

COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA VEYLE

Compléments à la demande d'examen au cas
par cas du projet de voie bleue de la Veyle
(2020-ARA-KKP-3312)



SOMMAIRE

1	Rappel de la demande de complément	1
2	Réponse à la demande de compléments	2
2.1	<i>Urbanisme</i>	2
2.1.1	PLU	2
2.1.2	PLUi de la Communauté de communes de la Veyle	3
2.1.3	SCOT Bresse-Val de Saône	3
2.1.4	Réglementation spécifique	4
2.2	<i>Défrichement.....</i>	6
2.3	<i>Création de parking.....</i>	7
2.4	<i>Ouvrages de franchissement de cours d'eau.....</i>	8
2.4.1	Impacts des aménagements des ouvrages	12
2.4.2	Mesures proposées.....	14
2.4.3	Ressources	18
2.5	<i>Risques naturels et gestion des eaux pluviales.....</i>	19
2.6	<i>Autres aménagements</i>	22

1 RAPPEL DE LA DEMANDE DE COMPLEMENT

« La DREAL a reçu votre demande d'examen au cas par cas pour le dossier relatif à l'aménagement d'un itinéraire cyclable en bord de Saône - itinéraire V50 - de Mâcon à Cormoranche-sur-Saône (01) dans le département de l'Ain le 29 juillet 2021.

Afin de compléter votre demande, je vous remercie de bien vouloir préciser et clarifier les points suivants du formulaire cas par cas :

1/ Concernant l'urbanisme, le projet nécessite-t-il de mettre en compatibilité (modification, révision) les documents d'urbanisme existants sur les territoires traversés notamment sur les espaces nécessitant la consommation d'espaces naturels et agricoles (3275 m² de surfaces imperméabilisées au total) - page 7 du formulaire cas par cas ?

2/ Concernant les travaux et autres aménagements :

- le projet nécessite t-il des défrichements (coupe de haies et arbres notamment) le long du tracé (y compris pour la réalisation des 3 ouvrages d'art) et si c'est le cas, vous voudrez bien préciser les linéaires et surfaces concernées ainsi que leurs localisations ;
- vous évoquez (page 1 du formulaire) la création d'un parking de 6 places (200m²) situé au sud de la RD51, vous voudrez bien préciser sa localisation sur une carte (N° parcelle) et notamment s'il concerne des zones humides ;
- s'agissant des trois franchissements de cours d'eau (encorbellement de la RD51 au-dessus du canal de la Saône, passerelle Port-by et ouvrage d'Arciat) envisagés en phase 1 (page 2 du formulaire), pouvez-vous préciser dans la mesure du possible, les travaux envisagés et les impacts éventuels sur les berges, lit mineur ou majeur des cours d'eau, le milieu biologique impactés et les mesures mises en œuvre dans ce cadre ;
- les ressources (page 6 du formulaire) : vous voudrez bien préciser dans la mesure du possible, le volumes des déblais / remblais ainsi que les lieux de stockage provisoire et la provenance / destination des apports/exports des matériaux nécessaires ;

3/ Concernant les risques naturels et la gestion des eaux pluviales (page 8 du formulaire), vous indiquez que le projet modifiera localement les écoulements des eaux pluviales en raison de de l'imperméabilisation des sols. Je vous remercie de préciser les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet.

Par ailleurs, est-ce-que **d'autres aménagements inhérents à cette véloroute sont prévus tels que des aires de repos (haltes), autres parkings, mobilier (arceaux par ex), zone de réparation...** Si c'est le cas, je vous remercie de préciser ces informations ainsi que les sites concernés. »

2 REPONSE A LA DEMANDE DE COMPLEMENTS

2.1 URBANISME

1/ Concernant l'urbanisme, le projet nécessite-t-il de mettre en compatibilité (modification, révision) les documents d'urbanisme existants sur les territoires traversés notamment sur les espaces nécessitant la consommation d'espaces naturels et agricoles (3275 m² de surfaces imperméabilisées au total) - page 7 du formulaire cas par cas ?

2.1.1 PLU

Le projet concerne 3 communes : Grièges, Cormoranche-sur-Saône et Crottet.

- Les communes de **Grièges** et de **Cormoranche-sur-Saône** ne disposent pas de document d'urbanisme. Elles sont soumises au **RNU** (Règlement National de l'Urbanisme).
- La commune de **Crottet** est concernée par le **PLU** approuvé le 11/09/2017. L'aménagement réalisé dans cette commune concerne la zone Ns, il s'agit d'un élargissement de la RD51 sur 60 mètres linéaires et 1m50 par côté. Cet aménagement est **compatible avec le règlement** de la zone Ns qui autorise les équipements d'infrastructures.

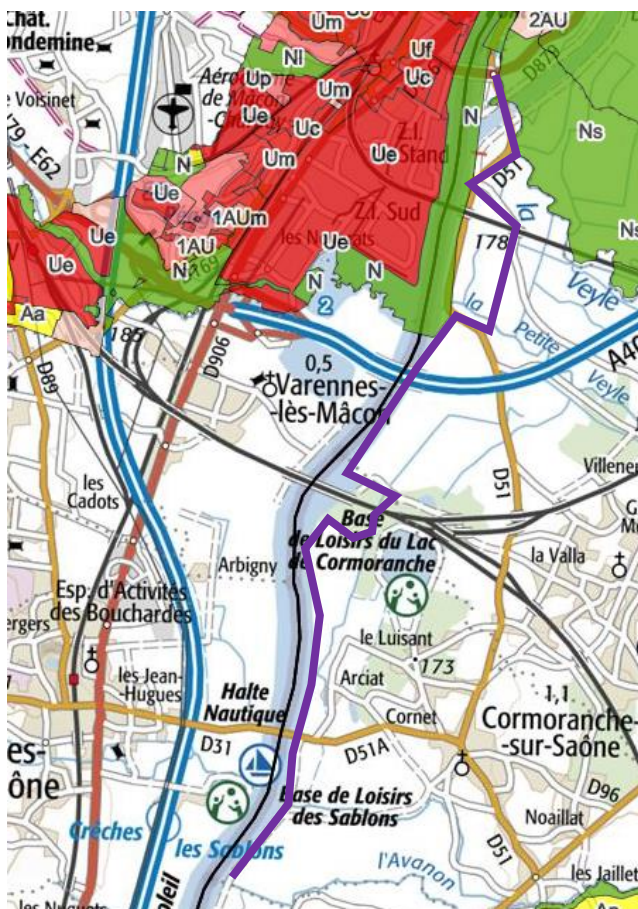


Figure 1 : Zonage réglementaire de la zone d'étude et tracé du projet (violet) (seule la commune de Crottet est concernée par un PLU) (Extrait de Géoportail de l'urbanisme, 2021)

2.1.2 PLUi de la Communauté de communes de la Veyle

La Communauté de communes de la Veyle a lancé l'élaboration d'un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) en septembre 2018.

