

**Demande d'examen au cas par cas préalable
à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale**

Article R. 122-3 du code de l'environnement

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

Dossier complet le :

N° d'enregistrement :

1. Intitulé du projet

Création d'un itinéraire cyclable entre le pont de la Bâtie et le pont de Tencin en rive droite de l'Isère.

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Conseil Départemental de l'Isère

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Barbier Jean-Pierre, Président du Conseil départemental

RCS / SIRET

2 2 3 8 0 0 0 1 2 0 0 0 1 3

Forme juridique

Collectivité territoriale

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
6. Infrastructures routières c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.	Itinéraire d'une longueur totale de 13,7 km de voie verte. Dont une section de chemin partagé de 4 km.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Le projet consiste à prolonger l'itinéraire cyclable existant entre la Métropole et le pont de la Bâtie jusqu'au pont de Tencin en rive droite de l'Isère. Le projet intègre la réalisation d'un passage inférieur de 30 m sous la RD10 à Crolles pour sécuriser l'itinéraire.

La totalité de l'itinéraire mis à part 300 m le long de la RD165 se situe sur la digue aménagée de l'Isère et sur un chemin stabilisé existant le long de l'autoroute A41.

4.2 Objectifs du projet

L'objectif est d'offrir aux cyclistes et plus globalement aux modes actifs un itinéraire plus sécurisé avec un meilleur niveau de service entre le pont de la Bâtie et le pont de Tencin. Cet itinéraire est à destination des pratiques utilitaires, de loisir, sportives et en itinérance.

La réalisation de l'itinéraire est justifiée par la volonté du Département de l'Isère d'offrir des alternatives à l'utilisation de l'automobile pour les déplacements du quotidien et des itinéraires pour l'ensemble des pratiques cyclistes. Cette offre apparaît particulièrement nécessaire dans un secteur en développement avec une forte concentration de population et de pôles générateurs de déplacements (collèges, lycées, zones d'activités, zones industrielles, zones de loisirs, etc...).

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

Les travaux comprennent la réalisation de l'itinéraire cyclable, le raccordement sur les voies existantes, la réalisation du marquage au sol et la mise en place de la signalétique.

Les principaux travaux sont :

- Le nivellement de la plateforme existante sur la digue de l'Isère et sur le chemin longeant l'autoroute A41;
- Quelques remblais sur environ 1000 m² le long de la RD165 pour élargir la plateforme routière afin de créer la piste cyclable;
- La réalisation d'un passage inférieur en béton armé de 30 m de longueur sous la RD10;
- Le revêtement en enrobés de l'itinéraire cyclable.

Sur les 13,7 km d'itinéraire à aménager, l'ensemble du tracé est déjà existant avec une digue constituée par une plateforme sur plus de 9 km et avec un chemin en matériaux stabilisés sur environ 4 km le long de l'autoroute. Une seule portion est à créer en bordure d'une parcelle agricole, le long de la RD165 avec l'élargissement de la voirie sur une longueur d'environ 300 M.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

En phase d'exploitation, le projet permettra aux différents modes doux (piétons, rollers, PMR...) d'emprunter un itinéraire plus sécuritaire, adapté aux cyclistes de tous niveaux et à tous les types de déplacements doux. Il accueillera les déplacements utilitaires internes à la vallée, il contribuera à la multimodalité en facilitant l'accès aux gares et il permettra la réalisation d'activités de loisirs.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet devrait être soumis à déclaration au titre de la Loi sur l'Eau pour les rubriques 2.1.5.0 et 3.3.1.0.

Une autorisation de défrichement pourrait être nécessaire pour la création du passage sous la RD10 car sur cette zone il faudra défricher environ 200 m² d'un boisement de talus situé dans les emprises du domaine public départemental. Cette zone comprise entre la RD10 et une voirie communale à proximité d'un échangeur autoroutier ne présente pas d'enjeu écologique particulier.

