

UN PROJET RÉALISÉ PAR

**haute**   
**savoie**  
le Département

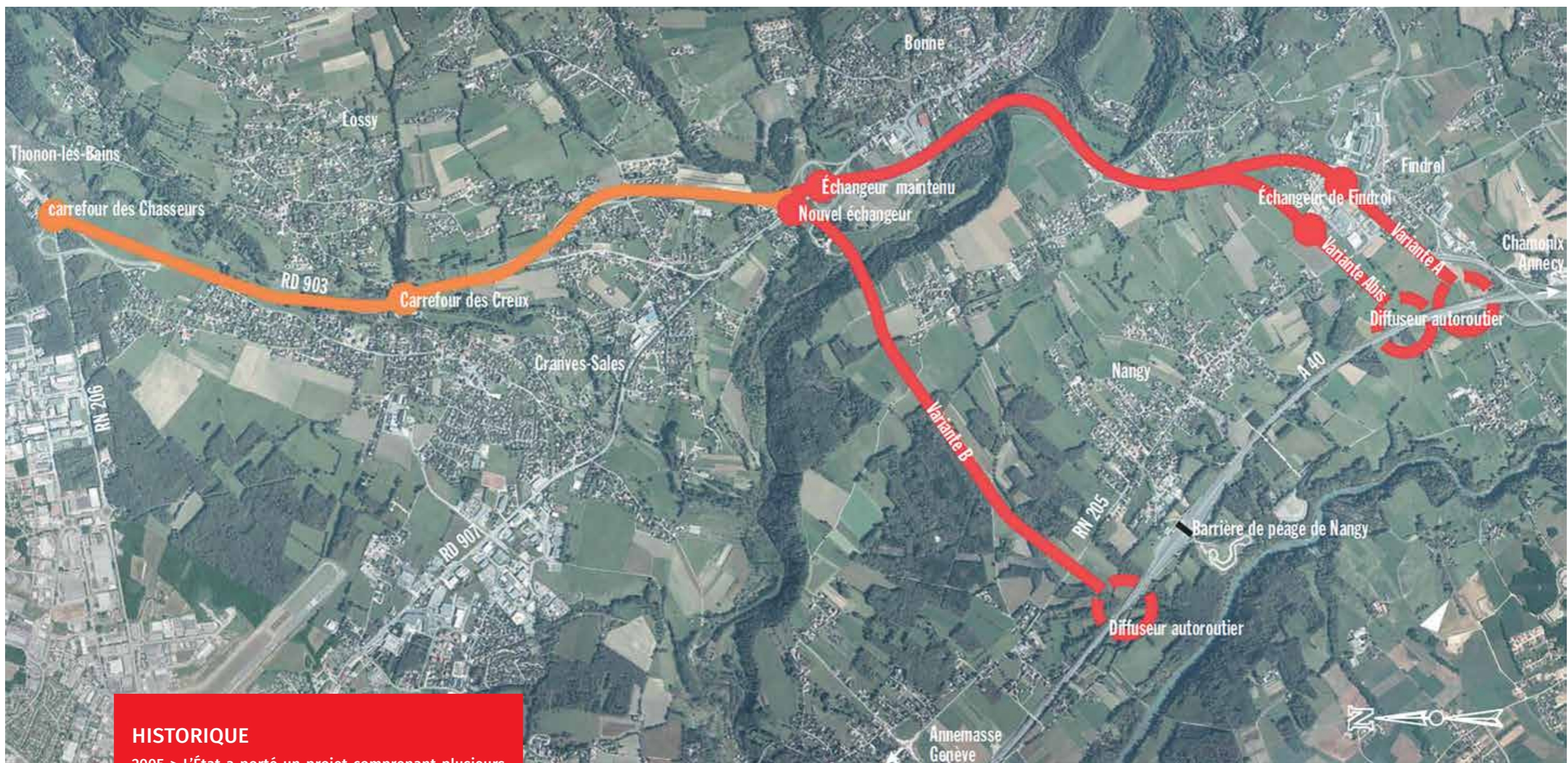
 **RD903 > Liaison A40 - CHASSEURS**  
Améliorer les mobilités et l'intégration environnementale

DOSSIER DE CONCERTATION



CONCERTATION PUBLIQUE DU 4 MAI AU 22 JUIN 2022

Avec le soutien de  
 **La Région**  
Auvergne-Rhône-Alpes



**HISTORIQUE**

2005 > L'État a porté un projet comprenant plusieurs variantes de tracés sur le secteur. Il a souhaité requalifier l'axe existant de la RD903 afin de limiter l'impact sur le foncier agricole et l'artificialisation des sols.

2022 > Le Département de la Haute-Savoie, qui a dorénavant la compétence sur la RD903, lance la concertation pour réaliser cet aménagement.

# SOMMAIRE

Introduction	p. 3
Pourquoi ce projet sur la RD903	p. 4
Un projet global au service des mobilités, de la qualité de vie et de l'environnement	p. 6
La concertation	p. 7
Présentation du projet et partis d'aménagement	p. 8
Sécuriser et fluidifier les parcours sur la RD903	p. 10
Achever la mise à 2x2 voies	p. 10
Clarifier les échanges entre l'A40 et la RD903	p. 11
Améliorer et sécuriser l'accès au CHAL	p. 12
Apaiser Findrol en modifiant les échanges RD9/RD903/RD1205	p. 13
Échangeur de Loëx	p. 14
Échangeur de Bonne	p. 15
Échangeur du Creux	p. 16
Échangeur des Chasseurs	p. 17
Améliorer l'intégration environnementale et l'ambiance sonore	p. 18
Favoriser et développer les modes actifs et l'intermodalité	p. 20
Structurer un véritable réseau de modes actifs	p. 20
Anticiper et favoriser les mobilités partagées	p. 22
Conclusion : les bénéfices d'un projet global	p. 24
Annexe 1 : délibération du conseil départemental du 74	p. 25

## INTRODUCTION

Le présent dossier a pour but de présenter le projet global de mobilité et d'aménagement de la RD903 entre l'A40 et le carrefour des Chasseurs. Il permettra de recueillir par la suite l'avis du public dans le cadre de la concertation engagée au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'urbanisme par le Département de la Haute-Savoie.

La maîtrise d'ouvrage de l'opération et son financement sont assurés par le Département de la Haute-Savoie.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes participe au financement du projet. Les communes et intercommunalités ne sont pas mises à contribution financièrement. ATMB est partenaire du projet au titre des aménagements en interface avec l'A40.

Après son aménagement, l'axe restera en accès libre (pas de péage).

À partir d'une analyse des dysfonctionnements de la situation actuelle et des enjeux qui en découlent, le dossier présente les objectifs de l'opération et décline ensuite le scénario d'aménagement proposé.

Quatre thématiques sont concernées :

- Les aménagements sur l'axe de la RD903 et l'amélioration des échangeurs routiers ;
- Le maillage du territoire pour favoriser les modes actifs ;
- L'articulation avec les modes partagés (transports en commun, covoiturage) ;
- La mise à niveau environnementale de l'axe.

Il s'agit à travers ce dossier et l'ensemble du dispositif de concertation mis en place, de s'adresser à toutes les parties prenantes, collectivités locales, associations, riverains, organismes constitués, mais également à toute personne s'intéressant à l'avenir de ce territoire et à ce projet. Le Département veut ainsi permettre à tous de s'exprimer et de participer à l'élaboration du projet.

Vous pourrez retrouver l'ensemble de ces informations sur l'espace dédié à cette concertation sur le site du Département, sur lequel vous êtes également invités à prendre la parole : [www.hautesavoie.fr/enquetes-publiques](http://www.hautesavoie.fr/enquetes-publiques)

# ► POURQUOI ce projet sur la RD903 ?

## Un axe inadapté et accidentogène

La RD903 entre l'A40 sur la commune de Nangy et le carrefour des Chasseurs sur la commune de Cranves-Sales assure des fonctions de contournement du Grand Genève, de l'aire urbaine d'Annemasse et l'accès principal pour rejoindre le nord du département de la Haute-Savoie et les secteurs de Thonon-les-Bains et Évian.

Elle présente à ce jour un profil très changeant, avec une alternance de secteurs à une voie de circulation par sens, ou avec une voie de dépassement, et un secteur central à 2x2 voies.

Cette situation, résultat d'aménagements successifs, est peu lisible pour les usagers. Elle est la cause de congestions récurrentes et d'une accidentologie notable, aggravées par la complexité et l'inadaptation de certains échangeurs.

## Un trafic en augmentation constante

L'attractivité du territoire et son développement régulier ont généré un trafic sur la RD903 en constante augmentation sur les dix dernières années.

La mise en service et l'extension du CHAL, équipement stratégique pour le territoire, ont par ailleurs créé un important pôle générateur de déplacements.



Cet axe constitue la voie principale pour rejoindre le Chablais (Thonon - Évian) depuis l'A40. Il assure également la fonction de contournement de l'aire urbaine d'Annemasse et la desserte de la vallée Verte, de la vallée du Giffre et du Pays Rochois.

Le niveau de trafic dépasse 35 000 véh. / jour entre l'A40 et Bonne et 30 000 véh. / jour entre Bonne et le carrefour des Chasseurs (données 2019, avant effet crise Covid 2020).

Le développement soutenu des zones d'activités économiques (ZAE) sur le secteur participe également de cette évolution du trafic.

L'axe supporte ainsi une grande part de trafic de transit avec une augmentation importante des poids lourds (croissance de 3,9 % entre l'A40 et Bonne et de 2,2% entre Bonne et Chasseurs).

## Des échangeurs à repenser

Conçus initialement pour un trafic et des usages qui ont évolué, les échangeurs de la RD903 sont accidentogènes. Ils ne permettent pas l'insertion des véhicules dans des conditions de sécurité satisfaisantes et sont vecteurs de remontées de files. Celles-ci génèrent des nuisances pour les secteurs traversés, voire des difficultés pour la desserte des urgences 24h/24 du CHAL. La desserte des vallées Verte et du Giffre est également pénalisée.

## CONCLUSION

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

## Un accès au Centre Hospitalier Alpes Léman (CHAL) difficile

### Les évolutions du CHAL et leur impact sur les flux

Le CHAL est le principal employeur non seulement au niveau de la commune de Contamine-sur-Arve, mais aussi sur le nord de la Haute-Savoie.

L'extension du CHAL (le Môle) qui a ouvert en début 2020 pour notamment permettre le développement de la chirurgie ambulatoire et une nouvelle extension à l'étude contribuent et contribueront à une demande croissante d'accessibilité.

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

### Le Centre Hospitalier Alpes Léman en quelques chiffres

- 700 lits et places
- Environ 150 000 consultations externes
- Plus de 24 500 hospitalisations complètes
- 1 300 personnes soignées chaque jour
- Près de 2 200 naissances par an
- 1 850 professionnels
- plus de 300 étudiants formés chaque année

24.500



## Les modes actifs et les modes partagés découragés

### Des aménagements cyclables très peu développés

À ce jour, les aménagements en faveur des modes actifs dans le secteur d'étude sont souvent incomplets, disparates et manquent de lisibilité. La présence de la véloroute Léman-Mont-Blanc sur le secteur du projet est une réelle opportunité pour compléter, améliorer et sécuriser le maillage des voies vertes.

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

Enfin, le CHAL ne dispose pas d'aménagement cyclable dédié pour le relier au territoire environnant, alors qu'il existe un fort potentiel pour l'usage de ce mode pour les nombreux employés de l'hôpital résidant à proximité. L'usage croissant de l'assistance électrique, permettant d'at-

ténuer les reliefs, ne peut s'exprimer ici faute d'infrastructure sécurisée et adaptée.

### Des transports en commun peu compétitifs

Le réseau de transports en commun du secteur d'étude s'articule autour de la liaison du Centre Hospitalier Alpes-Léman (CHAL) avec Genève et Annemasse par l'A40 et ne présente pas une offre alternative compétitive par rapport à la voiture car :

- Les fréquences des transports en commun sont faibles (1 à 2 passages par heure en heures de pointe) ;
- Il manque des lignes de correspondance entre les réseaux urbains TAC et Proxim iTi et les lignes du réseau Thonon Agglo circulant sur la RD1206.

### Une offre de covoiturage confidentielle

Il existe deux parkings de covoiturage dédiés dans le territoire d'étude : le parking de l'hôpital (CHAL) et celui de la zone ALTEA à proximité du carrefour des Chasseurs.

Le parking de covoiturage Nangy (96 places) est totalement saturé. Le stationnement sauvage qui en découle provoque d'importantes perturbations, allant jusqu'au possible blocage de l'accès des urgences et des livraisons du CHAL.

Le parking relais ALTEA (250 places) au niveau des Chasseurs, concerne avant tout le délestage de la RD1206 vers Annemasse. Il permet grâce au bus à haut niveau de service (BHNS) Tango de rejoindre la gare d'Annemasse en 15 mn. Il est également raccordé aux pistes cyclables vers le centre-ville. Inaccessible depuis l'axe RD903, notamment en sortie, ce parking-relais ne permet pas aujourd'hui d'offrir une alternative aux usagers de la RD903 pour accéder à Annemasse.

Il existe également plusieurs aires de covoiturage informelles : la pharmacie de Cranves-Sales, dans le secteur de la Bergue et l'aire de covoiturage de la Poste à Bonne.



## Une qualité de vie dégradée par le bruit et le report de trafic dans les centres-bourgs

### Un bruit important à proximité des infrastructures

L'ambiance sonore est particulièrement dégradée du fait de la densité des infrastructures routières et de leur trafic important. Celles-ci sont d'ailleurs identifiées comme bruyantes par le classement sonore départemental des infrastructures de transport terrestre.

### Un trafic qui se déleste dans les centres-bourgs

L'augmentation du trafic, les congestions récurrentes sur la RD903, ainsi que certains échangeurs inadaptés provoquent le report de nombreux automobilistes sur les voiries secondaires qui traversent les centres-bourgs et les zones résidentielles (effet « Waze ») amplifiant les nuisances pour les riverains.

## L'environnement naturel également affecté

### Une coupure majeure pour la faune

Excepté au niveau du viaduc sur la Ménoge, la RD903 crée une coupure majeure pour la faune. Les secteurs du carrefour des Chasseurs, de la rampe de Loëx, et de l'échangeur de Bonne sont particulièrement sensibles car identifiés comme des corridors écologiques.

### Un traitement des eaux de ruissellement routier insuffisant

La RD903 ne compte actuellement que trois bassins de rétention des eaux pluviales sur l'ensemble du linéaire : un au niveau de l'échangeur A40, un autre à Findrol et un dernier au carrefour des Chasseurs.

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



# Un **PROJET GLOBAL** au service des mobilités, de la qualité de vie et de l'environnement

## Sécuriser et fluidifier le trafic

Les objectifs fonctionnels de l'aménagement sont les suivants :

- Sécuriser et fluidifier les trafics sur la RD903 tout en permettant d'absorber une évolution du trafic.
- Sécuriser et améliorer les accès au CHAL, en assurant un accès fiable en toutes circonstances, notamment aux services d'urgences.
- Sécuriser et améliorer les échanges entre la RD903 et l'A40 pour résoudre notamment les problèmes de remontée de file sur l'A40.
- Différencier les flux de transit des flux d'échanges locaux.
- Améliorer la desserte de la vallée Verte.

## Favoriser et développer les modes actifs et l'intermodalité

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

- Améliorer l'offre d'itinéraires sécurisés pour les modes actifs (piétons, cycles), en visant de meilleures traversées de la RD903 et un véritable maillage du territoire.
- Achever le tronçon Bonne-Nangy de la vélo-route Léman-Mont-Blanc.
- Susciter l'émergence d'aménagements en faveur du covoiturage, des transports en commun et du report modal au sens large.

## Redonner aux riverains une meilleure qualité de vie

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

- Retrouver une continuité urbaine pour le hameau des Bègues.
- Améliorer l'environnement acoustique et paysager aux abords du projet.
- Apaiser le trafic sur les voies communales et les bourgs traversés grâce à l'attractivité du nouvel aménagement et le report sur celui-ci.

## Redonner une place à la faune et préserver l'environnement

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

- Aménager des passages pour la circulation de la faune prenant en compte les enjeux écologiques.
- Améliorer le traitement des eaux de ruissellement de la RD903 en équipant l'ensemble du linéaire en bassins de rétention capables de préserver la ressource en eau de la pollution chronique ou accidentelle.
- Limiter les impacts sur l'activité agricole.
- Améliorer l'intégration paysagère de la RD903.
- Mettre en œuvre les mesures nécessaires à l'évitement, la réduction, et la compensation des impacts sur le milieu naturel.



# La **CONCERTATION**

La concertation publique sur le projet d'aménagement de la RD903 entre l'échangeur de l'A40 et le carrefour des Chasseurs sera organisée du 4 mai au 22 juin 2022.

## Informier et ouvrir le débat

Le Département souhaite conduire cette concertation dans un esprit d'échange et d'ouverture. Il met ainsi en œuvre un dispositif d'information permettant de susciter une large participation. Plusieurs moyens d'expression sont mis à disposition.

