

Extension du parc d'activités économiques des Sources et création d'une voie de desserte

Procédure unique

Etude de dérogation à l'amendement Dupont PLU de Grésy-sur-Aix et d'Aix-les-Bains



Emetteur

HYDRETTUES
815 route de champ Farçon
74 370 ARGONAY
Tél. : 04.50.27.17.26
Fax : 04.50.27.25.64



IV. – Dignes et petits barrages - études et diagnostics

Agréé digues et barrages Décrets, arrêtés, circulaires TEXTES GÉNÉRAUX MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE <small>Arrêté du 15 novembre 2012 portant agrément d'organismes intervenant pour la sécurité des ouvrages hydrauliques NOR : DEP1228754A</small>	pour 119	NUMÉRO D'AGREMENT	DESIGNATION DE L'ENTREPRISE OU DE L'ORGANISME AGREÉ : dignes et barrages - études et diagnostics	AGREÉ JUSQU'AU
		1-d	HYDRETTUES	10 juin 2017
V. – Dignes et petits barrages - études, diagnostics et suivi des travaux				
		NUMÉRO D'AGREMENT	DESIGNATION DE L'ENTREPRISE OU DE L'ORGANISME AGREÉ : dignes et petits barrages - études, diagnostics et suivi des travaux	AGREÉ JUSQU'AU
		1-d	HYDRETTUES	10 juin 2017

Réf. affaire : ARE15-034

Extension du parc d'activités économiques des Sources et création d'une voie de desserte

Procédure unique

Titre

**Etude de dérogation à l'amendement Dupont
PLU de Grésy-sur-Aix et d'Aix-les-Bains**

Indice	Date	Titre du document	Phase	Statut du document	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par
01	Juillet 2018			<input checked="" type="checkbox"/> Provisoire <input type="checkbox"/> Définitif	L. LHOSTE	L.LHOSTE	

Chef de projet

Philippe MARTIN

Maître d'Ouvrage : **Grand Lac**



PREAMBULE

1. ETUDE AMENDEMENT DUPONT

1.1. Références juridiques

- La loi n°95-101 du 2 février 1995 sur le renforcement de l'environnement dite Loi « Barnier » (article 52)
- La loi n°2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux (article 200)
- La loi n°93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages
- La circulaire du 13 mai 1996 relative à l'application de l'article L.111-1.4 du Code de l'Urbanisme sur l'amendement Dupont (Modifié par LOI n°2014-366 du 24 mars 2014 – art. 143 et abrogé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 – art.12)
- Les articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme relatifs à l'Amendement Dupont
- Les articles L.122-1 à L.122-5, L.151-1, L.151-2 et L.151-5 du Code de la Voirie routière et l'article R.1 du Code de la Route sur le classement des infrastructures routières.

1.2. Contenu

Article L.111-6 – Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 – art.12

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L.141-19.

Article L.111-7 – Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 – art.12

Elle ne s'applique pas :

1. Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
2. Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
3. Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
4. Aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Article L.111-8 – Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 – art.12

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Article L.111-9 – Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 – art.12

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L.111-6 au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Article L.111-10 – Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 – art.12

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L.111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L.111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée.

1.3. Objectifs généraux

L'amendement Dupont a pour objectif :

- d'inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes ;
- de lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers ;
- de finaliser un projet urbain qui trouvera sa traduction réglementaire dans les documents d'urbanisme locaux.

1.4. Champs d'application

Les dispositions réglementaires des articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme sont applicables :

- à toutes les communes dont une partie du territoire longe une autoroute, une voie express, une déviation ou une route classée à grande circulation ;
- aux espaces non urbanisés situés le long de ces voies.

2. NOTE DE CONTEXTE DE LA PRESENTE ETUDE

Les communes de Grésy-sur-Aix et d'Aix-les-Bains sont traversées par l'autoroute A41, classée à grande circulation et pour laquelle les articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme s'appliquent et imposent un recul des constructions de 100 mètres à partir de l'axe de l'A41.

Les communes de Grésy-sur-Aix et Aix-les-Bains dérogent déjà à ces dispositions dans leurs PLU respectifs puisque :

- **PLU d'Aix-les-Bains** : Le règlement de la zone UE précise dans son article UE6 qu'en bordure des voies comportant une ligne de recul figurant sur les documents graphiques, la façade sur rue des constructions doit s'implanter sur ou au-delà de cette ligne. Sur la zone UE située en continuité Sud du présent projet, correspondant au PAE des Combaruches, la ligne de recul figurant sur les documents graphiques a été positionnée à une trentaine de mètres de l'axe de l'autoroute pour permettre la constructibilité des parcelles longeant l'autoroute.
- **PLU de Grésy-sur-Aix** : Selon les articles AU6 et UE6 du règlement, le recul est fixé pour les autoroutes, à 50 mètres par rapport à l'axe pour les bâtiments à usage d'habitation et 40 mètres pour les autres constructions. Toutefois, on notera que cette ligne de recul est actuellement positionnée à 100m de l'axe de l'autoroute sur les documents graphiques du PLU.

Grand Lac / Chambéry Grand Lac Economie souhaite mettre en compatibilité les documents d'urbanisme d'Aix-les-Bains et de Grésy-sur-Aix avec le projet d'Extension du parc d'activités économiques des Sources et de création d'une voie de desserte, pour permettre la constructibilité des parcelles situées en bordure de l'A41.

La présente étude a pour but de fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues aux articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme et de permettre de déroger au recul de 100m.

La présente étude garantit la prise en compte des différents points abordés dans les articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme, à savoir :

- La protection contre les risques et les nuisances,
- La sécurité des riverains et des utilisateurs de l'A41,
- La qualité des principes urbanistiques du site,
- La qualité architecturale et paysagère du site.

La présente analyse permet de :

- Comprendre la logique de site (analyse de la structure spatiale et de la fonctionnalité du site) de la zone située aux abords de l'A41 classée à grande circulation et concernée par les articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme ;
- Justifier le choix de réduire la bande inconstructible de 100 mètres pour cette zone ;
- Proposer des règles d'implantation différentes de celles prévues aux articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme.

CONTEXTE ET LOCALISATION

1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE : PLU

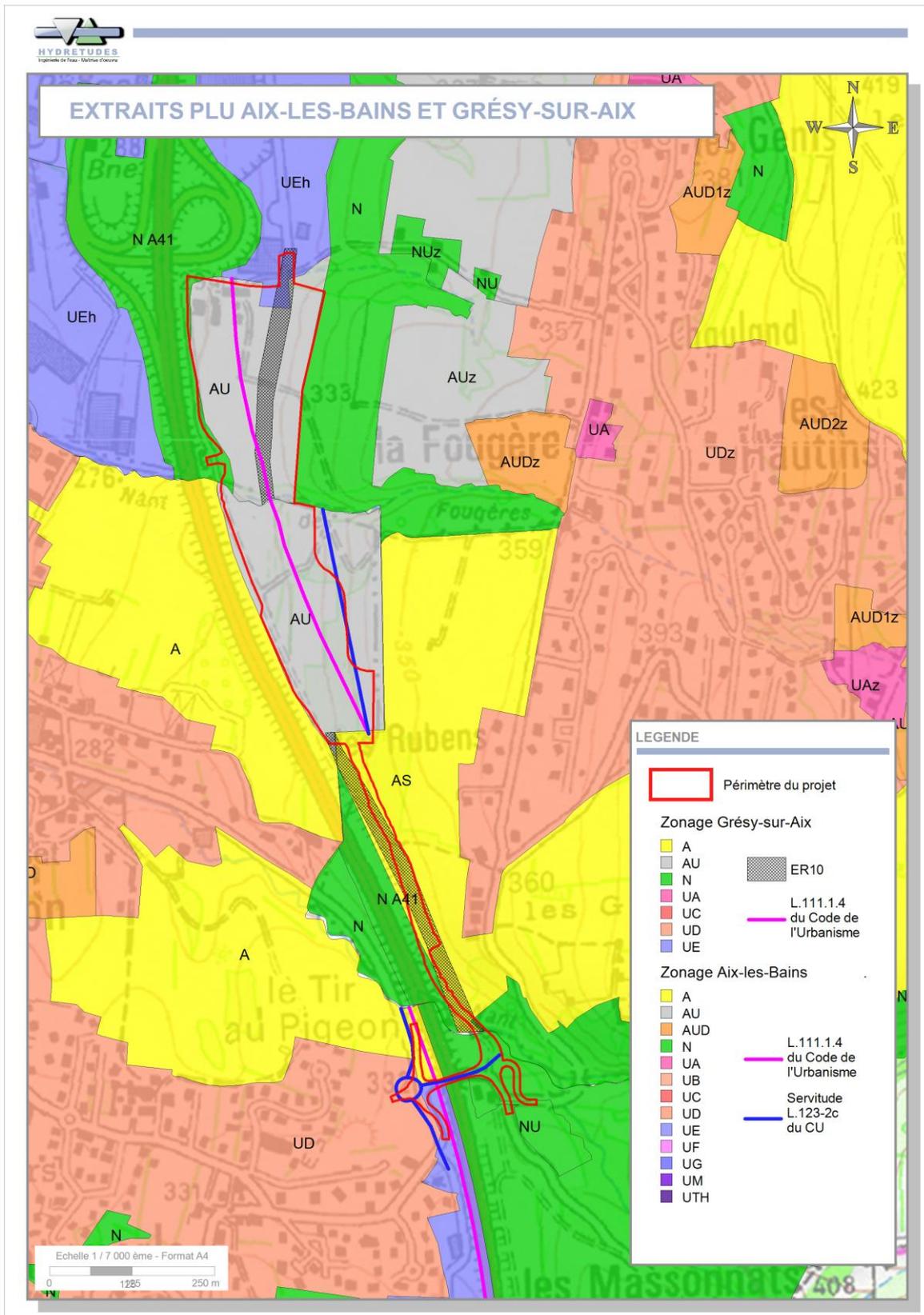
Le PLU d'Aix les Bains a été approuvé le 29 mars 2007, la dernière modification a été approuvée le 8 décembre 2016. Il a fait depuis l'objet d'une modification simplifiée approuvée le 14 septembre 2017.

