

Ei



**RESUME NON TECHNIQUE
DE L'ETUDE D'IMPACT**



1 - PRESENTATION DE L'OPERATION

Le présent dossier est dressé en vue de la réalisation de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la section de la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère située entre Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage (passerelle sur l'Isère), dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par le Conseil Général de la Drôme.

Cette section, qui comprend un ouvrage de franchissement de l'Isère, prend son origine en rive droite de la rivière à environ 100 m en aval de l'ouvrage de franchissement sur le territoire de la commune de Romans-sur-Isère et aboutit en rive gauche directement au droit du terrain naturel, à 10 m au Sud de la station de relevage de la commune de Bourg-de-Péage.

Dans le cadre de sa politique de développement des liaisons modes doux, le Conseil Général de la Drôme souhaite poursuivre son effort en matière d'aménagements cyclables. Il a ainsi conduit les études nécessaires à la réalisation de la Véloroute du Léman à la Méditerranée, projet appelé aujourd'hui "ViaRhôna", dont les travaux viennent de débiter et qui constituera à terme l'épine dorsale sur laquelle viendront se greffer différents itinéraires transversaux et notamment la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère. Plusieurs de ces projets de véloroutes dits d'intérêt régional ou départemental sont en cours d'élaboration dans le département de la Drôme, sous la maîtrise d'ouvrage des Communautés de Communes.

La Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère dans le département de la Drôme s'inscrit au plus près du tracé de la rivière Isère. Elle se compose de trois sections fonctionnelles :

- section 1 : section entre Châteauneuf-sur-Isère et Romans-sur-Isère,
- section 2 : section de la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère située entre Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage (passerelle sur l'Isère), objet du présent dossier,
- section 3 : section entre Bourg-de-Péage et St-Nazaire-en-Royans,

La section 2 concerne principalement la mise en place d'une passerelle franchissant l'Isère entre Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage destinée aux usagers des modes de déplacement doux.

Le projet d'aménagement de la section de la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère située entre Romans-sur-Isère et de Bourg-de-Péage (passerelle sur l'Isère), qui constitue une section de l'itinéraire de Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère dans le département de la Drôme, a été retenu parce qu'il constitue :

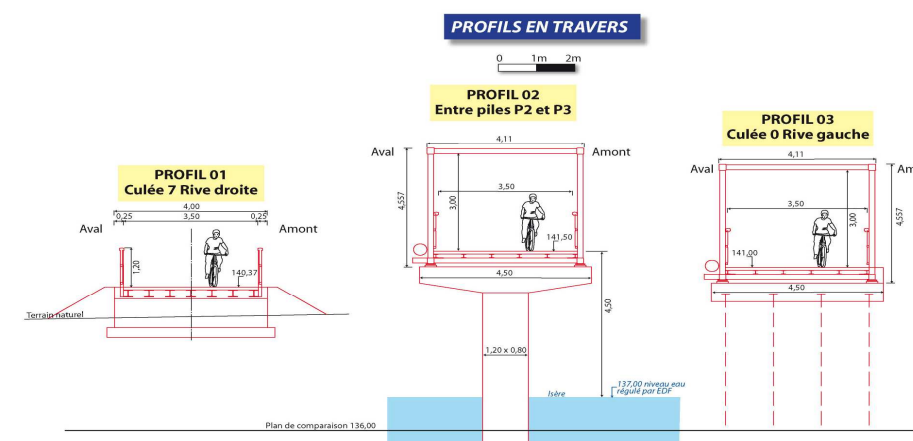
- un trait d'union entre les zones d'urbanisation dense de la partie Sud des communes de Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage,
- une alternative "mode doux" aux infrastructures existantes et notamment la montée de la Maladière qui est relativement dangereuse et expose les usagers (piétons et cycles) à de nombreuses nuisances.

En outre, on précisera que l'aménagement de la passerelle de franchissement de l'Isère permettra le passage d'une nouvelle conduite d'eaux usées pour remplacer celle qui s'est rompue en septembre 2008 dans le lit de l'Isère.

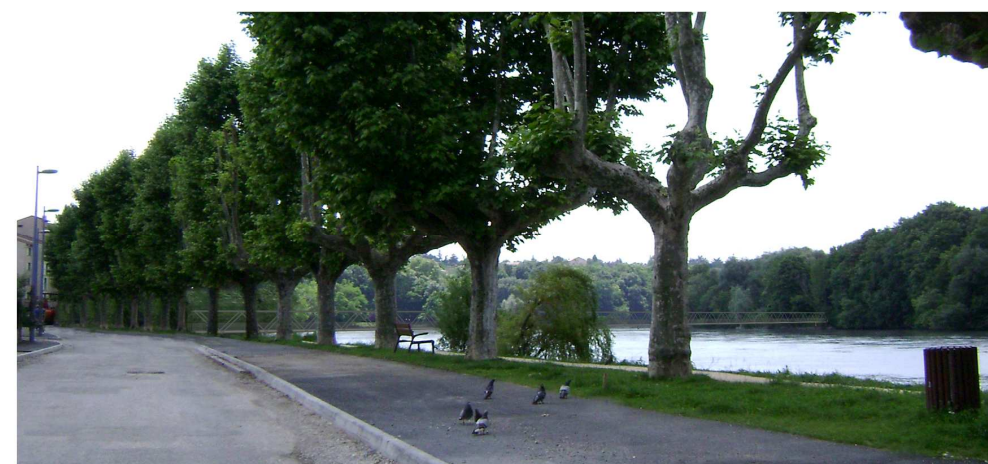
Caractéristiques géométriques des ouvrages

Le projet est constitué d'une passerelle d'une longueur de 151m avec quatre appuis en rivière, une culée en rive gauche et une pile-culée en rive droite. Le franchissement de l'Isère est assuré par 5 travées (25.20 + 3 x 33.60 + 25.20m) en alignement droit en plan. Le profil en long de la passerelle est légèrement bombé. Le cheminement est au niveau 141m sur les quais et à 141.50m en travée centrale. Par rapport au niveau de la crue centennale de l'Isère à 139.67m, la passerelle dégage donc un tirant d'air de 0.95m (=141-0.38-139.67) en rive, à 1.45m (=141.50-0.38-139.67) en travée centrale.

