

Complément de dossier - Entrelacs (73)

- plan de composition/ d'aménagement du projet : préciser les vocations de chaque lot (il est mentionné 4 lots habitat + 1 lot habitat sur 2 ha cessibles) et la programmation approximative en logements projetée sur chaque lot habitat;

Il s'agit bien ici, comme indiqué dans le formulaire CERFA, de 4 lots habitat + 1 lot gendarmerie sur 2 ha cessibles. Vous trouverez en pièce jointe le plan de composition indiquant la programmation approximative et permettant de situer le lot gendarmerie.

- gestion des eaux usées : cette partie n'est pas clairement établie à ce stade, il convient de préciser la charge d'effluents générée par le projet (en équivalents-habitants) et de démontrer que celle-ci pourra bien être prise en charge au plan hydraulique et organique par le système d'assainissement. Le projet doit être raccordé au système d'assainissement collectif sans préciser quelle sera l'unité de traitement définitive (Entrelacs ou Aix-les-Bains). Il semblerait que l'hypothèse de traitement vers l'ouvrage d'Aix-les-Bains soit conditionnée à de nouveaux travaux, **merci de préciser cette question qui peut conditionner le traitement des effluents du projet**, notamment par temps de pluie dès lors que la capacité de traitement hydraulique d'Albens est en état de saturation... (le cas échéant, vous pouvez vous rapprocher du service en charge de la police de l'eau de la DDT73 pour recueillir ces éléments)

Suivant la taille moyenne des ménages (2,45 hab/logement chiffre INSEE 2018) on peut s'attendre à une population nouvelle de l'ordre de 390 habitants, donc 390 EH supplémentaires. Le service assainissement de la Communauté d'Agglomération du Grand Lac, Monsieur Sauvant, a été interrogé dans le cadre de la demande de compléments envoyée le jeudi 12 mai 2022 afin de préciser les modalités de fonctionnement du système de gestion des eaux usées et sa capacité à absorber les effluents issus du projet. Celui-ci indique que :

- Dans le cadre de la mise en œuvre du PLUi Albanais, ils avaient prévu au regard des prévisions, une capacité d'acceptation de développement de l'urbanisation et des zones d'activité de l'ordre de 642 EH sur la période jusqu'à horizon. La charge de la station était estimée à 75 % de sa capacité nominale, permettant ainsi d'intégrer le développement de la commune.
- Dans le cadre de la mise en œuvre du PLUi du territoire de l'ex CALB (Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget), il avait été intégré le raccordement du système d'Albens sur le système d'Aix-les-Bains sur la base des hypothèses suivantes : 100 % des volumes traités sur la STEP d'Albens sont traités sur la STEP d'Aix les Bains et 100 % des effluents surversés au niveau du BSR d'Albens sont considérés comme surversant au niveau du BSR de Biatres. Sur la base de ces hypothèses il ressortait que la somme des 2 systèmes permettait de respecter la limite des 5% des volumes collectés surversés au milieu naturel avant traitement.

