

**Véloroute des Préalpes en Combe de Savoie
entre Albertville et Laissaud
Dossier d'enquête préalable
à la Déclaration d'Utilité Publique
Résumé non technique**



Août 2012

SOMMAIRE

1	Introduction	3
2	Contexte de l'opération	4
3	Coupes types	6
3.1	Dessin du profil type de la véloroute	6
3.2	Profil en travers particulier, en voie verte élargie pour le passage des engins agricoles.....	6
3.3	Profil en travers particulier à proximité des cours d'eau	7
4	Etat initial de l'environnement	8
4.1	Milieu physique	8
4.2	Milieu naturel.....	10
4.3	Milieu humain	11
4.4	Paysage	14
5	Analyse des variantes	14
6	Présentation du projet soumis à l'enquête	15
6.1	Présentation du projet, d'Albertville à Laissaud	15
7	Analyse des effets du projet et mesure d'insertion dans l'environnement	17
7.1	Milieu physique	17
7.1.1	Géologie	17
7.1.2	Eaux souterraines.....	17
7.1.3	Eaux superficielles.....	17
7.1.4	Risques naturels.....	17
7.1.5	Qualité de l'air.....	18
7.2	Milieu naturel.....	18
7.3	Milieu humain	19
7.3.1	Documents d'urbanisme	19
7.3.2	Activités économiques et touristiques	19
7.3.3	Partage de voies	20
7.3.4	Activités agricoles.....	20
7.3.5	Nuisances acoustiques.....	20
7.3.6	Réseaux	21
7.3.7	Patrimoine culturel	21
7.4	Paysage	21
8	Analyse des effets potentiels de l'opération sur la santé et mesures associées.	22
9	Coûts estimatifs des mesures envisagées en faveur de l'environnement.....	22
10	Analyse des méthodes d'études et d'évaluation utilisées	22

1 INTRODUCTION

Ce document est le résumé non technique du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet de véloroute des Préalpes en Combe de Savoie entre Albertville et Laissaud. Il a pour vocation d'offrir une lecture synthétique et agréable, c'est pourquoi le lecteur est invité à se reporter au dossier complet pour avoir toutes les informations détaillées.

Le dossier complet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 6 avril 2012. Il contient également les réponses du Département de la Savoie à cet avis.

2 CONTEXTE DE L'OPERATION

La Véloroute des Préalpes en Combe de Savoie, d'Albertville à Laissaud (jusqu'à la limite communale avec Pontcharra), objet du présent dossier, est un programme d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage du Département de la Savoie.

A plus grande échelle, ce programme s'inscrit dans un itinéraire de véloroute d'intérêt national, à travers le sillon Alpin, qui prend naissance à Annecy et suit la vallée de l'Isère d'Albertville à Valence. Son nom, « Véloroute des Préalpes » provient des quatre massifs préalpins qu'elle longe : le Vercors, la Chartreuse, Les Bauges et les Bornes.

Dans sa partie savoyarde, cette véloroute s'étend entre Ugine et Pontcharra sur un linéaire d'environ 60 km et s'insère dans la démarche « Actions en faveur des deux roues / Véloroutes et Voies Vertes » instituée par le Conseil général de Savoie.

Depuis 2007, elle est inscrite au schéma de référence des véloroutes et voies vertes de la région Rhône Alpes.

La Véloroute des Préalpes en Combe de Savoie doit se raccorder, à terme, aux itinéraires haut-savoyard et isérois, empruntant des voies existantes (partagées), ou en site propre (spécifiques, à créer).

Le tracé se situe tantôt en rive gauche tantôt en rive droite de l'Isère, dont il peut emprunter les berges.

Le tronçon Ugine/Albertville est déjà mis en service. La traversée d'Albertville sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage communale.

Le programme de la Véloroute en Combe de Savoie se développe entre Albertville et Pontcharra, via Montmélian. Ce tronçon de 45 km traverse 6 cantons et 19 communes :

- le canton d'Albertville-sud, avec les communes d'Albertville sud, Grignon et Gilly sur Isère,
- le canton de Grésy sur Isère, avec les communes de Frontenex, Grésy-sur-Isère, Sainte-Hélène-sur-Isère et Tournon,
- le canton d'Aiguebelle, avec la commune d'Aiton,
- le canton de Saint Pierre d'Albigny, avec les communes de Fréterive, Saint Jean de la Porte, Cruet et Saint Pierre d'Albigny,
- le canton de Montmélian, avec les communes d'Arbin, Montmélian, La Chavanne, Saint Hélène du Lac, Francin et Laissaud,
- le canton de Chamoux-sur-Gelon avec la commune de Chamousset.

Le linéaire concerné par ce programme se décline en quatre sections :

- la section 1 (14 km), d'Albertville à Grésy sur Isère,
- la section 2 (11 km), de Grésy sur Isère à St Pierre d'Albigny,
- la section 3 (12 km), de St Pierre d'Albigny à Montmélian
- la section 4 (8 km), de Montmélian à Laissaud.

Néanmoins, le périmètre de l'état initial a été élargi aux communes se situant à proximité de la véloroute. Au total, 29 communes sont prises en compte dans le périmètre d'étude.

Le tracé emprunte majoritairement les cheminements existants, revêtus ou non : voies communales, chemins d'exploitations, pistes forestières, berges de l'Isère ou de ses affluents.

Pour les parties de tracé en site propre, les travaux à réaliser comprennent :

- le débroussaillage et l'abattage d'arbres,
- les terrassements, la réalisation d'une chaussée en enrobé de 3,50 m de largeur et de 2 accotements de 0.50 m de largeur,
- la réalisation d'ouvrages de franchissement (passerelles, passages inférieurs...),
- le traitement paysager des abords (enherbement des accotements, plantations éventuelles),
- la mise en place de la signalisation et de la signalétique.