Le raccordement en rive droite s'effectue à l'aide d'une estacade de 20m de long sur 4m de large poursuivie par un cheminement en grave d'environ 100m de long sur 3.50m de large. Le raccordement en rive gauche s'effectue directement au terrain naturel.



Perspective paysagère



2 - APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME

Le présent projet de passerelle sur l'Isère s'intègre dans un itinéraire cohérent de Véloroute / Voie verte. Le projet global concerne la réalisation de la partie drômoise de l'itinéraire cyclable "Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère" depuis Châteauneuf-sur-Isère (au niveau du Léman à la Méditerranée) jusqu'à St-Nazaire-en-Royans (à la limite avec le département de l'Isère) sur un linéaire d'environ 50 km, le long de l'Isère.

Cet itinéraire s'inscrit dans le projet de Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère, itinéraire d'intérêt national, qui part du Léman à la Méditerranée (Via Rhôna) au niveau de Châteauneuf-sur-Isère dans la Drôme, passe par Grenoble en Isère et rejoint le Léman à la Méditerranée à Culoz en Savoie.

Envisagé à l'échelle nationale dans le cadre du programme global des Véloroutes / Voies vertes structurantes du territoire français, le présent programme d'aménagement dans le département de la Drôme s'inscrit dans la cohérence des aménagements prévus le long du cours de l'Isère. Il présente une continuité d'itinéraire, dessert des bourgs et villes riveraines du tracé et constitue un maillon essentiel de ce projet avec 50 km de tracé en continu empruntant alternativement des chemins ou des petites routes à faible circulation et porté par une seule maîtrise d'ouvrage ; le Conseil Général de la Drôme.

Dans ce cadre, le présent programme, dont le tracé est calé sur la plus grande partie de son parcours, se justifie au regard des critères définis pour l'élaboration des Véloroutes / Voies vertes.

La réalisation de cette opération se doit d'être couplée et réfléchie en concomitance avec les autres sections afin de répondre à un des objectifs prioritaires du Programme général de l'itinéraire de la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère dans le département de la Drôme, à savoir, réaliser des sections fonctionnelles.

Un certain nombre de prescriptions environnementales a prévalu au calage du tracé du programme d'aménagement de la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère dans le département de la Drôme :

- aménagement d'un tracé fonctionnel le long de l'Isère en connexion avec les tracés des autres projets de véloroute - voie verte, notamment celle du Léman à la Méditerranée (ViaRhôna) dans le département de la Drôme,
- préservation des milieux écologiques sensibles, notamment au niveau de la confluence du Rhône et de l'Isère et le long du cours de l'Isère,
- prise en compte des conflits d'usages, des accès et nuisances diverses aux abords des secteurs habités, des sites de pêche et des zones agricoles,
- prise en compte des champs captants et de leurs périmètres de protection utilisés pour l'alimentation en eau potable,
- intégration paysagère de la véloroute - voie verte et des aménagements connexes (stationnements, signalétiques,...).

3 - AUTEURS DES ETUDES

Les différentes études préalables à la constitution du **présent dossier d'étude d'impact concernant la mise en place de la passerelle de Bourg-de-Péage dans le cadre de la Véloroute / voie verte de la Vallée de l'Isère** ont été conduites sous la responsabilité du Conseil Général de la Drôme, service véloroutes, voies vertes (Conseil Général de la Drôme, Hôtel du Département, 26 avenue Président Herriot, 26026 Valence cedex 9).

Les différentes études et prestations réalisées dans le cadre de ce projet ont été confiées par le Conseil Général de la Drôme à :

- **Cabinet SITETUDES** (132, cours Charlemagne 69 002 Lyon) pour le tracé de la Véloroute / Voie verte et la conception technique de la section courante assuré par Gabrielle Fossé, chargée d'études. Le Cabinet SITETUDES est également le mandataire du groupement.
- **OMNIS STRUCUTRES Conseils** (38 AVENUE VICTORIA, 73100 Aix-les-bains) pour la conception technique de l'ouvrage réalisée par Frédéric Peigue, chef de projet ouvrage d'art.
- **SOBERCO ENVIRONNEMENT** (Chemin de Taffignon, 69 630 CHAPONOST) pour les études d'environnement et la constitution générale du présent dossier. Ce dossier d'étude d'impact a été rédigé par Anne Valley sous la direction d'Arnaud Tresvaux du Fraval, directeur et gérant de la société.
- **C2i Conseils** (Chemin de Taffignon, 69 630 CHAPONOST) pour les études hydrauliques et la constitution du dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Ce dossier a été rédigé par Gaëtan Masson sous la direction d'Olivier Mollard, directeur et gérant de la société.

4 - ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

4.1 - MILIEU PHYSIQUE

Localisation géographique

Le **site d'étude** concerne la limite entre ces deux communes, c'est-à-dire l'Isère et ses abords (quartiers résidentiels de Combevert rive gauche et Chapeliers rive droite). Le site d'étude s'inscrit à environ 2 km du centre-ville des deux communes. Cependant, en rive gauche, le site concerne plus directement le pôle de centralité urbaine de Bourg-de-Péage que celui de Romans-sur-Isère en rive droite. Le site d'étude se compose d'espaces naturels (abords humides de l'Isère) et de chemins de halage sur un linéaire d'environ 400 m. Le relief ne présente pas de fortes dénivellations, cependant, des micro-reliefs dus au surcreusement de l'Isère (cours méandriforme).

Climat

La zone d'étude est à la fois soumise à un climat continental et océanique, influencé par le relief la vallée du Rhône et celle de l'Isère à une échelle plus locale.

Hydrogéologie

Les caractéristiques hydrogéologiques du sous-sol de la zone d'étude (sol karstique à grande perméabilité) et la présence de captages confèrent aux eaux souterraines du secteur une sensibilité et une vulnérabilité importantes. La qualité des eaux souterraines de la zone d'étude est médiocre pour les micro-organismes et moyenne pour les nitrates et pesticides. Aucun captage d'alimentation en eau potable n'est présent sur le site d'étude.

