

Dossier certifié conforme par la Présidente
et annexé à la présente délibération du
Grand Annecy du 19 décembre 2024 arrêtant
l'élaboration du PLUI HMB.

La Présidente,
Frédérique LARDET.



PIÈCE 1 RAPPORT DE PRÉSENTATION

1.4 Prise en compte de la loi Barnier

SOMMAIRE

1.1	PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER DANS LE PLUI.....	3
1.2	ADAPTATION DES ETUDES DE DEROGATION A LA LOI BARNIER ISSUES DES PLU EN VIGUEUR AVANT L'APPROBATION DU PLUI	4
1.2.1	PROJET DE PRE BILLY A ANNECY.....	4
1.2.2	EXTENSIONS URBAINES SUR LA ZONE D'ACTIVITES D'ALTAÏS A ANNECY	7

1.1 PRISE EN COMPTE DE LA LOI BARNIER DANS LE PLUI

La loi Barnier impose des bandes d'inconstructibilité le long des autoroutes, routes express, déviations et voies classées à grande circulation, avec un système de dérogation à ces bandes d'inconstructibilité grâce à une étude.

Article L.111-6

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.

Article L.111-8

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.

L'ensemble des secteurs de développement situés en dehors des espaces urbanisés est recensé dans le tableau ci-dessous, ainsi que la prise en compte de la loi Barnier dans le PLUi :

Commune	Secteur	Prise en compte de la loi Barnier
Saint-Félix	Extension de la zone d'activités d'Orsan	Recul de 75 m ou 100 m maintenu
Alby	Extension potentielle de l'entreprise Galderma	Recul de 75 m ou 100 m maintenu
Annecy	Projet d'aire d'accueil des gens du voyage à Seynod	Recul de 75 m ou 100 m maintenu
	Projet de site de maintenance et de remisage à Seynod	Recul de 75 m ou 100 m maintenu
	Extensions urbaines sur la zone d'activités d'Altaïs	Reprise de l'étude de dérogation à la loi Barnier issue du PLU en vigueur avant l'approbation du PLUi et réduction des reculs en conséquence dans le règlement écrit pour les zones concernées
	Projet de Pré Billy	Reprise de l'étude de dérogation à la loi Barnier issue du PLU en vigueur avant l'approbation du PLUi et réduction des reculs en conséquence dans le règlement écrit pour les zones concernées
Epagny-Metz-Tessy	Projet de CERD	Recul de 75 m ou 100 m maintenu
	Projet d'aire de stationnement au sud du centre-bourg de Tessy	Recul de 75 m ou 100 m maintenu
	Projet de secteur d'activités de Sous-Lettraz au sein du projet global mixte	Recul de 75 m ou 100 m maintenu
Groisy	Extension du collège	Recul de 75 m ou 100 m maintenu

1.2 ADAPTATION DES ETUDES DE DEROGATION A LA LOI BARNIER ISSUES DES PLU EN VIGUEUR AVANT L'APPROBATION DU PLUI

Ces études de dérogation concerne deux secteurs :

- Projet de Pré Billy à Annecy
- Extensions urbaines sur la zone d'activités d'Altais à Annecy

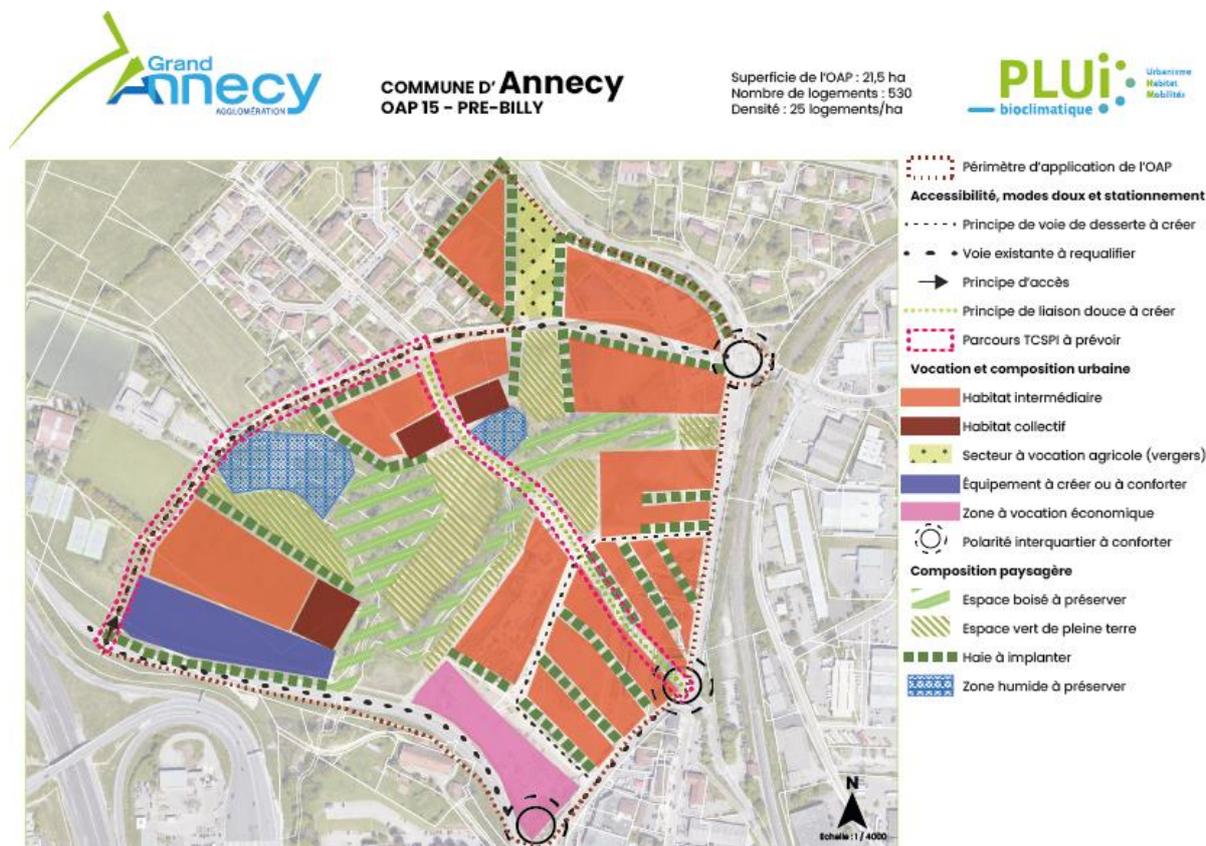
1.2.1 PROJET DE PRE BILLY A ANNECY

Description du projet :

Le futur quartier de "Pré Billy", présente une localisation favorable pour développer un lien urbain et fonctionnel entre les différents pôles de centralité de la commune.

Sans chercher à répondre aux normes d'un "éco-quartier", il s'inscrit néanmoins dans une démarche d'approche environnementale de l'urbanisme (AEU) afin de mettre les préoccupations environnementales et paysagère au cœur des réflexions d'aménagement et créer une offre de qualité pour favoriser l'implantation conjointe de secteurs d'habitat, d'activité, de loisirs et de services.

L'objectif consiste en la réalisation d'une nouvelle centralité, qui préserve la biodiversité et les milieux écologiques présents à travers le confortement de l'armature verte existante et la maîtrise de l'urbanisation, et ce afin de créer un cadre de vie, de travail et de loisirs de qualité.



Urbanisation envisagée :

L'urbanisation envisagée prend en compte les préoccupations de l'Amendement Dupont, notamment à travers l'OAP de Pré Billy » à laquelle on se référera utilement :

Protection contre les nuisances :

Le projet prévoit une dissociation des volumes bâtis liés aux équipements, aux activités, au tertiaire et à l'habitation afin de prendre en compte les nuisances liées à la déviation de la RD 1201 avec :

un premier volume en rez-de-chaussée, avec un recul entre 14 et 20 m par rapport à l'axe de la déviation de la RD1201, pouvant accueillir un équipement de type parking et des locaux d'activités

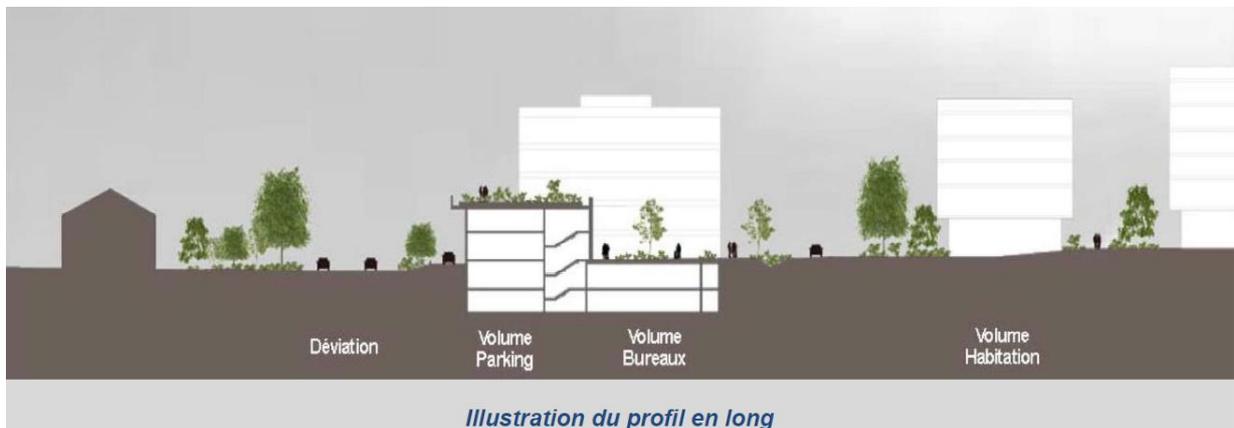
un deuxième volume, avec un recul entre 20 et 30 m par rapport à l'axe de la déviation de la RD1201, pouvant accueillir des activités tertiaires

un troisième volume, avec un recul entre 60 et 100 m par rapport à l'axe de la déviation de la RD1201, pouvant accueillir des constructions à vocation d'habitations

Cette organisation en volumes distincts permettra de prendre en compte les nuisances de la déviation de la RD 1201 et d'adapter l'implantation des constructions selon les caractéristiques de leurs occupations.

Les espaces situés entre les abords de la déviation et les premières constructions seront végétalisés afin de créer un premier plan « vert » qui contribuera à diminuer les nuisances visuelles par rapport aux voiries, et mettra en scène les constructions pour lesquelles il sera particulièrement recherché une qualité et une unité architecturale.

Ce premier plan « vert », composé d'une bande plantée de végétation basse à moyenne (sans arbre à tige) et d'un talus planté d'une haie végétale haute variée et d'arbres à tige et feuillage persistant, devra accompagner, du sud vers le Nord, la déviation sur toute la longueur du futur quartier de « Pré-Billy ».



Les constructions envisagées, aux abords du péage autoroutier et de la déviation sont, de par leur nature (activités tertiaires et équipements), moins sensibles à leur environnement sonore que les constructions à usage d'habitation. Elles constituent un écran phonique pour les secteurs d'habitat en arrière-plan.

Par ailleurs, les constructions devront respecter les normes d'isolation phonique en vigueur.

Prise en compte des questions de sécurité :

Quatre accès au site (un sur la RD14 et trois sur la RD1201) sont prévus, s'appuyant sur une requalification des RD14 et 1201 à terme. Les intersections nouvelles à créer sont intégrées dans le périmètre du projet afin de garantir notamment leur sécurisation :

- au niveau de la RD173 / route du Plateau, un aménagement de carrefour type feux tricolores ou giratoire sera réalisé,
- au niveau de l'intersection avec le pôle gare et commerces, l'aménagement d'une placette sera conçue pour assurer la connexion du nouveau quartier avec l'existant et sécuriser les différents usages.
- une voie de desserte interne traitée en circulation apaisée (type sens unique, 30 km/h, plateaux traversants...)
- une voie à sens unique entrant, en bordure de la déviation réservée exclusivement à l'accès au parc de stationnement

Par ailleurs, le projet prévoit la réalisation d'une desserte TC du secteur et des voies dédiées à la mobilité douce, notamment autour d'une armature structurante d'espaces verts, afin de favoriser des alternatives sécurisées aux transports individuels motorisés.

Prise en compte des questions de qualité architecturale, de l'urbanisme et des paysages :

Le Goléron et sa ripisylve, les zones humides constituent des éléments naturels essentiels dans la mise en place du plan de composition, ils affirment les fondations du futur quartier aménagé autour du parc.

Fort de cette matrice naturelle préexistante, le quartier pourra se développer autour d'un vaste parc, réceptacle d'une multitude d'usages, de connexions douces entre les diverses entités de la commune, et sera un vecteur d'identité à l'échelle de l'agglomération.

Pour les constructions à usage d'habitation, une implantation dominante perpendiculaire aux voiries de ceinture du site sera recherchée afin d'aménager des cônes de vue pour le plus grand nombre vers le arc central. Les logements seront construits en second rideau et ouverts sur le parc, avec des hauteurs s'épannelant du R+1 au R+6.

L'éco-aménagement et l'écoconstruction sont des préoccupations fortes de la commune et du Grand Annecy, qui se traduiront dans le parti architectural global du quartier.

En bordure de la déviation sera positionnée une bande « active » composée d'un parc de stationnement en silo ou enterré, d'équipements, d'activités et de tertiaire protégeant visuellement et phoniquement le cœur du quartier à vocation dominante d'habitat.

Cette bande active devra garantir la jonction avec la partie urbaine et commerciale du quartier existant de la gare et constituer une interface de qualité entre la déviation de la RD1201 et le cœur du quartier.

Un volume, dont la hauteur pourra s'épanneler jusqu'à R+6, pourra s'implanter à l'angle de la RD14 et de la déviation de la RD1201 pour marquer l'entrée sud du futur quartier (secteur identifié comme confortement des polarités inter quartiers). Le traitement architectural de ce volume devra affirmer le caractère urbain du nouveau quartier et assurer une lisibilité par rapport au tissu urbain existant aux abords immédiats.

Afin de constituer une interface de qualité, le positionnement des volumes bâtis situés en premier plan par rapport à la déviation de la RD 1201 devra accompagner la courbe de la voirie. Les volumes bâtis devront également être implantés de manière à préserver les vues vers le paysage lointain depuis les logements situés en second rideau. Une attention particulière devra être portée à la qualité architecturale et paysagère de ce premier plan bâti.

A cet effet, les retraits et les dissociations entre volumes devront favoriser le développement d'une végétalisation (type jardins plantés, végétalisation de façade...) afin de développer une perception végétale depuis la déviation.

Ce secteur, qui sera perçu dès la sortie du péage de l'autoroute vers Annecy, assurera une fonction de vitrine du futur quartier, mais aussi de l'agglomération

1.2.2 EXTENSIONS URBAINES SUR LA ZONE D'ACTIVITES D'ALTAÏS A ANNECY

COMMUNE DE CRAN-GEVRIER

74 960



- Étude de projet urbain sur le secteur de la ZAC Altais -
en vue de lever les restrictions d'urbanisme prévues à
l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme

*Cette étude est intégrée au rapport de présentation dans le cadre de la révision du PLU,
et ce, conformément à l'article L111.1-4. du Code de l'urbanisme*

Note de présentation



Espaces et Mutations
Etudes, conseil, Urbanisme & Aménagement

Le Trait d'Union
Parc Altais
27, rue Adrastée
74650 Chavanod

Tél : 04 50 69 51 98
Fax : 04 50 698 594
bernard.lemaire@espaces-et-mutations.com

PREALABLE

Historique des procédures :

Le POS valant PLU de CRAN-GEVRIER a été approuvé le 23 mars 1978. Il a fait l'objet de deux modifications, approuvées successivement le 6 juillet 1984 et le 3 mars 1988.

Il a été révisé par la suite à trois reprises jusqu'en 2001 :

- Révision n°1 approuvée le 9 février 1989 avec une modification approuvée le 15 septembre 1989.
- Révision n°2 approuvée le 28 avril 1995.
- Révision n°3 approuvée le 9 juillet 2001 et révisée partiellement le 6 mars 2006.

L'étude de projet urbain en vue de lever les restrictions d'urbanisme prévues à l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme

Rappel du cadre législatif

La loi n°95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement et complétée par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 relative à l'Engagement national pour l'environnement a introduit l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme afin **d'inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des axes routiers importants**. En effet, ces espaces, et en premier lieu les entrées de ville sont trop souvent maltraités faute d'une réflexion d'aménagement d'ensemble. Cet article se veut une incitation à développer la qualité des entrées de ville et non pas à maintenir l'inconstructibilité de ces espaces.