## Les objectifs de la concertation

La concertation doit permettre à chacun d'exprimer ses observations et propositions en

vue d'enrichir le projet dans la perspective des études et procédures ultérieures.

Il faut noter que cette concertation est ouverte à tous. Le principe, fidèle à la charte de participation du public, est que chaque parole est prise en compte avec la même valeur. Il n'y a pas de notion d'expression majoritaire ou minoritaire.

Par délibération en date du 4 avril 2022, le Département de la Haute-Savoie a fixé les objectifs du projet et les modalités de la concertation préalable.

La concertation donnera lieu à un bilan formalisé du maître d'ouvrage qui sera rendu public. Celui-ci alimentera les études détaillées et le dossier préalable à la Déclaration d'utilité publique (DUP).



## Un dispositif pour vous permettre de vous exprimer

### Comment vous informer ?

Sur le site internet du Département  
> [www.hautsavoie.fr/enquetes-publiques](http://www.hautsavoie.fr/enquetes-publiques)

### Le dossier de concertation

En consultation dans les mairies et téléchargeable sur le site internet.

### Comment donner votre avis ?

#### Lors de réunions publiques

Sur le site internet > [www.hautsavoie.fr/enquetes-publiques](http://www.hautsavoie.fr/enquetes-publiques)

Par courriel > [concertationa40-chasseurs@hautsavoie.fr](mailto:concertationa40-chasseurs@hautsavoie.fr)

#### Dans les registres en mairies

Des registres de concertation sont mis à disposition dans les mairies des communes de Nangy, Contamine-sur-Arve, Fillinges, Bonne, Cranves-Sales.



## LE CONTEXTE DE LA CONCERTATION

La concertation est organisée au titre de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme. Celui-ci prévoit que les projets et opérations d'aménagement et de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement ou l'activité économique, et qui sont énumérés à l'article R. 103-2 font l'objet d'une concertation associant pendant la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les personnes concernées. Sont ainsi visés les investissements routiers dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants.

# Le PROJET

## Plus de 9 kilomètres

Le projet d'aménagement de la RD903 consiste à achever la mise à 2x2 voies de l'axe entre l'échangeur de Findrol avec l'A40 sur la commune de Nangy et le carrefour des Chasseurs sur la commune de Cranves-Sales.

Il prévoit également le réaménagement des échangeurs entre la RD903 et les principaux axes rencontrés.

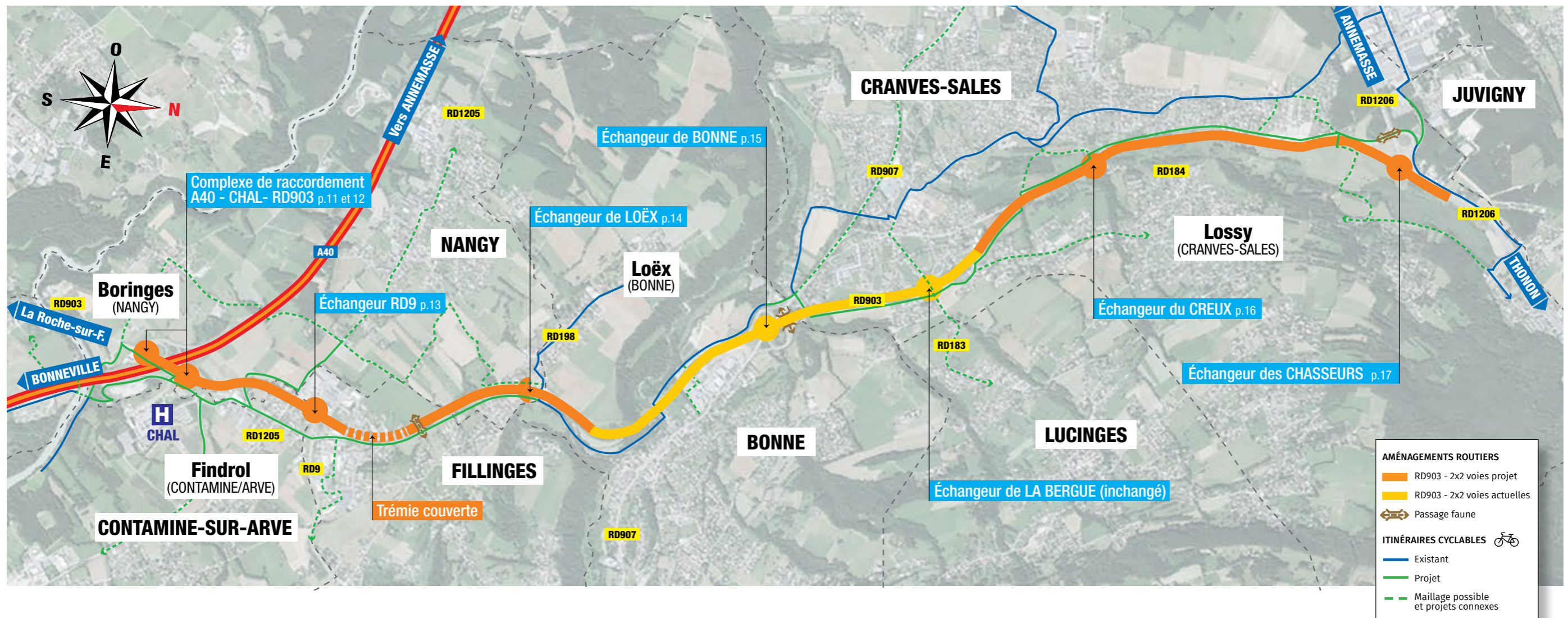
Le projet permettra un véritable maillage du territoire pour les modes doux et suscitera une amélioration de l'offre de parking de covoiturage sur l'ensemble du périmètre concerné.

Enfin, le projet intègre la requalification environnementale de l'axe, avec la mise en œuvre de protections acoustiques, la création d'un réseau de collecte et de traitement des eaux de ruissellement de la chaussée ainsi que la création de passages pour la faune.

Le projet concerne le territoire des communes de Nangy, Contamine-sur-Arve, Fillinges, Bonne, et Cranves-Sales.

### À NOTER SUR CRANVES-SALES :

> Le carrefour à niveau de la RD903 avec le chemin du Cry Marmet sera supprimé, tout comme la sortie directe RD903>route de Thonon vers la Bergue.





# Les partis d'aménagement

## AXE PRINCIPAL

- > Achèvement de la mise à 2x2 voies de la RD903 entre l'A40 et le carrefour des Chasseurs, dans la continuité de l'itinéraire déjà aménagé à 2x2 voies après le carrefour des Chasseurs (RD1206).

*Cette mise en œuvre va permettre la sécurisation des usagers et la compatibilité de l'aménagement avec les flux actuels et futurs.*

- > Création d'une trémie couverte de 300 mètres environ au droit du hameau des Bègues.

*Cet aménagement important va assurer la continuité urbaine et naturelle du hameau des Bègues, sur la commune de Fillinges, tout en supprimant les nuisances à cet endroit.*



Carte de localisation du Hameau des Bègues

## SYSTÈMES D'ÉCHANGE

- > Reconfiguration complète du noeud A40/RD903 avec création d'un nouvel ouvrage de franchissement sur l'A40 (en coordination avec ATMB)
- > Création des bretelles nécessaires à la connexion directe entre le CHAL et A40/RD903.

*Cette reconfiguration majeure va permettre une meilleure séparation des flux locaux et de transit. Elle va sécuriser les accès pompiers et livraisons du CHAL et réduire fortement les circulations dans le centre-ville de Findrol.*

- > Restructuration et rationalisation des autres points d'échange conservés (RD9, Loëx, Bonne, Les Creux, La Bergue, Chasseurs) avec création des mouvements manquants au niveau de l'échangeur de Bonne et suppression des mouvements dangereux et des accès directs de riverains.

*La restructuration des systèmes d'échange va les sécuriser et les rendre compatibles avec les trafics actuels en contribuant à apaiser les centres-villes. Elles permettent également de prévoir des aménagements cohérents avec ceux prévus pour les transports en commun et pour les modes actifs.*

## MODES ACTIFS ET PARTAGÉS

- > Réalisation d'une véritable offre d'itinéraires pour les modes actifs entre les deux extrémités du tracé (réalisation de la continuité de la véloroute Léman-Mont-Blanc) et permettant un véritable maillage du territoire.
- > Amélioration des traversées de la RD903 pour les modes actifs grâce à des ouvrages dédiés séparés des circulations automobiles.
- > Préparation de l'arrivée du BHNS au niveau de l'échangeur de Bonne.
- > Favorisation de l'émergence de l'intermodalité.
- > Réalisation de parkings de covoiturage.

*Ces aménagements vont permettre le développement de l'intermodalité et des modes actifs en anticipant largement une évolution des comportements sur ce secteur.*

## AMÉNAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX

- > Mise en œuvre d'ouvrages dédiés au passage de la faune :
  - à la sortie du Hameau des Bègues à Loëx,
  - au niveau de l'échangeur de Bonne,
  - dans le carrefour des Chasseurs.
- > Mise en place d'un traitement séparatif continu des eaux pluviales de la RD903, sur tout l'itinéraire.
- > Mise au gabarit des ouvrages de franchissement hydraulique.
- > Mise en place de protections acoustiques aux normes actuelles.

*Ces aménagements vont améliorer la qualité de vie des riverains et réduire l'empreinte environnementale de l'ensemble de l'ouvrage.*



Sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD903

# Achever la **MISE À 2X2 VOIES** sur la route existante

## Situation actuelle : un linéaire peu sûr et congestionné

### Le profil en travers de la RD903 change plusieurs fois sur l'axe :

- 2x1 voie du raccordement à l'A40 jusqu'à 650 mètres au nord de l'échangeur de Loëx,
- 2x2 voies de ce point et jusqu'à l'échangeur de la Bergue,
- 2x1 voie de ce point jusqu'au carrefour des Chasseurs.

Les sections à 2x1 voie présentent des carrefours à niveau et des accès riverains dangereux compte tenu des niveaux de trafic.

Les changements de profil de 2X2 voies à 2x1 voie génèrent également des accidents et des congestions. Aux heures de pointe du matin et du soir, les difficultés sont particulièrement importantes sur le secteur de Findrol et au niveau du carrefour des Chasseurs. Elles affectent aussi régulièrement le secteur de Bonne ou de la Bergue.

## Enjeux de mobilité

- Sécuriser l'itinéraire en supprimant les zones accidentogènes.
- Améliorer les dispositifs d'échange avec les autres voiries autoroutières, départementales et communales.
- Offrir une alternative fiable pour le contournement d'Annemasse.
- Favoriser le développement des mobilités alternatives et du report modal, notamment en direction d'Annemasse.
- Éviter la dispersion du trafic de transit sur les voies locales.

## Enjeux environnementaux

- Préserver la ressource en eau (zone de captage et zones humides).
- Améliorer ou rétablir des continuités écologiques.
- Diminuer les nuisances acoustiques.
- Limiter les impacts sur le foncier agricole.

### Deux secteurs présentent par ailleurs des enjeux particuliers :

Les hameaux de Findrol et des Bègues avec l'objectif de diminuer les nuisances acoustiques et visuelles, d'améliorer la qualité de l'air et de retrouver une continuité urbaine.

## LE PROJET

### Une continuité d'itinéraire

#### Pour une infrastructure plus sûre et fluide

La RD903 sera aménagée pour offrir 2x2 voies de circulation sur toute la longueur de l'axe, de l'A40 au carrefour des Chasseurs.

Le choix de rester sur l'axe existant permet de limiter au mieux la consommation de l'espace et l'artificialisation des sols.

Sur les sections élargies, les voies auront une largeur de 3,25 mètres (voie rapide) et 3,50 mètres (voie de droite) et une bande d'arrêt d'urgence (BAU) sera mise en place. Un dispositif de séparation physique des deux sens de circulation sera mis en place en continu.

Sur le secteur central déjà à 2X2 voies, il n'y aura pas de modification du profil.

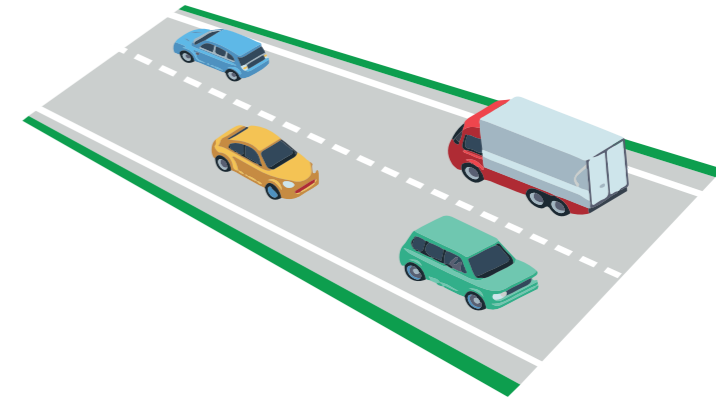
#### Pour améliorer son intégration environnementale

Le projet prévoit une trémie couverte au droit du hameau des Bègues sur la commune de Fillinges (voir p.15), effaçant ainsi la coupure urbaine et réduisant les nuisances subies à cet endroit.

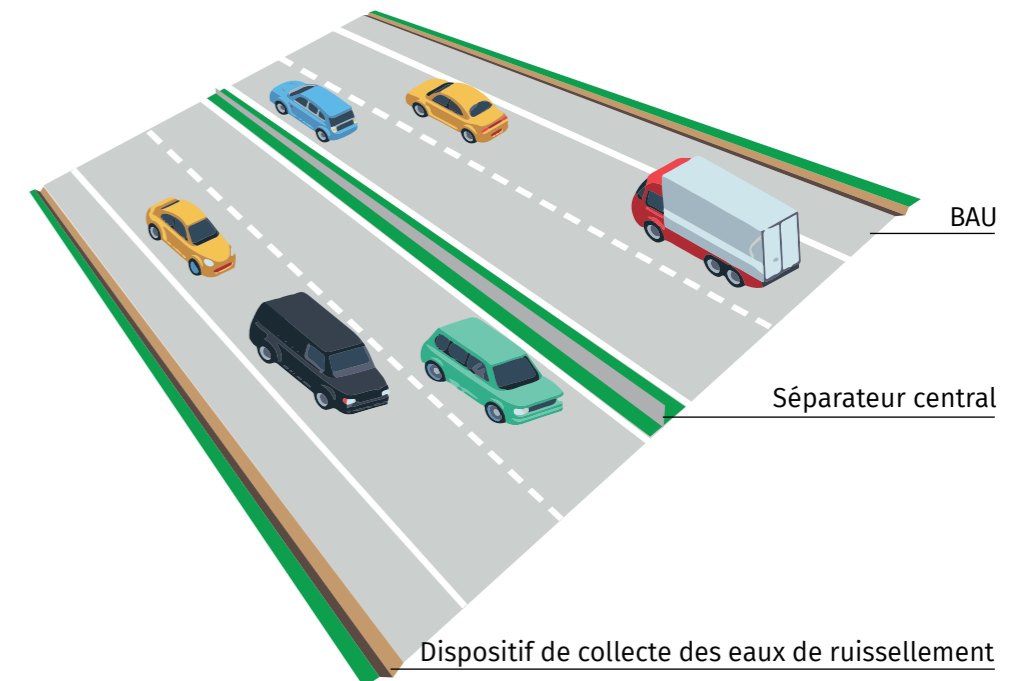
L'élargissement de la plateforme (par la droite, par la gauche ou de façon bilatérale) a été défini dans l'objectif de moindre impact sur les secteurs sensibles (espaces agricoles, foncier bâti, secteurs à forte sensibilité environnementale). Par exemple, l'élargissement côté ouest sur le secteur du Creux permettra de préserver la zone humide.

Enfin, l'ensemble de l'itinéraire, y compris les sections déjà à 2x2 voies, fera l'objet d'une mise à niveau complète des protections acoustiques, la mise en place de la protection de la ressource en eau et la réalisation de passages faune adaptés (ex. passage grande faune, crapauducs) (voir page 18).

## Le profil actuel de la RD903



## Le profil projeté de la RD903



Sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD903

# Clarifier les **ÉCHANGES** entre l'A40 et la RD903



## Situation actuelle : un nœud congestionné

L'échangeur A40/RD903 constitue un nœud stratégique. Il permet le raccordement sur le réseau autoroutier de l'axe Évian-Thonon-Bonne, mais aussi de la vallée Verte (Boège) et de Fillinges. Il assure également, depuis son ouverture, le rôle de desserte du Centre hospitalier Alpes Léman (CHAL), via la RD903, Findrol, le Pays Rochois et Annecy.

Au sud, le raccordement est géré par un carrefour giratoire aménagé en 2016. Celui-ci a permis de sécuriser les échanges mais n'a pas résorbé les congestions, notamment aux heures de pointe du soir, avec d'importantes remontées de files sur l'autoroute. Par ailleurs, le croisement de la RD903 avec la route des Vainges (vers Borignes), à proximité, reste non sécurisé.

Au nord, des tourne-à-gauche extrêmement dangereux pénalisent fortement la sécurité et la fluidité des mouvements compte tenu du trafic. Ils engendrent des remontées de files importantes que ce soit sur la RD903 en venant de Bonne ou sur l'A40 en provenance de Bonneville et sur les voies locales de Findrol.

