

Annexe 4 : Notice de présentation

Requalification et sécurisation de la route départementale 903 entre l'autoroute A40 et le carrefour des Chasseurs

Examen cas par cas – Notice de présentation



janvier 2025



12 Avenue du Pré de Challes – Parc des Glaisins
ANNECY LE VIEUX – 74 940 ANNECY
☎ 04 50 64 06 14 ☎ 04 50 64 08 73
@ : sage.annece@sage-environnement.fr
🌐 : www.sage-environnement.com

Fiche document :

Informations :

Client / Maître d'ouvrage :	Département de la Haute-Savoie
Contact – Coordonnées :	Département de la Haute-Savoie Direction des Nouvelles Mobilités 1 rue 30E Régiment d'Infanterie CS 32444 74041 ANNECY Cedex Téléphone : 04 50 33 50 00
Numéro dossier SAGE :	
Responsable :	Nicolas Dunaux
Assistant(e)s :	
Relecteur :	CD74
Titre :	Requalification et sécurisation de la route départementale 903 entre l'autoroute A40 et le carrefour des Chasseurs
Sous-titre – objet :	Examen cas par cas – Notice de présentation
Catégorie document :	Note technique
Mots clés :	[Mots clés]
Statut document :	Final
Indice de révision :	V2
Référence document :	ND/19.113/2
Confidentialité :	
Fichier :	Annexe n°4 Notice de présentation cas par cas v3.docx
Date :	24/01/2025
Nombre de pages :	54

Historique des versions et révisions :

Indice révision	Date	Détails – modifications	Resp.
0	24/02/2023	Version initiale	Nicolas Dunaux
1	04/05/2023	Version finale	Nicolas Dunaux
2	24/01/2025	Version finale	Nicolas Dunaux

Avertissement :

Ce document, les données, informations, analyses et conclusions qu'il contient sont la propriété exclusive du maître d'ouvrage. Toute reproduction, diffusion, publication, mise en ligne, même partielle, ne peut être effectuée sans son accord préalable mentionné par écrit. Le cas échéant, citation doit être faite de la source des éléments reproduits.

SAGE Environnement ne communiquera aucune information, document ou fichier en dehors de ce cadre strict.



12 Avenue du Pré de Challes – Parc des Glaisins
ANNECY LE VIEUX – 74 940 ANNECY
☎ 04 50 64 06 14 📠 04 50 64 08 73
@ : sage.annecy@sage-environnement.fr
🌐 : www.sage-environnement.com

PRÉAMBULE

La présente note vient compléter le formulaire de demande d'examen au cas par cas pour les mises en compatibilité de PLU réalisées dans le cadre de la DUP du projet global de requalification et sécurisation de la route départementale 903 entre l'autoroute A40 et le carrefour des Chasseurs. Pour rappel, ce projet a été soumis à évaluation environnementale suite à décision après examen au cas par cas.

Le projet global concerne 5 communes de la Haute-Savoie (Cranves-Sales, Bonne, Fillinges, Contamine-sur-Arve et Nangy) mais les aménagements programmés ne nécessitent la mise en compatibilité que de 3 d'entre elles (Cranves-Sales, Fillinges et Nangy).

Une analyse croisée avec le service urbanisme de la préfecture a été réalisée afin de valider les hypothèses de mise en compatibilité.

Aussi, cette procédure de mise en compatibilité découle de la réalisation du projet global, mais ne considère que les sites objets des mises en compatibilité et les aménagements prévus sur ces sites.

TABLE DES MATIERES

PRÉAMBULE.....	3
I. Présentation du projet d'aménagement.....	6
I.1 Cadre du projet	6
I.2 Justification du projet.....	6
I.2.1 Contexte actuel.....	6
I.2.2 Objectifs du projet.....	9
I.3 Historique du projet.....	12
I.4 Présentation des aménagements	13
II. Evolutions des Documents d'Urbanisme	21
II.1 Commune de Nangy :.....	21
II.1.1 OAP n°7.....	21
II.1.2 Zones Ns.....	23
II.2 Commune de Fillinges	26
II.3 Commune de Cranves-Sales.....	29
III. Enjeux des sites concernés par la mise en compatibilité et incidences	31
III.1 Commune de Nangy.....	31
III.1.1 OAP n°7.....	31
III.1.2 Zones Ns.....	33
III.2 Commune de Fillinges	39
III.3 Commune de Cranves-Sales.....	43
IV. Mesures prévues	46
IV.1 Mesures phase chantier	46
IV.2 Mesures phase projet	47
IV.2.1 Commune de Nangy	47
IV.2.1.1 OAP n°7.....	47
IV.2.1.2 Zones Ns	47
IV.2.2 Commune de Fillinges.....	48
IV.2.3 Commune de Cranves-Sales	48
ANNEXES.....	50

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Contexte actuel - Axe non adapté à la demande de déplacements	7
Figure 2 : Contexte actuel – Accès au CHAL.....	7
Figure 3 : Contexte actuel - Ambiance sonore dégradée le long de la RD903.....	8
Figure 4 : Localisation du site du projet.....	11
Figure 5 : Schéma routier de désenclavement du Chablais.....	12
Figure 6 : Variantes du projet de liaison 2x2 voies entre A40 et Chasseurs	12
Figure 7 : Plan de localisation des points d'échanges du projet.....	14
Figure 8 : Localisation des aménagements programmés du projet.....	18
Figure 9 : Visualisation de l'emprise du projet global – secteur Nord	19

Figure 10 : Visualisation de l'emprise du projet global – secteur Sud	20
Figure 11 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Nangy au droit de la zone AUha	21
Figure 12 : Schéma de principe et dispositions de l'OAP n°7 secteur d'activités économiques des Vainges	22
Figure 13 : A gauche : Maison médicale sur la parcelle AUha, à droite : Hôtel sur la parcelle AUho	22
Figure 14 : Schéma de principe et dispositions de l'OAP n°7 après mise en compatibilité du PLU	23
Figure 15 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Nangy au droit de la zone Ns concernée par la mise en compatibilité	24
Figure 16 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Nangy après mise en compatibilité	26
Figure 17 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Fillinges au droit du hameau des Bègues	27
Figure 18 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Fillinges après mise en compatibilité	28
Figure 19 : Extrait de la configuration routière au niveau de la tranchée couverte	28
Figure 20 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Cranves-Sales au droit du Creux	29
Figure 21 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Cranves-Sales après mise en compatibilité	30
Figure 22 : Visualisation aérienne du site de l'OAP n°7	33
Figure 23 : Extrait de l'inventaire départemental des zones humides	34
Figure 24 : Photos de la Roselière identifiée au niveau de la zone Ns	35
Figure 25 : Vue aérienne du site Ns Nord	36
Figure 26 : Photos du secteur de la zone Ns concerné par la mise en compatibilité	36
Figure 27 : Cartes des habitats du secteur de Nangy concerné par les mises en compatibilité du PLU	37
Figure 28 : Délimitation des zones humides du secteur de Nangy concerné par les mises en compatibilité du PLU	38
Figure 29 : Extrait de la configuration routière au niveau de la tranchée couverte	39
Figure 30 : Aménagement en surface au-dessus de la tranchée couverte	39
Figure 31 : Vue aérienne du site de l'emplacement n°4	40
Figure 32 : Photo du site de l'emplacement réservé n°4 concerné par la mise en compatibilité	41
Figure 33 : Cartes des habitats du secteur de Fillinges concerné par les mises en compatibilité du PLU	42
Figure 34 : Photos aérienne du site des emplacements réservés n°18 et 39 concerné par la mise en compatibilité	44
Figure 35 : Cartes des habitats du secteur de Cranves-Sales concerné par les mises en compatibilité du PLU	45
Figure 36 : Boisements de compensation prévus par le projet au carrefour des Chasseurs	48

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Récapitulatif de l'évolution des surfaces du zonage du PLU de Nangy	25
---	----

I. Présentation du projet d'aménagement

I.1 CADRE DU PROJET

Le projet global de requalification et sécurisation de la route départementale 903 entre l'autoroute A40 et le carrefour des Chasseurs est porté par le Département de la Haute-Savoie (CD 74).

Cette opération de grande envergure vise à améliorer la fluidité du trafic, la sécurité routière et la qualité de vie des riverains, tout en tenant compte des enjeux environnementaux.

Sur le réseau routier départemental, la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Département de la Haute-Savoie. Au titre des interfaces avec l'autoroute A40, la maîtrise d'ouvrage est confiée à ATMB (Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc), concessionnaire autoroutier. En outre, le projet bénéficie du soutien de la Région Auvergne Rhône-Alpes.

Le projet est situé dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, dans le département de la Haute-Savoie (74) et à environ 40 km d'Annecy, sa préfecture ; à proximité de la frontière franco-helvétique, à l'Est de la plaine Annemassienne et au pied du massif des Voirons.

Le projet concerne la requalification et sécurisation de la RD 903, pour sa mise à 2x2 voies sur un tronçon continu d'environ 8,5 km, situé entre l'échangeur avec l'A40 (au sud) et le carrefour des Chasseurs (au nord) permettant une continuité du réseau avec la RD 1206.

L'axe routier traverse cinq (5) communes : Nangy, Contamine-sur-Arve, Fillinges, Bonne et Cranves-Sales.

Les mises en compatibilité des PLU ne concernent que trois (3) d'entre elles (Cranves-Sales, Fillinges et Nangy).

I.2 JUSTIFICATION DU PROJET

I.2.1 Contexte actuel

La route départementale 903 concernée par le projet assure aujourd'hui des fonctions de contournement du Grand Genève et de l'aire urbaine d'Annemasse. Cela en fait un axe majeur de desserte pour le Nord du département de la Haute Savoie.

Il est toutefois confronté à diverses problématiques qu'il est nécessaire de corriger.

- Axe non adapté à la demande de déplacements du territoire et accidentogène

L'axe présente une configuration actuelle inadaptée à sa fréquentation, avec un profil très changeant, une alternance de secteurs à une voie de circulation par sens, ou avec une voie de dépassement, et un secteur central à 2x2 voies, pouvant agir comme des goulots d'étranglements. Il en résulte un phénomène de congestions récurrentes et une accidentologie notable, aggravée par la complexité de certains échangeurs inadaptés.

Conçus initialement pour un trafic et des usages qui ont évolué, les échangeurs de la RD903 sont également inadaptés. Ils se révèlent également accidentogènes en ne permettant pas l'insertion des véhicules dans des conditions de sécurité satisfaisantes, et sont vecteurs de remontées de files. Celles-ci génèrent des nuisances pour les secteurs traversés, avec des répercussions sur la desserte des secteurs et sites alentours (CHAL, vallée Verte, vallée du Giffre) et le report de nombreux automobilistes sur les voiries secondaires qui traversent les centres-bourgs et les zones résidentielles (effet « Waze ») amplifiant les nuisances pour les riverains.



Figure 1 : Contexte actuel - Axe non adapté à la demande de déplacements

Cette carence des infrastructures par rapport aux besoins, occasionne des désordres en termes de sécurité routière, de fluidité et d'accessibilité aux équipements.

- Un accès au CHAL difficile pour tous les usagers

La mise en service et l'extension du Centre Hospitalier Alpes-Léman (CHAL), équipement stratégique pour le territoire, ont par ailleurs créé un important pôle générateur de déplacements, en particulier pour accéder aux services d'urgence.

Les accès au CHAL ne sont aujourd'hui plus suffisamment sécurisés, dimensionnés et diversifiés, à la fois pour les patients, les services d'urgences, les employés ou encore les services de livraison.

Ces problématiques déjà bien constatées, s'intensifieront à l'avenir par la croissance naturelle du trafic routier et par l'émergence de nouvelles opérations d'extension du CHAL, comme l'adaptation et l'extension du plateau technique prévu pour 2028 et dont l'avenant a été signé en février 2024.



Figure 2 : Contexte actuel – Accès au CHAL

- Les modes actifs et partagés découragés par l'absence d'infrastructure

À ce jour, les aménagements en faveur des modes actifs dans le secteur d'étude sont souvent incomplets, disparates et manquent de lisibilité.

Par ailleurs, l'axe routier de la RD903 produit un effet de coupure et il existe peu de franchissements sécurisés et attractifs.

Certains secteurs, présentant pourtant un besoin avéré, sont même dépourvus d'accès cyclable (comme le CHAL) alors que ce mode de déplacement est en plein essor compte tenu de l'augmentation du parc de vélos à assistance électrique.

- Une qualité de vie dégradée

L'ambiance sonore est particulièrement dégradée le long de la RD903 du fait du trafic important sur l'axe et de l'urbanisation intensive qui s'est développée de part et d'autre au fil du temps.



Figure 3 : Contexte actuel - Ambiance sonore dégradée le long de la RD903

- Un environnement naturel affecté

Certaines incidences environnementales sont aujourd'hui à considérer compte tenu de l'importance de l'axe départemental. La RD903 crée une coupure majeure pour la faune. Les secteurs du carrefour des Chasseurs, de la rampe de Loëx, et de l'échangeur de Bonne sont particulièrement sensibles car identifiés comme des corridors écologiques.

La RD903 présente un réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement routier insuffisant voire inexistant par endroit. Sur l'ensemble du linéaire, l'axe routier ne compte actuellement que trois bassins de rétention des eaux pluviales : un au niveau de l'échangeur A40, un autre à Findrol et un dernier au carrefour des Chasseurs.

La qualité des eaux de la Menoge et ses affluents est dégradée, notamment par la présence de rejet brut des eaux de la route départementale.

Par ailleurs, le captage du Bray qui contribue à la sécurisation de l'alimentation en eau potable de la commune de Cranves-Sales est insuffisamment protégé d'une pollution accidentelle sur la RD903.

I.2.2 Objectifs du projet

Le plan d'action du projet est d'offrir aux haut-savoyards une infrastructure au service des mobilités, de la qualité de vie et de l'environnement en répondant aux objectifs thématiques suivants.

Sécuriser et fluidifier le trafic

- Sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD903 : la congestion régulière sur la RD903, notamment aux heures de pointe, cause des problèmes de sécurité et de circulation sur cet axe majeur. Le projet prévoit de passer les portions à 2x2 voies sur un linéaire d'environ 8,5km, là où elles ne le sont pas encore, afin de mieux absorber l'augmentation du trafic sur le département ;
- Favoriser l'apaisement des centres bourgs, en différenciant les flux de transit des flux d'échanges locaux en facilitant les accès à la nouvelle infrastructure pour délester les voiries locales ;

Clarifier, améliorer, sécuriser et garantir les échanges

- Sécuriser et améliorer la desserte et l'accessibilité de l'hôpital (CHAL), en assurant un accès fiable en toutes circonstances, notamment aux services d'urgences, par la création de nouvelles entrées/sorties plus directes depuis la RD903 et depuis l'autoroute ;
- Sécuriser et améliorer les échanges entre la RD903 et l'A40 par la création d'un nouvel ouvrage de franchissement au-dessus de l'A40, et de nouvelles bretelles directes d'accès/sorties. Les trafics en direction de l'Hôpital (CHAL) ou de la Roche-sur Foron emprunteront un itinéraire dédié ;
- Garantir les échanges avec les autres voiries départementales, en restructurant et rationalisant les autres points d'échanges conservés, avec la création des mouvements manquants, la suppression des mouvements dangereux et des accès directs de riverains.

Favoriser et développer les modes actifs et l'intermodalité

Le projet se donne également des objectifs ambitieux pour développer l'intermodalité et les modes actifs :

- Améliorer l'offre d'itinéraires sécurisés pour les modes actifs (piétons, cycles), en proposant des traversées des axes routiers sécurisées et un véritable maillage du territoire. Le projet prévoit plus de kilomètres de voies vertes et aménagements pour les modes actifs (11 km) que de voiries routières (8,5 km) ;
- Assurer la continuité de liaisons cyclables telles que la Véloroute Léman Mont-Blanc mais également de toutes les continuités cyclables pour ce secteur densément urbanisé, notamment en créant une continuité d'itinéraire le long de la RD903 par la création de deux nouveaux tronçons qui viendront se connecter à la partie existante de la voie verte entre Bonne et Loëx ;
- Susciter l'émergence d'aménagements en faveur du covoiturage, des transports en commun et du report modal au sens large par la mise en valeur et l'amélioration de la desserte des P+R et parkings de covoiturages actuels, et le développement d'opportunités en lien avec les maîtrises d'ouvrages concernées ;
- Proposer des franchissements pour les modes actifs sécurisés des infrastructures routières, en réalisant de nouveaux ouvrages de traversées dédiés aux modes actifs.

