

Projet d'aménagement du parking de Côte Brune sur la commune des 2 Alpes (38)

Réponse à la demande de compléments

CONSULTING

SAFEGE
Universaône
18 rue Félix Mangini
69009 LYON

Agence Rhône Alpes

SAFEGE SAS - SIÈGE SOCIAL
Parc de l'île - 15/27 rue du Port
92022 NANTERRE CEDEX
www.safège.com

Version : 1

Date : Novembre 2019

Rédacteur : Marie LAVOREL

Visa : Renaud DUMAY

Sommaire

1.....	Le parking, étape du programme global	3
1.1	Principaux constats sur le stationnement sur la commune des 2 Alpes	3
1.2	Répartition de l'offre sur la station	3
1.3	Objectifs de la politique de stationnement	3
1.4	Décisions pour le stationnement futur	4
2.....	Principes d'aménagements	5
2.1	Emprise du projet	5
2.2	Aménagements futurs et insertion paysagère	7
2.3	Volume de déblais & destination	8
3.....	Rubriques de la Nomenclature concernées par le projet	9

Tables des illustrations

Figure 1: Localisation du stationnement réglementé actuel et positionnement des deux nouveaux parkings	4
Figure 2: Réflexion de réglementation du stationnement à terme	4
Figure 3: Réflexion sur la zone bleue à mettre en place	4
Figure 4: Surfaces des différentes parties constituant le terrain d'assiette.....	5
Figure 5: Prise en compte de la topographie.....	6
Figure 6: Topographie du site et emprise retenue	6
Figure 7: Emergences : Accès piétons	7
Figure 8: Exemples de principes d'insertion architecturale	7

Table des tableaux

Tableau 1 : Rubriques de la Nomenclature des études d'impact concernées par le projet.....	9
--	---

1 LE PARKING, ETAPE DU PROGRAMME GLOBAL

1.1 Principaux constats sur le stationnement sur la commune des 2 Alpes

La station est excentrée par rapport aux bassins d'habitat alentours, de ce fait les premiers arrivés (employés) prennent les places de stationnement les plus attractives et gênent la rotation de touristes. Les zones bleues existantes, très limitées, ont pour objectif d'empêcher ce phénomène. La voirie doit se recentrer sur son rôle d'accueil des visiteurs journée

Aujourd'hui, le stationnement est libre et gratuit sur la majeure partie de la commune. En conséquence, les copropriétés ne déneigent plus leurs espaces de stationnement, de ce fait les résidents se garent sur voirie. Un durcissement de la réglementation sur le stationnement, doit inciter les résidents à retourner stationner sur leur parcelle privée.

La station est très congestionnée par les voitures, dont certaines restent stationnées toute la semaine. La commune à la volonté de réduire le stationnement sur voirie et de réglementer progressivement le stationnement maintenu. La rotation des véhicules permettra de faciliter le déneigement.

Une organisation du stationnement consommatrice d'espace, du fait d'une forte proportion de stationnement en épi, à laquelle s'ajoute une forte densité de stationnement sur les voies transversales. Visuellement, la voiture est très présente et marque le paysage de la station, avec le sentiment d'une "station parking".

1.2 Répartition de l'offre sur la station

Actuellement environ 3 500 places de stationnement existent sur l'ensemble de la station. Ces stationnements se répartissent à raison de 136 places dans les 4 zones bleues (point information, centre-station, avenue de la Muzelle et abords du parking de la place de l'alpe de Venosc), 275 places payantes dans le parking en ouvrage de la place de l'alpe de Venosc, 68 places payantes dans le parking Centre station, 2 980 places non réglementées dont environ 800 avenue de la Muzelle et rue des Sagnes.