Enfin, il n'y a pas d'accès direct au CHAL depuis la RD903 ou l'A40, obligeant les automobilistes à passer par le centre-bourg de Findrol.

## Enjeux de mobilité

- Mieux distinguer et hiérarchiser les différents flux pour définir des itinéraires prioritaires, notamment l'accès au CHAL et éviter la saturation du centre-bourg de Findrol ;
- Anticiper le développement de la zone d'activité des Vainges à Nangy et sa desserte par les transports en commun.

## Enjeux environnementaux

Limiter au mieux les emprises foncières pour de nouveaux aménagements et améliorer les liaisons en modes actifs.

## LE PROJET

### Un deuxième ouvrage au-dessus de l'autoroute pour les flux entre la RD903 Nord et l'A40

Le projet prévoit de séparer d'un côté les flux entre l'A40 et la RD903 Nord des autres flux. Cela se traduit par la réalisation d'un nouvel ouvrage de franchissement de l'A40 et de nouvelles bretelles qui assureront les mouvements d'échange avec l'autoroute.

### Pour hiérarchiser, sécuriser et fluidifier

Les tourne-à-gauche existants sur la RD903 seront supprimés.

L'ouvrage de franchissement existant au-dessus de l'A40 est conservé. Il retrouvera sa fonction de continuité locale entre la Roche-sur-Foron et la RD903 Nord via la desserte du CHAL. Le trafic sera moindre, car délesté des trafics majoritaires de liaison entre l'A40 et la RD903 Nord/RD9.

Un giratoire sera créé pour permettre les mouvements directs entre le CHAL et l'A40 ainsi qu'entre le CHAL et la RD903.

En provenance de Bonneville, la sortie depuis l'A40 sera aménagée pour offrir un mouvement direct vers le CHAL (et la RD1205).

En direction d'Annemasse, les entrées sur l'A40 depuis la RD903 sont mises aux normes.

Le giratoire actuel de la RD903 Sud à Nangy sera réaménagé avec une nouvelle branche pour assurer les futurs mouvements vers la ZA des Vainges et Borignes. Cela permettra de supprimer le carrefour STOP en T de la route des Vainges et de la RD903.

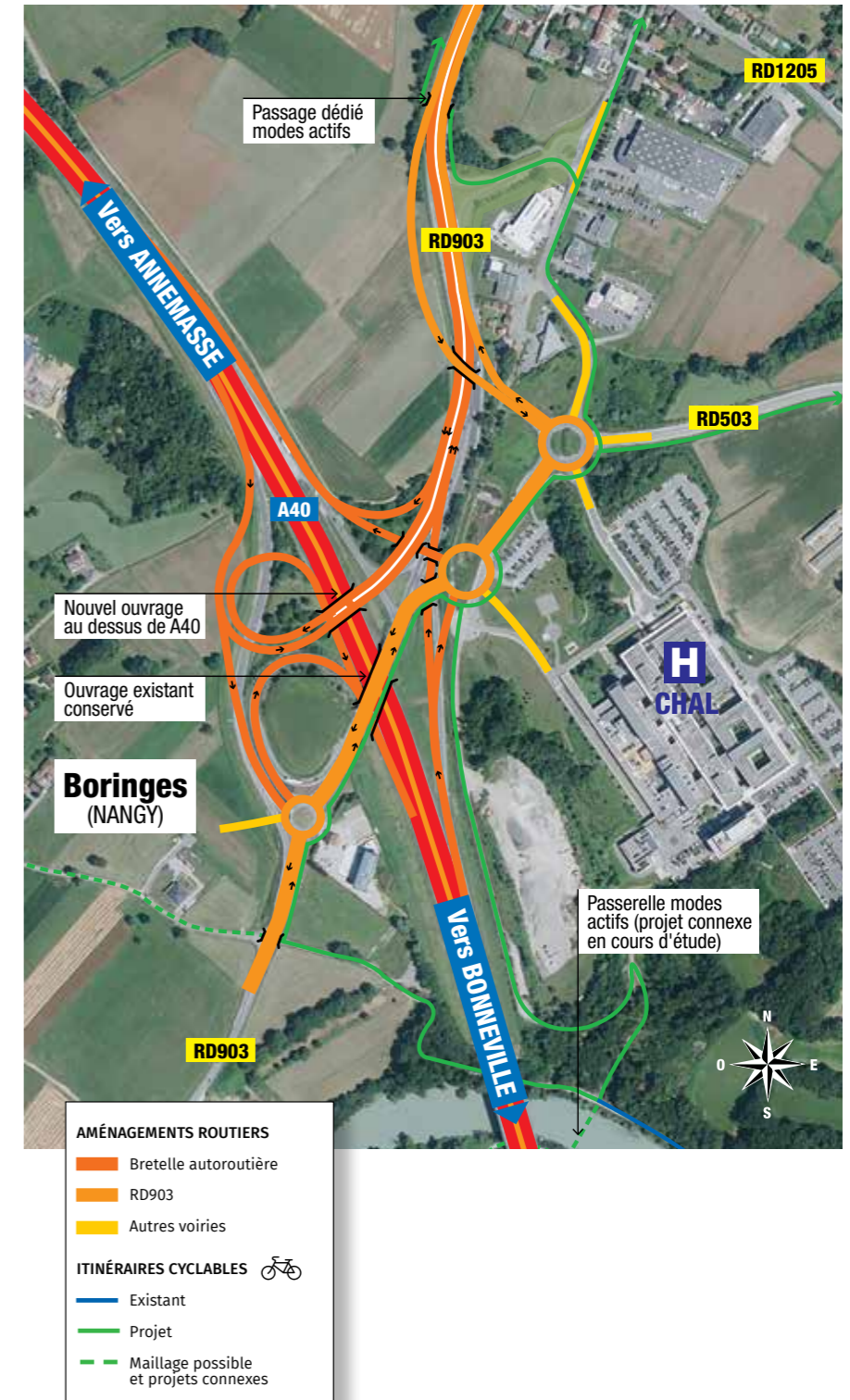
### En maîtrisant les impacts fonciers et en améliorant les passages en modes actifs

La reconfiguration du nœud est étudiée pour limiter au mieux la consommation foncière.

En délestant la RD903, l'ouvrage existant au-dessus de l'A40 ne nécessitera plus que deux voies de circulation et permettra la réalisation d'un cheminement modes doux.

La suppression du carrefour STOP en T entre la route des Vainges et la RD903 va permettre la création d'un passage modes doux sécurisé sous la RD903 faisant le lien entre Borignes et le chemin des Bois vers les bords de l'Arve et la véloroute Léman-Mont-Blanc.

Ce dispositif offrira la possibilité d'arrêt de car sécurisé pour desservir la future ZAE des Vainges.



Sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD903

# Améliorer et sécuriser l'ACCÈS AU CHAL



## Situation actuelle : un accès difficile même pour les urgences

Le développement que connaît le CHAL depuis son ouverture en 2012 contribue à une demande croissante d'accessibilité.

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

Les véhicules se rendant au CHAL en provenance de l'A40 ou de la RD903 sont pris dans le flux des véhicules en transit entre l'A40 et la RD903 Nord et doivent ensuite traverser le centre-bourg de Findrol pour accéder au CHAL.

De plus, le succès du parking de covoiturage crée des difficultés récurrentes pour l'accès des services d'urgences et des services de livraison.

## Enjeux de mobilité

- Mieux distinguer et séparer les différents flux pour éviter les entrecroisements, délester le centre-bourg de Findrol et définir des itinéraires directs d'accès du CHAL ;
- Améliorer les liaisons en modes actifs et permettre un accès à vélo en sécurité au CHAL afin de développer l'usage du vélo pour les trajets domicile-travail.

## LE PROJET

### Connecter des bretelles d'accès direct

#### Pour libérer les flux vers le CHAL

Le projet prévoit de créer un nouveau giratoire sur la RD903 au nord du franchissement de l'A40 et de modifier le giratoire existant situé devant le CHAL, afin d'aménager des bretelles d'accès directes pour les mouvements suivants :

- A40 (Annemasse) > CHAL par le giratoire existant de Nangy sur la RD903, puis par l'ouvrage existant au-dessus de l'A40 qui sera relié directement au nouveau giratoire ;
- A40 (Bonneville) > CHAL en créant une bretelle de sortie directe depuis l'A40 vers le giratoire ;
- CHAL > A40 (Annemasse) en créant une bretelle d'entrée sur l'autoroute à partir du nouveau giratoire ;
- CHAL <-> RD903 Nord en créant deux bretelles d'accès direct raccordées sur le giratoire existant.

Les flux en direction du CHAL ne seront ainsi plus soumis aux congestions liées au transit entre la RD903 Nord et l'A40. Ils éviteront par ailleurs le centre-bourg de Findrol en s'appuyant en priorité sur le réseau principal.

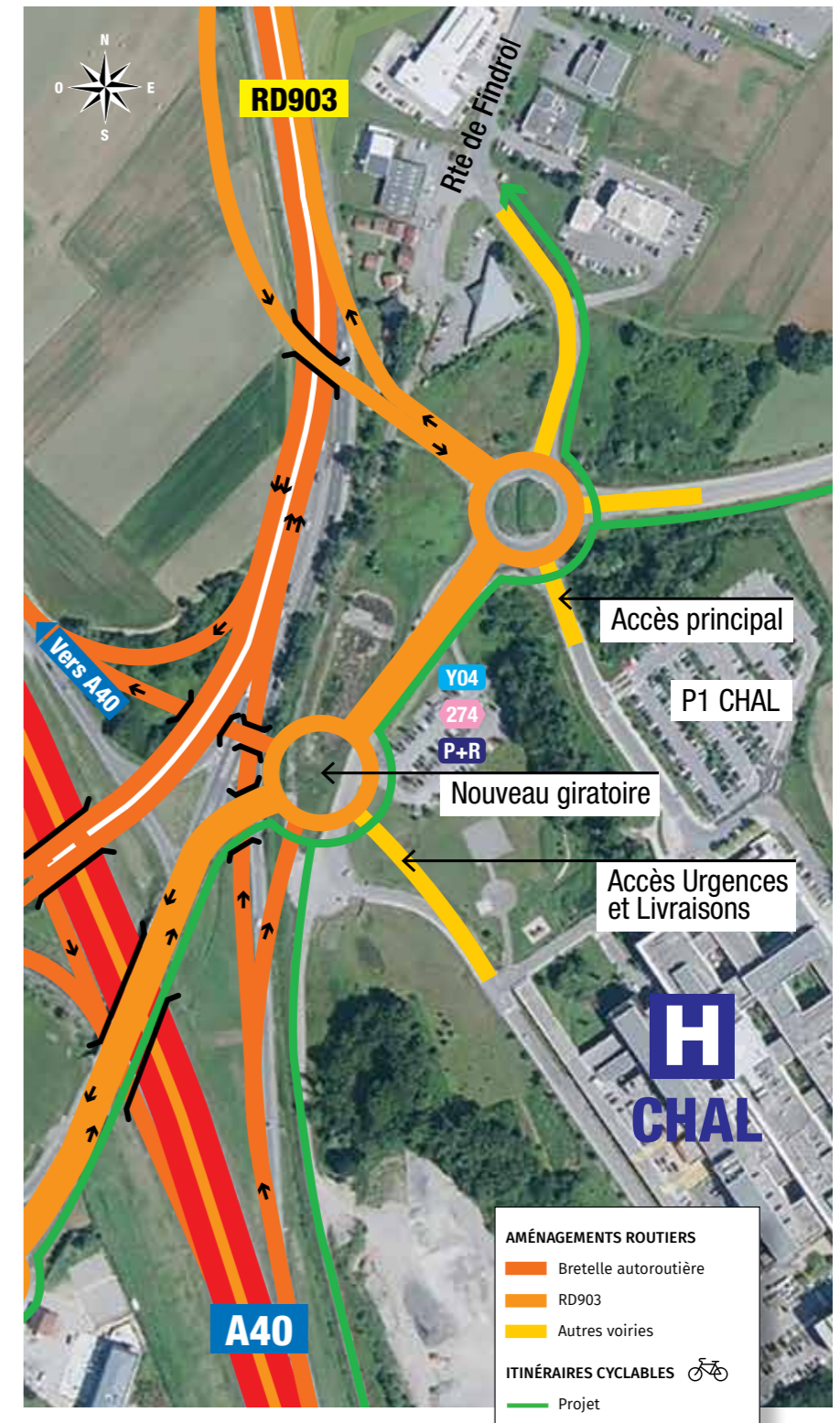
L'accès au P+R sera également facilité depuis l'A40, ce qui renforcera son rôle (voir page 22).

### Pour créer un maillage d'accès au CHAL en modes doux

La création d'une passerelle sur l'Arve par le Département (opération distincte en cours d'étude) et le réaménagement d'un chemin de contournement du CHAL jusqu'au giratoire va permettre une liaison en modes actifs depuis Reignier, La-Roche-sur-Foron et la vallée de l'Arve.

L'ouvrage existant de la RD903 au-dessus de l'A40, actuellement à trois voies, va pouvoir repasser à deux voies de circulation. L'espace gagné sera mis à profit pour restituer un passage mixte pour les modes actifs, afin de réaliser un maillage des circulations douces.

Au nord de l'A40, l'ensemble des aménagements routiers sont associés à la création d'un véritable maillage d'itinéraires cyclables, développé spécifiquement en pages 18 et 19 de ce dossier. Cela permettra de créer l'offre d'infrastructures nécessaire au succès du développement de l'usage des modes actifs, notamment pour les trajets domicile-travail des employés du CHAL résidant sur les secteurs d'Annemasse, Bonne, vallée Verte, Contamine-sur-Arve et La-Roche-sur-Foron.



Sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD903

# Apaiser **FINDROL** en modifiant les échanges **RD9/RD903/RD1205**



## Situation actuelle : trop d'insécurité routière et cumul de nuisances pour les riverains

Le centre-bourg de Findrol subit un trafic important qui crée des nuisances pour les riverains. Cette situation est notamment due aux trafics de liaison entre la RD903 Nord et le CHAL, à la liaison entre la RD9 et la RD1205 ainsi qu'aux accès à la ZAE des Bègues et de Fillinges. De plus, l'accès de la RD903b sur la RD903, qui draine une partie du trafic en provenance de la RD9, est dangereux.

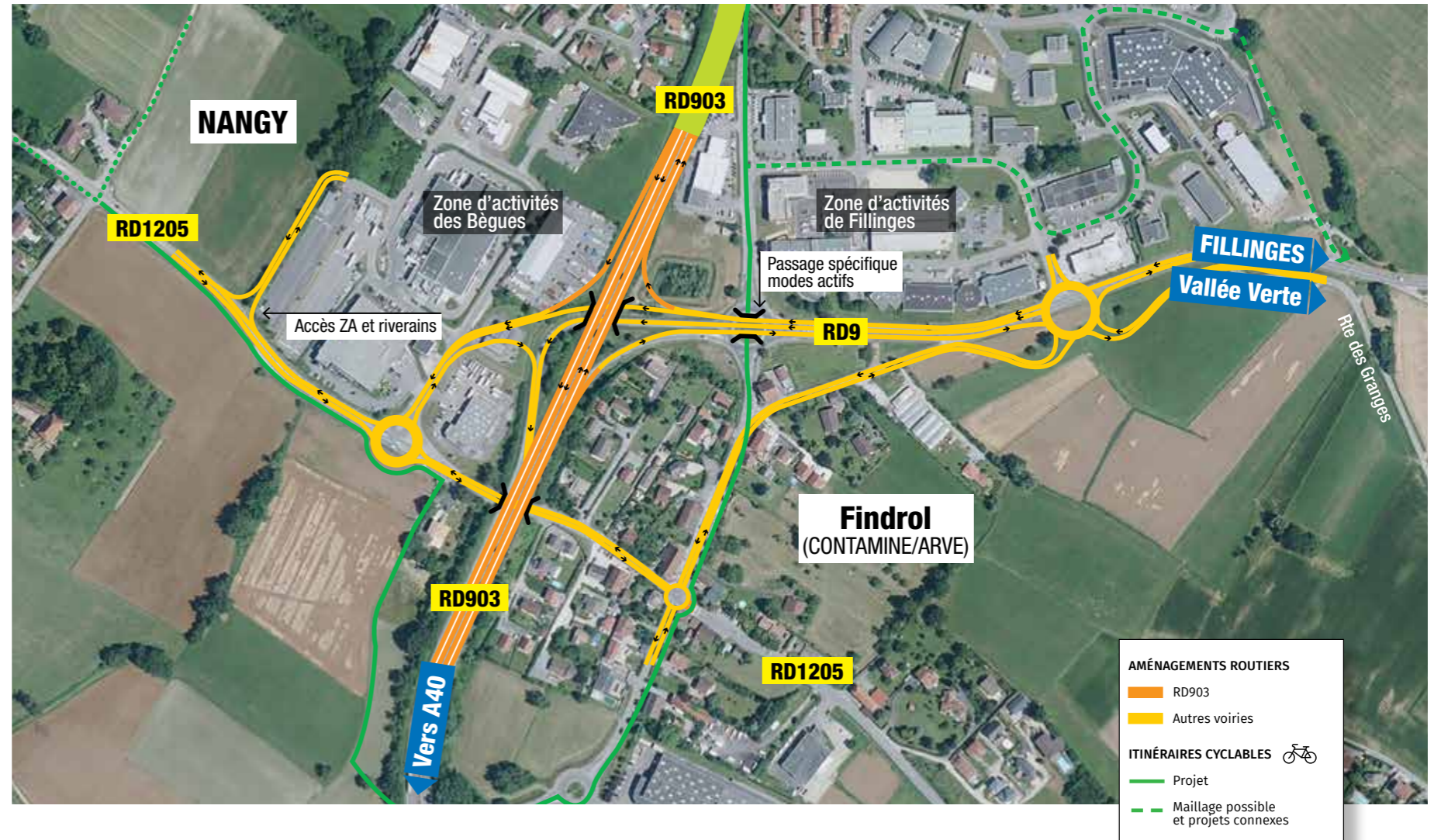
Enfin, au niveau du hameau des Bègues, la RD903 crée une coupure urbaine importante générant des nuisances autant sur les plans acoustique et visuel que sur celui de la qualité de l'air.