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Longueur de l'itinéraire cyclable.	13,7 Km
Largeur moyenne	3 m sur voie verte 4 m sur voie partagée (chemin agricole)
Longueur voie partagée	4 100 ml
Longueur voie verte	9 300 ml
Longueur piste cyclable	300 ml

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Le Versoud, Villard-Bonnot, Saint-Nazaire-Les-Eymes, Bernin, Crolles, Lumbin, La Terrasse

Coordonnées géographiques¹

Long. __° __' __" __ Lat. __° __' __" __

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 0 5° 5 1' 13" 04 Lat. 4 5° 13' 50" 09

Point d'arrivée :

Long. 0 5° 5 6' 3 9" 09 Lat. 4 5° 18' 5 8" 09

Communes traversées :

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui ☒

Non ☐

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui ☐

Non ☒

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>ZNIEFF de type II traversée par le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zone fonctionnelle de la rivière Isère entre Cevins et Grenoble (N°820032104) <p>ZNIEFF de type I traversées par le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Boisements alluviaux de l'Isère, de Pontcharra à Villard-Bonnot (N°820032102) - Ancienne boucle de l'Isère au Bois français (N°820032114) <p>Seule une portion de 300 m du projet nécessite la création d'une emprise nouvelle.</p>
En zone de montagne ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Communes traversées par le projet classées partiellement en zone de montagne : Le Versoud, Villard-Bonnot, La Terrasse, Tencin.</p> <p>Le projet est situé dans la vallée.</p>
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet passe à environ 500 m de la zone couverte par l'arrêté de protection de biotope Marais de Montfort (FR3800198).
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet est localisé à environ 1,4 km (au plus proche) du Parc Naturel Régional de la Chartreuse (FR8000004).</p> <p>Le projet n'implique pas d'emprises sur cette zone protégée.</p>
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) de l'Isère (3ème étape) a été approuvé par arrêté préfectoral n°38-2020-04-10-005 du 10 avril 2020.</p> <p>L'itinéraire cyclable n'est pas concerné par cette réglementation.</p>
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les abords de Monument Historique les plus proches se situent à environ 250m du projet, de l'autre côté de la rive de l'Isère ("Papeterie de Lancey" à Villard-Bonnot).
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>3 zones humides de l'inventaire départemental sont traversées par le projet : Marais de Montfort, Les Cloyères et Aire de repos de la Terrasse.</p> <p>Le projet se situe sur la digue de l'Isère et sur un chemin existant. Les zones ont été expertisées dans les emprises du projet et la surface de zone humide concernée par le projet est d'environ 1800 m2 après expertise (cf annexe 8).</p>

<p>Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ?</p> <p>Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le périmètre du projet est concerné par le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) : PPRI ISERE AMONT (approuvé le 30/07/2007) et les Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) : PPRN Le Versoud / Saint-Nazaire-les-Eymes / Lumbin / La Terrasse / Tencin (approuvés le 02/08/2007) ; PPRN Saint-Ismier (approuvé le 07/11/2011) ; PPRN Bernin (approuvé le 06/12/2012) ; PPRN Crolles (approuvé le 03/12/2008). Le projet étant situé principalement sur la digue de l'Isère ou en arrière de celle-ci, il est protégé à minima pour la crue centennale.</p>
<p>Dans un site ou sur des sols pollués ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>L'itinéraire cyclable n'est pas localisé au droit de sites ou de sols pollués.</p>
<p>Dans une zone de répartition des eaux ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<p>Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Aucun périmètre de protection de captage d'eau ne se trouve à proximité immédiate du projet.</p> <p>Le captage d'eau le plus proche se situe à environ 1,2 km du projet. Il s'agit du "Forage du trou bleu".</p>
<p>Dans un site inscrit ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Aucun site inscrit ne se trouve à proximité du projet.</p> <p>Le site inscrit le plus proche se situe à environ 1,3 km, de l'autre côté de la rive de l'Isère (en rive gauche). Il s'agit du "Château de Tencin, Parc et Ravin".</p>
<p>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</p>	Oui	Non	<p>Lequel et à quelle distance ?</p>
<p>D'un site Natura 2000 ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site Natura 2000 le plus proche est le site SIC « Hauts de Chartreuse » (FR8201740) localisé à environ 4,6 km au Nord du projet.</p> <p>Cependant ce site est situé en altitude (sur les plateaux du massif de la Chartreuse) par rapport à l'itinéraire cyclable qui est dans la vallée.</p>
<p>D'un site classé ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le site classé le plus proche se situe à environ 3,5 km au Nord-Ouest du tracé de la véloroute : « Massif de Saint-Eynard » réparti sur les communes de Meylan, Biviers, Saint-Ismier et Le Sappey-en-Chartreuse.</p> <p>Cependant ce site est situé en altitude par rapport à l'itinéraire cyclable qui est dans la vallée.</p>