Pour les parties de tracé réutilisant des voiries existantes, les travaux consistent :

- à une mise au gabarit de 4,00 m de largeur,
- à la réalisation d'un revêtement de qualité en enrobé,
- à la mise en place de la signalisation et de la signalétique adaptées.

Entre le Pont Albertin (Grignon) et la base de loisirs de Sainte Hélène sur Isère, la section existante a été réalisée dans les emprises publiques.

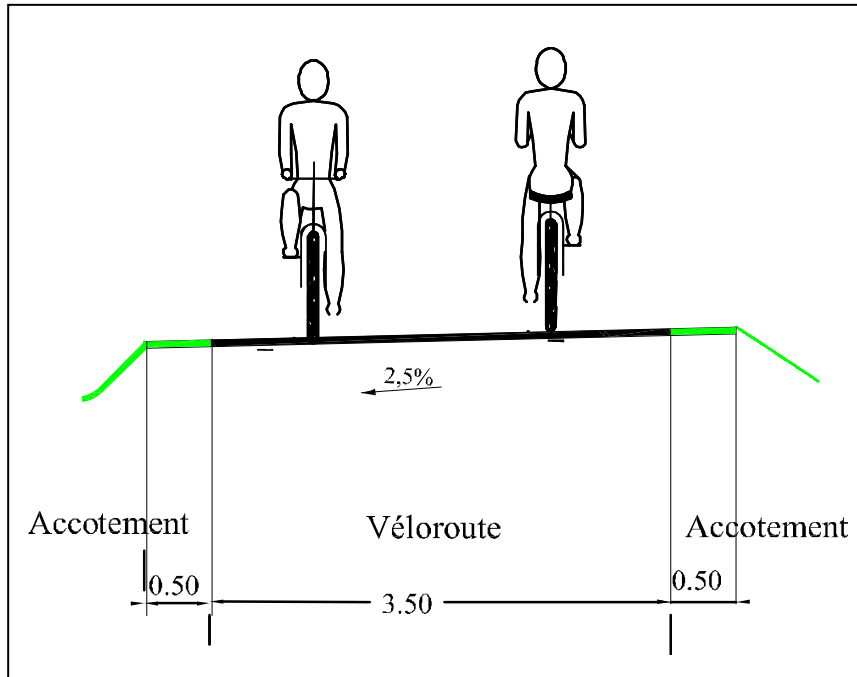
La conception de la véloroute suit les caractéristiques techniques et les critères énoncés par le CERTU dans le manuel « Recommandations pour les aménagements cyclables » d'avril 2000.

La réalisation de cette véloroute s'inscrit dans la démarche instaurée par le Département, à travers sa politique vélo mise en place depuis 1993. Les principes fondamentaux suivants ont guidé l'instauration de la véloroute sur ce territoire :

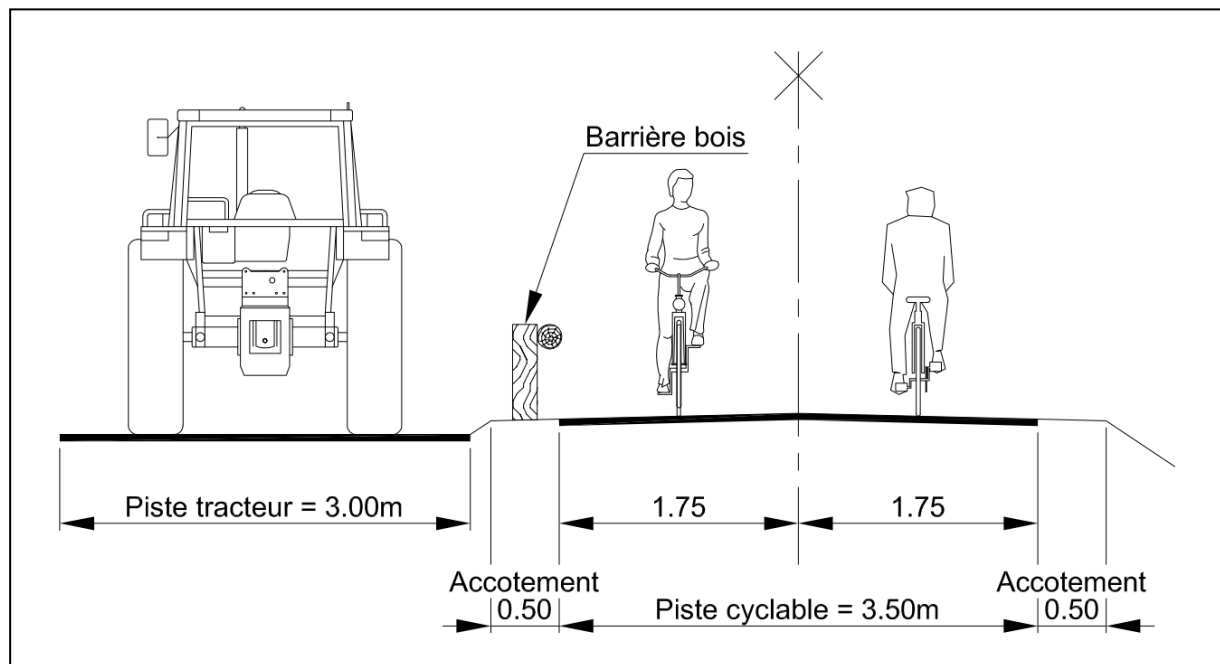
- développement du tourisme vert ou rural,
- promotion des déplacements en modes doux,
- instauration d'une utilisation de la véloroute écocitoyenne,
- accessibilité élargie à l'ensemble des usagers,
- développement des fonds de vallée,
- insertion environnementale, paysagère de l'itinéraire,
- optimisation des coûts d'investissements et d'entretien.