Le PLU de Grésy-sur-Aix a été approuvé le 6 avril 2006, la dernière modification a été approuvée le 25 juin 2015. Il a fait depuis l'objet de 3 modifications simplifiées dont la dernière a été approuvée le 14 septembre 2017.

La figure en page suivante localise le projet par rapport aux plans de zonage de ces communes.

Le secteur concerné par la construction des ouvrages est situé :

- POUR LA COMMUNE D'AIX-LES-BAINS :
 - Majoritairement en zone AU "secteur à caractère naturel destiné à être ouvert à l'urbanisation à plus long terme" pour l'extension du PAE ;
 - En zones A "zone agricole", UD "secteur de densités moyenne à faible" et UE "secteur d'activités économiques, artisanales et industrielles" pour le carrefour giratoire Baye ;
 - En zone N "secteur naturels, forestiers et d'espaces verts" pour le carrefour giratoire Massonat ;
 - Sur le tracé de principe de voirie (servitude au titre de l'article L.151-41 du Code de l'Urbanisme, anciennement L.123-2c) pour le giratoire Baye à l'ouest de l'autoroute ;
 - Sur la Bande d'inconstructibilité de part et d'autres des voies ou des axes à grandes circulation (art L.111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme, anciennement L.111-1-4).
- POUR LA COMMUNE DE GRESY-SUR-AIX :
 - Majoritairement en zone AU "secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation" pour l'extension du PAE ;
 - Majoritairement en zone AS "secteurs agricoles présentant des enjeux paysagers" pour la voie de liaison reliant la ZAC de l'Echangeur du Pont des Massonats au sud de la zone ;
 - De façon plus ponctuelle, en zone UEh "secteur à vocation d'activités économiques destinés à recevoir des constructions ou installations industrielles, artisanales, commerciales ou de services" au nord de la ZAC de l'Echangeur et en zone NA41 "secteur correspondant à l'emprise de l'autoroute A 41" ;
 - Sur l'Emplacement Réserve n°10 (ER10) pour la création de voirie ;
 - Sur la Bande d'inconstructibilité de part et d'autres des voies ou des axes à grandes circulation (art L.111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme, anciennement L.111-1-4).



Extrait des PLU de Aix-les-Bains et de Grésy-sur-Aix au droit du secteur d'étude

2. TRADUCTION DES ARTICLES L.111-6 A L.111-10 DU CODE DE L'URBANISME

Une partie des aménagements sont donc concernés par la bande d'inconstructibilité de part et d'autre de l'autoroute A41 (Loi DUPONT, art L.111-6 et suivants du Code de l'Urbanisme, anciennement L.111-1-4).

- POUR LA COMMUNE D'AIX-LES-BAINS : **Le règlement de la zone UE précise dans son article UE6 qu'en bordure des voies comportant une ligne de recul figurant sur les documents graphiques, la façade sur rue des constructions doit s'implanter sur ou au-delà de cette ligne. Sur le plan de zonage du PLU, cette ligne de recul est actuellement positionnée à 100 mètres de l'axe de l'autoroute.**
- POUR LA COMMUNE DE GRESY-SUR-AIX : **Selon les articles AU6 et UE6 du règlement, le recul est fixé pour les autoroutes, à 50 mètres par rapport à l'axe pour les bâtiments à usage d'habitation et 40 mètres pour les autres constructions. Toutefois, cette ligne de recul est actuellement positionnée à 100m de l'axe de l'autoroute sur les documents graphiques du PLU.**

Une mise en compatibilité des règles d'implantation des constructions par rapport à l'autoroute est donc nécessaire.

PRISE EN COMPTE DES SENSIBILITES PAYSAGERES DU SITE D'ETUDE

1. CONTEXTE PAYSAGER

De part son relief et son utilisation du sol actuelle (agricole sur la majorité de la surface), le paysage est très ouvert vers l'Ouest, où le regard porte jusqu'à la montagne de la Biolle, en face et vers la vallée et le Lac du Bourget. Le site bénéficie d'un contexte paysager remarquable, avec une vue dégagée sur les montagnes alentour.

L'autoroute A41, accompagnant la limite basse du site, crée une coupure dans cet ensemble, tant visuelle que structurelle.

1.1. Un paysage à forte identité, un site entre lac et montagnes

Le site présente un relief avec de **fortes déclivités** et localement chahuté avec la proximité d'ouvrages autoroutiers (talus, ponts, bassins de rétentions...), qui seront impactés par les travaux d'infrastructures et d'aménagement de l'extension du P.A.E.



— Périimètre du Parc d'Activités Économiques des Sources

Le périmètre du projet, en entrée d'agglomération, entre montagne et lac

1.2. Plans et distances

Le territoire est composé par des successions de plans intégrant des éléments remarquables du grand paysage et de la géographie en arrière-plan. Les notions de distances sont difficilement perceptibles dans le paysage, hors d'échelle humaine, par la forte présence des **montagnes**. Cette échelle du grand paysage rend l'orientation difficile.



Le site de projet

1.3. Panoramas et points-de-vues

Le paysage dans lequel s'inscrit le projet est contraint par le **relief**. Il est fortement contrasté par l'alternance entre espaces ouverts et espaces fermés. Des panoramas depuis le site permettent de prendre conscience de l'ensemble du territoire et de ce qui le compose. L'altimétrie sert de repère.





Les vues depuis le site de projet

Pour les habitations situées à l'est en surplomb des hameaux de "Le Gent", "La Fougère", "Chauland" et "Les Petits Rubens", cet aspect représente un véritable enjeu à la fois lié à l'aspect esthétique et à l'aspect économique de part les vues que possèdent certaines de ces habitations sur le lac du Bourget et la crainte de voir baisser le prix de leur bien par dégradation de la vue.

1.4. Perspectives

Les percées visuelles et les perspectives dégagées permettent d'appréhender le territoire et d'en faire un paysage vécu, plus que contemplé.

Les éléments de liaison suivants donnent une perspective privilégiée sur le site :

- **Autoroute et routes** : ces éléments structurants du territoire permettent d'en offrir une perception à une vitesse importante. Le site de projet est intégralement perceptible depuis l'A41, de manière frontale au nord, et plus confidentielle au sud (masque boisé).
- **Cheminements piétons spontanés** : l'usage et les pratiques du territoire offrent parfois des cheminements à travers champs qui offrent une nouvelle perception du site dans lequel ils s'inscrivent en nous invitant à y pénétrer.
- **Les cours d'eau** sont des éléments clés et structurants de ce territoire. Ils constituent un réel atout qualitatif pour les riverains. Les torrents viennent structurer la zone d'étude en deux parties distinctes et en orientent son développement.

1.5. Un relief marqué, des points de vue dégagés

Une topographie douce et sinueuse dévoile le paysage peu à peu et contraste ainsi avec les larges ouvertures de vues offertes par les panoramas. Des franches ruptures de pente permettent de cacher et d'isoler des éléments du paysage. La zone industrielle est ainsi cachée depuis les maisons en hauteur.

Les repères que sont les grands **éléments de la géographie** (lac et montagnes) orientent le site. Les éléments paysagers ou urbains à échelle humaine donnent la mesure de ses grands plans.



Le contexte géographique et paysager du site

En vert : strate haute, zone boisée

En gris foncé : strate intermédiaire, zone industrielle

En gris clair : strate basse, zone urbaine



La topographie marquée du site

1.6. Un paysage séquencé par les trames naturelles



Les ripisylves des cours d'eau comme élément structurant le site

Le site d'extension du PAE de l'échangeur est qualifié par les limites visuelles qui le composent. A l'échelle du grand paysage, trois types de zones sont présentes :

- les zones industrielles, imperméables ;
- les zones urbanisées, imperméables ;
- les zones boisées, perméables.