Redonner aux riverains une meilleure qualité de vie

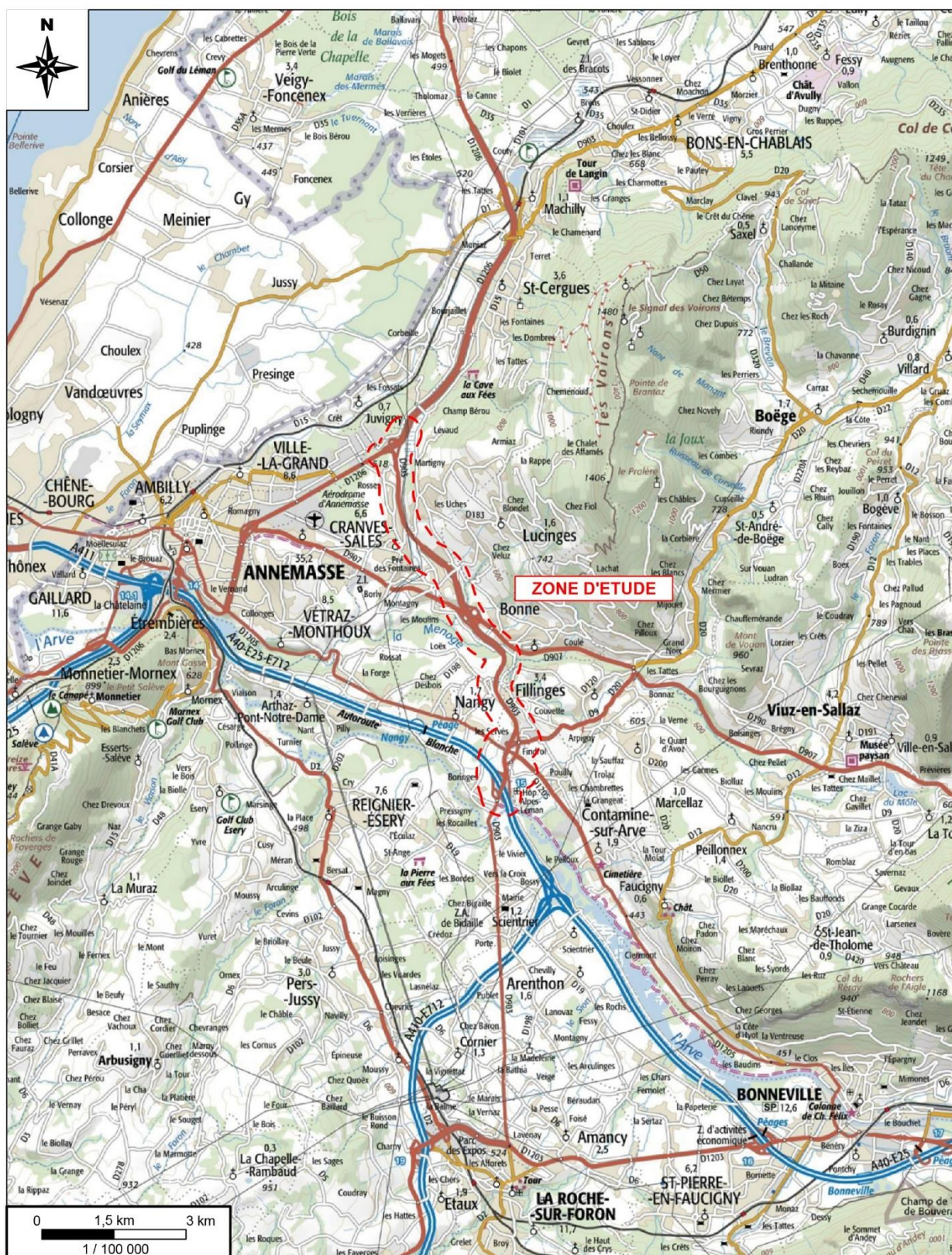
L'aménagement de la RD903 n'a de sens que s'il permet de répondre aux objectifs légitimes d'amélioration du cadre de vie des riverains :

- Retrouver une continuité urbaine pour le hameau des Bègues (commune de Fillinges) par la mise en place d'une portion en tranchée couverte d'environ 300 m afin de répondre à la fracture du territoire et de réduire les incidences environnementales ;
- Améliorer l'environnement acoustique et paysager aux abords du projet par la création de merlons et écrans acoustiques ;
- Apaiser la circulation en limitant la vitesse à 90 km/h sur l'ensemble du tronçon et s'assurer du respect en sollicitant l'Etat pour un radar tronçon ;
- Apaiser le trafic sur les voies communales et les bourgs traversés grâce à l'attractivité du nouvel aménagement et le report sur celui-ci.

Redonner une place à la faune & la flore et préserver l'environnement

Le projet s'accompagne d'une volonté forte d'intégration de la RD903 dans son environnement, sur l'ensemble du linéaire y compris sur la partie déjà aménagée à 2X2 voies :

- Restaurer les continuités écologiques interrompues par l'actuelle RD903, en reconstituant les corridors écologiques sur le périmètre d'étude avec l'aménagement de passages pour la circulation de la faune et en prenant en compte les enjeux écologiques (création de 3 Passages Grandes Faunes) ;
- Améliorer la collecte et le traitement des eaux pluviales de ruissellement de la RD903 en équipant l'ensemble du linéaire en réseaux et bassins de rétention capables de préserver la ressource en eau de la pollution chronique ou accidentelle. A cela s'ajoute l'amélioration des ouvrages de franchissement des cours d'eau naturels ;
- Limiter les impacts sur l'activité et le foncier agricole par l'élargissement en lieu et place de la RD903 actuelle ;
- Améliorer l'intégration paysagère de la RD903 ;
- Mettre en œuvre les mesures nécessaires à l'évitement, la réduction, et la compensation des impacts sur le milieu naturel : reboisement, réhabilitation de zones humides.
- Garantir voire restituer la circulation du bétail et des engins agricoles.



Aménagement de la RD903 entre l'A40 et le carrefour des chasseurs

Situation géographique

Figure 4 : Localisation du site du projet

1.3 HISTORIQUE DU PROJET

La liaison A40 - Carrefour des Chasseurs s'inscrit en réponses à deux (2) enjeux majeurs du territoire :

- la desserte et le désenclavement du Chablais ;
- le contournement de l'agglomération annemassienne.

Elle concerne un des tronçons de la liaison rapide à 2x2 voies entre le sud d'Annemasse et l'est de Thonon-les-Bains du volet routier du schéma global et multimodal de désenclavement du Chablais.

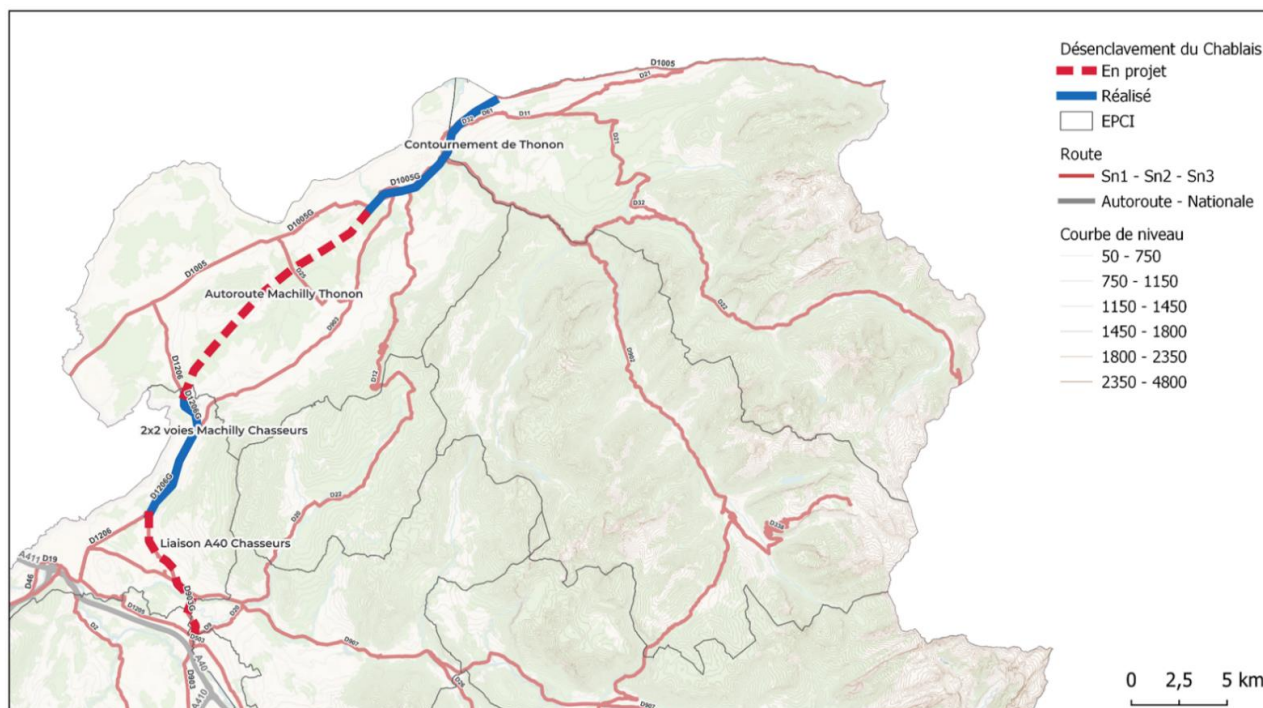


Figure 5 : Schéma routier de désenclavement du Chablais

Initialement, l'État a porté durant plusieurs années un projet de création d'un nouvel axe à 2x2 voies pour relier l'autoroute A40 et le carrefour des Chasseurs, situé sur la RD1206 (ancienne RN 206) au Nord-Est d'Annemasse, en proposant des tracés traversant le plateau agricole de Loëx (variante A, Abis et B).

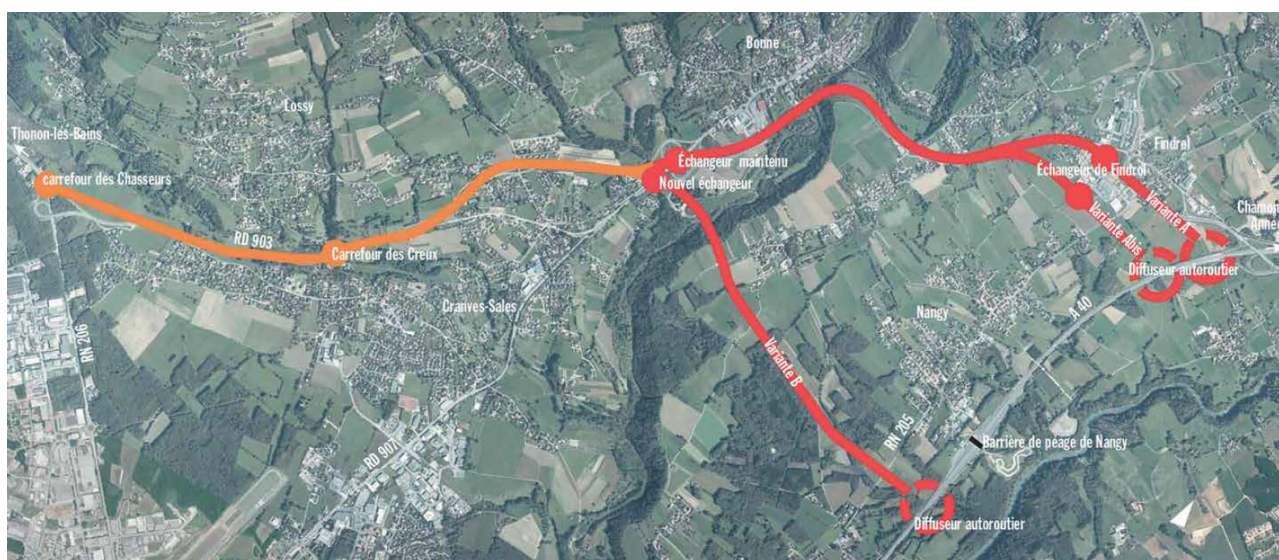


Figure 6 : Variantes du projet de liaison 2x2 voies entre A40 et Chasseurs

A l'issue de la concertation publique menée en 2006, aucun consensus ne s'est dégagé pour un des partis présentés.

Par ailleurs, au droit de Findrol, le Département de la Haute-Savoie a porté le projet de réaménagement du nœud de Findrol et de la desserte du nouvel hôpital (CHAL).

Le Département de la Haute-Savoie a, par la suite, repris la Maîtrise d'Ouvrage du projet de liaison à 2x2 voies entre l'A40 et le Carrefour des Chasseurs et étudié les différentes variantes de tracés en engageant des Études Préliminaires (2019-2021).

Il a ainsi écarté, en concertation avec les partenaires concernés, les variantes les plus néfastes en matière environnementale et a décidé de développer la solution visant à réutiliser le tracé existant de la RD903 pour la mise à 2x2 voies de la route départementale (variante A). Le projet retenu est donc la solution consommant le moins d'espaces agricoles et naturels.

Une concertation publique préalable au titre du Code de l'Urbanisme s'est déroulée du 4 mai 2022 au 22 juin 2022. La concertation a permis d'exposer le projet et ses composantes à la population et aux acteurs locaux et d'en recueillir les avis et témoignages, avec notamment la tenue de cinq réunions publiques.

Les études de niveau Avant-Projet se sont poursuivies en 2023-2024.

I.4 PRESENTATION DES AMENAGEMENTS

Le projet global de requalification et sécurisation de la route départementale 903 entre l'autoroute A40 et le carrefour des Chasseurs prévoit plusieurs opérations.

L'achèvement de la mise à 2x2 voies de la RD 903

Entre l'échangeur de l'A40 et le carrefour des Chasseurs, la RD903 présente un profil hétérogène avec des portions à deux voies, des portions à trois voies (voie de dépassement) et une portion centrale d'environ 1,7 km à 2x2 voies entre la Menoge à Bonne et l'échangeur de la Bergue à Cranves-Sales.

Ainsi le projet vise à concrétiser la mise à 2x2 voies de la RD903. Ceci passe donc par l'élargissement de la plateforme de la voie départementale de part et d'autre du tronçon central d'ores et déjà dans cette configuration.

La vitesse limite autorisée normale en section courante de la RD903 sera de 90 km/h.

Sur la partie Sud, à l'approche du raccordement avec l'A40 et du secteur de Findrol, la vitesse limite autorisée sera abaissée à 70 km/h du fait de la présence de la tranchée couverte de Findrol et de la densité des échanges sur le secteur.

L'adaptation des systèmes d'échanges de la RD903

Le projet prévoit la restructuration des systèmes d'échanges pour sécuriser et rationaliser les accès sur la RD903 et les rendre compatibles avec les trafics. Les points d'accès et d'échanges conservés, aménagés et sécurisés sont les suivants :

- Échangeur RD903 / A40 ;
- Échangeur RD903 / RD9 (dit de Findrol) ;
- Demi-échangeur RD903 / RD198 (dit de Loëx) ;
- Échangeur RD903 / RD907 (dit de Bonne) ;
- Échangeur RD903 / RD183 (dit de la Bergue) ;
- Échangeur RD903 / RD184 (dit du Creux) ;
- Échangeur RD903 / RD1206 (dit des Chasseurs).

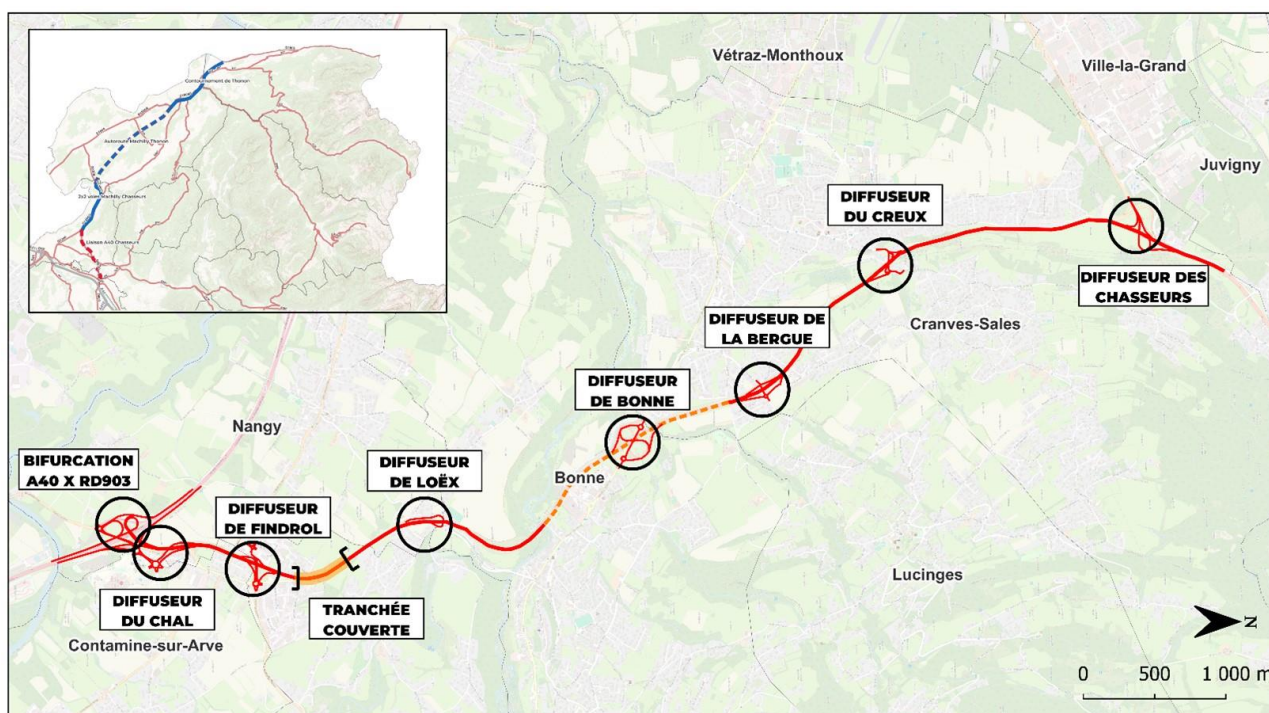


Figure 7 : Plan de localisation des points d'échanges du projet

En dehors de ces échangeurs, tous les autres accès ponctuels existants sont supprimés et rétablis.

Aménagements d'une portion en tranchée couverte

Une tranchée couverte d'une longueur de 295m et d'une largeur moyenne d'environ 25m sera aménagée sur la commune de Fillinges, permettant à la RD903 de franchir le hameau des Bègues en souterrain.

Cet ouvrage est prolongé par des trémies d'accès au sud et au nord qui ont des longueurs respectives d'environ 120m et 350m.

La partie aérienne de la tranchée couverte sera aménagée moyennant un traitement architectural et paysager et offrira une continuité urbaine apaisée aux hameaux des Bègues.

Aménagements en faveur des modes partagés

Le projet vise à susciter l'émergence d'aménagements en faveur du covoiturage, des transports en commun et du report modal.

Il permettra alors :

- Une meilleure desserte du P+R ALTEA, notamment par la reprise du carrefour d'accès depuis la RD903 ;
- Une meilleure desserte du parking-relais de l'hôpital du CHAL ;
- La réalisation à terme de la ligne BHNS à Bonne par la compatibilité des aménagements du carrefour de Bonne sur la RD 907.

Par ailleurs la nouvelle configuration des échangeurs et le développement des modes actifs suscitera le développement de nouvelle possibilité d'aménagement en faveur du report modal en lien avec les maîtres d'ouvrage concernés.

Aménagements en faveur des modes actifs

Le projet met en œuvre un très ambitieux linéaire d'itinéraires de modes actifs (piétons, cycles), structurant et continu, créé le long de la RD903, et interconnecté avec les projets connexes pour offrir un véritable maillage du territoire.