3 COUPES TYPES

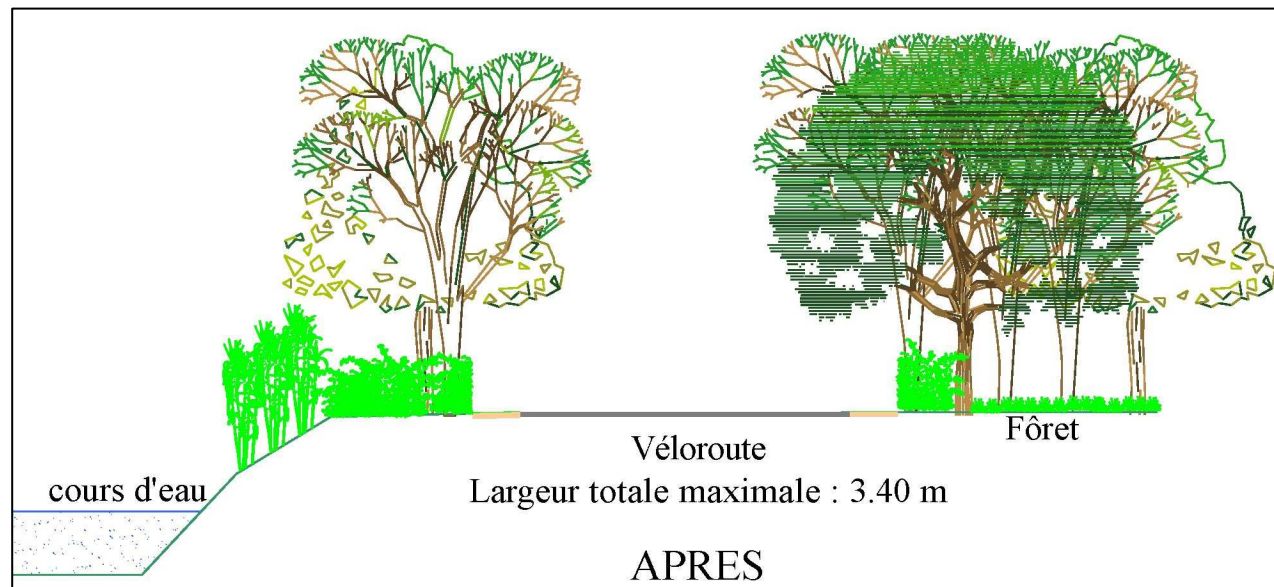
3.1 DESSIN DU PROFIL TYPE DE LA VELOROUTE



3.2 PROFIL EN TRAVERS PARTICULIER, EN VOIE VERTE ELARGIE POUR LE PASSAGE DES ENGINES AGRICOLES



3.3 PROFIL EN TRAVERS PARTICULIER A PROXIMITE DES COURS D'EAU



4 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

4.1 MILIEU PHYSIQUE

❖ CADRE GEOGRAPHIQUE

Le secteur d'étude se situe au sein de la Combe de Savoie dans le département de la Savoie, implantée entre le massif des Bauges, le massif du Beaufortain, le massif de Belledonne et le massif de la Chartreuse.

Le territoire de la Combe de Savoie correspond à la plaine de l'Isère entre sa confluence avec l'Arly à Albertville et la frontière entre les départements de la Savoie et de l'Isère. La Combe de Savoie est une plaine alluviale de 2 à 3 kilomètres de large en moyenne, vestige des dernières glaciations. Elle est orientée du Nord-Est vers le Sud-Ouest et s'étend sur un linéaire de 40 kilomètres environ.

Tout au long de l'itinéraire de la véloroute, le randonneur évoluera physiquement en plaine et visuellement en montagne.

❖ CLIMAT

Le climat de la Savoie est de type tempéré à tendance continentale. Comme dans toute zone montagneuse, l'influence du relief est importante et intervient fortement dans la modulation du climat, que ce soit pour l'intensité ou pour la répartition des précipitations. Les précipitations connaissent un maximum estival et prennent souvent un caractère orageux, parfois violent en montagne.

Les flux de sud génèrent des vents violents (foehn, lombarde) qui peuvent provoquer une accélération de la fonte des neiges et donc des crues.

❖ GEOLOGIE

La plaine alluviale de la Combe de Savoie sépare les massifs des Bauges (préalpes calcaires) et de Belledonne (massif cristallin externe) et s'insère dans le sillon alpin. La morphologie générale de la vallée en « U » est issue des différentes glaciations quaternaires. Le comblement progressif des lacs de fonte, puis l'apport torrentiel des matériaux issus de l'érosion, ont contribué à créer la plaine alluviale.

Les terrains rencontrés dans les vallées sont ainsi constitués d'alluvions quaternaires, pouvant atteindre une épaisseur supérieure à 100 m. Le niveau de sismicité de la Combe de Savoie est qualifié de faible mais des effets de site peuvent venir amplifier l'impact des séismes.

❖ EAUX SOUTERRAINES

De nombreux captages pour l'alimentation en eau potable, sont recensés dans le périmètre d'étude.

Sur les 19 communes traversées par le projet de véloroute, 14 possèdent un ou plusieurs captages. Elles rassemblent ainsi 76 captages, sources ou piézomètres. Francin, Saint Hélène du Lac, La Chavanne, Frontenex et Tournon ne possèdent pas de captages destinés à l'alimentation en eau potable.