Le projet de PADD s'articule autour de 4 axes :

- Axe 1 : Un projet de territoire équilibré et ambitieux ;
- Axe 2 : Une économie dynamique et durable ;
- Axe 3 : Un cadre de vie attractif ;
- Axe 4 : Un fil conducteur : la modération de la consommation foncière.

Le projet de voie bleue répond à 2 des 8 objectifs de l'axe 1 :

- Poursuivre le confortement des équipements publics ou d'intérêt collectif ;
- Promouvoir de nouvelles formes de mobilités et développer les liaisons dans le territoire avec les territoires voisins ;

2.1.3 SCOT Bresse-Val de Saône

Le site est compris dans le territoire du SCOT Bresse-Val de Saône en cours d'élaboration.

Le projet répond aux objectifs 1.5 et 1.3 du projet de PADD qui sont :

- D'offrir des solutions de mobilité dans un contexte de faible densité avec comme sous-objectif de créer un maillage « modes doux » attractif et synergique, permettant de relier les lieux de vie aux centralités urbaines et économiques ;
- De tendre vers une neutralité carbone en mettant notamment en œuvre les conditions d'une mobilité plus durable

L'ensemble du projet est donc compatible avec le seul document d'urbanisme : le Plan Local d'Urbanisme de Crottet.

2.1.4 Réglementation spécifique

Le site d'étude est concerné par les PPRI « inondations Saône & Veyle » au niveau des communes de Crottet et de Grièges, approuvé en avril 2012, et « Inondations de la Saône » au niveau de la commune de Cormoranche-sur-Saône, approuvé en juillet 2013.

Le projet est majoritairement situé en zone rouge de l'aléa inondation. La réglementation autorise les aménagements cyclables dans ces zones :

- D'après le PPRI « inondations Saône & Veyle », sont autorisés en zone rouge : [...] les **infrastructure et équipements nécessaires au service public** sous réserve du respect des prescriptions suivantes :
 - Mise en place de mesures visant à réduire la vulnérabilité des biens et des personnes jusqu'à la cote altimétrique de référence,
 - Sous réserve que leur réalisation hors zone inondable est jugée impossible après justification technico-économique ;
 - Constructions liées au fonctionnement de l'infrastructure ;
 - Surface soustraite > 400m² : les remblais doivent être réalisés avec la plus grande transparence hydraulique et compensés en volume, cote pour cote modulée, conformément à la note de méthode sur les remblais en zone inondable approuvée par le Préfet de bassin le 14 septembre 2007 – Déclaration ou Autorisation au titre de la loi sur l'eau,

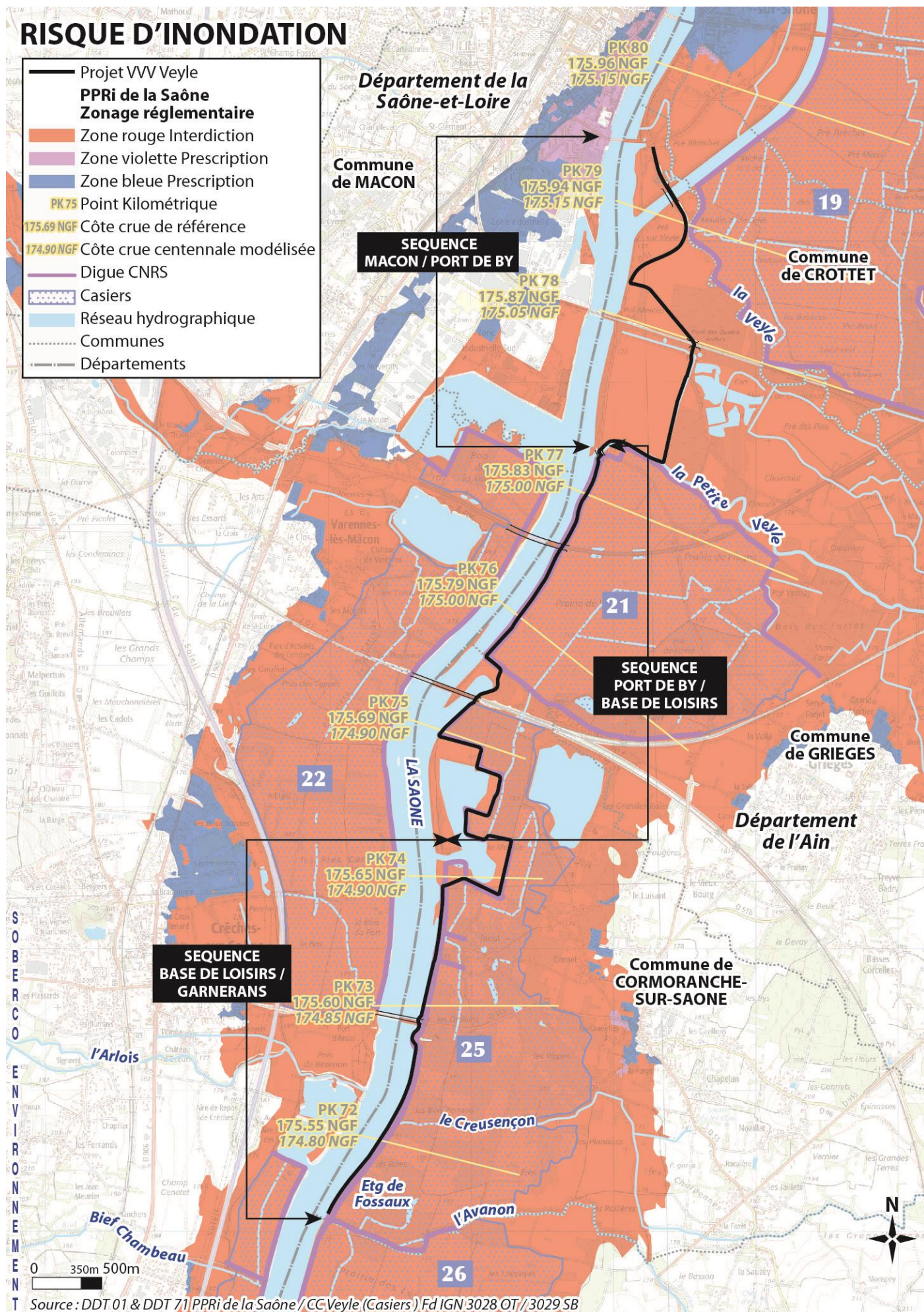
Une comparaison de différents tracés a été réalisée en amont du projet afin de déterminer le meilleur itinéraire sur la base de critères techniques, économiques, administratifs, pratiques, écologiques et paysagers.

Le principe d'équilibre déblais/remblais sera appliqué sur l'ensemble du projet. Il est encadré par un dossier de déclaration Loi sur l'eau.

