcelles privées relevés au droit de la Taille de Mas de la Chenalette représentent environ 1220 m². La Commune est par ailleurs propriétaire d'une dizaine de parcelles supplémentaires.

La Commune a aujourd'hui acquis plus de 1000 m² à l'amiable ; seuls deux propriétaires ont refusé de céder les emprises de leur parcelle nécessaires à la création du trottoir : il s'agit du propriétaire de la parcelle AT 1563 pour 29 m² et de celui de la parcelle AT 1856 pour 142 m².

Sur cette voie, les travaux sont aujourd'hui en attente des accords fonciers.

S'agissant de la Taille de Mas de Nant Crué, les emprises privées représentent approximativement la même surface, et seul un propriétaire a refusé la cession amiable de la partie de sa parcelle nécessaire à l'aménagement: il s'agit du propriétaire de la parcelle AT 1566 pour 148 m².

Sur cette voie, les travaux ont d'ores-et-déjà été commencés par la Commune, qui dispose des accords amiables de la quasi-totalité des propriétaires concernés et a d'ores-et-déjà régularisé bon nombre de cessions. En outre, la parcelle du propriétaire n'ayant pas donné son accord amiable est située à une extrémité de la Taille de Mas concernée (cf. : Dossier d'enquête parcellaire pièce 1 – Plan parcellaire).

Comme stipulé précédemment, la volonté de la Commune est :

- d'organiser la circulation sur toute la longueur des Tailles de Mas.
- d'assurer la cohérence de la circulation piétonne par la mise en place d'un trottoir accessible aux PMR;
- et de garantir un accès sécurisé aux propriétés limitrophes des voies.

A cette fin, la Commune doit acquérir les emprises nécessaires à la finalisation d'un trottoir et de son accotement, à la construction d'un mur de soutènement et à la sécurisation des accès tout en garantissant un bon dégagement de visibilité.

Afin d'assurer une garantie de bonne fin quant à la maîtrise foncière de ces terrains et la finalisation des travaux de réfection et de sécurisation du cheminement piéton au sein des Tailles de Mas de Nant Crué et de la Chenalette, la Commune de Morzine souhaite recourir à la procédure de Déclaration d'Utilité Publique, qui lui permettra de faire appel à la procédure d'expropriation.

3. JUSTIFICATION DU CHOIX DU PROJET

Ce projet a pour objectif d'une part la régularisation des empiètements de parcelles privées sur la voirie communale en vue de leur intégration dans le Domaine public et la facilitation de leur entretien futur; d'autre part d'assurer la sécurité des piétons et l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite par la création d'un cheminement piétonnier.

De tels aménagements permettront d'améliorer notablement la sécurité dans un secteur fréquenté par un grand nombre de véhicules et, à terme, de piétons.

Il s'agit d'un aménagement en place. Un seul parti a été envisagé et retenu par le maître d'ouvrage.

4. CONCERTATION

Le projet n'est pas soumis à la procédure de concertation au titre de l'article L 300-2 du Code de l'urbanisme. En effet, le coût total du projet est inférieur à 1,9 millions d'euros.

5. IMPACTS DU PROJET AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT

5.1 Les impacts sur le milieu environnant

▪ Code de l'environnement

Conformément au Code de l'Environnement et au vu du budget estimatif précisé dans la section "Estimation des Dépenses" le projet envisagé ne rentre pas dans le champ d'application des opérations soumises à étude d'impact.

En effet, depuis l'entrée en vigueur de la réforme de la loi Grenelle 2 portant « Engagement National pour l'Environnement », le 1^{er} juin 2012, seuls sont soumis à étude d'impact les projets mentionnés en annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement.

En fonction de seuils qu'il définit, le décret impose soit une étude d'impact obligatoire en toutes circonstances, soit une étude d'impact au cas par cas, après examen du projet par l'autorité de l'Etat compétente en matière d'Environnement.

Le présent projet étant potentiellement concerné par une étude d'impact après examen du dossier par l'autorité compétente, il a été soumis pour avis auprès des services de la

*D.R.E.A.L. (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement)
Rhône-Alpes, le ???*

Celle-ci a rendu son avis en date du ???, lequel dispense le présent dossier d'étude d'impact sur l'Environnement.