Sur les communes voisines au projet, on dénombre 20 captages. Seules les communes de Châteauneuf, Coise Saint Jean Pied Gauthier et les Molettes ne possèdent pas de captage.

❖ EAUX SUPERFICIELLES

L'élément majeur de la zone d'étude correspond à l'Isère et à ses affluents.

L'Isère prend sa source à 3 482 m d'altitude. Elle s'écoule à la manière d'un torrent dans la vallée de la Tarentaise jusqu'à ce que la pente s'adoucisse à l'approche d'Albertville.

Elle effectue ensuite l'essentiel de son parcours dans la plaine, sur de faibles pentes et va se jeter dans le Rhône à 8 km au nord de Valence.

Le bassin versant de l'Isère au niveau de la Combe de Savoie couvre une superficie voisine de 4 970 km². Il draine les eaux des massifs de la Tarentaise à l'Est, du Beaufortain et du Val d'Arly au Nord Est, des contreforts sud des Bauges au Nord-Ouest et de la Maurienne et du Val Gelon au Sud.

En Combe de Savoie, l'Isère reçoit les apports de deux sous-bassins versants majeurs, celui de l'Arly à Albertville (650 km²) et de l'Arc à Chamousset (1 960 km²). L'Isère reçoit également des apports mineurs en provenance de petits torrents, dont les crues peuvent toutefois se révéler violentes à l'occasion d'orages.

Trois cours d'eau principaux, affluents de l'Isère, sont concernés par le projet. Il s'agit de la Bialle, de l'Aitelène et du Gargot.

Les paramètres physico-chimiques relevés sur l'Isère indiquent une bonne qualité.

Toutefois, son potentiel écologique a été évalué comme médiocre entre 2005 et 2009. En 2008, cet état a été dégradé à un niveau mauvais.

D'un point de vue chimique, les mesures effectuées en 2008 présentent des résultats mauvais.

La catégorie piscicole de l'Isère est de première catégorie, c'est-à-dire à dominance de salmonidés telle que la truite.

Sur ce secteur, l'Isère est classée au titre de l'article L.432-6 du Code de l'Environnement relatif à la libre circulation des poissons migrateurs.

❖ RISQUES NATURELS

L'arrêté préfectoral du 19 mai 2003 a prescrit un Plan de Prévention des Risques Inondation de l'Isère en Combe de Savoie et de ses affluents. 29 communes sont concernées par ce document.

Parallèlement, pour les autres risques, l'ensemble des communes du périmètre d'étude est sujet au risque lié à la rupture de barrage.

Ces communes se situent toutes en zone sismique 1B qui correspond à une faible sismicité.

Par ailleurs, quelques communes présentent des risques liés aux chutes de blocs, au transport de matière dangereuse et celui lié aux mouvements de terrain.

❖ QUALITE DE L'AIR

L'environnement étudié comprend ainsi les voies de circulation principales desservant l'aire d'étude : les autoroutes A430, A43, et les routes départementales D1090, D1006, D925 et D201.

Dans ce contexte rural général, exempt de pollution industrielle importante, la qualité de l'air est directement liée à la circulation automobile sur ces artères. Les relevés effectués par ATMO Rhône Alpes montrent des concentrations annuelles de polluants (NOx, Particules, Azote) inférieures aux valeurs réglementaires pour la santé humaine. Néanmoins, certains polluants peuvent présenter des concentrations mensuelles supérieures comme pour le dioxyde d'azote.

4.2 MILIEU NATUREL

L'aire d'étude possède un patrimoine naturel riche, tant du point de vue faunistique que floristique.

Cette richesse est reconnue par le classement de nombreux sites en ZNIEFF de type I et II, en ZICO ou en sites d'intérêt communautaire (réseau NATURA 2000).

De nombreux marais sont répertoriés sur le territoire. Leur état de conservation est directement lié aux activités humaines implantées dans leurs alentours. Certains présentent un état des plus remarquable tandis que d'autres présentent des perturbations et des morcellements de leurs habitats.

D'autres milieux naturels sont également répertoriés. Il s'agit de boisements alluviaux et ripisylves, de massifs boisés ainsi que des landes et des prairies.

Le biotope de la Bialle, au niveau de la commune de Grésy sur Isère, constitue le site le plus sensible de l'aire d'étude (arrêté préfectoral de protection de biotope, Natura 2000).

Des inventaires faune - flore ont été réalisés lors des étés 2004 et 2005. Ils ont permis de recenser les milieux, les espèces sensibles et protégées et d'en déterminer les sensibilités. Ces inventaires ont été complétés par plusieurs campagnes effectuées en 2010 et 2011 dans le cadre de la présente étude.

4.3 MILIEU HUMAIN

❖ DEMOGRAPHIE ET LOGEMENTS

Le secteur d'étude se caractérise par une forte augmentation générale de la population, de 1999 à 2008. La croissance démographique de l'ensemble des 29 communes est élevée avec + 16 % entre 1999 et 2008, soit une croissance annuelle de 1.8 %. Ce solde positif est largement supérieur à la moyenne rhône-alpine, qui était de 0.9% entre 1999 et 2006, ainsi qu'à la moyenne française de 0.7%. A l'échelle communale, des disparités apparaissent.

En lien avec cette croissance, on peut noter celle du nombre de logements, qui a connu une hausse de 17.8% entre 1999 et 2007.