- D'après le PPRI « Inondations de la Saône », sont autorisés en zone rouge : [...] **les aménagements ou utilisation du sol ne générant ni remblai, ni construction** (exemples : chemins de randonnées/**pistes cyclables**, infrastructures de transport strictement transparentes à lacrue centennale, citernes enterrées etc.), [...] les ouvrages, aménagements et travaux hydrauliques légalement autorisés),

Les aménagements compris dans le zonage du PPRI « Inondation de la Saône » restent au Terrain Naturel (sans remblais).

Le projet est compatible avec la réglementation des PPRI.

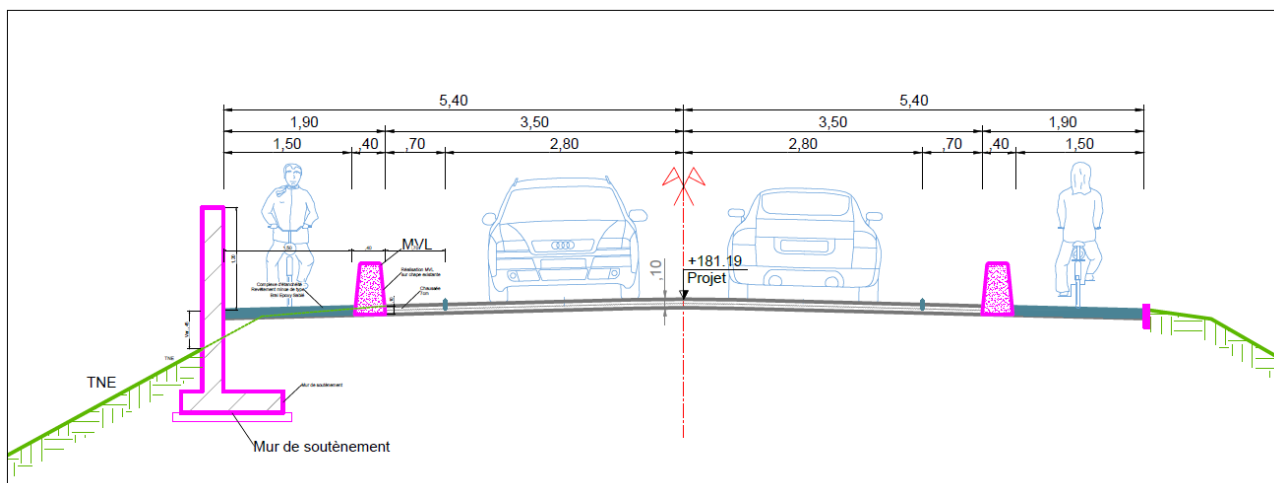


2.2 DEFRICHEMENT

Le projet nécessite-t-il des défrichements (coupe de haies et arbres notamment) le long du tracé (y compris pour la réalisation des 3 ouvrages d'art) et si c'est le cas, vous voudrez bien préciser les linéaires et surfaces concernées ainsi que leurs localisations ;

Le projet ne nécessite pas de défrichements car :

- Les espaces boisés le long de la RD51, au niveau du franchissement du canal de la Saône, sont suffisamment éloignés pour ne pas être affectés par l'aménagement de la bande cyclable. Elle s'insère sur les accotements existants ou sur des élargissements gagnés par des murs de soutènement sans reprise de talus.
- La parcelle de l'ouvrage de Port de By s'insère sur des talus existants et évite les espaces boisés ;
- Le pont de bois d'Arciat reprend les emprises existantes et évite les espaces boisés ;
- Les autres emprises concernent des chemins existants (chemin agricole, de halage et digues) sans emprise sur des espaces boisés.

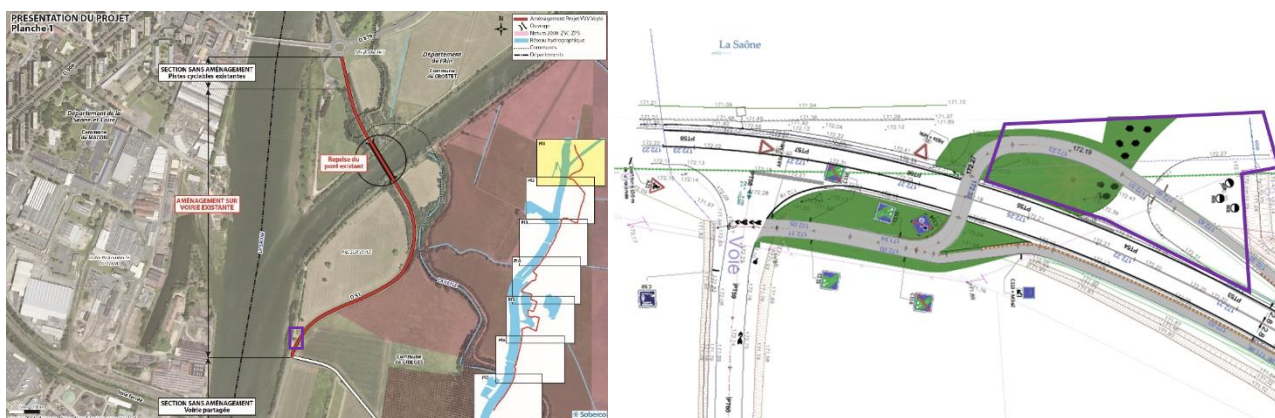


Figures 2 et 3 : Accès à l'ouvrage de la RD51 et profil en travers du projet

2.3 CREATION DE PARKING

Vous évoquez (page 1 du formulaire) la création d'un parking de 6 places (200m²) situé au sud de la RD51, vous voudrez bien préciser sa localisation sur une carte (N° parcelle) et notamment s'il concerne des zones humides ;

Le parking (de 6 à 8 places) sera localisé sur le domaine public à l'Ouest de la RD51 et au Sud du fossé. Le tracé exact sera défini en phase travaux. On peut néanmoins affirmer qu'il sera sur des surfaces comportant actuellement un revêtement en enrobé ou stabilisé et/ou des délaissés enherbés peu fonctionnels qualifiés de « Prairie mésophile de fauche collinéenne eutrophile à dactyle aggloméré ». Il ne s'agit pas de zones humides (critères habitat et sol).



Figures 4 et 5 : Localisation et plan du parking à aménager (périmètre violet)



Figure 6 : Localisation du parking à aménager (Google Maps, 2020)

Le parking sera placé à l'Ouest de la RD51 et au Sud du fossé. Les aménagements n'assècheront pas de zone humide.

2.4 OUVRAGES DE FRANCHISSEMENT DE COURS D'EAU

S'agissant des trois franchissements de cours d'eau (encorbellement de la RD51 au-dessus du canal de la Saône, passerelle Port-by et ouvrage d'Arciat) envisagés en phase 1 (page 2 du formulaire), pouvez-vous préciser dans la mesure du possible, les travaux envisagés et les impacts éventuels sur les berges, lit mineur ou majeur des cours d'eau, le milieu biologique impactés et les mesures mises en œuvre dans ce cadre ;

Ouvrage d'art de la RD51

L'ouvrage d'art de la RD51 sera modifié ; l'encorbellement sera agrandi de part et d'autre de la voirie afin de laisser de l'espace pour la création de la piste cyclable.