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veuillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? Appréciez sommairement l'impact potentiel
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucun prélèvement d'eau n'est prévu lors de la phase travaux ou de la phase exploitation.
	impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Pas de drainage ou de modification des masses d'eau souterraines.
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Un déblaiement sera réalisé pour la création du passage sous la RD10, le projet pourrait donc être légèrement excédentaire en matériaux. Le déblai sera d'environ 2 000 m3 composé principalement de remblais routiers.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Des matériaux d'apport seront nécessaires pour la réalisation de l'élargissement de la plateforme le long de la RD165 et pour la couche de réglage sur une partie de l'itinéraire (au total environ 7000 m3).
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'itinéraire cyclable empruntera principalement des voiries déjà existantes (voie vertes/digue/chemins/route à faible trafic). Il pourrait entraîner très ponctuellement des perturbations des habitats naturels, de la flore ou de la faune, principalement sur la zone du passage sous la RD10 et le long de la RD165. Pour la traversée de la RD10, les enjeux sont faibles car la zone est déjà fortement antropisée. Le long de la RD165 le projet concernera un talus routier et un cheminement existant le long d'une parcelle agricole. Un diagnostic écologique réalisé par AMETEN est joint en annexe. Il ne met pas en évidence d'impact sur des zones de corridors ou à sensibilité particulière.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'analyse des données existantes, disponible dans le diagnostic écologique réalisé par le bureau d'études Améten en 2022, a établi que le projet n'avait aucune incidence sur les sites Natura 2000.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Bien que le projet soit localisé à plus de 95% au droit ou à proximité immédiate de zones humides répertoriées par le CEN 38, la quasi-totalité du tracé sera aménagée sur des chemins existants avec une plateforme roulable composée de matériaux granulaires. Les travaux seront très majoritairement réalisés sur des secteurs déjà aménagés. Seule une surface de zone humide estimée à environ 1 800 m ² est susceptible d'être impactée selon l'expertise effectuée en juillet 2022 (cf annexe 8).
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par un Plan de Prévention des Risques Technologiques. Un risque de "rupture de barrage" est toutefois localisé sur l'ensemble du projet (Bissorte ; Girotte ; Monteynard ; Roselend ; Tignes).
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné par plusieurs risques naturels : séismes, mouvements de terrain et surtout le risque inondation. Toutefois, la conception du projet prendra en compte les différentes contraintes liées aux risques naturels. Les caractéristiques du projet n'augmenteront pas les risques naturels et seront en adéquation avec les règlements des PPRN et PPRI concernés. En phase d'exploitation les usagers de l'itinéraire cyclable seront informés lors du risque d'une crue centennale à partir de laquelle il pourrait être impacté par l'inondation.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	L'aménagement de l'itinéraire cyclable permettra le développement des déplacements doux sur le territoire du Grésivaudan. Il engendra une augmentation du nombre de vélos, piétons, rollers, PMR sur ce nouvel itinéraire. Il aura un impact indirect positif sur le trafic routier en facilitant les déplacements doux pour des trajets quotidiens et en réduisant ainsi le trafic sur les infrastructures routières du secteur.
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	La phase travaux du projet sera source de bruit/nuisances sonores ponctuelles. Compte-tenu du type de déplacements que supportera le projet, ce dernier ne générera pas de nuisances sonores en phase d'exploitation.

Emissions	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Pas d'émissions d'odeurs particulières liées au projet.
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	Des vibrations pourront être générées ponctuellement en phase de travaux et plus particulièrement pour les terrassements et la mise en oeuvre d'enrobés. En phase d'exploitation, le projet n'engendrera aucune vibration.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	En phase travaux et exploitation, le projet n'engendrera aucune émission lumineuse. La phase travaux aura lieu en période diurne et en phase d'exploitation l'itinéraire cyclable ne sera pas équipé d'éclairage sauf très ponctuellement au droit du passage sous la RD10.
	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'engendrera pas de rejets dans l'air. En promouvant les déplacements doux dans le Grésivaudan, le projet contribuera à la limitation des émissions de gaz polluants ou à effet de serre.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Les eaux pluviales seront gérées de manière naturelle par ruissellement et infiltration au niveau des accotements dans la mesure où cela concerne des eaux non polluées. Il n'est pas prévu la mise en place de canalisations.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'itinéraire projeté se trouve en dehors des sites classés/inscrit, des zones de présomption de prescription archéologiques, des sites patrimoniaux remarquables et des abords de monuments historiques.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'entraînera pas une modification de l'usage des sols car l'itinéraire cyclable se trouvera principalement au droit de voies actuelles de type voie verte/digue/chemin/route à faible trafic.