Le projet permet également de rattraper le retard actuel relatif à la desserte en modes actifs du CHAL, en offrant des itinéraires dédiés depuis l'ensemble des pôles générateurs. La desserte en modes actifs et la capacité d'interconnexion avec les TC et le parking P+R situé au droit du CHAL vont être grandement améliorées avec le projet.

Le projet prévoit 10.3 km d'infrastructures nouvelles dédiées aux modes actifs, essentiellement en site propre (c'est-à-dire soustrait de la circulation routière) avec notamment deux nouveaux tronçons qui viendront se connecter à la partie existante de la voie verte entre Bonne et Loëx (portion de la véloroute V61 « Léman – Mont-Blanc ») :

- Tronçon sud (~3 km) : depuis la rte des Vainges à Nangy jusqu'à la connexion avec la V61 au droit de l'échangeur de Loëx.
- Tronçon nord (~5 km) : depuis la V61 au droit de l'échangeur de Bonne (Route de la Ripaille) jusqu'à la connexion au P+R ALTEA (rte de Juvigny).

En complément à ces deux tronçons principaux assurant une continuité le long de l'axe RD903, des barreaux de connexion (~2km au total) sont aménagés pour assurer un maillage du territoire et permettre le rabattement des itinéraires cycles, notamment vers le CHAL :

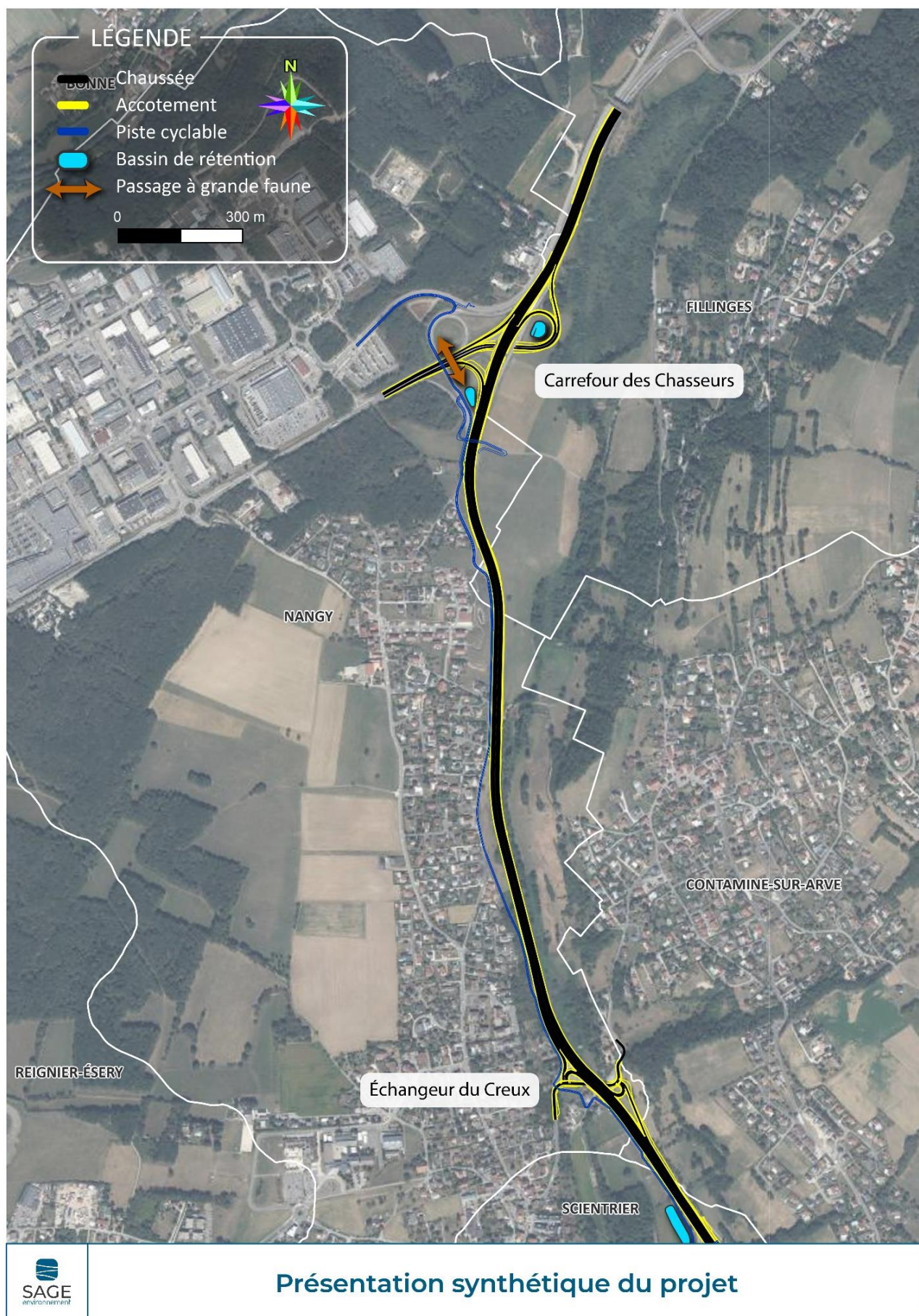
- Entre le hameau de Boringes, la RD903 et les chemins du bord de l'Arve.
- Le long de la RD503 entre le CHAL et la RD1205 (vers Contamine-sur-Arve).
- Entre le CHAL et la RD1205, en allant vers Nangy.

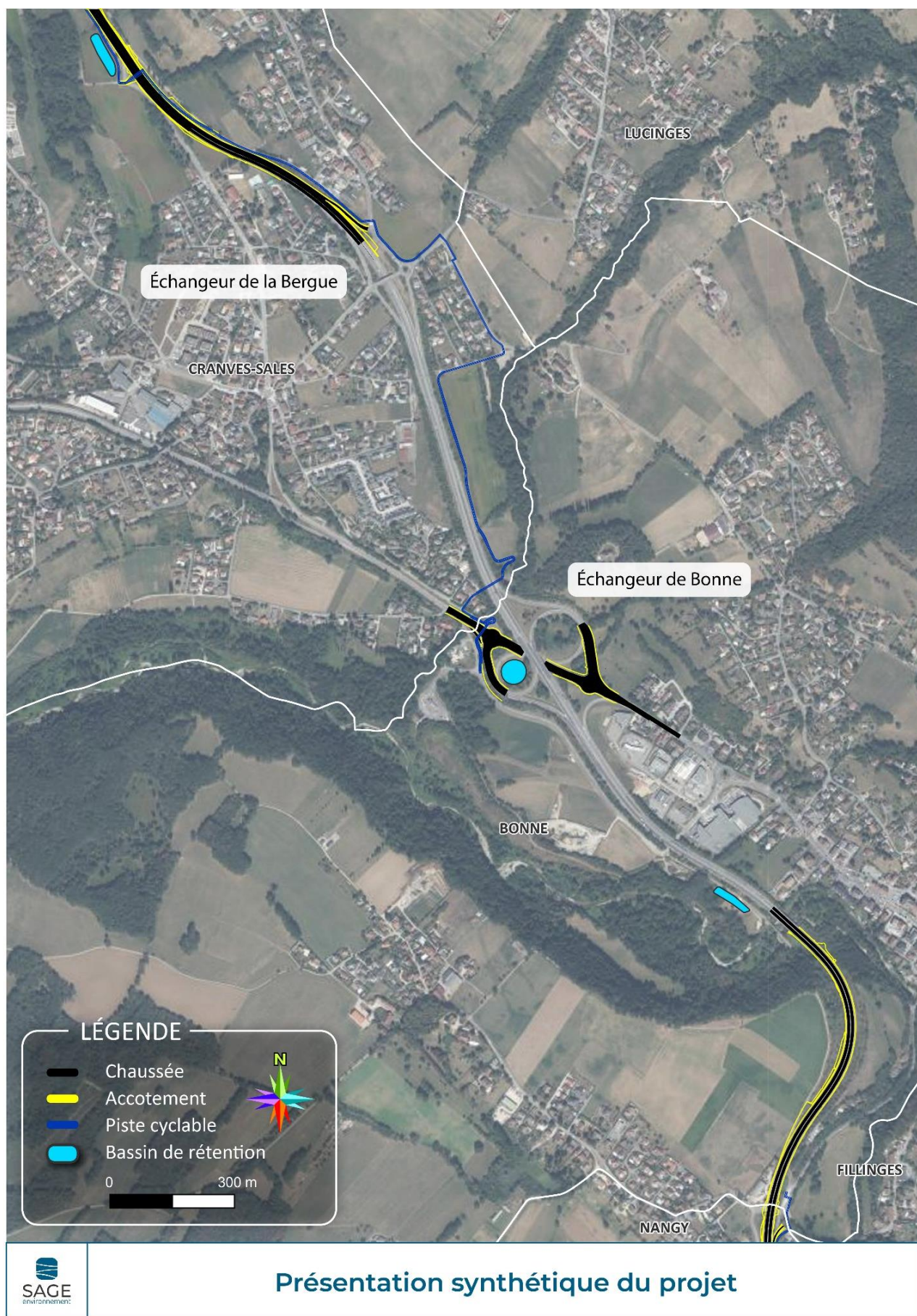
Le projet prévoit également la réalisation ou le réaménagement de plusieurs ouvrages de franchissement afin de sécuriser les traversées des modes actifs au droit des principaux axes routiers rencontrés : A40, RD903, RD9, RD907, RD1206.

Aménagements en faveur de l'environnement

Dans un souci d'intégration du projet à l'environnement, certains aménagements particuliers sont mis en place. Ceux-ci sont pour la plupart déployées en réponse aux incidences environnementales brutes identifiées du projet, mais relèvent aussi de démarches volontaires du maître d'ouvrage dans un objectif d'amélioration de la situation existante et de corrections de problématiques connues.

- Apaisement et mesures en faveur de du transfert modal : vitesses de circulation restreintes à la limite de 90 km/h, voire 70 km/h dans la traversée de Findrol, déploiement d'aménagements en faveur des modes actifs et du transfert modal, réalisation de la tranchée couverte au hameau des Bègues ;
- Amélioration de l'ambiance sonore : Mise en place de différents aménagements réduisant les nuisances sonores dues au trafic routier (tranchée couverte, écrans acoustiques, enrobé acoustique, isolations de façade) ;
- Restitution des accès agricoles (accès dédiés, chemin agricole latéral prévu, voies partagées) ;
- Aménagements paysagers et architecturaux (végétalisation, modelés de terrain, traitement architecturaux) ;
- Aménagement en faveur du milieu naturel (recréation d'habitats naturels, restauration des continuités écologiques (passages à faune dédiés, ouvrages existants adaptés ou équipés, clôtures)) ;
- Maintien de la transparence hydraulique (ouvrage de franchissement de cours d'eau et bassins versants) interceptés, restitution de zone d'expansion des crues, procédé d'aménagement des ouvrages souterrains) ;
- Préservation de la ressource en eau (gestion des eaux pluviales, protection zone de captage).