Cette partie du projet ne modifiera pas les profils en long et en travers du lit mineur car les travaux sont réalisés au-dessus de la cote de crue de référence.

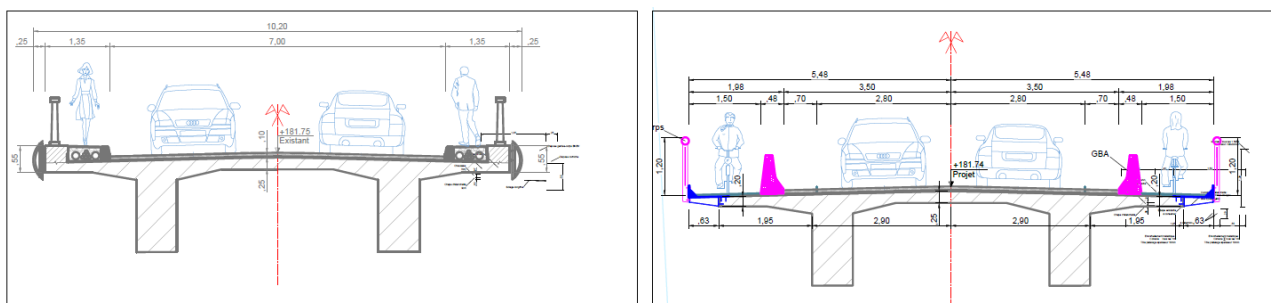


Figure 7 : Mise en place d'un encorbellement pour la piste cyclable au niveau de l'ouvrage de la RD51 (avant-projet à gauche, après projet à droite)



Figure 8 : Etat actuel de l'ouvrage de la RD51 (Google Maps, 2021)

Passerelle Port de By

Deux ouvrages successifs sont construits :

1. Une nouvelle passerelle réservée à la piste cyclable est créée en aval de l'ouvrage routier existant (RD51) ;
2. Un aménagement spécifique à la berge.

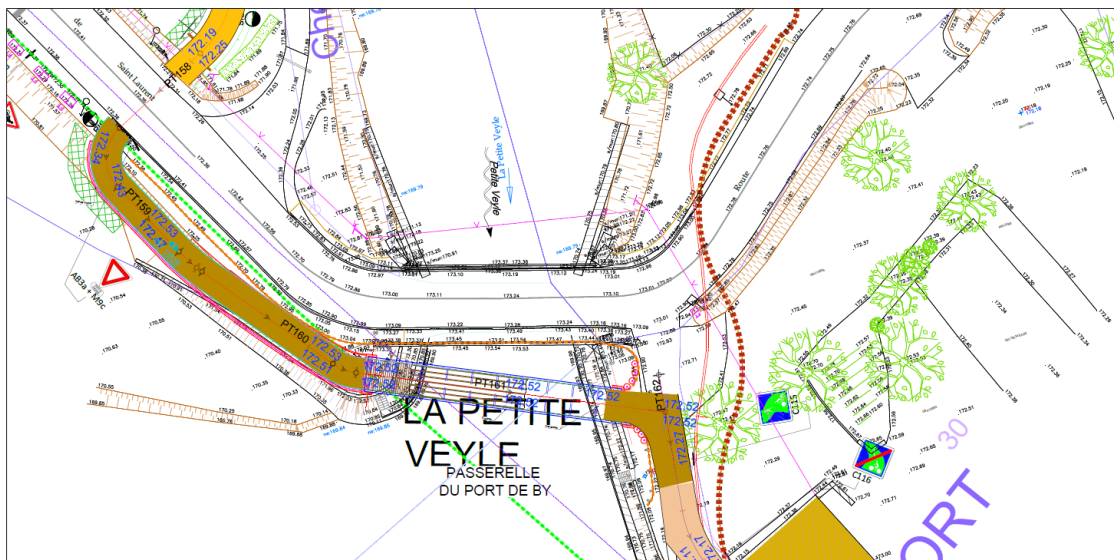


Figure 9 : Vue en plan de la passerelle de Port de By après aménagement

Cet aménagement nécessitera de modifier les berges de la petite Veyle. L'accès à la future passerelle sera au niveau du talus de la voirie et générera 90 m³ de remblais. Ils seront compensés à proximité du site d'étude.

Les culées de l'ouvrage seront implantées dans le haut des berges et nécessiteront un léger décaissement.

Le profil hydraulique du cours d'eau ne sera pas modifié car il n'y aura pas de modification de l'écoulement initial. **Les travaux seront réalisés du haut des berges, sans impacter le lit mineur du cours d'eau.**

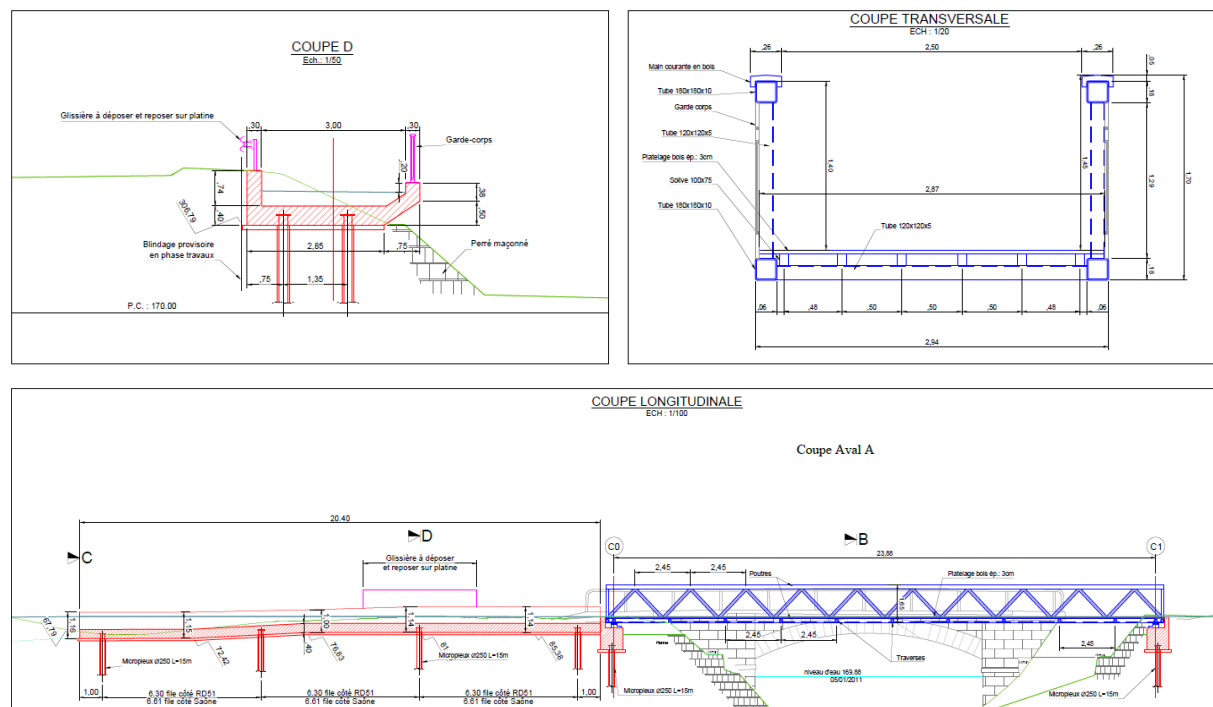


Figure 10 : Reprise de la berge pour permettre le franchissement de la passerelle par les cyclistes