❖ DOCUMENTS D'URBANISME

Parmi les 29 communes concernées par le projet de véloroute, 7 ont un Plan d'Occupation des Sols (POS) valant Plan Local d'Urbanisme (PLU), et 10 sont en cours d'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme. 11 communes ont un PLU approuvé.

Les occupations des sols des communes d'Albertville et de Sainte Hélène du Lac sont régies par leurs anciens POS, suite à l'annulation de leurs PLU par le tribunal administratif.

La commune de Bonvillard est régie par une carte communale approuvée.

❖ OCCUPATION DU SOL

La Combe de Savoie se structure autour de l'Isère. La plaine, façonnée par les crues de l'Isère avant endiguement, est entourée de massifs forestiers.

L'occupation du sol de la plaine présente une structure assez morcelée, avec une grande diversité d'utilisation des sols. Néanmoins, les terres agricoles sont les plus représentées.

La ville d'Albertville concentre à elle seule plus de la moitié des surfaces dédiées à l'urbanisation et aux zones industrielles et commerciales de la Combe de Savoie.

❖ ACTIVITES ECONOMIQUES

Sur les 29 communes du périmètre d'étude, plus de 4500 établissements actifs étaient dénombrés au 31 décembre 2008 selon l'INSEE dont près de la moitié dans le secteur tertiaire (commerces / transport / services).

L'agriculture représente 1/10^e des établissements.

❖ DEPLACEMENTS ET TRANSPORTS

La Combe de Savoie est desservie par des axes routiers majeurs :

- L'autoroute A430 / A43 permet de relier Albertville à Grenoble,
- La D990 permet de relier Albertville à Gilly sur Isère,
- En rive gauche de l'Isère, le territoire est drainé par la D925 qui, d'Albertville jusqu'à Bourgneuf, passe à proximité de l'Isère, puis s'en éloigne au-delà du périmètre d'étude.
- En rive droite de l'Isère, se trouvent deux artères principales. La première étant la D1090 rejoignant la D1006 à hauteur de Chamousset, la seconde plus éloignée de l'Isère est la D201.

Localement le périmètre d'étude est très largement desservi par tout un réseau de petites voiries départementales et communales permettant de traverser la Combe d'Albertville à Laissaud mais également de passer d'une rive à l'autre de l'Isère.

Une importante ligne de chemin de fer draine la Combe de Savoie (Ligne SNCF Tarentaise de Montmélian à Bourg-Saint-Maurice via Albertville). Il est d'ores et déjà prévu son amélioration dans une quinzaine d'années, avec le passage de la nouvelle ligne TGV Lyon-Turin.

Actuellement, 4 communes du projet possèdent une gare SNCF/TER.

Il s'agit de Frontenex, Grésy sur Isère, Saint Pierre d'Albigny ainsi que Montmélian.

❖ ACCIDENTOLOGIE

Selon l'observatoire national de la statistique des accidents, 201 accidents corporels ont été dénombrés en 2008 sur les routes du secteur d'étude.

23 personnes sont décédées à la suite de ces accidents et 244 ont été blessées. Entre 2007 et 2008, le nombre de tués a augmenté de façon notable (+ 14 tués).

❖ NUISANCES ACOUSTIQUES

La principale source de nuisances acoustiques répertoriée sur le territoire est liée au réseau autoroutier. Cet axe a été classé « Axe Bruyant » de catégorie 1 ou 2 selon les communes, par arrêté préfectoral du 21 juin 1999.

Néanmoins, l'urbanisation étant relativement éloignée de cet axe, cette nuisance ne constitue une gêne qu'en certains points très localisés.

La voie de chemin de fer est également source de nuisances acoustiques.

❖ RESEAUX ET SERVITUDES

De nombreux réseaux d'électricité, basse et haute tension, France Telecom, canalisations de gaz, voies de chemins de fer traversent le secteur d'étude.

❖ PATRIMOINE CULTUREL

Le projet s'insère dans un patrimoine riche, caractérisé par l'inscription et le classement de nombreux sites ou monuments historiques.

Sur le périmètre d'étude, sont dénombrés 11 monuments historiques et 7 sites inscrits au titre des articles L.341-1 à L.341-22 du Code de l'Environnement.

La plupart des monuments historiques présente un périmètre de protection de 500 mètres de large.

❖ TOURISME ET LOISIRS

Trois offices du tourisme sont recensés sur le périmètre d'étude, à Albertville, Montmélian et Saint Pierre d'Albigny, qui constituent les pôles touristiques du territoire. L'attrait pour ces sites est dû à leurs nombreux monuments et sites inscrits ainsi qu'au paysage naturel entrecoupé de vignes caractéristiques de la Combe de Savoie.

La Savoie offre de nombreux itinéraires pour le cyclotourisme. Le projet de la véloroute s'articule parfaitement dans le réseau cyclable existant et projeté, tant savoyard que haut-savoyard.

En effet, la véloroute des Préalpes en Combe de Savoie s'inscrit notamment dans un projet touristique majeur appelé « Véloroute du Tour du Massif des Bauges »

Des retombées économiques sont attendues de par la fréquentation de cette véloroute, mais la population locale constituera également une part importante de la fréquentation pour les trajets quotidiens.

Cette fréquentation s'appuiera sur l'attractivité spécifique locale liée notamment au contexte de l'aire d'étude : proximité du bassin chambérien, continuité cyclable envisagée entre le bassin annécien et la Combe de Savoie.

Les retombées générées par le vélotourisme (nuitées, restauration) sont beaucoup plus importantes per capita que celles du cyclisme de loisir. Il s'agira, de ce point de vue, de «vendre» la véloroute des Préalpes sur des marchés larges et lointains, régionaux (Lyon), nationaux (Paris) et internationaux (Genève, Bénélux, Allemagne).