Hydrologie et assainissement

La zone d'étude est concernée par un contrat de rivière (Chalon-Savasse-Joyeuse). L'Isère, caractérisée par un débit moyen de 338 m³/s, présente un niveau d'eau relativement constant toute l'année du fait de la présence de nombreux barrages hydroélectriques. Les communes de la zone d'étude sont toutes concernées par un risque lié à la rupture d'un barrage isérois.

La station d'épuration de Romans-sur-Isère est située en aval du site d'étude. La canalisation provenant de la station de refoulement de Bourg-de-Péage et circulant sous le lit de l'Isère présente une déficience et déverse les eaux usées dans la rivière.

4.2 - MILIEU NATUREL ET AGRICOLE

Espaces naturels

La zone d'étude est directement concernée par le site inscrit du centre ancien de Romans-sur-Isère. Le site d'étude est directement concerné par deux Espaces Naturels Sensibles potentiels drômois, par une ZNIEFF de type I et une ZNIEFF de type II.

Le site d'étude possède une faible diversité floristique. La présence de grands Saules blancs et d'une prairie grasse humide sont les principales sensibilités en rive droite. En rive gauche, la forêt riveraine très dégradée n'apparaît pas très sensible. Sur les deux rives de l'Isère, l'intérêt du site réside principalement dans la préservation des Saules blancs.

La zone d'étude est caractérisée par une mosaïque de milieux naturels qui abrite une certaine diversité faunistique essentiellement constituée d'espèces communes.

4.3 - MILIEU HUMAIN

Documents d'urbanisme

Les communes de Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage appartiennent respectivement à la Communauté de Communes du Pays de Romans et à la Communauté de Communes du Canton de Bourg-de-Péage. Ces deux communes possèdent un Plan Local d'Urbanisme approuvé.

Le site d'étude s'inscrit en zone naturelle avec, en rive droite un zonage de protection des **ripisylves identifiés**, avec préservation du caractère boisé du secteur. Cette préservation ne va pas à l'encontre d'aménagements légers destinés à l'accueil du public (bancs, cheminements piétons). Les interventions d'entretien nécessaires au maintien de la qualité des sites devront être réalisées.

Le site d'étude est principalement concerné par les servitudes d'utilité publique relatives à la protection des **monuments historiques** (Maison Favor à Bourg-de-Péage), dont la gestion revient au service départemental de l'architecture et à une **Zone de Protection du Patrimoine Architectural et Paysager** (ZPPAUP, le long de la rive droite de l'Isère). Cette servitude, relative aux berges de l'Isère, a été approuvée le 4 janvier 2008. Elle est gérée par le service départemental de l'architecture.

Patrimoine historique

Le site d'étude concerne le périmètre de protection de la Maison Favor à Bourg-de-Péage (rive gauche).

Activités et déplacements

Au droit du site d'étude, seule une entreprise est présente en rive droite de l'Isère (commune de Romans-sur-Isère).

Acoustique

L'ambiance sonore du site est typique d'un secteur à dominante péri-urbaine, la RD 2532N étant la principale source de nuisances sonores au droit du site d'étude.

Qualité de l'air

La zone étudiée est caractéristique d'une zone périurbaine soumise à une pollution automobile provenant des voies les plus proches du site d'étude (RD 92 et RD 2532N).

4.4 - PAYSAGE

Le paysage du site d'étude s'organise autour de l'Isère. Les sensibilités du site se concentrent au niveau des habitations surplombant la rivière, surtout en rive gauche. Cependant, aucune habitation ne se situe directement au droit du site d'étude.

5 - DEFINITION DE LA SOLUTION PROPOSEE : LES RAISONS DU CHOIX DU PARTI ET PRESENTATION DU PROJET

Les objectifs assignés à cette opération sont les suivants :

- répondre aux exigences du cahier des charges du Schéma National des Véloroutes et Voies vertes de janvier 2001, notamment en matière de continuité et de pente (moins de 3 %),
- répondre aux objectifs du Conseil Général de la Drôme en matière de développement des cheminements doux,
- valoriser les espaces naturels riverains de l'Isère tout en les préservant,
- répondre aux exigences de sécurité imposées par les différents usages (rampe de pente limitée, largeur utile permettant le passage simultané de plusieurs usagers,...).

6 - ANALYSE DES EFFETS DIRECTS ET INDIRECTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

6.1 - PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE

Le projet est une passerelle de 151m de longueur à 5 travées (25.20 + 3 x 33.60+ 25.20m) en alignement droit en plan. Le profil en long de la passerelle est légèrement bombé. Le cheminement est au niveau 141m sur les quais et à 141.50m en travée centrale. Par rapport au niveau de la crue centennale de l'Isère à 139.67m, la passerelle dégage donc un tirant d'air de 0.95m (=141-0.38-139.67) en rive, à 1.45m (=141.50-0.38-139.67) en travée centrale.

Appuis de la passerelle

L'ossature métallique repose sur les piles et culées par l'intermédiaire d'appareils d'appui en élastomère fretté. En raison de la longueur de l'ouvrage, les appareils d'appui des culées sont équipés de plaque de glissement. Un dispositif de blocage transversal et anti-soulèvement est prévu sur chaque ligne d'appui. La culée rive gauche (C0) est constituée d'un chevêtre BA appuyé sur des micropieux. L'intérêt d'une telle solution est de ne pas déstructurer la rive gauche de l'Isère. Lors de la réalisation des micropieux, et plus particulièrement de l'injection de coulis de ciment, les précautions devront être prises pour ne pas polluer l'Isère.