En application des textes en vigueur, en particulier au regard des dispositions relatives aux infrastructures routières (annexe 6^e de l'article R. 122-2 du Code de l'Environnement) et conformément à l'avis de la D.R.E.A.L., le dossier n'est pas soumis à étude d'impact.

S'agissant de travaux de sécurisation d'une voie routière existante, les aménagements prévus n'ont pas d'impact sur le milieu environnant.

Ce dossier ne comporte donc pas d'étude d'impact.

A CONFIRMER

▪ **Site classé ou inscrit**

Le secteur du projet ne présente pas de sensibilité écologique de type ZICO¹, arrêté de Protection de Biotope, Réserve Naturelle, Site d'Intérêt Communautaire, ou ZNIEFF² de type I ou II.

En effet, une ZNIEFF de type I (Montagne des Hauts Forts) couvre partiellement le territoire de la Commune dans sa partie montagneuse.

La Commune est également concernée par une ZNIEFF de type II, (Haut Faucigny) et une autre de type I sur le versant abrupt dominant le lac de Montriond-"L'envers du Lac"- "Les Combes"- "la Joux".

Toutefois, le périmètre du projet n'est pas compris dans une des zones de ces ZNIEFF.

Le projet est donc situé en dehors de toute ZNIEFF, arrêté préfectoral de biotope ou site d'intérêt communautaire.

De même, le projet n'est pas compris dans le périmètre des sites inscrits du "Mont Plénay" et du "Vieux pont sur la Dranse".

¹ Zone d'Intérêt pour la Conservation des Oiseaux

² Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique.

- **Aspects paysagers**

Le traitement général du projet est conçu pour permettre une harmonisation et une insertion des cheminements piétons comme éléments à part entière du projet global de la Commune en termes d'urbanisme.

La topographie générale naturelle sera peu modifiée, compte tenu des volumes de terrassements et des surfaces touchés.

- **Patrimoine et archéologie préventive**

Le projet n'a pas d'impact sur un édifice protégé au titre des monuments historiques.

L'organisation et le régime juridique de l'archéologie préventive ont été définis par le Décret n° 2004-490 du 3 juin 2004, pris pour application de la Loi n° 2003-707 du 1^{er} avril 2003 modifiant la Loi du 17 janvier 2001 relative à l'archéologie préventive.

Les aménagements projetés ne concernent pas une zone sensible vis-à-vis du patrimoine archéologique. Le risque de découverte fortuite est peu probable. Aucune reconnaissance archéologique préalable aux travaux n'a été engagée.

- **Qualité de l'air et bruit lié aux infrastructures routières**

Suivant l'article L.571-10 du Code de l'environnement, la RD 28 n'a pas fait l'objet d'un classement au niveau du bruit.

De plus, au sens de l'article R. 571-44 du même Code, "*les aménagements ponctuels des voies routières ou des carrefours non dénivelés*" ne constituent pas une modification ou une transformation significative. Par conséquent, les travaux prévus n'entrent pas dans la catégorie des modifications ou transformations significatives pouvant augmenter la contribution sonore de la voie.

Le projet n'ayant pas pour objet une augmentation du trafic mais une amélioration du trafic existant, les impacts sur l'air seront nuls par rapport à l'état actuel.

- **Hydrologie et Milieu naturel**

La Commune de Morzine est entièrement comprise dans le périmètre du contrat de rivière des Dranses et de l'est lémanique. Ce dernier est en phase d'élaboration: A l'heure actuelle, le SIAC (Syndicat Intercommunal d'Aménagement du Chablais) conduit les études préalables à l'élaboration d'un programme d'actions avant constitution d'un dossier de candidature définitif pour l'obtention de l'agrément "Contrat de rivières".

- **Accessibilité pour les personnes handicapées**

L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du Décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité pour les personnes handicapées à la voirie publique, impose des aménagements particuliers pour les voies nouvelles.

Dans la limite des contraintes liées à la situation du projet, notamment au regard de la topographie du secteur, le présent aménagement est conforme aux prescriptions du Décret du 21 décembre 2006 en ce qu'il améliore l'accessibilité aux PMR (trottoirs de 2,00 m de largeur).

- **Aménagements cyclables**

L'article 20 de la Loi n° 96-1236 du 30/12/96, relative à l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, codifiée dans l'article L228-2 du Code de l'Environnement, préconise lors de la réalisation ou rénovation de voies urbaines, la mise en place d'aménagements cyclables.