1.3 Objectifs de la politique de stationnement

Plutôt que de multiplier les poches de stationnement à proximité des logements, qu'il est très difficile de mettre en œuvre du fait de la non maîtrise du foncier, la commune a décidé d'optimiser les poches existantes et de créer des parkings de plus grandes capacités. 2 projets de parkings d'environ 300 places de stationnement chacun (Passerelle et Côte Brune), sont envisagés

La construction d'un parking public de 300 places en entrée de station « le parking de la passerelle » (objet d'une étude séparée), sera situé à 1,3 km environ du cœur de station et desservi par des transports en commun gratuit, pourra jouer un rôle de parking de « dissuasion ».

La construction du parking public au centre de la station, « le parking Cote Brune » d'environ 300 places qui avec le parking existant de la place de l'alpe de Venosc, distant de 400 m, permettra un bon maillage du cœur de la station, et disposera d'une situation privilégiée au pied des accès principaux au domaine skiable.

La réalisation des parkings permettra la suppression progressive de places sur voirie dans le périmètre d'attraction (environ 200 mètres) des parkings au profit de l'amélioration qualitative des espaces publics.

La mise en cohérence de la réglementation, des tarifs et des mesures de surveillance.

1.4 Décisions pour le stationnement futur

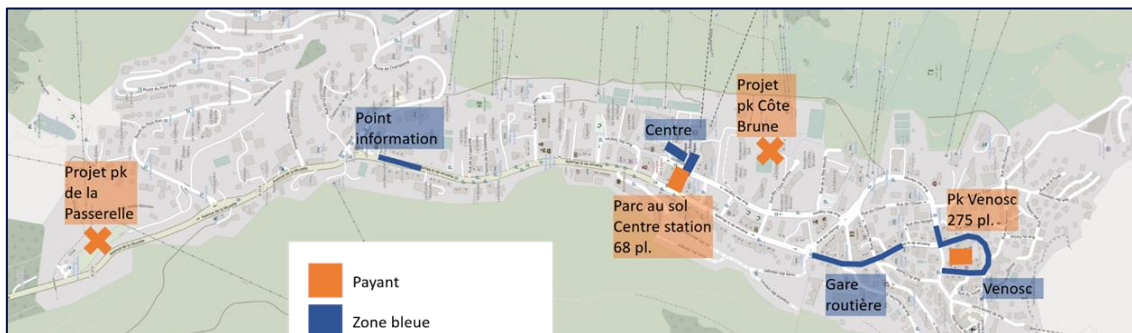


Figure 1: Localisation du stationnement réglementé actuel et positionnement des deux nouveaux parkings

A l'horizon 2025, 2 projets de parking représentant environ 550/600 places, viendront compléter l'offre existante sur la place de l'Alpe de Venosc et le centre station. En parallèle de cette offre une réglementation du stationnement sur voirie sera mise en place avec pour objectif de diminuer l'impact visuel de la voiture sur la station et améliorer la rotation des stationnements restants, pour un meilleur accès aux commerces.