L'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme dispose que :

«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 ne s'applique pas :

- *Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières.*
- *Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières.*
- *Aux bâtiments d'exploitation agricole.*
- *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. Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article 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.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation».

Cet article a notamment pour but de **garantir un aménagement cohérent et qualitatif des entrées d'agglomération et d'apporter une réponse aux problématiques liées au bruit.** En effet, les bordures des axes à grande circulation situés aux entrées d'agglomération font souvent l'objet d'implantation de constructions à usage commercial ou de services qui se révèlent parfois préjudiciables pour les villes, **générant à la fois :**

- Des perceptions paysagères peu valorisantes.
- Des problèmes de fonctionnement et de connexion avec les autres polarités urbaines de la ville.
- Des sources de nuisances pour les usagers (bruit, pollution, ...).

Certains terrains de la ZAC Altaïs situés sur la commune de CRAN-GEVRIER ne sont pas compris dans les espaces urbanisés de la commune et sont par conséquent concernés par ces dispositions, le long d'une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe de l'autoroute A41 (au sens des articles L122-1 à L122-5 du Code de la voirie routière).

RAPPEL DU CONTEXTE DU PROJET

L'aménagement du Parc Altaïs en général, et des terrains concernés par l'étude en particulier, est porté sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté de l'Agglomération d'Annecy (C2A).

Il relève d'un caractère stratégique à l'échelle du bassin de vie, compte tenu de la raréfaction du foncier disponible pour les activités sur le territoire communautaire (création d'emploi, réponse aux besoins des entreprises, ...).

Dans ce contexte, l'objet du présent dossier est de présenter les modalités de l'intégration du projet dans son environnement au regard des thématiques citées par l'article L111-1-4 :

- Les nuisances.
- La sécurité.
- La qualité architecturale.
- La qualité de l'urbanisme.
- La qualité des paysages.

Il doit permettre de fixer des règles d'implantation des constructions différentes de celles prévues par l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme, tout en restant compatibles avec la prise en compte des thématiques citées plus haut.

Il sera intégré au rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme de CRAN-GEVRIER.

I - LA SITUATION DES TERRAINS



La situation générale du site au sein de CRAN-GEVRIER

1. La localisation du site

Le périmètre de la ZAC Altaïs sur le territoire de CRAN-GEVRIER (site d'étude élargi) se situe à l'entrée Sud de la commune depuis SEYNOD, en bordure de l'autoroute A41, à proximité de la sortie n°16 «Annecy centre».

De manière générale, ce site d'une superficie d'environ 12,5 ha est déjà pleinement inséré dans le tissu urbain de l'agglomération, avec :

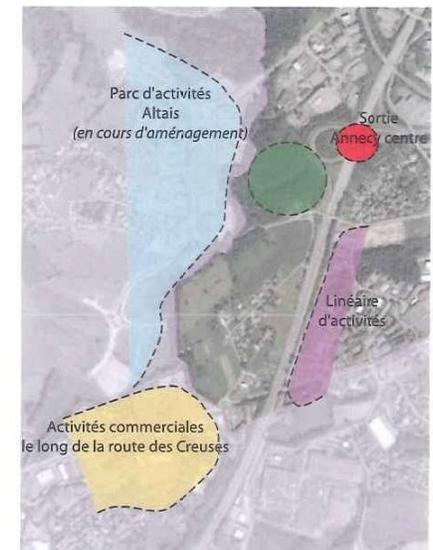
- À l'Ouest : le parc d'activités d'Altais en cours d'aménagement
Rappel : le site fait lui aussi partie du périmètre de la ZAC (voir ci-après)
- À l'Est : linéaire d'activités de l'autre côté de l'A41.
- Au Nord : espace naturel de Nanfray participant la trame verte et bleue identifiée au PADD.
- Au Sud : activités commerciales le long de la route des Creuses.

On note également la présence d'un tissu d'habitat pavillonnaire implanté au coeur du site (hameau du Levray).

La portion de l'autoroute A41 en bordure du site de projet est ainsi pleinement imbriquée dans l'emprise de la ville.

Le traitement des abords de cet axe est un enjeu majeur puisqu'il recouvre à la fois les dimensions urbaines et paysagères à traiter pour cette portion urbaine de l'A41.

Localisation des terrains



2. Le site d'études au sein des projets de vie de CRAN-GEVRIER et du SCoT

Le PADD du PLU de CRAN-GEVRIER exprime le besoin de renforcer l'attractivité et la dynamique commerciale de la commune.

Face à la rarefaction progressive du foncier disponible à vocation économique, l'aménagement des terrains de la ZAC Altaïs doit permettre de soutenir la dynamique économique de la ville.

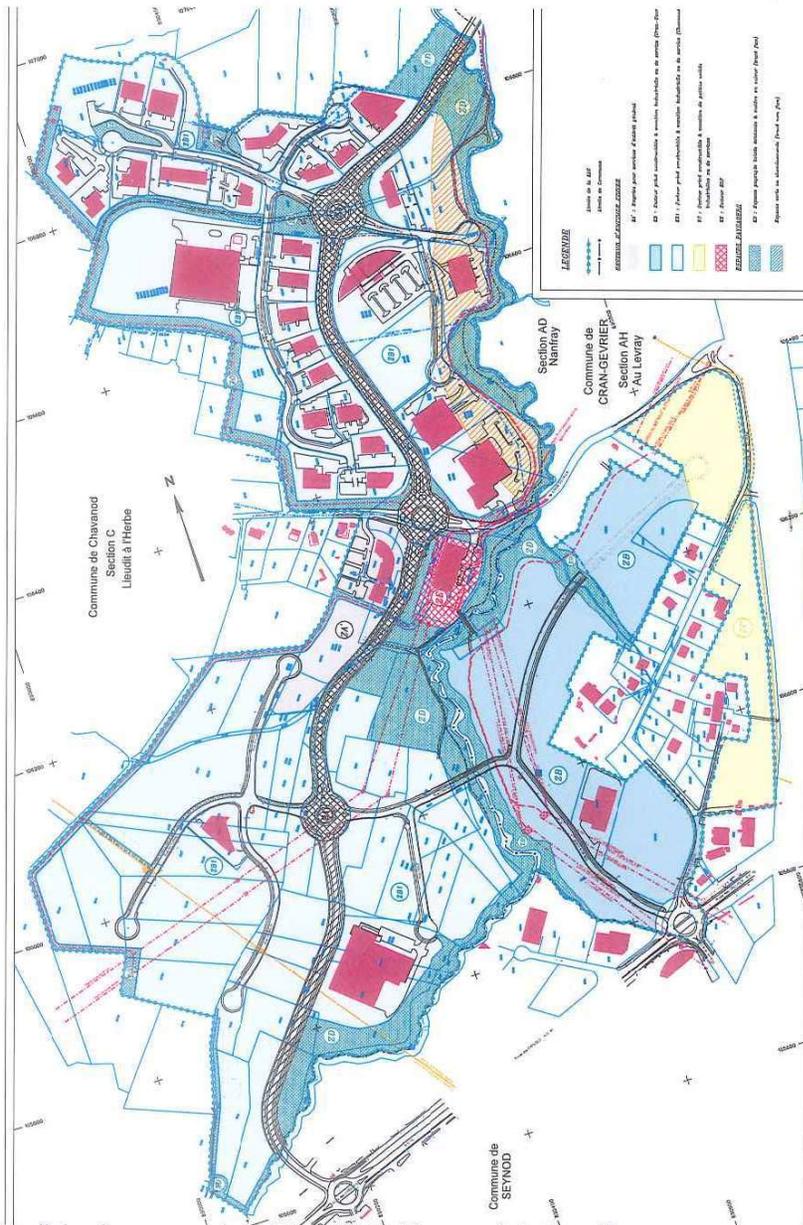
Cette volonté communale est également traduite dans les grandes orientations du SCoT du bassin annecien actuellement en cours d'élaboration qui fixe comme l'un de ses objectifs principaux de maintenir le dynamisme économique du bassin de vie.

«L'ambition du SCoT est ainsi d'organiser une offre hiérarchisée de zones d'activités au sein du périmètre en réponse à deux objectifs :

- *Permettre le développement endogène des entreprises existantes.*
- *Favoriser un développement exogène pour le renouvellement et pour conforter l'attractivité du territoire.»*

À ce titre, le parc Altaïs fait partie des quatre zones emblématiques à l'échelle du SCoT qu'il convient de conforter.

L'aménagement du site d'étude représente donc un enjeu fort tend à l'échelle de la commune qu'à celle du bassin de vie.



Extrait du plan masse de la ZAC Altaïs (document de travail)

3. La Zone d'Aménagement Concerté du Parc Altaïs

Le site d'études fait partie du périmètre de la ZAC Altaïs. Créée en 1995, celle-ci est implantée sur les communes de CRAN-GEVRIER et de CHAVANOD. Le Parc Altaïs est voué à se constituer en pôle d'excellence structurant pour l'ensemble des sites industriels existants sur l'agglomération et s'intègre pleinement dans la politique économique impulsée par la Communauté d'agglomération d'Annecy (C2A).

Les principes d'aménagement du parc d'activités sont basés sur une composition fortement paysagère (valorisation des espaces boisés, des vues sur le Grand paysage, travail sur l'espace public) **et de promotion des modes doux.**

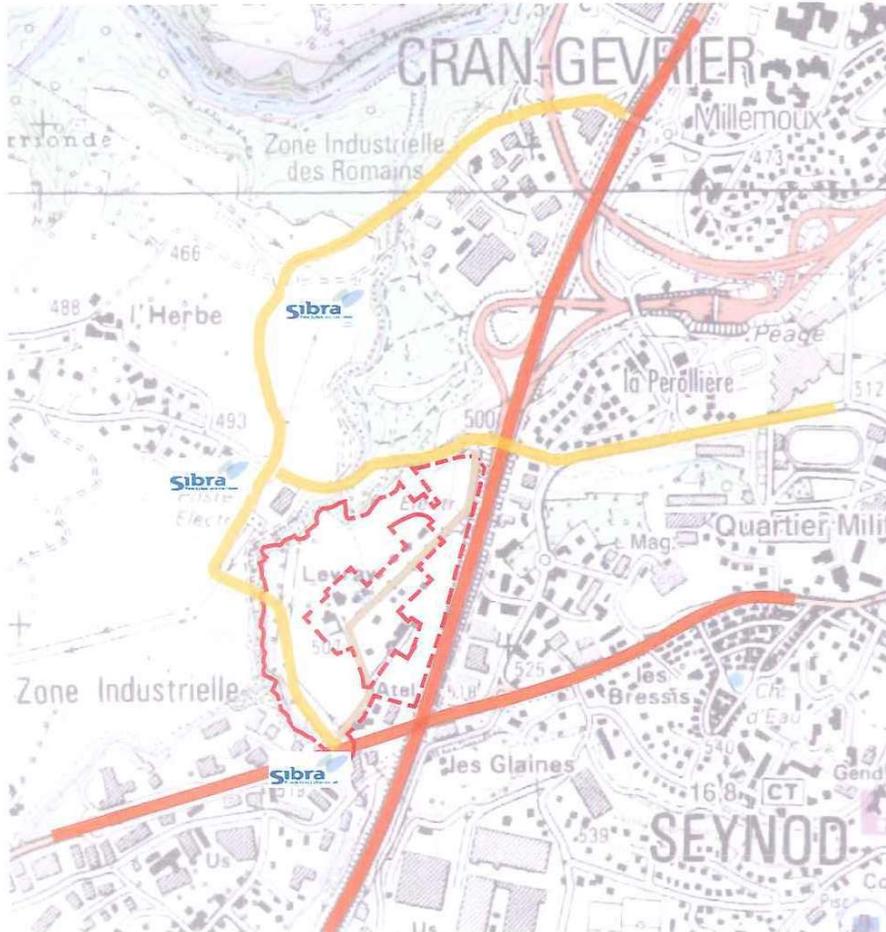
Un cahier de prescriptions urbanistiques, architecturales et paysagère a également été mis en place avec la définition de règles en matière de volumétrie, de positionnement des bâtiments, de matériaux à utiliser et de gestion des espaces libres.

Pour accompagner le développement de l'agglomération et dans un contexte de besoins en foncier d'entreprises, la ZAC fait l'objet d'un aménagement échelonné dans le temps :

- Une première phase a été livrée en partie Nord (commune de CHAVANOD)
- Une nouvelle phase d'aménagement est aujourd'hui en cours, via le prolongement de l'avenue Altaïs en partie Sud et la desserte du site de projet (communes de CHAVANOD et CRAN-GEVRIER).

L'aménagement du site d'étude s'inscrit donc dans une logique d'ensemble portée par la Communauté d'agglomération.

Il convient d'affirmer sa vocation économique tout en traitant de manière qualitative son impact visuel le long de l'A41 via un aménagement d'ensemble structuré.



- Réseau primaire : l'autoroute A41 et route des Creuses
- Réseau secondaire : voies structurantes à l'échelle du quartier (avenue Altaïs, route de Chavanod)
- Réseau tertiaire : voie de desserte des logements existants (rue du Levray)
- Arrêts TC

4. Les connexions avec le tissu urbain existant

Le site d'études apparaît comme relativement isolé du fonctionnement urbain de CRAN-GEVRIER du fait de la présence de l'autoroute A41 à l'Est et de l'espace naturel de Nanfray au Nord.

Cependant, **le site est directement relié au quartier du Levray à CRAN-GEVRIER** via la route des Creuses (RD16) et la route de Chavanod. Le maillage viarie du parc Altaïs doit permettre également de desservir directement le site.

À noter la présence de la rue du Levray, qui permet de desservir directement le lotissement existant au cœur du site, mais dont le profil est inadapté pour un trafic soutenu, lié aux activités.

Nota : un accès de service à l'autoroute existe depuis la route du Levray pour les véhicules d'entretien de la société gestionnaire de l'autoroute.

Le profil de l'avenue Altaïs (voie structurante du parc d'activités) présente un profil favorable aux modes doux (trottoirs, piste cyclable), ainsi que plusieurs arrêts de transports en commun. Ainsi, le site d'études bénéficie d'une proximité avec la ligne 3 du réseau de TC urbain de la Sibra, reliant la parc d'activités aux centres ville de CRAN-GEVRIER et d'ANNECY. Le site est également desservi par la ligne 45 sur la route des Creuses, permettant de relier le centre ville de SEYNOD.

Le site bénéficie d'une bonne desserte par le réseau routier (multiplication des accès), par les modes doux de déplacements et par les transports en commun.

Cette diversification des modes de déplacements constitue un atout majeur pour le site. Un des enjeux consistera à promouvoir et à développer l'usage des modes alternatifs à la voiture.