C'est le choix d'insertion des cycles dans la circulation générale qui a été retenu pour les Tailles de Mas.

- **Autres impacts**

Le projet rend indispensable l'acquisition de parcelles privées, compensées par le versement d'indemnités aux propriétaires concernés s'agissant d'emprises pour lesquelles la Commune n'a pas pu obtenir d'accord amiable.

Il est toutefois à noter que ces emprises constituent des empiètements de parcelles privées sur la voie de circulation : il s'agit dès lors de régularisations foncières.

- **Bilan financier**

Le coût global de l'opération, acquisitions comprises, s'élève à **????** € TTC

5.2 Mesures compensatoires

Afin de compenser ou de réduire les nuisances d'ordre diverses (visuel, acoustique, circulation, sécurité, etc.) provoquées par le chantier. La Commune s'assurera de la bonne qualité du chantier.

A titre indicatif :

- Mise en place éventuelle en sortie des zones de chantier, surtout lors de la phase de terrassements, d'un (des) décrotteur(s)-débourbeur(s), destiné(s) à éviter les salissures (boues, déchets, terres, etc.) des chaussées de desserte du site, ou bien nettoyage de celles-ci,
- Mise en place de palissades de chantier de qualité (notamment au niveau visuel), là où elles sont nécessaires, conformément à la réglementation en vigueur, et de signalisation de sécurité,
- Mise en place de panneaux de signalisation de d'information du public et des riverains,
- Limitation des périodes de travaux dans certaines plages horaires (pas de travaux de nuit),
- Choix d'itinéraires spécifiques pour que les incidences d'une circulation soutenue des poids lourds soient minimisées.

5.3 Evaluation des incidences Natura 2000

Selon les données de la fiche communale synthétique réalisée par la DIREN Rhône-Alpes, le territoire de la Commune de Morzine est concerné, par le site du Haut Griffes, comme site proposé par la France pour être désigné au titre de la *Directive Européenne 79/409 /CEE Oiseaux*.

Situé en centre-ville, loin des pâturages du Haut Griffes, le présent projet n'est pas compris dans le périmètre de la zone de protection.

En outre, il consiste en des aménagements de dimension limitée, sans dénaturation du milieu urbain existant. Les travaux prévus ne sont pas de nature polluants.

Le projet envisagé ne comporte pas d'incidences NATURA 2000.

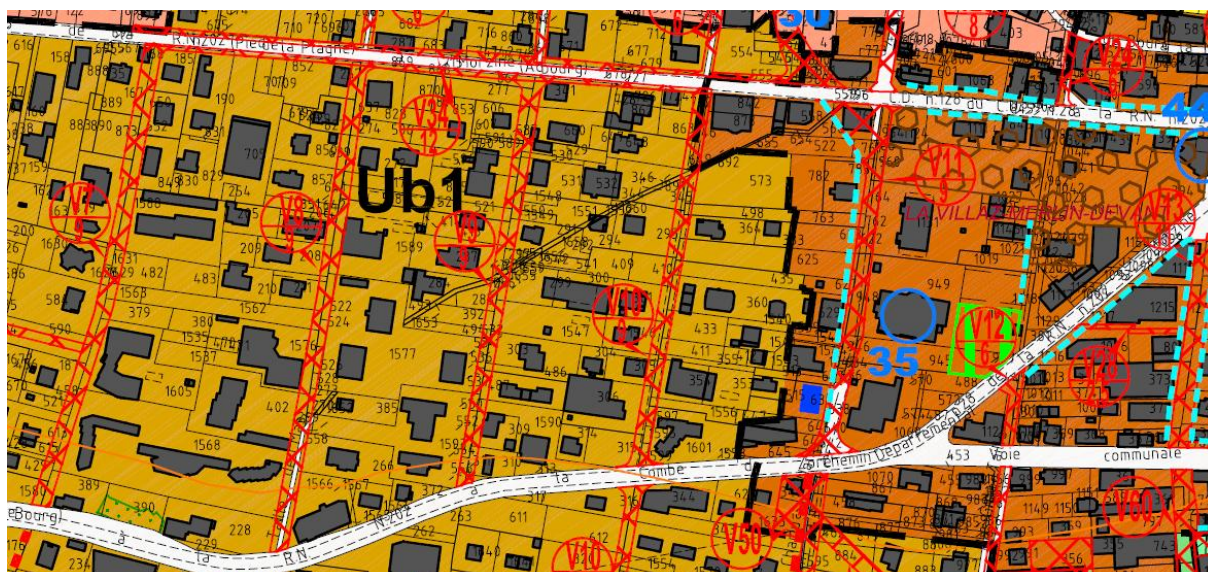
6. COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Les dispositions applicables en matière du droit de l'urbanisme relèvent du Plan Local d'Urbanisme.