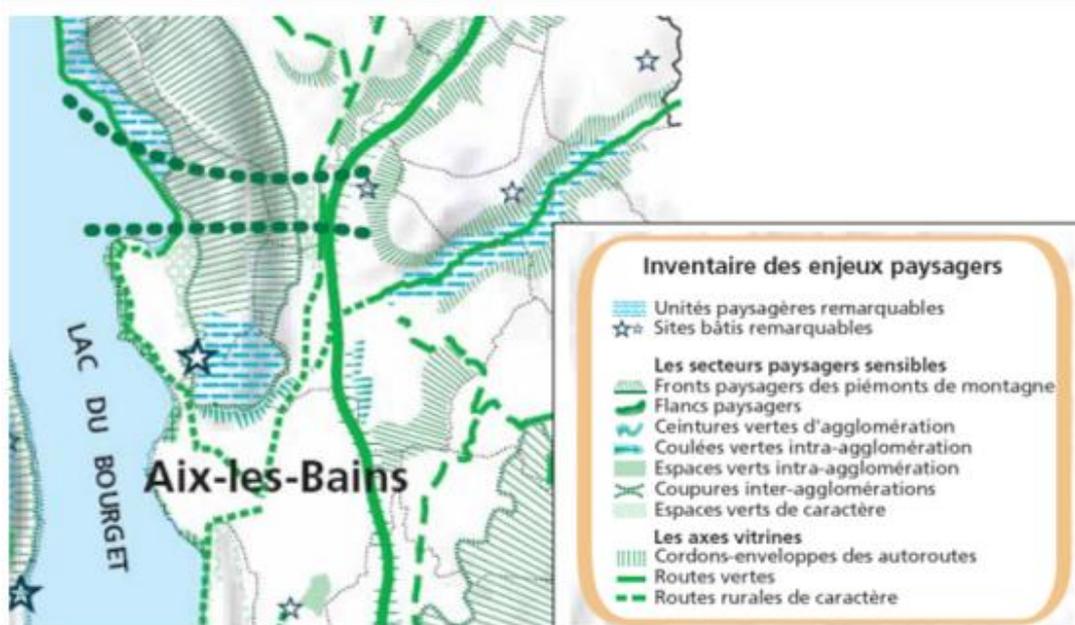
Des seuils et lisières délimitent et hiérarchisent les espaces. Le secteur est traversé d'est en ouest par trois torrents, tous trois affluents du Sierroz.

Le secteur au Sud du nant des Fougères possède une atmosphère plus naturelle, avec la présence de bois en haut de pente et une occupation humaine plus diffuse.

Parmi ces zones denses, des étendues ouvertes permettent un champ visuel large : les zones cultivées, perméables.

1.7. D'après le SCOT

Le territoire s'inscrit dans l'entité paysagère de type « 8 » : « cordons enveloppes des autoroutes » qui correspondent à l'idée qu'il est souhaitable de protéger les paysages découverts depuis les autoroutes qui traversent notre territoire. S'agissant d'autoroutes récentes, elles traversent des zones restées naturelles sur des linéaires importants. Les scènes paysagères combinent des premiers plans agricoles ou naturels sur fond de montagnes. Il serait dommage de gâcher ce patrimoine et l'image de la Savoie qu'il véhicule pour les utilisateurs de ces infrastructures par une multiplication de constructions plus ou moins disgracieuses à proximité immédiate de ces ouvrages. »



2. INSERTION PAYSAGERE ET ARCHITECTURALE DU PROJET

L'extension du Parc d'Activités Economiques des Sources est prétexte à la requalification des espaces extérieurs, visibles depuis le grand paysage et fréquentés par les usagers. La transition entre parcelles privées et espaces publics devra être particulièrement soignée afin d'assurer l'intégration du projet dans l'entrée d'agglomération, d'allier qualités urbaines et proximité aux espaces naturels préservés.

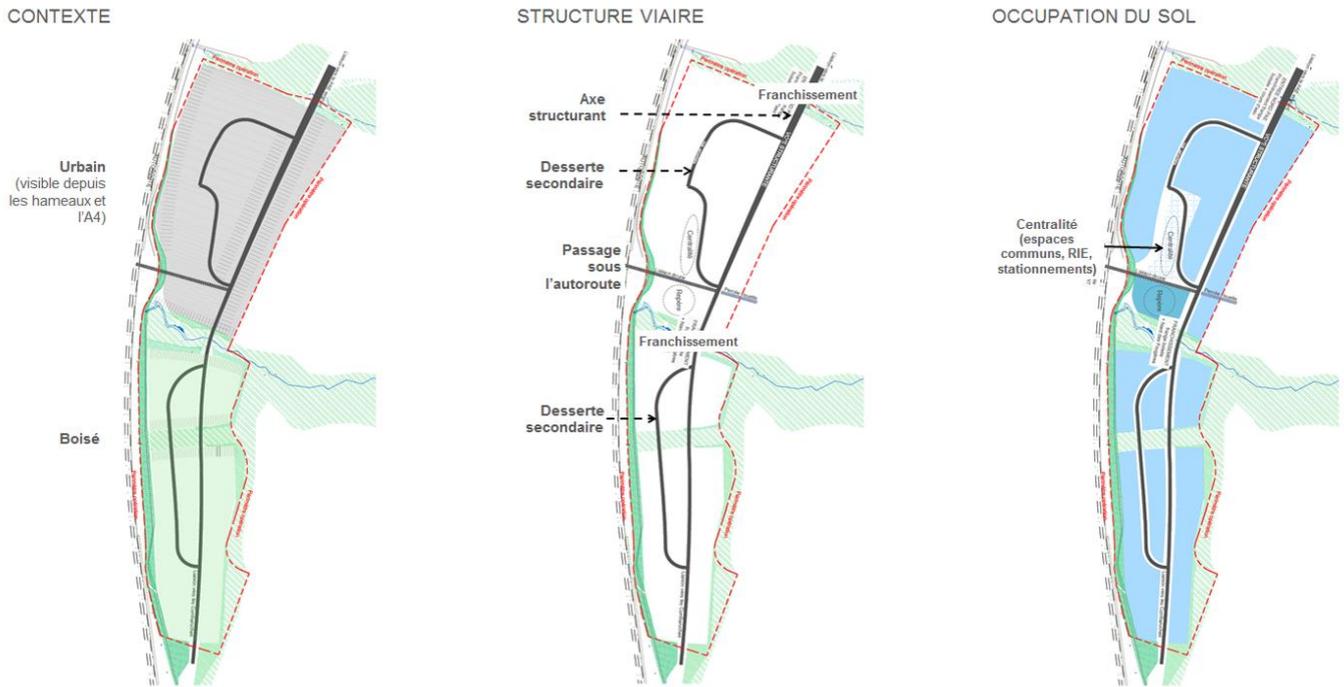
Les aménagements paysagers, la gestion des eaux pluviales, les seuils et espaces de stationnement sont autant d'éléments qui seront encadrés dans le cadre du règlement de la ZAC.

2.1. Composition d'ensemble

La composition du projet repose sur deux intentions majeures :

- **L'intégration au plus près du terrain naturel** : les voies sont positionnées sur les lignes horizontales existantes
- **Le respect des séquences paysagères existantes**, délimitées par les cours d'eau et les franges boisées qui les accompagnent : le parcellaire est adapté à la configuration du site, des vides sont préservés au droit des vues privilégiées.

La conservation des boisements qualifie les espaces extérieurs du PAE tout en préservant la qualité des vues offertes aux riverains. De part et d'autre de l'autoroute, est instaurée une alternance entre voiries, cheminements doux, espaces végétalisés et espaces privés dédiés à l'activité. L'extension du PAE offre l'opportunité de maîtriser l'extension urbaine en préservant des vides et en structurant les développements futurs.



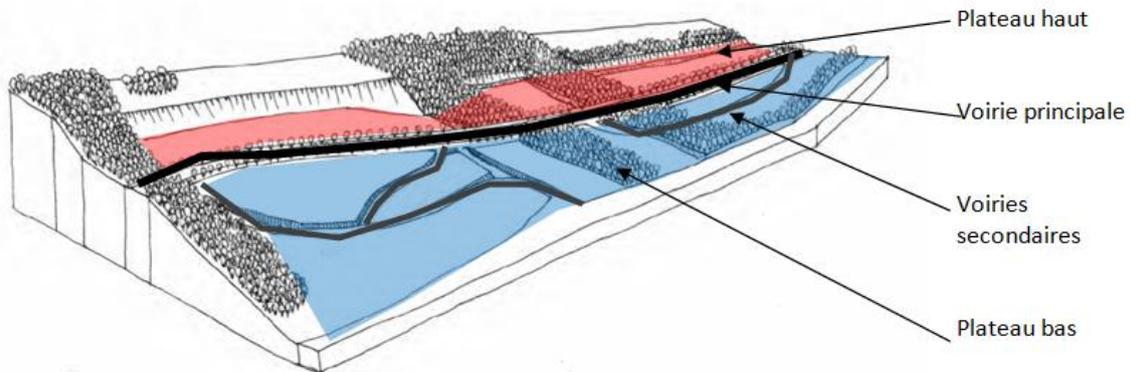
Composition du projet – séquences, trame viaire, espace public central

L'extension du PAE est structurée autour d'une **voirie principale**, dans le prolongement de la voie existante au nord. Cet axe fort doit permettre de desservir l'intégralité de la zone, mais aussi d'assurer la liaison vers la Zone d'Activités des Combaruches et de désenclaver la partie existante du PAE à proximité de l'échangeur.

Cette voie, pensée comme une avenue, traverse **deux séquences distinctes** : une zone ouverte, visible depuis l'A41 et une zone boisée, au sud du Nant des Fougères.

Deux voies secondaires permettent la circulation des poids lourds vers les parcelles.