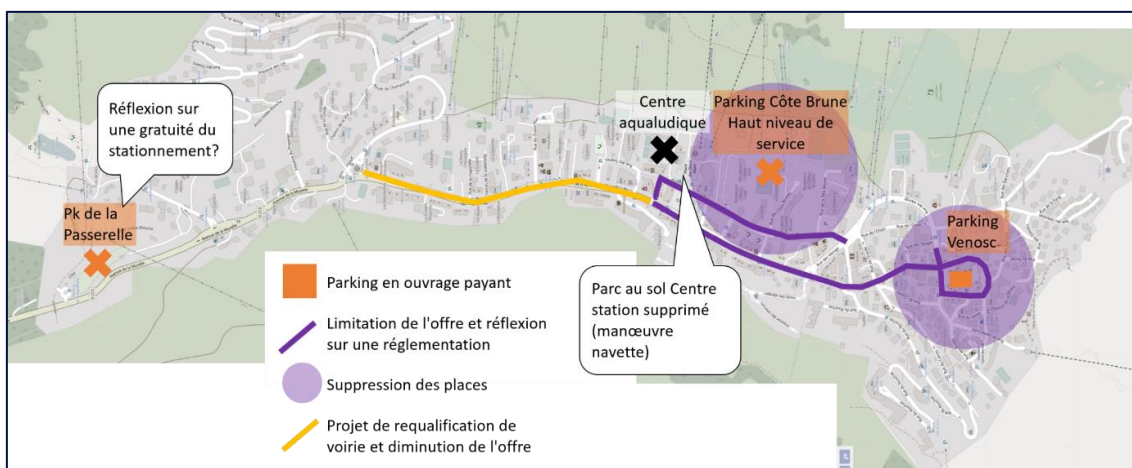


Figure 2: Réflexion de réglementation du stationnement à terme

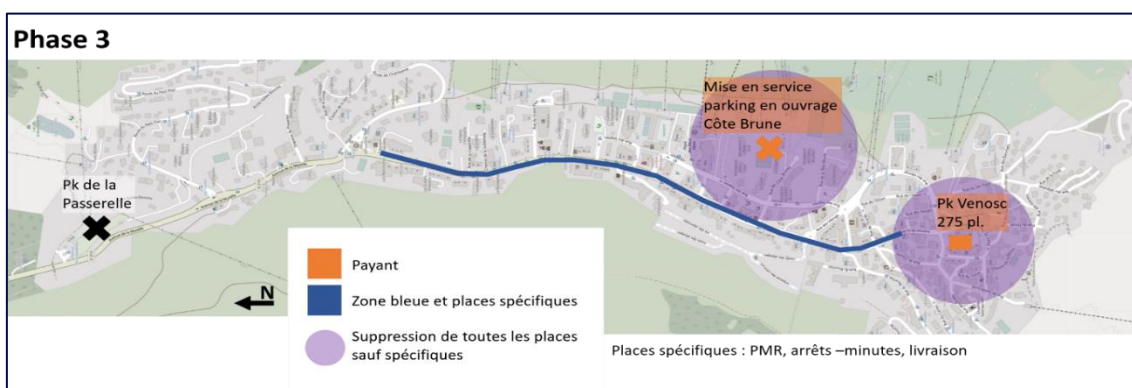


Figure 3: Réflexion sur la zone bleue à mettre en place

2 PRINCIPES D'AMENAGEMENTS

2.1 Emprise du projet

Le site du projet est composé de 3 parcelles. Le fonctionnement actuel général sera conservé, avec deux parcelles vouées à accueillir le parking en lui-même (321 et 317) et la parcelle 509 qui conservera sa fonction d'accès au parking et aux résidences Coolidge et Côte Brune (rue des Côtes Brunes) ainsi qu'à l'hôtel Côte Brune.

Le programme prévoit entre 260 et 280 places. En se basant sur une emprise au sol venant jusqu'en tête de talus, la surface au sol sera d'environ 3 325 m², avec une construction sur deux voire trois niveaux maximum, la surface de plancher créée sera inférieure à 10 000m².