Les piles en rivière (P1 à P4) sont fondées sur semelles superficielles elles-mêmes appuyés sur un gros béton de fondation. Les travaux des piles s'effectuent à l'abri d'une enceinte de palplanches (entraxe en plan 8.50m dans le sens de l'écoulement de l'Isère, par 4.50m dans le sens transversal à l'écoulement). Dans une logique d'enchaînement des tâches, il est envisagé la présence simultanée des 4 batardeaux dans la rivière. Les travaux des piles sont envisagés à partir de barges. Les massifs sont fondés aux niveaux 128 à 129m selon les piles. Après réception des sondages géotechniques en rivière, ces niveaux seront ajustés. Le fût des piles est prévu elliptique (1.20m à 2.40m parallèlement au sens du courant par 0.80m transversalement au courant). Cette forme présente un profil très favorable à l'écoulement hydraulique et limite le risque de blocage d'embâcles.

En fonction des résultats des sondages à venir en rivière, un battage de pieux métalliques sera peut-être envisageable. Par pile, 2 pieux ϕ 1000mm entretoisés avec entretoisement et dispositif anti-blocage d'embâcles entre les 2 pieux, pourrait être battus depuis une barge. Cette solution présente l'avantage d'éviter tout bétonnage à proximité de l'Isère. Cette solution est cependant faisable si le sol n'est pas trop résistant ; or, les sondages en rives mettent en évidence à 10m de profondeur un sol qui serait trop résistant pour battre des pieux.

La pile-culée rive droite (P5) reçoit la travée rive droite de la passerelle sur l'Isère et la 1^{ère} travée de l'estacade. Elle est fondée superficiellement. Une substitution de terrain aura lieu sous la semelle pour atteindre la molasse. Cette substitution s'effectuera à l'abri d'un blindage (palfeuilles ou palplanches).

Dispositif de sécurité en rive d'ouvrage

Le dispositif de sécurité en rive d'ouvrage est un garde-corps de 1.20m de haut conforme à la norme XPP 98-405. Il est constitué de montant métallique et de 3 lisses horizontales métalliques entre lesquels est disposé une maille métallique (fils de 4mm, maille de 50 par 50mm). L'ensemble des pièces métalliques est galvanisé et peint. Une lisse bois massive supérieure constitue la main courante. Le bois envisagé est du TECK traité par vernis marin. D'autres nuances de bois sont envisageables :

- IPE (également exotique),
- Robinier (faux acacias, seule essence européenne répondant aux exigences de la classe 4 de la norme NF EN335).

Il sera exigé auprès de l'entreprise titulaire, des bois écocertifié FSC (Forest Stewardship Council), ou PEFC (Program for endorsement of forest certification schemes) soit Programme de reconnaissance des certifications forestières, ou équivalent.

Platelage supportant la circulation des usagers

Les usagers sont des piétons, des cyclistes, des PMR, des rollers. Les solutions suivantes envisagées à l'AVP ont été abandonnées :

- platelage bois pour des raisons de glissance en condition de pluie ou d'humidité, et pour des raisons de durabilité,
- caillebotis métalliques pour des raisons d'inconfort des rollers.

La solution retenue répond aux exigences de non glissance et de résistance à la roue isolée de 2t (correspondant à une des roues du véhicule d'entretien de 6t. Il s'agit de "caissons" métalliques disposés en travers. Chaque caisson est constitué de 3 profilés IPE80 et d'une tôle de couverture de 5mm d'épaisseur. La longueur du caisson correspond à la largeur de la passerelle (3.50m). La largeur du caisson est de 0.35m. Ils sont donc posés en travers avec un joint vide de 5mm entre chaque caisson. L'ensemble du caisson est galvanisé (ep 70µm). Les caissons sont revêtus par un dispositif antidérapant :

- résine bitume epoxy (pas de problème d'adhérence sur une surface galvanisée après dérochage chimique ou mécanique),
- soupoudrage à refus de silex de granulométrie 2/4mm ou marbre 2/5.5mm.

Le silex donne un aspect "béton bitumineux". Le marbre permet d'obtenir un aspect plus clair et de divers coloris. La différence de prix entre le Silex et le marbre est marginale. Le traitement antidérapant est envisagé en atelier, excluant ainsi tout risque de pollution de l'Isère.

Nota : la largeur des éléments de caisson peuvent être portée à une largeur supérieure à 35cm (par ex 70cm ou 1.05m). Cependant, nous déconseillons une largeur trop importante en raison de la déformabilité du caisson, une première fois à la soudure, et une deuxième fois à la galvanisation, déformabilité posant des problèmes de pose, de surface gauche, et de risques de rétention d'eau.

Conduite de refoulement d'eau usée

Il est envisagé que la passerelle serve aussi de passage à la conduite de refoulement des eaux usées de la station de refoulement rive gauche à la station d'épuration situé plus en aval rive droite. En effet, la conduite existante passant dans le fond de l'Isère est rompue et les effluents (que partiellement traités) se rejettent actuellement directement dans l'Isère.

Cette future conduite est en fonte de diamètre nominal 350mm, isolée, diamètre extérieur 500mm. Elle est disposée en porte à faux en rive aval de la passerelle. Elle n'engage pas le tirant d'air au dessus de l'Isère. Sa pose pourrait intervenir au terme de 21 semaines de travaux.

Le chemin de raccordement rive droite reliant l'estacade au chemin existant est de profil en travers conforme au profil type 3 de l'avant-projet à savoir :

- structure composée de 30 cm de grave non traitée 0/80, puis 10cm de grave non traitée 0/31.5, une couche d'imprégnation, et 4cm de béton bitumineux 0/10,
- largeur utile : 3.00m,
- 2 bandes dérasées en GNT 0/20 légèrement argileuse de 0.50m chacune,
- revêtement en terre végétale au-delà, avec constitution d'une cunette en point de dévers bas et revégétalisation.

La réalisation du cheminement nécessite :

- le débroussaillage et le déboisement de l'emprise,
- le décapage de la terre végétale (cette dernière sera réemployée au-delà des bandes dérasées).

Le cheminement suit au plus près le terrain naturel, à l'exception d'un léger remblai derrière la culée C7. Le cheminement sera créé dès le début du chantier afin de constituer la piste de chantier nécessaire aux travaux en rive droite :

- constitution des appuis P5, P6 et C7,
- pose de la travée P4-P5 ou récupération après accostage de l'avant-bec de lançage de la passerelle sur l'Isère,
- pose des éléments de l'estacade P5-P6-C7.