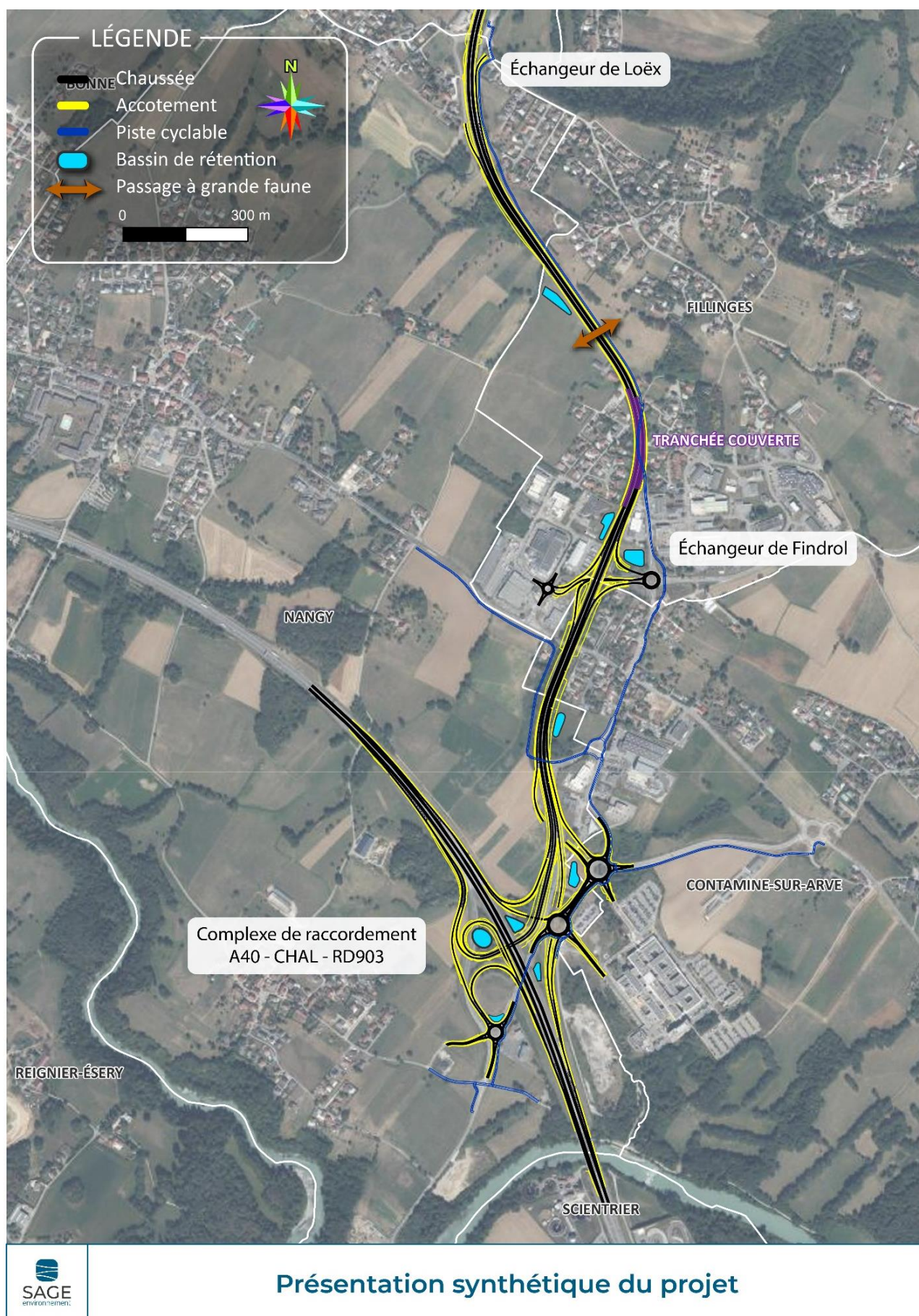


Figure 8 : Localisation des aménagements programmés du projet

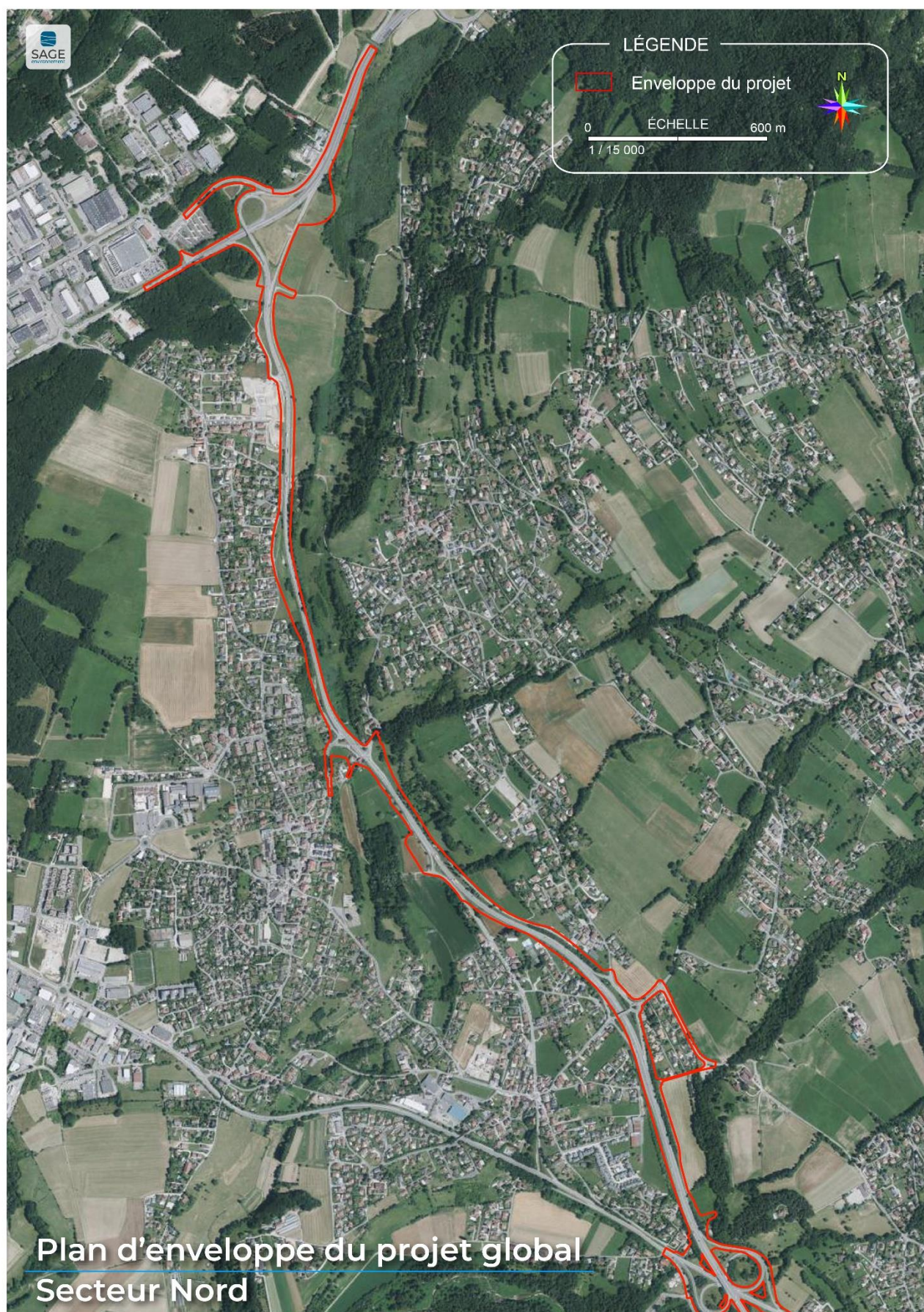


Figure 9 : Visualisation de l'emprise du projet global – secteur Nord

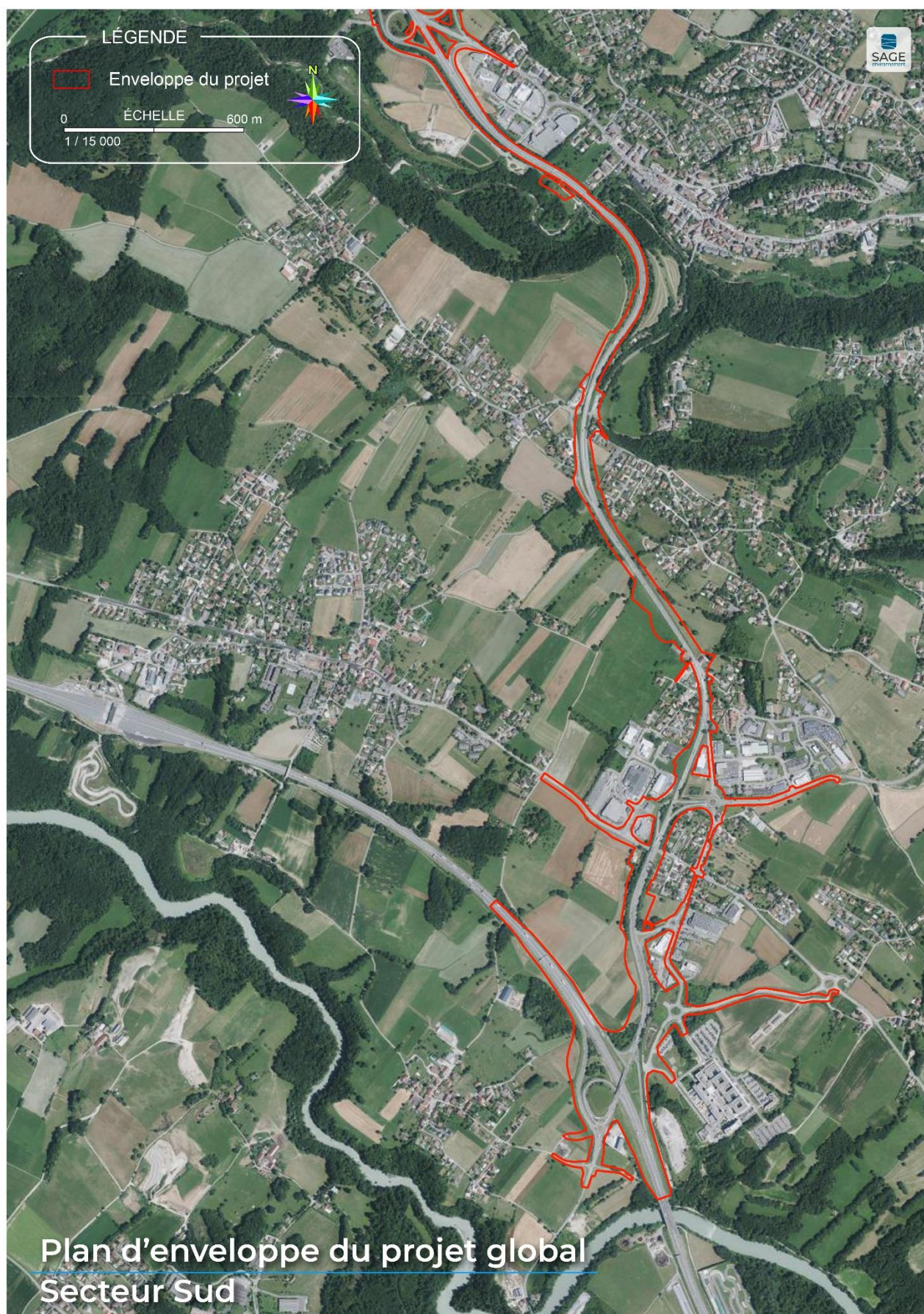


Figure 10 : Visualisation de l'emprise du projet global – secteur Sud

II. Evolutions des Documents d'Urbanisme

Ci-après sont détaillés les évolutions nécessaires des documents d'urbanisme des communes concernées par le projet global. Ces évolutions ont trait, soit au plan de zonage, soit au règlement attaché à ces zonages.

II.1 COMMUNE DE NANGY :

Plusieurs secteurs présentent une incompatibilité avec les aménagements visés dans le cadre du projet :

- L'OAP n°7 ;
- La zone Ns.

II.1.1 OAP n°7

Les zones AUha et AUho du PLU de Nangy sont concernées par l'OAP n°7 « secteur d'activités économiques des Vainges », dont l'objectif est de conforter le développement économique inscrit dans la zone d'activités médicales des Vainges, en cohérence et complémentarité avec les activités du centre hospitalier, autour de la nouvelle maison médicale de Nangy.

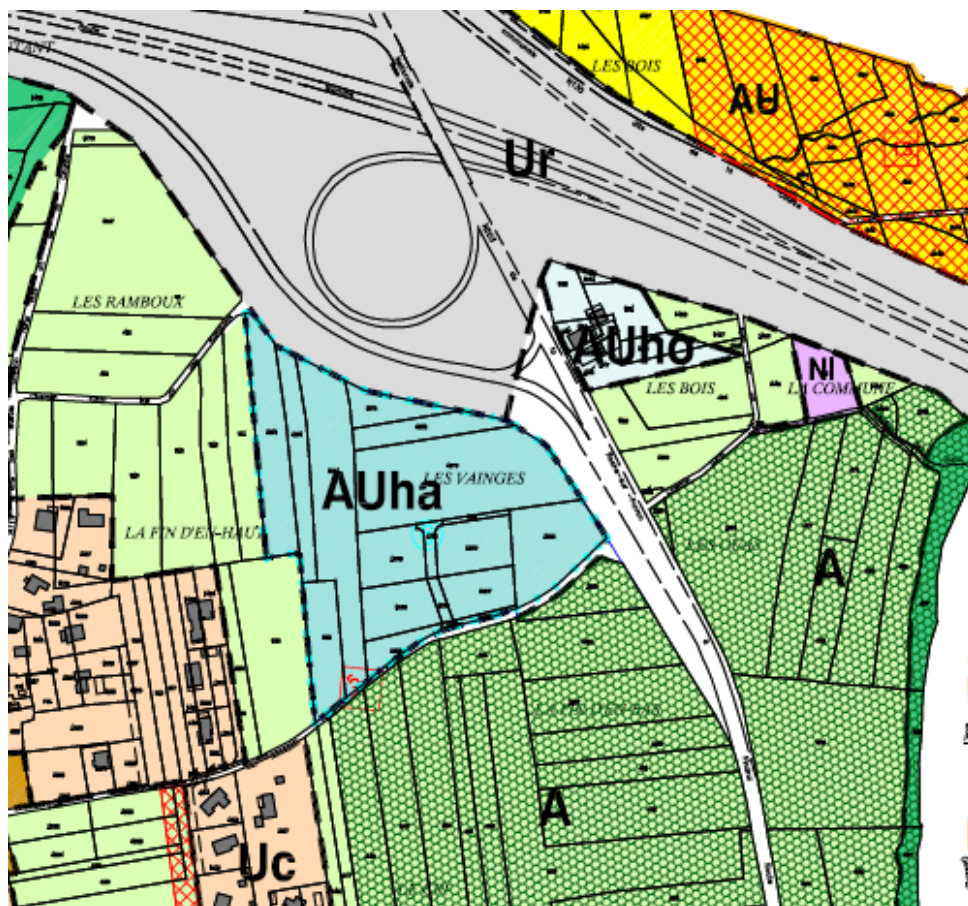


Figure 11 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Nangy au droit de la zone AUha

Pour cela l'OAP prévoit un tènement d'environ 3 hectares pour l'accueil d'entreprises spécifiques en lien direct avec la santé, ainsi qu'une parcelle d'environ 5100 m², dédiée à l'hébergement hôtelier.

Le schéma de principe d'aménagement et les conditions d'ouverture à l'urbanisation sont présentés dans la figure suivante. A ce jour, la maison médicale et l'hôtel ont été réalisés, ainsi que le giratoire indiqué sur la figure en "futur aménagement".

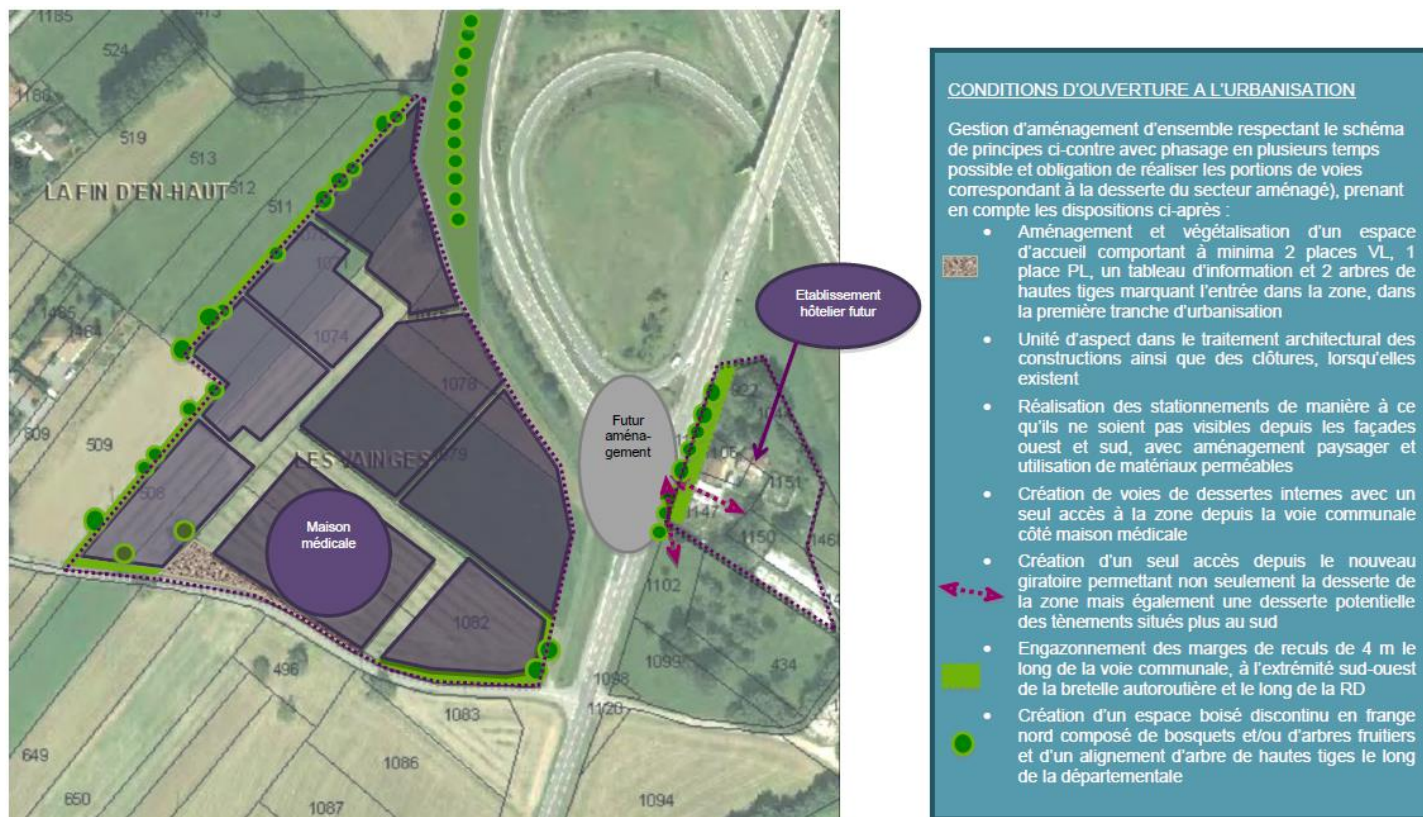


Figure 12 : Schéma de principe et dispositions de l'OAP n°7 secteur d'activités économiques des Vainges



Figure 13 : A gauche : Maison médicale sur la parcelle AUha, à droite : Hôtel sur la parcelle AUHo

A la demande de la commune, il a été décidé de supprimer le raccordement routier actuel de la route des Vainges sur la RD 903, au profit d'une voie verte qui débutera après la maison médicale et passera sous la RD 903 par le biais d'un passage inférieur pour ensuite regagner les bords de l'Arve. Il convient donc de rétablir le raccordement de la route des Vainges sur la RD 903.

Par ailleurs, les terrassements et l'ouvrage du passage inférieur de la RD 903 pour la voie verte présente une légère emprise (250 m²) sur l'extrémité Sud de l'OAP, avec une réduction du lot et de la marge de recul engazonnée.

Il est donc nécessaire de modifier le schéma de principe de l'OAP en conséquence, pour le rendre compatible avec la configuration future du secteur visé par le présent projet.

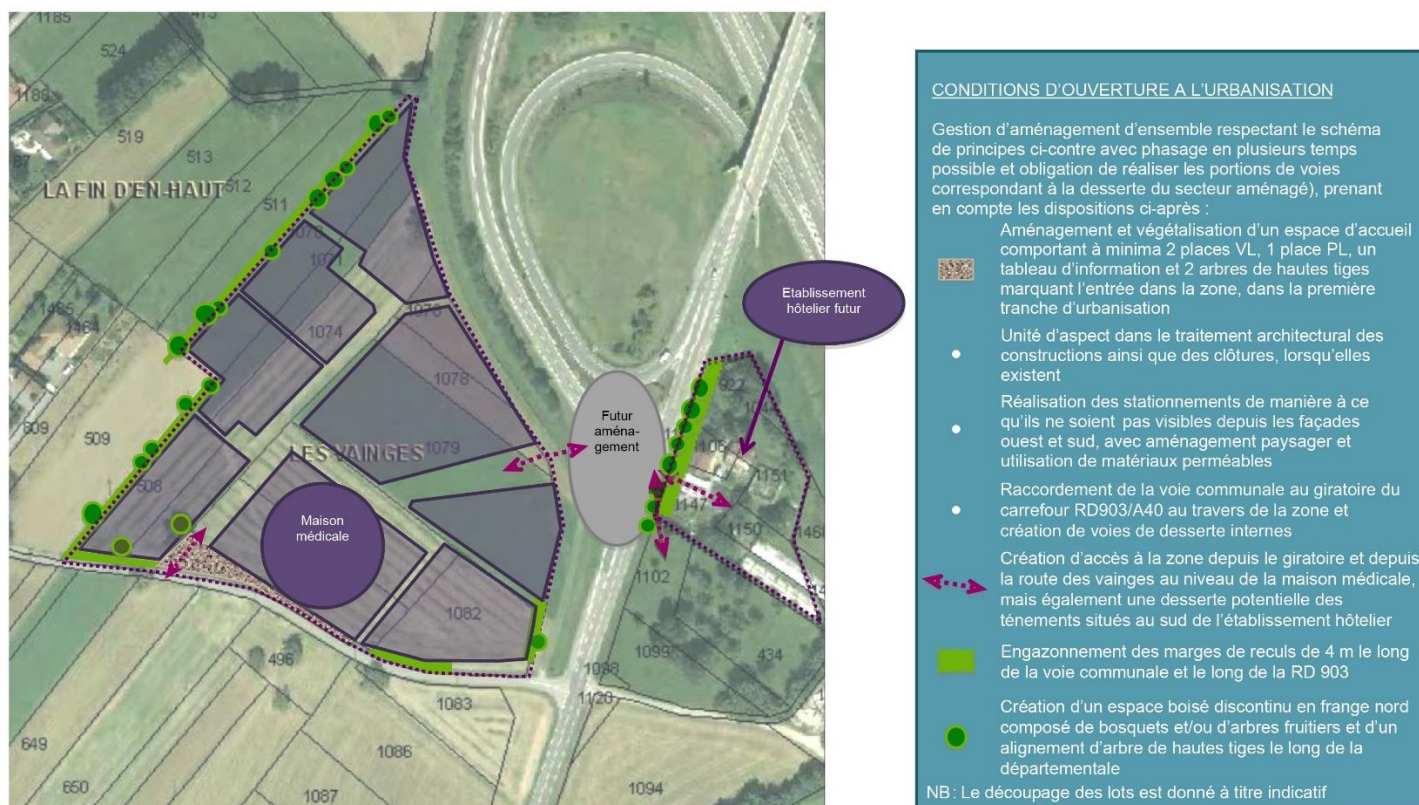


Figure 14 : Schéma de principe et dispositions de l'OAP n°7 après mise en compatibilité du PLU

A noter en particulier les modifications des dispositions suivantes dans les conditions d'ouverture à l'urbanisation :

- « Création de voies de dessertes internes avec un seul accès à la zone depuis la voie communale côté maison médicale », modifié en « **Raccordement de la voie communale au giratoire du carrefour RD903/A40 au travers de la zone et création de voies de desserte internes** ».
- « Création d'un seul accès depuis le nouveau giratoire permettant non seulement la desserte de la zone mais également une desserte potentielle des tènements situés plus au Sud », modifié en « **Création d'accès à la zone depuis le giratoire et depuis la route des vainges au niveau de la maison médicale, mais également une desserte potentielle des tènements situés au Sud de l'établissement hôtelier.** »
- « Engazonnement des marges de reculs de 4m le long de la voie communale, à l'extrémité Sud-Ouest de la bretelle autoroutière et le long de la RD », modifié en « **Engazonnement des marges de reculs de 4m le long de la voie communale et le long de la RD 903.** »

II.1.2 Zones Ns

La zone Ns est une zone de milieux naturels sensibles. Elle concerne principalement des parcelles occupées par des boisements.