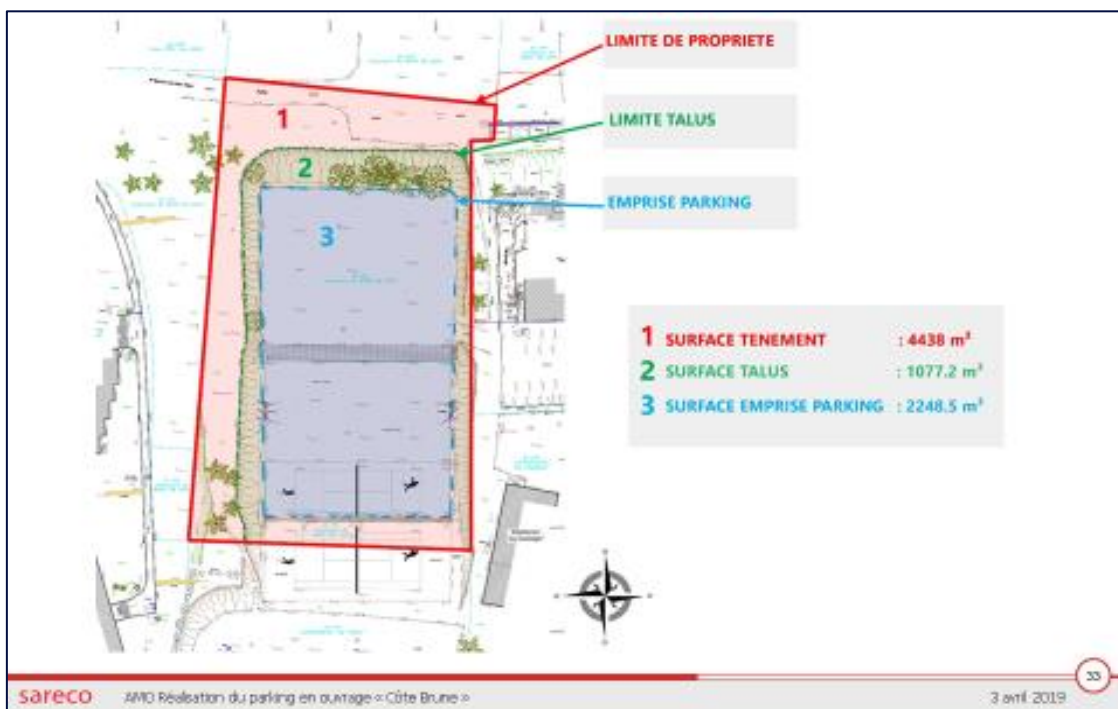


Figure 4: Surfaces des différentes parties constituant le terrain d'assiette

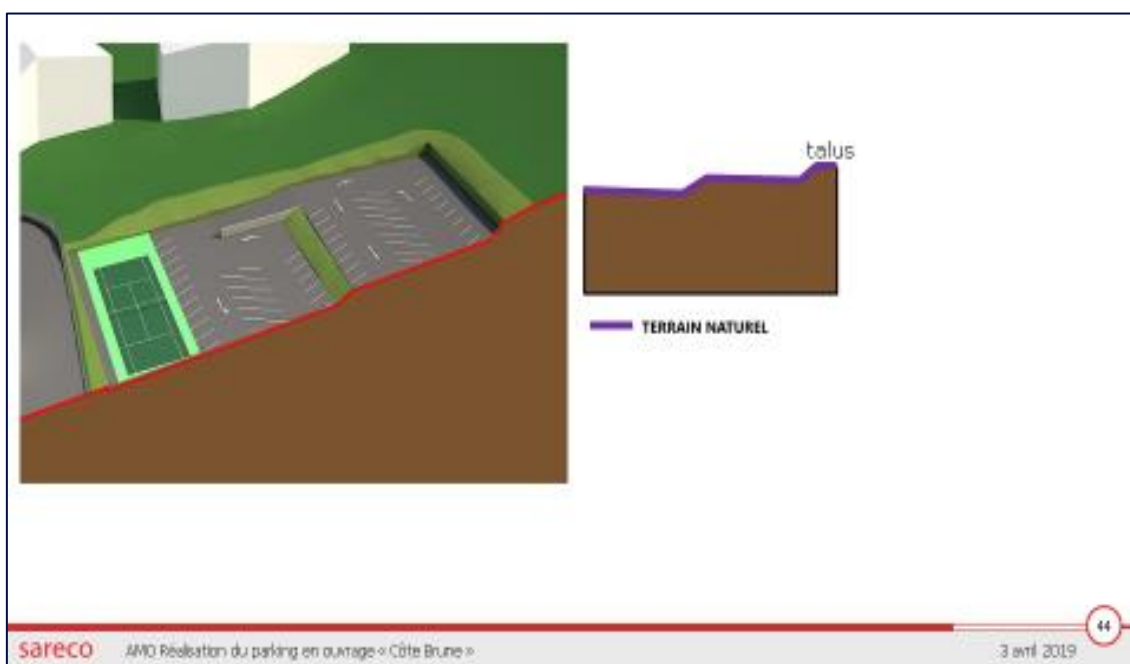


Figure 5: Prise en compte de la topographie

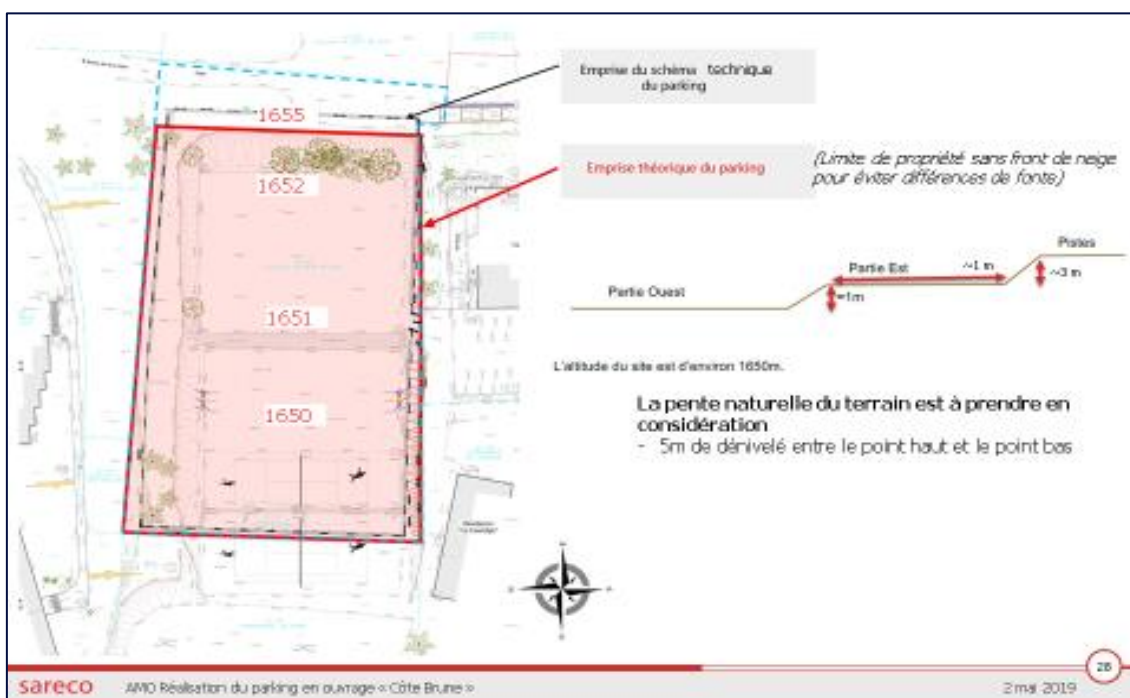


Figure 6: Topographie du site et emprise retenue

2.2 Aménagements futurs et insertion paysagère



Figure 7: Emergences : Accès piétons

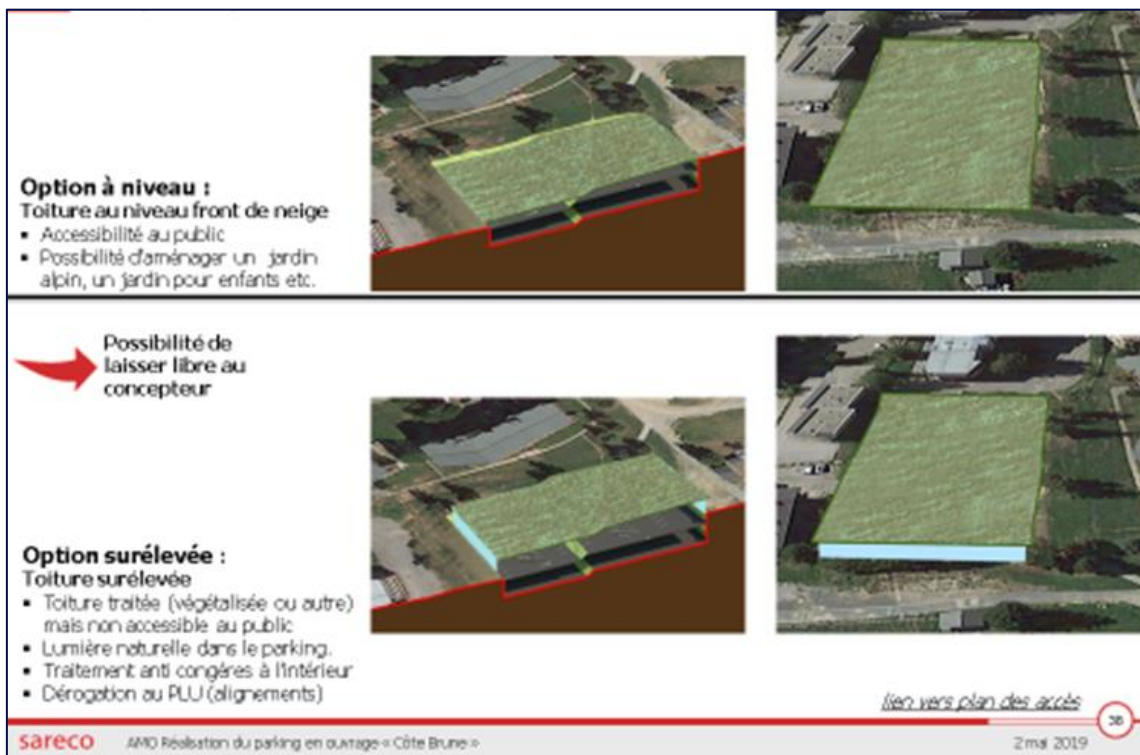


Figure 8: Exemples de principes d'insertion architecturale

2.3 Volume de déblais & destination

D'un point de vue global, le projet est excédentaire en matériaux. Les déblais correspondent aux terrassements prévus. Le volume de déblais estimé est inférieur à 14 000 m³.

La conception du projet prévoit d'optimiser le réemploi de matériaux du site afin d'équilibrer les volumes (déblais/remblais) pour la réalisation de l'aménagement du parking.

Ceci permet également de réduire l'impact du trafic lors du chantier.

La gestion des matériaux excédentaires de l'ensemble du projet s'effectuera de la manière suivante, par ordre de priorité :

- Majeure partie des déblais réutilisée directement sur site :
 - ▷ Mise en remblai sur site d'une partie des déblais (environ 1/3) permettant de remodeler des espaces sur le pied de piste (talutage) ;
 - ▷ Le projet prévoit la valorisation, si possible des matériaux, notamment en support pour la toiture végétalisée et pour tout autre réutilisation (en fonction des matériaux)
- Les déblais non réutilisés seront chargés et évacués vers une filière adaptée.

Des études géotechniques permettront de définir les qualités et réemplois définitifs des matériaux (en fonction de leur état).

3 RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE CONCERNEES PAR LE PROJET

Au regard des caractéristiques du projet, les rubriques de la Nomenclature des études d'impact concernées par le projet sont précisées dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1 : Rubriques de la Nomenclature des études d'impact concernées par le projet