La passerelle sur l'Isère est poursuivie sur la rive droite par une "estacade" (ou passerelle de portée et d'impact plus léger). L'intérêt est d'éviter le remblaiement dans la zone rive droite. En effet, il faut passer du niveau 141.00 de la passerelle au niveau 138.00 au raccordement au chemin existant à l'aval. Le raccordement a été étudié :

- pour respecter le critère de pente maxi des véloroutes voies vertes (3%),
- pour atteindre le terrain naturel le plus rapidement possible et ainsi minimiser les travaux dans les bois.

A noter qu'une travée supplémentaire de 10m d'estacade, dans le but d'éviter le remblaiement à l'arrière de la culée C7 aurait un impact plus important sur l'éventuel écoulement de l'Isère sur cette zone en raison de l'épaisseur de l'ossature et du garde-corps associé.

Structure de l'estacade

L'estacade est constituée de 2 travées de 10m chacune en alignement droit en plan dans le prolongement de la passerelle de franchissement de l'Isère. Le profil en long de l'estacade est en pente à 3% vers la rive. Le cheminement est au niveau 141m sur la pile culée P5 et à 140.40m sur la culée C7. La sous-face de l'intrados de l'estacade est donc au plus bas à 140m environ en C7. L'ossature porteuse est métallique, composée de 7 profilés en H du commerce et entretoisés transversalement. La protection anti-corrosion est obtenue galvanisation. A noter qu'une peinture type 3 couches, C4ANV selon le F56 du CCTG est aussi envisageable. L'ossature métallique sera en partie préparée en atelier, transportée et mise en place par tronçon avec soudures de chantier. La mise en place s'effectuera à la grue (emprise d'une grue pour cette phase, environ 6m par 6m). Les grues s'installeront sur les berges de l'Isère.

Appuis de l'estacade

L'ossature métallique repose sur les piles et culées par l'intermédiaire d'appareils d'appui métalliques. Un dispositif de blocage transversal et anti-soulèvement est prévu. La pile P6 est fondée superficiellement. Les dimensions en plan de la semelle (2.00m par 4.50m) prennent en compte les caractéristiques faibles du sol d'assise (limon sablo-argileux avec quelques graviers). Le fût de pile est constitué d'un voile de 0.40m d'épaisseur. La culée C7 est fondée également superficiellement. Les dimensions en plan de la semelle (2.00 par 4.50m) prennent aussi en compte les caractéristiques modestes du sol de fondation.

6.2 - EFFETS POSITIFS DU PROJET

Cohérence de l'opération vis-à-vis des autres aménagements projetés

Dans le cadre de sa politique de développement des liaisons modes doux, le Conseil Général de la Drôme souhaite poursuivre son effort en matière d'aménagements cyclables. Il a ainsi conduit les études nécessaires à la réalisation de la Véloroute du Léman à la Méditerranée, projet appelé aujourd'hui "ViaRhôna", dont les travaux viennent de débiter et qui constituera à terme l'épine dorsale sur laquelle viendront se greffer différents itinéraires transversaux et notamment la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère. Plusieurs de ces projets de véloroutes dits d'intérêt régional ou départemental sont en cours d'élaboration dans le département de la Drôme, sous la maîtrise d'ouvrage des Communautés de Communes.

La Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère dans le département de la Drôme s'inscrit au plus près du tracé de la rivière Isère. Elle se compose de trois sections fonctionnelles :

- section 1 : section entre Châteauneuf-sur-Isère et Romans-sur-Isère,
- section 2 : section de la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère située entre Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage (passerelle sur l'Isère), objet du présent dossier,
- section 3 : section entre Bourg-de-Péage et St-Nazaire-en-Royans,

La section 2 concerne principalement la mise en place d'une passerelle franchissant l'Isère entre Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage destinée aux usagers des modes de déplacement doux.

Le projet d'aménagement de la section de la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère située entre Romans-sur-Isère et de Bourg-de-Péage (passerelle sur l'Isère), qui constitue une section de l'itinéraire de Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère dans le département de la Drôme, a été retenu parce qu'il constitue :

- un trait d'union entre les zones d'urbanisation dense de la partie Sud des communes de Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage,
- une alternative "mode doux" aux infrastructures existantes et notamment la montée de la Maladière qui est relativement dangereuse et expose les usagers (piétons et cycles) à de nombreuses nuisances.

En outre, on précisera que l'aménagement de la passerelle de franchissement de l'Isère permettra le passage d'une nouvelle conduite d'eaux usées pour remplacer celle qui s'est rompue en septembre 2008 dans le lit de l'Isère.

Amélioration des liaisons modes doux et renforcement du maillage cyclable départemental et communal

Le projet d'aménagement de la Véloroute / Voie verte entre Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage constitue une section du projet de Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère dans le département de la Drôme. Il assure donc une fonction de continuité du cheminement doux existant et projeté. Ce projet est compatible avec des projets d'aménagement plus locaux :

- le projet d'aménagement des berges de l'Isère sur la commune de Romans-sur-Isère, qui intègre dans sa section 2 "Base Fenestrier-Pont Neuf", une liaison avec le réseau de véloroute voie verte, l'aménagement de terrasse et esplanade et des vues sur le plan d'eau de Pizançon,
- le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables de la commune de Romans-sur-Isère, dont l'objectif est de favoriser la pratique du vélo. Ce schéma prévoit l'aménagement d'itinéraire cyclable au niveau de la rue Salvatore Allende.

Implanté au droit des communes de Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage, le projet offrira la possibilité aux usagers de parcourir les berges des deux rives de l'Isère en milieu urbain. A l'échelle plus locale, le projet constituera un trait d'union entre les zones d'urbanisation dense de la partie Sud des communes de Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage, améliorant ainsi les échanges entre les deux communes. Ainsi, le projet contribuera aux retombées économiques prévisibles de la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère dans le département de la Drôme, en facilitant les déplacements des habitants et en rapprochant ainsi les pôles économiques et les quartiers d'habitations.