5. Les références cadastrales et les secteurs soumis aux dispositions de l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme

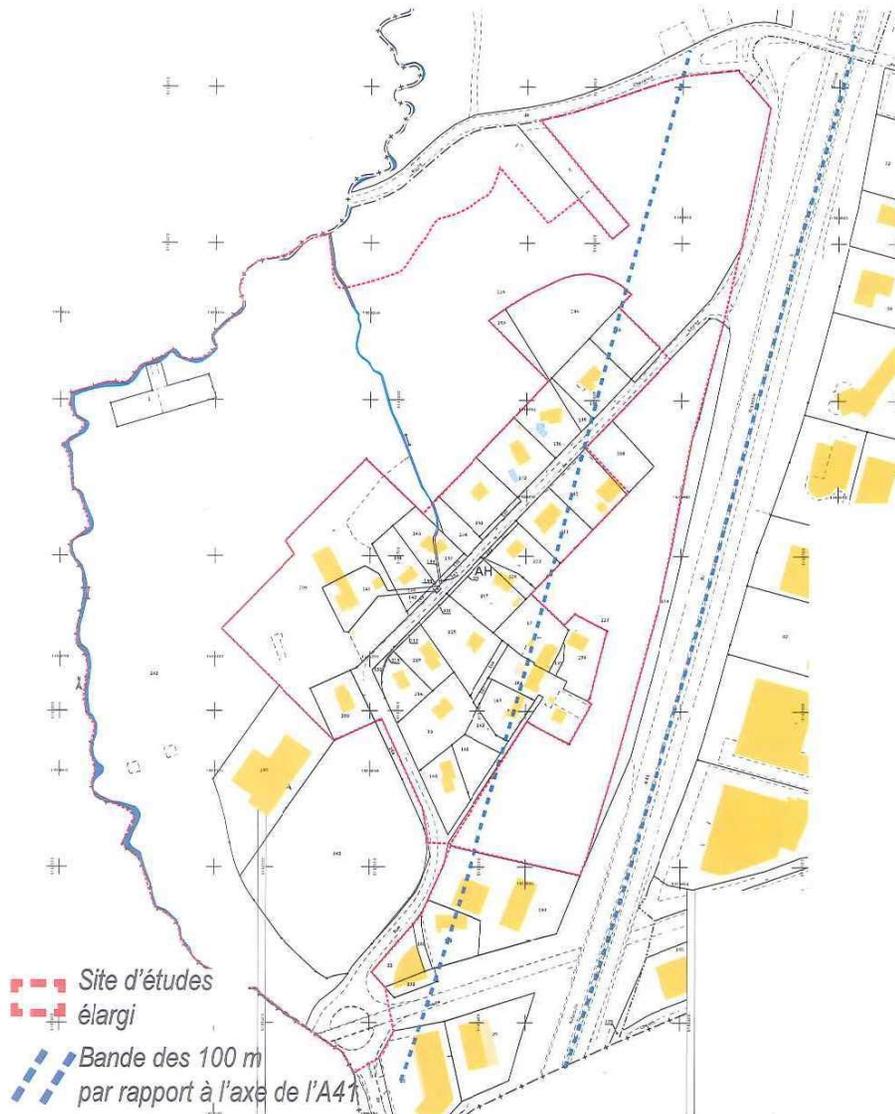
Le site d'études élargi couvre une superficie d'environ 12,5 ha.

Il comprend tout ou partie des parcelles n°226, 227, 240, 242, 243 et 244. Elles appartiennent toutes à la Communauté de l'agglomération d'ANNECY.

Les secteurs soumis aux dispositions de l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme comprennent les tènements en interface direct avec le domaine autoroutier, tandis que les terrains situés plus à l'Ouest sont dispensés ces dispositions.

La présente étude s'attache donc à définir des prescriptions spécifique sur les terrains concernés (soit 3 ha environ) afin d'en garantir la qualité de l'aménagement.

Cependant, et dans un soucis de cohérence d'ensemble, l'étude de projet urbain portant sur les terrains compris dans la bande des 100 m devra tenir compte de l'ensemble des tènements précités et du parti d'aménagement retenu pour la ZAC Altaïs (communes de CRAN-GEVRIER et de CHAVANOD).



Plan parcellaire et matérialisation de la bande de 100 m soumise aux dispositions de l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme.

Les grandes caractéristiques du site

1. La topographie

Le site d'études se situe au lieu-dit du Levray. De manière générale, le site est peu accidenté. Une butte sépare le coeur du site de l'autoroute.

La partie haute du site soumise aux dispositions de l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme se situe en bordure de la l'A41 (entre 510 m et 502 m d'altitude). La partie basse se situe au Nord-Ouest à une altitude d'environ 497 m.

Enjeu

Prendre en compte la position en amont des terrains vis-à-vis de l'autoroute pour mettre en oeuvre les mesures nécessaires afin de limiter son impact visuel et les nuisances liées au bruit.

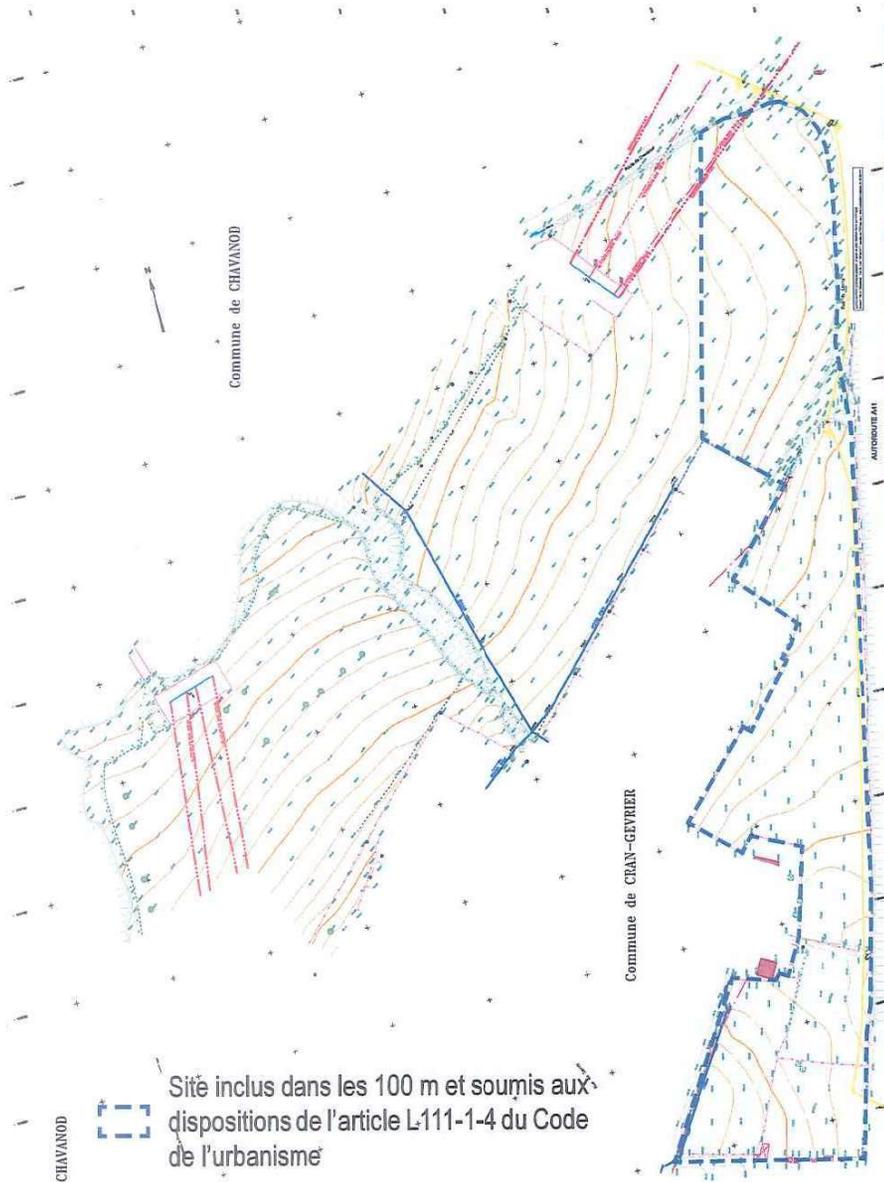
Assurer une bonne intégration des constructions en limitant les mouvements de terrain.

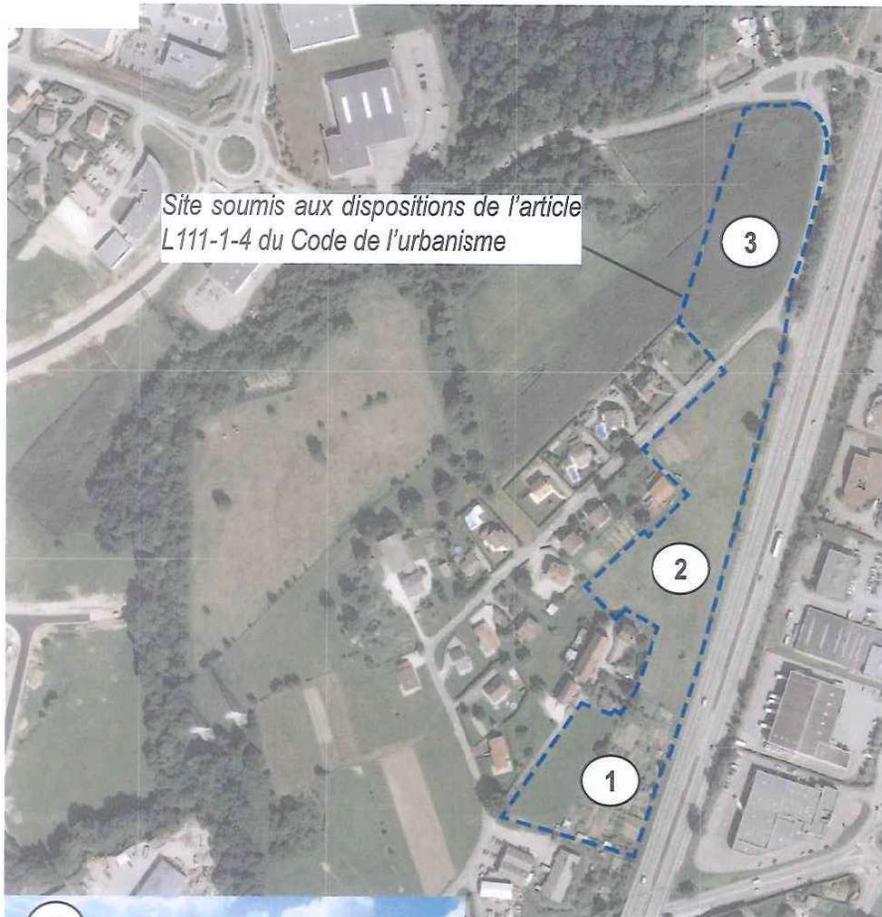


Vue sur la butte en limite de l'autoroute



Vue sur le site depuis l'A41





Site soumis aux dispositions de l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme

2. Occupations actuelles du sol

La zone d'environ 3 ha s'inscrit dans **un contexte anciennement rural aujourd'hui fortement fragilisé** par le développement urbain du hameau de Levray et par l'autoroute qui enclavent une grande partie des terrains. Leur usage agricole ne bénéficie donc plus aujourd'hui de conditions satisfaisantes assurant leur pérennité.

À noter que les terrains concernés font par ailleurs l'objet d'un classement en zone NAI au POS approuvé le 9 juillet 2001.

La zone est actuellement occupée par trois composantes majeures :

1. **Des jardins familiaux** en partie Sud.
2. **Des pâtures** sans sa partie centrale, aujourd'hui non utilisées.
3. **Des cultures** en partie Nord.



Vue sur les jardins familiaux actuellement implantés sur le site.

Ces terrains ont été récemment acquis par la C2A.



Vue sur les espaces de pâtures, qui ne sont plus utilisés aujourd'hui de façon régulière.

Ces terrains ont été récemment acquis par la C2A.



Vue sur les terrains cultivés en partie Nord, en bordure de la rue du Levray.

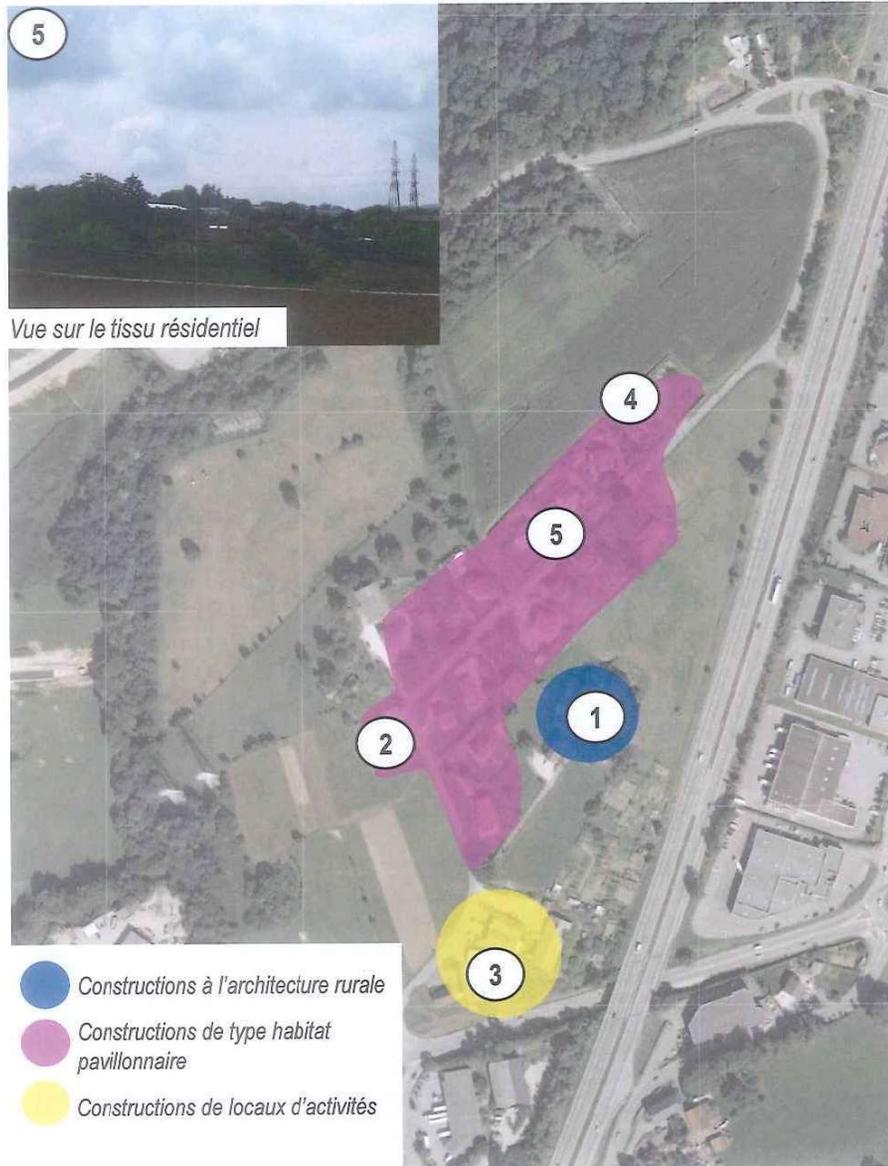
À noter que l'ensemble du tènement agricole fait partie du périmètre de la ZAC Altaïs et a été récemment acquis par la C2A.

3. Le contexte urbain et architectural

Le site s'inscrit en interface avec le hameau du Levray. Ce tissu est composé à la fois d'un ancien siège d'exploitation à l'architecture traditionnelle (1) autour duquel s'est développé le lotissement qui compose aujourd'hui le hameau. Les constructions datent principalement des années 1980 et 1990 (5) mais on constate la construction récente de certaines résidences dans les dents-creuses encore disponibles (2). Ces constructions ont été réalisées «au coup par coup», sans logique d'ensemble (hétérogénéité des implantations, ...). Les limites avec le site sont traitées essentiellement via des haies végétales (4).

Travailler l'interface entre le tissu pavillonnaire et les futures constructions, par un traitement paysager de qualité.

Prendre en compte les possibilités de mutation et de développement des «dents-creuses» encore disponibles dans le hameau.



4. Les paysages et des accès visuels

1. Les composantes et les perspectives paysagères depuis le site

Le secteur d'étude se caractérise par un paysage ouvert (1), à l'ambiance agricole : prairie, jardins potagers (2).

En partie Est, Il présente des perspectives plus ou moins franches sur l'autoroute A41 et le massif des Aravis du fait de la présence de boisements et de l'implantation des structures commerciales en parallèle par rapport à l'A41 (3).

En partie Ouest, le site est bordé par l'habitat résidentiel du hameau de Levray. On peut apercevoir ponctuellement depuis le site les boisements de la ripisylve du cours d'eau (limite naturelle entre CRAN-GEVRIER et CHAVANOD), ainsi que les collines de l'Avant Pays Savoyard (Albanais).

De manière générale, ce secteur se situe à mi-chemin entre une ambiance rurale (prairies, végétation) et une ambiance résidentielle avec le hameau du Levray.



Vue depuis le site



Vue depuis le site



Vue depuis le site

Le caractère ouvert du site concentre les enjeux paysagers sur la gestion des interfaces. Le maintien de séquences boisées en interface avec l'A41 est un enjeu majeur, afin de conserver la structure paysagère du site.



2. Les vis-à-vis avec l'A41

En partie Sud, les vues sur le site sont dégagées depuis l'A41 (2) et permettent notamment de dégager des vues sur les constructions traditionnelles. Seuls quelques arbres viennent séquencer ponctuellement les vis-à-vis (1).



La partie Nord du site présente quant à elle des espaces boisés qui limitent les vues sur le site d'études (3).