Figure 11 : Implantation de la piste cyclable au niveau de la passerelle de Port de By



Figure 12 : Ouvrage actuel de Port de By (Soberco environnement, 2021)

Passerelle d'Arciat

Le projet de véloroute prévoit le remplacement de la passerelle d'Arciat. Les culées actuelles seront supprimées au profit d'un nouvel ouvrage d'une portée plus longue. Le profil en travers du bras sera donc modifié sur l'ensemble du linéaire de berges occupé par les culées soit 3,2m.

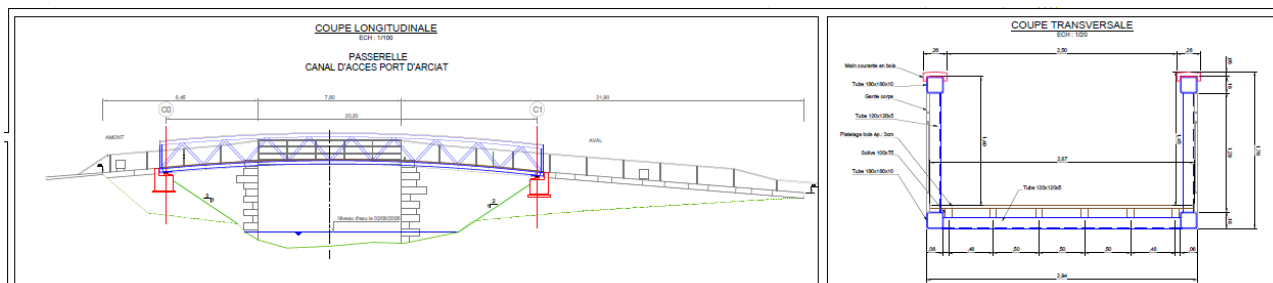


Figure 13 : Passerelle d'Arciat

Cette passerelle est située au niveau d'un bras de la Saône sans forte dynamique hydraulique. La suppression des culées n'entraînera pas de perturbation des écoulements. Elle améliorera localement la qualité écologique du lit qui retrouvera son aspect naturel et des continuités de berges. Elle augmentera aussi le lit majeur (140 m³ de déblais).



Figures 14, 15 et 16 : De gauche à droite : Passerelle d’Arciat côté Saône (Ouest) ; focus sur la culée Nord/Ouest et focus sur la culée Sud/Ouest (Soberco Environnement, 2021)

2.4.1 Impacts des aménagements des ouvrages

Incidences du projet sur les zones inondables (Port de By et Arciat)

Les ouvrages de la passerelle de Port de By gênèrent 90 m³ de remblais.

A l'inverse, le remplacement de la passerelle d'Arciat entraînera la création de 140 m³ de déblais.

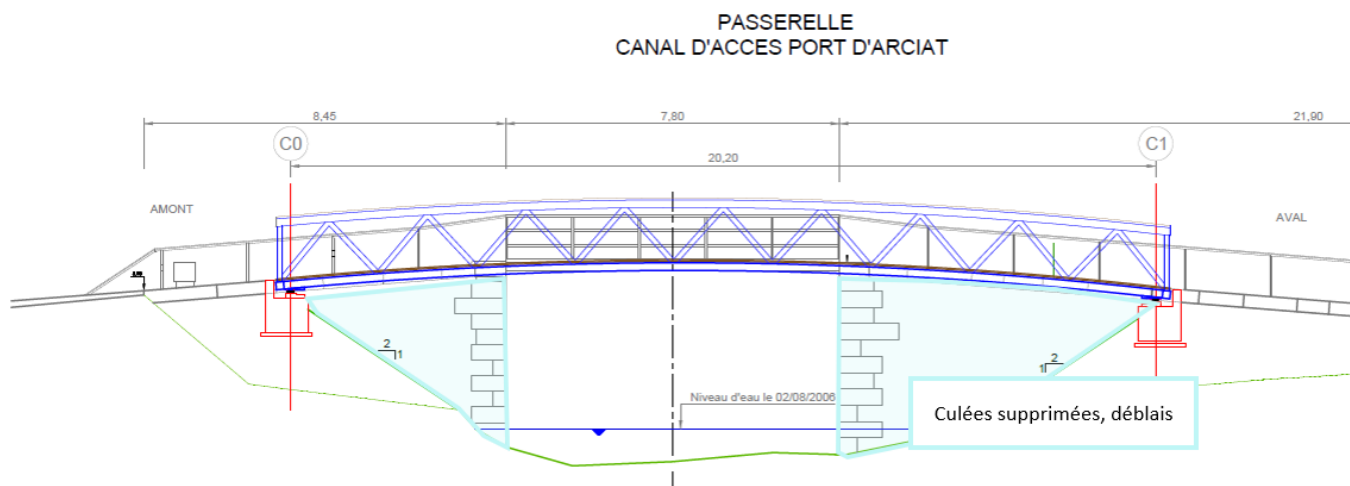


Figure 17 : Culées supprimées au niveau de la passerelle d'Arciat

Incidences du projet sur les écoulements (Arciat)

Dans le cadre de la modification de la passerelle d'Arciat ; les culées du pont seront supprimées, ce qui entraînera une modification du profil en travers du bras mort de la Saône (section en continuité hydraulique avec la Saône) sur une largeur d'environ 3m (largeur de la passerelle en situation future).

Incidence sur les berges (Port de By et Arciat)

Les aménagements des passerelles de Port de By et d'Arciat impacteront les berges du cours d'eau :

- Les culées de la passerelle de Port de By seront implantées sur le haut des berges, elles modifieront le profil en travers du cours d'eau sur 2,85m ;
- Les culées actuelles de la passerelle d'Arciat seront supprimées, le profil en travers du cours d'eau sera donc impacté sur 3,2 m, mais bénéficiera d'une renaturation.