Cette passerelle, dont la localisation permet d'éviter la montée de la Maladière à Bourg-de-Péage et protéger les usagers des nuisances de la route (RD 2532N), constituera une opportunité pour l'aménagement de la canalisation d'assainissement de la Station de relevage de Bourg-de-Péage qui est actuellement hors service et engendre une pollution organique des eaux de l'Isère. Cette nouvelle canalisation sera alors accrochée au niveau du tablier, ce qui la rendra plus facilement accessible pour les entretiens courants. Cet aménagement permettra l'économie du coût d'un fonçage sous le lit de l'Isère (entre 300 et 500 000 € H.T.).

Le parti d'aménagement a été de privilégier le confort des usagers du cheminement doux afin qu'un large public puisse profiter de la section de la passerelle entre Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage. Ainsi, cette déviation de la montée de la Maladière ajoute un surcoût financier au programme de la Véloroute / Voie verte de la Vallée de l'Isère dans le département de la Drôme, surcoût qui a été néanmoins accepté au regard du confort rendu aux usagers.

Mise en valeur des espaces naturels

Le projet constituera une porte d'entrée privilégiée notamment pour les usagers itinérants des modes de déplacement doux, qui découvriront ainsi une partie du patrimoine culturel de la Drôme. Le contexte paysager étant composé de séquences variées, la passerelle induira un caractère dynamique à l'itinéraire de la Véloroute / Voie verte de l'Isère dans le département de la Drôme. Ainsi, les usagers pourront circuler de manière alternative, soit en rive gauche, soit en rive droite de l'Isère. L'ouvrage en lui-même constituera enfin un point de vue unique sur la rivière Isère, permettant aux usagers de s'attarder sur le paysage remarquable du val d'Isère.

6.3 - EFFETS NEGATIFS DU PROJET ET MESURES D'INSERTION ENVISAGEES

Impacts sur le milieu physique

Le projet sera implanté sur les berges naturelles de l'Isère à l'aide de culées. Celles-ci seront construites en béton armé avec un mur de front et seront fondées superficiellement. Le profil en long de l'ouvrage bombé et sa pente moyenne est estimée à 0,9 % (1,50 m sur 180 m). Le raccordement en rive droite sera réalisé à l'aide d'une estacade sur 20 m, puis d'une rampe de 2 % en graves.

Le raccordement en rive gauche de la passerelle se fera directement au terrain naturel. En rive droite, la culée sera implantée à l'aide de fondations d'environ 4 mètres de profondeur par rapport au terrain naturel ; en rive gauche, la culée sera "posée" sur les quais de l'Isère (berges consolidées).

Dans le lit de l'Isère, la mise en place des quatre piles impliquera la réalisation de quatre batardeaux de palplanches. Les travaux se dérouleront selon les phases suivantes :

- mise en place des palplanches,
- terrassement à l'intérieur du batardeau et évacuation des matériaux vers une décharge,
- bétonnage sous l'eau sur 2 m d'épaisseur,
- ferrailage et bétonnage de la semelle de fondation et montage des quatre piles.

La durée des travaux est estimée à 5,5 mois au cours desquelles les quatre batardeaux seront fonctionnels simultanément pendant 3 semaines environ. Des appuis provisoires dans l'Isère seront éventuellement mis en place lors de l'équipement des têtes des piles de l'ouvrage.

Ces travaux engendreront un mouvement de matériaux faible (de l'ordre de 43 m³). Afin d'identifier les sensibilités géologiques et topographiques du site et conclure à sa stabilité, une reconnaissance préalable de terrain a été effectuée par la commune de Bourg-de-Péage et d'autres prospections complémentaires ont été réalisées en novembre 2009 à la demande du Conseil Général de la Drôme (4 fonçages en rivière). Une attention particulière sera apportée lors de l'extraction des sédiments, ces derniers étant potentiellement contaminés par des PCB.

Mesures envisagées pour le milieu physique

Les principales mesures qui seront à mettre en œuvre dans le cadre du projet seront les suivantes :

- aucun stockage de matériau ne sera réalisé sur le site. Les matériaux enlevés dans le cadre de la réalisation des batardeaux et des ancrages sur les remblais seront directement exportés pour être stockés en dehors des zones sensibles (bosquet et prairie humide en rive droite),
- les engins de chantier accèderont préférentiellement par la rive gauche. Les accès d'engins de chantier au niveau du bosquet humide de la rive droite se feront par l'Ouest, en empruntant l'Allée des Ors jusqu'à l'entrée du bosquet existante. Le bosquet de saules blancs sera préservé de toute pénétration d'engins par la mise en place d'une clôture de chantier,
- les accès aux batardeaux seront assurés par une barge qui partira de la rive gauche au niveau de la station de relevage,
- un léger remblai sera réalisé en rive droite (zone humide). Le raccordement au chemin vert existant en rive droite se fera à l'aide d'une estacade surélevant le cheminement et permettant d'éviter le tassement des sols. La rampe d'accès présentera une pente moyenne de 2 %, avec une alternance de faibles remblais et déblais.

Les sédiments seront analysés et selon le taux estimé, il feront l'objet d'une évacuation et élimination en filière agréée.

Ce projet est soumis à une procédure d'autorisation au titre des articles L 214-1 et suivants du Code de l'Environnement et des articles R.214-1 et suivants du Code de l'Environnement relatif aux opérations soumises à autorisation ou à déclaration.

Aucun traitement des eaux n'est envisagé. A noter que la canalisation d'eaux usées de la station de relevage de Bourg-de-Péage sera associée à l'ouvrage de franchissement de l'Isère. Son fonctionnement sera donc assuré grâce à l'implantation de l'ouvrage.

Impacts sur le milieu naturel

On notera que, la prise en compte des sensibilités environnementales localisées et les différentes études préalables au calage du présent projet ont permis de retenir un ouvrage permettant de limiter les impacts sur la faune et la flore afin de préserver la biodiversité présente le long de l'Isère aux portes de l'agglomération romanaise. Ainsi, la constitution d'une estacade en rive droite permettra de limiter les emprises et les effets indirects (tassement des sols) sur les habitats naturels, laissera les crues s'écouler et permettra le passage de la petite faune terrestre.