La connexion de l'extension du PAE par le nord et par le sud est complétée par **un accès sous l'A41** au nord du Nant des Fougères. Cet accès, réservé aux véhicules légers et aux mobilités douces préfigure une requalification de la zone située à l'ouest de l'A41, et complète la trame viaire à l'échelle de l'entrée d'agglomération. Au droit de cet accès, un **espace public** et des cheminements piétons articulent la partie nord et la partie sud du site, ainsi que les différents plateaux.



Bloc diagramme - plateformes organisées sur deux plateaux, séquences délimitées par les trames végétales existantes

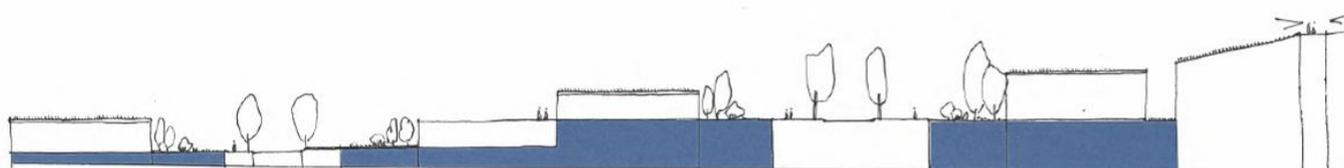
Le profil en travers de la voie principale est constant sur les 800 mètres linéaires permettant la desserte des parcelles. Cette régularité conforte la valeur de cet axe structurant. Les cheminements et accès aux lots sont visibles, de même que le système intégré de récupération des eaux de pluie par noues paysagères.

L'aménagement paysager de cet axe, composé de prairies et de plantations basses, permet de préserver les vues et les dégagements. Il met en valeur la densité et la hauteur des ripisylves préservées, qui séquentent transversalement le site.

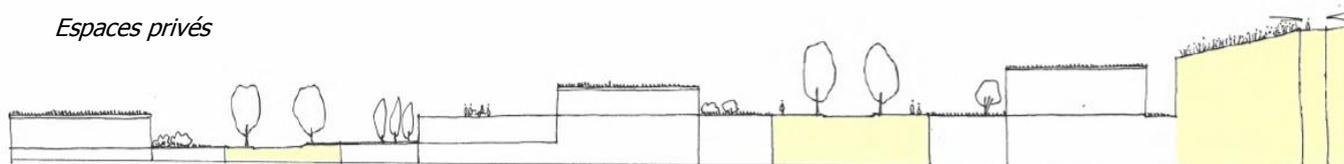
L'espace central du PAE accueille un bassin de rétention des eaux pluviales, au centre d'une aire paysagée. Des cheminements piétons relient plateau haut et plateau bas.

2.2. Hiérarchisation des espaces

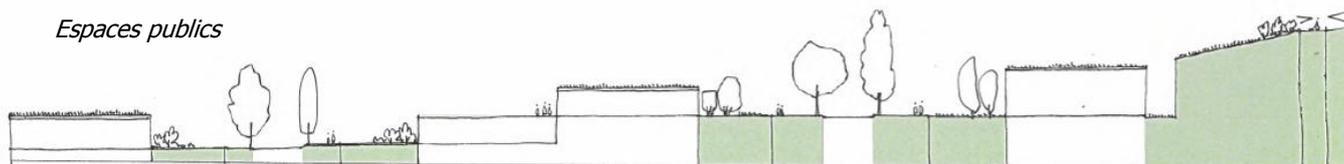
Afin de maîtriser la qualité d'intégration des bâtiments d'activité au paysage, il est nécessaire de penser le seuil et la transition entre espaces publics et espaces privés.



Espaces privés



Espaces publics



Aménagements

Coupes schématiques : l'aménagement paysager comme lien espaces publics et privés

2.3. Hiérarchisation des bâtiments

Le traitement des toitures est un point d'attention privilégié. Celles-ci sont perçues à la fois depuis les infrastructures à proximité, mais aussi depuis les hameaux. Même si la vue sur les toitures est très réduite depuis les zones habitées, grâce à la forte rupture de pente, au décaissé des plateformes et aux masques boisés conservés, une homogénéité devra être recherchée. En plus des règles de gabarit, un traitement végétal des toitures permet non seulement une meilleure gestion des eaux pluviales, un moindre impact de l'urbanisation sur l'environnement (imperméabilisation des sols limitée), mais aussi un impact visuel maîtrisé.

Nous pouvons noter trois types de toitures végétalisées : extensive, semi-intensive et intensive.

Celles-ci sont alors plus ou moins denses en végétaux et supportent des charges variables. Nous préconisons une hiérarchie des bâtiments au travers de cette hiérarchie végétale.

Ainsi, les « bâtiments de rencontre » (restaurant inter-entreprises, café etc) seront les symboles du Parc d'Activités Economiques des Sources et pourront à ce titre accueillir de véritables jardins sur leurs toits.

Il sera conseillé aux entreprises une toiture semi-intensive permettant un réel apport paysager et le développement d'une flore et d'une faune plus variées. De plus, ces toitures permettent une réduction significative des eaux pluviales et offrent une isolation thermique naturelle.

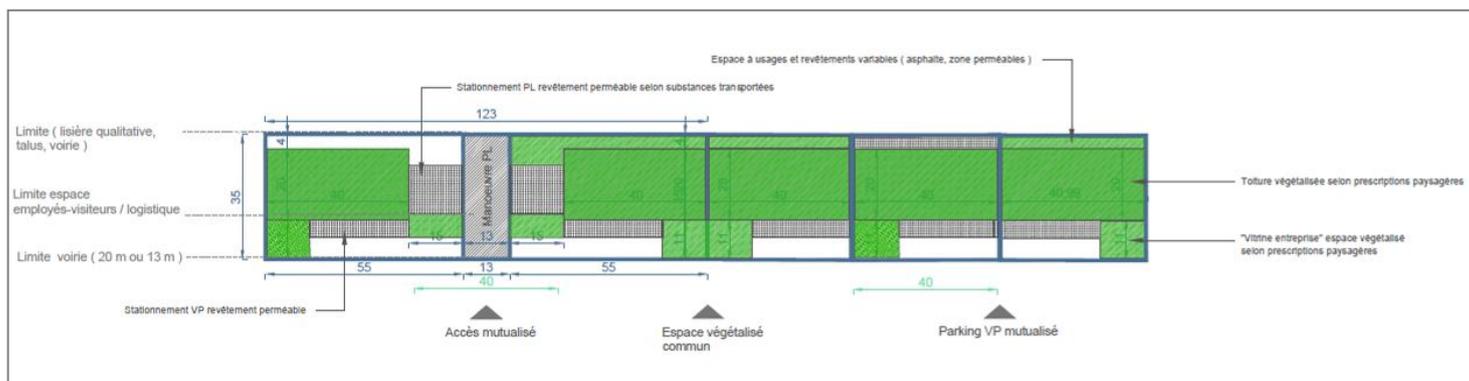
Ces aménagements favoriseront également l'insertion des bâtiments au sein du Parc d'Activités Economiques des Sources mais également dans le grand paysage.

Ainsi, le cadre de vie des employés est qualitatif et le paysage perçu par les hameaux est préservé.

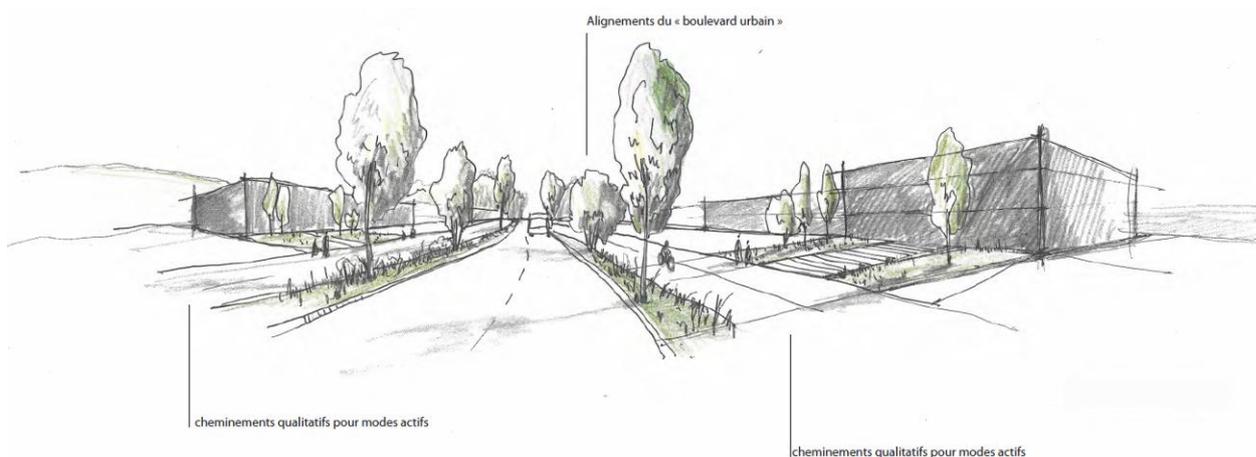


	 Extensif	 Semi-intensif	 Intensif
Épaisseur	3-12 cm	12-30 cm	> 30 cm
Portance	30-150 kg/m ²	150-350 kg/m ²	> 350 kg/m ²
Végétation	Sédums 	Sédums, graminées, vivaces 	Herbacées, arbustes, arbres 
Entretien	2 fois/an pas d'arrosage au Nord de la Loire	4 fois/an arrosage conseillé en été	type jardin classique
Accès	non	oui	oui
Coût	25-100 €/m ²	100-200 €/m ²	> 200 €/m ²