Le projet global de requalification et sécurisation de la route départementale 903 entre l'autoroute A40 et le carrefour des Chasseurs, concerne un secteur en zone Ns au Nord-Ouest de l'échangeur RD903/A40.

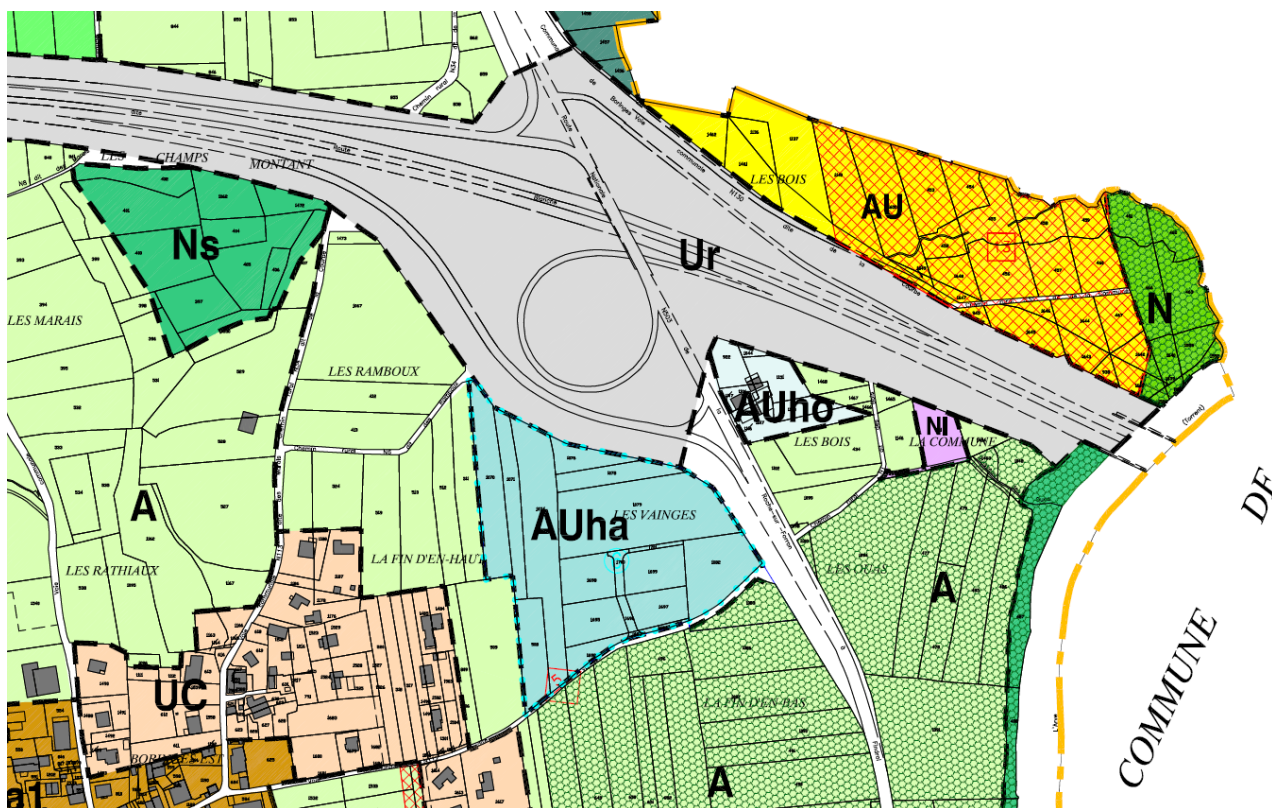


Figure 15 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Nangy au droit de la zone Ns concernée par la mise en compatibilité

Afin de rendre compatible le PLU de Nangy avec le projet, il est nécessaire de modifier le zonage réglementaire en déclassant une partie de la zone Ns affectée par la future sortie de l'A40 en provenance de Annemasse, en zone Ur (zone autoroutière de l'A40). Ce déclassement représente une surface d'environ 350 m², soit 2% d'une zone Ns faisant environ 17 600 m². Cette incidence inférieure à 0,1 ha, n'est pas perceptible à l'échelle du tableau des surfaces des zones du PLU de Nangy. En considérant une incidence arrondi à 0,1 ha, cette modification implique l'évolution des surfaces du zonage suivante :

ZONES PLU	Surface totale actuelle (ha)	Surface totale après MECDU (ha)	Variation (ha)
ZONES U			
Ua	5,5	5,5	
Ua1	3,4	3,4	
Ub – Ub1	10,7 – 0,4	10,7 – 0,4	
Uc	49,9	49,9	
Ue	3,9	3,9	
Ux	5,3	5,3	
Ur	33,3	33,4	+ 0,1 (+0,3 %)
Total zone U	112,4	112,5	+ 0,1 (+0,08 %)

ZONES PLU	Surface totale actuelle (ha)	Surface totale après MECDU (ha)	Variation (ha)
ZONES AU			
AU	6,3	6,3	
AUb	2,1	2,1	
AUc	0,3	0,3	
AUe	0,6	0,6	
AUha	3	3	
AUx	0,8	0,8	
Total zones AU	13,1	13,1	
ZONES A			
A	199	199	
Ap	14,9	14,9	
Agv	0,6	0,6	
Total zones A	214,5	214,5	
ZONES N			
N	28,5	28,5	
Ns	30,4	30,3	- 0,1 (-0,3 %)
NI	0,2	0,2	
NIIm	3,6	3,6	
Total zones N	62,7	62,6	- 0,1 (-0,16 %)
TOTAL zones PLU	435	435	

Tableau 1 : Récapitulatif de l'évolution des surfaces du zonage du PLU de Nangy

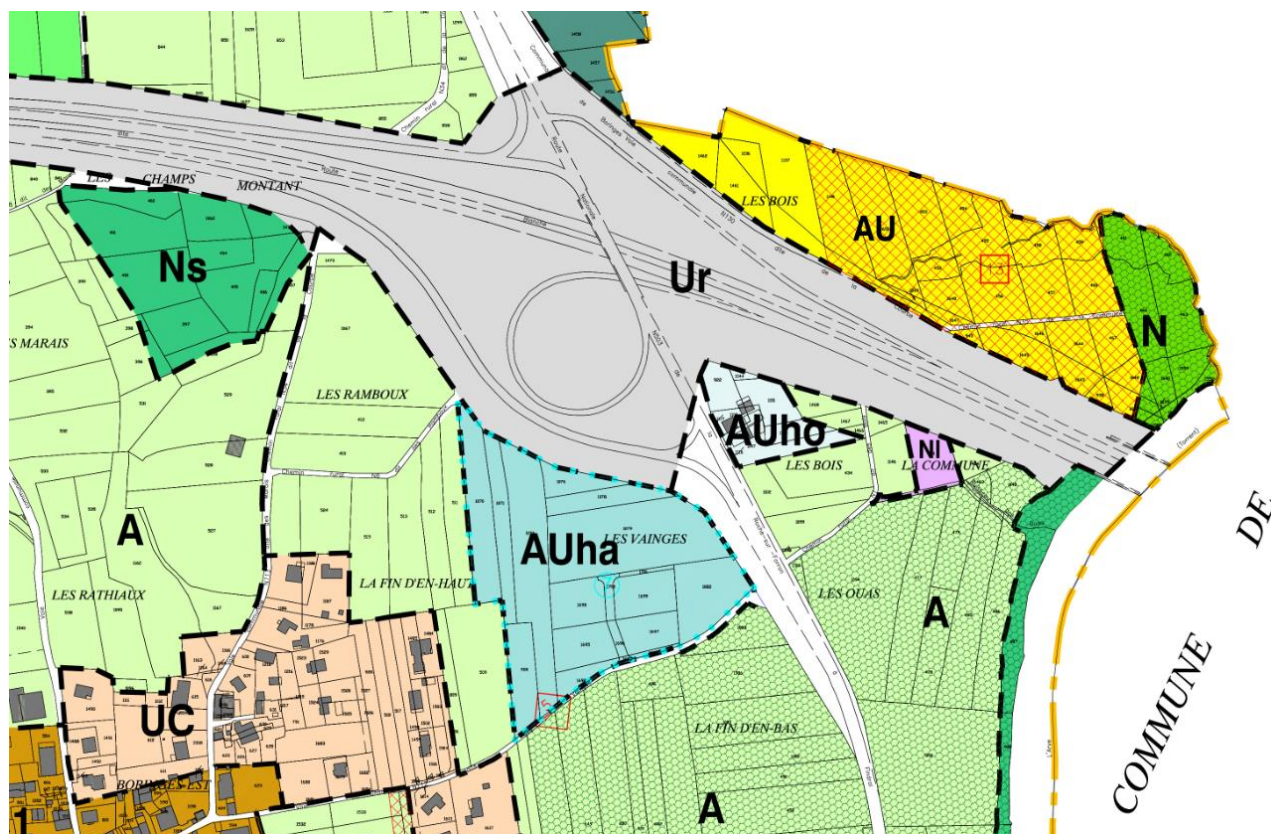


Figure 16 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Nangy après mise en compatibilité

II.2 COMMUNE DE FILLINGES

Au droit du hameau des Bègues, le projet de Requalification et Sécurisation de la Route Départementale 903 entre l'Autoroute A40 et le Carrefour des Chasseurs présente une incompatibilité avec le PLU de Fillinges. En effet, l'aménagement de la tranchée couverte au niveau de la traversée du hameau impact l'emplacement réservé n°4 « Aménagement de la route des rochers » au bénéfice de la commune.

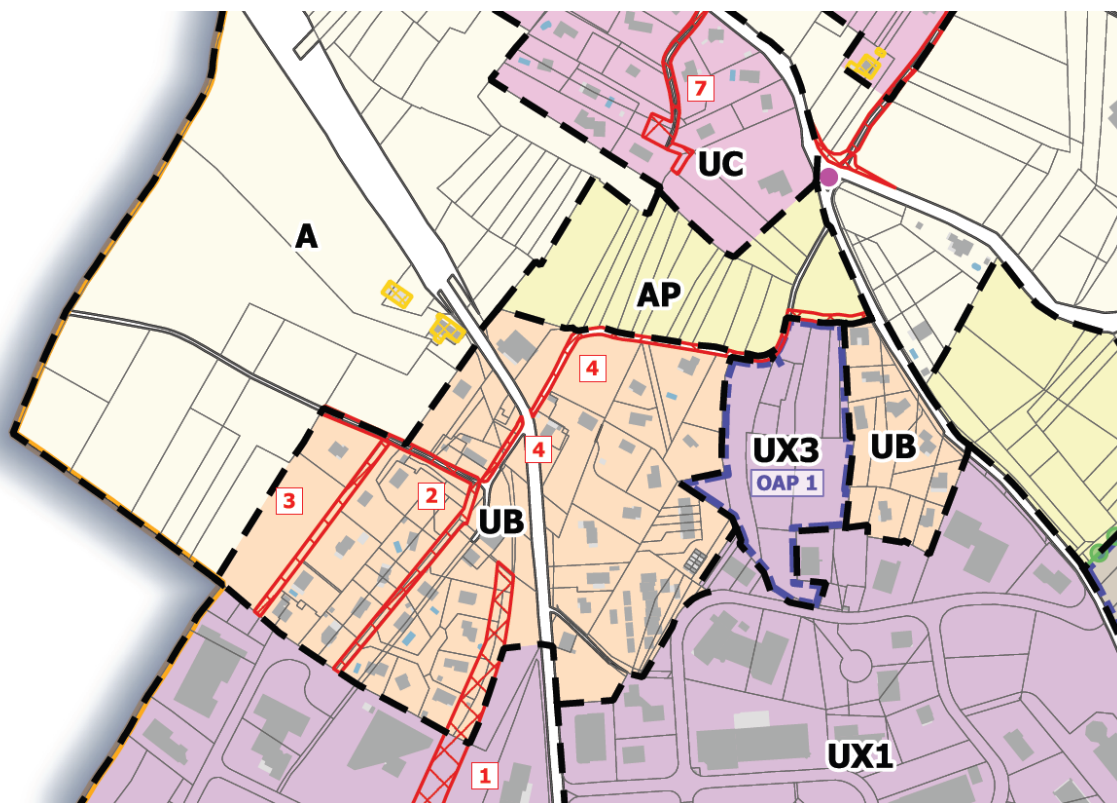


Figure 17 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Fillinges au droit du hameau des Bègues

L'emprise de la tranchée couverte et les aménagements prévus dans ce secteur ne permettent plus la réalisation des tronçons de route communale interconnectés à la RD903, et prévus par l'emplacement réservé n°4. Par conséquent, les tronçons d'emplacement réservé de part et d'autre de la RD903 ont été réduits en conséquence de cette emprise.

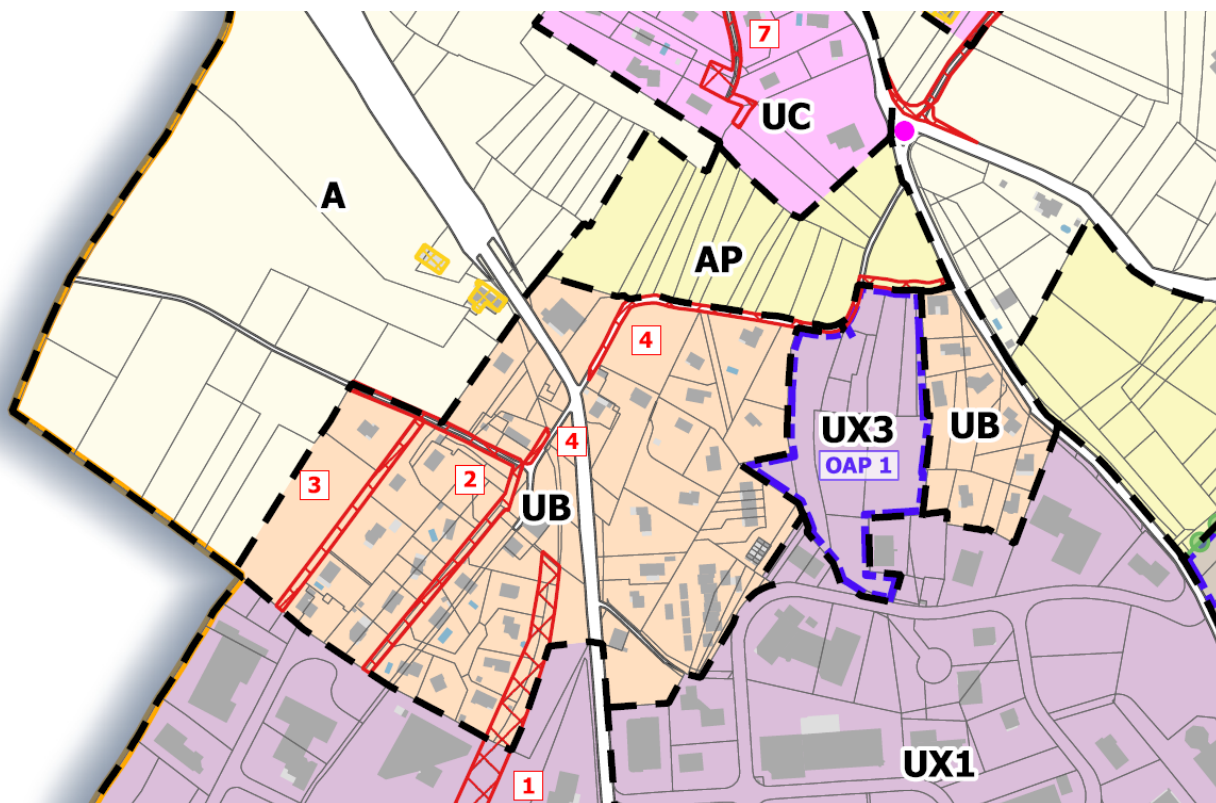


Figure 18 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Fillinges après mise en compatibilité

A noter que le tronçon résiduel de la route des rochers (partie Nord de l'emplacement réservé n°4), sera reliée à la RD903B par l'intermédiaire d'un barreau de route aménagé sur la tranchée couverte en voirie apaisée.

Par ailleurs, les continuités piétonnes et cycles en traversée de la RD903 seront quant à elles assurées par les aménagements prévus en surface de la tranchée couverte.

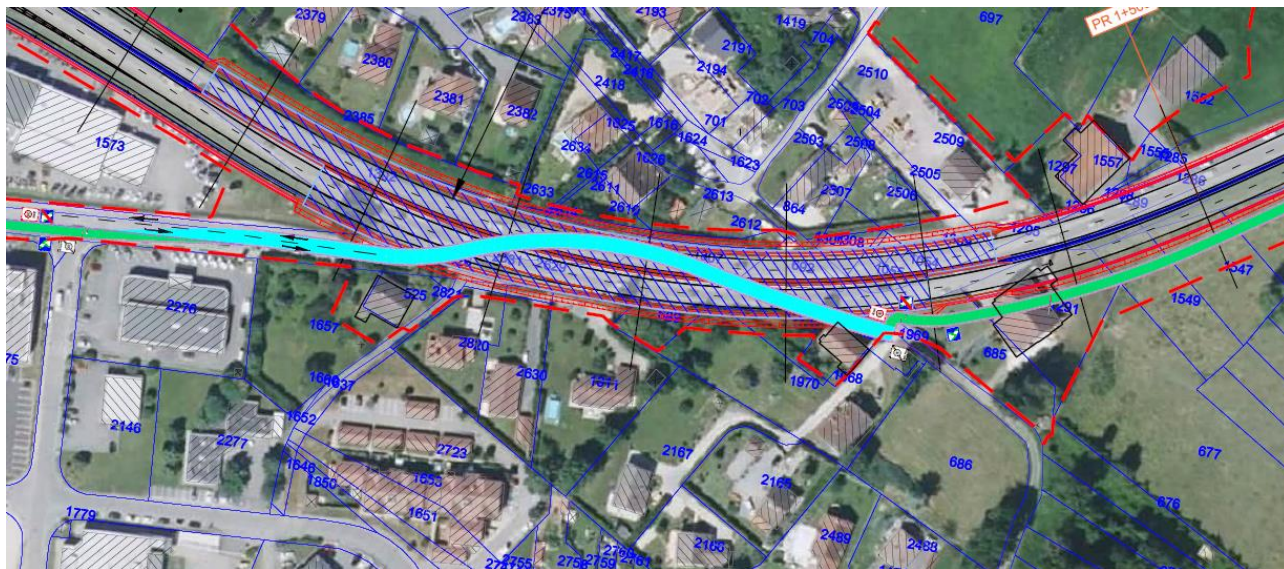


Figure 19 : Extrait de la configuration routière au niveau de la tranchée couverte

II.3 COMMUNE DE CRANVES-SALES

C'est au niveau du secteur du Creux que le PLU de Cranves-Sales présente des incompatibilités avec le projet global. En effet, celui-ci intercepte deux emplacements réservés dont l'objet est remis en question par le projet d'aménagement. Il s'agit des emplacements réservés n°18 « Aménagement et sécurisation d'un cheminement piéton le long du RD n°903 » et n°39 « Aménagement d'un chemin piéton route du Pont Rouge ».

