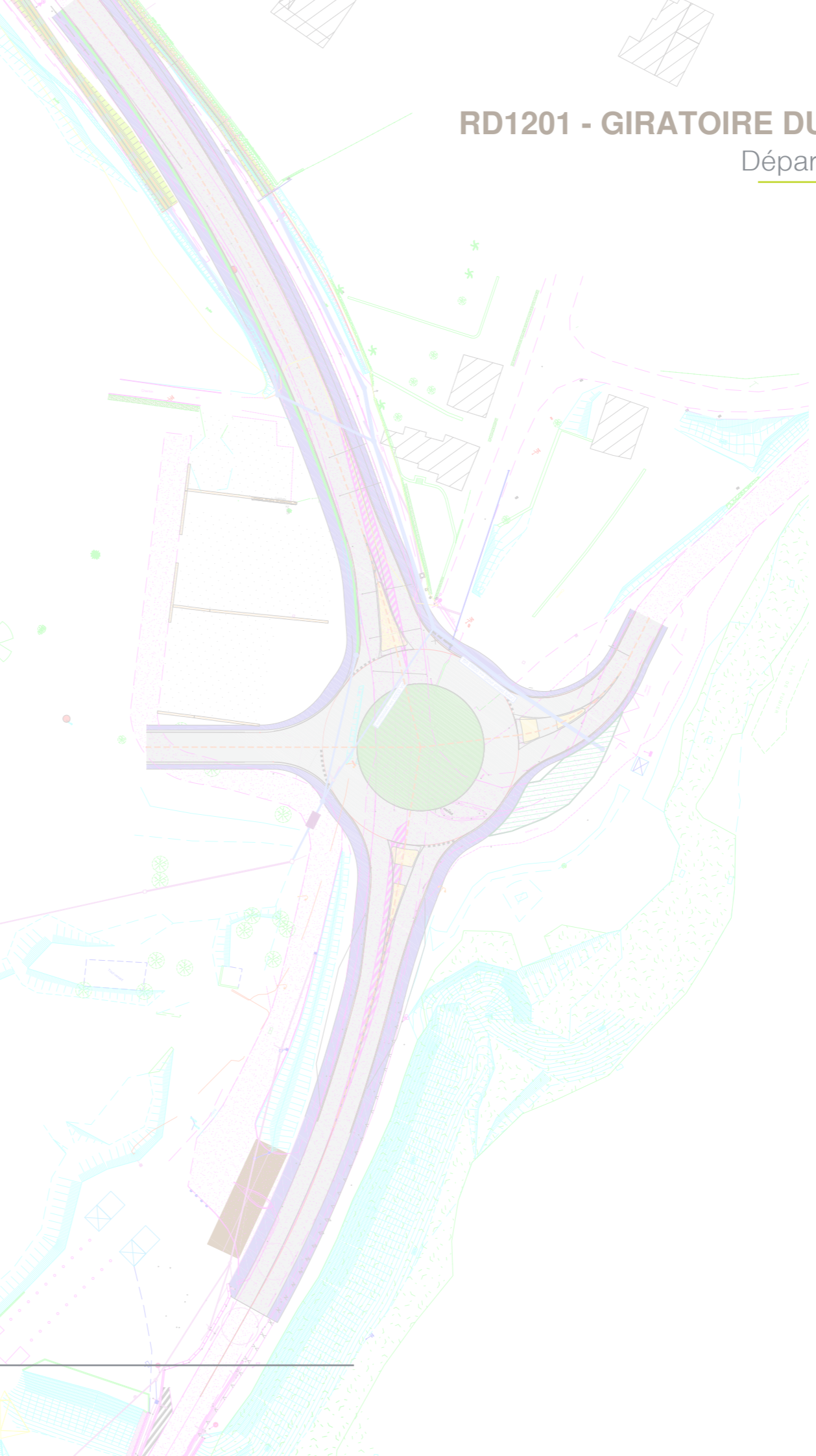


RD1201 - GIRATOIRE DU PONT DE LA CAILLE

Département de la Haute-Savoie



Sommaire	2
Localisation du site d'étude	3
Présentation du projet	4
Inventaire Nature	6
Inventaire Nature & Biodiversité	7
Inventaire Paysage	8
Le monument historique inscrit du pont suspendu de la Caille	9
La directive paysagère du Salève	10
Les périmètres de captage	11
Les documents d'urbanisme	12
Etude des covisibilités	13
Le patrimoine végétal	17
Les accès & le stationnement	18
Le mobilier & les revêtements de sols existants	19
Synthèse des contraintes & enjeux	20
Les variantes envisagées	21
La variante retenue	22

Le projet de giratoire est localisé en sortie du pont de la Caille, après Allonzier-la-Caille, en direction de Cruseilles. Il est situé sur la RD1201, gérée par le pôle routes de l'arrondissement de Saint-Julien-en-Genevois. Des aménagements avaient été réalisés en 2014 à proximité du pont de la Caille. Le projet de giratoire proposera dans ses revêtements, son mobilier et ses aménagements paysagers une cohérence avec ceux déjà réalisés.



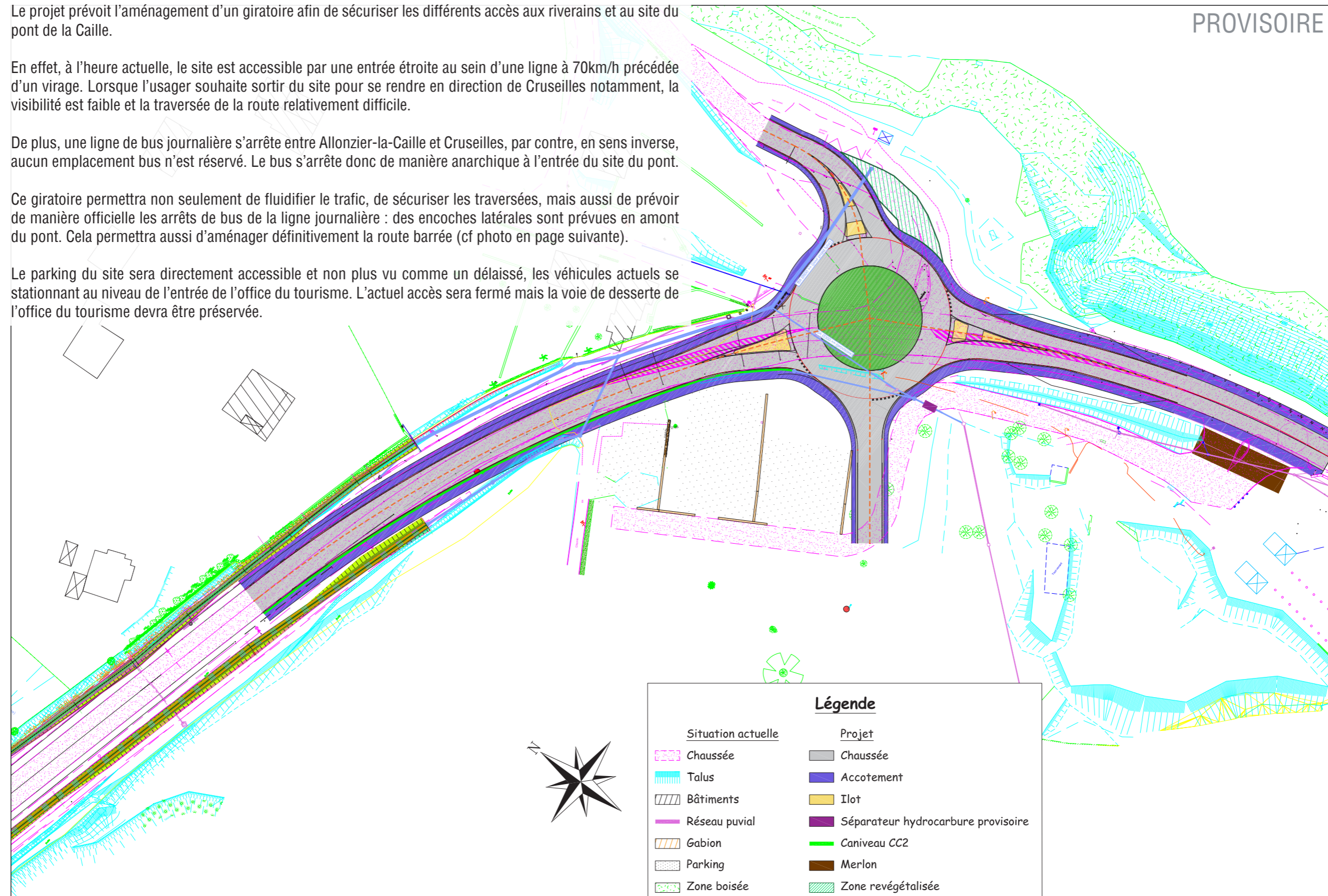
Le projet prévoit l'aménagement d'un giratoire afin de sécuriser les différents accès aux riverains et au site du pont de la Caille.

En effet, à l'heure actuelle, le site est accessible par une entrée étroite au sein d'une ligne à 70km/h précédée d'un virage. Lorsque l'usager souhaite sortir du site pour se rendre en direction de Cruseilles notamment, la visibilité est faible et la traversée de la route relativement difficile.

De plus, une ligne de bus journalière s'arrête entre Allonzier-la-Caille et Cruseilles, par contre, en sens inverse, aucun emplacement bus n'est réservé. Le bus s'arrête donc de manière anarchique à l'entrée du site du pont.

Ce giratoire permettra non seulement de fluidifier le trafic, de sécuriser les traversées, mais aussi de prévoir de manière officielle les arrêts de bus de la ligne journalière : des encoches latérales sont prévues en amont du pont. Cela permettra aussi d'aménager définitivement la route barrée (cf photo en page suivante).