## Enjeux de mobilité

- Dévier le maximum de flux du centre-bourg de Findrol et supprimer l'accès dangereux de la RD903b sur la RD903 ;
- Sécuriser et rationaliser les accès aux deux zones d'activités ;
- Ouvrir les voies aux transports en commun et aux modes doux ;
- Faciliter la desserte de la vallée verte depuis la RD903 et l'A40.

## Enjeux environnementaux

- Apaiser le centre-bourg de Findrol ;
- Retrouver de la continuité urbaine et réduire les nuisances pour le hameau des Bègues.



## LE PROJET

### Apaiser Findrol et sécuriser les accès aux ZA par la création de nouvelles bretelles

#### Pour délester la RD903b

Le projet prévoit la création de bretelles d'accès entre la RD9 et la RD903 Nord, une bretelle d'accès de la RD903 Nord à la RD1205 et à la ZAE des Bègues, la suppression du giratoire RD9/RD903b et la suppression de l'accès de la RD903b sur la RD903.

Il comprend également la création d'un giratoire d'entrée sur la ZA de Fillinges auquel se raccorderont la route des Granges et la route de Findrol, sécurisant ainsi l'accès à la ZA et aux bretelles de l'échangeur. Seul le mouvement de la RD1205 vers la RD9 Est traversera encore le centre-bourg de Findrol.

Avec ces aménagements et les accès directs au CHAL prévus par le projet, le centre-bourg de Findrol sera délesté de la plupart des mouvements qui créent aujourd'hui des nuisances.



# Sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD903

## ÉCHANGEUR DE LOËX (communes de Bonne, Nangy et Fillinges)



### Situation actuelle : un échangeur simple sur une section à 2x1 voie

À Loëx, la RD903 est raccordée à la RD198 qui dessert les hameaux de Loëx (Bonne) et de la Coulaz (Nangy) par un carrefour dénivelé. Celui-ci, permet les mouvements de sortie en provenance de la RD903 Sud (depuis l'A40) et l'insertion sur la RD903 Sud en direction de l'A40.

Dans ce secteur, la RD903 offre une voie par sens de circulation, séparées par un large zébra central.

Le carrefour, en extrémité de la bretelle vers Bonne, avec la RD198 est peu sécuritaire du fait de sa configuration étriquée et du manque de visibilité. Les poids lourds sortant de la RD903 rencontrent notamment des difficultés pour tourner à gauche en direction de Loëx. L'ouvrage de franchissement de la RD903 est déjà aménagé pour le passage de la voie verte faisant la liaison entre Loëx et le centre de Bonne.

### Enjeux de mobilité

#### Réussir la mise à 2x2 voies en conservant le dispositif actuel

La RD903 sera élargie à 2x2 voies sur ce secteur.

Les mouvements manquants de cet échangeur ne seront pas traités, compte tenu de leur faible utilité et des forts impacts que leur réalisation entraînerait.

### Enjeux environnementaux

#### Limiter au mieux les nuisances sonores

Deux îlots résidentiels sont situés de part et d'autre de l'échangeur et 18 logements supplémentaires sont anticipés dans le cadre d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) à proximité, côté ouest sur la commune de Nangy.

## LE PROJET

### Élargissement de la RD903 par l'ouest et reprise des bretelles existantes

La RD903 sera mise à 2x2 voies avec un élargissement côté ouest. L'ouvrage actuel passant sous la RD903 sera prolongé et les deux bretelles existantes seront mises aux normes et reconnectées à la RD903 réaménagée.

#### Pour une fluidité améliorée

La bretelle de sortie de la RD903 et le carrefour actuel côté est seront réaménagés. Il s'agit d'améliorer la desserte locale et d'autoriser en toute sécurité le mouvement de tourne-à-gauche des poids lourds en direction de Loëx.

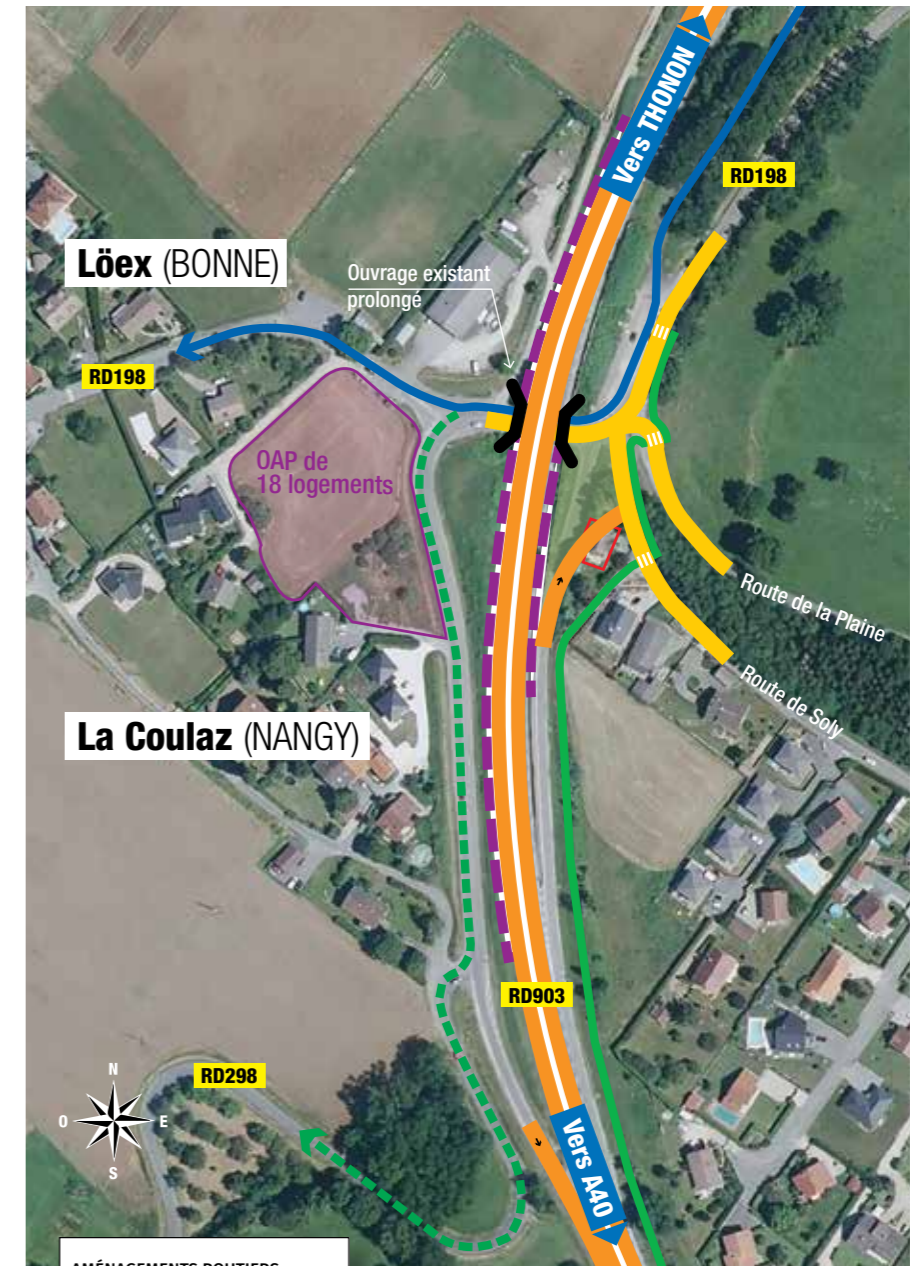
La véloroute sera conservée sous l'ouvrage de franchissement. La reprise du carrefour coté est permettra de raccorder le projet de piste cyclable en provenance de Fillinges avec la voie verte existante en direction de Bonne en assurant la continuité de la véloroute Léman-Mont-Blanc.

#### Pour limiter les impacts fonciers et les nuisances sonores

L'élargissement de la RD903 est envisagé par l'ouest afin de rendre possible des solutions d'amélioration du carrefour rue du Faucigny/ routes de Soly et de la Plaine. Cette solution limite la consommation foncière en privilégiant l'utilisation d'emprises délaissées, notamment celle existant actuellement entre la route de Bonne (RD298) et la RD903. Le réaménagement du carrefour à l'est nécessite l'acquisition de la maison enclavée à ce jour entre la bretelle de sortie et la route de Soly.

Les accès agricoles impactés seront recréés ou reconstitués à partir des accès existants.

Les protections acoustiques existantes seront remplacées, étendues et mises aux normes.



**AMÉNAGEMENTS ROUTIERS**

- RD903
- Autres voiries
- Impact foncier
- Protections acoustiques

**ITINÉRAIRES CYCLABLES**

- Existant
- Projet
- Maillage possible et projets connexes



# Sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD903

## ÉCHANGEUR DE BONNE (communes de Bonne et Cranves-Sales)



### Situation actuelle : un échangeur incomplet, saturé et dangereux

Cet échangeur à deux boucles constitue un nœud routier important regroupant les flux de la RD903 avec ceux venant de la vallée Verte et de l'agglomération d'Annemasse par la RD907.

Dans sa configuration actuelle, l'échangeur de Bonne n'offre pas les mouvements directs suivants :

- RD907 Bonne > RD903 Sud vers A40
- RD907 Annemasse > RD903 Nord vers Thonon
- RD903 Nord (Chasseurs) > RD907 Annemasse

Par conséquent, les usagers sont obligés de se reporter sur d'autres itinéraires *via* les voiries locales, ce qui augmente le trafic dans les centres-villes de Bonne et de Cranves-Sales. Cet échangeur est également sujet à d'importantes remontées de files sur la bretelle de sortie de la RD903 venant de Chasseurs.

Enfin, dans sa configuration actuelle, la bretelle de sortie en provenance de la RD903 Sud vers le centre-ville de Bonne a des dimensions réduites préjudiciables pour la sécurité et complique fortement le projet de BHNS dans ce secteur porté par Annemasse Agglomération.

### Enjeux de mobilité

#### Prévoir l'arrivée du BHNS et apaiser la traversée de Bonne

Les aménagements doivent prendre en compte le passage du BHNS en projet sur ce secteur porté par Annemasse Agglomération. Le projet de BHNS prévoit d'emprunter la RD907, passant notamment par le centre de Cranves-Sales et le centre de Bonne.

Il faut également créer les mouvements manquants afin de délester le trafic de transit dans le centre de Bonne notamment pour rejoindre l'A40 depuis Bonne *via* la RD903 et non *via* Loëx comme actuellement. Il faut de plus limiter la vitesse à l'entrée de Bonne pour apaiser la traversée.

### Enjeux environnementaux

#### Rétablir le passage de la faune

La question de l'amélioration de la liaison faunistique sur le secteur est majeure et doit trouver une solution. La zone étant identifiée comme un corridor écologique dans le schéma régional de cohérence écologique.

Le secteur est également marqué par l'aléa fort de crues torrentielles du ruisseau du Moulin et l'aléa faible de débordement du Nant de la Folleuse.

## LE PROJET

### Créer deux nouveaux giratoires à l'est et à l'ouest sur la RD907

#### La création des deux giratoires va rendre possibles les trois mouvements manquants :

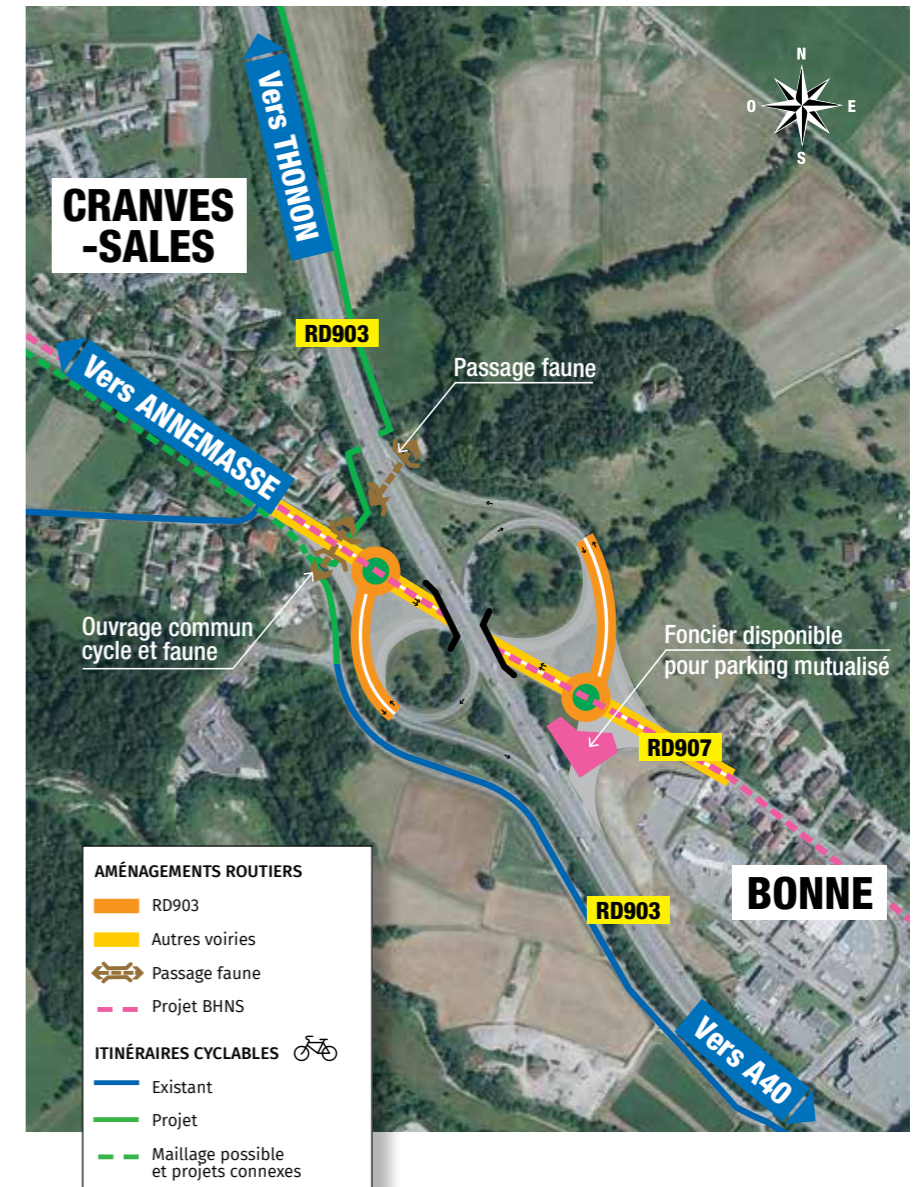
- RD907 Bonne > RD903 Sud vers A40
- RD907 Annemasse > RD903 Nord vers Thonon
- RD903 Nord (Chasseurs) > RD907 Annemasse

#### Le projet prévoit également :

- deux voies de circulation sur le tronçon de la RD907 entre les deux giratoires (passage sous la RD903), offrant ainsi la possibilité au projet de BHNS de mettre en place des voies réservées aux transports en commun,
- la mise en place de voies supplémentaires à l'approche des deux giratoires.

#### Pour délester la traversée de Bonne d'une partie de ce trafic

La création des giratoires permettra d'identifier l'entrée de ville de Bonne et de réduire les vitesses à l'abord du centre-ville. Cet effet se conjuguera à la possibilité, notamment pour les poids lourds, de relier directement la RD903 Sud par l'échangeur, pour apaiser la traversée de Bonne.



Le réaménagement proposé permet aussi l'intégration d'itinéraires cyclables sécurisés sur le secteur (cf. pp. 18 et 19).

#### Pour restaurer les passages faune et améliorer les ouvrages hydrauliques

Des aménagements seront réalisés au niveau des passages existants sous la RD903 pour permettre le passage de la faune et remettre à niveau le dimensionnement des ouvrages hydrauliques. Des solutions sont également à l'étude pour aménager un passage dédié sous la RD907 au niveau du nouveau giratoire côté Cranves-Sales.



# Sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD903

## ÉCHANGEUR DU CREUX (commune de Cranves-Sales)



### Situation actuelle : Un aménagement dangereux

L'échangeur du Creux dessert une partie de la commune de Cranves-Sales via la RD184 à l'ouest (route de la Boissière) et le hameau de Lossy via la route du Pont Rouge à l'est. Dans ce secteur, la RD903 offre une voie par sens de circulation, séparées par un terre-plein central. Très contraint, le carrefour a été aménagé avec un système de STOP, sans voie d'insertion permettant aux usagers d'accélérer en sécurité pour s'insérer sur la RD903. Avec l'augmentation croissante du trafic sur la RD903, certains des mouvements de tourne-à-gauche ont dû être fermés pour limiter les risques d'accident. Par ailleurs, des remontées de files aux heures de pointe sur la route de la Boissière en direction du centre-bourg de Cranves-Sales sont régulièrement constatées. Ces difficultés sont amplifiées par l'interdiction de croisement des véhicules sur celle-ci.

### Enjeux de mobilité

#### Sécuriser la circulation

La RD903 sera aménagée à 2x2 voies sur ce secteur. Le nouvel échangeur permettra de sécuriser les mouvements d'insertion sur la RD903 et de fluidifier la liaison entre Cranves-Sales et le bourg de Lossy sur l'axe RD184-route du Pont Rouge.

### Enjeux environnementaux

#### Préserver un environnement très sensible

Le secteur du Creux est bien identifié en raison de la présence du captage en eau potable du Bray et ses périmètres de protection, la présence de zones humides, la zone inondable de la Nussance recensée au plan de prévention des risques inondation (PPRI) en zone rouge et les nombreux réseaux (énergie, eaux, télécommunications).

Aucun aménagement ne peut être réalisé dans la zone Sud-Ouest du carrefour (sud du chemin du Creux) où se situe le captage et son périmètre de protection immédiat, rendant impossible la création d'une bretelle d'entrée sur la RD903 en direction de l'A40.

### LE PROJET

#### Sécuriser les échanges, conserver les principaux mouvements, intégrer les modes actifs

L'échangeur modifié permettra les 3 mouvements suivants :

- entrée sur la RD903 Nord en direction d'Annemasse,
- sortie depuis la RD903 Nord,
- sortie de la RD903 Sud en provenance de l'A40.

L'accès à la RD903 Sud vers l'A40 se fera via La Bergue ou Bonne. La route de la Boissière (RD184) sera aménagée en prolongeant le mur de soutènement côté bourg afin de ne pas réduire la largeur de la voie comme actuellement.

Le réaménagement proposé permet aussi l'intégration d'itinéraires cyclables sécurisés sur le secteur (cf. p.19).

#### Pour une sécurité et une fluidité améliorées

Cet aménagement permet :

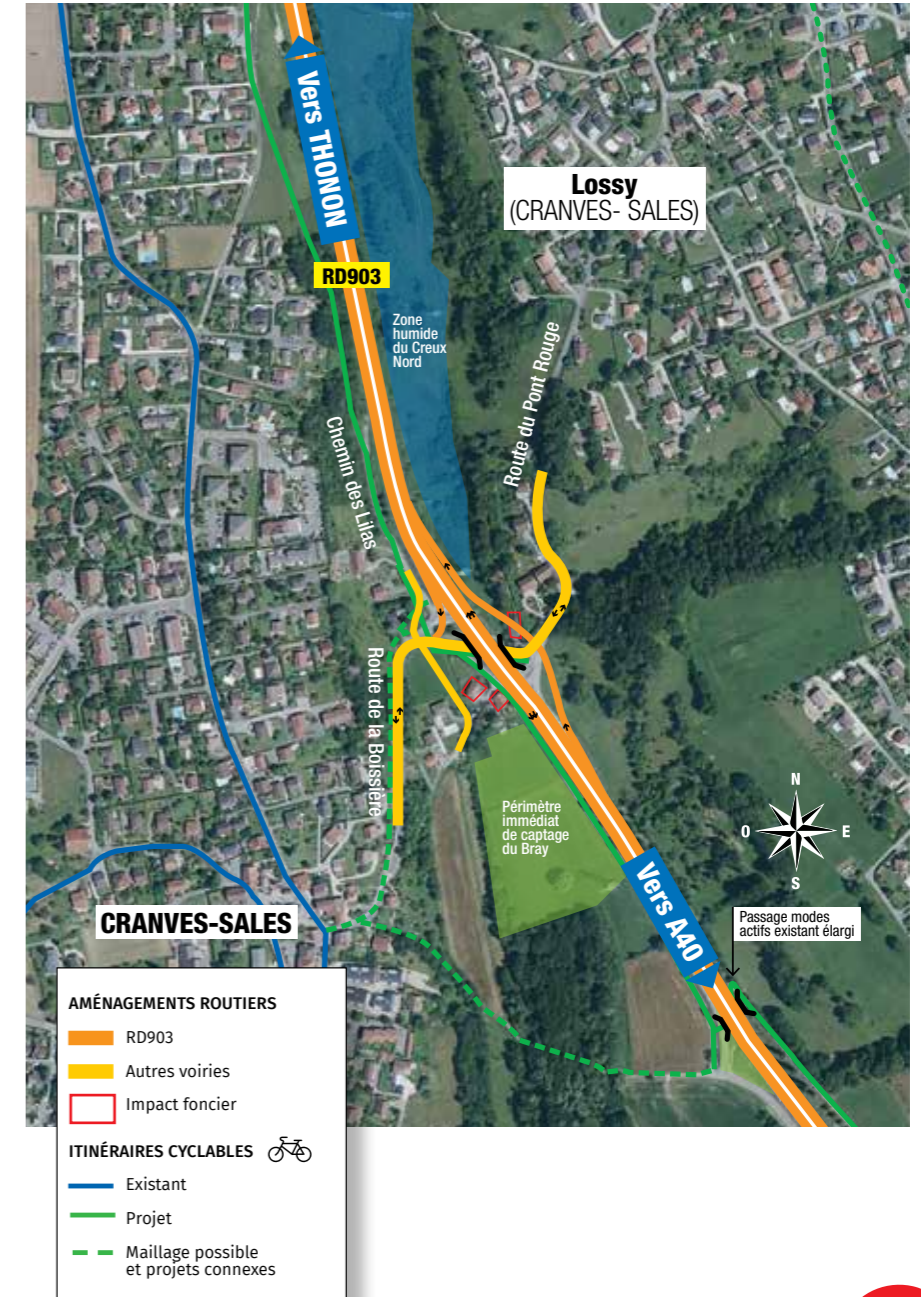
- la sécurisation des accès à la RD903 en supprimant le carrefour STOP,
- l'amélioration de la circulation entre la RD184 et la route du Pont Rouge grâce à l'élargissement de l'ouvrage sous la RD903,
- l'intégration des modes actifs dans cet ouvrage élargi pour garantir des connexions de part et d'autre de la RD903,
- la circulation à double sens sur la route de la Boissière.
- la conservation du gabarit de hauteur de l'ouvrage existant sous la RD903.

#### Pour une meilleure protection de la ressource en eau

Au nord du passage souterrain existant, par le choix d'un élargissement côté ouest, la plateforme de la RD903 évitera au maximum les impacts sur la zone humide.

Par ailleurs, le projet prévoit la collecte et le traitement avant rejet dans le milieu naturel de toutes les eaux de ruissellement, sécurisant ainsi le captage du Bray par rapport au risque de pollution chronique et accidentelle.

L'ouvrage de franchissement du ruisseau des Nants sera repris pour améliorer l'écoulement des crues conformément au PPRI.



#### Limiter les impacts fonciers

La mise en œuvre du projet, notamment les aménagements de protection de la ressource en eau, implique des impacts sur le foncier bâti existant à proximité immédiate de la RD903. Trois habitations sont concernées. Le long du chemin des Lilas, le projet maintiendra des accès riverains en limitant au maximum la consommation du foncier non bâti.





# Sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD903

## ÉCHANGEUR DES CHASSEURS (commune de Cranves-Sales)



### Situation actuelle : manque de lisibilité et saturation

Le carrefour des Chasseurs est situé au nord de la RD903 à son raccordement sur la RD1206 en direction de Thonon et d'Annemasse. Il marque l'entrée d'Annemasse au niveau de la zone d'activités du Mont-Blanc, faisant du mouvement Annemasse <-> Thonon le mouvement principal par la RD1206.

### La situation actuelle se caractérise par :

- un échangeur peu lisible guidant les usagers en provenance de Thonon vers le centre-ville d'Annemasse sans valoriser le rôle de contournement que peut offrir la RD903,
- des congestions récurrentes sur la bretelle de raccordement sur la RD1206 en provenance de la RD903,
- un secteur accidentogène du fait notamment d'excès de vitesse fréquents et de limitations de vitesse successives et disparates .

### Enjeux de mobilité

#### Modifier le système de priorité

Sur ce secteur, l'objectif est de modifier le système de priorité afin que la liaison principale soit l'axe RD903 depuis l'A40 vers la RD1206 en direction de Thonon. L'accès à Annemasse se ferait ainsi *via* des sorties dans l'échangeur.

L'aménagement projeté doit aussi permettre une meilleure desserte du P+R existant Altéa et d'établir des liaisons modes doux qui font défaut aujourd'hui.

### Enjeux environnementaux

#### Rétablir les liaisons faune

Les aménagements successifs ont supprimé les liaisons faune au niveau des bois de Rosse, bois des Allongets et de la tourbière de Lossy. Le projet est l'opportunité d'en rétablir.

### LE PROJET

#### Modification de l'échangeur et réutilisation des ouvrages existants

La RD903 en provenance de l'A40, mise à 2x2 voies, sera raccordée à la RD1206 vers Thonon. L'échangeur actuel sera adapté à cette configuration.

#### Pour un parcours clair et fluide

Cette configuration permet :

- une identification claire des parcours ; la RD1206 et la RD903 forment un axe continu, depuis lequel on emprunte des échangeurs de sortie pour se rendre dans Annemasse centre et sa zone d'activité,
- la sécurisation des échanges du fait de l'augmentation de la distance entre les bretelles et le carrefour d'accès au P+R (route des Bois).

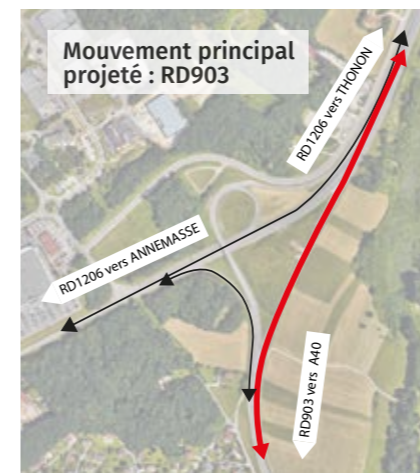
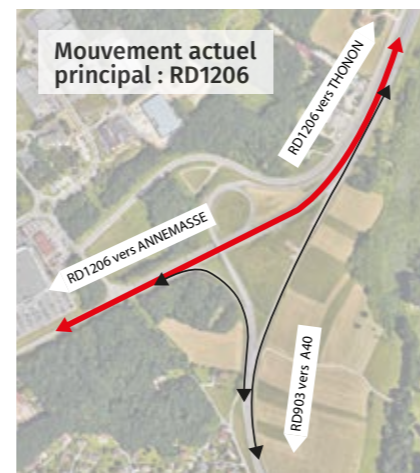
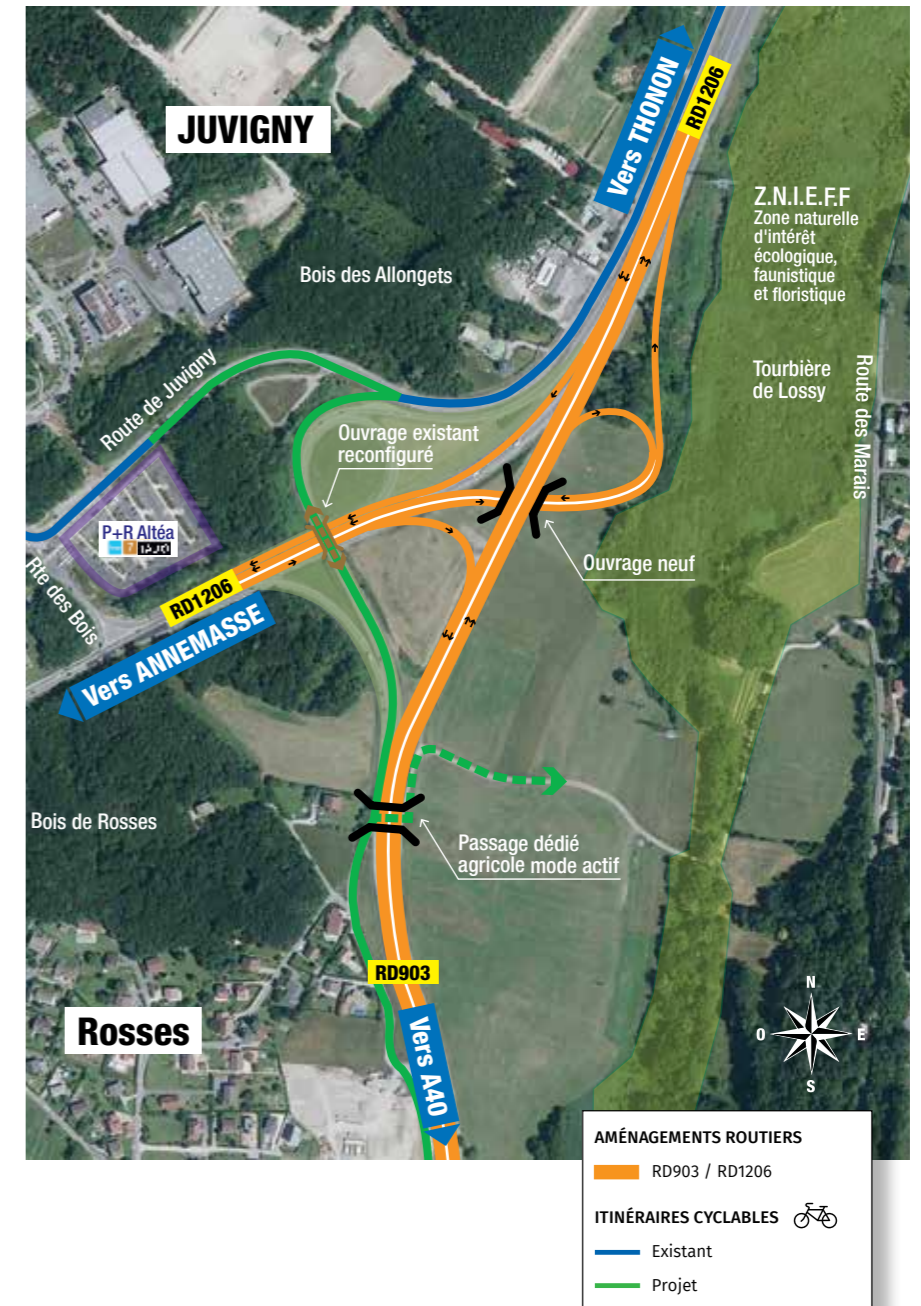
Le projet est compatible avec l'étude d'une modification du raccordement de la route des Bois sur la RD1206 (projet à l'étude porté par Annemasse Agglo).

#### Pour la faune, les modes actifs et la limitation des impacts

Le pont routier existant sera réutilisé au profit du passage de la faune, des modes actifs et des engins agricoles.

De plus le projet permet :

- une meilleure intégration paysagère grâce à la réalisation d'un passage inférieur,
- une absence d'impact sur la tourbière de Lossy,
- une limitation de l'impact sur le foncier agricole par la limitation des délaissés et la restitution des espaces en lieu et place de l'ancien échangeur.



# Améliorer l'INTÉGRATION ENVIRONNEMENTALE et l'AMBIANCE SONORE

## Corridors écologiques et zones sensibles

L'environnement naturel existant présente plusieurs enjeux majeurs dont doit tenir compte le projet de requalification de la RD903. Le contrat vert et bleu (CVB) et le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) identifient notamment des liaisons faunes et des corridors écologiques sur le périmètre du projet, qui à ce jour sont entravés par la présence de la RD903.

## LE PROJET

### Retrouver les continuités écologiques et préserver les espaces sensibles

Le projet va permettre une meilleure perméabilité de l'axe et ainsi rétablir les corridors écologiques et les liaisons faunes par :

- > La requalification de l'ouvrage existant (pont) en passage mixte pour les modes actifs et la grande faune au carrefour des Chasseurs (A).
- > La réalisation de passages faune et l'amélioration des ouvrages existants au niveau de l'échangeur de Bonne (B).
- > La création d'un ouvrage spécifique pour la faune entre les Bègues et Loëx (C).

Le projet sera également l'occasion d'aménager des passages spécifiques pour améliorer les déplacements de la petite faune (banquettes dans les ouvrages hydrauliques, passages spécifiques, crapauducs...). Les futures études écologiques liées au projet permettront de préciser la nature et la localisation de ces aménagements.