La position de l'autoroute en contrebas du site limite les vues sur le Grand Paysage. Cependant, on peut ponctuellement apercevoir les reliefs de l'Avant Pays Savoyard (4).

Le site donne une perception de délaissé depuis l'A41 dans un contexte de traversée urbaine.

Enjeu :

Retrouver et conforter une ambiance paysagère forte au niveau de l'interface entre le projet et l'autoroute et de disposer les bâtiments de telle façon à limiter leur impact visuel depuis l'autoroute.



Vue sur les terrains agricoles et la ripisylve



Vue sur la traversée du hameau

3. Les perceptions paysagère depuis la rue du Levray

La rue du Levray présente un caractère apaisé lié à sa vocation de desserte (5). En partie Nord, le site apparaît comme relativement bien protégé des vis-à-vis avec l'autoroute du fait de la présence de la bande boisée (3).



Vue sur la partie centrale du site



Vue sur les terrains cultivés en bordure

Cette portion de la rue du Levray est ouverte sur la partie Nord du site. Elle permet de dégager des perspectives importantes sur les terrains aujourd'hui exploités par l'agriculture ainsi que sur la ripisylve du cours d'eau (2, 4).

En partie centrale, la voie offre des perspectives intéressantes sur les terrains en limite de l'A41 (1).

En revanche les perspectives sur le site depuis la traversée du hameau sont limitées du fait de la présence du végétal (clôtures, arbres) et de la topographie (5).



Vue sur l'A41 en partie Nord

Enjeu : maintenir le caractère confidentiel de la voie et desservir le site par un réseau de voirie adapté. L'implantation des bâtiments devra chercher à limiter les impacts visuels depuis le hameau.

4. les perceptions paysagères depuis la route de Chavanod

La route de Chavanod se situe légèrement en contrebas du site. Un fossé drainant se situe en limite (1). La présence de la ligne à très haute tension est fortement ressentie (2). De manière générale, elle offre des perspectives généreuses sur le site (4).



La route de Chavanod est aussi à l'interface entre une aire de sédentarisation et le site d'étude (3). Il conviendra donc de traiter qualitativement cette interface et de prescrire un recul suffisant des constructions.



Enjeu

Accompagner les ouvertures visuelles depuis cette voie, notamment sur la ripisylve du cours d'eau (l'Herbe). Pour cela, les constructions devront présenter un recul important.



5. Synthèse des enjeux paysagers

■ Secteur Nord (1)

Aménager un secteur d'interface entre la route de Chavanod et les constructions, pour accompagner les vues sur la ripisylve et les reliefs de l'Avant Pays Savoyard (Albanais).

Maintenir les boisements existants en limite de l'A41 pour limiter les impacts visuels depuis la voie.

Prendre en compte la présence de la ligne à très haute tension.

■ Secteur Centre (2)

Limiter l'impact visuel des constructions depuis l'A41 en privilégiant une ambiance végétale.

Maintenir les quelques boisements existants en limite de l'A41.

Traiter qualitativement l'interface avec le hameau du Levray en séquençant les fronts bâtis et en privilégiant les ouvertures visuelles.

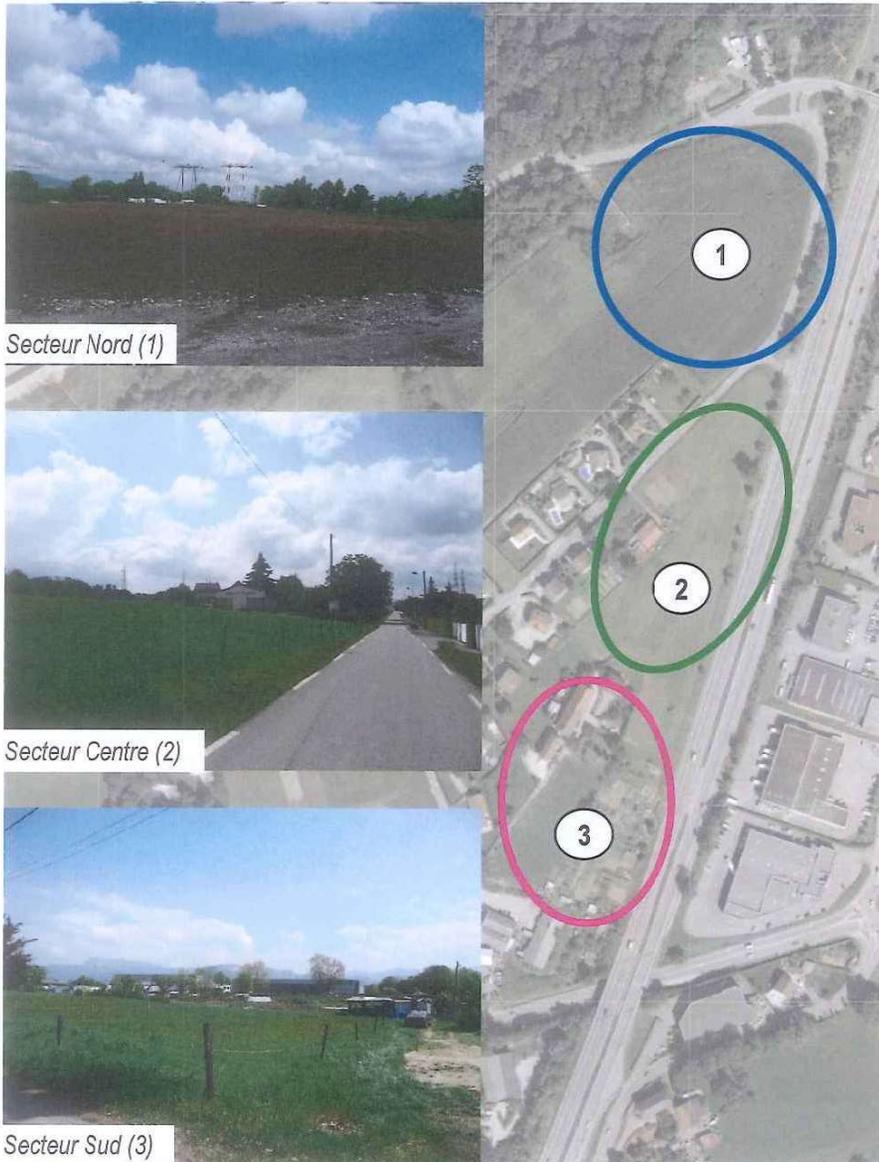
■ Secteur Sud (3)

Assurer un recul suffisant des bâtiments vis-à-vis des constructions traditionnelles et des « dents-creuses » existantes à proximité.

Limiter l'impact visuel des constructions depuis l'A41 en privilégiant une ambiance végétale.

Maintenir les quelques boisements existants en limite de l'A41.

Assurer un recul suffisant des constructions vis-à-vis des activités existantes au Sud du site (garage), pour limiter l'impact visuel.



5. L'accessibilité et la sécurité

1. La rue du Levray

Le site est aujourd'hui directement accessible depuis la rue du Levray. Le profil de cette voie est relativement étroit (environ 5 m de large pour la chaussée), qui ne lui permet actuellement pas de supporter à la fois un trafic de desserte locale du hameau de Levray et le trafic lié aux activités. Cette voie a fait l'objet d'un traitement sécuritaire afin de limiter les vitesses de circulation (zone 30, ralentisseurs, système de priorités).

L'aménagement du site pourrait donc engendrer des conflits d'usage avec les riverains si une réflexion préalable sur les accès n'était pas menée. **En tout état de cause, il conviendra de limiter la charge de trafic dans la traversée du hameau.**

Le Plan d'Aménagement de la ZAC Altaïs prend en compte cet enjeu de sécurisation du réseau viaire. En effet, le projet prévoit l'aménagement d'une nouvelle voie d'accès adaptée aux usages depuis l'axe structurant du parc d'activités (avenue Altaïs).

2. La route de Chavanod

Son gabarit de voirie ne lui permet pas de supporter un trafic important. Ainsi, il conviendra d'interdire tout accès direct aux constructions depuis cette dernière et favoriser ainsi un accès à partir du réseau de voirie interne au Parc d'activités.

3. Le carrefour route de Chavanod / rue du Levray

Ce carrefour est aujourd'hui adapté pour supporter un trafic de véhicules légers. Il n'est pas voué à devenir un accès privilégié aux futures constructions.

4. Le carrefour rue du Levray / route des Creuses

La route des Creuses supporte un trafic important (axe majeur reliant l'agglomération à l'Albanais). Il conviendra donc de sécuriser le carrefour. Cet aménagement est actuellement en cours.



Carrefour route de Chavanod / rue du Levray



Aménagement d'une nouvelle voie de desserte interne au Parc Altaïs



Carrefour route des Creuses / rue du Levray avant son aménagement

6. Les risques et nuisances

1. L'environnement sonore

La principale source de bruit est l'autoroute A41. Cette portion accueillait 27 152 véhicules / jours en moyenne sur 2008 (source : DDT74). Ce trafic important devrait avoir augmenté depuis la mise en service de la liaison autoroutière directe entre ANNECY et GENÈVE (2009).

Cet axe est classé voie de catégorie 1 par arrêté préfectoral du 3 février 1999. Ainsi, la largeur du secteur affecté par le bruit est de 300 m de part et d'autre du bord de la voie. Les bâtiments à construire dans ces secteurs doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément au décret 95-20 du 9 janvier 1995. La totalité du site d'études est concerné par ces dispositions.

Le projet devra prendre en compte ce classement en limitant les linéaires de façades en interface direct avec l'A41 et en promouvant des aménagement paysagers spécifiques permettant de lutter contre le bruit.

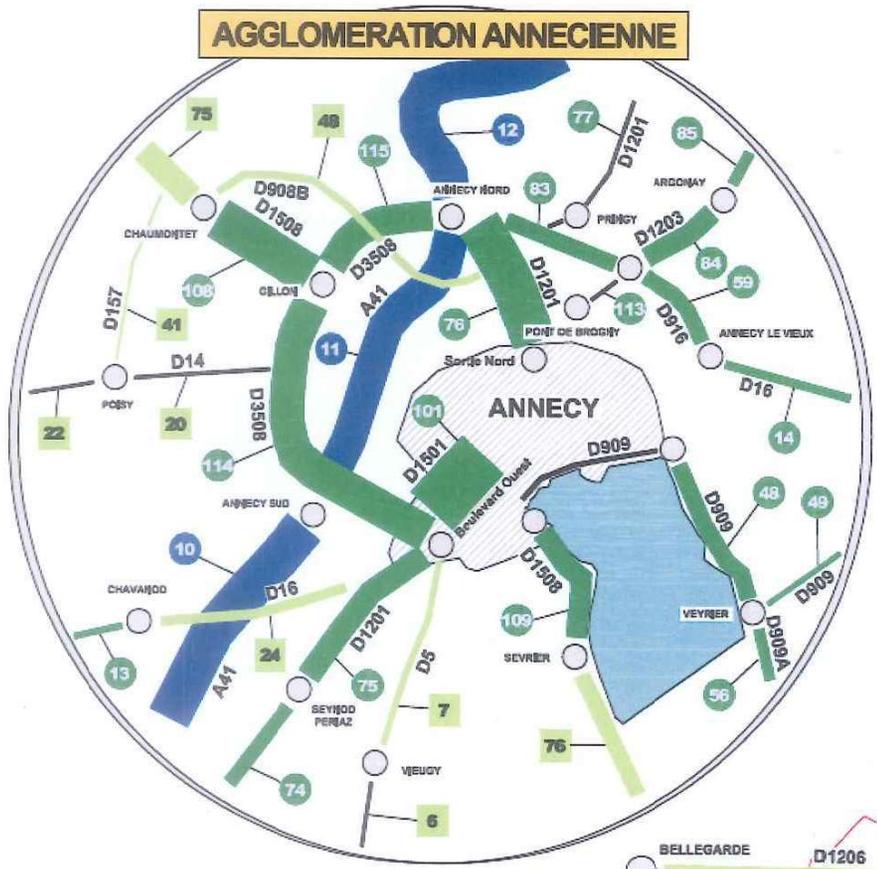
2. Les risques

Voir partie 2 « Contexte réglementaire » relative aux servitudes.

3. Les sensibilités environnementales

Le site d'étude n'est pas directement concerné par les enjeux environnementaux du Parc Altaïs. Ces dernières se concentrent au niveau de la ripisylve accompagnant le cours d'eau en limite de CRAN-GEVRIER et de CHAVANOD, dont la végétation arborée contribue à la stabilisation des berges et au filtrage naturel des polluants organiques issus des eaux pluviales.

Il conviendra de prendre en compte la proximité de la ripisylve dans le projet, afin de ne pas impact son équilibre environnemental.



Charges de trafic sur l'A41 en 2008 (source : DDT74)

7. La desserte par les réseaux

1. Le réseau d'assainissement

Un schéma général d'assainissement a été élaboré sur le périmètre du SILA, qui a compétence en matière d'assainissement sur la commune de CRAN-GEVRIER.

Le secteur d'études est desservable par le réseau collectif :

- En sous-secteur UI1b (partie Sud) : le réseau dessert directement le site depuis la voie existante en partie Ouest (1).
- En sous-secteur UI1b (partie Nord) : le réseau se situe à proximité immédiate du site (2).
- En sous-secteur UI1a : le réseau se situe à proximité immédiate du site (2).

Enjeu : rendre obligatoire le raccordement des constructions au réseau d'assainissement collectif. Toutefois, compte-tenu que ces constructions ont une vocation d'activités, il conviendra d'être attentif au rejet des eaux industrielles polluées.

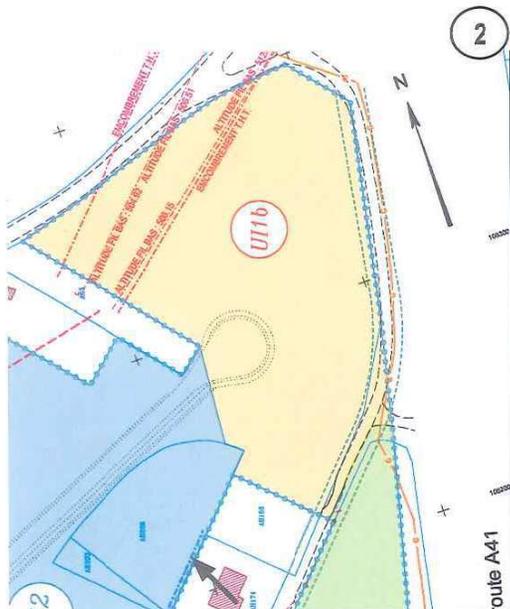
2. Le réseau eaux pluviales

Il n'existe pas de réseau de collecte des eaux pluviales à l'échelle du site. Les eaux pluviales sont actuellement directement infiltrées dans le sol ou ruissellent jusqu'au ruisseau de l'Herbe, situé en limite de la commune avec CHAVANOD.