Le parking du site sera directement accessible et non plus vu comme un délaissé, les véhicules actuels se stationnant au niveau de l'entrée de l'office du tourisme. L'actuel accès sera fermé mais la voie de desserte de l'office du tourisme devra être préservée.





1. Limitation de la vitesse à 70km/h avant le croisement des routes peu respectée



4. Parking aménagé en 2014 non exploité ou presque



2. Route barrée peu qualitative



5. Stationnement des véhicules sur la voie d'accès à l'office du tourisme



3. Abri bus sens montant : pas d'arrêt officiel en sens descendant



6. Entrées/sorties difficiles : peu de visibilité



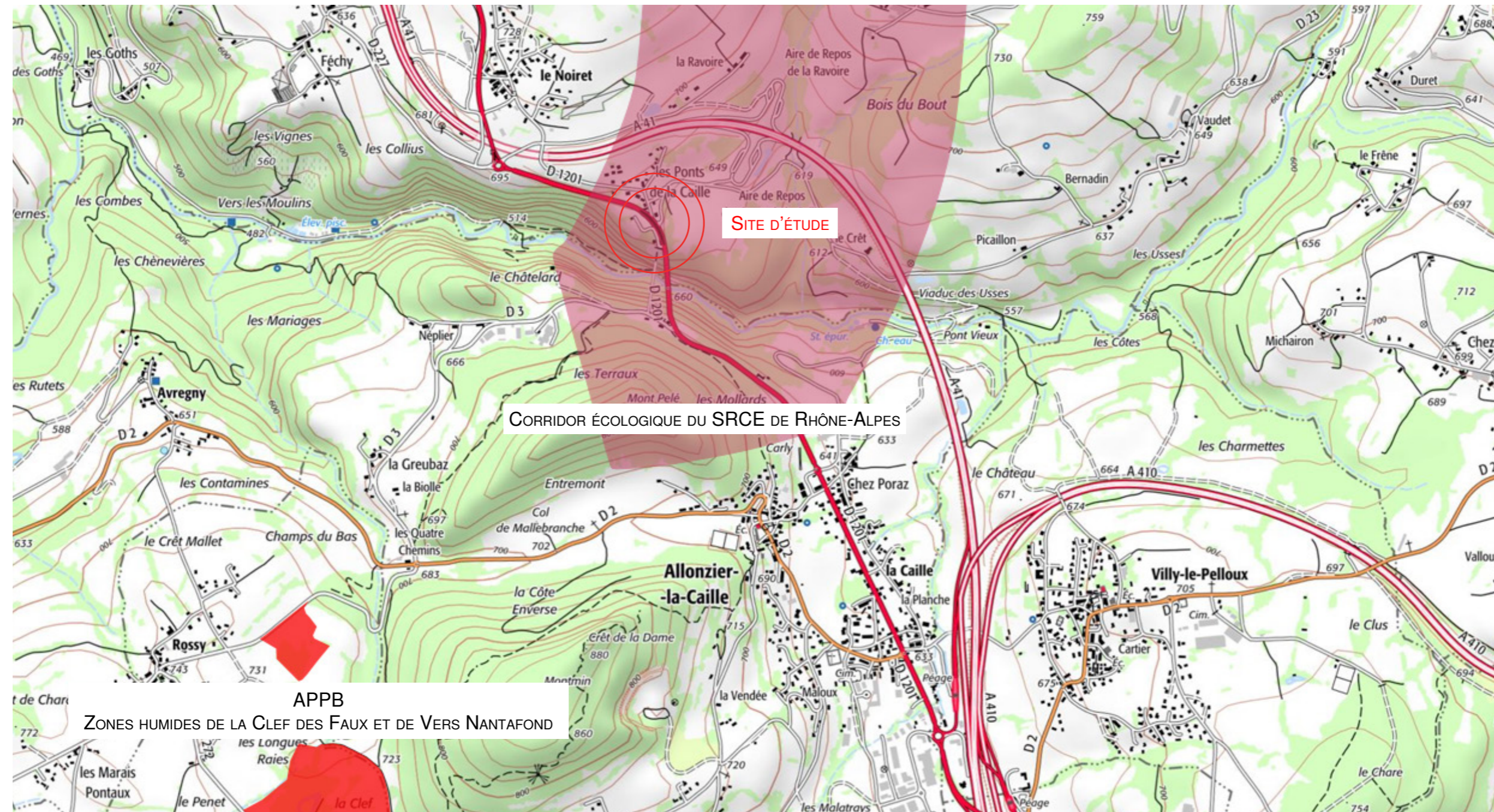
Photographie aérienne de l'aménagement actuel

Le site d'étude est caractérisé par sa localisation au coeur d'un corridor écologique et par sa proximité avec l'arrêté préfectoral de protection de biotope (APPB) «Zones humides de la Clef des Faux et de Vers Nantafond». L'APPB protège notamment le pic épeichette, la rousserolle verderolle, la pie-grièche écorcheur, le lézard vert, le triton helvétique, ainsi que quelques végétaux (*Carex paradoxa*, *Gymnadenia odoratissima*, *Dactylorhiza traunsteineri*, *Cypripedium calceolus*, *Aster amellus* et *Ophioglossum vulgatum*). Le site est toutefois suffisamment éloigné de l'APPB pour être soumis aux préconisations du périmètre de protection.

Le corridor écologique est quant à lui défini par le schéma régional de cohérence écologique de la région Rhône-Alpes. Ce dernier met en évidence les trames vertes et bleues. Le SRCE de la région a été adopté par délibération du Conseil Régional du 19 juin 2014 et par arrêté préfectoral du 16/07/2014. L'objectif associé à ce corridor est le suivant : à préserver ou à remettre en bon état. Le projet d'aménagement n'agrandissant pas les surfaces de voiries actuelles, aucune imperméabilisation supplémentaire n'aura lieu. Par contre, **le centre du giratoire et ses abords pourront être végétalisés de manière à densifier le corridor écologique actuel.**



Triton helvétique



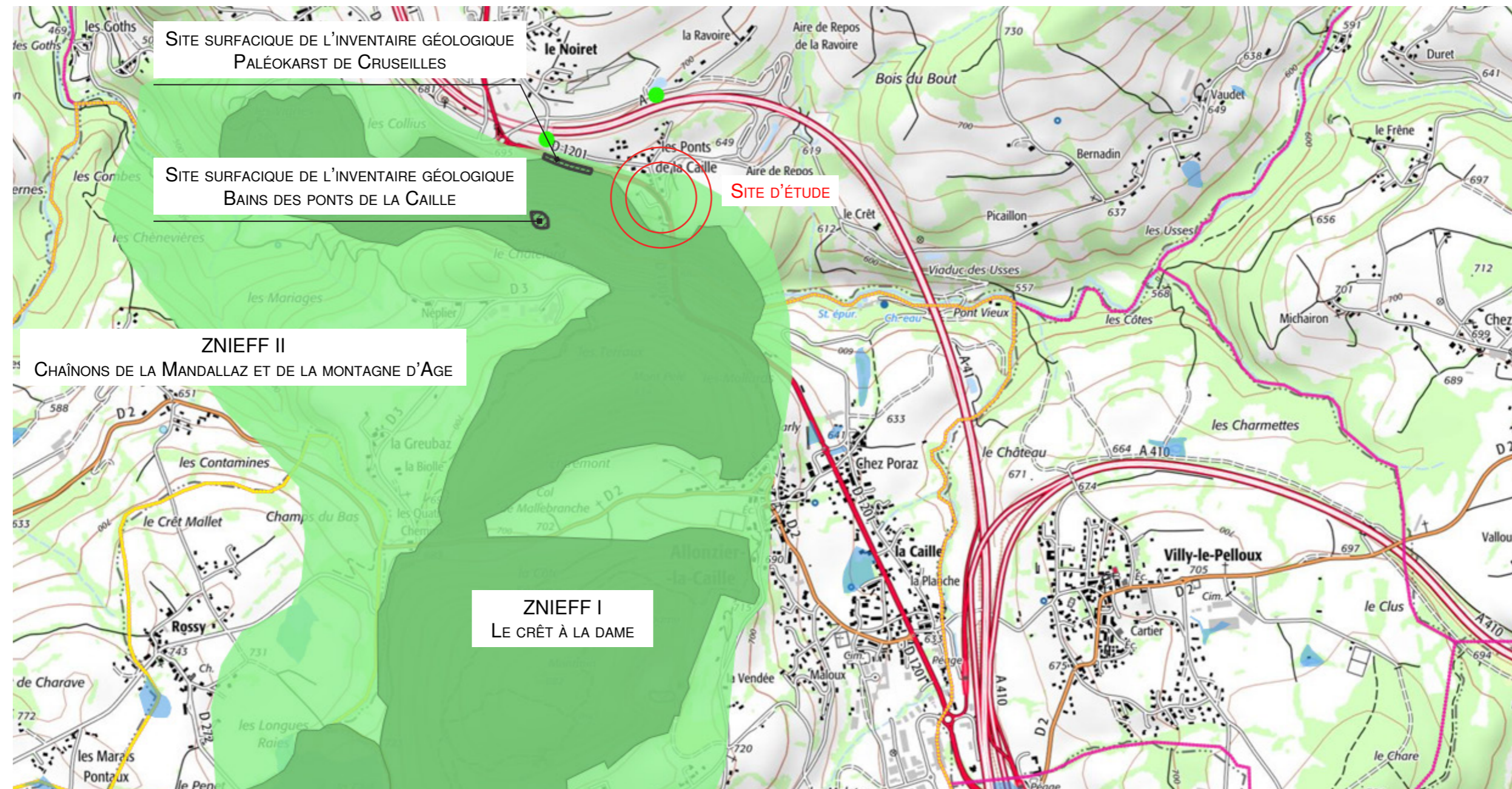
Source : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Le projet est situé dans la ZNIEFF de type II «Chaînon de la Mandallaz et de la montagne d'Age», et à proximité immédiate de la ZNIEFF de type I «Le Crêt à la Dame». Deux sites surfaciques de l'inventaire géologique sont également situés à proximité du projet, le paléokarst de Cruseilles et les bains des Ponts de la Caille. Le premier présente un intérêt patrimonial de 25/48, le deuxième de 23/48. Pour la petite histoire, les deux sources sulfureuses qui jaillissent à cet endroit étaient déjà connues à l'époque gallo-romaine et furent exploitées une bonne partie du Moyen-Age avant de tomber en désuétude. En 1825, le lieu est réhabilité, on y construit une baraque pour les baigneurs et on y améliore l'accès. En 1847, de nouveaux bâtiments sont construits dont un hôtel et une chapelle. Après des périodes d'activité plus ou moins importantes, l'exploitation s'arrête en 1960.