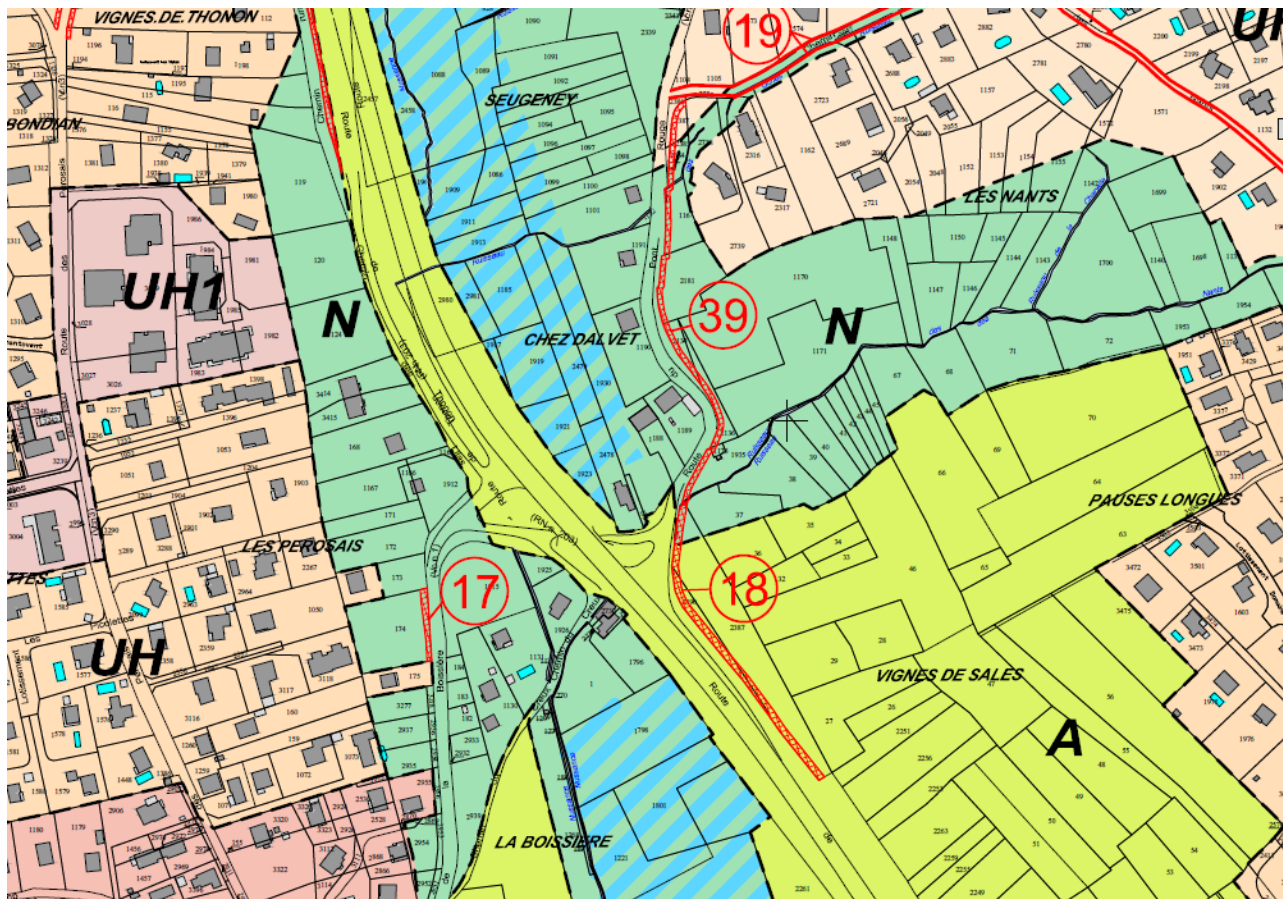


Figure 20 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Cranves-Sales au droit du Creux

Dans le cadre de la présente mise en compatibilité, et compte tenu de l'emprise du projet, il est visé la suppression de l'emplacement réservé n°18, et la légère réduction de l'emplacement réservé n°39.

En contrepartie et suite aux échanges avec la commune, il est convenu d'intégrer au projet la réalisation d'un cheminement piéton à l'Est du futur échangeur du Creux. De la même manière, un trottoir de 1,5 m sera prévu à l'Est de la voirie, en lieu et place de la portion de l'emplacement réservé 39 impacté.

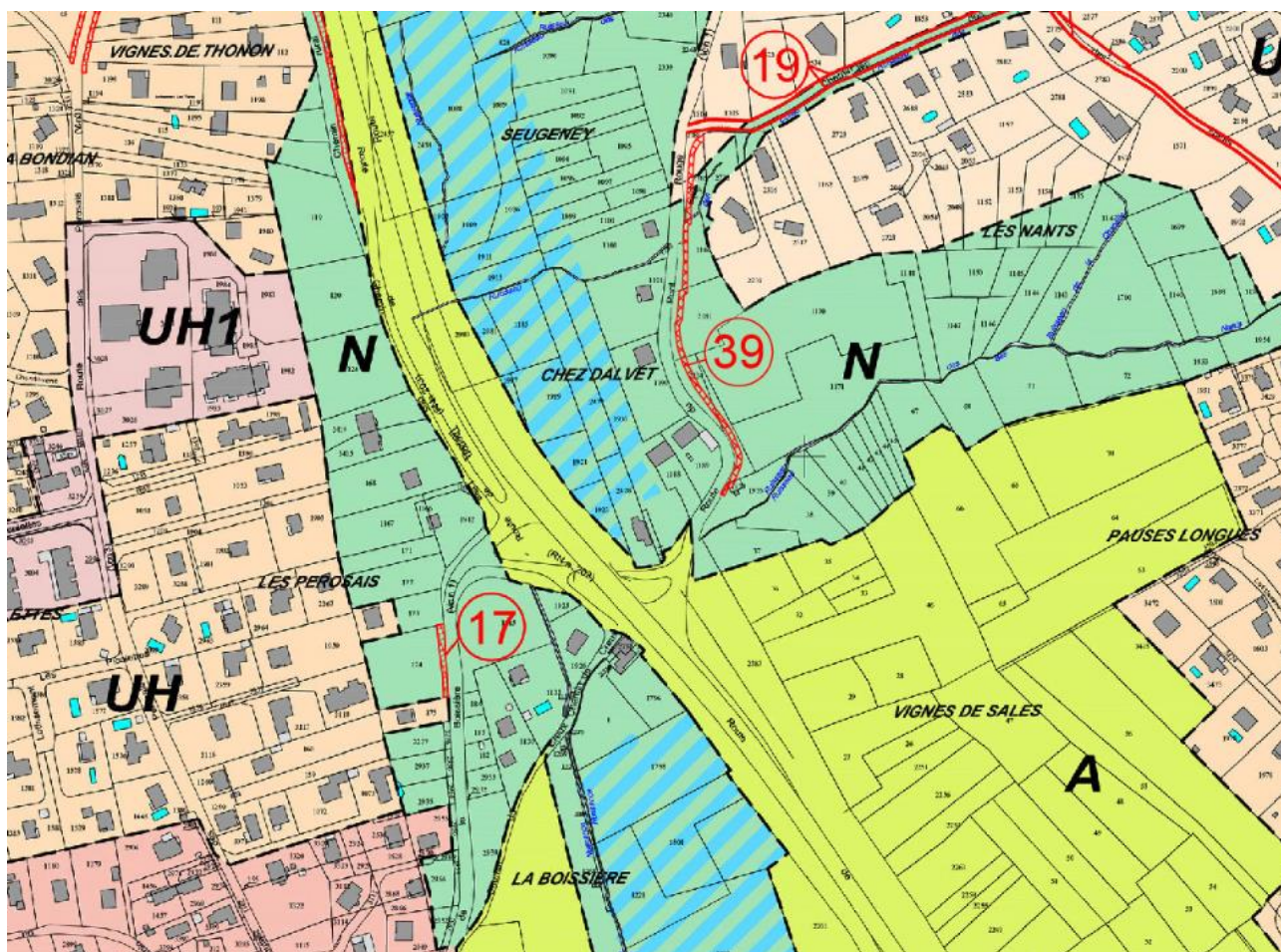


Figure 21 : Extrait du plan de zonage réglementaire du PLU de Cranves-Sales après mise en compatibilité

A noter que l'emplacement réservé n°17 « Aménagement et sécurisation de la route de la Boissière (RD n°184) », au bénéfice du Département, est prévu et exploité dans le cadre du projet, avec la mise au gabarit de la route sur toute la longueur.

III. Enjeux des sites concernés par la mise en compatibilité et incidences

III.1 COMMUNE DE NANGY

III.1.1 OAP n°7

Le secteur de l'OAP n°7 qui fait l'objet d'une adaptation présente les enjeux suivants :

Secteur avec planification d'urbanisme (OAP). Celle-ci sera adaptée dans le cadre de cette mise en compatibilité pour s'accorder au projet.

Il présente en bordure Est une noue de rétention d'eaux pluviales avec des espèces végétales hygrophiles. Cet aménagement à usage de gestion des eaux pluviales n'est cependant pas identifié comme une zone humide conformément à l'article R211-108 du code de l'environnement qui exclue les zones hygrophiles au sein des infrastructures liées à la gestion des eaux pluviales.

Il est actuellement occupé par des parcelles agricoles (prairie de fauche et cultures). Toutefois, ces parcelles sont aujourd'hui déjà ouvertes à l'urbanisation par leur classement en zone AUha et notamment par l'orientation d'aménagement et de programmation qui les concerne. Le projet ne remet donc pas en cause cette occupation du sol actuelle.

La mise en compatibilité aura pour effet principal de modifier la desserte viaire de la zone AUha. La zone sera desservie directement depuis le giratoire existant de l'échangeur A40/RD903. Une légère modification de l'organisation de l'aménagement prévu sur le site en découlera. A ce titre, une partie des lots dédiés à l'accueil des futures activités à l'Est est impactée par l'emprise de la voie de desserte.

De légères réductions des aménagements de l'OAP sont également nécessaires au Sud de la zone, afin de s'accorder aux emprises des aménagements prévues dans le cadre du projet. Il n'est pas identifié d'impact significatif de ces dernières réductions au sein de l'OAP.

La voie d'insertion depuis la route des Vainges au Sud de la maison médicale n'est plus nécessaire compte tenu de la nouvelle voie de desserte depuis le giratoire, et permet ainsi, à l'inverse, de restituer de la surface aux lots d'urbanisation. Cette modification permettra, en accord avec la commune, la mise en voie verte de l'actuelle route des Vainges depuis la maison médicale jusqu'à la RD 903. Au bilan, la mise en compatibilité de l'OAP avec le projet occasionne la perte d'environ 600 m² de surface de lot (1200 m² réduits et 600 m² restitués).

Le site est donc voué à être urbanisé à terme au travers de son classement déjà prévu au PLU et de l'OAP qui le concerne. Aussi, la mise en compatibilité encourue sur le site n'aura pas d'incidence majeure sur son environnement (biotope, activité).



III. Enjeux des sites concernés par la mise en compatibilité et incidences



Figure 22 : Visualisation aérienne du site de l'OAP n°7

III.1.2 Zones Ns

Cette zone à dominante de boisement est composée de Peupleraie noire, de prairie à Molinie et d'un petit massif de Roselière.

D'après les investigations écologiques réalisées sur le site, il se présente comme habitat potentiel pour la reproduction, l'alimentation et l'hivernation du Hérisson d'Europe, de l'Ecureuil roux, de la Grenouille agile, de la Grenouille rousse, du Triton alpestre, du Triton palmé, du Lézard des murailles et des oiseaux arboricoles ordinaires. Des gîtes arboricoles de chiroptères sont également identifiés comme probables.

Cette zone est identifiée en zone humide à l'inventaire départemental.



Figure 23 : Extrait de l'inventaire départemental des zones humides

Les investigations dédiées spécifiquement à la délimitation de zone humide selon les critères de l'arrêté du 24 juin 2008, confirme le caractère de zone humide du site en question (Roselière, prairie à Molinie, Peupleraie noire). Voir Figure 24 et Figure 28.



Figure 24 : Photos de la Roselière identifiée au niveau de la zone Ns

La mise en compatibilité vise à déclasser la portion de zone Ns concernée par l'emprise du projet, en zone Ur. Une perte des habitats décrits ci-avant (Peupleraie noire : environ 550 m², Prairie : environ 200m², Roselière : 16 m²) sera alors occasionnée par l'aménagement de la voie de sortie de l'A40 depuis Annemasse moyennant le terrassement du site et le changement d'occupation du sol.

L'emprise même du déclassement de la zone Ns ne concerne quant à elle que 245 m² de Peupleraie noire et de la zone rudérale.



Figure 25 : Vue aérienne du site Ns Nord



Figure 26 : Photos du secteur de la zone Ns concerné par la mise en compatibilité

III. Enjeux des sites concernés par la mise en compatibilité et incidences

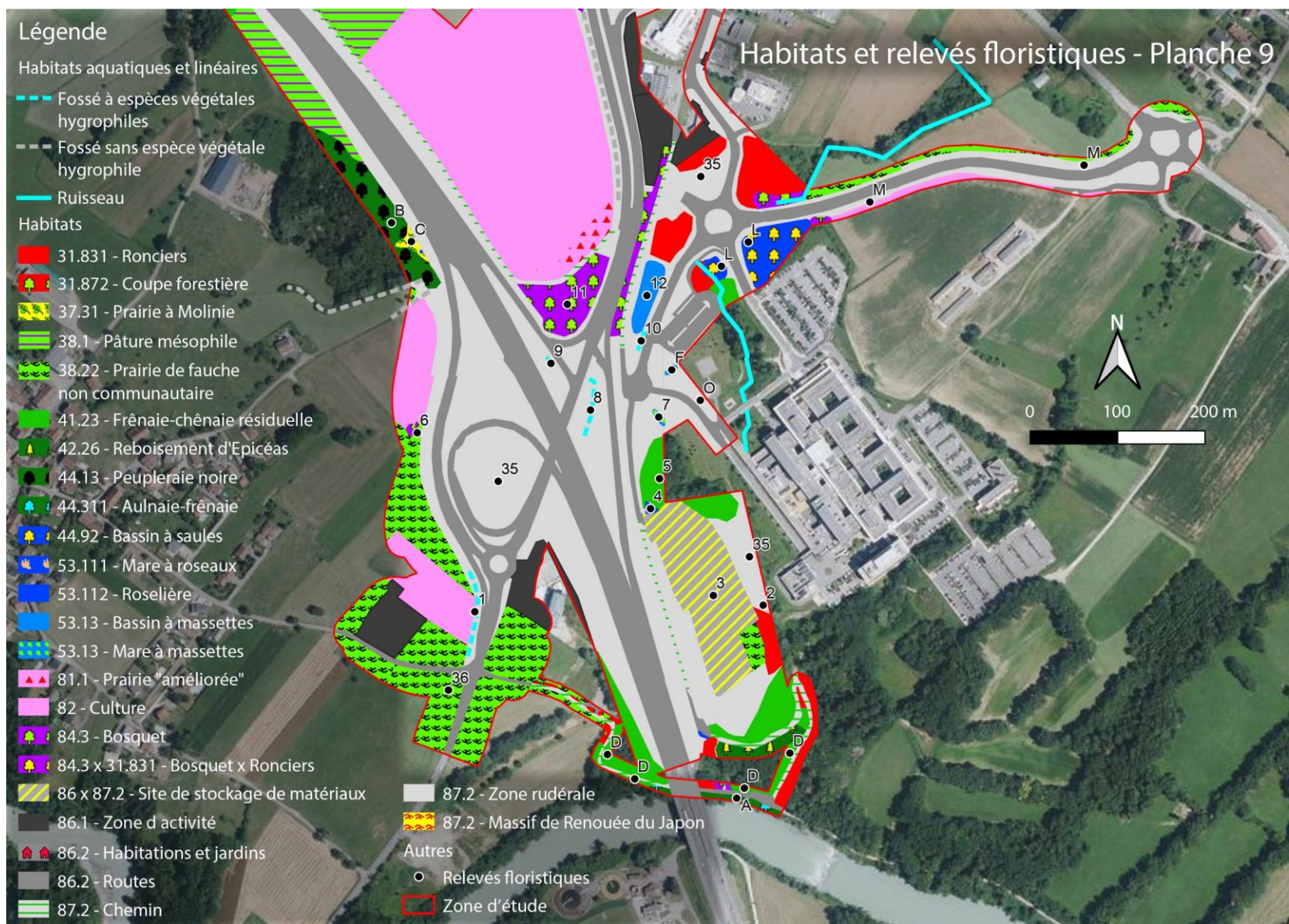


Figure 27 : Cartes des habitats du secteur de Nangy concerné par les mises en compatibilité du PLU