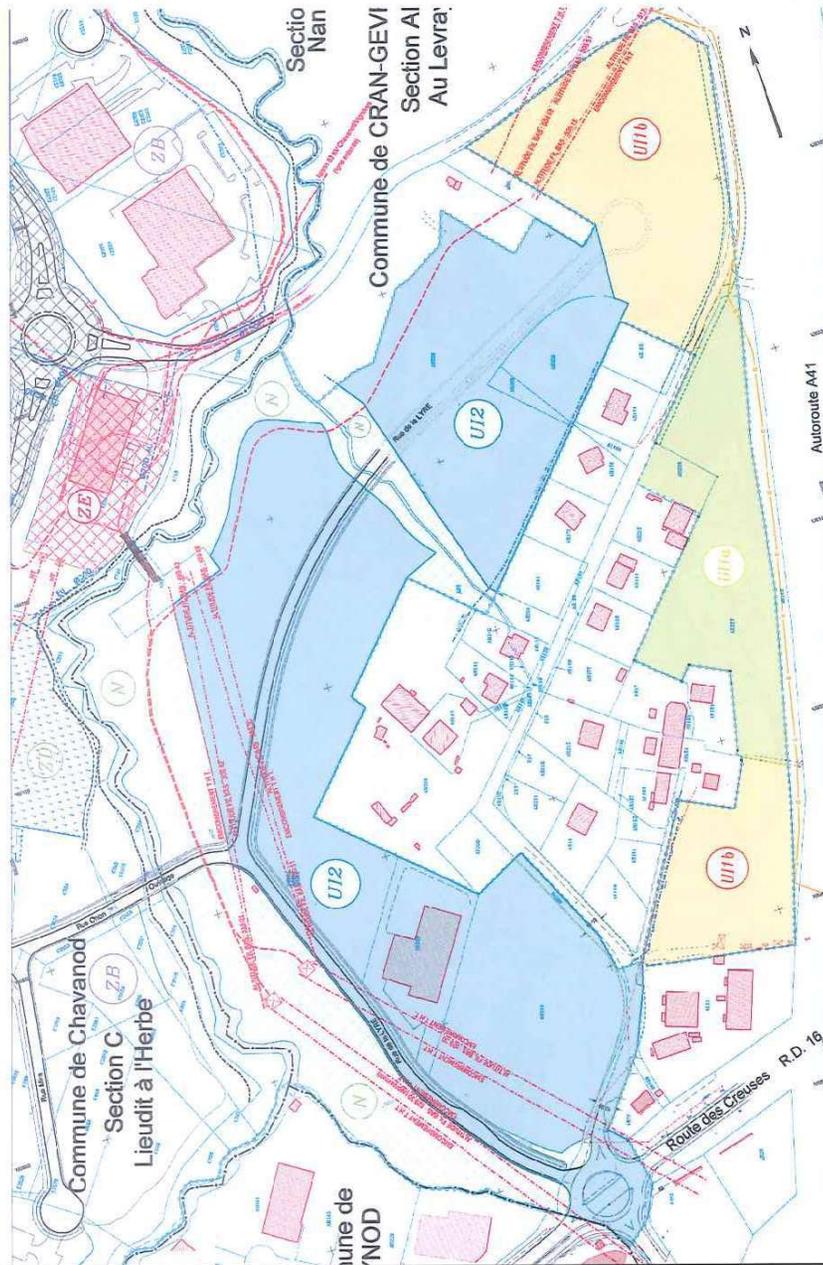
Enjeu : Il conviendra de limiter les quantités d'eaux de ruissellement et ainsi privilégier la rétention à la parcelle.

3. Le réseau d'alimentation en eau potable

La commune de CRAN-GEVRIER dépend de la Communauté de l'Agglomération d'Annecy (C2A) pour son alimentation en eau potable.



II - LE CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE



Le Plan Local d'Urbanisme

Dans le cadre de l'élaboration du PLU de CRAN-GEVRIER, les terrains inclus dans la Zone d'Aménagement Concerté Altaïs sont classés au plan de zonage de la façon suivante :

- **Zone Ui1 (terrains concernés par les dispositions de l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme) :** terrains situés en bordure de l'A41 et voués à accueillir des activités de bureaux, services et d'industrie.
Cette zone fait l'objet de deux sous-secteurs :
 - sous-secteur Ui1a voué à accueillir des activités de bureaux et de services
 - sous-secteur Ui1b voué à accueillir à la fois des activités de bureaux et de services, ainsi que de l'industrie.

- **Zone Ui2 :** terrains situés en partie Ouest du site, et non soumis aux dispositions de l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme. Cette zone est vouée à accueillir des activités de bureaux, services et d'industrie.

- **Zone N :** terrains naturels inconstructibles incluant les cours d'eau et leur ripisylve.

Enjeu : les différentes pièces du PLU gérant l'occupation du sol de la zone Ui1 devront intégrer les conclusions de la présente étude afin de lever les restrictions d'urbanisme prévues à l'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme.

Les servitudes particulières applicables aux terrains

1. La servitude relative au passage de la canalisation de transport de gaz naturel

La canalisation de transport de gaz naturel haute pression CRAN-GEVRIER - VILLE LA GRAND (code 4961) est implantée à proximité de l'A41. Ces caractéristiques sont les suivantes :

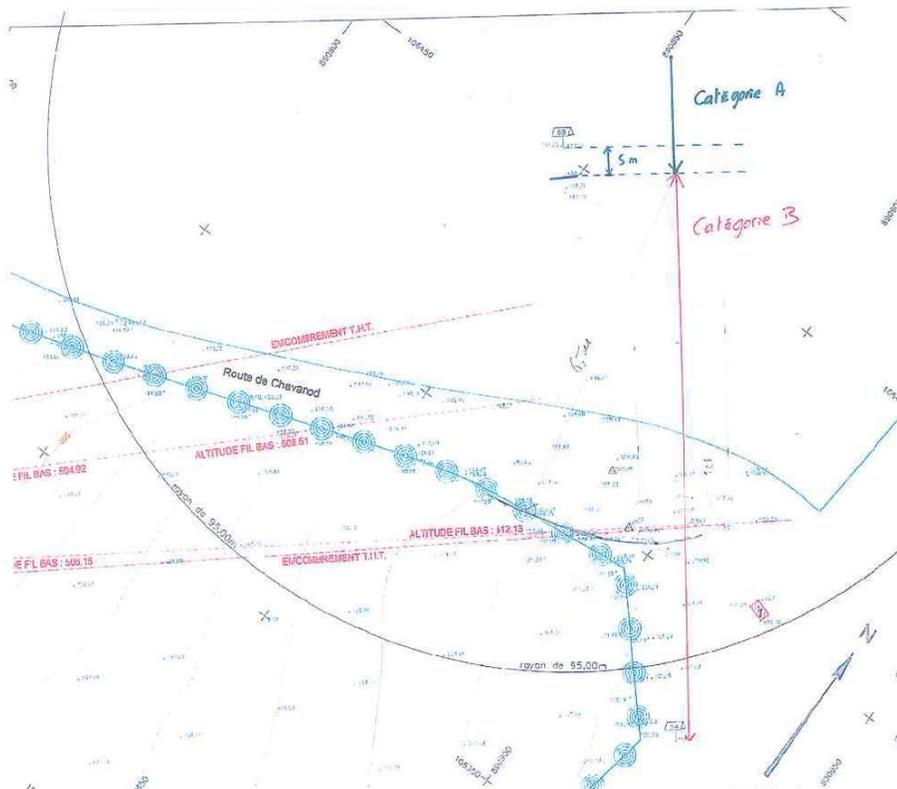
- Diamètre nominal 300 mm.
- Pression maximale de service 67,7 bar.
- Catégorie A et B définie conformément à l'article 7 de l'arrêté ministériel du 4 août 2006, portant règlement de sécurité pour les canalisations de transport de gaz combustible, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques.

La zone des effets létaux significatifs (ELS) est définie par un cercle de 65 m de rayon le long de la canalisation. De même, les dangers graves pour la vie humaine, calculés à l'aide du seuil des Premiers Effets Létaux (PEL) est défini par un cercle de 95 m de rayon.

Il conviendra donc qu'aucune implantation de bâtiments ne se situe dans le cercle des PEL du tronçon de canalisation en catégorie A (voir plan ci-contre).

La servitude inclut également une zone de non aedificandi et non syvandi de 8 m de large, applicable également à la canalisation de catégorie B :

- Seuls sont possibles les murets de moins de 0,40 m ainsi que la plantation d'arbres de moins de 2,70 m de hauteur et/ou dont les racines descendent à moins de 0,60 m.
- Les modifications de profil du terrain ne sont pas permises.
- Les parkings ou stockages de matériaux au dessus de la canalisation, à l'intérieur de la bande de servitude ou à moins de 5 m de la canalisation sont à proscrire.



Extrait du plan de repérage du périmètre d'inconstructibilité à proximité de la canalisation de catégorie A fourni par GRTgaz dans son courrier du 10 novembre 2010

COMMUNE DE CRAN-GEVRIER

Il conviendra également de ne pas prévoir de fondation à moins de 5 m de la canalisation (bord de fouille).

L'article 8 de l'arrêté du 4 août 2006 portant règlement de sécurité pour les canalisations de transport de gaz s'applique sur la totalité de la canalisation :

- *«La canalisation est implantée de telle sorte qu'il n'existe dans la zone des premiers effets létaux ni établissement recevant du public relevant de la 1re à la 3e catégorie, ni immeuble de grande hauteur, ni installation nucléaire de base, et en outre dans la zone des effets létaux significatifs aucun établissement recevant du public susceptible de recevoir plus de 100 personnes. Cette disposition peut, le cas échéant, être atteinte par la mise en oeuvre de dispositions compensatoires adaptées ayant pour effet de retenir un scénario de référence réduit. Dans ce cas, et si un établissement répondant à la définition du présent alinéa est alimenté par la canalisation, les installations de cet établissement autres que les bâtiments accessibles au public peuvent être situées à l'intérieur de la zone des effets létaux résiduelle».*

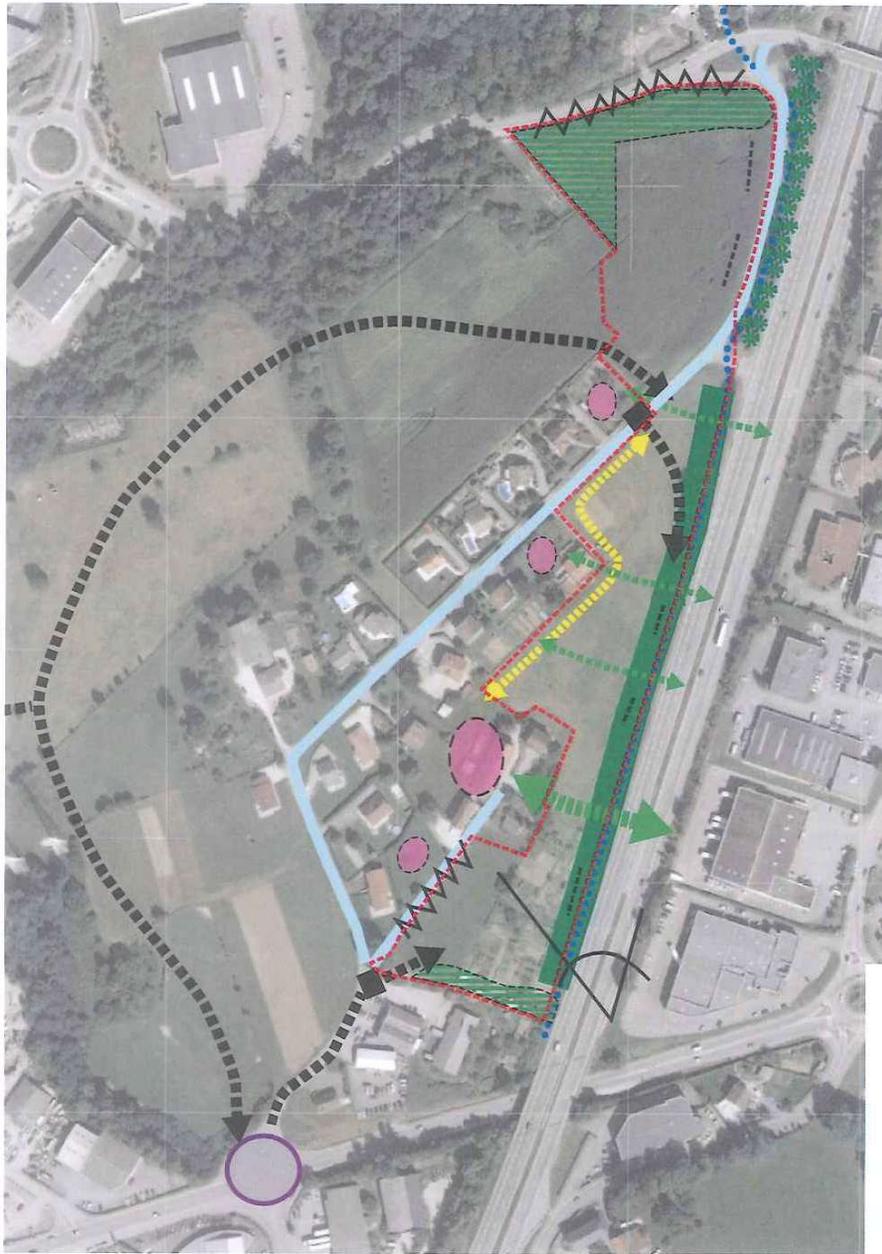
Enjeu : respecter la réglementation en vigueur applicables à l'urbanisation à proximité des ouvrages de transport de gaz.

2. Les autres servitudes d'utilité publiques applicables sur le site d'études

Le site d'étude est également concerné par les servitudes d'utilité publique de type I4, relatives au passage des lignes à très haute tension CHAVANOD-VIGNIÈRES, CRAN-ESPAGNOUX-VOYRAY et CHAVANOD-ESPAGNOUX.

En tout état de cause, il conviendra de se reporter à l'annexe «Servitudes d'Utilité Publique» pour connaître l'ensemble des servitudes et leurs prescriptions.

III - SYNTHÈSE DES ENJEUX DU SITE D'ÉTUDES



Synthèse des enjeux issus du diagnostic

L'enjeu majeur est de donner de la lisibilité et du sens à la futur parc d'activités en le restituant dans son contexte urbain et paysager afin de valoriser et de structurer les abords de cette portion urbaine de l'A41.

1. Le maillage des déplacements

-  Définir les accès (voiture, modes doux) au site via une réflexion d'ensemble à l'échelle du Parc Altaïs
-  Maintien du caractère apaisé des voies de desserte du hameau du Levray (non vouées à accueillir le trafic lié à l'activité)
-  Interdire tout accès direct aux constructions depuis la route de Chavanod et la voie d'accès aux habitations, et ceci afin de privilégier une desserte via le réseau de voirie interne au parc d'Activités
-  Intersection à traiter

2. Insertion urbaine et paysagère

-  Gérer l'interface entre l'A41 et le Parc Altaïs par un traitement paysager
-  Maintenir les boisements existants en limite Est du site
-  Structurer le front autoroutier en limitant les fronts bâtis et en promouvant une bonne intégration des volumes bâtis
-  Prendre en compte les possibilités de mutation et de développement du tissu résidentiel en prescrivant des reculs adaptés :
 -  Assurer un recul suffisant des constructions par rapport au hameau et prendre en compte les conflits d'usage
 -  Préserver des secteurs non construits en interface avec l'A41 afin de séquencer le front bâti et de considérer le tissu pavillonnaire (partie centrale)
-  Prendre en compte les interfaces et les risques
-  Apaiser les vues depuis l'A41

3. Prise en compte des risques et des nuisances

-  Limiter l'impact du bruit sur les façades exposées le long de l'A41 avec traitement paysagers spécifiques
-  Respecter les prescriptions de GrT Gaz sur les reculs nécessaires par rapport aux canalisations

IV - PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT RETENUS

Rappel : les objectifs du projet dans le cadre de la ZAC Altaïs

Le Parc Altaïs a vocation à devenir un atout essentiel pour le développement économique de l'agglomération annecienne. Il doit faire figure de pôle d'excellence structurant pour l'ensemble des sites industriels existants sur la C2A.

L'aménagement du site d'étude doit donc s'intégrer dans les principes d'aménagement fondateurs de la ZAC :

- Implantation d'activités industrielles ou de services (de développement ou de production) à fort potentiel technologique.
- Aménagement dans le cadre d'une composition fortement paysagère.
- Intégration au site favorisée par la préservation et la mise en valeur des emprises végétales existantes confortées par :
 - un traitement paysager conséquent.
 - une architecture de qualité tenant compte de la situation particulière et de la topographie du site.
- Création d'une structure de desserte paysagère qui constituera la colonne vertébrale de l'aménagement. Cette artère est bien reliée aux infrastructures existantes de liaisons avec l'agglomération et la région.

L'accessibilité et les déplacements

1. L'intégration au sein du maillage viaire à l'échelle du Parc Altaïs

La gestion de l'accessibilité est un enjeu majeur du projet. En effet, il convient de concilier à la fois les flux liés aux futurs bâtiments d'activités et les flux résidentiels du hameau de Levray.