Chamois

Les ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique) soulignent les fonctionnalités naturelles liées à la préservation des populations animales ou végétales, en tant que corridor écologique, mais aussi zone d'alimentation ou de reproduction pour de nombreuses espèces. On notera la présence du chamois, régulièrement observé à proximité immédiate du site.



Source : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

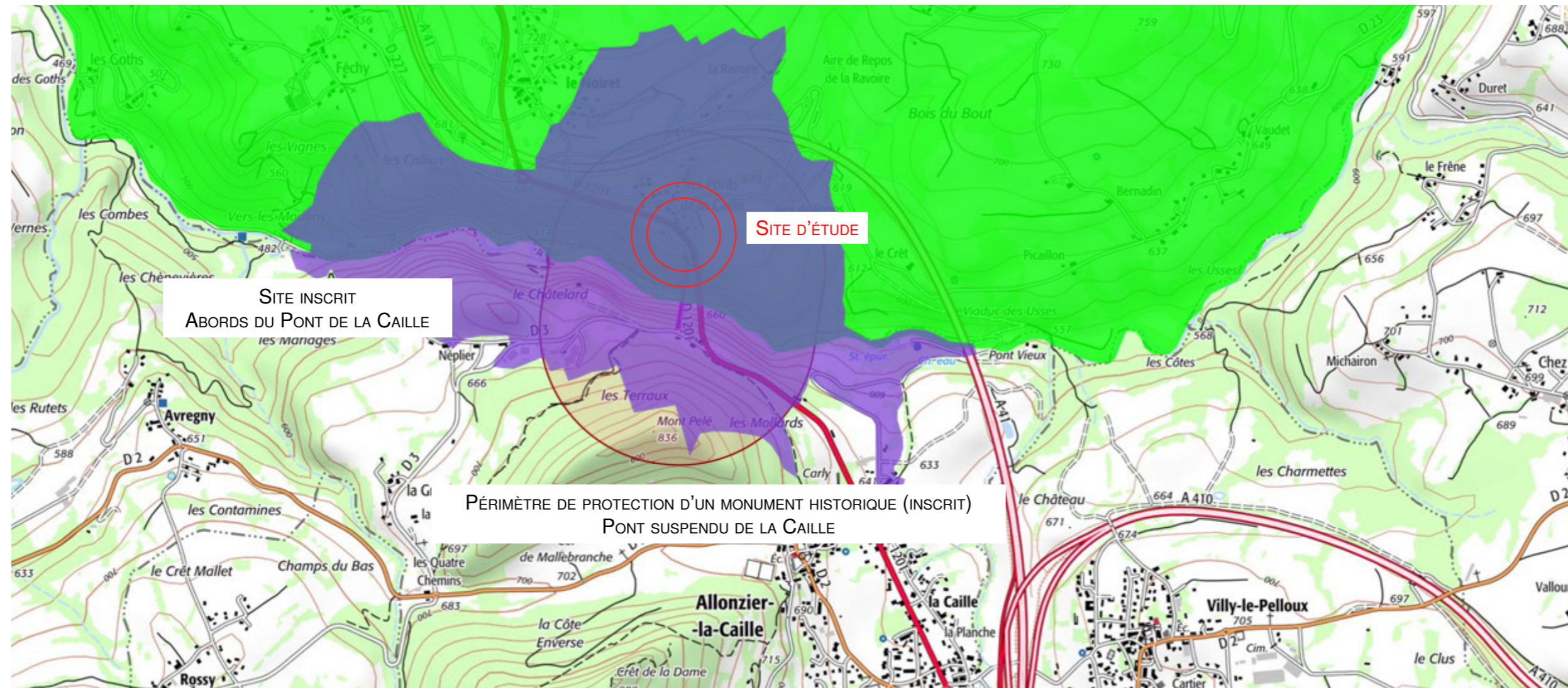


Le site d'étude est caractérisé par sa proximité avec le pont suspendu de la Caille, inscrit monument historique depuis le 06/05/1966.

Par ailleurs, le Salève est une montagne riche en habitats naturels remarquables où les enjeux sont multiples, à la fois économiques, écologiques et touristiques. La présence de l'homme sur ce massif constitue une nécessité pour le maintien des habitats d'intérêt communautaire. Le Salève est également protégé par une directive paysagère (décret du 27 février 2008).



Vue depuis la Tour du Grand Piton, Mont Salève

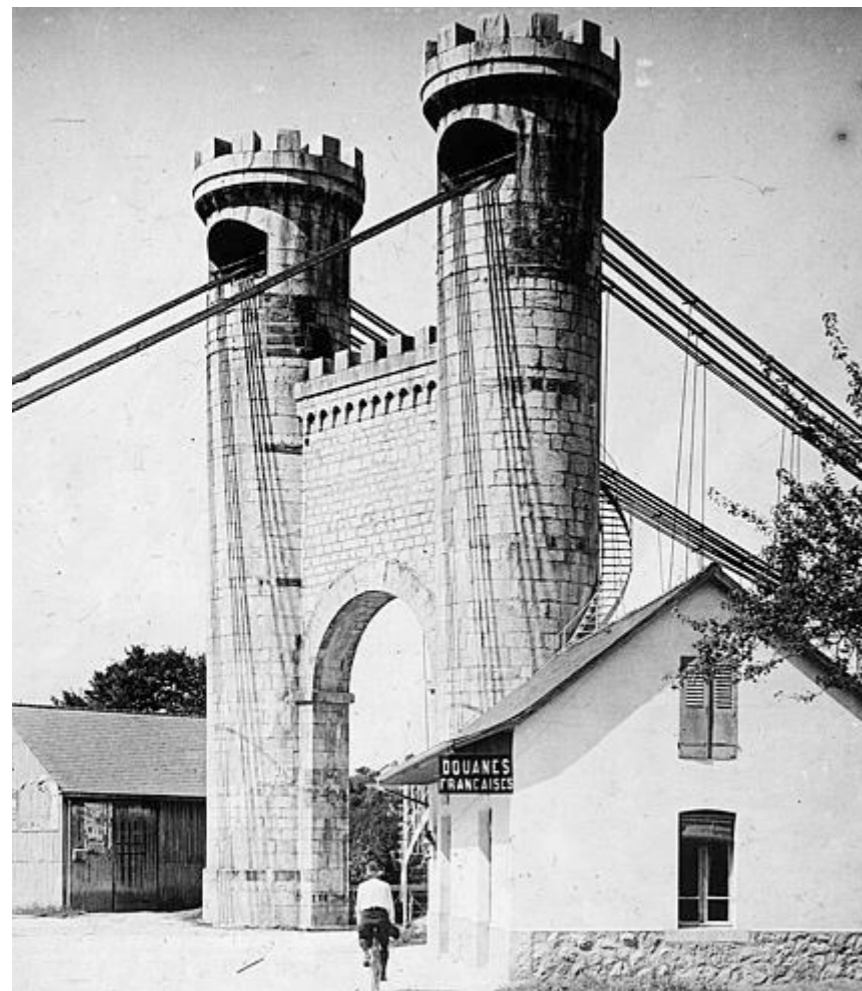


Source : DREAL Auvergne-Rhône-Alpes

Le pont Charles-Albert, couramment appelé pont de la Caille, est un pont suspendu à suspension classique en câble d'acier. Conçu pour le franchissement de la rivière des Usses, il est inauguré le 11 juillet 1839 et est inscrit au titre des monuments historiques depuis le 6 mai 1966.

Il a été doublé par le pont Caquot, qui supporte la circulation automobile sur la départementale 1201. Tous deux surplombent de 147 mètres la rivière au niveau de la gorge au fond de laquelle se trouvaient les bains de la Caille, connus des Romains, aujourd'hui désaffectés mais où la source jaillit toujours.