Le projet s'inscrit dans une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F.) de type I ("L'Isère des portes de Romans à la Vanelle") et une de type II ("Zone fonctionnelle de la rivière Isère à l'aval de Meylan"). Ces zones présentent un intérêt essentiellement avifaunistique avec la présence de nombreuses espèces d'oiseaux d'eau et de chauves-souris qui ne nichent cependant pas au droit du site d'étude. Le projet se situe en dehors de tout site Natura 2000 et plus généralement du réseau européen Natura 2000.

Toute dégradation des habitats naturels identifiés au droit de l'implantation de la passerelle est susceptible d'affecter des espèces animales protégées au niveau national (notamment les oiseaux). La mise en place de quatre piles dans le lit de l'Isère peut augmenter le risque de formation d'embâcles.

Mesures envisagées pour le milieu naturel

La formation d'embâcles pourra être atténuée d'une part par la forme des piles en ellipse, et, d'autre part, à l'aide d'un entretien régulier des piles du pont. La restauration des continuités écologiques des berges après les travaux s'avèrera nécessaire afin de garantir la fonctionnalité du corridor écologique formé l'Isère et ses berges.

Préalablement au début du chantier, il conviendra de veiller à une stricte délimitation des emprises du projet, afin d'éviter toute pénétration des engins de travaux publics au-delà des emprises. Au niveau de la rive droite, les emprises du chantier ne devront pas affecter le bosquet de saules blancs remarquables identifiés. Ceci permettra de limiter les risques de destruction d'habitats potentiellement accueillants pour les oiseaux notamment. Le chantier et ses accès devront être situés au Nord et à l'Ouest de l'estacade et de la culée. Les engins accèderont par l'Allée des Ors sans affecter la partie Est du bosquet sauf au niveau de la culée.

Il serait préférable de réaliser les travaux, et particulièrement le défrichage, hors des périodes de reproduction des oiseaux protégés, à savoir entre août et février. On rappellera que les sites de nidification des oiseaux varient d'une année à l'autre et il est possible que le projet ait des impacts négatifs sur l'avifaune nicheuse du bosquet en rive droite. Il pourra donc être demandé la constitution d'un ou plusieurs dossiers de demande de dérogation de destruction ou de déplacement d'espèces protégées en application de l'article L.411-2 du code de l'environnement pour chaque espèce protégée directement impactée par le projet. Cependant, le régime général reste l'interdiction et les dérogations doivent rester exceptionnelles et limitées.

Hors de ces périodes, des grillages à mailles fines disposés aux limites de l'emprise des travaux permettront de limiter les risques d'impact sur la petite faune, semi-aquatique en particulier. Les périodes de travaux devront obligatoirement s'effectuer **de jour** pour limiter le dérangement de la faune. La continuité des berges de l'Isère devra être reconstituée après les travaux afin de recréer un cheminement direct pour la faune terrestre le long de la rivière. L'absence totale de lumière le long de la passerelle et des raccordements assurera une tranquillité optimale des animaux. Enfin, la constitution de culées est l'occasion d'implanter des nichoirs à chauves-souris, améliorant encore l'insertion du projet dans le milieu naturel. Ce projet est soumis à une procédure d'autorisation au titre des articles L 311-1 et suivants du Code forestier relatifs aux autorisations de défrichement.

Impacts sur le milieu humain

Urbanisation et patrimoine culturel

Le projet n'étant pas de nature à apporter une dégradation du milieu naturel mais au contraire à le valoriser par le biais de l'utilisation des modes de déplacements doux, il est compatible avec le règlement des documents d'urbanisme des communes de Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage. La présence des servitudes (ZPPAUP et périmètre de protection de la Maison Favor) n'engendrera pas d'incompatibilité avec la réalisation du projet. Le projet n'impactera aucun terrain privatif mais s'implantera à proximité de plusieurs habitations à Romans-sur-Isère et en marge de jardins privés à Bourg-de-Péage.

Le respect des normes et des seuils réglementaires, ainsi que la prise en compte des aspects environnementaux et humains tout au long de l'élaboration du projet permettent de garantir que les aménagements qui seront réalisés ne sont pas de nature à engendrer d'effets dommageables sur la santé humaine. Aucun éclairage n'est prévu au droit de la passerelle. Il appartiendra ultérieurement aux communes de mettre en place un éclairage de sécurité si elles le souhaitent.

Organisation des déplacements

Le projet de passerelle, destiné exclusivement aux modes de déplacement doux, aura des incidences positives sur le cheminement doux de l'agglomération romanaise. De plus, elle sécurise les usagers en formant une déviation des infrastructures routières proches et très circulées (environ 7 530 véhicules/jour sur la RD 92 à Bourg-de-Péage). Elle prévoit l'accès aux cyclistes et rollers. Les personnes à mobilité réduite pourront également emprunter la passerelle. La passerelle présentera une surface plane et sa traversée sera accessible à tout public. A noter qu'avec 3,5 m de largeur utile, la passerelle garantira le croisement des usagers.

La présence de nombreux barrages le long de l'Isère (La Vannelle à 4,5 km en aval et Pizançon à 4 km en amont) empêche la pratique de la navigation sur la rivière au droit du site d'étude. Toutefois, la mise en place d'un ouvrage supplémentaire ne constituera pas un obstacle en vue d'une éventuelle reconquête de la navigation sur l'Isère.

Qualité de l'air, ambiance acoustique et qualité de vie

Le projet n'est pas de nature à modifier la qualité de l'air au droit du site d'étude. Toutefois, les travaux sont susceptibles d'engendrer des émissions de poussières liées à la circulation des engins de chantier qui seront peu nombreux et sur une durée courte (durée totale d'environ 6 mois).

Le projet n'est pas de nature à modifier l'environnement acoustique du site d'étude. Toutefois, les travaux, d'une durée de 6 mois, pourront engendrer quelques nuisances temporaires.