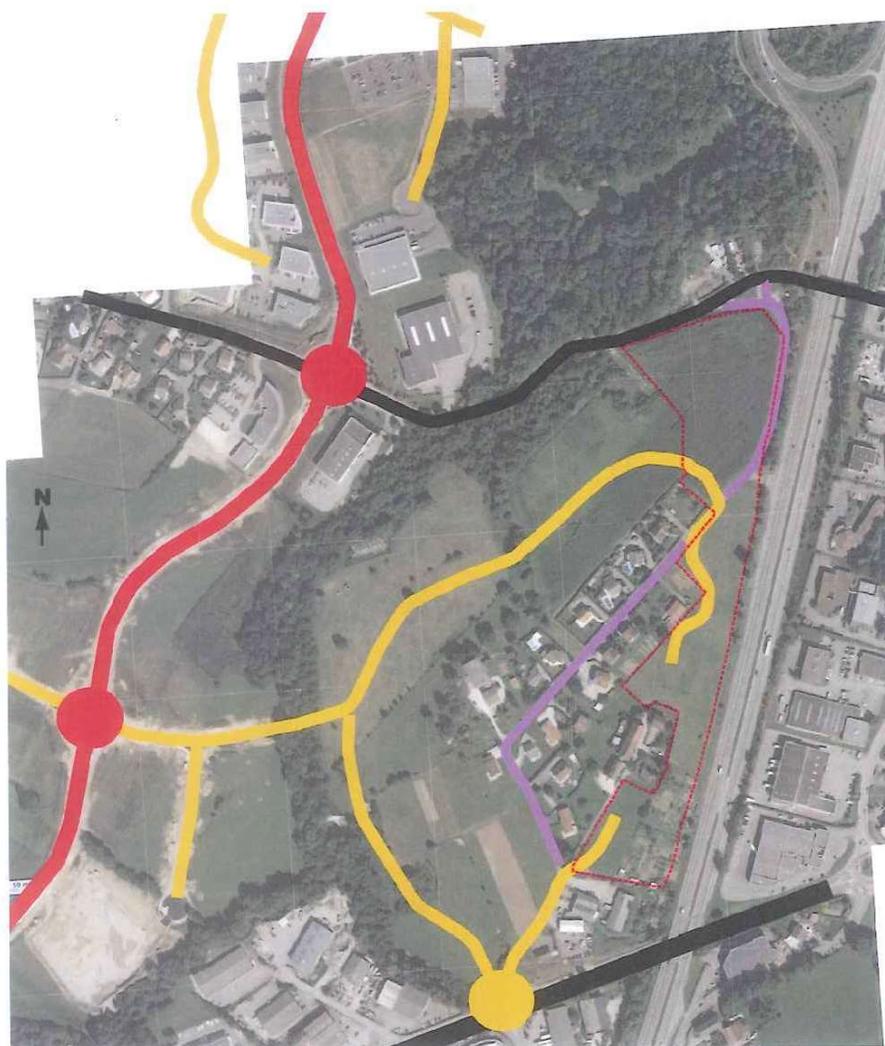
Aux regards des enjeux de la ZAC et de ceux propres du site, il est proposé de structurer l'accessibilité du site de projet autour **d'une voie d'accès principale** (voie de rang 2) directement connectée à la voie structurante du Parc Altaïs (avenue Altaïs) qui fait figure d'épine dorsale structurante du plan de composition global de la ZAC. Son profil lui permettra de supporter une charge de trafic conforme aux besoins.

Cette voie permettra de desservir la majeure partie des futures constructions.

Un accès indépendant depuis la route des Creuses via la rue du Levray desservira les constructions situées au Sud du site. L'aménagement du giratoire est actuellement en cours, permettant entre autres le passage des poids lourds.

Pour des raisons de sécurité et d'usages, la traversée du hameau du Levray n'est pas vouée à accueillir le trafic lié au Parc Altaïs : les usagers se reporteront sur la voie nouvelle pour rejoindre les parties Nord et Sud du site. En effet, le profil de la rue du Levray dans sa traversée du hameau est relativement contrainte (aménagements sécuritaires) la rendant peu attractive pour les trajets de transit.

Cette rue conserve donc son caractère résidentiel.



- Voie structurante de la ZAC, implantée sur la commune voisine (CHAVANOD)
- Voies de desserte des lots constructibles, connectées à la voie structurante
- Rue du levray, dont le caractère résidentiel est confirmé par le plan de circulation retenu

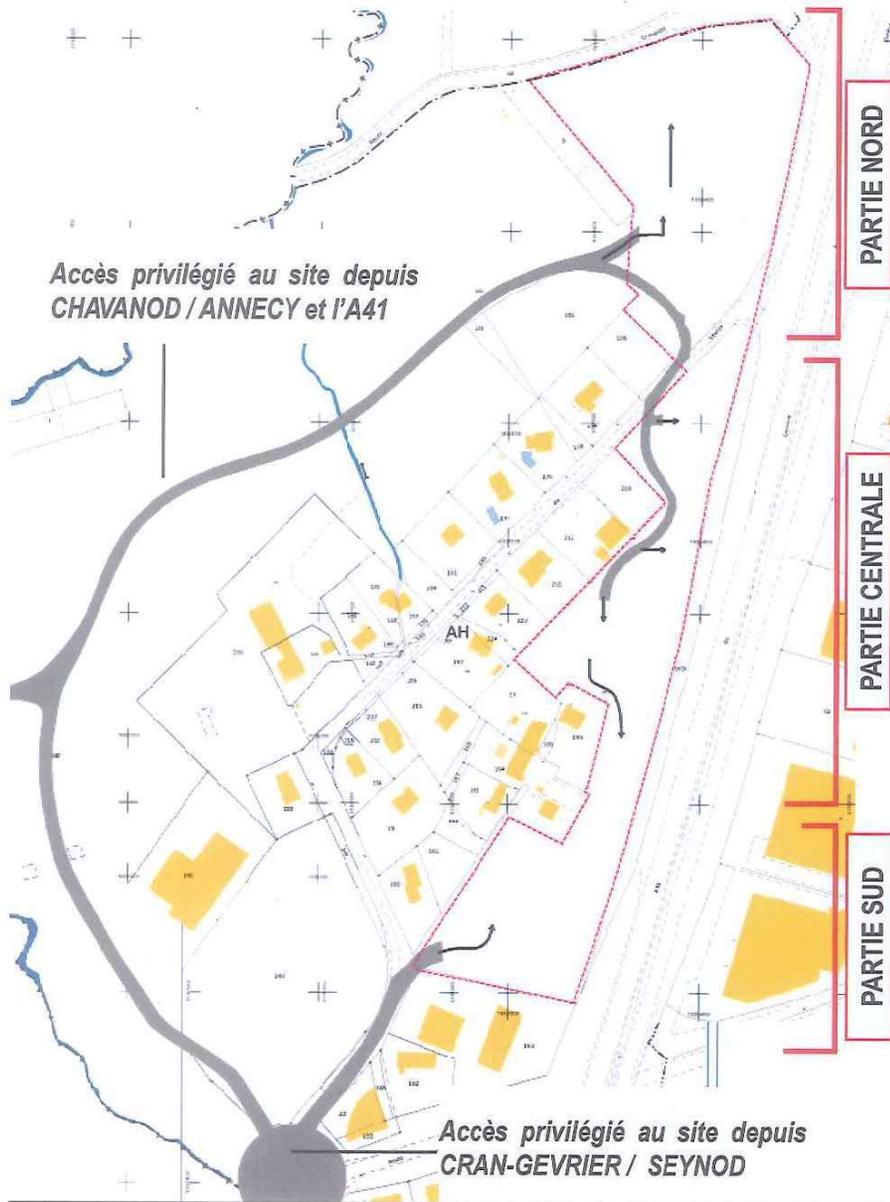
2. Zooms sur le site d'études

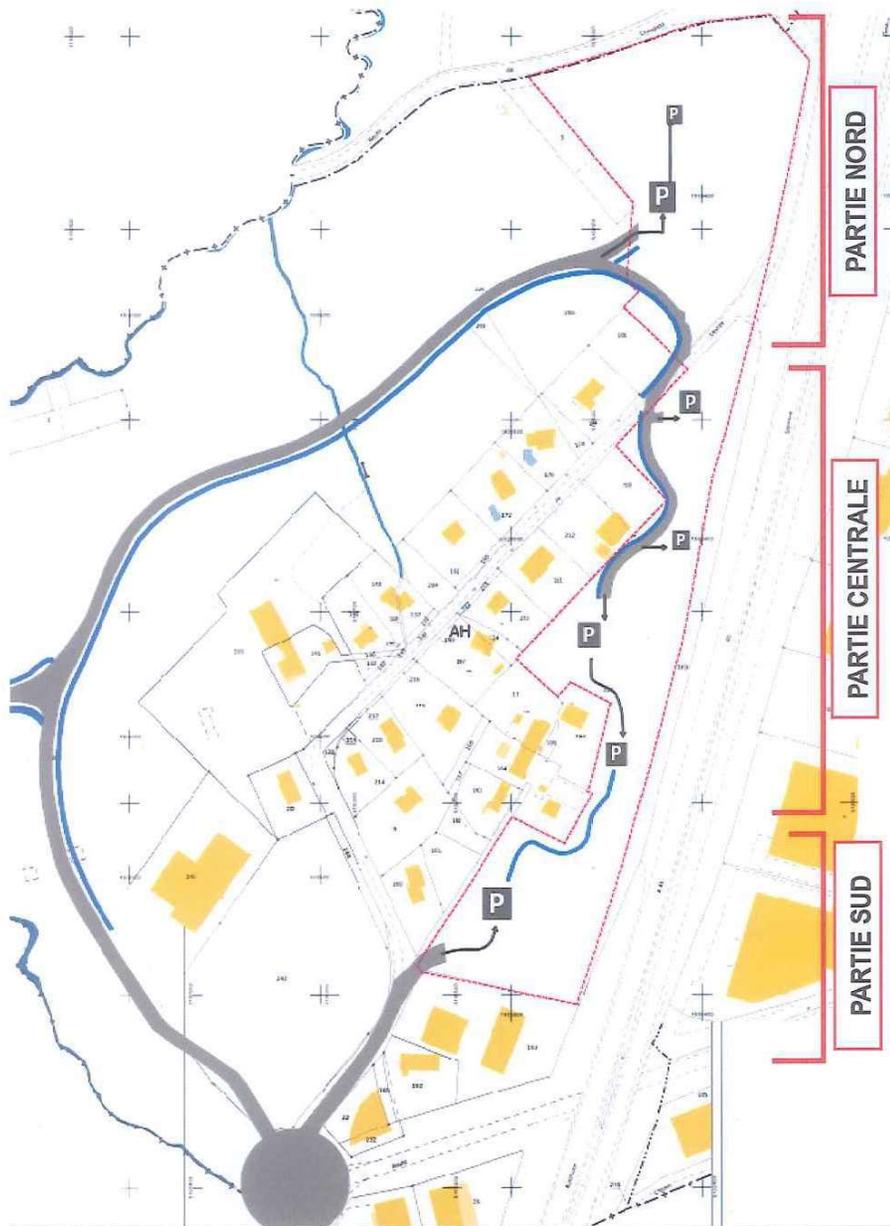
■ Accès depuis l'avenue Altaïs :

- La voie de desserte principale (rue de la Lyre) desservira directement les secteurs constructibles situés en partie Nord. Elle permettra la circulation des poids lourds.
- Elle sera prolongée à partir du carrefour «voie de desserte principale / rue du Levray» par une voie d'accès directe aux constructions situées en partie centrale. Cette dernière aura vocation à desservir les aires de stationnement des constructions et présentera un profil apaisé (vitesse de circulation réduite).

■ Accès depuis la route des Creuses :

- Le profil de la rue du Levray sur la portion «giratoire - limite Sud du site d'études» est adapté à supporter un trafic véhicules légers et poids lourds lié aux activités existantes (garage, ...).
- Un accès aux constructions situées en partie Nord sera possible depuis le giratoire via le prolongement de la voie de desserte principale.
- Aucune voie de desserte interne au site reliant directement la partie Sud et la partie Nord ne sera autorisée, afin de limiter les nuisances vis-à-vis du hameau du Levray. Une continuité piétonne sera en revanche aménagée (voir page suivante).
- Le giratoire est actuellement en cours d'aménagement pour supporter un accroissement du trafic lié au projet et améliorer les conditions d'accès des poids lourds.





3. La place des modes de déplacements alternatifs

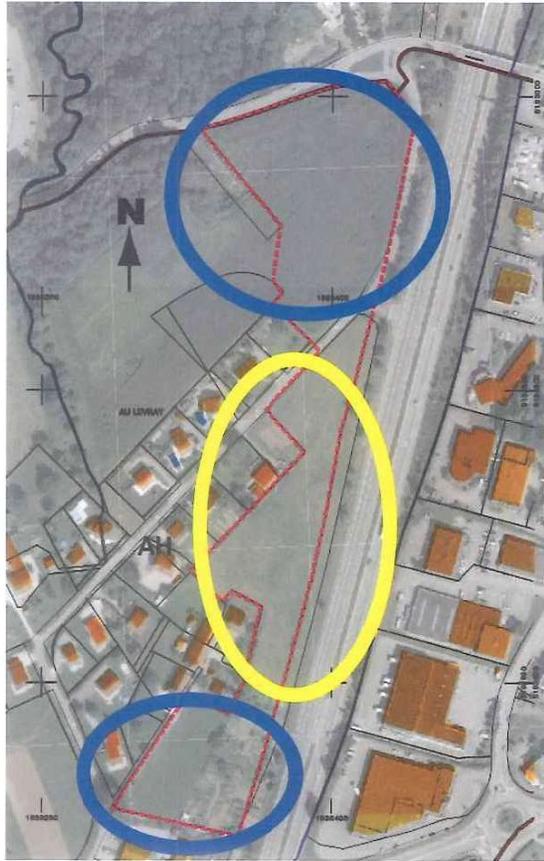
- La voie de desserte principale (rue de la Lyre) sera doublée par un cheminement dédié aux piétons et aux cyclistes. Cet aménagement est connecté au réseau interne du Parc Altaïs (via l'avenue Altaïs), lui-même relié au réseau de CRAN-GEVRIER.
- Une continuité piétonne sera prévue entre les constructions situées en partie Sud et le reste de l'opération.
- Des aménagements pour le stationnement des cycles seront prévus.
- Des arrêts de transports en commun existent à proximité (voie partie II). Une extension des lignes de la Sibra le long de la voie nouvelle peuvent être imaginées sur le moyen terme.

4. La gestion du stationnement

- Le projet comportera plusieurs aires de stationnement en aérien accessibles depuis les voies de desserte. Ces espaces seront pour certaines aménagées à proximité de la canalisation de gaz, en prenant en compte les reculs nécessaires vis-à-vis de cette dernière (5 m minimum).
- Ces aires de stationnement seront pour partie implantées en interface avec le hameau du Levray afin de conserver un recul important entre les habitations et les activités et limiter les vis-à-vis.

SYNTHÈSE DU PROJET EN TERME D'ACCESSIBILITÉ ET DE DÉPLACEMENTS

L'urbanisation du site d'études n'a aucun impact sur la sécurité des déplacements au niveau de l'A41 (aucun accès direct au site). Le projet attache à intégrer le site au sein du maillage viaire du Parc Altaïs et au sein du maillage des déplacements doux. Les accès au site sont sécurisés via la création d'une voie de desserte propre au site (assurant la vocation de desserte de proximité de la rue du Levray) et via la sécurisation du carrefour avec la route des Creuses.



-  Activités tertiaires
-  Activités tertiaires et industrielles

Les constructions à usage d'activités tertiaires uniquement seront imposées dans la partie centrale du site d'études, compte-tenu de sa proximité immédiate avec les habitations du hameau du Levray.

Par contre, les parties Sud et Nord du site d'études pourront accueillir également des activités industrielles. En effet, ces terrains bénéficient soit d'un éloignement relatif par rapport aux habitations (partie Nord), soit de la proximité avec d'autres activités autres que tertiaire (partie Sud). En tout état de cause, des règles de reculs sont prescrites par rapport au hameau.

L'intégration urbaine et architecturale du projet

Le projet devra permettre de structurer cette portion urbaine de l'autoroute A41 en marquant le caractère paysager du Parc Altaïs et en assurant une transition de qualité avec le hameau résidentiel du Levray.