4.4 PAYSAGE

Selon la DREAL Rhône Alpes et la convention européenne du paysage, trois unités paysagères façonnent le territoire d'étude. Il s'agit :

- De la Combe de Savoie, qui couvre la majeure partie de l'aire d'étude,
- Du bassin de Chambéry Montmélian, à l'extrémité sud est,
- Du Val Coisin.

La Combe de Savoie et le Val Coisin présentent tous deux un paysage agraire. Le paysage rencontré sur le bassin de Chambéry-Montmélian est qualifié « d'émergent ».

La vallée en U, caractéristique des dernières glaciations, permet de distinguer les éléments constitutifs de la plaine alluviale entourée des massifs forestiers des Bauges et de Belledonne.

5 ANALYSE DES VARIANTES

De nombreuses variantes ont été étudiées. Elles sont toutes techniquement envisageables. Elles ont été analysées et comparées en fonction de leurs impacts sur le milieu physique, sur le milieu naturel (effets d'emprises sur des milieux sensibles, milieux et espèces protégés, pollutions, insertion paysagère...) et sur le milieu humain (impacts fonciers, effets sur les activités économiques et touristiques, nuisances, sécurité des usagers et riverains...).

Les observations effectuées par les élus et acteurs locaux, en phase de concertation, ont été prises en compte, ainsi que les coûts prévisibles, pour identifier le projet qui aura globalement le moindre impact sur son environnement.

Ce projet répond également au mieux aux objectifs de l'opération, tant en terme de développement économique et touristique pour les communes que de sécurité, de confort et de services pour les futurs usagers de la véloroute ou encore de synergie et de cohérence avec les autres aménagements prévus à ses abords (continuité de la véloroute en Haute-Savoie et dans l'Isère, projet Grand Lac, autres projets touristiques...).

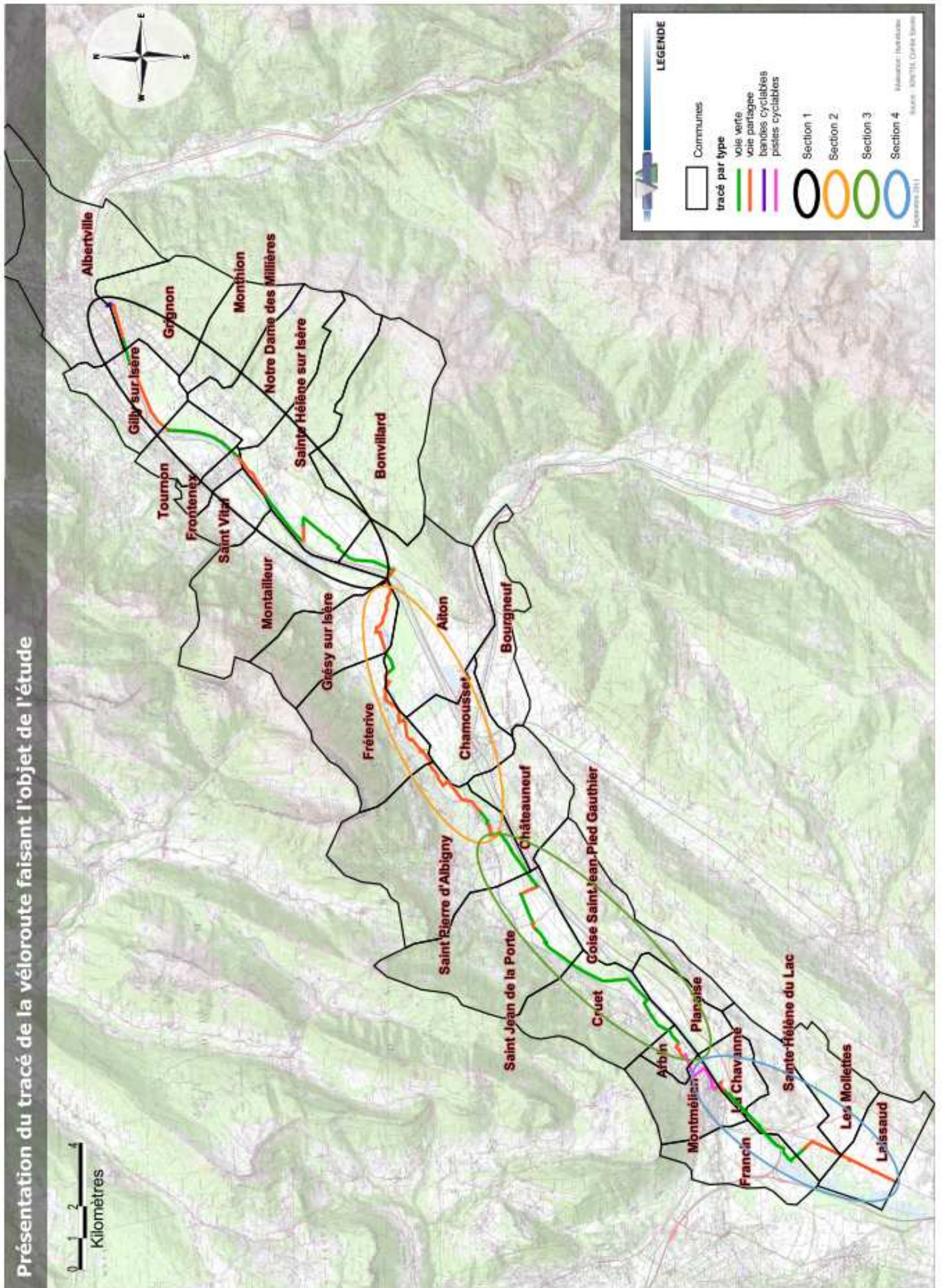
6 PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

6.1 PRESENTATION DU PROJET, D'ALBERTVILLE A LAISSAUD

Le projet de la Véloroute en Combe de Savoie, objet du présent dossier, concerne 29 communes de ce territoire. Sur ces 29 communes, 19 sont traversées par la Véloroute.