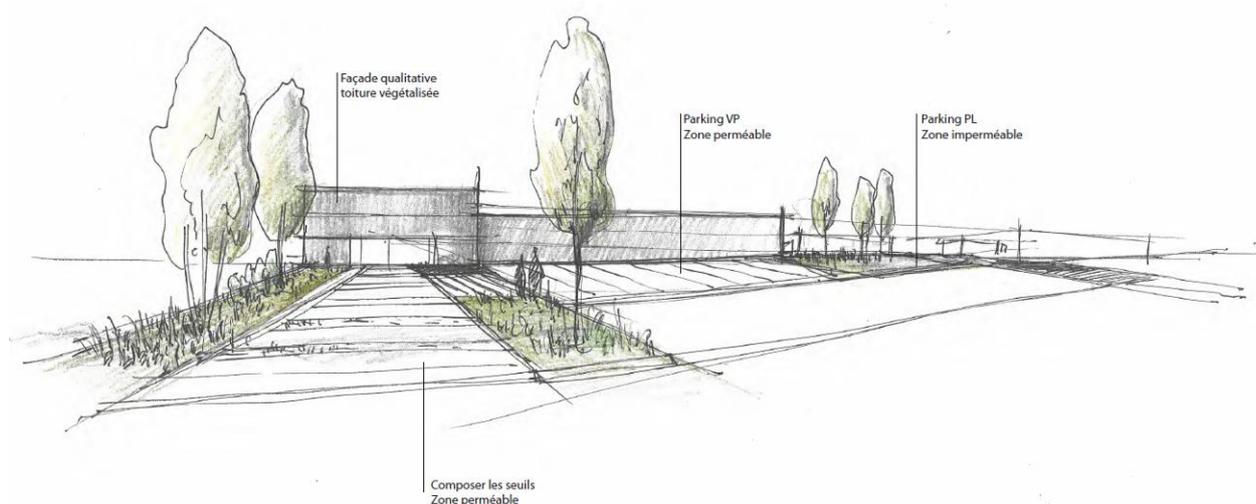
Trois types de toitures végétalisées, source : Julien Arhus et A. Rounier



Parcelle – type : inciter à l'aménagement paysager interne aux parcelles



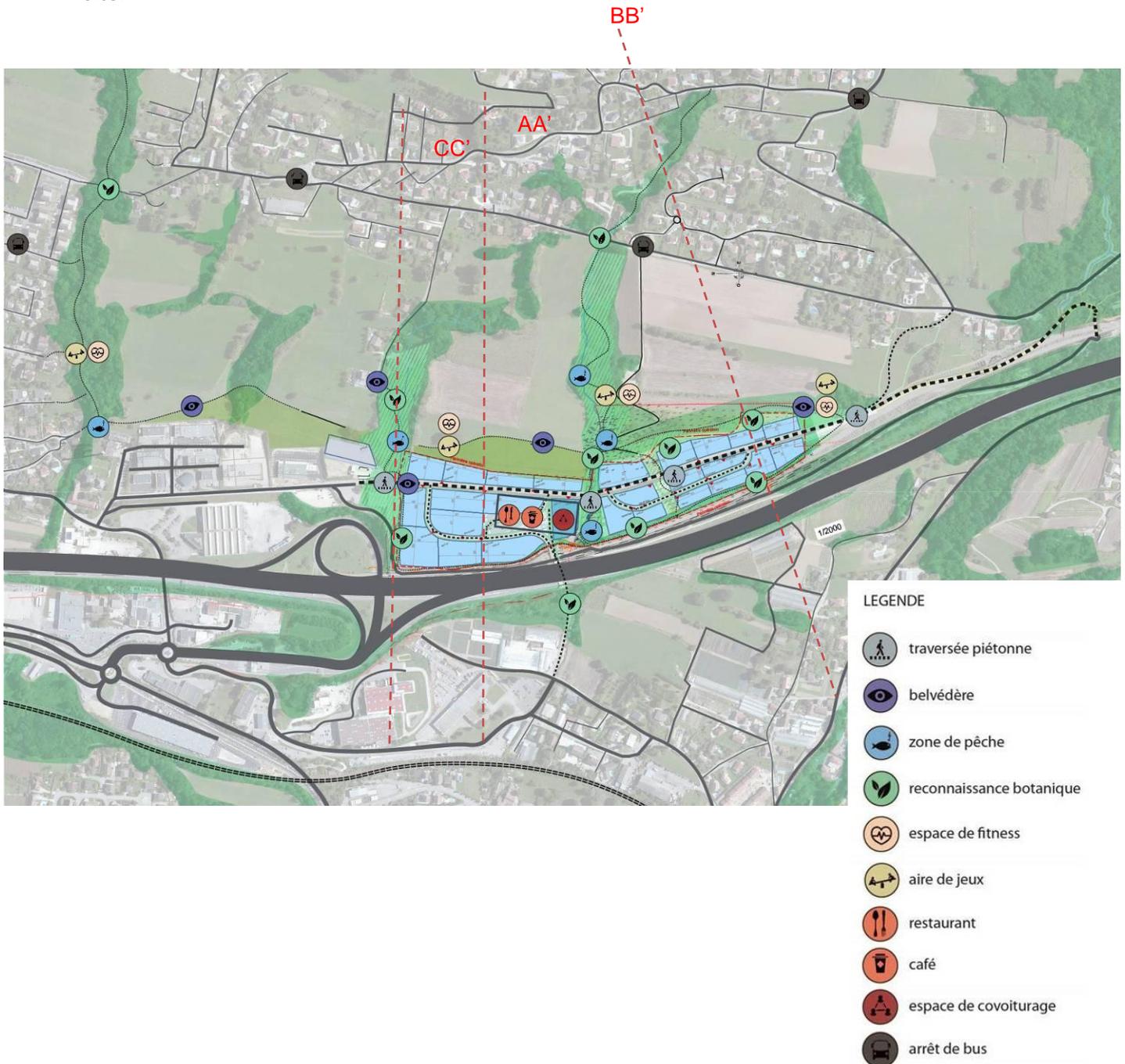
Une voie urbaine structurante : alignements d'arbres, voies douces, travail sur les limites parcellaire (noues, sauts de loup, talus...)



Une mise en valeur des bâtiments : traitement des seuils, façades urbaines...

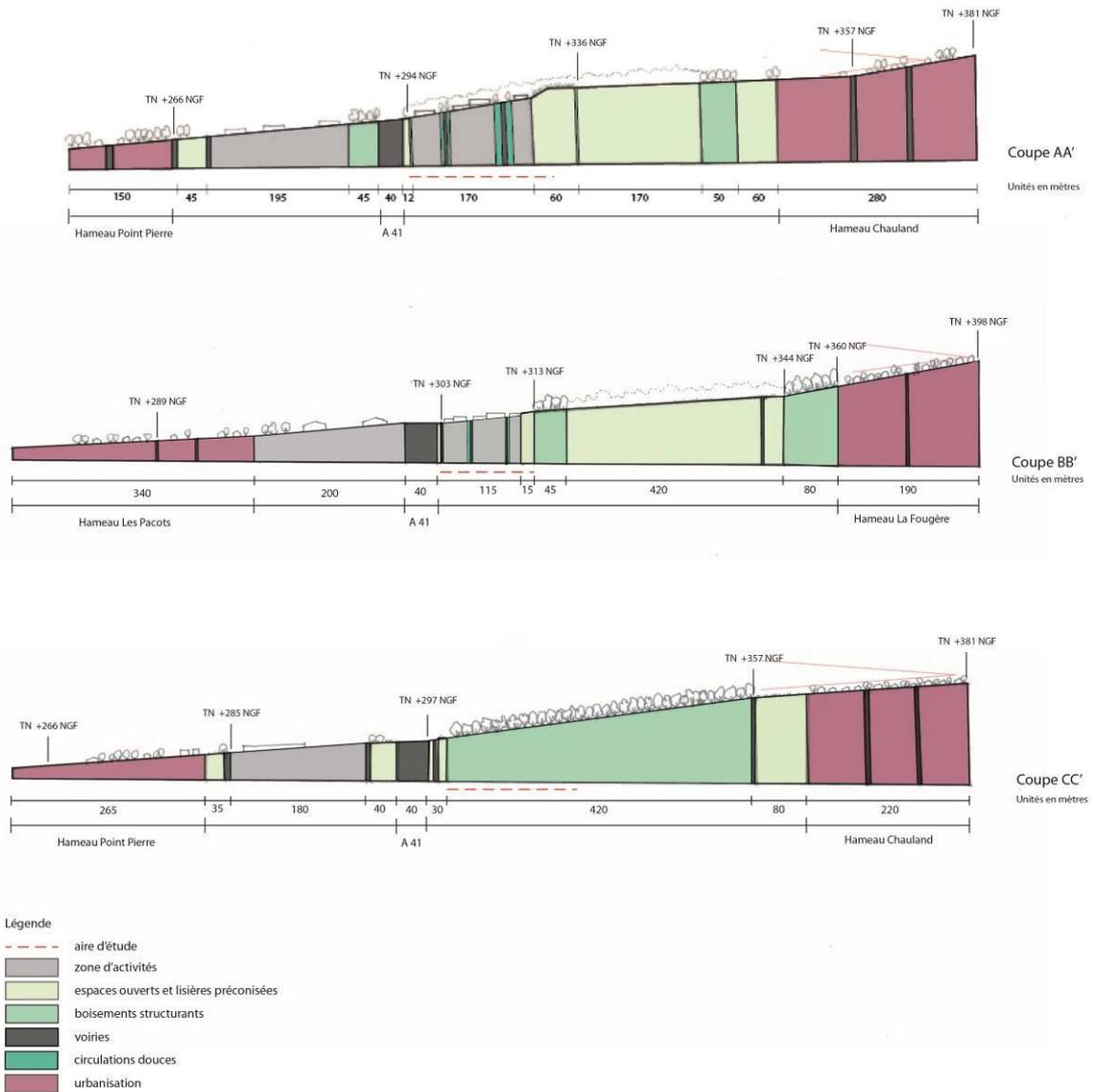
La structure viaire, le traitement paysager et la composition du bâti initient une requalification complète de l'entrée d'agglomération. Par les nouvelles connexions apportées, de nouveaux cheminements et parcours sont possibles. Les programmes internes au Parc d'Activités Economiques d'ouvrent sur le quartier, de part et d'autre de l'autoroute et vers les hameaux en surplomb : restaurant, chemins, parcours sportifs...