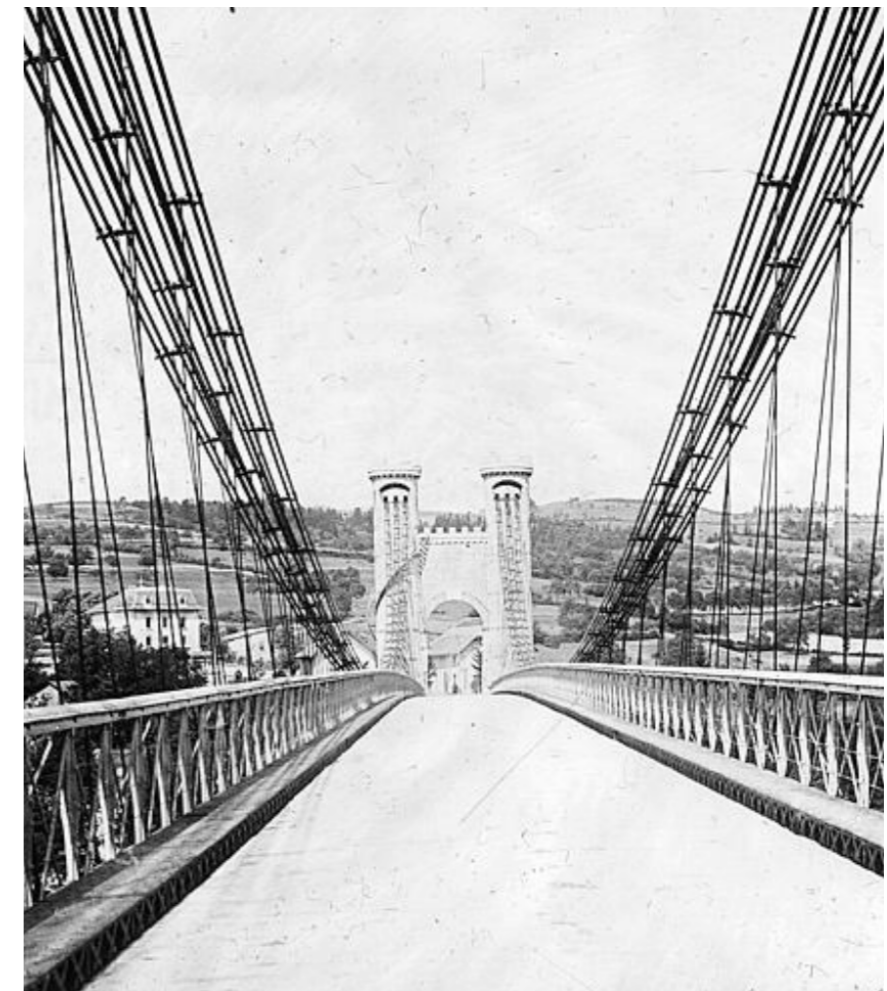
Grâce au nouvel aménagement, les véhicules ne seront plus autorisés au pied du pont. L'espace sera entièrement piétonnier. Les panneaux de signalisation seront supprimés à proximité immédiate du pont, mettant de nouveau en valeur l'ouvrage.



1. La tête du pont et le poste des douanes françaises
Source : Ministère de la Culture



2. Vue générale
Source : Ministère de la Culture



3. Vue perspective du tablier
Source : Ministère de la Culture

La question de la protection du Mont Salève, face à l'urbanisation, s'est posée dès les années 1970 quand des projets immobiliers voyaient le jour sur son sommet. Le manque d'eau l'avait protégé jusque là, et avec la création du Syndicat Mixte du Salève (SMS), en 1994, les communes ont souhaité mettre en place une protection juridique durable qui s'impose aux documents d'urbanisme (P.L.U, S.C.O.T).

L'objectif était de protéger durablement le Salève des pressions urbaines et de maintenir sa vocation de poumon vert et d'espace agricole (alpages). En 1996, le SMS et les services de l'Etat lancèrent l'étude d'une directive paysagère. Après une longue concertation de tous les acteurs concernés, le décret en conseil d'Etat du 27 février 2008 installe la 2ème directive de protection et de mise en valeur des paysages en France.

Des enjeux forts concernent le piémont rural sud du massif par rapport aux perceptions qu'on a du Salève.

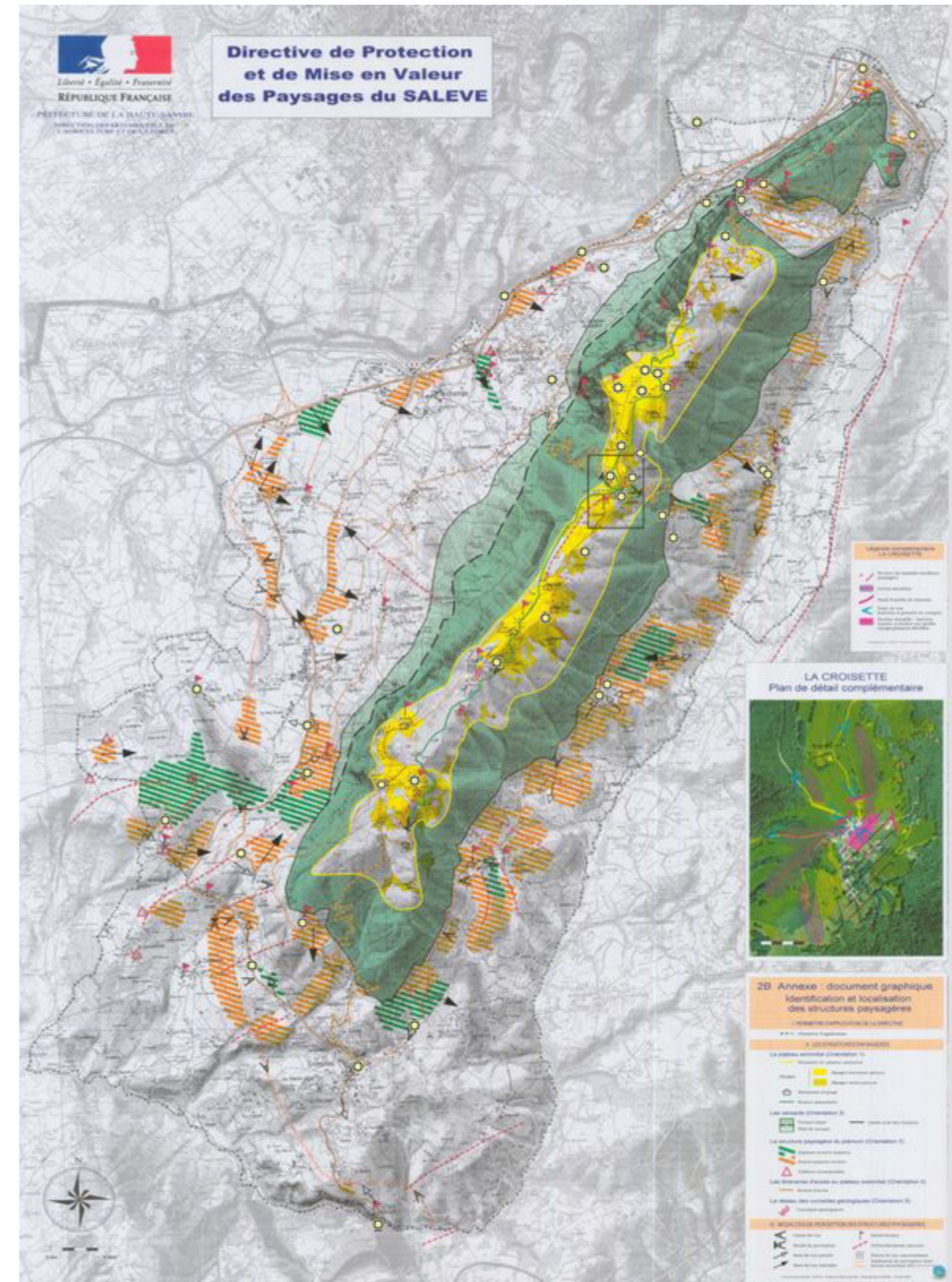
Les objectifs de la directive sont les suivants :

- conserver au Salève sa vocation d'observatoire des paysages savoyards et genevois
- maintenir l'image silhouette emblématique du Salève depuis les points de vues majeurs sur la montagne
- affirmer l'identité des paysages du pays du Salève.

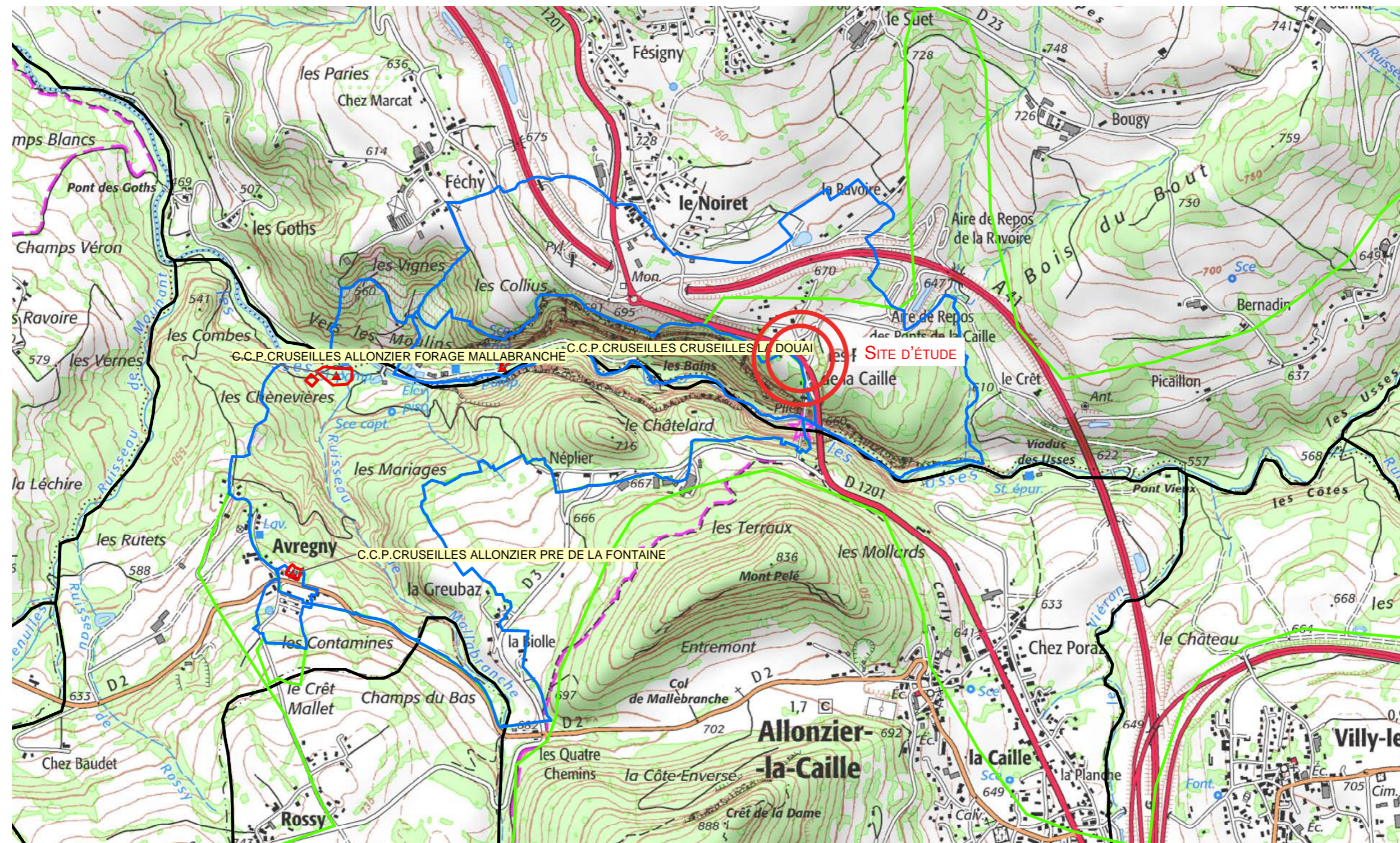
En aménageant les abords du giratoire, les délaissés actuels disparaîtront au profit d'aménagements paysagers qualitatifs. Le projet va donc dans le sens de la directive.