Pollution liée aux travaux (RD51, Port de By et Arciat)

Les principales incidences de la phase travaux de **l'ouvrage d'art de la RD51 et des passerelles de Port de By et d'Arciat** concernent des risques :

- D'augmentation de la quantité de matière en suspension dans les eaux superficielles ou dans l'air, pouvant troubler la biodiversité locale, suite à la circulation des engins.
- D'introduction de polluants dans le milieu suite à la circulation et à l'entretien des engins ou au stockage de divers produits nécessaires à la réalisation du chantier (hydrocarbures, ...). Ces pollutions sont susceptibles d'atteindre le réseau hydrographique superficiel par ruissellement lors d'épisodes pluvieux.
- De destruction d'habitats par circulation (passage dans la ripisylve, passage à proximité d'espèces protégées...).

Ces pollutions, effectives ou potentielles, revêtent un caractère temporaire et ponctuel, car elles ne sont générées que pendant la durée des travaux. Des mesures de prévention devront être appliquées afin de limiter la dispersion de polluants.

2.4.2 Mesures proposées

L'instruction du dossier Loi sur l'Eau viendra confirmer ou compléter si nécessaire les mesures proposées à ce stade.

Mesure pour les écoulements des eaux de la Saône et de ses affluents

Durant la phase chantier, le lit sera temporairement asséché entre les culées de l'ouvrage d'Arciat et des batardeau (bigbags) installés autour des culées. Cela permettra :

- Aux entreprises de travailler au sec ;
- De récupérer les matières en suspension (bassin de décantation).

Les travaux vont impacter temporairement une surface totale d'environ 150 m² pour la suppression des culées de la passerelle.

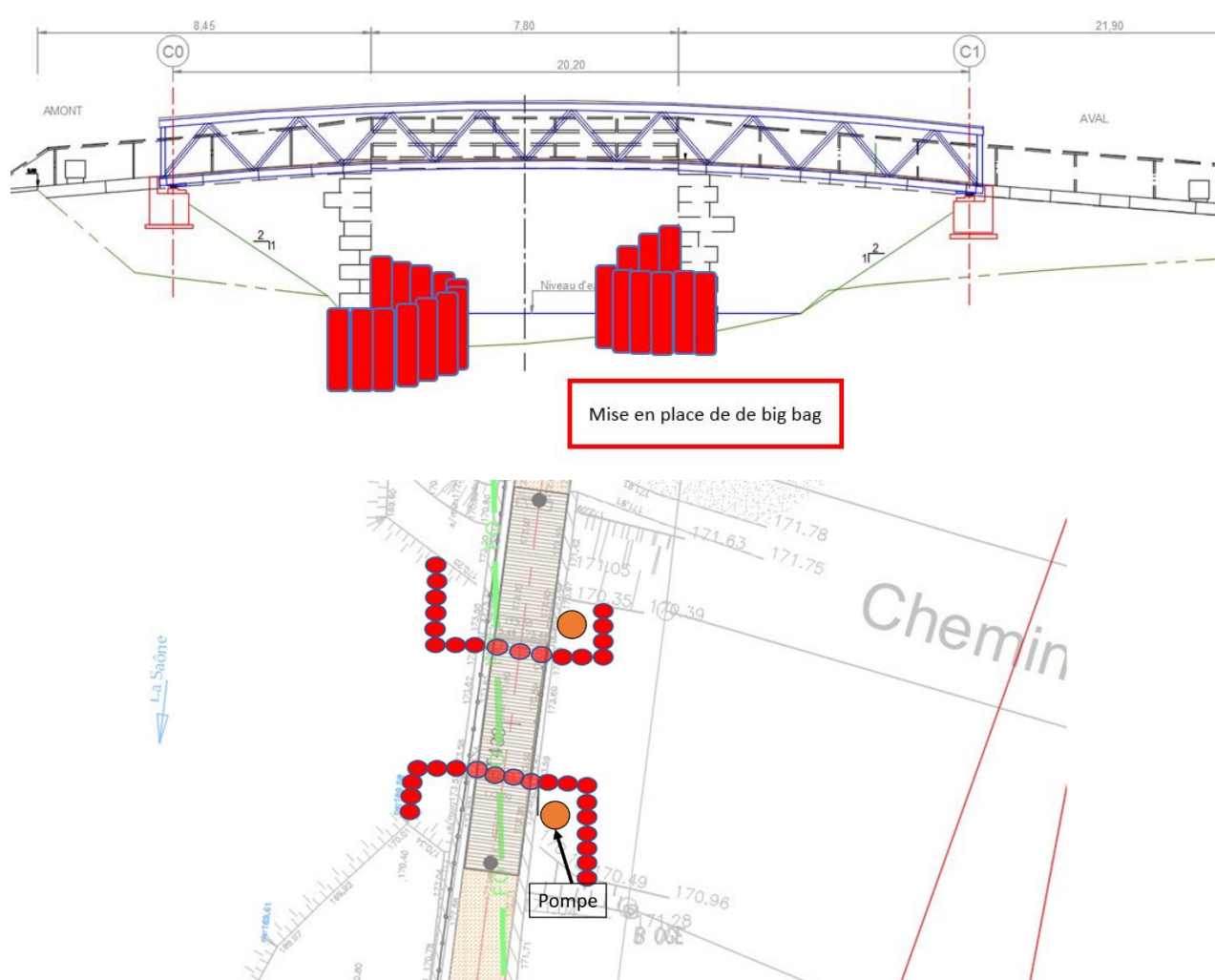


Figure 18 : Mise en place de bigbag sur la passerelle d'Arciat

Choix de la période de réalisation des travaux

Le choix de la période des travaux pour les travaux dans le lit (suppression culée et reprise de berge) permettra de limiter les incidences des travaux sur les populations piscicoles. Plusieurs critères de choix entrent en compte : les périodes de reproduction des espèces piscicoles et les débits du cours d'eau.

Limitation des matières en suspension

La principale incidence des travaux démolition et reconstruction est la production importante de matières en suspension et leur transfert vers le cours d'eau. Aussi toute une série de mesures doit être prévue afin d'éviter le départ de terre et matières en suspension vers le cours d'eau. Ces mesures sont les suivantes :

- Rapidité d'intervention : lors des travaux, les gravats susceptibles de tomber dans le lit mineur des cours d'eau devront être récupérés avant leur chute et évacués dans la journée. Des mesures de récupération devront être installées pour récupérer les gravats.
- Réalisation de bacs de décantation ou de bourrelets le long autour des aires de chantier afin de bloquer les écoulements directs des eaux de ruissellement et limiter la propagation en aval des matières en suspension : l'entreprise chargée de la réalisation des travaux mettra en place des cordons de balles de paille, merlons de terre destinés à recueillir, filtrer ou décanter les eaux de lessivage du chantier. ;
- Limitation au strict minimum de la circulation des engins de travaux publics aux emprises du projet et dans le lit mineur ;
- Limitation des actions de décapage végétal aux zones strictement nécessaires : toutes les surfaces des talus seront protégées par des bâches ou des films plastiques étanches ;
- Fourniture d'un équipement permettant d'absorber les fuites en cas d'accident.