L'itinéraire se développe sur 45 km. La répartition entre voie partagée et site propre est homogène.

Le projet soumis à l'enquête est présenté sur le plan ci-après.



7 ANALYSE DES EFFETS DU PROJET ET MESURE D'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

7.1 MILIEU PHYSIQUE

7.1.1 Géologie

L'état initial ne fait pas apparaître de site sensible. Par ailleurs, le projet s'inscrit essentiellement sur des cheminements existants, et s'appuie sur le terrain naturel. Le projet n'aura donc aucun effet sur la géologie locale.

7.1.2 Eaux souterraines

L'itinéraire de la véloroute longe les périmètres rapprochés et éloignés du puits de Saint Jean de la Porte. Cependant, la véloroute utilise les voies existantes, ne demande pas d'emprise supplémentaire sur ces secteurs, et ne générera pas de risques pour la qualité des eaux. Elle ne devrait donc pas avoir d'effets sur les eaux souterraines.

Dans ces secteurs, des précautions seront mises en œuvre dans la gestion du chantier pour éviter toute pollution accidentelle de la ressource.

7.1.3 Eaux superficielles

Le projet entraînera une imperméabilisation supplémentaire qui générera une légère augmentation du volume des eaux de ruissellement, ainsi que de leur vitesse de concentration. Cet impact sera toutefois limité par l'emprunt de cheminements existants dont une grande partie est déjà imperméable.

Le principe de dispersion diffuse des eaux pluviales actuel sera maintenu.

Concernant le risque de pollution chronique et/ou accidentelle, le projet génère pas de risques supplémentaires, les usagers qu'il supporte étant non motorisés.

Une attention toute particulière devra toutefois concerner les phases de travaux et d'entretien qui peuvent être sources de pollutions accidentelles et saisonnières.

Le projet sera soumis à déclaration ou autorisation au titre de la loi sur l'eau.

7.1.4 Risques naturels

Toutes les communes de l'aire d'étude sont sujettes au PPRI de l'Isère et de ses affluents en Combe de Savoie.

La majorité du tracé de la véloroute se situe en zone réglementée I1, c'est dire en zone inconstructible.

7.1.5 Qualité de l'air

Le projet de la véloroute s'adresse à des modes de déplacements non motorisés et ne génère donc pas de risques particuliers de pollution vis-à-vis de la qualité de l'air.

Au contraire, la réalisation de la véloroute peut avoir un effet positif sur la qualité de l'air globale du secteur, en raison d'un report partiel de déplacements motorisés de courtes distances, vers des modes de déplacements de type cycle/roller.

7.2 MILIEU NATUREL

Les impacts sur les zones naturelles protégées et les mesures associées sont modérés, du fait de la faible emprise supplémentaire sur ces zones, la majeure partie du projet empruntant des voies existantes.

Le biotope de la Bialle, au niveau de la commune de Grésy sur Isère, constitue le site le plus sensible de l'aire d'étude (arrêté préfectoral de protection de biotope, Natura 2000). L'itinéraire de la véloroute passera en périphérie de ce biotope d'intérêt.

Les effets de coupures et de perturbation des flux biologiques seront d'autant plus faibles que la circulation est principalement diurne et qu'aucun obstacle ne gêne la traversée de la faune.

Les principaux impacts pourront être liés directement ou indirectement à la fréquentation du public et aux dégradations de sites en bordure de l'infrastructure.

Dans ces secteurs, des mesures pourront être mises en place, comme la signalisation des zones fréquentées par la faune, et la signalisation des zones sensibles.

En période de chantier, les secteurs sensibles seront balisés de façon à éviter toute divagation des engins sur les zones d'intérêt.

7.3 MILIEU HUMAIN

7.3.1 Documents d'urbanisme

D'une manière générale, bien que reprenant des tracés existants, le projet implanté en zone agricole et naturelle, devra être intégré de manière à préserver le milieu naturel, les sols forestiers et agricoles.

L'aménagement de la véloroute, dans les secteurs où celle-ci nécessite de nouvelles emprises, concerne des zonages autorisant les installations d'intérêt public.

Aucun espace boisé classé au titre de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme n'est impacté par le projet.

La véloroute respecte également les orientations, du SCOT Métropole Savoie qui couvre la partie Sud-Ouest du projet et du SCOT Arlysère, couvrant la partie Nord-Est.

En effet, le projet s'attache à préserver et protéger les espaces naturels en s'intégrant au mieux dans l'environnement et en s'appuyant au maximum sur les cheminements existants.

Par ailleurs, le projet de véloroute est un véritable produit de valorisation des milieux de la Combe de Savoie dont les intérêts naturels seront portés à connaissance pour être reconnu par le grand public.

Le projet ne nécessite pas de mise en compatibilité de documents d'urbanisme.

7.3.2 Activités économiques et touristiques

La véloroute aura des effets extrêmement bénéfiques sur le développement économique qu'elle est susceptible d'engendrer dans le secteur d'étude, notamment en termes d'emplois, et dans le domaine touristique : restauration, hébergement, création de commerces de proximité avec la véloroute...