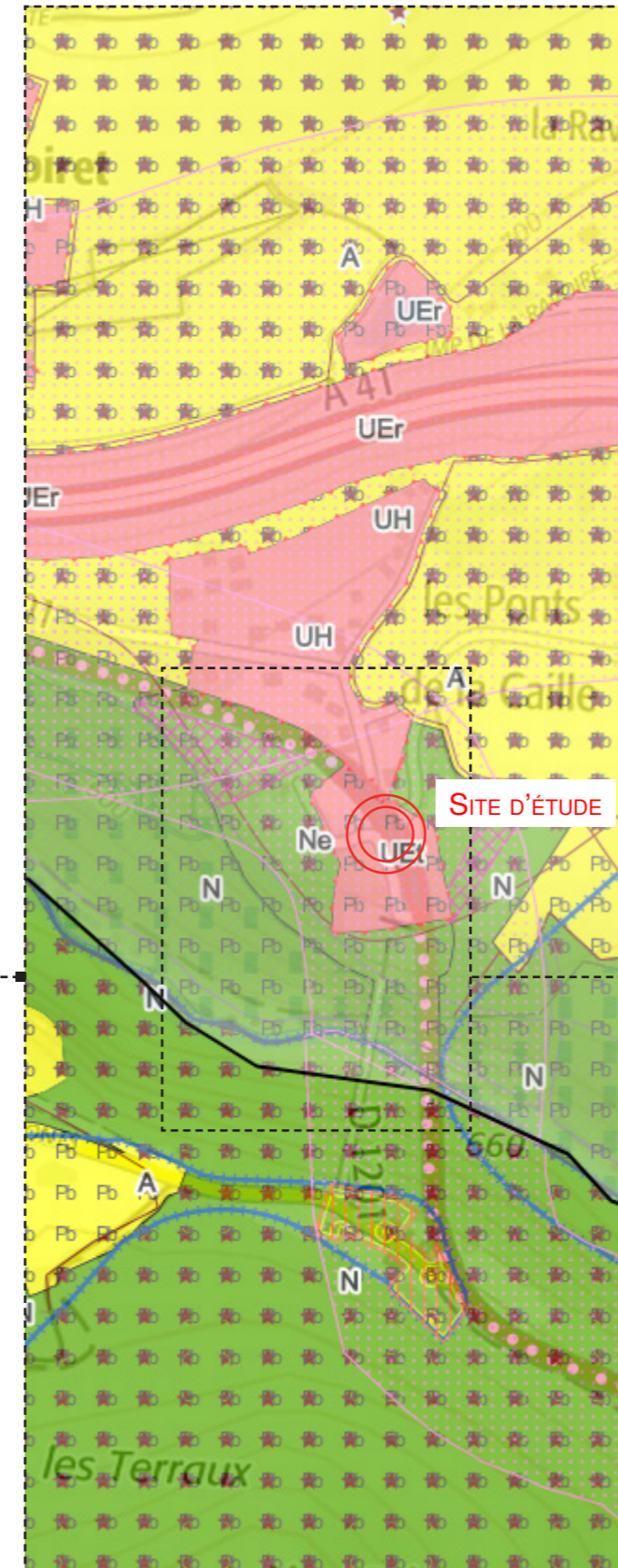
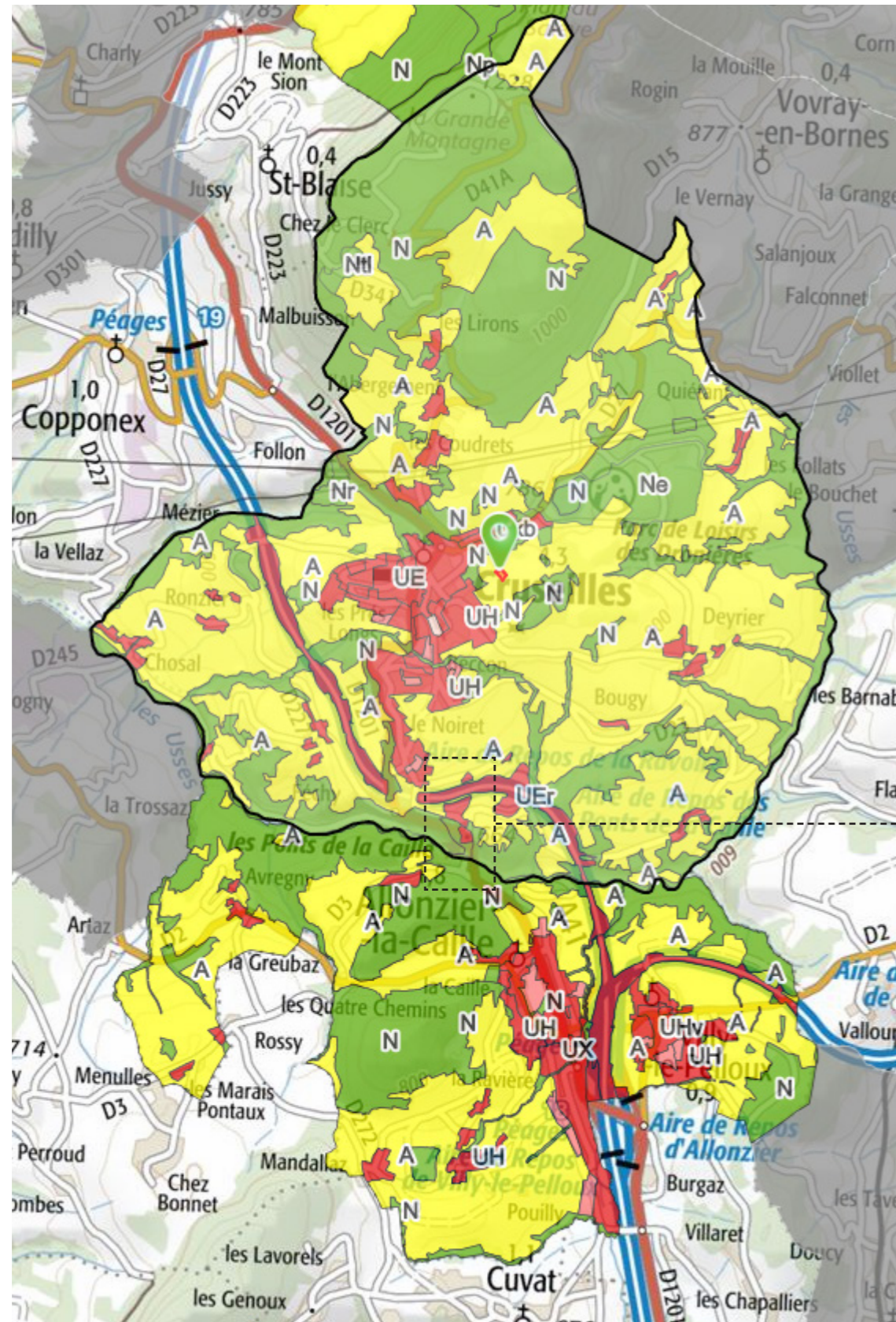


Délaissés actuels amenés à disparaître avec le projet d'aménagement



La RD 1201 jouxte la limite amont du périmètre de protection rapprochée du forage de Mallabranche et se trouve dans la zone sensible n°1 du périmètre de protection rapprochée du captage de La Douai. Toutefois, selon les échanges avec l'ARS (Agence Régionale de Santé) Auvergne-Rhône-Alpes, il a été acté que compte tenu de la faible surface imperméabilisée induite par la création du giratoire, le rejet des eaux pluviales après transit par un décanteur-déshuileur pourra se faire au réseau hydrographique. Ce dispositif d'évacuation devra être totalement étanche dans la zone commune des deux périmètres de protection rapprochée. Ces préconisations ont bien été prises en compte dans le projet d'aménagement.