La Commune de Morzine a entrepris de transformer son P.O.S. (Plan d'Occupation du Sol) en P.L.U. (Plan Local d'Urbanisme), lequel a été adopté à l'unanimité par délibération du Conseil Municipal en date du 29 février 2008.

Il est conforme au Schéma de Cohérence Territoriale (S.C.O.T.) du Chablais, dont il dépend.

L'emprise des aménagements sont mentionnées au P.L.U. sous les emplacements réservés n°V7 et V8.



P.L.U. de la Commune de Morzine

Les terrains objets de la présente enquête sont classés en Zone Ub1, laquelle correspond au secteur de centre urbain de la Commune.

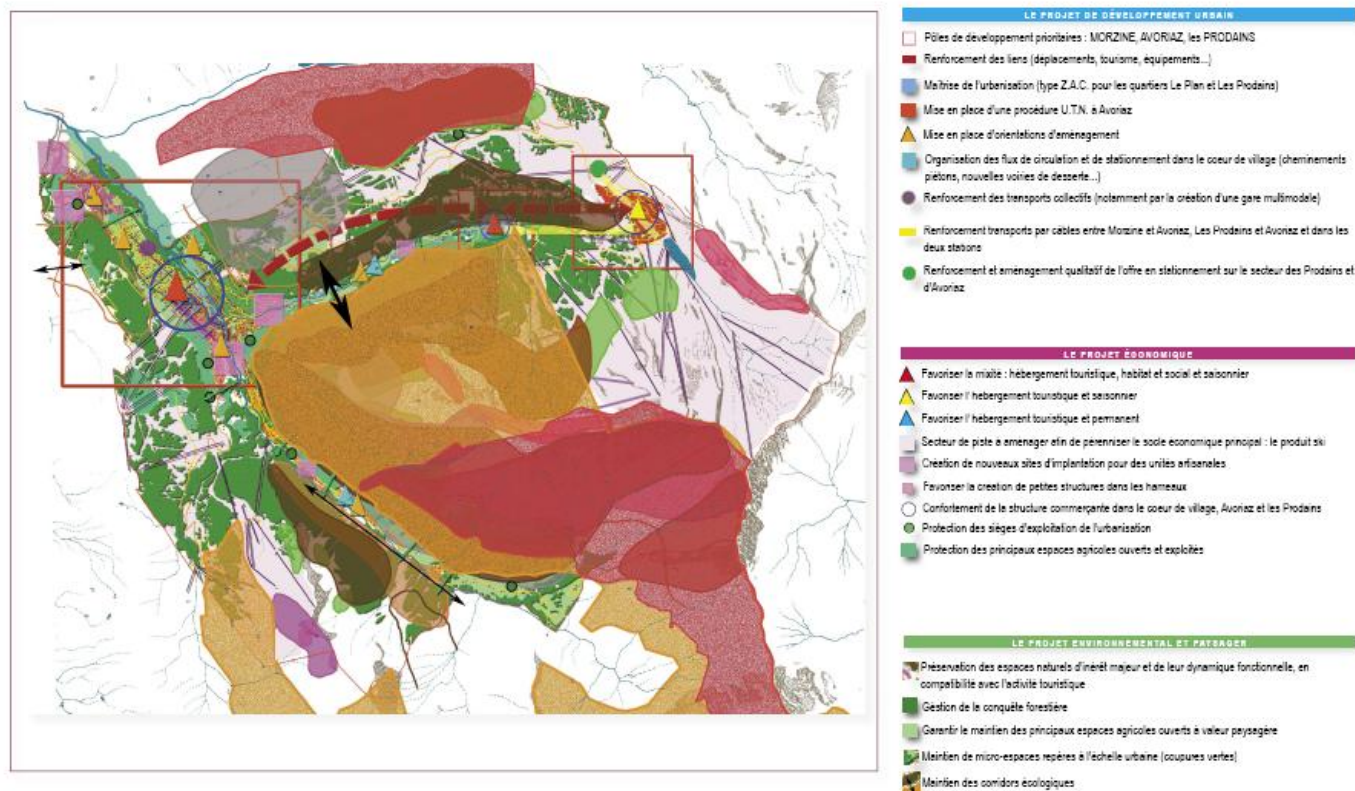
En outre, le projet est conforme aux dispositions du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (P.A.D.D.) de la Commune - qui définit des orientations générales d'urbanisme – ainsi qu'aux orientations d'aménagement.