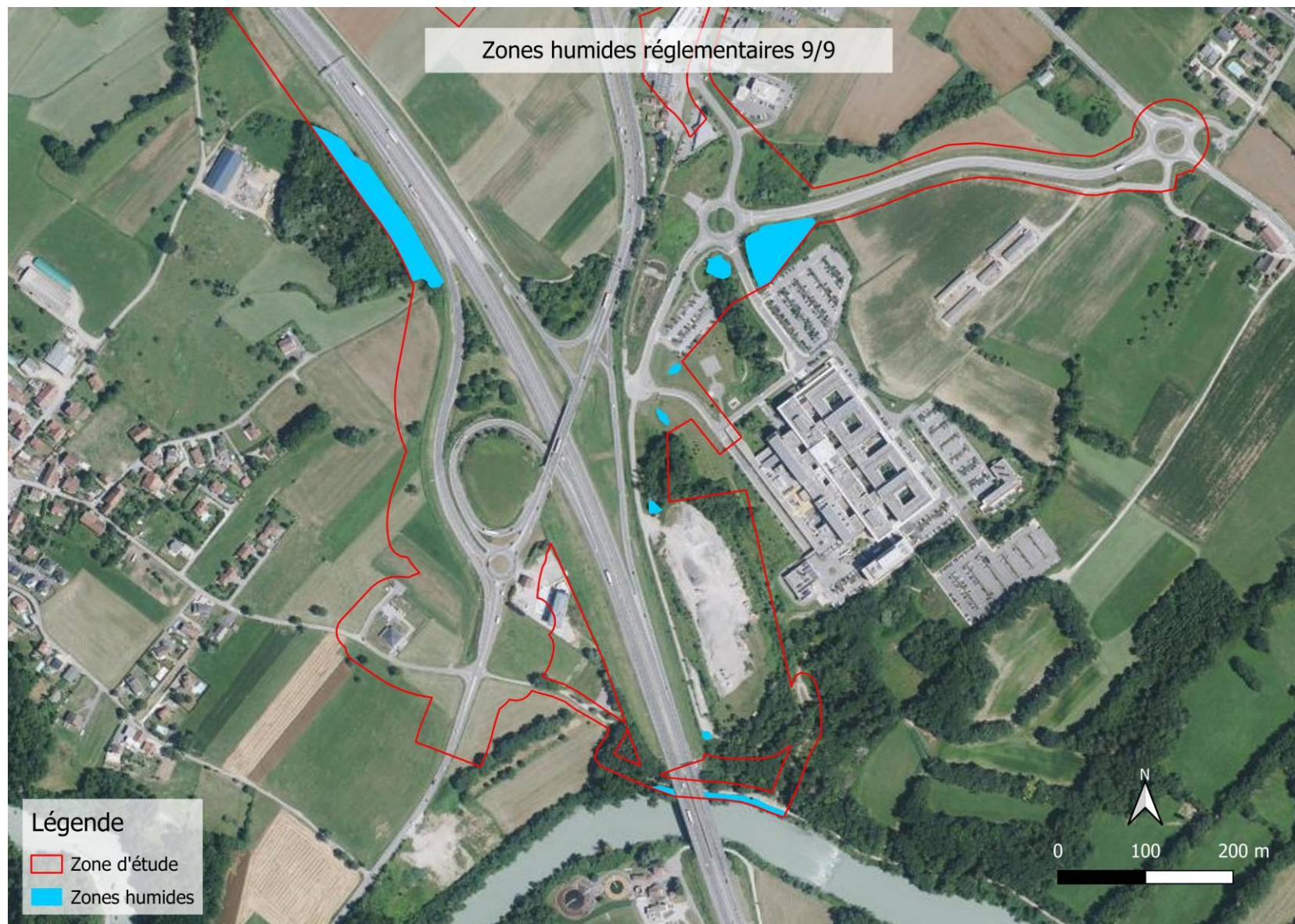


Figure 28 : Délimitation des zones humides du secteur de Nangy concerné par les mises en compatibilité du PLU

III.2 COMMUNE DE FILLINGES

La mise en compatibilité vise à la réduction d'un emplacement réservé.

Le site concerné par cet emplacement réservé se situe un milieu urbain et ne concerne que de la voirie revêtue et aucun habitat naturel n'y est recensé. Les investigations écologiques le classent en habitats anthropiques et par conséquent sans enjeux particuliers vis-à-vis de la faune.

L'emplacement réservé concerne essentiellement de la voirie avec la RD903 et la route des rochers et donc du domaine public. Il intègre en particulier le tourne à gauche entre la RD903 Nord et la route communale. Quelques bordures de propriétés privées sont également concernées.

Il borde notamment la parcelle du marchand de vin et des propriétés privées avec habitation individuelle.

La mise en compatibilité vise à la réduction de l'emplacement réservé n°4 destiné à l'aménagement de la route des rochers. Par conséquent, les parcelles concernées par ces emprises ne seront plus réservées à l'aménagement de la route communale. A noter qu'une partie de l'emplacement réservé recoupe la RD903 actuelle et qu'une discontinuité est présente sur l'emplacement réservé au droit de l'emprise cadastrée de la RD903.

Cette mise en compatibilité est nécessaire dans le cadre du projet global afin de permettre l'aménagement du secteur et sur lequel est prévu la mise en tranchée couverte de la RD903.

Il est toutefois rappelé que la partie supérieure de la tranchée couverte fera l'objet d'un réaménagement dans le but de restituer une continuité urbaine au hameau des Bègues.

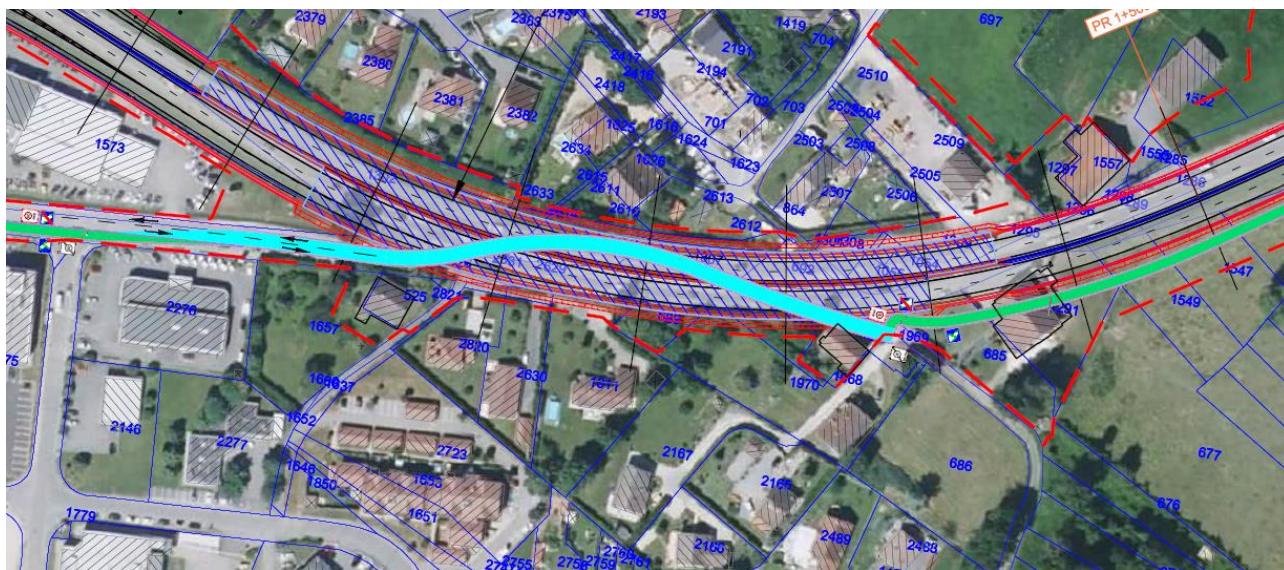


Figure 29 : Extrait de la configuration routière au niveau de la tranchée couverte

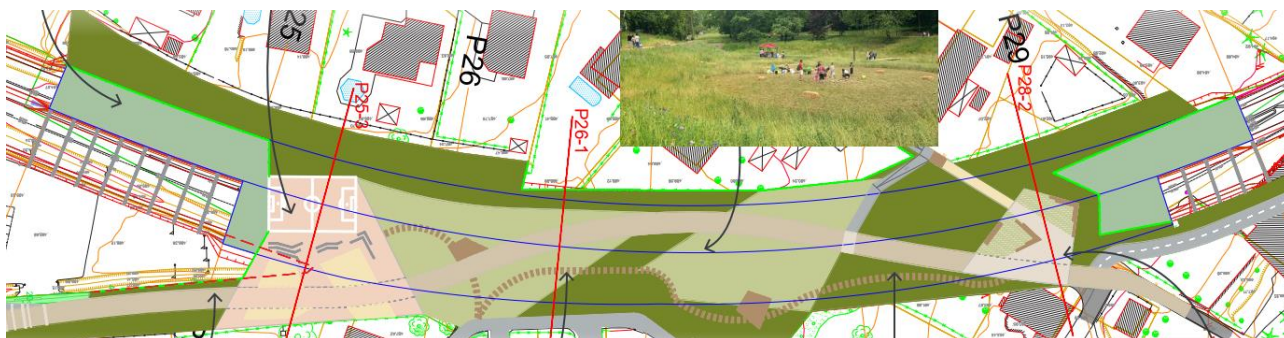


Figure 30 : Aménagement en surface au-dessus de la tranchée couverte

Compte tenu du projet de requalification de la RD903 et de la configuration future du secteur avec notamment l'aménagement de la tranchée couverte, la connexion directe des portions Nord et Sud de la route des rochers avec la RD903, tel que le visait l'emplacement réservé, ne sera plus possible.

Ainsi, sur le secteur de l'emplacement réservé modifié, les déplacements viaires s'en retrouvent impactés en ce qui concerne les échanges RD903 route des rochers Nord puisque cette dernière sera reliée à la RD903B par l'intermédiaire d'un barreau de route aménagé sur la tranchée couverte en voirie apaisée. Les déplacements viaires sont cependant inchangés pour la portion Sud qui ne présente aucune connexion avec la RD903 en situation actuelle.

L'incidence sur les autres déplacements est cependant positive puisque les continuités piétonnes et cycles en traversée de la RD903 seront quant à elles assurées par les aménagements prévus en surface de la tranchée couverte.

Le réaménagement global du secteur avec en particulier la tranchée couverte, implique des emprises sur certaines propriétés et habitations privées, et sur le marchand de vin.

De manière générale, cet aménagement sera positif pour la qualité de vie des riverains et pour les déplacements en mode actif.

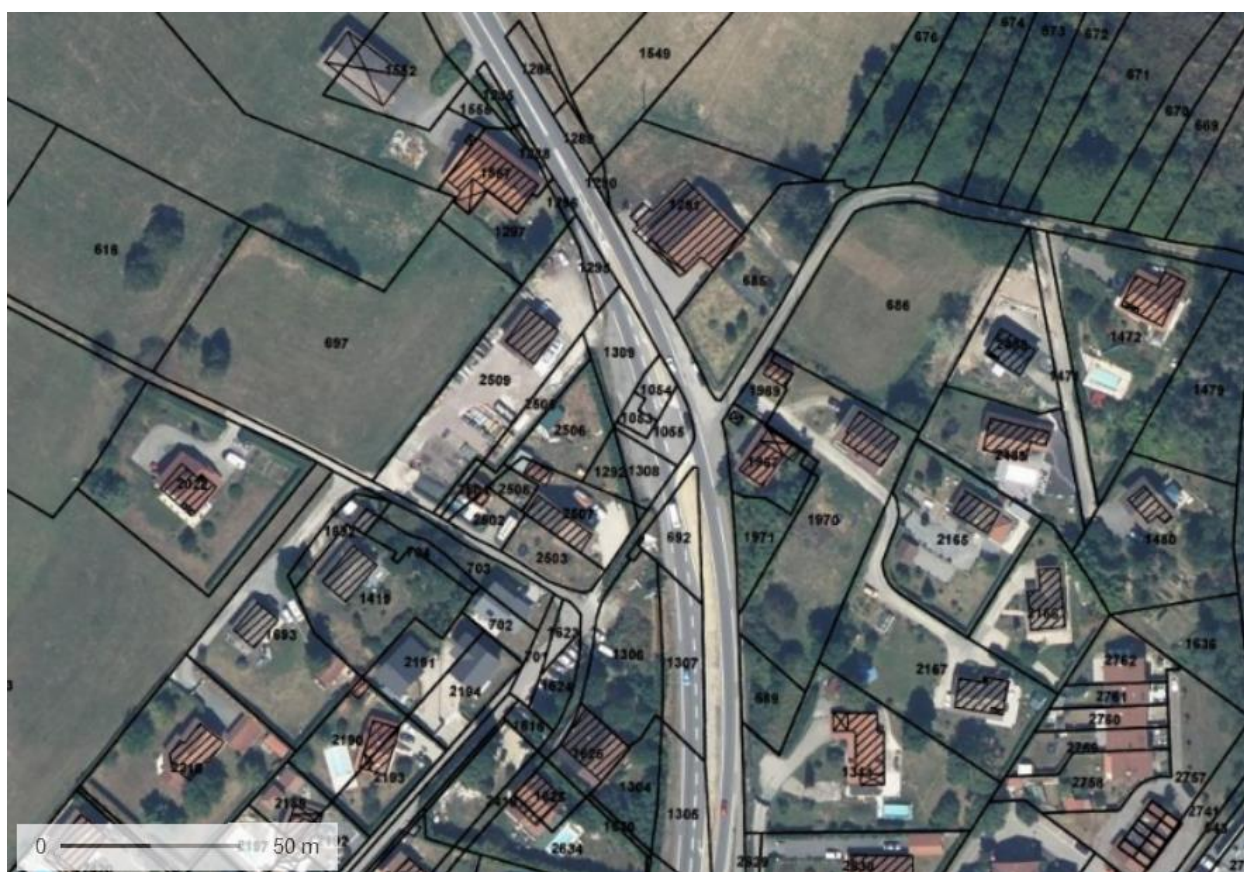




Figure 32 : Photo du site de l'emplacement réservé n°4 concerné par la mise en compatibilité

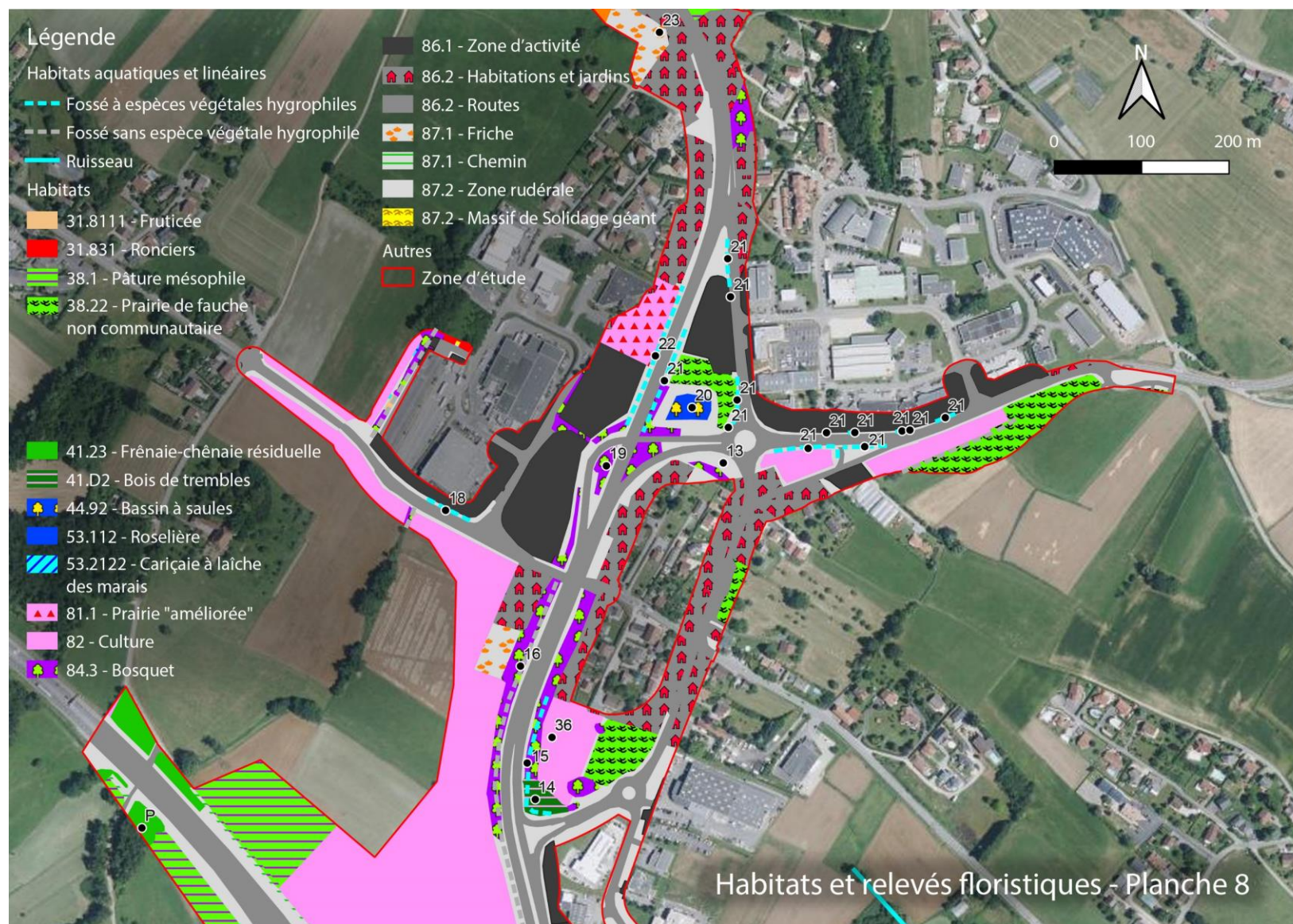


Figure 33 : Cartes des habitats du secteur de Fillinges concerné par les mises en compatibilité du PLU

III.3 COMMUNE DE CRANVES-SALES

La mise en compatibilité vise à la suppression d'un emplacement réservé et la réduction d'un autre.

Le site concerné par ces emplacements réservés sont composés de milieux ouverts et de boisements aux abords de voies départementales (RD 903 et RD 184).

D'après les investigations écologiques réalisées sur le site, on y retrouve ainsi, de la prairie de fauche non communautaire, de la pelouse semi-aride à Brome, de la Frênaie-Chênaie, un bosquet.