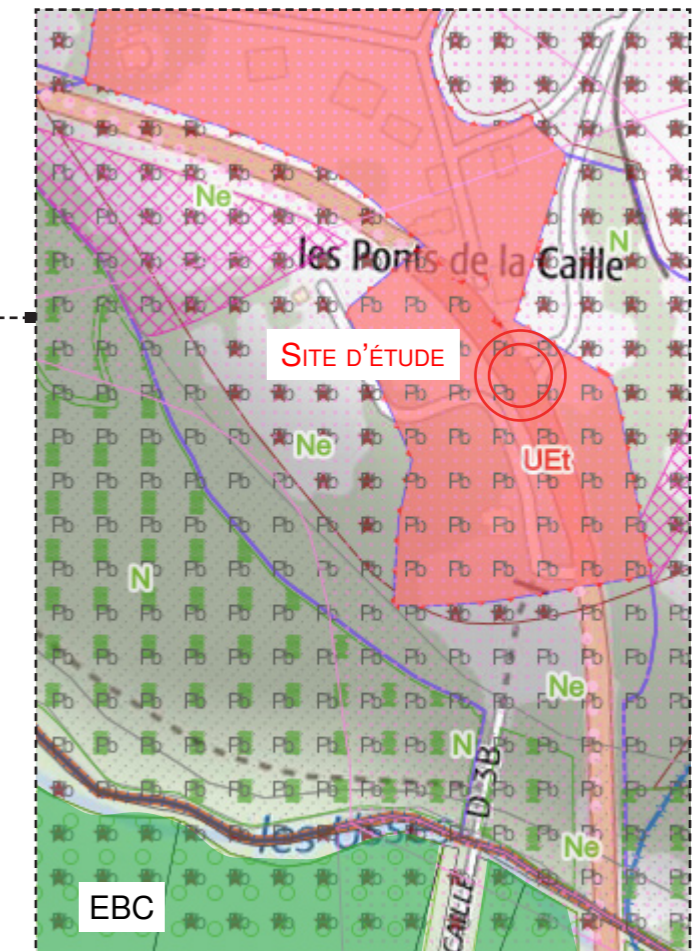
Le site d'étude est régi par le SCOT du bassin annecien et par le PLU de la commune de Cruseilles.

Il est situé en zone UEt, secteur de requalification et d'aménagement touristique du Pont de la Caille. Dans ce secteur sont autorisés les travaux, les constructions et les installations à condition qu'ils soient nécessaires au projet de requalification et d'aménagement touristique du pont.

De part et d'autre de ce secteur, le PLU classe les espaces en zone N, zone naturelle.

La parcelle adjacente au parking réaménagé est quant à elle classée en zone Ne, zone naturelle pour aménagements légers à vocation d'équipements publics et/ou d'intérêt collectif, en application du règlement.

Le long de la rivière des Usse, les gorges présentent de nombreux EBC (Espaces Boisés Classés).





Compte-tenu de la topographie du site et de la position future du giratoire en courbe, les usagers en provenance d'Allonzier-la-Caille ne seront pas directement impactés par cette implantation.

De même, la vue depuis le pont de la Caille ne sera pas liée directement à celle sur le giratoire.

Pour les usagers en provenance de Cruseilles, là encore l'implantation du giratoire dans la courbe n'impacte pas réellement la vue.

Par ailleurs, concernant les eaux pluviales, la surface imperméabilisée ne sera pas nettement supérieure à celle existante. Un bassin de rétention n'est donc pas requis.

Les covisibilités les plus importantes sont celles liées au pont de la Caille.

D'une manière générale, compte-tenu de la topographie, le giratoire n'aura pas d'impact visuel direct pour les usagers en provenance d'Allonzier-la-Caille.

La covisibilité la plus directe est celle liée à l'arrivée sur le pont pour les usagers en provenance de Cruseilles. A l'heure actuelle, le caractère routier est mis en avant, au dépend du pont. Plusieurs indicateurs rendent le pont secondaire : le marquage au sol, le terre-plein central, le panneau «Stop».

Dans l'aménagement futur, cet accès routier sera supprimé. Le parvis pourra être traité dans la continuité de ce qui a déjà été proposé. Le panneau du pont de la Caille pourra être déplacé afin de valoriser l'ouvrage.



Le pont est perceptible depuis l'accès riverain (photographie n°1), cependant l'implantation du giratoire ne modifiera pas la vue depuis cette route.

Depuis la route principale, le pont est visible uniquement en cette saison d'automne, les feuilles des arbres étant en train de tomber (photographie n°2). L'utilisateur peut toutefois percevoir le pont peu après le précédent rond-point (photographie n°3). Cette visibilité ne sera pas impactée par le projet, ce dernier n'étant pas situé dans l'axe de perception.



L'impact du giratoire depuis le pont par les touristes sera plus favorable que l'aménagement actuel. En effet, depuis le pont, l'impact routier sera amoindri, puisque l'accès proche sera supprimé. De plus, le giratoire étant situé légèrement dans la courbe, il ne sera peu perceptible depuis le pont. Les visiteurs distingueront la végétation du rond-point, ce qui sera une amélioration nette de l'état existant. Les encoches pour la desserte des bus seront visibles, avec des trottoirs qualitatifs traités dans la continuité des revêtements de sols existants, en béton désactivé.

Par ailleurs, une vue imprenable sur le Parmelan, le mont Veyrier et plus loin la chaîne des Aravis s'offre également aux yeux des usagers dans le sens descendant. Ces vues lointaines ne seront nullement impactées par l'aménagement du giratoire. Une attention particulière sera toutefois prêtée à la hauteur des végétaux utilisés.



L'emprise du giratoire n'a pas d'impact direct sur la végétation alentour puisqu'il est calé sur les emprises de voiries ou délaissés actuels.
La palette végétale utilisée sera toutefois respectueuse du patrimoine végétal existant, en proposant des essences indigènes, en accord avec la flore protégée par l'inventaire des ZNIEFF.