L'espace central du PAE, en retrait de l'autoroute, accueille des programmes communs aux différents usagers du site, relie les plateaux hauts et bas, la partie nord et la partie sud du site.



Connexion à l'existant, cheminements, promenades, espace public nouveau lieu de centralité

La conservation des boisements qualifie les espaces extérieurs du PAE tout en préservant la vue des riverains. De part et d'autre de l'autoroute, on retrouve une alternance entre voiries, cheminements doux, espaces végétalisés et espaces privés dédiés à l'activité. L'extension du PAE offre l'opportunité de maîtriser l'extension urbaine en préservant des vides et en structurant les développements futurs.



Coupes transversales - insertion dans le site

Le règlement de la Zone d'Activités Economiques précisera les orientations d'aménagement et de composition du bâti. La finalité du projet est de préserver les qualités du site tout en améliorant l'offre pour l'implantation d'activités diverses et évolutives. Usagers de la zone d'activités et riverains bénéficieront de nouveaux espaces praticables, de nouveaux points de vue et de nouvelles liaisons dans le territoire.

2.4. Insertion dans le site - Vues éloignées

En vue éloignée, ce sont les toitures qui seront principalement vues depuis les infrastructures à proximité, mais aussi depuis les hameaux.

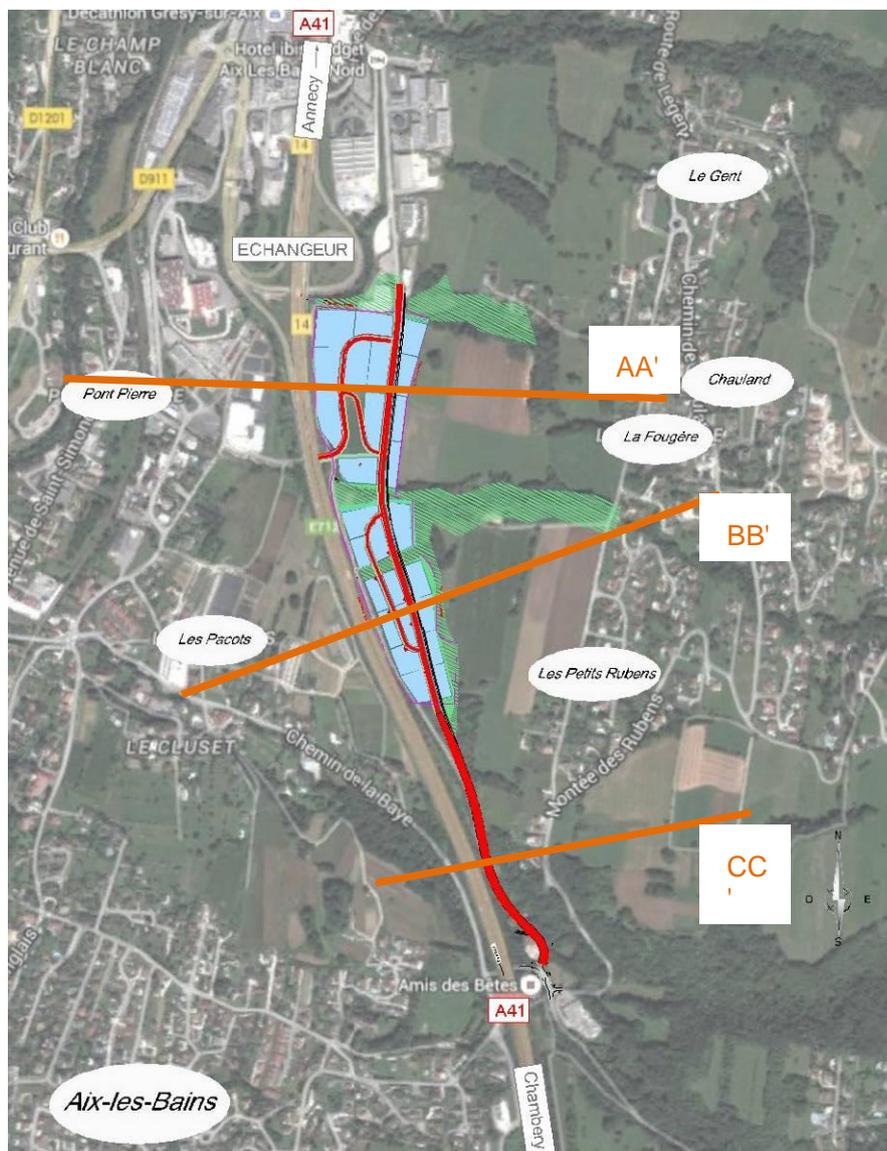
Pour les habitations situées à l'est en surplomb des hameaux de "Le Gent", "La Fougère", "Chauland" et "Les Petits Rubens", cet aspect représente un véritable enjeu à la fois lié à l'aspect esthétique et à l'aspect économique de part les vues que possèdent certaines de ces habitations sur le lac du Bourget et la crainte de voir baisser le prix de leur bien par dégradation de la vue.

Toutefois les impacts sur le paysage et notamment sur les vues depuis les hameaux situés à l'est du site à aménager sont très limités voire nuls en raison :

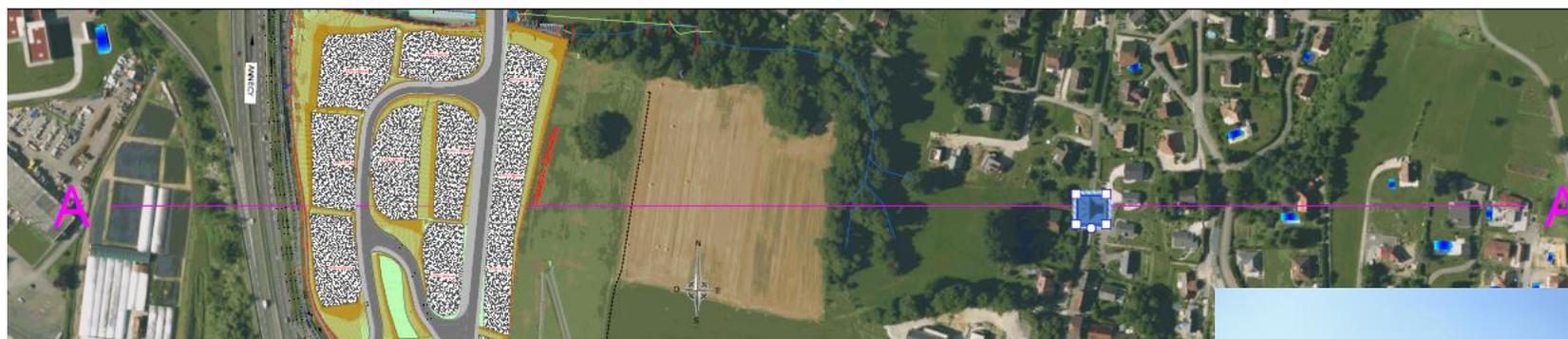
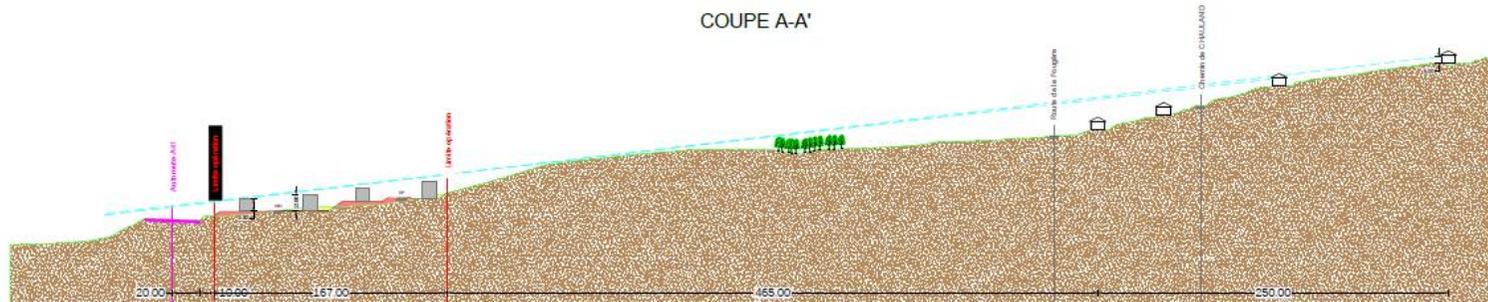
- de la forte rupture de pente,
- du décaissé des plateformes
- des masques boisés conservés présents entre les habitations et la zone à aménager.