Il présente des habitats potentiels de reproduction, d'alimentation et d'hivernation pour le Hérisson d'Europe, l'Ecureuil roux, la Couleuvre d'esculape, l'Orvet fragile, de la Couleuvre d'Esculape, du Lézard vert, du Lézard des murailles et des oiseaux arboricoles ordinaires. Le site est identifié en zone de transit et de chasse pour les chiroptères.

Les emplacements réservés traversent le ruisseau des Nants, qui passe sous la RD 903 par l'intermédiaire d'un ouvrage à piège de matériaux, identifié comme problématique (sous-dimensionné) en cas de fort débit.

Le site est soumis au risque de crue torrentielle au niveau du Ruisseau des Nants et au risque de mouvement de terrain (Talus de Péroly rive droite et rive gauche du ruisseau des Nants).

Le site est situé dans le périmètre de protection rapproché du captage AEP du Bray.

Il est exploité par le monde agricole pour la fauche.

Le site concerne une partie du carrefour routier du Creux (échangeur RD 184/RD903).

Quelques habitations sont présentes à proximité du site.

La mise en compatibilité impliquera la suppression de l'emplacement réservé n°18 et la réduction (83 m²) de l'emplacement réservé n°39 destinés à l'aménagement de cheminements piétons en bordure de voies départementales. Du fait de ces suppressions, les parcelles concernées ne seront plus réservées à ces destinations et la réalisation du projet d'aménagement routier y sera possible. Les aménagements impliqueront alors une modification de l'occupation du sol avec la suppression d'une partie des habitats décrits ci-avant (Prairie de fauche : environ 4900 m², Frênaie-Chênaie : environ 400 m², Bosquet : environ 400 m², pelouse semi-aride : environ 300 m²) afin d'y réaliser les nouveaux tracés de la RD 184 et des voies de sortie et d'insertion de l'échangeur du Creux.

A noter que l'aménagement des cheminements piétons aurait également, dans une moindre mesure, impacté ces habitats.

La reprise de l'échangeur permettra d'améliorer les conditions de circulation (fluidité, sécurité) et des déplacements mode doux avec une réorganisation des itinéraires.

En contrepartie et suite aux échanges avec la commune, il est convenu d'intégrer au projet la réalisation d'un cheminement piéton à l'Est du futur échangeur du Creux. De la même manière, un trottoir de 1,5 m sera prévu à l'Est de la voirie, en lieu et place de la portion de l'emplacement réservé 39 impacté.



Figure 34 : Photos aérienne du site des emplacements réservés n°18 et 39 concerné par la mise en compatibilité

III. Enjeux des sites concernés par la mise en compatibilité et incidences

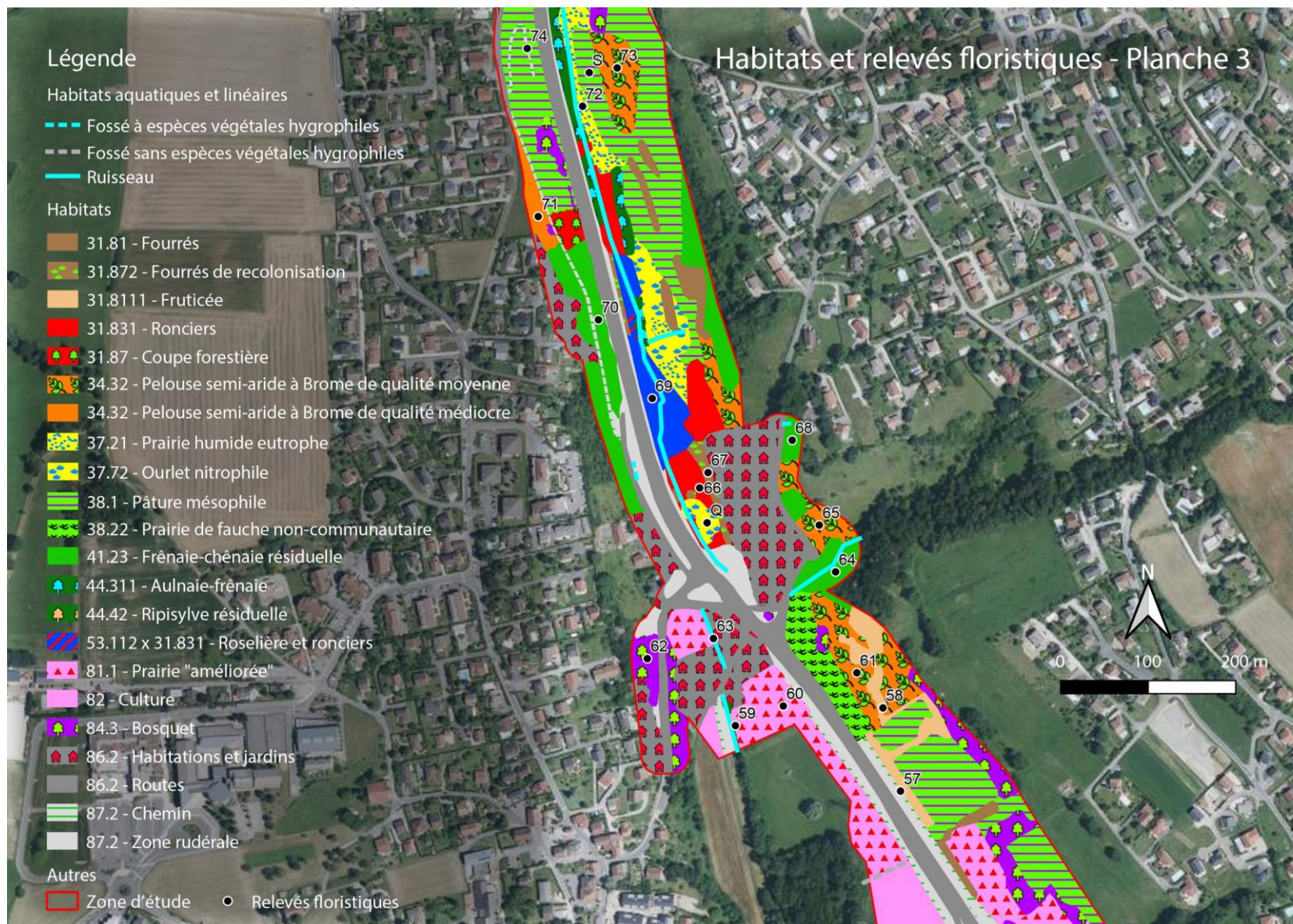


Figure 35 : Cartes des habitats du secteur de Cranves-Sales concerné par les mises en compatibilité du PLU

IV. Mesures prévues

IV.1 MESURES PHASE CHANTIER

De manière générale, le calendrier écologique (hors période de nidification, de reproduction, d'élevage des jeunes, d'hivernation...) sera respecté pour la réalisation des travaux et notamment pour les opérations impliquant une destruction d'habitats naturels (défrichement, terrassement, ...). Les travaux nocturnes seront également limités dans les secteurs à enjeux pour la faune et dans les zones urbaines habitées.

Afin d'éviter de détruire des arbres et des arbustes durant la période de reproduction de l'Ecureuil roux, du Hérisson d'Europe et de l'avifaune arboricole, et éviter de détruire des individus en léthargie dans les tas de bois et dans le sol durant l'hiver (Hérisson d'Europe, amphibiens et de reptiles) il existe deux possibilités :

- Réaliser l'abattage des arbres et des arbustes et le dessouchage puis débarrasser les débris entre mi-septembre et mi-novembre pour éviter l'installation des animaux en léthargie pour l'hiver et ainsi pouvoir travailler le sol (terrassement, décapage) ;
- Réaliser l'abattage des arbres et des arbustes entre mi-septembre et fin janvier puis débarrasser les débris entre le mois d'avril et mi-novembre l'année suivante et ensuite réaliser les travaux de remaniement du sol (terrassement, décapage, etc.).

L'une ou l'autre de ces possibilités sera mise en place et intégrée comme un préalable dans le planning de travaux et en fonction des secteurs et du phasage.

Par ailleurs, en cas de présence avérée de gîte à chiroptère, les arbres concernés devront être abattus entre mi-septembre et fin octobre. Le cas échéant, un protocole strict pour la déconstruction des gîtes sera mis en œuvre.

Des clôtures provisoires spécifiques aux amphibiens seront mises en place à l'interface entre le chantier et le boisement de la zone Ns.

Un phasage du chantier sera instauré de manière à répartir les incidences et perturbations occasionnées par les travaux (circulation, voisinage, activités, ...). Une organisation et des moyens adaptés seront déployés pour la phase de réalisation des travaux (plan d'installation de chantier, réduction des vitesses de déplacement, maintien de la circulation routière et des accès riverains, phasage, communication, réduction des nuisances, ...).

Le chantier, ses accès et ses installations seront strictement délimités (piquetages) pour ne pas impacter excessivement les habitats naturels et terrains annexes.

Une vigilance sera mise en place en tout temps pour limiter les risques de déversements accidentels de polluants, en particulier à proximité des cours d'eau et au sein du périmètre de protection rapprochée du captage du Bray (gestion appropriée du chantier et des engins, kit antipollution, suivi de qualité des eaux, ...).

Une gestion des déchets sera mise en place tout au long du chantier avec la collecte, le tri et l'acheminement dans les filières de traitement adéquates. Dans le cadre du projet global il a été priorisé le réemploi des matériaux mobilisés en remblai afin de limiter l'import et l'évacuation de matériaux.

Une veille des conditions météorologiques et du risque de crue torrentiel sera assurée et exclura toute intervention en période de risque. La continuité hydraulique sera maintenue tout au long du chantier avec le réaménagement du ruisseau des Nants dans les premières phases du chantier.

A l'issue du chantier, les emprises temporaires du chantier seront remises en état (végétalisation) en respect de l'occupation du sol initial.

IV.2 MESURES PHASE PROJET

De manière générales, les mesures suivantes sont mises en place dans le cadre du projet :

- Le recours aux murs de soutènement a été maximisé afin de limiter les emprises du projet ;
- Les moyens techniques sont mis en place pour assurer la continuité hydrogéologique des ouvrages souterrains (puits périphérique et base drainants, « fenêtre » dans les parois de fondation) ;
- Déploiement d'un système de gestion des eaux pluviales de la plateforme routière de la RD903 (récupération, rétention, pré-traitement) sera déployé ;
- Les acquisitions foncières nécessaires sont réalisées autant que possible à l'amiable, ou moyennant indemnisation des propriétaires suite à expropriation ;
- Des indemnisations seront prévues envers les entreprises dont l'activité ou le foncier sont impactés, ainsi que pour les exploitants agricoles en compensation des pertes de surfaces agricoles ;
- Des mesures de compensations collectives sont également prévus (réorganisation du foncier agricole, investissement en coopératives d'utilisation de matériel agricole) ;
- Afin de réduire l'exposition des riverains aux nuisances acoustiques liées au trafic routier, différents aménagements sont prévus (tranchée couverte, écrans acoustiques, enrobé acoustique, isolation de façade).

Certaines mesures mise en place et propres aux sites concernés par les mises en compatibilité de PLU sont par ailleurs présentées par la suite.

IV.2.1 Commune de Nangy

IV.2.1.1 OAP n°7

La continuité de la noue d'eaux pluviales sera assurée par la mise en place d'un ouvrage de franchissement de type buse ou cadre. Le projet intègre l'adaptation et le développement du système de gestion des eaux pluviales de la plateforme routière, comprenant notamment l'échangeur A40/RD903.

IV.2.1.2 Zones Ns

Le projet global prévoit une compensation d'au moins 100% des surfaces défrichées au sein de l'enveloppe du projet, qui comprennent notamment les surfaces défrichées de la zone Ns. Ainsi, des boisements sont recréés sur certains secteurs, notamment aux abords des passages à faune pour en assurer une bonne attractivité, avec le reboisement du délaissé routier du carrefour des Chasseurs, ou bien au sein des aménagements paysagers qui accompagnent le projet. Ces boisements seront composés d'essences locales en cohérence avec les boisements alentours. Ces boisements intègrent une partie mise en îlot de sénescence.

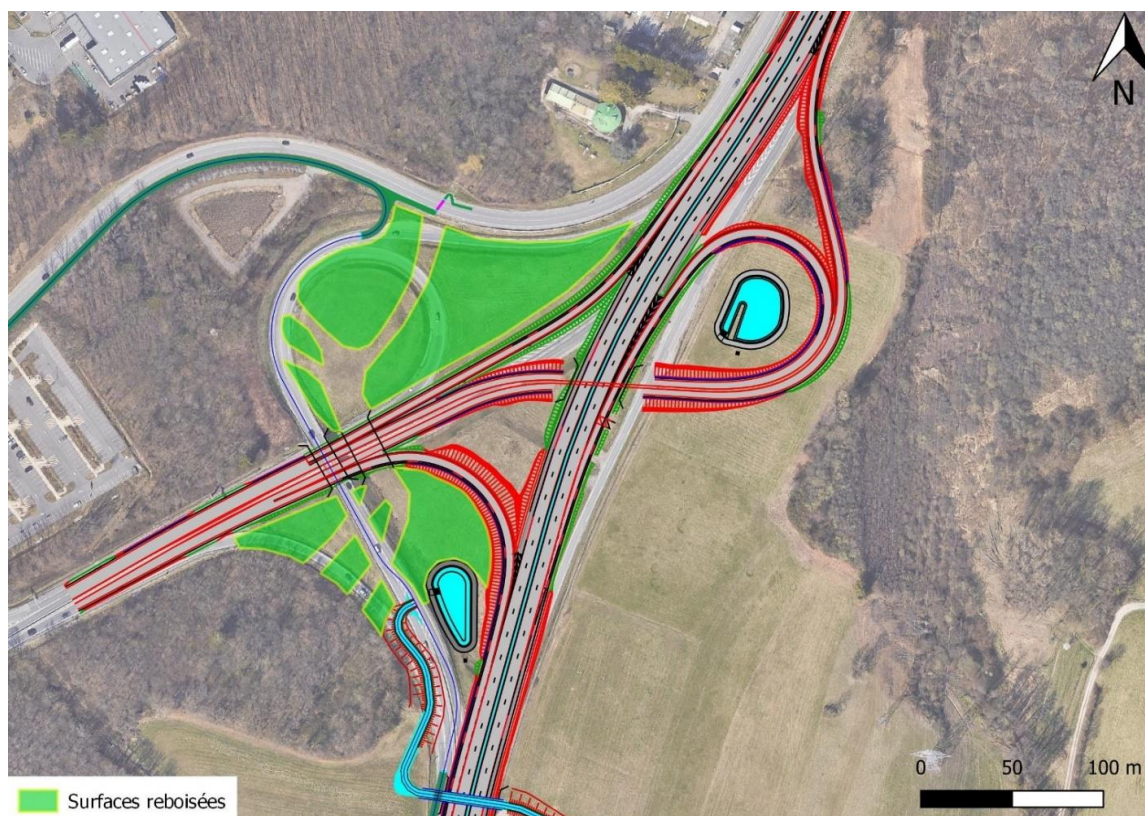


Figure 36 : Boisements de compensation prévus par le projet au carrefour des Chasseurs

Par ailleurs, bien qu'une démarche d'évitement maximal ait été mise en œuvre dans la définition du projet global, les surfaces de zones humides impactées seront également compensées à hauteur de 200%. Il est alors visé la restauration d'habitats naturels existants mais présentant une qualité dégradée (présence d'espèces exotiques envahissantes, habitats dégradés, potentiel de développement d'habitats humides, ...) avec restitution équivalente des fonctions des milieux impactés. Ainsi, dans le cas présent, le projet intégrera la recréation de boisement et de prairie humide au sein de l'enveloppe du projet.

IV.2.2 Commune de Fillinges

Afin de maintenir l'accès de la route des rochers par le Sud, un barreau routier est aménagé au-dessus de la tranchée couverte avec une liaison à la RD903B.

La tranchée couverte fera l'objet d'un traitement paysager et architectural qualitatif.

IV.2.3 Commune de Cranves-Sales

Le projet global prévoit une compensation à 100% des surfaces défrichées au sein de l'enveloppe du projet, qui comprennent les surfaces défrichées suite à l'aménagement du site concerné par la mise en compatibilité.

Afin d'éviter le risque de collision avec la faune, des clôtures à petites et grandes faune, et des filets à chiroptères seront aménagés aux abords de la voies de sortie de la RD903 Sud, à l'Est du carrefour du Creux.

Une compensation des pertes des surfaces agricoles sera également mise en place (échange foncier où indemnisation financière) et les accès impactés seront restitués.

En ce qui concerne le risque de glissement de terrain, l'étude géotechnique qui accompagnera les stades ultérieurs de définition du projet, permettra de préciser les modalités techniques d'aménagement à mettre en place.

Le ruisseau des Nants, se présente aujourd'hui en cours d'eau torrentiel avec une problématique de charriage de matériaux. Le passé d'aménagement du secteur a conduit à la dégradation de son cours par sa mise en ouvrage souterrain de type buse avec avaloire spécifique pour la rétention des matériaux grossiers. Dans le cadre du projet, le cours d'eau sera réaménagé en conformité avec la nouvelle configuration du carrefour du Creux, dans l'objectif d'assurer la continuité du cours d'eau et améliorer son fonctionnement hydraulique avec une prise en compte du risque torrentiel (étude hydraulique spécifique).

A ce titre, l'ouvrage de franchissement sera repris et dimensionné sur un débit de pointe centennal. La partie aval de son lit, entre la RD903 et sa confluence avec la Nussance, sera renaturée avec une remise à l'air libre.

ANNEXES

Liste des annexes :

- Annexe 1 : Plan de zonage Nangy après mise en compatibilité
- Annexe 2 : OAP n°7 de Nangy après mise en compatibilité
- Annexe 3 : Plan de zonage de Fillinges après mise en compatibilité
- Annexe 4 : Plan de zonage Cranves-Sales après mise en compatibilité

Annexe 1 : Plan de zonage Nangy après mise en compatibilité

Annexe 2 : OAP n°7 de Nangy après mise en compatibilité

Annexe 3 : Plan de zonage de Fillings après mise en compatibilité

Annexe 4 : Plan de zonage Cranves-Sales après mise en compatibilité