Parmi ces orientations d'aménagement, la Commune fait ressortir sa volonté de "renforcer l'image de convivialité de la station" en créant des liens entre les quartiers et d'"améliorer le fonctionnement de la station" en organisant des flux de circulations et le stationnement de manière à améliorer l'accueil des touristes et la qualité de vie urbaine.

Elle exprime en outre le souhait de "renforcer les liens entre Morzine et Avoriaz", en créant notamment de nouvelles infrastructures et en développant le maillage piéton pour améliorer la fluidité de la circulation et modérer le trafic dans le centre de Morzine.

CARTE DE SYNTHÈSE DU PADD

La carte met en exergue les projets municipaux qui participent à la construction, et donc à l'avenir de MORZINE-AVORIAZ. Sur certains secteurs, la commune a souhaité porter une attention particulière en réalisant des orientations d'aménagement (Elles sont présentées dans le document intitulé «Orientations d'Aménagement»)



La Commune n'est pas située dans le périmètre d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (P.P.R.T.), mais est concernée par un Plan de Prévention des Risques Naturels (P.P.R.N.). Les aléas référencés sont ceux de crue torrentielle, d'avalanche et de mouvement de terrain.

La Commune est située dans une zone de sismicité moyenne (4).

La Commune est concernée par l'application de la loi Montagne. L'article L.145-3 du Code de l'Urbanisme précise que :

- l'urbanisation doit se réaliser "en continuité des villages, bourgs, hameaux ou groupes de constructions existants".
- l'urbanisation en discontinuité de l'existant n'est possible que si l'on démontre par une étude que celle-ci est compatible avec la préservation des terres nécessaires au maintien et au développement des activités agricoles, pastorales et forestières, des paysages et milieux caractéristiques, la protection contre les risques naturels.

Le projet est compatible avec les dispositions du document d'urbanisme opposable.

7. PROGRAMMATION DES TRAVAUX

Les travaux à réaliser seront engagés dès que la Commune pourra prendre possession des terrains non acquis à l'amiable.

8. INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE

L'enquête d'utilité publique (objet du présent dossier) a pour but de présenter le projet et de recueillir l'avis de l'ensemble de la population ou personnes concernées par celui-ci. Elle porte notamment sur les travaux à réaliser.

L'enquête parcellaire conjointe (voir dossier joint) a pour but d'identifier les personnes directement concernées par le projet (propriétaires, locataires...) et de définir les limites des biens à exproprier. Les observations des propriétaires concernés sont recueillies dans un registre ouvert à cet effet.

9. CONCLUSION ET INTERET GENERAL DU PROJET

Le projet de la réfection des Tailles de Mas n'a que des objectifs d'intérêt général:

- Parce qu'il permet la sécurisation de la traversée des Tailles de Mas menant au chef-lieu, en réduisant la vitesse des véhicules (qui peut aller jusqu'à 80 km/h sur ces portions de routes droites et sans aucun obstacle, en pleine agglomération), en réalisant des plateaux surélevés ou chicanes, des trottoirs et des passages piétons ;
- Parce qu'il sécurise le cheminement des piétons par la mise en place de trottoirs jusqu'alors inexistantes ;
- Parce qu'il permet la réfection et la mise aux normes de l'ensemble des réseaux communaux.

Ce projet présente les caractéristiques d'un projet d'intérêt public.

En conséquence, la Commune de Morzine, maître d'ouvrage de l'opération, envisage de solliciter de Monsieur Le Préfet, l'ouverture d'une enquête conjointe de Déclaration d'Utilité Publique du projet, portant sur les régularisations et l'aménagement des Tailles de Mas.