Des profils altimétriques, tirés depuis les habitations à l'Est en direction du site à aménager mettent bien en évidence les effets très limités voire quasiment nuls de la présence du PAE sur la vue de ces riverains.

La figure ci-contre localise les 3 profils pris en exemple pour évaluer les effets du PAE sur la vue des riverains.



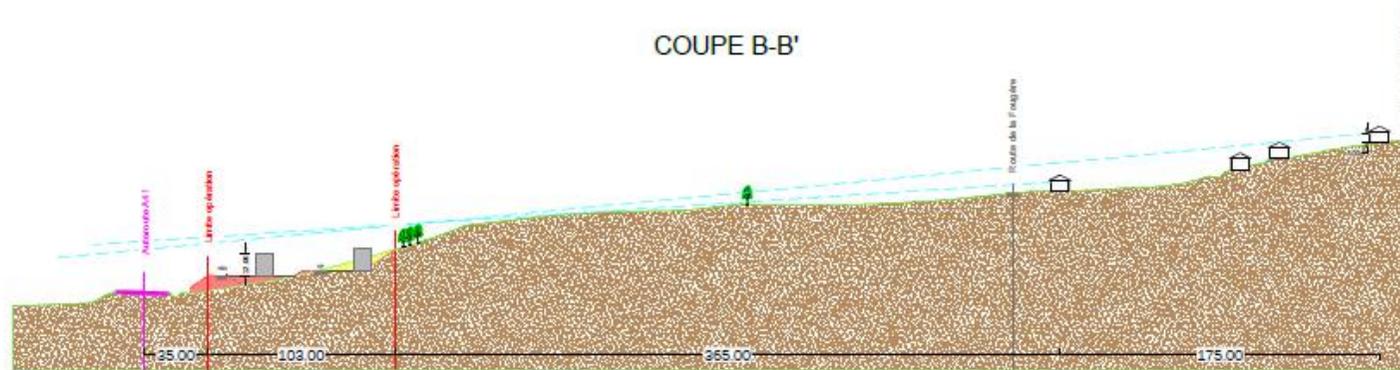
Localisation des profils étudiés pour visualiser les effets du PAE sur la vue des riverains habitants les hameaux à l'est du PAE



Coupe AA' et photo prise sur cet axe en direction du lac

Sur cet axe, la vue est naturellement obstruée par les boisements. Dans tous les cas, la rupture de la pente permet de dissimuler les bâtiments du PAE qui n'entrent ainsi pas dans les compositions futures des vues.

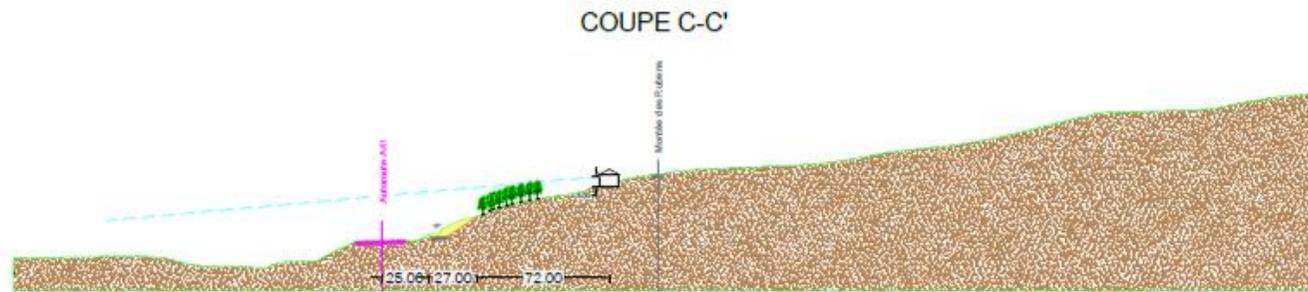




Coupe BB' et photo prise en direction du lac sur cet axe

Les habitations présentes sur cet axe ont une vue directe sur le lac du Bourget comme le montre la photo ci-contre. Toutefois la rupture de pente permet de dissimuler très largement les futurs bâtiments du PAE et n'entrent ainsi pas dans le champ de vision des riverains.





Coupe CC' et photo prise en direction du lac sur cet axe

Sur cette coupe CC' en limite sud de la zone, les riverains possèdent une belle vue sur le lac du Bourget. Au droit de cette coupe, aucun bâtiment ne sera mis en œuvre et la route sera entièrement masquée derrière la rupture de pente.

Les effets sur les paysage pour les riverains est de l'axe CC' sont nuls.



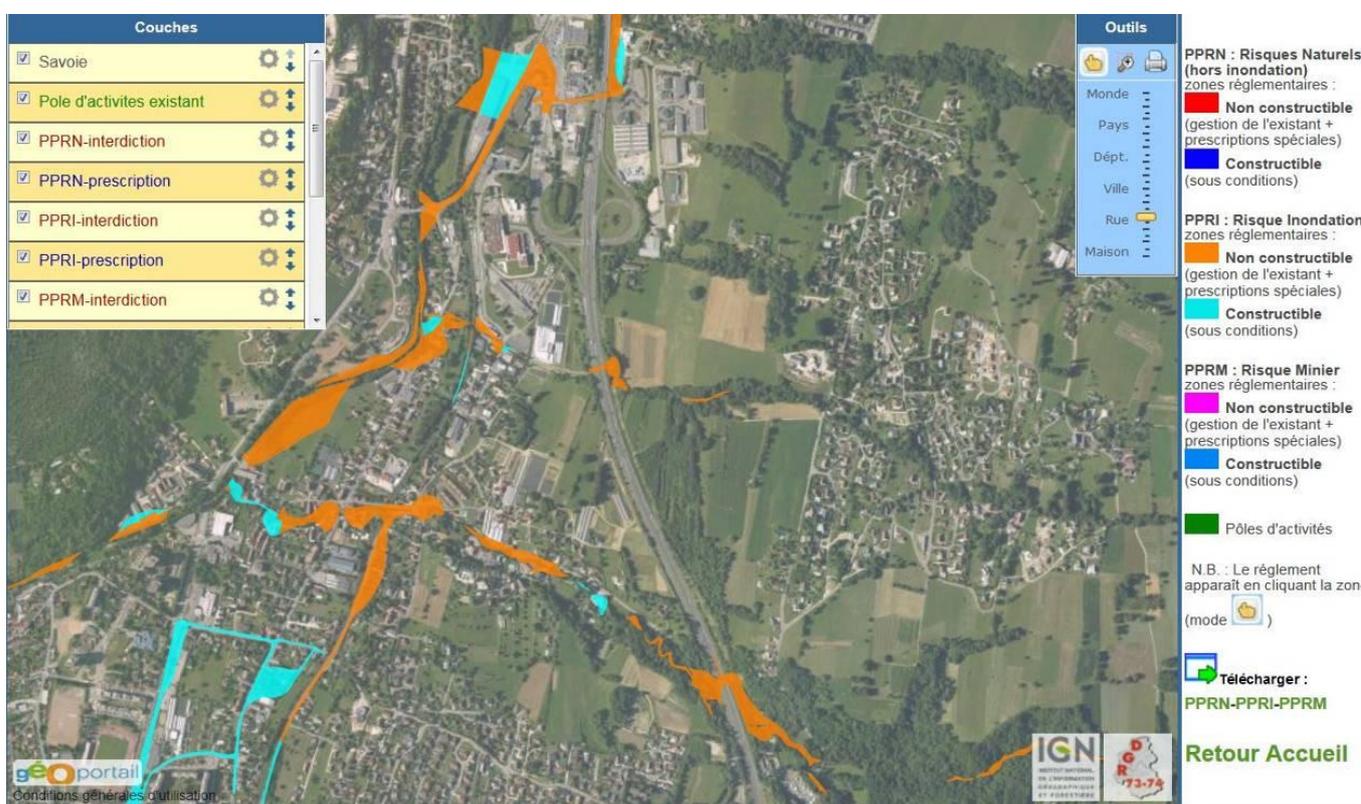
3. RISQUES ET NUISANCES

3.1. Le Plan de Prévention des Risques Inondations

Les deux communes sont concernées par un Plan de Prévention des Risques naturels (PPRn). Il s'agit du PPRi du bassin Aixois, prescrit le 26 mai 2005 et approuvé le 4 novembre 2011. Il concerne les bassins versants du Sierroz, du Tillet et de leurs principaux affluents dans leur partie savoyarde ainsi que la rive Est du lac du Bourget.

Les risques pris en compte sont les crues torrentielles, les inondations par débordement des cours d'eau, les crues du lac du Bourget, le ruissellement pluvial urbain sur Aix-les-Bains, les inondations par effacement et rupture de digue et les inondations par rupture du barrage du Sierroz.