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquelles :

L'ensemble des Avis de l'Autorité Environnementale entre 2017 et 2022 portant sur des projets situés au sein de la même unité biologique que le projet à l'étude ont été consultés sur le site de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes. Les recherches effectuées ont permis de constater que plusieurs projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale sont localisés à proximité de la zone d'étude :

- Suppression du passage à niveau n°27 de Brignoud : avis rendu le 21/07/2022;
- Centrale photovoltaïque au sol (Villard-Bonnot / Froges) : absence d'avis au 29/05/2019 ;
- Implantation d'une unité de transit de déchets dans la ZI de la "Grande Ile" (Villard-Bonnot) : Avis rendu le 04/07/2017.

Les incidences du projet de l'itinéraire cyclable ne sont pas susceptibles d'être cumulées avec celles des projets recensés ci-avant dans la mesure où ces projets n'ont pas de lien fonctionnel.

D'autres projets sont prévus dans la même zone selon une temporalité à définir :

- Démolition et reconstruction du pont de Tencin pour le franchissement de l'Isère par la RD30.
- Création d'un itinéraire cyclable entre le pont de Tencin et la Savoie en rive gauche de l'Isère.

Ces deux projets permettront à terme d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable. Toutefois ils sont indépendants au niveau fonctionnel et les incidences cumulées de ces projets avec l'aménagement de l'itinéraire en rive droite ne sont pas significatives.

- Passerelle piétons cycles entre Crolles et Brignoud, pôle d'échange à Brignoud et terminus ferroviaire à la gare de Brignoud. Ces projets participent à l'amélioration des échanges de tout type sur le secteur. Ils sont indépendants au niveau fonctionnel.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui ☐ Non ☒ Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le choix du tracé du projet utilisant principalement des zones déjà aménagées permet d'éviter les impacts sur les zones naturelles.

L'annexe 7 présente les mesures prévues pour éviter et réduire les quelques impacts du projet.

Les études ont été menées afin de concevoir un projet au moindre impact environnemental avec l'intégration dès la phase d'avant-projet d'une mesure d'évitement. En effet, pour éviter tout impact sur la seule zone boisée et non aménagée actuellement le tracé de l'itinéraire cyclable a été modifié sur les communes de Saint-Ismier/Villard-Bonnot après le pont de la Bâtie. Au lieu de rester en bordure de l'Isère, l'itinéraire cyclable longera en site propre la RD165 sur environ 300 m avant de se raccorder sur la digue réalisée dans le cadre des aménagements d'Isère Amont.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

L'itinéraire cyclable en rive droite de l'Isère empruntera essentiellement la digue de l'Isère aménagée dans le cadre des travaux d'Isère Amont et un chemin agricole existant le long de l'autoroute. Cette digue comporte une plateforme circulaire sur laquelle sont prévues une couche de réglage et la pose d'une couche d'enrobés. Les trois secteurs en dehors de la digue concernent un bord de plateforme routière de 300 m de longueur, le passage inférieur sous la RD10 d'une longueur de 30 m et la voie longeant l'autoroute A41 sur environ 4 km déjà existante avec un revêtement en matériaux stabilisés qui nécessitera uniquement un nivellement avant la pose des enrobés. Ces zones fortement artificialisées ne présentent pas d'enjeux environnementaux. Les travaux auront des impacts très limités sur l'environnement. Le Maître d'ouvrage s'engage à mettre en oeuvre les mesures compensatoires définies à l'annexe 7. Pour ces raisons il considère qu'une évaluation environnementale n'est pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Annexe 7 : Note de synthèse environnementale

Annexes 8 : Diagnostic ZH sur trois secteurs

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Granville

le,

12 Janvier 2023

Signature

Le Directeur adjoint des mobilités

Jean-Jacques Heiries