Les principes urbains retenus sont :

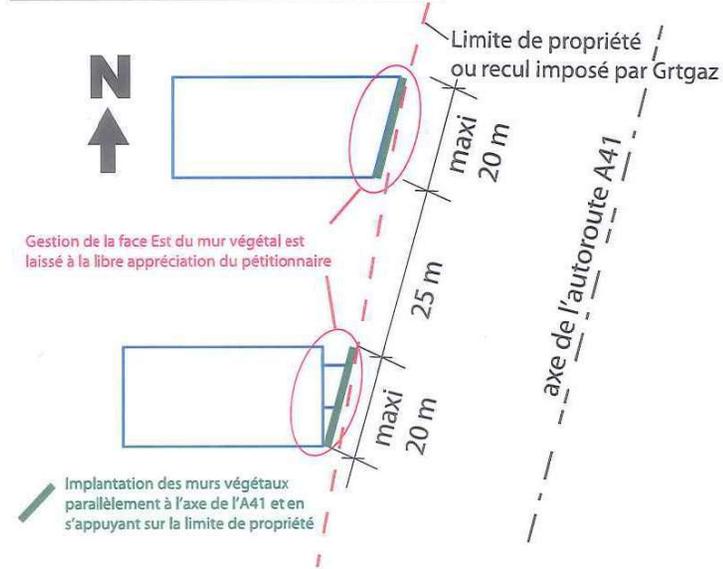
- Parvenir à un projet d'ensemble cohérent et de qualité via une urbanisation homogène des différents espaces et des constructions.
- Mettre en scène le front du Parc Altaïs depuis l'autoroute avec un effet d'identification et d'attractivité valorisant son image et sa composition paysagère.

Cet objectif se traduit notamment par :

- Un traitement écartant toute perception de délaissé.
- Une occupation des terrains évitant un impact trop imposant du bâti dans le paysage et promouvant un traitement paysager fort. Ainsi des espaces de reculs ont été définis entre les bâtiments. Les bâtiments de bureaux devront présenter leur plus petit linéaire de façade en interface avec l'A41.
- Une implantation des constructions tenant compte de la topographie.
- Prendre en compte la proximité avec les habitations du hameau du Levray :
 - En n'autorisant que les activités de bureaux et de services sur la partie centrale du site d'étude, qui est en interface directe avec le hameau.
 - En assurant un recul et une implantation des constructions adapté au voisinage, afin d'éviter les nuisances, les conflits d'usage et garantissant les ouvertures visuelles.

Ainsi, des principes simples ont été retenus pour organiser cet espace, vitrine pour le Parc et pour l'agglomération annecienne depuis l'A41 : les bâtiments se déclineraient linéairement dans une expression architecturale sobre, lisible et cinétique, liée à la vitesse des déplacements sur l'A41.

Cas de constructions d'activités tertiaires

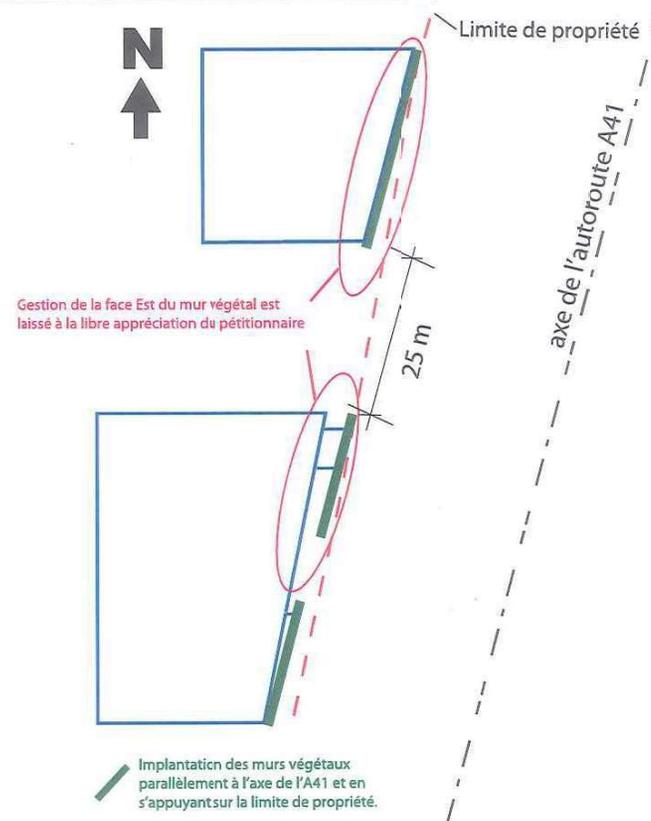


Les constructions de bureaux devront présenter leur plus petit linéaire de façade parallèlement à l'A41 et qui sera traité par un mûr végétal afin de limiter les nuisances, et promouvoir une image paysagère depuis l'autoroute. En effet, une implantation des façades parallèles à l'A41 limite leur impact visuel.

Dans les emprises constructibles, chaque façade parallèle à l'A41 devra s'implanter à une distance de 25 m par rapport à la façade de la construction voisine, afin de rythmer l'implantation des volumes visibles depuis l'autoroute.

Pour accompagner l'image souhaitée depuis l'A41, les constructions devront respecter une largeur maximale de 20 m, afin de garantir les ouvertures visuelles.

Cas de constructions d'activités industrielles



Les constructions industrielles devront s'implanter parallèlement à l'A41. La façade côté A41 sera traitée par un mûr végétal afin de limiter les nuisances, et promouvoir une image paysagère depuis l'autoroute. En effet, une implantation des façades parallèles à l'A41 limite leur impact visuel.

Dans les emprises constructibles, chaque façade parallèle à l'A41 devra s'implanter à une distance minimale de 25 m par rapport à la façade de la construction voisine, pour rythmer l'implantation des volumes bâtis et garantir les ouvertures visuelles.

Le traitement paysager du front autoroutier

L'ambition générale du projet est de mettre en scène le front du Parc Altaïs depuis l'autoroute avec un effet d'identification et d'attractivité valorisant son image et sa composition paysagère.

Ainsi, l'occupation des terrains évitera la présence de masses bâties au fort impact sur le paysage (obligation de réaliser des murs végétaux) et favorisera l'image verte du parc d'activités.

Les perceptions visuelles des surfaces de stationnement seront atténuées du fait :

- De leur implantation préférentielle en partie Ouest afin de privilégier la présence d'espaces verts en interface directe avec l'A41.
- De l'obligation de traiter paysagèrement les aires de stationnement. Il est précisé dans le règlement applicable à la zone que *«les parcs de stationnement seront paysagers, à raison d'un arbre pour trois emplacements. Ces arbres pourront être regroupés afin d'accentuer l'effet bocage de la zone».*

Le projet devra conforter la présence des espaces verts comme des lieux de respiration et d'interface. Entre autres, les terrains soumis aux servitudes de GRT gaz ou ceux situés à proximité immédiate des lignes à haute tension accueilleront privilégièrement des espaces paysagers.

Cependant, et compte-tenu de la configuration des terrains, le projet laisse la possibilité d'accueillir dans ces espaces si besoin des voies de desserte interne, des chemins piétons et du stationnement sous réserve d'un traitement paysager conforme au règlement.

D'autre part, la mise en œuvre une technique alternative de recueil des eaux pluviales sera à intégrer dans les futurs projets de construction. L'infiltration sur l'unité foncière sera la première solution recherchée pour l'évacuation des eaux pluviales, en particulier pour les eaux pluviales non polluées (toitures, espaces libres et chemins piétons).

Ces dispositions garantiront l'harmonie et la cohérence de l'aménagement dans son ensemble.



Perspective actuelle sur le site depuis l'A41



Perspective après l'aménagement du site depuis l'A41

La prise en compte des risques et des nuisances

1. Les risques induits par la canalisation de transport de gaz

Le site de projet est traversé par une canalisation de transport de gaz. Compte tenu des risques induits le projet précise :

- Aucune construction, parking ou aire de stockage ne pourra être prévue dans la zone de non aedificandi prescrite par GRT gaz pour la canalisation de catégorie B. Ainsi, les constructions viendront s'implanter en limite extérieure de cette zone de servitude. De plus, ces constructions ne devront pas comporter d'Établissements Recevant du Public (ERP), ni d'immeubles de grande hauteur.
- Aucune construction ne sera prévue dans la zone des Premiers Effets Létaux (PEL) applicable à la canalisation de catégorie A.

2. Les autres servitudes

Aucune construction ne sera prévue sous le passage des lignes aériennes à très haute tension.

3. Le bruit

Les bâtiments à construire dans le secteur de projet devront présenter leur plus petit linéaire de façade parallèlement à l'A41 et traiter lesdites façades par un dispositif de type mur végétal, présentant le double avantage :

- Conforter l'image paysagère du site depuis l'autoroute.
- Participer à l'isolement acoustique des constructions contre les bruits extérieurs.

4. L'interface avec le hameau du Levray

Les bâtiments à construire dans le secteur de projet devront respecter un recul par rapport aux limites de propriété. Cette bande de recul fera l'objet d'un traitement paysager.



Perspective du projet depuis l'A41



Simulation de la gestion de l'interface entre le hameau et le site d'études (partie Sud)

COMMUNE DE CRAN-GEVRIER

Simulations sur les perspectives du projet depuis le hameau du Levray



COMMUNE DE CRAN-GEVRIER



1 : Maintien du caractère résidentiel de la rue du Levray, avec l'interdiction de tout accès direct aux constructions depuis cette voie.

2 et 3 : Les perceptions des futurs bâtiments sera limité depuis le coeur du hameau compte-tenu du traitement paysager imposé aux lots constructibles.

4 : Une bande de recul importante par rapport aux propriétés bâties du hameau du Levray permettant de gérer qualitativement les vis-à-vis. La présence importante du végétal viendra agrémenter le cadre urbain.

5 : Les constructions n'auront qu'un impact limité sur le paysage sur les perceptions depuis l'A41 grâce à l'emploi obligatoire de murs végétalisés.



Exemple de plan masse possible aux vues des principes de projet retenus



V - SYNTHÈSE DE LA PRISE EN COMPTE DES THÉMATIQUES CITÉES À L'ARTICLE L111-1-4 DU CODE DE L'URBANISME DANS LE PROJET

La partie Nord - Synthèse

1. La prise en compte des nuisances

■ **Un recul de 10 m est imposé** par rapport à l'emprise publique de la rue du Levray et de la voie nouvelle de desserte. Cette disposition s'accompagne d'un fort traitement paysager de la bande de recul (principe d'aménagement applicable à l'ensemble de la ZAC Altaïs) afin d'assurer la bonne insertion des lots constructibles depuis la voie.

■ Concernant l'interface directe avec l'A41 :

- Conservation des boisements existants en partie Nord.
- Traitement paysager spécifique le long des linéaires de façades via des murs végétalisés. Objectif : assurer une insertion harmonieuse des constructions dans un environnement fortement végétalisé et créer un mûr anti-bruit naturel pour les constructions.

2. La prise en compte de la sécurité

■ **Un accès unique depuis la voie desserte est imposé.**

■ **Le respect des reculs imposés par rapport à la canalisation de gaz.**

3. La qualité urbanistique, architecturale et paysagère

■ **Obligation de présenter un linéaire de façade parallèle à l'A41.**

■ **Ces linéaires de façades seront obligatoirement traitées par des murs végétaux.**

■ **Hauteur maximale autorisée de 11 m** pour la façade parallèle à l'autoroute A41 (soit R+2) et 15 m maximum côté Ouest si la topographie le permet. Dans ce dernier cas, le RDC pourra uniquement contenir du stationnement.

■ **La largeur des constructions à destination de bureaux/services ne devra pas excéder 20 m afin de privilégier les ouvertures visuelles depuis l'A41.**

■ **Obligation de respecter un recul de 25 m entre 2 constructions** afin d'assurer le séquençage des formes urbaines perceptibles depuis l'autoroute. La bande de recul découlant de cette disposition aura une profondeur minimale de 15 m et fera l'objet d'un traitement paysager.

■ **Obligation de traiter les toitures en toitures-terrasses végétalisées.**

■ **Traitement paysager des abords de la ligne à haute tension.**



La partie centrale - Synthèse

1. La prise en compte des nuisances

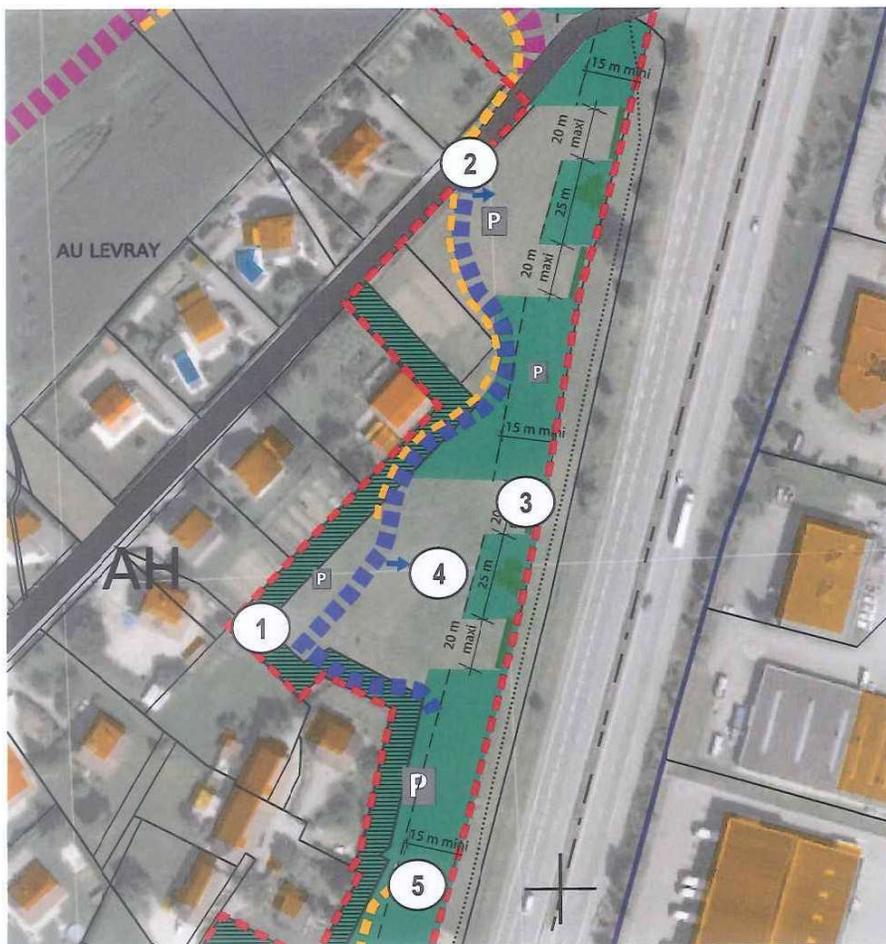
- 1 ■ Les constructions devront respecter une bande de recul de 7 m de large minimum avec la limite des propriétés bâties du hameau du Levray.
 - Concernant l'interface directe avec l'A41 :
 - Traitement paysager spécifique le long des linéaires de façades via des murs végétalisés. Objectif : assurer une insertion harmonieuse des constructions dans un environnement fortement végétalisé et créer un mûr anti-bruit naturel pour les constructions.

2. La prise en compte de la sécurité

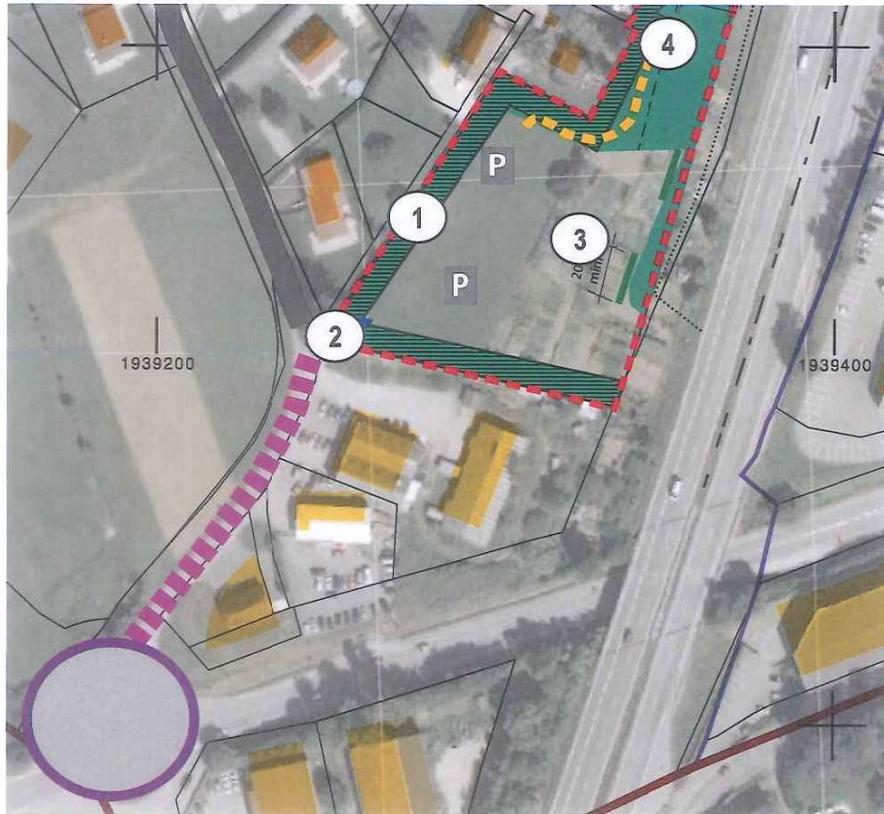
- 2 ■ Une voie d'accès unique depuis la rue du Levray servira à desservir toutes les constructions. Elle sera sans issue (pas de connexion possible avec la zone Sud pour garantir sa vocation unique de desserte des constructions).
 - Le respect des reculs imposés par rapport à la canalisation de gaz.