Hêtre
Fagus sylvatica



Fusain à larges feuilles
Eunonymus latifolius



Groseiller rouge
Ribes rubrum



Oreille d'Ours
Primula auricula



Epicéa
Picea abies



Rosier des Alpes
Rosa pendulina



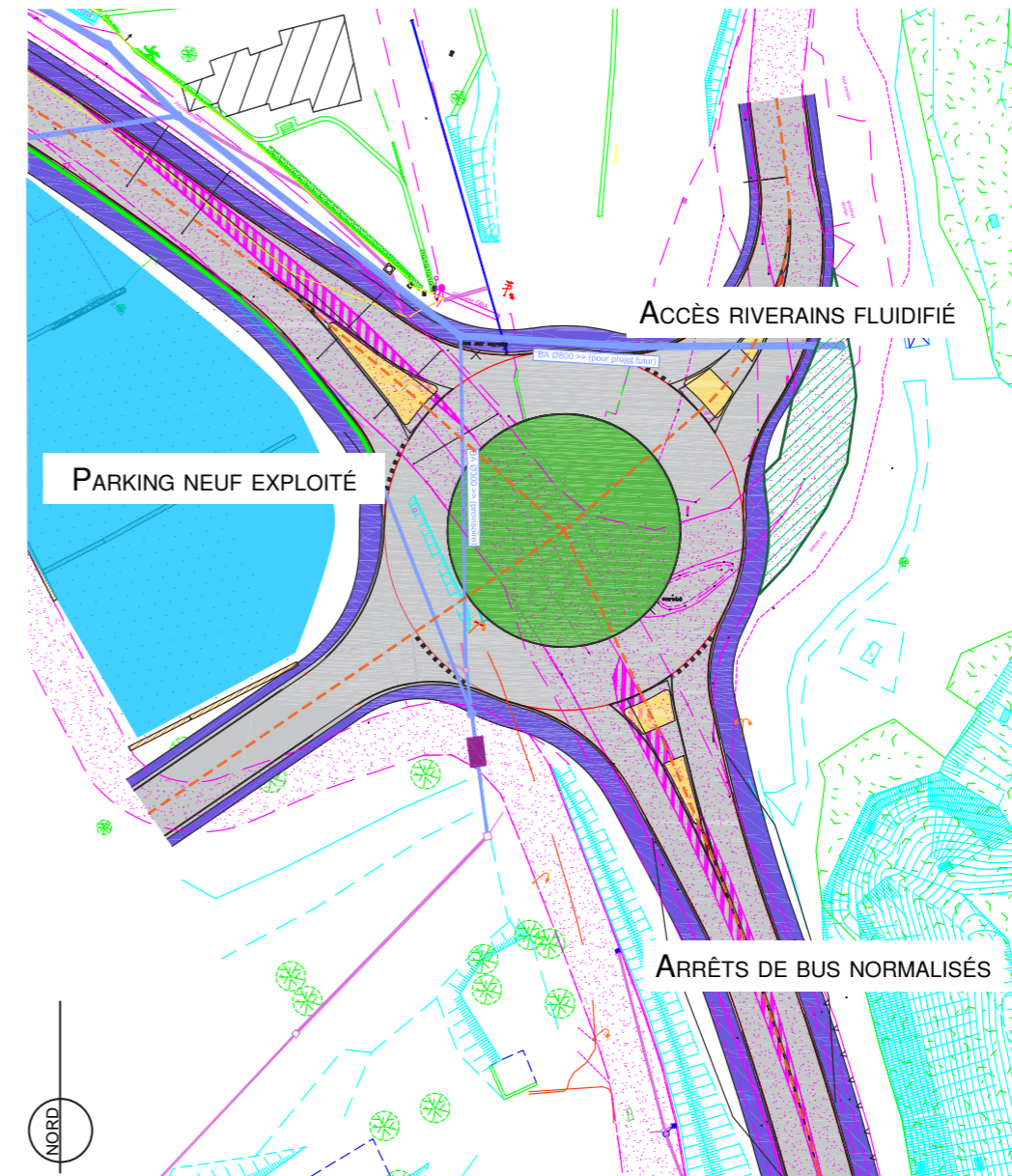
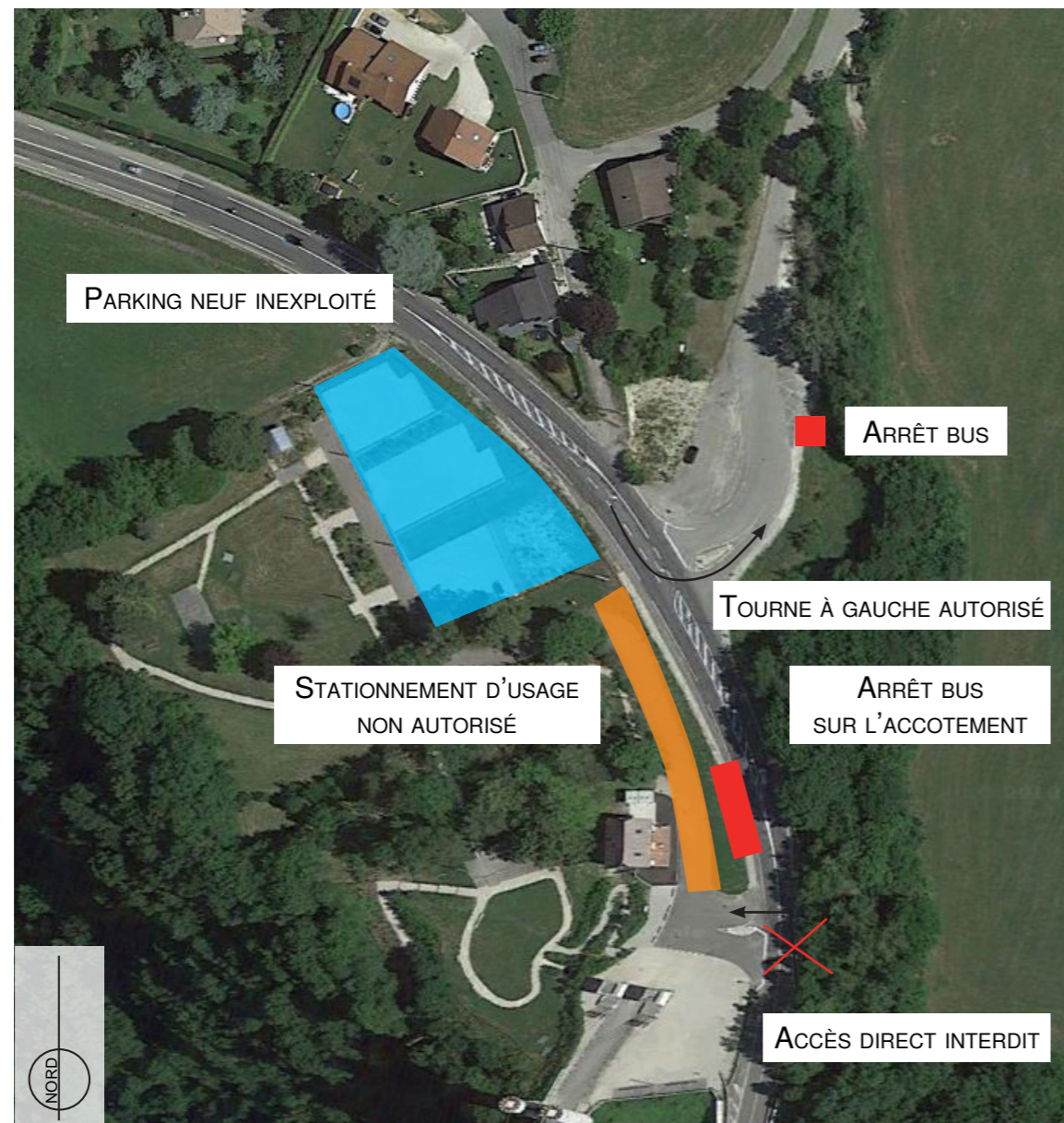
Gypsophile des murailles
Gypsophila muralis



Polystic à aiguillons
Polystichum aculeatum

A l'heure actuelle, l'accès au pont de la Caille se fait directement depuis la départementale. En provenance d'Allonzier, les usagers sont obligés de remonter jusqu'au giratoire de Cruseilles. De plus, comme décrit précédemment, les sorties en direction de Cruseilles sont compliquées compte-tenu du flux ininterrompu et de la vitesse de véhicules. La sortie riverains vers Allonzier-la-Caille est également complexe et nécessite parfois de remonter vers le giratoire de Cruseilles pour repartir vers Allonzier. En termes de stationnement bus, dans le sens montant, un abri bus permet l'attente en toute sécurité. Par contre, dans le sens descendant, aucun arrêt n'est réellement officialisé : le bus s'arrête sur l'accotement de la chaussée, à proximité de l'entrée du site du pont. Enfin, au niveau du stationnement, bien qu'un parking visiteurs neuf ait été réalisé, les usagers s'arrêtent devant le pont, devant l'office du tourisme, de manière anarchique. Un manque de signalisation est à déduire de cet usage.

Au contraire, dans l'aménagement projeté, l'accès au pont de la Caille et à son parking est fluidifié, grâce au giratoire. La signalisation est ainsi améliorée et le stationnement intempestif de véhicules devant l'office du tourisme évité. La sortie riverains est elle aussi facilitée. Les bus, quant à eux, retrouvent de réels arrêts, avec des trottoirs confortables et sécurisés pour les piétons.



Les nouveaux aménagements prendront en compte la charte utilisée pour les aménagements réalisés en 2014 aux abords du pont, afin d'offrir une harmonie visuelle et une cohérence de projets.



Les gabions



La ganivelle bois



Le stabilisé



Le béton désactivé



Les bordures granit



Les bancs en bois



Les potelets RAL Mars sablé











Le mobilier de détente bois



Les mâts d'éclairage



-  Participer à la biodiversité et sensibiliser les usagers à la préservation de l'environnement (panneaux pédagogiques, gestion différenciée, choix d'essences indigènes avec faible entretien)
ZNIEFF, ...
-  Mettre en valeur le site inscrit en créant un parvis à la hauteur
-  Effacer les délaissés en intégrant les objectifs de la directive du Salève
-  Réaliser un aménagement se fondant dans le paysage pour valoriser les vues sur les massifs
-  Végétaliser les abords du giratoire avec une palette d'essences indigènes
-  Contribuer à la fluidité des accès grâce à une signalétique qualitative adaptée
-  Proposer une unité dans le mobilier urbain, en cohérence avec les aménagements déjà réalisés
-  Gérer l'écoulement des eaux pluviales en favorisant l'infiltration et la gestion aérienne des eaux

➔ Proposer des aménagements paysagers de qualité pour les inscrire durablement dans le paysage naturel, urbain et social fort du cadre dans lequel ils s'insèrent en appliquant les 3 piliers du développement durable

La variante 1 propose une giration des bus dès l'entrée du rond-point. Cette solution nécessite de raccourcir le mur en gabions existant. La bretelle d'accès à l'office du tourisme est supprimée et re végétalisée. Le parvis du pont est requalifié, l'ancienne entrée effacée au profit d'une place en stabilisé sur laquelle les secours et les véhicules d'entretien pourront toujours accéder. Une allée en béton désactivé dans l'axe du pont permet de relier l'arrêt de bus au pont.

La variante 2 propose un stationnement longitudinal des bus, en retrait de la route. Cette solution nécessite d'empiéter sur les aménagements existants. La bretelle d'accès à l'office du tourisme est conservée partiellement, puis l'on retrouve un parvis devant l'office du tourisme en stabilisé ainsi qu'une allée en béton désactivé dans l'axe du pont. Les espaces résiduels sont re végétalisés en prairie fleurie qui permet de conserver la vue sur le pont. De petits sentiers en stabilisé dans l'esprit de ceux situés à proximité permettent de rejoindre la placette en platelage existante.





La variante retenue propose une giration des bus sur le dernier parking. Cette solution nécessite de modifier légèrement le mur en gabions existant, mais permet surtout de réaliser la giration en toute sécurité pour les piétons, sans empiéter sur les parcelles adjacentes. La bretelle d'accès à l'office du tourisme est conservée mais l'accès est restreint par des potelets amovibles. Le parvis du pont est requalifié, l'ancienne entrée effacée au profit d'une place en stabilisé sur laquelle les secours et les véhicules d'entretien pourront toujours accéder. Une allée en béton désactivé dans l'axe du pont permet de relier l'arrêt de bus au pont.

Les abords sont également re végétalisés, les surfaces auparavant imperméabilisées sont ainsi restituées «au naturel». Un sentier piéton en stabilisé permet de relier le hameau nord à l'aménagement du pont.