Parallèlement, le projet a été conçu de manière à éviter et/ou limiter au maximum les impacts dans les secteurs à forts enjeux

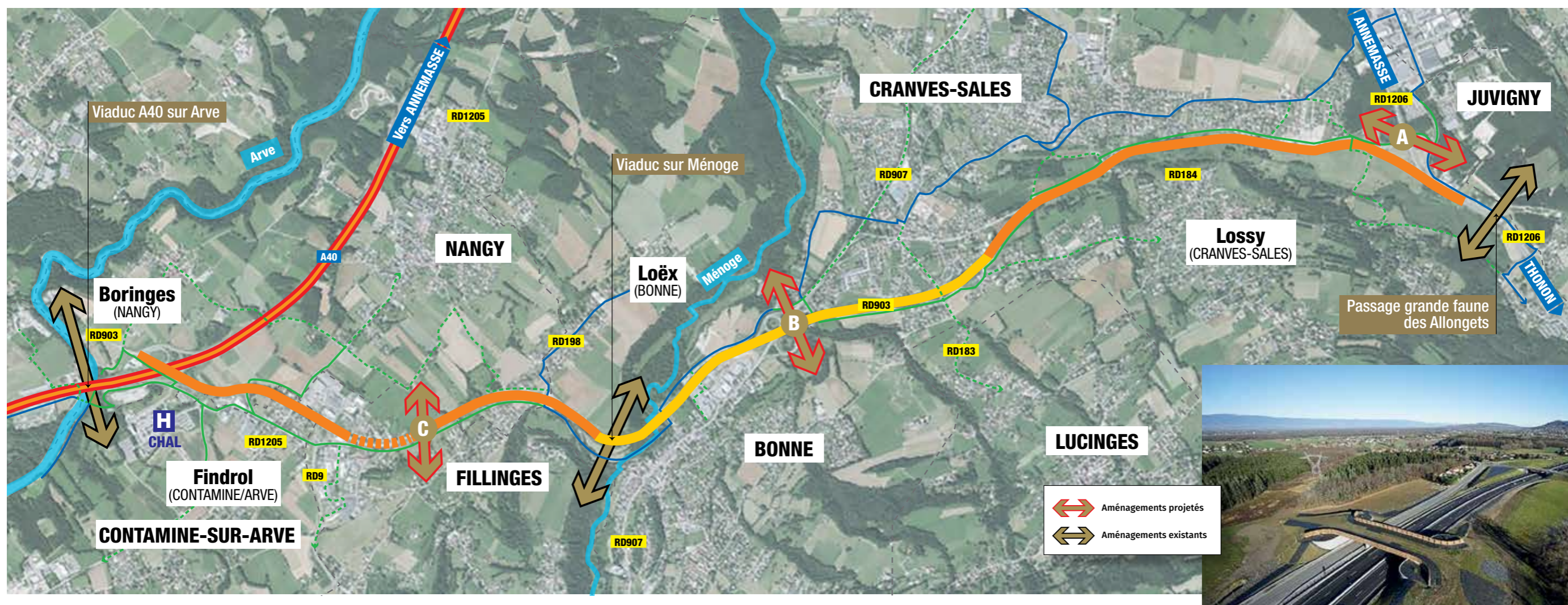
environnementaux comme la zone humide du Creux Nord, ou la tourbière de Lossy, en aval du carrefour des Chasseurs, répertoriée à plusieurs titres (ZNIEFF\* I, Zone humide, ENS\*\* du réseau écologique départemental).

De la même manière, les études ultérieures permettront de calibrer les mesures de compensation écologique obligatoires pour la mise en œuvre du projet. Le Département s'y conformera dans le strict respect de la doctrine Éviter, Réduire, Compenser, Accompagner.

Enfin, une attention toute particulière sera portée aux zones agricoles pour minimiser au mieux les impacts sur les surfaces comme sur les accès. Le projet prévoit notamment de rétablir l'ensemble des dessertes agricoles impactées.

\*ZNIEFF : Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

\*\*ENS : Espace naturel sensible



© Pédrotti & Louis

## L'eau

L'ensemble du tracé est traversé par de nombreux cours d'eau. Outre l'Arve qui passe à proximité du nœud de Findrol, le tracé est également traversé par la Ménoge et de nombreux nants (ou petites rivières). Les études existantes nous montrent que la qualité de l'eau de la Ménoge et de ses affluents est dégradée.

Par ailleurs, plusieurs zones sont soumises à des aléas de débordements ou de crues avec parfois des ouvrages hydrauliques trop peu dimensionnés.

Enfin, la zone de captage en eau potable du Bray n'est pas aujourd'hui suffisamment protégée des pollutions accidentelles.

## LE PROJET

### Assurer la protection de la ressource en eau

Le projet va permettre la mise à niveau sur l'ensemble du linéaire du traitement des eaux de ruissellement par la création d'un réseau séparatif comprenant un caniveau de récupération et des bassins de rétention et de dépollution. Les 9 kilomètres de tracé seront ainsi dotés d'un réseau de collecte et de traitement des eaux suffisamment dimensionné pour un tel ouvrage. Le projet prévoit ainsi, sur ce volet eaux pluviales, de ré-intervenir sur des secteurs déjà à 2x2 voies pour garantir un traitement homogène et vertueux sur l'ensemble du linéaire.

Ces aménagements vont ainsi permettre d'offrir une protection renforcée du captage d'eau potable du Bray et de participer à la protection et l'amélioration de la ressource en eaux sur le secteur.



© Cabinet Uguet

Exemple d'un bassin de traitement des eaux de chaussées.

Enfin, les aménagements prévus sur les secteurs de Bonne et du Creux vont permettre de redimensionner les ouvrages hydrauliques pour un meilleur écoulement des crues et une meilleure protection des biens et des populations.

## Le bruit

Sauf dans le secteur de la Bergue, il n'existe pas de protection phonique spécifique le long de cet axe bruyant.

## LE PROJET

### Améliorer l'ambiance sonore

La mise en place des protections acoustiques nécessaires (écrans, modelés de terre) et d'enrobés performants sur tout le linéaire est prévue dans le projet, afin de gommer l'impact sonore de l'axe routier.

Les études ultérieures permettront de caler précisément les dispositifs nécessaires et leur localisation. Ils feront l'objet d'une intégration architecturale et paysagère soignée.

Dès à présent, le projet intègre la réalisation d'une trémie couverte de 300 mètres environ au droit du secteur des Bègues (Fillinges).

### Un engagement majeur pour la qualité de vie au hameau des Bègues (Fillinges)

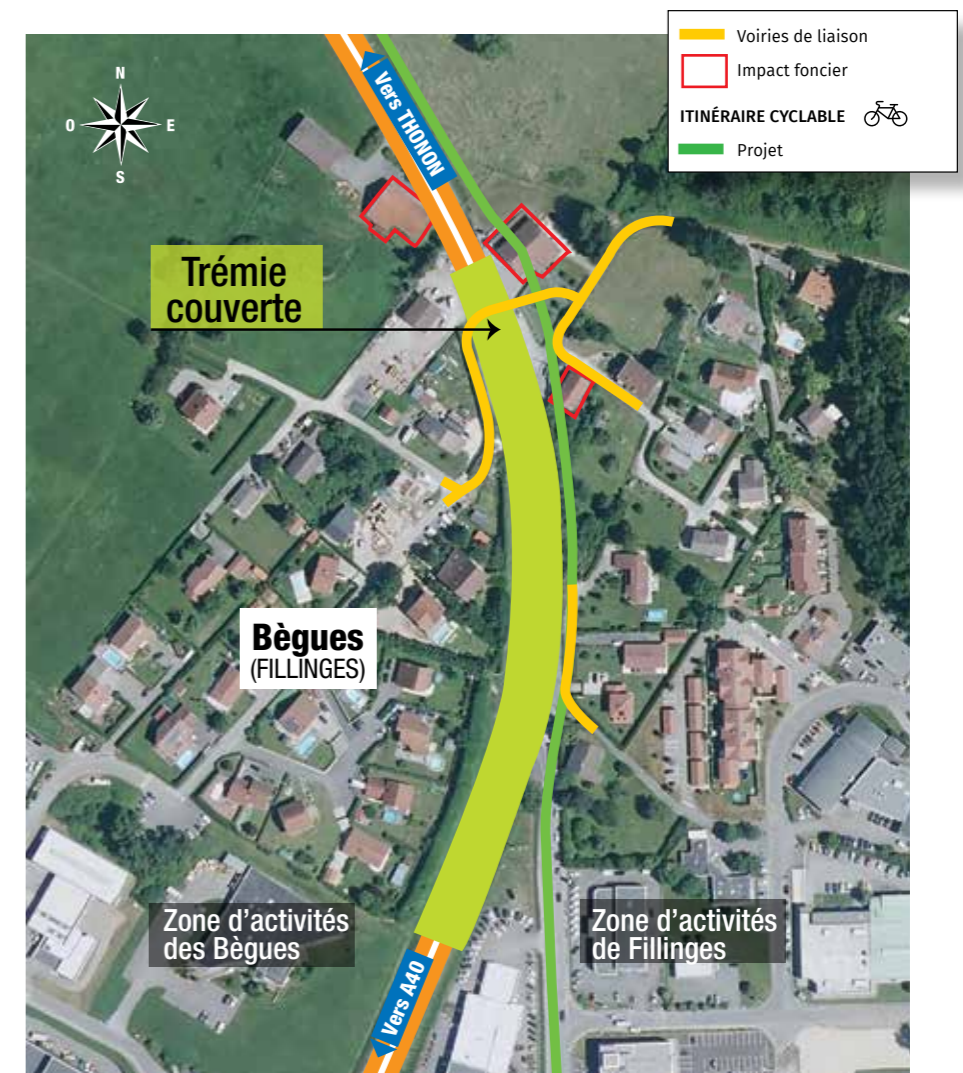
La trémie couverte débutera au droit de la première maison du hameau des Bègues à l'ouest et s'étendra sur une longueur de 300m environ.

Elle va permettre de retrouver une continuité urbaine entre l'est et l'ouest du hameau et de diminuer drastiquement les nuisances sonores de la RD903.

Les aménagements en surface permettront de générer de nouvelles opportunités pour le hameau et d'assurer la continuité de la véloroute Léman-Mont-Blanc par la nouvelle voie verte en provenance de Loëx.



© Spielmann - Chirino





Favoriser et développer les modes actifs et l'intermodalité

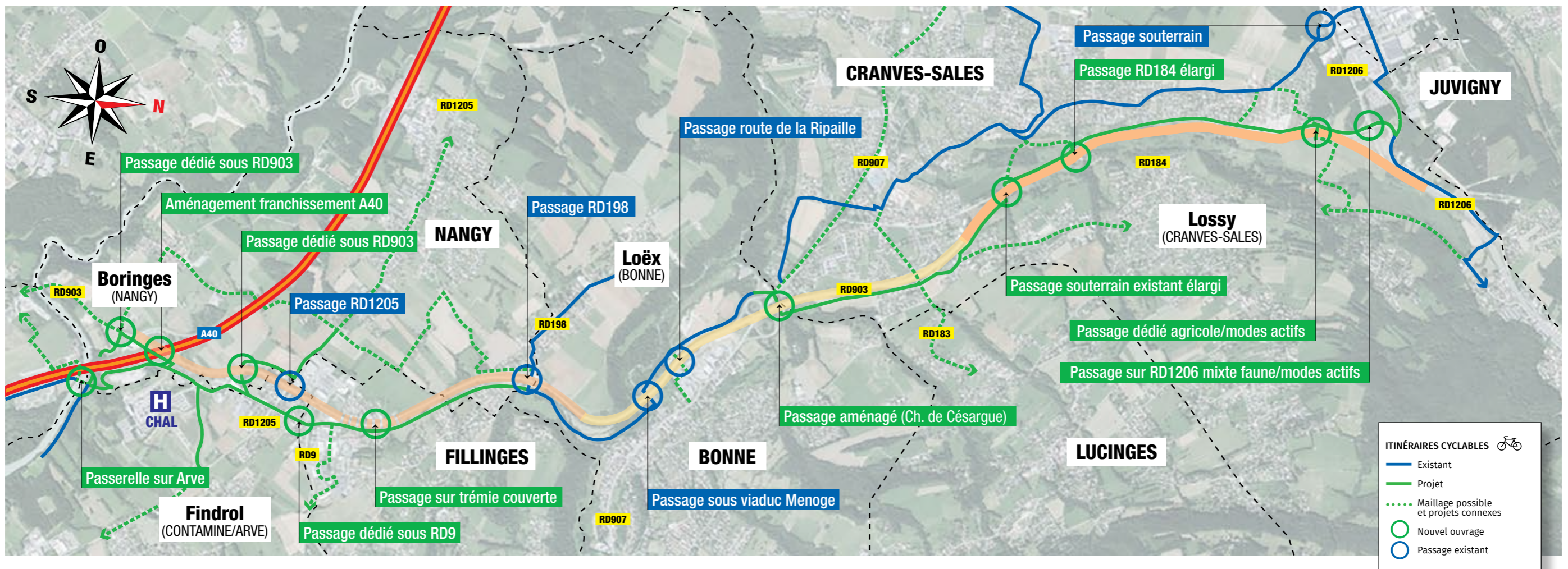
# Structurer un **VÉRITABLE RÉSEAU** de modes actifs

Le projet a une ambition forte et marquée : celle de développer l'intermodalité autour de l'axe de la RD903, notamment en créant les conditions favorables au développement de l'usage des modes actifs. Pour cela, le projet prévoit la réalisation d'itinéraires cyclables continus ainsi que des passages nouveaux permettant un véritable maillage entre les communes, les hameaux, les centres-bourgs. Se profile avec ce projet l'anticipation des changements de comportement et l'appropriation de ces itinéraires par les cyclistes pour les trajets domicile-travail mais également pour les loisirs et la balade.

Véçu à ce jour principalement comme une nuisance, l'axe RD903, ainsi aménagé, offre alors une réelle offre de transports multimodale pour répondre à la demande croissante de déplacements en modes actifs, demande dopée par l'usage de l'assistance électrique.

## Un itinéraire dédié et sécurisé en continu du nord au sud

Le projet prévoit de créer un itinéraire cyclable structurant le long de la RD903 en créant 11 km de nouvelle voie cyclable, en deux tronçons équivalents, qui viendront se connecter à la partie existante de la voie verte entre Bonne et Loëx.



## Créer de nouveaux ouvrages pour un maillage complet

Pour rendre possible le maillage du réseau modes actifs, le projet prévoit la réalisation ou le réaménagement de plusieurs ouvrages de franchissement de la RD903 en plus de l'émblématique réaménagement de l'ouvrage des Chasseurs ouvert aux modes actifs et à la faune. Du sud au nord, il est ainsi proposé :

- > un nouvel ouvrage dédié sous la RD903 au niveau de la route des Vainges,
- > un nouvel ouvrage dédié sous la RD903 à proximité de la RD1205,
- > l'ouvrage existant de franchissement de la RD1205,
- > un nouvel ouvrage dédié sur la RD9,
- > le réaménagement du passage sous la RD903 au droit du chemin de Césargue au niveau de l'échangeur de Bonne,
- > le réaménagement du passage sous la RD903 au nord de la Bergue,
- > l'élargissement du passage au niveau du Creux,
- > la création d'un passage dédié modes doux / agricole au niveau du chemin du Cry Marmet.

L'offre d'itinéraires dédiés et sécurisés sera ainsi radicalement transformée pour ouvrir enfin la voie à un développement massif de l'usage des modes actifs dans ce secteur.