3. La qualité urbanistique, architecturale et paysagère

- 3 ■ Obligation de présenter le plus petit linéaire de façade parallèlement à l'A41.
 - Ces linéaires de façades seront obligatoirement traités par des murs végétaux.
 - Hauteur maximale autorisée de 11 m pour la façade parallèle à l'autoroute A41 (soit R+2).
 - La largeur des constructions ne devra pas excéder 20 m afin de privilégier les ouvertures visuelles depuis l'A41.
- 4 ■ Obligation de respecter un recul de 25 m entre 2 constructions afin d'assurer le séquençement des formes urbaines perceptibles depuis l'autoroute. La bande de recul découlant de cette disposition aura une profondeur minimale de 15 m et fera l'objet d'un traitement paysager.
 - Obligation de traiter les toitures en toitures-terrasses végétalisées.
- 5 ■ Une continuité piétonne sera aménagée entre la partie centrale et la partie Sud.



La partie Sud - synthèse



1. La prise en compte des nuisances

- 1 ■ **Les constructions devront respecter une bande de recul de 7 m de large minimum avec la limite des propriétés bâties du hameau du Levray.**
 - Concernant l'interface directe avec l'A41 :
 - Traitement paysager spécifique le long des linéaires de façades via des murs végétalisés. Objectif : assurer une insertion harmonieuse des constructions dans un environnement fortement végétalisé et créer un mûr anti-bruit naturel pour les constructions.

2. La prise en compte de la sécurité

- 2 ■ **Un accès unique depuis la rue du Levray desservira directement les lots constructibles. Aucune connexion avec la partie centrale ne sera autorisée.**
 - Le respect des reculs imposés par rapport à la canalisation de gaz.

3. La qualité urbanistique, architecturale et paysagère

- 3 ■ **Obligation de présenter un linéaire de façade parallèlement à l'A41.**
 - Ces linéaires de façades seront obligatoirement traités par des mûrs végétaux.
 - Hauteur maximale autorisée de 11 m pour la façade parallèle à l'autoroute A41 (soit R+2).
 - La largeur des constructions à destination de bureaux/services ne devra pas excéder 20 m afin de privilégier les ouvertures visuelles depuis l'A41.
 - Obligation de respecter un recul de 25 m entre 2 constructions afin d'assurer le séquençage des formes urbaines perceptibles depuis l'autoroute. La bande de recul découlant de cette disposition aura une profondeur minimale de 15 m et fera l'objet d'un traitement paysager.
 - Obligation de traiter les toitures en toitures-terrasses végétalisées.
- 4 ■ **Une continuité piétonne sera aménagée entre la partie centrale et la partie Sud.**

VI - TRADUCTION DU PROJET URBAIN DANS LE DOCUMENT D'URBANISME

**(nouvelles modalités d'application de l'article L111-1-4 du
Code de l'urbanisme)**

Le secteur est classé en zone **Zone Uem4 à vocation d'activités mixtes spécifique au secteur d'Altais.**

En zone Uem4, seuls sont autorisés :

- *sous-destinations activités de services avec l'accueil d'une clientèle* : seules les extensions sont autorisées.
- Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés
- Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés
- *sous destination industrie* : est autorisé excepté pour les activités artisanales ainsi que pour les activités industrielles liées au secteur du BTP
- les bureaux sont autorisés à condition :
 - qu'ils s'implantent à partir du niveau R+1 et sur un socle productif à vocation industrielle et artisanale d'une hauteur minimale de 7 m
 - que la surface de plancher des bureaux représente au maximum 70% de la surface de plancher totale du projet
 - Dans le cas de bureaux existants, les extensions en RDC sont autorisées

Le règlement écrit renvoie au Cahier des Prescriptions et recommandations Architecturales, Urbaines, Paysagères et Environnementales (CPAUPE) en vigueur.

La hauteur est limitée à 15 m au faîtage.

Implantation par rapport aux voies et emprises publiques :

- Les nouvelles constructions, extensions, annexes et installations doivent être implantées avec un retrait de 10 m minimum
- Le long de l'autoroute, à partir de l'axe, un recul de 50 m minimum pour les habitations et 40 m minimum pour les autres constructions est imposé, nonobstant toute autre disposition contraire.
- Le long de la voie principale du parc (dénommée voie Altaïs) les constructions devront respecter un retrait à 10 mètres sans toutefois que les accès aux lots puissent être créés directement sur cette voie.

Implantation par rapport aux limites séparatives :

Les nouvelles constructions, extensions, annexes et installations doivent être implantées :

- Soit avec un retrait égal à la moitié de la hauteur des constructions avec un retrait minimum de 5m aux limites



- Soit sur une seule limite dans des cas particuliers d'opérations groupées avec une maîtrise d'ouvrage unique avec un retrait égal à la moitié de la hauteur des constructions avec minimum 5 m sur l'autre limite

L'emprise au sol est limitée à 50%.

Le coefficient de biotope est de 0,3 dont un coefficient de pleine terre de minimum 20%.

Concernant les espaces libres, les espaces de stockage devront être intégrés dans le volume bâti dans la mesure du possible. En cas d'impossibilité, les espaces de stockage extérieurs doivent être peu visibles depuis l'espace public et des dispositifs d'occultation doivent être mis en place.

Le règlement écrit sur l'aspect des constructions permet une bonne intégration paysagère de l'opération et des constructions en :

- Limitant la profondeur des déblais et la hauteur des remblais à 1,50 m (exceptionnellement 2 m sous conditions)
- Interdisant le blanc pur en façade et en choisissant des aspects de matériaux en harmonie avec le paysage et l'architecture environnante
- Interdisant le blanc pure et les teintes vives en toitures ainsi que les toitures réfléchissantes
- Inscrivant des règles sur les clôtures, énergies renouvelables et éléments techniques

Plan graphique résultant de l'étude de projet urbain

Accès et voirie

-  Voies d'accès principales au secteur avec possibilité d'accès direct aux lots constructibles
-  Voie de desserte interne permettant d'accéder aux lots constructibles en secteur UI1a. Celle-ci est connectée à la voie principale (principe de localisation à respecter dans l'esprit). Aucune connexion entre le secteur UI1a et le secteur UI1b (partie Sud) ne sera autorisée.
-  Continuité piétonne obligatoire.
-  Maintien du caractère résidentiel de la rue du Levray

Implantation et volumes bâtis

Implantation de 9 volumes maximum sur le secteur.

Pour les constructions à vocation tertiaire : orientation des constructions Est-Ouest imposée sur sa plus grande longueur.

Pour les constructions à vocation industrielle : orientation des constructions Est-Ouest ou Nord-Sud imposée.

 Longueur maximale des constructions : 50 m

Hauteur maximale autorisée de 11 m pour la façade parallèle à l'autoroute A41 (soit R+2) et 15 m maximum côté Ouest si la topographie le permet. Dans ce dernier cas, le RDC pourra uniquement contenir du stationnement (voir illustration indicative n°1).

Toitures-terrasses végétalisées imposées pour les constructions. Toutefois, les panneaux solaires sont autorisés dans la limite de 30% de la surface de toiture.

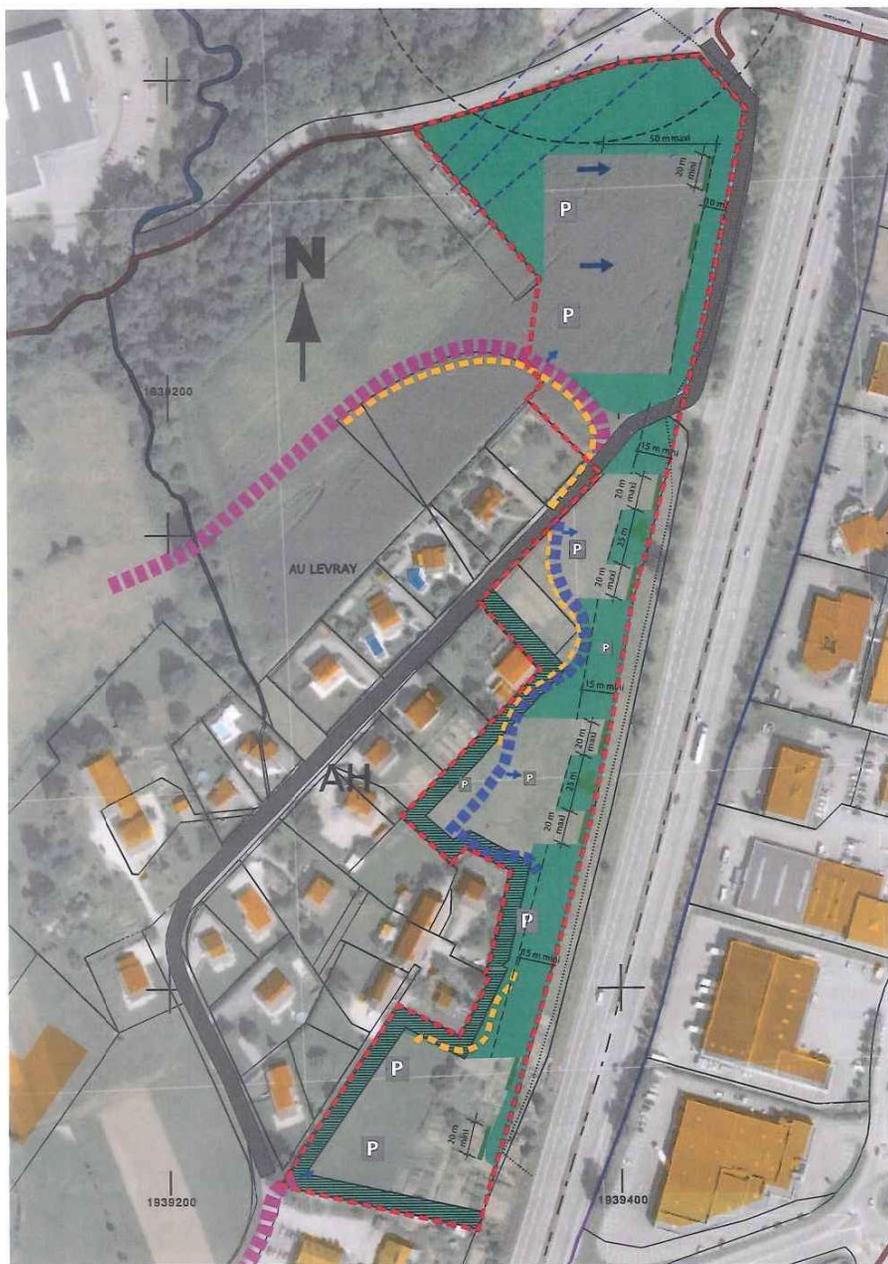
 Recul minimal de 95 m par rapport à la canalisation de gaz de catégorie A
En tout état de cause, il conviendra de se référer à l'annexe Servitudes d'utilité publique pour connaître l'ensemble des prescriptions relatives au gaz

 Respect des règles de prospect imposées par GRT gaz le long de la canalisation de catégorie B pour les constructions, fondations, parkings, stockage de matériaux

 Recul de 10 m imposé par rapport à la limite de l'emprise de l'espace public de la rue de la Lyre.

 Recul non imposé pour les constructions par rapport aux voies de desserte interne. Disposition similaire par rapport à la rue du Levray en sous-secteur UI1a (sous réserve du respect de la disposition ci-dessous)

 Obligation de respecter un recul de 7 m minimum pour les constructions vis-à-vis des limites des propriétés bâties hors zone UI (notamment le hameau du Levray).



COMMUNE DE CRAN-GEVRIER

Complémentaire pour le sous-secteur UI1a uniquement :



Les constructions devront présenter obligatoirement en partie Est des linéaires de façades de 20 m maximum, parallèles à l'A41 et s'appuyant sur la limite de propriété (ou à défaut en limite de la zone de non aedificandi demandée par GRT gaz) : voir plan de détail.

La largeur des constructions ne pourra excéder 20 m.

Les-dits linéaires de façades parallèles à l'A41 seront obligatoirement traitées par des murs végétaux (voir illustration indicative n°2).

Une distance de 25 m sera respectée entre deux façades exposées côté A41, comme indiqué au document graphique. Cette distance est calculée parallèlement aux façades. La bande de recul découlant de cette disposition aura une profondeur minimale de 15 m par rapport à la limite de propriété.

Nota : en cas d'impossibilité technique de respecter cette disposition, une distance supérieure est admise.

Complémentaire pour le sous-secteur UI1b (partie Sud) uniquement :

Pour les constructions à vocation tertiaire :

- Respect en partie Est d'un linéaire de façades de 20 m maximum, parallèle à l'A41 et s'appuyant sur la limite de propriété (ou à défaut en limite de la zone de non aedificandi demandée par GRT gaz) : voir plan de détail.

- Traitement de ces linéaires de façade par des murs végétaux (voir illustration indicative n°2).

Pour les constructions à vocation industrielle :



- Respect en partie Est d'un linéaire de façades parallèle à l'A41 et s'appuyant sur la limite de propriété (ou à défaut en limite de la zone de non aedificandi demandée par GRT gaz) : voir plan de détail.

- Traitement de ces linéaires de façade par des murs végétaux recouvrant soit :

- La totalité de la façade.
- Des linéaires de 20 m minimum.

En cas de plusieurs constructions, une distance de 25 m sera respectée entre deux façades exposées côté A41. Cette distance est calculée parallèlement aux façades. La bande de recul découlant de cette disposition aura une profondeur minimale de 15 m par rapport à la limite de propriété.

Complémentaire pour le sous-secteur UI1b (partie Nord) uniquement :



Les constructions devront s'implanter avec un recul obligatoire de 10 m par rapport à la limite de l'emprise de l'espace public de la rue du Levray.

En cas de plusieurs constructions, une distance de 25 m sera respectée entre deux façades exposées côté A41. Cette distance est calculée parallèlement aux façades. La bande de recul découlant de cette disposition aura une profondeur minimale de 15 m par rapport à la marge de recul de 10 m.

Pour les constructions à vocation tertiaire :

- Respect en partie Est d'un linéaire de façades de 20 m maximum, parallèle à l'A41 : voir plan de détail.

- Traitement de ces linéaires de façade par des murs végétaux (voir illustration indicative n°2).

Pour les constructions à vocation industrielle :

- Respect en partie Est d'un linéaire de façades parallèle à l'A41 : voir plan de détail.

- Traitement de ces linéaires de façade par des murs végétaux recouvrant soit :

- La totalité de la façade.
- Des linéaires de 20 m minimum.

Stationnement



Secteurs préférentiels d'implantation des aires de stationnement. Celles-ci feront l'objet d'un traitement paysager afin notamment d'en limiter les vues depuis l'A41.



Implantation possible de stationnement en RDC côté Ouest des constructions (si la topographie le permet).

Espaces paysagers

Les bandes de reculs imposées des constructions devront obligatoirement faire l'objet d'un traitement paysager. Ces espaces pourront toutefois accueillir si besoin des voies de desserte interne, des chemins piétons et du stationnement sous réserve d'un traitement paysager et du respect des prescriptions graphiques ci-contre ainsi que des règles complémentaires fixées au règlement et au cahier des prescriptions.



Traitement en espace vert paysager obligatoire des espaces inclus dans le périmètre de protection des 95 m par rapport à la canalisation de catégorie A.



Traitement en espace vert paysager des espaces situés sous l'emprise des lignes haute tension.