Mesures envisagées pour le milieu humain

Urbanisation et patrimoine culturel

D'une manière générale, le maître d'ouvrage et les entreprises appelés à effectuer les travaux devront se conformer à la législation relative à la protection des vestiges archéologiques. En particulier, toutes les découvertes fortuites devront être signalées aux autorités compétentes en application de loi du 27 septembre 1941, et leurs abords préservés en attendant l'intervention des spécialistes (mise en œuvre de fouilles de sauvegarde en cas de découverte). L'Architecte des Bâtiments de France, consulté en amont de la réalisation de ce dossier, ne s'est pas opposé à la réalisation du présent projet sous réserve d'obtenir des précisions fournis dans le présent dossier. Toutefois, dans un souci d'insertion paysagère optimale du projet, des matériaux en accord avec ceux des bâtiments existants seront utilisés.

Organisation des déplacements

Le nouveau cheminement créé constituera un itinéraire sécurisé pour tous les usagers des modes doux qui pourront traverser l'Isère en toute sécurité. Cependant, afin d'éviter tout usage abusif de la passerelle, une signalisation interdisant les véhicules à moteur sera mise en place. De plus, une signalisation spécifique sur le tonnage à respecter sera disposée aux deux entrées de la passerelle. Notons que dans un souci d'amélioration du confort des usagers, la pente du cheminement ne dépassera pas 3 %.

Qualité de l'air, ambiance acoustique et qualité de vie

L'arrosage des pistes de chantier permettra de limiter la dissipation des poussières et le colmatage du lit de l'Isère.

Le projet n'est pas de nature à engendrer des nuisances acoustiques. Seule la phase travaux pourra être à l'origine de nuisances ponctuelles (vibration des camions de chantier,...).

Impacts sur le paysage

L'Isère et ses berges constituent un espace de respiration très approprié au loisir et à la détente du fait de la présence de l'eau et des berges d'aspect naturel. Peu d'aménagements permettant la circulation ont cependant été réalisés et les berges de l'Isère sont aujourd'hui peu prisées. Le projet, et en particulier l'aménagement de la nouvelle passerelle, modifiera de manière significative le paysage au droit de l'Isère. Les premières habitations se situent à plus de 50m du projet.

Mesures envisagées pour le paysage

Le choix de la solution a porté sur un ouvrage de franchissement s'intégrant de manière optimale dans le paysage local. Ainsi, le profil en treillis (de faible hauteur) confèrera une certaine légèreté à l'ouvrage de franchissement de l'Isère. La revégétalisation des berges de l'Isère et des pistes d'accès au chantier (Saules, Aulnes,...) assurera la pleine intégration du projet dans le paysage et générera une ambiance propice aux déplacements doux, notamment à travers la constitution d'un espace d'apaisement en milieu périurbain. Afin de valoriser les espaces naturels visibles depuis le site d'étude, la passerelle sera équipée d'un garde-corps garantissant aux usagers une perception visuelle sur l'Isère. Les espaces boisés des abords seront ainsi perceptibles depuis la passerelle. Ces perceptions seront à la portée de tout type de public, y compris les personnes de petite taille, les enfants, les personnes à mobilité réduite,....

7 - ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE HUMAINE

Ce chapitre reprend les principaux impacts du projet au regard de la santé publique. L'ensemble des mesures de protection adoptées dans le cadre du projet permettra de limiter les risques sanitaires.

Précisons que la réalisation d'un cheminement spécifique pour les vélos (voie verte) évite la rencontre entre un cycliste et un véhicule. De plus, l'un des objectifs de la réalisation de cette infrastructure est de développer les "modes doux" de déplacements. Ainsi, de tels projets incitent les usagers à utiliser des modes de déplacements tels que le vélo, le roller ou la marche à pied. Ces déplacements "propres", non consommateurs d'énergie fossile, pourront remplacer une partie des déplacements actuels réalisés en voiture. Le projet aura donc des effets positifs sur la pollution de l'air, l'effet de serre et la consommation d'énergie.

8 - SYNTHÈSE DES MESURES ENVISAGÉES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET ESTIMATION DE LEUR COUT

"Les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour supprimer, réduire et compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement et la santé, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes" (alinéa II de l'article R123-3 du Code de l'Environnement) sont ici de deux types :

- des mesures résultant des dispositions prises à chaque étape de l'élaboration du projet : définition du tracé afin de limiter au maximum les impacts sur l'environnement, rétablissement des voies de communications perturbées,
- des mesures individualisées chiffrées : réalisation d'un réseau de collecte des eaux de la plate-forme, protection des bâtiments pour lesquels les contributions sonores sont dépassées, reconstitution des milieux naturels impactés, protection de la ressource aquatique, aménagement de passages inférieurs pour favoriser le déplacement de la faune et rétablir certains axes de déplacement,...

Pour information, les coûts des mesures environnementales envisagées dans le cadre du projet de réalisation d'une passerelle sur l'Isère (études et travaux), sera de 30 000 € TTC, soit 1,5 % du montant total de l'opération (2 055 000 euros T.T.C.).

9 - COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET NUISANCES ET DES AVANTAGES INDUITS PAR LE PROJET

Ce chapitre explicite :

- les coûts des différentes mesures d'insertion du présent projet prises en faveur de l'environnement, du cadre de vie et de la santé publique (reconstitution des continuités végétales, traitements paysagers, principe d'assainissement,...),
- les coûts collectifs des populations, des nuisances et des avantages induits pour la collectivité (coût de déplacement pour les usagers, effets sur la pollution de l'air et l'effet de serre, la consommation énergétique,...).

Le bilan fait apparaître un gain annuel important pour la collectivité, essentiellement dû à une amélioration de la qualité de l'air et une baisse (non quantifiable) de la pollution liée aux véhicules et surtout à l'attrait des usagers habitant à moins de 5 km du site et susceptibles de se diriger vers les commerces.

10 - ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES

Ce chapitre présente le cadre méthodologique mis en œuvre pour l'élaboration du présent dossier d'étude d'impact (aspects réglementaires, caractérisation de l'état initial et détermination des contraintes à prendre en compte, définition du projet et appréciation de ses effets,...).