## Pouvoir se rendre au CHAL à vélo

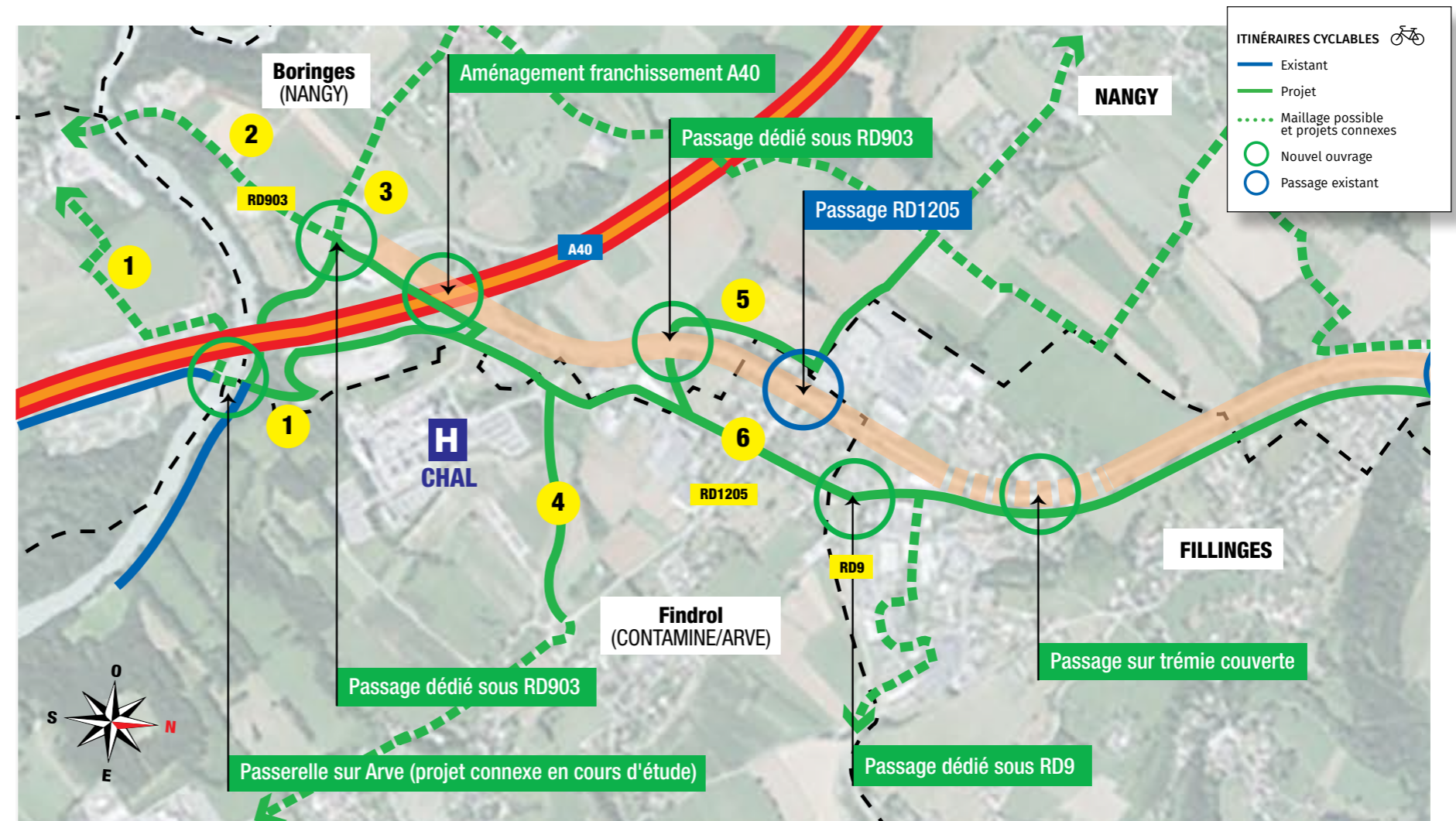
Le CHAL offre un potentiel très important de trajets domicile-travail en modes actifs pour les nombreux employés qui vivent à proximité. Le projet a pour but de mettre en place les différents aménagements qui vont permettre de converger vers le CHAL en toute sécurité.

Le projet ouvrira ainsi les itinéraires suivants :

- > Depuis Scientrier (voir itinéraire 1 sur plan ci-dessous), via une nouvelle passerelle sur l'Arve (projet en cours d'étude porté par le Département) pour traverser l'Arve entre Nangy et Contamine-sur-Arve.
- > Depuis Reignier (voir itinéraire 2 sur plan ci-dessous), La-Rochesur-Foron via le projet de la RD903 Sud entre La-Roche et Findrol.
- > Depuis Borings (voir itinéraire 3 sur plan ci-dessous), par un ouvrage dédié de franchissement de la RD903 qui rejoindra les

bords de l'Arve (usage loisirs et promenade), ainsi que par la remise en service d'un cheminement sur l'ouvrage de traversée de la RD903 au-dessus de l'A40, prolongé vers le CHAL.

- > Depuis la RD1205 Bonneville (voir itinéraire 4 sur plan ci-dessous), un aménagement dédié sera proposé côté sud de la route (entre le CHAL et la RD1205).
- > Depuis la RD1205 Nangy (voir itinéraire 5 sur plan ci-dessous), un itinéraire dédié sera aménagé.
- > Vers le nord (voir itinéraire 6 sur plan ci-dessous), le tronçon de la route de Findrol, délesté de la majorité de son trafic, pourra accueillir un itinéraire partagé (transports en commun, riverains, modes actifs) qui sera prolongé par une voie verte (continuité Léman-Mont-Blanc) en direction de Loëx et connecté au projet d'itinéraire en direction du Pont de Fillinges.





Favoriser et développer les modes actifs et l'intermodalité

# Anticiper et favoriser les **MOBILITÉS PARTAGÉES**

L'ambition de ce projet global de mobilité est de favoriser l'intermodalité au sens large, avec les aménagements pour les modes actifs (cf. pp. 18-19) mais également avec la création de parkings de covoiturage, l'étude d'autres implantations potentielles pour le covoiturage ou le rabattement, notamment vers les transports en commun. Le projet doit aussi valoriser les projets de transports en commun portés par les autorités compétentes partenaires, notamment celui du bus à haut niveau de service (BHNS) entre Annemasse et Fillinges.

## Développer les P+R pour favoriser le covoiturage et l'intermodalité

Dans le cadre du projet, il est d'ores et déjà prévu de construire un nouveau parking de covoiturage au niveau du CHAL (l'actuel de 96 places est largement saturé et pose des problèmes d'accès aux services d'urgences). Les études ultérieures permettront d'affiner la volumétrie, le nombre de places et la position de ce parking. À ce stade, l'implantation privilégiée est entre les deux giratoires du CHAL, en coordination avec les lignes de transports en commun actuelles, le réseau routier et les liaisons modes doux.

Par ailleurs, les espaces libérés dans les délaissés créés par l'aménagement de l'échangeur de Bonne pourraient être consacrés à la réalisation d'un parking de covoiturage pour les flux entre la RD903 et la RD907. Celui-ci pourrait également servir de rabattement pour prendre le futur bus à haut niveau de service reliant Annemasse à Bonne.

### Renforcer l'accessibilité des P+R depuis la RD903

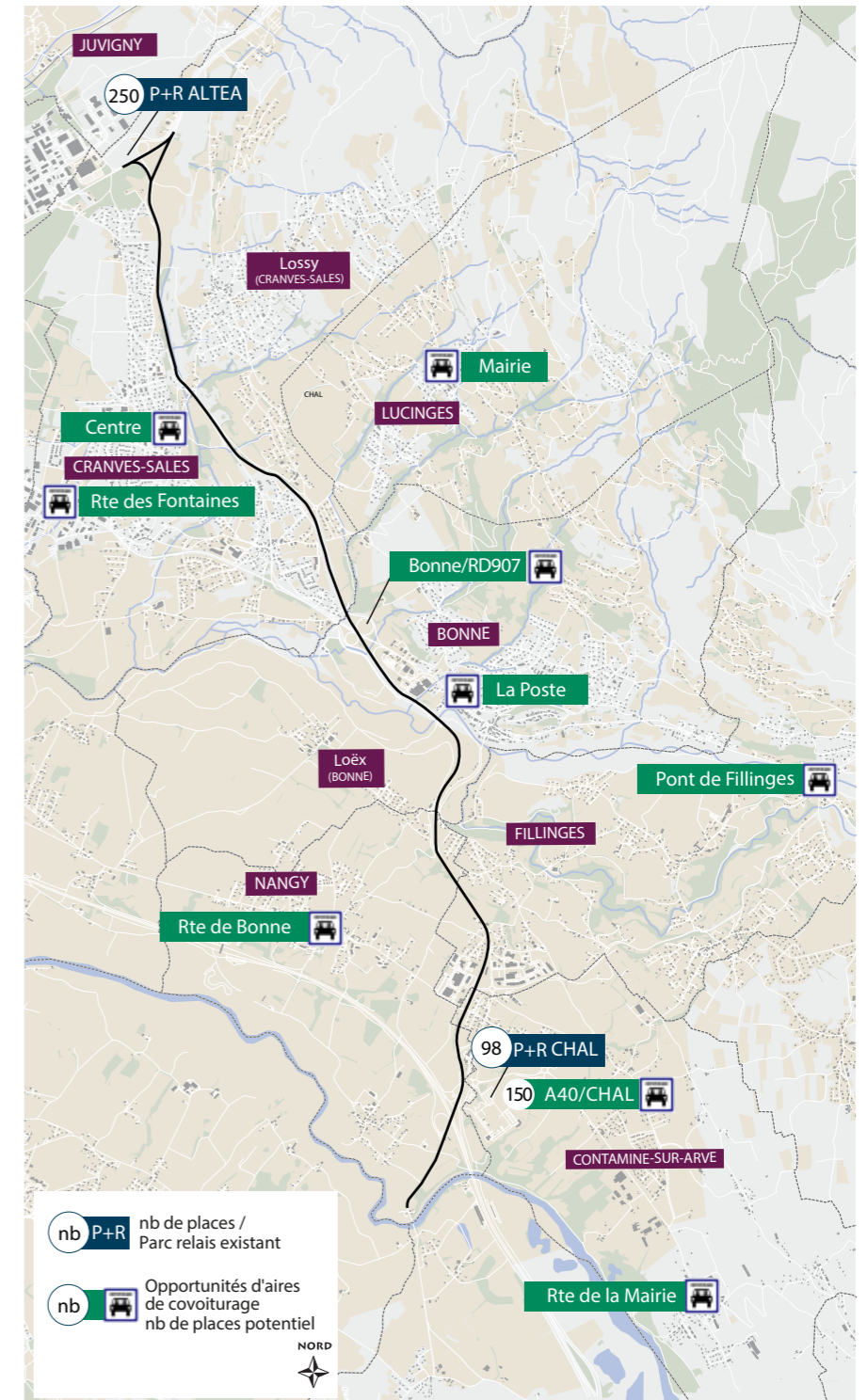
La modification des échangeurs routiers de Findrol et des Chasseurs permettra de faciliter l'accessibilité aux P+R existants.

En effet, la modification du carrefour au droit du P+R Altea, sur la RD1206, offrira plus de mouvement et facilitera ainsi son accès depuis la RD903.

À Findrol, la desserte directe depuis l'A40, assurera une meilleure desserte du parking de covoiturage qui sera construit.

Par ailleurs, le projet rendra accessibles des espaces libérés en vue d'éventuels nouveaux parkings-relais ou de covoiturage.

Enfin, un jalonnement incitatif sera prévu dans le projet afin d'identifier ces parkings depuis l'axe de la RD903 et assurer ainsi leur visibilité.



## Transports en commun : profiter des opportunités apportées par le projet

### Anticiper les besoins de la ligne BNHS Annemasse-Fillings

Les deux ronds-points sur la RD907 prévus dans l'aménagement de l'échangeur de Bonne vont permettre de créer une voie dédiée au bus à haut niveau de service (BHNS) pour assurer la fluidité de son temps de parcours et sa priorité aux deux ronds-points.

### Mettre en valeur les lignes

La réorganisation de l'accès au CHAL va également servir à la desserte en transports en commun et notamment à l'amélioration significative du trajet pour les lignes Y04 et 274. Celles-ci pourront sortir et revenir sur l'A40 après un arrêt au CHAL ou au P+R et covoiturage avec un trajet largement raccourci et sécurisé.

L'apaisement de la circulation dans le bourg de Findrol sera une formidable opportunité pour le développement des transports en commun.



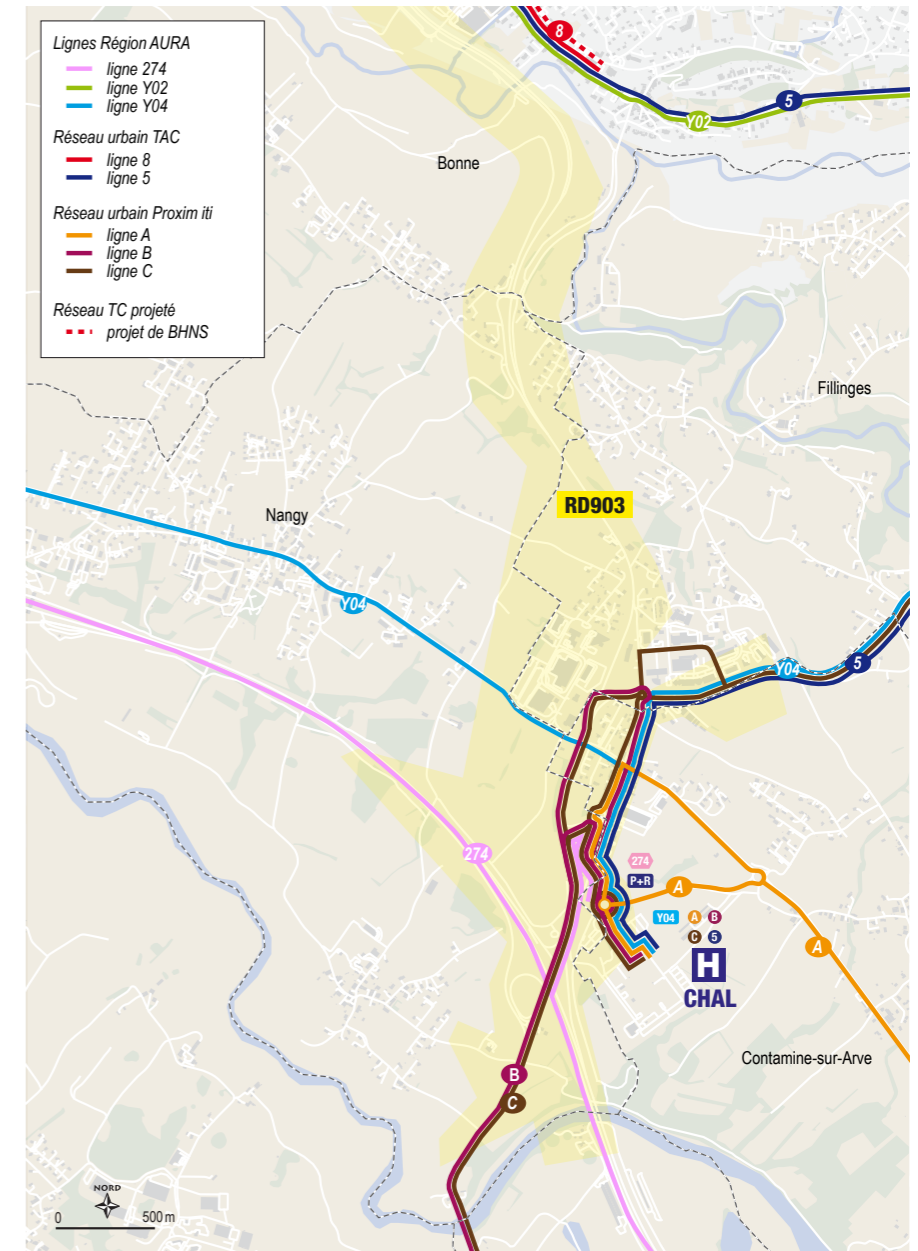
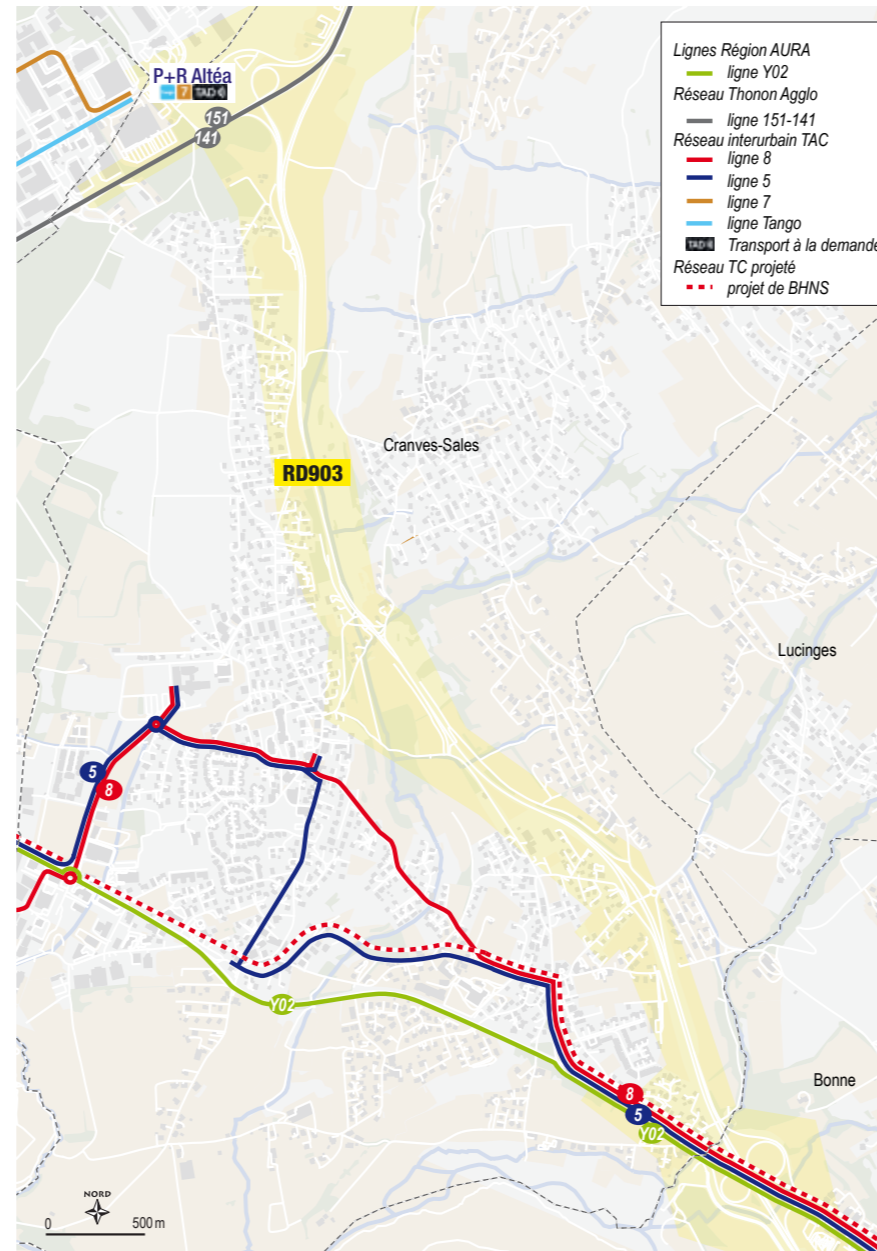
### Quid d'une voie réservée aux transports en commun (TC) sur la RD903 ?