Catégories de projets		Projets soumis à évaluation environnementale	Projets soumis à examen au « cas par cas »	Caractéristiques du projet
41°	Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs.		a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus ; b) Dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidences mobiles de loisirs de 50 unités et plus.	Le projet est concerné par la rubrique 41°a : Aire de stationnement ouverte au public de 50 unités et plus.
39°	Travaux, constructions et opérations d'aménagement y compris ceux donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté.	Travaux, constructions et opérations constitués ou en création qui créent une surface de plancher supérieure ou égale à 40 000 m² ou dont le terrain d'assiette couvre une superficie supérieure ou égale à 10 hectares.	Travaux, constructions et opérations d'aménagement constitués ou en création qui soit créent une surface de plancher supérieure ou égale à 10 000 m² et inférieure à 40 000 m² et dont le terrain d'assiette ne couvre pas une superficie supérieure ou égale à 10 hectares, soit couvrent un terrain d'assiette d'une superficie supérieure ou égale à 5ha et inférieure à 10 ha et dont la surface de plancher créée est inférieure à 40 000 m².	Le projet n'est pas concerné par la rubrique 39° : Le parking sera composé de 260-280 places, sur 2 ou 3 niveaux, pour une surface comprise entre 6500 et inférieure à 10 000 m².
		Les composantes d'un projet donnant lieu à un permis d'aménager, un permis de construire, ou à une procédure de zone d'aménagement concerté ne sont pas concernées par la présente rubrique si le projet dont elles font partie fait l'objet d'une étude d'impact ou en a été dispensé à l'issue d'un examen au cas par cas.		
6°	Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique) On entend par « route » une voie destinée à la circulation des véhicules à moteur, à l'exception des pistes cyclables, des voies vertes et des voies destinées aux engins d'exploitation et d'entretien des parcelles.	a) Construction d'autoroutes et de voies rapides. b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres. c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.	a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'État, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente. b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.	Le projet n'est pas concerné par la rubrique 6° : Le programme contient la reprise des accès au parking, mais aucune construction de routes ou voies supérieures à 3km.

4 MESURES ERC VISANT A EVITER LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT

Les habitats naturels situés sur la zone de projet d'aménagement du parking de Côte Brune sont **communs et anthropisés** et accueillent quelques espèces anthropophiles communes. La **biodiversité est très réduite** quel que soit le groupe taxonomique du fait de cette anthropisation. Ce projet impactera donc les espèces fréquentant ces habitats, de façon plus ou moins importante.

La mise en place d'un planning intégrant les sensibilités du cycle biologique de ces espèces permettra de limiter le dérangement et les impacts sur ces populations faunistiques, et l'application d'autres mesures conservatrices permettra de limiter voire d'annuler les impacts sur celles-ci.

Au vu du diagnostic faune/flore réalisé, seules une espèce de mammifère, trois espèces d'oiseaux et une espèce de reptile pourraient potentiellement représenter un enjeu sur le site.

- **Pipistrelle commune** : Enjeux intrinsèques forts parce qu'il s'agit d'une espèce protégée, mais les enjeux sont modérés au regard de l'utilisation des habitats du site : en chasse sur le site, absence de gîte d'estivage (probablement derrière les bardages des bâtiments des 2 Alpes).

Cette espèce est nocturne et anthropophile. Par conséquent, les travaux ne seront réalisés qu'en période diurne.

- **Chardonneret élégant, Pinson des arbres et Rougequeue noir** : oiseaux nicheurs dans les arbres isolé du site.

Si ces arbres doivent être coupés, ces opérations seront réalisées en dehors des périodes de reproduction (avril à août). Si les arbres sont conservés, les travaux devront débuter avant la période de reproduction (mars à août) ou après le 15 août.

- **Lézard des murailles** : Les travaux devront être débutés hors période de repos (octobre-avril), par une journée douce pour permettre la fuite de cette espèce ubiquiste. Des aménagements paysagers à base de rochers ou de murs avec des interstices permettront de constituer des zones d'abri pour cette espèce.

Le planning préconisé afin d'éviter tout impact sur la faune est présenté ci-dessous :

Espèces	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Pipistrelle commune												
Chardonneret élégant												
Pinson des arbres												
Rougequeue noir												
Lézard des murailles												

Périodes à éviter pour le démarrage des travaux