De plus, cet itinéraire entre parfaitement dans la valorisation du territoire, promulguée à la fois par la Communauté de Communes de la Combe de Savoie et par l'Office du Val Gelon. Leurs projets pourront largement profiter de la fréquentation de la véloroute et inversement.

7.3.3 Partage de voies

Le tracé a été élaboré en vue de réduire au minimum les impacts dus à la cohabitation et à la sécurité des cyclotouristes avec les agriculteurs, parapentistes et pêcheurs.

Lorsque cela est possible, le tracé de la véloroute n'emprunte pas les chemins destinés à d'autres usagers.

En particulier, le projet tient compte de la forte activité agricole et des pratiques équestres et VTT, qui empruntent actuellement certains itinéraires de l'aire d'étude (secteurs de la Bialle et de la base de loisirs de Saint Hélène Sur Isère notamment).

L'enrobage pourrait déplaire aux actuels pratiquants de VTT évoluant sur des chemins caillouteux ou accidentés.

Les chemins sont identifiés pour chacune des pratiques.

Localement, les accès aux véhicules de service de l'autoroute ont été maintenus.

7.3.4 Activités agricoles

En parallèle du paragraphe précédent, il est utile de préciser que l'activité agricole a été prise en compte dès la conception du projet.

Le Maître d'Ouvrage a eu à cœur de prendre en compte la forte présence de cette activité économique qui rassemble plus de 11 % des établissements actifs au sein de la Combe de Savoie. (Source INSEE 2008).

L'itinéraire évite notamment les secteurs agricoles les plus sensibles (secteurs de vignes notamment).

Aussi, aucun accès n'a été restreint ou interdit pour les usagers agricoles.

Dès que cela a été possible, le tracé emprunte une voie différente de celle privilégiée par le monde agricole.

Lorsque cela s'est avéré impossible, l'aménagement de voies dédiées en stabilisé (passages agricoles) sont proposés lorsque le partage de voie n'est pas envisageable.

7.3.5 Nuisances acoustiques

L'effet du bruit provoqué par le chantier de la véloroute sur les populations riveraines sera limité.

Comme pour la qualité de l'air, la réalisation de la véloroute devrait avoir un effet positif sur l'ambiance acoustique globale du secteur, en raison d'une diminution éventuelle des déplacements motorisés de courtes distances (souvent assez bruyants du fait d'importantes variations de vitesses), qui seront remplacés par des déplacements cyclables.

7.3.6 Réseaux

Préalablement aux travaux, le Maître d'Ouvrage consultera les gestionnaires des réseaux afin d'étudier les incidences du projet sur son réseau, et les mesures à prendre en conséquence.

7.3.7 Patrimoine culturel

Dans les sections où des périmètres de protection de monuments historiques, de sites inscrits sont concernés par le projet, l'Architecte des Bâtiments de France sera consulté.

Le projet tiendra compte de la réglementation en matière d'archéologie préventive définie aux titres I et II du livre V du Code du Patrimoine et des procédures administratives et financières organisées par le décret n° 2004-490 du 3 juin 2004.

Dans tous les cas, on rappellera que toute découverte fortuite de vestiges archéologiques sera immédiatement signalée au Maire conformément à l'article L.531-14 du Code du Patrimoine.

7.4 PAYSAGE

Les impacts paysagers du projet restent globalement modérés à la fois du fait de la faible emprise nécessaire au projet et d'un tracé calé le plus souvent sur des emprises de chemins ou voies existantes.

De plus, conformément au choix du maître d'ouvrage, cette véloroute sera intégrée le plus discrètement possible dans le paysage. Son cheminement ne dénaturera en rien le paysage caractéristique de la Combe de Savoie.

8 ANALYSE DES EFFETS POTENTIELS DE L'OPERATION SUR LA SANTÉ ET MESURES ASSOCIÉES

Le projet concernant des modes de déplacements non motorisés n'apporte pas de pollution de l'air et de nuisances acoustiques supplémentaires et n'a donc pas d'impact négatif sur la santé et l'environnement.

On notera d'ailleurs que la réalisation de la véloroute pourrait avoir un effet positif sur l'ambiance acoustique et la qualité de l'air globale et donc sur la santé des populations riveraines, en raison d'une diminution éventuelle des déplacements motorisés de courtes distances, qui se reporteront vers des modes plus écologiques (vélo/roller), à destination des commerces.

Seuls les usagers de la véloroute pourront être concernés par les nuisances acoustiques, de l'autoroute, des départementales et de la ligne de chemin de fer, ainsi que de la pollution de l'air résultant du trafic des voies qu'elle longe ou emprunte.

9 COUTS ESTIMATIFS DES MESURES ENVISAGÉES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Les mesures d'accompagnement ont été prises en compte dès la conception du projet.

Il s'agit d'adapter au maximum le tracé à son contexte environnemental (paysage, culturel, milieu naturel...) ainsi qu'à son contexte humain par la prise en compte des autres utilisateurs des voies, qui se traduit par la spécification de voie ou encore par l'adaptation physique de la véloroute (notamment pour les chevaux).

Les secteurs les plus sensibles ont été évités.

De plus, la reprise de cheminements existants est une mesure en soit.

Compte tenu du parti d'aménagement retenu, qui privilégie l'utilisation de cheminements existants en particulier dans la traversée des zones les plus sensibles, comme le secteur de la Bialle, le projet ne présente pas de mesures environnementales particulières et monétarisables.

10 ANALYSE DES MÉTHODES D'ÉTUDES ET D'ÉVALUATION UTILISÉES

Les méthodes d'études et d'évaluation ont comporté des analyses documentaires et bibliographiques, des investigations de terrain et d'entrevues avec des agents des différents services publics concernés.