Ces mesures doivent être accompagnées d'une sensibilisation et d'une responsabilisation des entreprises qui interviennent sur le chantier

Dans ces conditions, l'incidence des travaux sur la qualité des eaux superficielles sera réduite au maximum.

Prévention des autres risques de pollution

> Pollution accidentelle

L'Entrepreneur récupérera les produits dangereux de ses activités (hydrocarbures, huiles de graissage des coffrages, solvants, etc...) à la source afin qu'ils n'entrent pas en contact avec les milieux naturels. Ces produits, ainsi que les terrains ou supports qui auraient été accidentellement souillés, seront récupérés et traités conformément au plan de gestion des déchets et à la réglementation.

Tout stockage d'hydrocarbures et autres produits potentiellement polluants devront être situés à distance suffisante du cours d'eau et entourés d'un dispositif de confinement (merlon de terre, imperméabilisation de la zone de stockage) constituant un volume de rétention égal au volume stocké. ➔ **Stockage des hydrocarbures sur la zone étanche de chantier.** L'entretien des engins ainsi que le ravitaillement en hydrocarbure se fera en dehors de la zone des travaux. Si un groupe électrogène est utilisé, il sera installé dans une aire étanche munie d'un dispositif de rétention.

Un dispositif de récupération des résidus sera posé pour récolter tout écoulement d'eaux de chantier avant le rejet dans la rivière notamment les laitances en bétons et l'évacuer hors de la zone de chantier. Ainsi, le maître d'ouvrage s'assurera que l'entrepreneur des travaux mettra en place des dispositions pour travailler au sec (par exemple avec le système de batardeaux mentionné ci-dessus) et pour récolter tout écoulement susceptible d'atteindre la rivière afin de l'évacuer hors de la zone de chantier (avec notamment la pose d'un géotextile (bidim ou autres) qui permettra de retenir et capter les laitances). L'objectif sera de créer une barrière physique entre un terrain naturel et les matériaux sélectionnés pour la réalisation de l'ouvrage. Cette barrière laissera passer l'eau et empêchera les parties les plus fines issues des travaux de venir modifier le milieu naturel. Le dispositif de barrière sera proposé par l'entreprise lors de la phase DCE.

En outre, une surveillance constante du chantier devra être faite par l'Entrepreneur pour éviter que les véhicules étrangers procèdent à toute décharge ou vidange de produits polluants et hydrocarbures. Tout incident intéressant la protection de la nappe phréatique sera immédiatement porté à la connaissance du Maître d'Ouvrage et des services de l'ARS (Agence Régionale de Santé). Un libre accès sera garanti à tout agent dûment mandaté pour effectuer un contrôle de la qualité des eaux.

> Autres risques de pollution dues au chantier

Concernant les effluents sanitaires, les ouvrages de chantier mis en place devront être étanches et convenablement entretenus pour éviter toutes contaminations du milieu récepteur par des eaux usées.

L'approvisionnement du matériel et des matériaux nécessaires à l'avancement du chantier sera réalisé au fur et à mesure pour minimiser le stockage sur site.

Dans ces conditions, l'incidence des travaux sur la qualité des eaux superficielles sera réduite au maximum et toute pollution accidentelle liée aux travaux sera prévenue.

Protection de la biodiversité

Les accès au chantier et les circulations devront être balisés avec une matérialisation physique des mises en défens (typologie des clôtures à adapter en fonction des risques de destructions d'espèces).

Une signalisation adaptée sera prévue et entretenue pour le personnel intervenant, l'Entrepreneur veillera à maintenir le niveau d'information nécessaire auprès de ces collaborateurs (personnel propre ou intérimaire, sous-traitants, prestataires...) sur toute la durée du chantier pour la connaissance des risques vis-à-vis des espèces et espaces protégés.

Remise en état des lieux en fin de chantier

Aucun déchet dû au chantier ne devra être déversé dans le cours d'eau. Ceux-ci seront évacués régulièrement afin d'éviter tout risque d'emportement par le cours d'eau.

Le permissionnaire sera chargé de remettre en état le site concerné par le chantier après achèvement des travaux. Les aires de chantier et les plateformes seront enlevées.

Une remise en état des accès et de la zone de chantier devra être pratiquée dès la fin des travaux pour éviter une exposition prolongée des terrains nus à l'érosion et à l'implantation de germes d'espèces végétales envahissantes. Cette remise en état devra être réalisée en procédant à une revégétalisation des milieux naturels à l'aide d'espèces adaptées. De plus, cette renaturation permettra une meilleure insertion du projet dans le paysage local.

Il sera tenu de réparer sans délai les dégradations ou dommages occasionnés du fait de l'exécution des travaux.

Dans ces conditions, l'incidence des travaux sur la qualité des eaux sera réduite au maximum

Mesures d'accompagnement Zone inondable

La mise en place de la passerelle Port de By génèrera 90 m³ de remblais. Les déblais compensatoires seront réalisés à proximité, notamment avec les travaux de la passerelle d'Arciat (140 m³).

Suivi de la mise en œuvre des mesures

Le dossier loi sur l'eau du projet sera transmis aux entreprises retenues. Elles auront le souci constant de la protection de l'environnement et devra avoir pour objectif majeur, lors de toutes les phases de travaux, de supprimer tout risque de pollution du site.

Les mesures d'accompagnement permanentes et les mesures en phase chantier définies dans le présent rapport seront à respecter. Le maître d'ouvrage fera parvenir un calendrier des travaux. Les comptes rendus des réunions de chantier seront disponibles pour la Police de l'eau sur simple demande. Le maître d'ouvrage et les entreprises se tiendront à la disposition de la Police de l'eau pour une visite de chantier.

2.4.3 Ressources

Cc les ressources (page 6 du formulaire) : vous voudrez bien préciser dans la mesure du possible, le volumes des déblais / remblais ainsi que les lieux de stockage provisoire et la provenance / destination des apports/exports des matériaux nécessaires ;

Les aménagements respecteront le TN (un volume sera décaissé pour être remplacé par les matériaux de construction (enrobé ou stabilisé).

Les lieux de stockage provisoires et la provenance/destination des apports/exports des matériaux nécessaires n'ont pas encore été définis à ce jour.

Le DCE précise que « le stockage temporaire devra être de petits volumes, les matériaux seront stockés tronçons par tronçons :

- Terre végétale
- Matériaux de réemploi

Les matériaux impropres au réemploi devront être évacués au fur et mesure. ».

Sur l'ensemble des aménagements, les volumes de déblais/remblais dans le lit majeur sont les suivants :

- 90 m³ de remblais le long de la parcelle de Port de By ;
- 140 m³ de déblais au niveau de l'ouvrage d'Arciat ;
- 433 m³ de remblais le long de la RD51 compensés par un décaissement équivalent à proximité par le réaménagement du fossé Ouest.