Le principe de voie réservée est pertinent dès que de la congestion est présente sur un axe, cependant elle doit correspondre aux besoins d'un volume important d'usagers pour justifier un tel aménagement.

Sur l'axe en projet, il n'y a pas d'intérêt pour l'aménagement d'une voie dédiée aux transports en commun.

- Les faibles volumes concernés et la multiplicité des origines / destinations des usagers qui empruntent cet axe ne permettent pas de valoriser l'aménagement d'une voie réservée ;
- Le trafic prépondérant sur la RD903 concerne des flux de transit en contournement d'Annemasse, pour des déplacements nord / sud du département. La création d'une voie réservée sur une partie d'un parcours plus global ne présente pas d'intérêt.

La stratégie de développement des transports collectifs sur le territoire s'est orientée ces dernières années sur la mise en service du Léman Express et le franchissement des douanes (principaux secteurs de congestion).



# Conclusion : les **BÉNÉFICES** d'un **PROJET GLOBAL**

## Sécuriser et fluidifier le trafic

### Le trafic sécurisé et fiabilisé sur l'ensemble du linéaire et aux points d'échange

L'ensemble de l'itinéraire aura un profil homogène à 2x2 voies, ce qui améliorera la sécurité et la fluidité. L'axe restera gratuit.

### Des flux séparés, l'accès au CHAL amélioré et sécurisé

La reprise complète des échanges A40-RD903-CHAL au niveau de Findrol va permettre :

- de résorber les congestions dues à la confusion des flux entre déplacements de transit et les flux locaux ;
- de sécuriser l'échangeur avec la suppression des tourne-à-gauche dangereux ;
- d'améliorer et de sécuriser l'accès au CHAL en créant des accès directs avec l'A40 et la RD903.

### Findrol et le hameau des Bègues apaisés

- La traversée de Findrol est apaisée grâce à la déviation des flux importants vers le CHAL et les nouveaux échanges créés entre la RD9, la RD903 et la RD1205 ;
- La desserte de la vallée Verte est facilitée depuis la RD903 et l'A40 ;
- La trémie couverte va totalement apaiser le hameau des Bègues en termes de nuisances sonores et visuelles. De plus cette trémie ouvre de nouvelles perspectives d'aménagement en supprimant l'effet de coupure de la RD903 et permettra le passage du nouvel itinéraire cyclable.

### Des échangeurs sécurisés et adaptés au trafic

Ces réaménagements vont permettre aux échangeurs d'être en conformité avec le trafic d'une 2x2 voies en toute sécurité avec des échanges dénivelés et des voies d'insertion adaptées.

## Améliorer l'intégration environnementale et l'ambiance sonore

### Mettre à niveau le traitement et la protection de la ressource en eau

- Le projet reprend le traitement des eaux de ruissellement sur tout le linéaire avec la création d'un réseau de collecte et de bassins de rétention sécurisant notamment le captage d'eau potable du Bray ;
- Le projet permet de redimensionner les différents ouvrages hydrauliques pour mieux gérer crues et débordements.

### Rétablir les continuités écologiques

Trois continuités écologiques majeures sont recréées avec :

- La reprise de l'ouvrage existant au carrefour des Chasseurs pour en faire un passage réservé aux modes actifs et à la faune ;
- La reprise des ouvrages au niveau de l'échangeur de Bonne pour les adapter aux différents passages faunes sous la RD903 et la RD907 ;
- Un nouvel ouvrage spécifique entre Findrol et Loëx dans la continuité du corridor écologique existant.

### Préserver les sites sensibles

Outre la prise en compte de la tourbière de Lossy et de la zone humide du Creux, d'autres propositions spécifiques, comme des zones de compensation écologique ou le rétablissement de l'ensemble des dessertes agricoles impactées permettront d'accompagner l'intégration environnementale du projet.

### Mettre à niveau les protections acoustiques

Sur toutes les parties du linéaire, les protections acoustiques seront reprises selon la réglementation en vigueur et complétées aux endroits le nécessitant.

## Favoriser et développer les modes actifs et l'intermodalité

### Un véritable réseau cyclable structuré autour d'aménagements ambitieux :

- Un itinéraire cyclable structurant et continu créé le long de la RD903 entre les Chasseurs (connexion au P+R Altéa) et la zone des Vainges à Nangy de l'autre côté de l'A40 ;
- Cinq itinéraires sécurisés qui convergent vers le CHAL pour permettre le développement des trajets domicile-travail ;
- Neuf ouvrages de franchissement de la RD903 créés ou réaménagés et des tracés connectés avec les projets connexes pour le maillage des itinéraires cyclables.

### Un projet multimodal qui anticipe l'arrivée de transports en commun et le covoiturage.

- L'aménagement de l'échangeur de Bonne va permettre le passage dans les meilleures conditions du futur bus à haut niveau de service entre Annemasse et Fillinges ;
- Un parking de covoiturage sera réalisé à Findrol ;
- Par ailleurs d'autres opportunités d'aires de covoiturage sont identifiées grâce aux aménagements réalisés qui libèrent des tènements fonciers.



Le projet proposé s'attache à optimiser au mieux l'infrastructure en la modernisant pour fiabiliser et sécuriser le trafic existant et à venir, améliorer sensiblement la qualité de vie des riverains et mieux intégrer l'ouvrage existant dans son environnement.

En structurant une véritable offre d'itinéraires cyclables maillée avec les projets connexes, il anticipe le développement des modes actifs et ouvre de nouvelles opportunités au covoiturage et à l'utilisation facilitée des transports en commun.



# ANNEXE 1

Extrait des Procès-Verbaux  
des Séances du Conseil départemental  
SEANCE DU 4 AVRIL 2022  
n° CD-2022-044

RAPPORTEUR : M. SADDIER Martial

OBJET : AMENAGEMENT DE LA RD 903 A 2X2 VOIES ENTRE L'A40 ET LE CARREFOUR DES CHASSEURS - LANCEMENT CONCERTATION

Le Conseil départemental de la Haute-Savoie dûment convoqué le 22 mars 2022 s'est réuni en séance publique, à l'Hôtel du Département à ANNECY, sous la présidence de :

M. SADDIER Martial, Président du Conseil départemental

Présent(e)s :	
Vice-Président(e)s :	M. RUBIN Nicolas, M. PEILLEX Jean-Marc, Mme DONZEL-GONET Marie-Louise, M. BAUD-GRASSET Joël, Mme LHUILLIER Myriam, M. TARDY Lionel, Mme BEURRIER Chrystelle, M. MAS Jean-Philippe, Mme BOUCHET Estelle
Autres membres :	Mme DUBY-MULLER Virginie, Mme DULIEGE Fabienne, Mme GAY Agnès, Mme GONZO-MASSOL Valérie, Mme MAHUT Patricia, Mme MAURIS Odile, Mme METRAL Marie-Antoinette, Mme MUGNIER Magali, Mme PETEX-LEVET Christelle, Mme TEPPE-ROGUET Marie-Claire, Mme TERMOZ Aurèle, M. BAUD Richard, M. BOCCARD Bernard, M. CATTANEO Marcel, M. DAVIET François, M. DEPLANTE Daniel, M. EXCOFFIER François, M. LAMBERT Gérard, M. MORAND Georges, M. PUTHOD Dominique, M. RATSIMBA David, M. VERDONNET Christian
Représenté(e)s : (Délégation(s) de vote)	
Mme JULLIEN-BRECHES Catherine à M. SADDIER Martial, Mme LEI Justine à M. RUBIN Nicolas	
Absent(e)s / Excusé(e)s :	

Quorum et Délégations de vote vérifiées			
Membres en exercice :	34	Adopté à l'unanimité	
Présent(e)s :	32	Voix Pour	34
Représenté(e)s / Absent(e)s excusé(e)s :	2 / 0	Voix contre	0
Suffrages exprimés :	34	Abstention(s)	0

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de la Voirie,

Vu le Code de l'Urbanisme, notamment ses articles L.103-2 à L.103-6 et R.103-1,

Vu la délibération n° CG-2002-114 du 18 mars 2002 adoptant le Règlement Budgétaire et Financier,

Vu l'avis favorable émis par la 3<sup>ème</sup> Commission Infrastructures Routières, Déplacements et Mobilité, Bâtiments, Aménagement Numérique lors de sa réunion du 21 mars 2022.

Les visas ci-avant ayant été rappelés, M. le Président expose que, face aux importants besoins de déplacement à l'approche de l'aire urbaine annemassienne que ce soit depuis le Chablais ou depuis le sud du département, le réseau routier principal, constitué des RD 1205, RD 1206, RD 9, RD 903 et RD 907, s'avère actuellement inadapté et insuffisant pour répondre aux besoins de mobilité des haut-savoyards.

Si les infrastructures routières sont à revoir, il est primordial de développer dans le cadre de ce projet l'intégralité des infrastructures capables demain de répondre au besoin de déplacements en réduisant notablement l'autosolisme.

Il est pour cela nécessaire de développer des voies en site propre et rétablir leur continuité, pour les modes actifs mais également pour les transports en commun, et de développer des aires de covoiturages. Enfin, le réseau routier existant constitue un obstacle pour la faune qu'il conviendra de s'attacher à supprimer.

Cette carence des infrastructures occasionne des désordres en terme de sécurité routière, de fluidité, mais génère également des nuisances importantes pour le cadre de vie des habitants, et des impacts négatifs sur l'environnement. Aussi, il convient de procéder à l'aménagement de la liaison entre l'A40 et le carrefour des chasseurs sur le tracé de l'actuelle RD 903.

#### I - Les enjeux et objectifs du projet

Les grandes orientations du projet sont la mise à 2x2 voies de la RD 903 entre le diffuseur autoroutier de l'A40 à Findrol et l'échangeur des chasseurs à l'entrée ouest de l'agglomération d'Annemasse ainsi que le traitement des liaisons entre la RD 903 et les autres voiries départementales à proximité et l'A40.

Les premières études réalisées sur le périmètre du projet ont permis d'identifier les objectifs suivants :

- sécuriser et fluidifier le trafic sur la RD 903 ;
- garantir les échanges avec les autres voiries départementales du secteur et l'A40 ;
- améliorer la desserte et l'accessibilité du Centre Hospitalier Alpes Léman (CHAL) ;
- favoriser l'apaisement des centres bourgs, notamment celui de Findrol ;
- développer un réseau de liaisons mode doux destiné à effacer la coupure générée par la RD 903, et assurer la continuité de liaisons cyclables telles que la Véloroute Léman Mont-Blanc mais également toutes les continuités cyclables pour ce secteur densément urbanisé dans le périmètre d'étude ;
- atténuer les impacts environnementaux et les nuisances générées par l'infrastructure existante ;
- en particulier, restaurer les continuités écologiques interrompues par l'actuelle RD 903 ;
- susciter l'émergence d'aménagements en faveur du co-voiturage, des transports en commun, du report modal ;
- assurer l'entretien et l'exploitation de l'ouvrage.

Afin de répondre aux objectifs fixés, le projet prévoit :

- la mise à 2x2 voies de la RD 903 et la reconfiguration du diffuseur avec l'A40 ;
- la restructuration de l'ensemble des points d'échanges avec les voiries départementales existantes, la suppression des accès directs de riverains et des mouvements dangereux ;
- l'amélioration des accès au Centre Hospitalier avec notamment des liaisons directes depuis et vers l'A40 et la RD 903 ;
- la création d'une trémie couverte sur la commune de Nangy secteur des Bègues ;
- l'apaisement des voies traversant le hameau de Findrol ;
- la réalisation de la continuité de la véloroute Léman Mont-Blanc sur la section entre Bonne / Nangy / Contamine-sur-Arve, ainsi que le développement d'itinéraires dédiés pour les modes actifs entre les différents centres bourgs ;
- la réalisation d'au moins un parking de co-voiturage.

Afin de mettre en œuvre le projet, il convient désormais d'ouvrir la concertation préalable, en application de l'article L.103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme, pour le projet de liaison entre l'A40 et le carrefour des Chasseurs.

## II - Modalités de la concertation préalable

La concertation préalable sera ouverte du 04 mai 2022 au 22 juin 2022 et se déroulera selon les modalités suivantes :

- un dossier de concertation préalable sera mis à la disposition du public, dans les lieux suivants aux emplacements réservés à cet effet, soit à l'Hôtel du Département, bâtiment des services, et dans les mairies des communes de Cranves-Sales, Bonne, Fillinges, Nangy et Contamine-sur-Arve aux horaires habituels d'ouverture.
- le dossier de concertation comprendra notamment :
  - o la présente délibération,
  - o un dossier de présentation du projet,
  - o un registre destiné à recueillir les observations du public.

Il sera également disponible sur le site internet du département « www.hautesavoie.fr » rubrique les « + » sous-rubriques « enquêtes publiques et appels à projets ».

Une ou des réunions publiques pourront être organisées pendant la période de concertation et d'autres actions pourront être mises en œuvre pour recueillir l'avis du public.

À l'issue de la concertation préalable, il sera rendu compte du bilan de celle-ci, par délibération du Conseil départemental.

Durant toute la durée de la concertation, la présente délibération sera affichée à l'Hôtel du Département, bâtiment des services, et dans les mairies des communes de Cranves-Sales, Bonne, Fillinges, Nangy et Contamine-sur-Arve.

## III - Convention de délégation de maîtrise d'ouvrage entre le Conseil départemental de la Haute-Savoie et la Société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du Tunnel routier sous le Mont-Blanc (ATMB)

La reconfiguration du diffuseur sur l'A40 relève de la maîtrise d'ouvrage de la Société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du Tunnel routier sous le Mont-Blanc (ATMB), conformément au cahier des charges de concession signé avec l'État, ayant pour objet de lui confier la construction, l'entretien et l'exploitation de l'autoroute A40.

Aussi, ATMB délègue temporairement sa maîtrise d'ouvrage au Département de la Haute Savoie pour ce qui concerne la procédure de concertation pour le raccordement des bretelles de l'échangeur autoroutier n° 15 avec la RD 903 et autorise ainsi le Département à réaliser la concertation préalable par le biais d'une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage.

Il est demandé à l'Assemblée départementale de bien vouloir délibérer et statuer.

**Le Conseil départemental,**  
**après en avoir délibéré,**  
**à l'unanimité,**

**APPROUVE** les objectifs poursuivis par le projet et les modalités de la concertation préalable énoncées ci-dessus.

**APPROUVE** la convention de délégation de maîtrise d'ouvrage entre le Conseil départemental de la Haute-Savoie et la Société concessionnaire française pour la construction et l'exploitation du Tunnel routier sous le Mont-Blanc (ATMB).

**AUTORISE** M. le Président à ouvrir la concertation préalable en application de l'article L.103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme selon les modalités énoncées ci-dessus.

**AUTORISE** M. le Président à signer ladite convention de délégation de maîtrise d'ouvrage, ci-annexée.

**Délibération télétransmise en Préfecture**  
**le 12/04/2022 ,**  
**Publiée et certifiée exécutoire,**  
**le 14/04/2022,**  
Signé,  
Pour le Président du Conseil départemental,  
Le Directeur de l'Assemblée,  
Jean-Pierre MORET

Ainsi fait et délibéré,  
Pour extrait conforme,  
Signé,  
**Le Président du Conseil départemental,**  
**M. SADDIER Martial**



Avec le financement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes



**La Région**  
Auvergne-Rhône-Alpes

Ce document a été réalisé sous l'autorité du Département de la Haute-Savoie  
Maîtrise d'oeuvre : BG Ingénieurs Conseils (Mandataire) et Sage Environnement (co-traitant)

Conception éditoriale : Ajuste Communication  
Création graphique et réalisation : MD Conseil & associés  
Imprimé en France - Avril 2022

Cartographie et illustrations : Ajuste Communication / MD Conseil & associés

Crédits photos : Spielmann-Chirino, Dép.74-Y.Demange/Aérostudio, MD Conseil et associés, Cabinet Uguet, Pedrotti & Louis

**haute**   
**savoie**  
le Département