L'extrait de carte ci-dessous présente



Extrait de carte du PPR au droit de l'aire d'étude locale - Source : Observatoire des Pays de Savoie

Aux plans de zonage réglementaire, les espaces orange de la figure précédente indiquent un risque de type RC. Ces zones RC correspondent aux écoulements et aux débordements des cours d'eau à écoulement rapide non torrentiel, d'aléa fort dans les zones urbanisées et pour tous les aléas dans les autres zones.

Dans ces zones, le principe du PPR est d'interdire toute construction nouvelle et de limiter les aménagements, afin de ne pas augmenter la vulnérabilité des personnes et des biens, de maintenir le libre écoulement des eaux, et de préserver les champs d'expansion de crues.

Dans le cadre du projet, aucune construction ne sera réalisée dans les zones inscrites "non constructible" au PPR.

Par ailleurs, les aménagements prévus pour réduire les effets dus à l'imperméabilisation des sols, permettent de ne pas augmenter le risque d'inondation à l'aval.

Le projet, qui :

- Respecte la réglementation des zones du PPRI pour l'implantation des bâtiments et des voiries ;
- Ne crée pas d'obstacle aux écoulements des crues des torrents traversant le site ;
- Présente des franchissements sur le Nant de la Baye et le Nant des Fougères dont les capacités de transit (gabarits) respectent les caractéristiques des crues de ces torrents ;
- Ne prévoit pas de construction ou de remblai dans le bande de recul de 10 mètres à proximité des cours d'eau ;

est compatible avec le PPRI du bassin Aixois.

3.2. Nuisances

Seule l'A41 est concernée par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres à hauteur du site d'étude.

Une étude acoustique effectuée dans le cadre de l'opération a permis de réaliser des modélisations du bruit à échéance 2038 en projetant l'état initial (soit sans le PAE) et en projetant l'état avec le futur PAE. Le but de cette étude est de mettre en évidence la contribution sonore du futur PAE sur les zones alentours.

La principale source sonore de l'aire d'étude locale provient de la circulation. Les trafics utilisés pour les modélisations de l'état initial, de la situation de référence 2038 et pour la situation projetée 2038 sont calculés à partir des modélisations de trafic réalisées par INGEROP entre les horizons 2016 et 2038. Ces modélisations tiennent compte des modifications de trafics liées à la réalisation de différents projets sur le secteur.

Les valeurs modélisées montrent que le projet n'entraîne aucun dépassement significatif supérieur à 2 dB au droit des récepteurs modélisés.

L'ambiance sonore de la zone d'étude reste globalement identique entre la situation sans projet et avec projet. De faibles variations de plus ou moins 0,5 dB(A) sont ponctuellement observées.

Ces fluctuations sont liées aux changements dans la topographie et aux variations des trafics entre l'état de référence et l'état projeté.

Dans les périmètres identifiés comme étant influencés par les nuisances sonores de l'A41, les constructions autorisées présenteront un isolement acoustique contre les bruits extérieurs. Ainsi, les bâtiments devront présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs conformément à l'arrêté du 30 mai 1996 dans un périmètre de 300 m par rapport à l'A 41. Le niveau d'isolation permettra donc de maintenir des niveaux sonores inférieurs à ceux recommandés en espace de bureau : 45 dB(A).

OBJECTIFS DU PROJET

La collectivité souhaite créer dans le prolongement de la zone existante de l'échangeur, un nouveau Parc d'activités Economique nommé « PAE des Sources ».

Ce projet est créé dans le cadre d'une ZAC (Zone d'aménagement concertée) dont le dossier de création et le bilan de la concertation ont été approuvés par la collectivité le 8 décembre 2016.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- viabiliser à moyen terme des terrains destinés à accueillir des activités économiques, plutôt à vocation industrielle, artisanale ou des petites et moyennes entreprises de petite production dans un contexte de forte pénurie de terrain économique à l'échelle de tout le territoire de Métropole Savoie. La collectivité souhaite répondre aux besoins de locaux mixtes offrant un compromis entre bureau et zone de production. L'offre en la matière est particulièrement faible et la demande en très forte augmentation. Ces locaux mixtes réservent généralement entre 10 et 25 % de leur surface à la réalisation des bureaux nécessaires à l'activité administrative de l'entreprise. La surface restante étant consacrée à l'aspect production. Cette offre vient en complémentarité de l'offre existante de bureaux que l'on retrouve notamment sur la zone de « Savoie Technolac » ou « Savoie Hexapôle ». La collectivité cherche à diversifier son offre sur le bassin Aixois, en proposant notamment des produits en accession et d'autres en location. Grand Lac / Chambéry Grand Lac Economie reçoit actuellement plus d'une demande par semaine de chef d'entreprise en recherche de locaux mixtes ;
- améliorer la desserte de la Zone d'Activités des « Combaruches » en la reliant directement, via la future Zone d'Activités, à l'échangeur autoroutier d'Aix les Bains nord.

L'intérêt de ce projet est double.

En matière économique, il permettra de répondre au déficit d'espace dédié à l'accueil de petites et moyennes entreprises sur la couronne Aixoise en proposant un produit complémentaire à l'offre existante.

En termes de desserte, la nouvelle voie de liaison permettra de désengorger le quartier résidentiel à proximité des Combaruches impacté par le passage quotidien et soutenu des poids lourds. Cet aménagement améliorera de manière significative la sécurité routières des carrefours de la Baye et des Massonnats. Il limitera les risques d'accident dans les zones d'habitations à proximité des Combaruches. Cet aménagement est par ailleurs attendu avec impatience par ces riverains exposés également aux nuisances sonores liées au trafic des poids lourds.

PROPOSITIONS

Comme indiqué précédemment, les PLU d'Aix-les-Bains et de Grésy-sur-Aix dérogent déjà aux articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme.

En particulier, les règlements de zonages envisagent déjà des règles spécifiques de constructibilité des parcelles bordant l'autoroute A41 mais présentent des retranscriptions graphiques qu'il convient de mettre en compatibilité avec le projet.

Ainsi, il est proposé de ne pas modifier les pièces écrites et de modifier les plans de zonage des PLU d'Aix-les-Bains et Grésy-sur-Aix selon les considérations suivantes :

- POUR LA COMMUNE D'AIX-LES-BAINS :

Le règlement de la zone UE précise dans son article UE₆ qu'en bordure des voies comportant une ligne de recul figurant sur les documents graphiques, la façade sur rue des constructions doit s'implanter sur ou au-delà de cette ligne. En conséquence, la ligne de recul actuellement située à 100m de l'axe de l'autoroute est décalée sur le plan de zonage pour permettre la constructibilité des parcelles de projet longeant l'autoroute. La ligne de recul est calée à une trentaine de mètres de l'axe de l'autoroute comme pour la zone UE des Combaruches.

- POUR LA COMMUNE DE GRESY-SUR-AIX :

Selon les articles AU6 et UE6 du règlement, le recul est fixé pour les autoroutes, à 50 mètres par rapport à l'axe pour les bâtiments à usage d'habitation et 40 mètres pour les autres constructions.

Le projet est compatible avec cette prescription. Toutefois pour assurer une cohérence graphique, le ligne de recul actuellement située à 100m de l'axe de l'autoroute est recalée sur le plan de zonage à 40m de cet axe.

CONCLUSION

Cette étude s'inscrit dans une démarche :

- d'adaptation des règles d'urbanisme aux évolutions prévues sur le territoire ;
- d'optimisation de la ressource foncière ;
- de prise en compte des dispositions des articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'Urbanisme à travers les partis d'aménagement retenus pour le projet et de la mise en compatibilité de la ligne de recul de constructibilité aux abords de l'A41.



HYDRETUDES

Ingénierie de l'eau - Maîtrise d'oeuvre

Siège social – Centre technique principal

815, route de Champ Farçon
74 370 ARGONAY
Tél : 04.50.27.17.26
Fax : 04.50.27.25.64
E.mail : contact@hydretudes.com

Agence Alpes du Nord

Alpespaces
50, Voie Albert Einstein
73 118 FRANCIN

Tél : 04.79.96.14.57
Fax : 04.70.33.01.63
E.mail : contact-savoie@hydretudes.com

Agence Alpes du Sud

Bât 2 – Résidence du Forest
d'entraîs
25, rue du Forest d'entraîs
05 000 GAP

Tél : 04.92.21.97.26
Fax : 04.92.21.87.83
E.mail : contact-gap@hydretudes.com

Agence Dauphiné-Provence

9, rue Praneuf
26 100 ROMANS SUR ISERE

Tél : 04.75.45.30.57.
Fax : 04.75.45.30.57.
E.mail : contact-romans@hydretudes.com

Agence Grand Sud-Pyrénées

Immeuble Sud América
20, bd. de Thibaud
31 100 TOULOUSE

Tél : 05.62.14.07.43
Fax : 05.62.14.08.95
E.mail : contact-toulouse@hydretudes.com

Agence Océan Indien

« Les Kréolis »
8-10, rue Axel Dorseuil
97 410 SAINT PIERRE

Tél : 02.62.96.82.45
Fax : 02.62.32.69.05
E.mail : contact-reunion@hydretudes.com