2.5 RISQUES NATURELS ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

3/ Concernant les risques naturels et la gestion des eaux pluviales (page 8 du formulaire), vous indiquez que le projet modifiera localement les écoulements des eaux pluviales en raison de l'imperméabilisation des sols. Je vous remercie de préciser les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet.

Les surfaces imperméabilisées par le projet sont présentées dans le tableau suivant :

	ETAT INITIAL			SITUATION PROJET		
	Occupation des sols	Surface (m ²)	Coefficient de ruissellement	Aménagement	Surface (m ²)	Coefficient de ruissellement
Chemin agricole	Chemin agricole	3390	0.3	Chemin agricole - stabilisé renforcé	3390	0.8
Chemin de halage et digue	Chemin de halage et digue	25500	0.7	Chemin de halage et digue – revêtement enrobé	2530	0.9
				Chemin de halage et digue - stabilisé renforcé	22970	0.8
RD51	RD51 – voirie	5524	0.9	RD51 - voirie	8229	0.9
	RD51 - Accotement et talus enherbé existant	7164	0.35	RD51 - Accotement et talus enherbé	4575	0.35
	RD51 - Espace vert plat	4171	0.2	RD51 - Espace vert plat	4191	0.2
	RD51 - Fossé existant	2848	1	RD51 - Fossé existant	2712	1
	RD51 secteur non élargi	2323	0.9	RD51 secteur non élargie	2323	0.9
Route des 4 arches	Route des 4 arches (enrobé)	3450	0.9	Route des 4 arches	3450	0.9
Total	Total	54 370	0.65	Total	54 370	0.76

Au niveau du chemin de halage et de la digue, la création d'une piste cyclable en revêtement stabilisé renforcé et ponctuellement en enrobé générera quelque ruissellement supplémentaire, mais le type de cheminement reste le même par rapport à l'état initial.

Les enjeux liés aux modifications du coefficient de ruissellement portent sur environ 6 000 m² de surface active.

Les mesures mises en œuvre dans le cadre de l'imperméabilisation des sols sont les suivantes :

- Le long de la RD 51 :
 - En aval hydraulique du fossé Ouest, un ouvrage de rétention sera installé (Volume de stockage de 142m³) ;
 - Le fossé Est ne sera pas modifié ;
- Le long de la route des quatre arches et du chemin de halage (ruissellement diffus : les eaux s'écoulent en direction des espaces verts en bordure de Saône puis vers la Saône. La piste cyclable engendrera peu de ruissellement supplémentaire et aucune pollution supplémentaire) la gestion sera conservée en l'état.
- Chemin agricole : Ce secteur est concerné par la présence d'une zone humide. Afin d'améliorer l'alimentation en eau de cette zone humide, 3 cunettes seront installées dans les zones où les ruissellements ont pour exutoire le cours d'eau de la Petite Veyle.

Les caractéristiques de l'ouvrage de rétention projeté au niveau de la RD51 sont les suivantes :

Caractéristiques	Fossé de rétention du secteur 1
Surface collectée (m ²)	10871
Coefficient d'apport	0,66
Fréquence	10 ans
Débit de fuite Saône – Q1	25 l/s
Longueur (m)	63
Largeur (m)	6
Hauteur (m)	0.5
Largeur fond (m)	3
Hauteur de stockage d'eau (m)	0.5
Volume de stockage (m³)	142

La gestion des eaux pluviales section par section est la suivante :

Le long de la RD51 (au nord de l'ouvrage de la RD51),

Cette portion de route est assez large pour l'aménagement de la piste cyclable. La gestion des eaux pluviales sera conservée en l'état.

Le long de la RD 51 (au sud de l'ouvrage de la RD51)

La gestion des eaux pluviales sera assurée en partie par **les fossés existants le long des talus**. Dans le cas où ceux-ci seront impactés par **l'aménagement cyclable, ils seront repris**. En aval hydraulique du fossés ouest, un ouvrage de rétention sera installé. Cet ouvrage permettra la décantation des polluants des eaux pluviales récoltées dans le fossé Ouest avant rejet. L'ouvrage sera également équipé d'une cloison siphonée et d'une vanne de sectionnement. Le rejet se fera dans la Saône et sera équivalent à une crue de fréquence de retour 1,5 mois d'avant-projet pour le bassin versant collecteur.

La gestion des **eaux pluviales ruisselant dans le fossé Est ne sera pas modifiée**.

Les murets type MVL (séparation entre voirie et piste cyclable) seront réalisés avec des passages d'eau afin de maintenir l'écoulement des eaux de surface de la RD51 vers les fossés.

Au niveau de la RD51, 433 m³ de remblais seront créés. Ils seront compensés à proximité du futur fossé, le long de la RD51. Les déblais auront une profondeur et une largeur adaptée, de sorte à compenser les volumes perdus lors de la mise en place de la piste cyclable.

Le long de la route des quatre arches

L'aménagement est une voie partagée ne modifiant pas l'existant. La gestion des eaux pluviales sera conservée en l'état.

Le long du chemin agricole

Ce secteur est concerné par la présence d'une zone humide. A l'heure actuelle, la majorité des eaux pluviales ruisselant au niveau du chemin agricole permet l'alimentation en eau de la zone humide. Afin de ne pas drainer ces eaux, peu d'aménagements de gestion des eaux pluviales seront mis en place. Au total, 3 cunettes seront installées dans les zones où les ruissellements ont pour exutoire le cours d'eau de la Petite Veyle. Ainsi, les eaux pluviales du site alimenteront la zone humide et permettront son bon fonctionnement.

Au niveau du chemin de halage et de la digue

La création d'une piste cyclable en revêtement stabilisé renforcé et ponctuellement en enrobé générera un peu de ruissellement supplémentaire, mais le type de cheminement reste le même par rapport à l'état initial. Aujourd'hui, le ruissellement au niveau du chemin de halage est diffus. Les eaux s'écoulent en direction des espaces verts en bordure de Saône puis vers la Saône. La mise en place de la piste cyclable engendrera peu de ruissellement supplémentaire et aucune pollution supplémentaire, le principe de gestion des eaux pluviales actuel peut donc être maintenu.

2.6 AUTRES AMENAGEMENTS

*Par ailleurs, est-ce-que **d'autres aménagements inhérents à cette véloroute sont prévus tels que des aires de repos (haltes), autres parkings, mobilier (arceaux par ex), zone de réparation... Si c'est le cas, je vous remercie de préciser ces informations ainsi que les sites concernés.***

En plus de l'espace de stationnement le long de la RD51, du mobilier sera installé à proximité :

- 1 Corbeille,
- 3 tables de pique-nique,
- 4 arceaux vélo,
- 2 bancs,
- 3 panneaux (RIS ou totem).

Le reste de l'itinéraire ne comporte pas d'aménagement particulier. La séquence N2000 pourra faire l'objet, à l'avenir, de panneaux pédagogiques si le gestionnaire de site le décide.