Ouverture du mur en gabions pour le retournement des bus

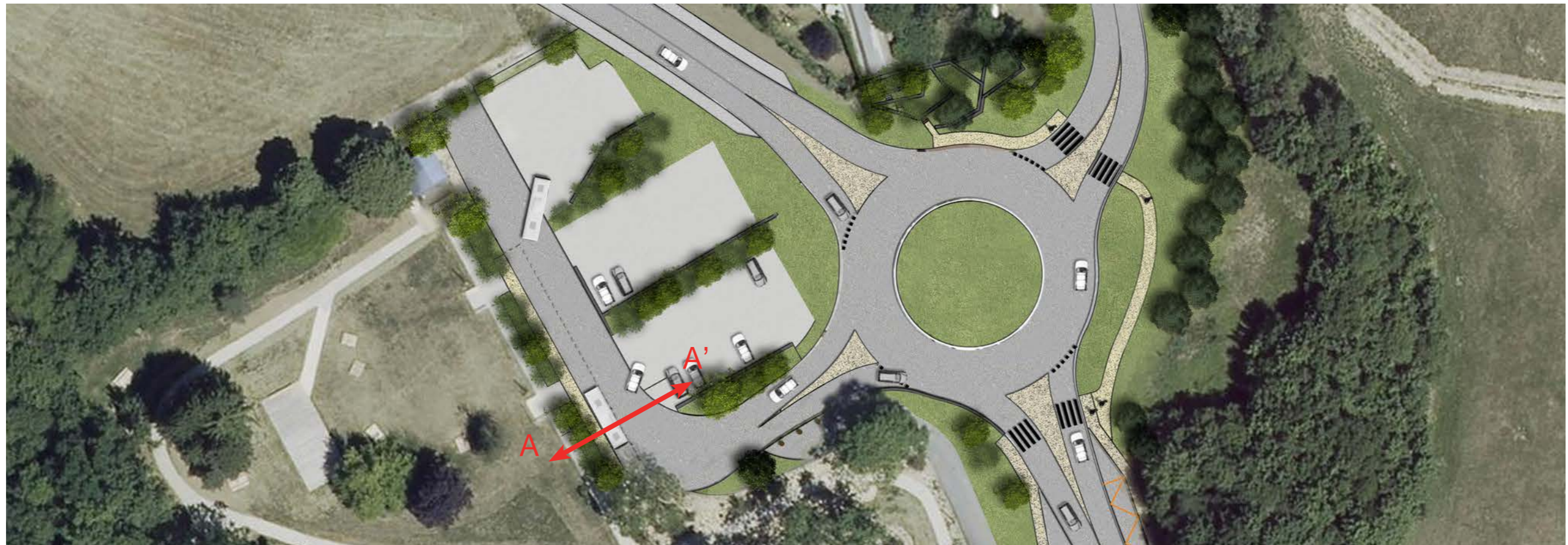
Reprise des ensemencements, re végétalisation des abords



Stationnement longitudinal des bus

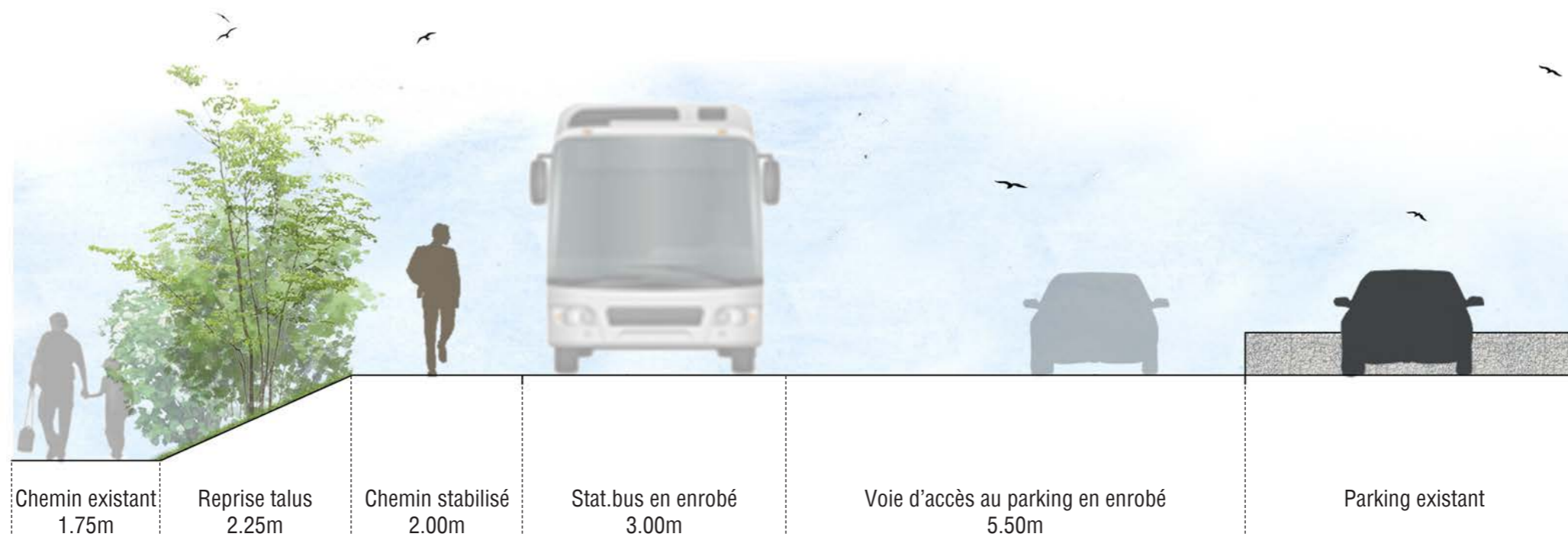
Création d'un trottoir en stabilisé
Reprise du talus avec plantation d'arbustes en lien avec ceux existants
Raccordement sur le chemin existant





A

A'



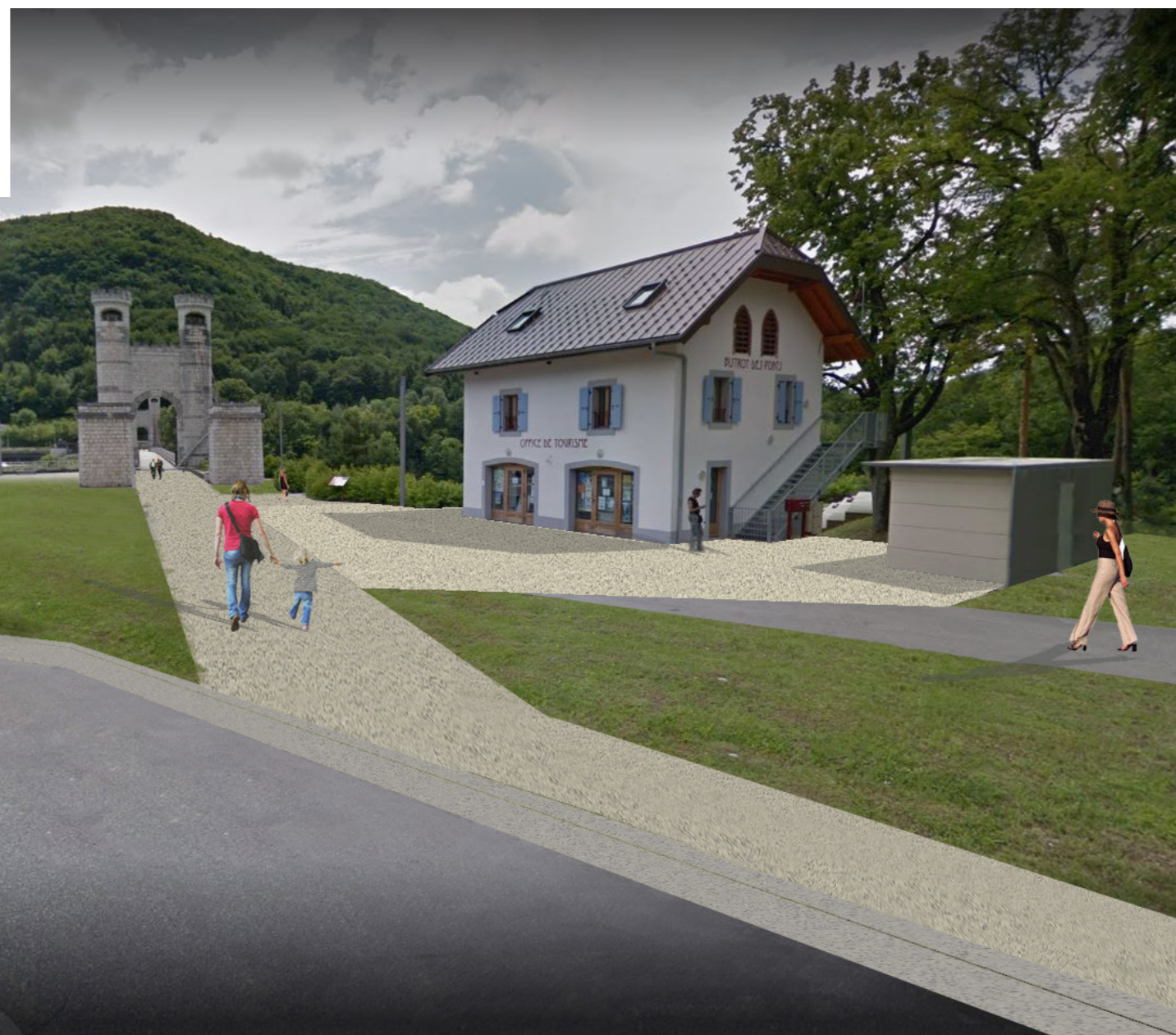
Conservation partielle de la voie d'accès en enrobé, ajout potelets amovibles

Création d'un quai bus et d'un chemin piéton en désactivé, dans l'axe du pont



Placette en stabilisé, raccordement au chemin PMR existant

Chemin en stabilisé, raccordement au belvédère en platelage





Soutènement en gabions avec chemin piéton

Plantation d'une lisière arborée dans la continuité de l'existante



Continuité piétonne vers le hameau en stabilisé

Réensemencement de type prairial



Suppression de la GBA, enrobé supprimé, re végétalisation de l'espace et continuité piétonne privilégiée