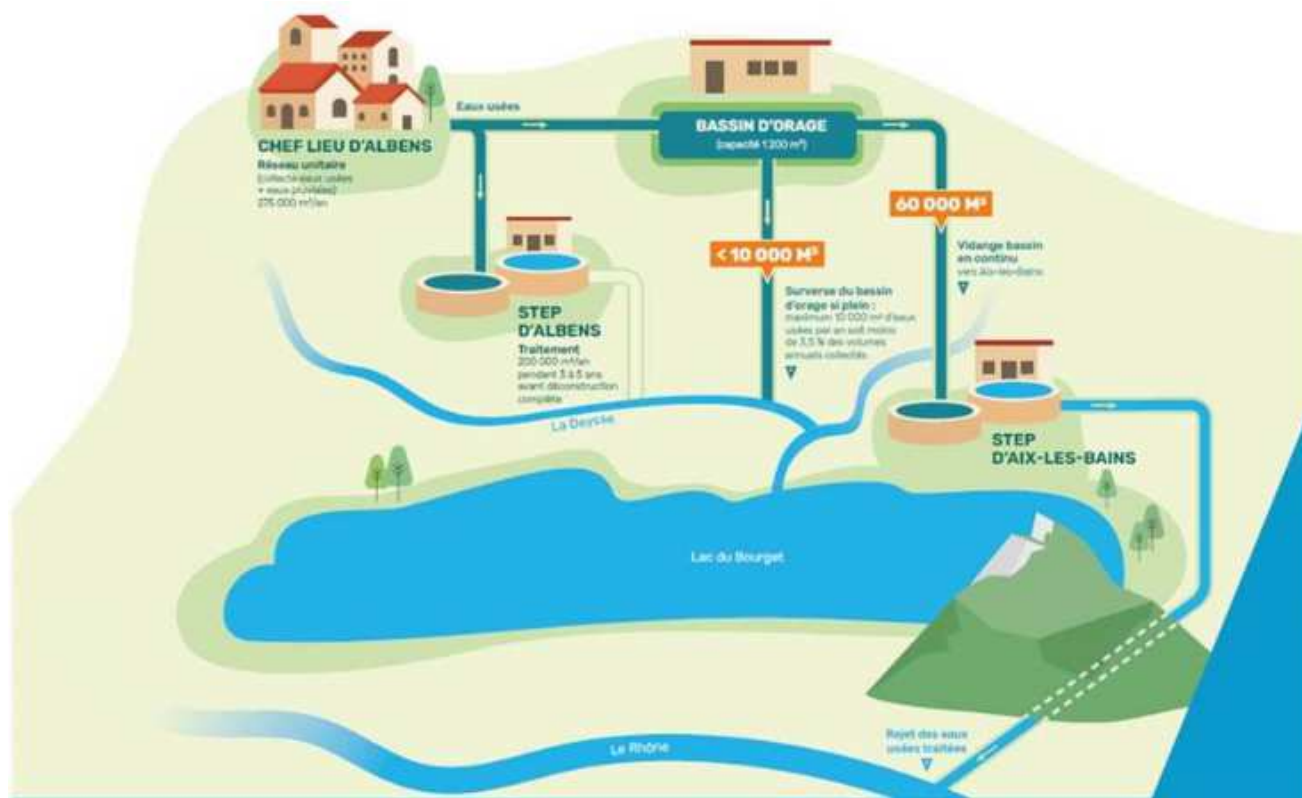
	Aix	Aix + Albens
Produit par BV m ³ /an	6 084 000	6 084 000 + 276 389 = 6 360 389
Surverse Biatre m ³ /an	188 000	188 000 + 57 682 = 245 682
Traité Step m ³ /an	5 896 000	5 896 000 + 218 707 = 6 114 707
% surversé au lac	3,1%	3,9%

A noter que depuis la mise en service des ouvrages d'Albens (septembre 2021), le pourcentage des volumes surversés se situe plutôt autour de 3 % soit en deçà des hypothèses de départ.

Au final, la station d'épuration d'Albens reste en fonctionnement.

Ces notices d'assainissement ont été jointes à chaque projet de PLUi et validées par les services de l'Etat. Elles sont disponibles si besoin.

En complément, vous trouverez ci-dessous le schéma de principe du fonctionnement du système d'assainissement d'Albens.



Pour information, les travaux de redimensionnement du poste de refoulement du Longeret sont prévus d'être engagés dans le cadre de cette opération afin de garantir le transit des effluents vers la station d'épuration d'Albens (travaux 2023). Au 2ème semestre 2022, des travaux de mise en séparatif du secteur de la gare d'Albens sont programmés pour réduire les volumes collectés par temps de pluie et donc les risques de surverse au milieu naturel.

Le service assainissement de la Communauté d'Agglomération de Grand Lac conclut que les ouvrages en place sont en capacité d'accueillir le projet d'aménagement du secteur du Longeret.

- gestion des eaux pluviales : le projet doit faire l'objet d'un dossier au titre de la loi sur l'eau au régime déclaratif. Bien que ce dossier de procédure ne soit pas produit à ce stade, il convient cependant de

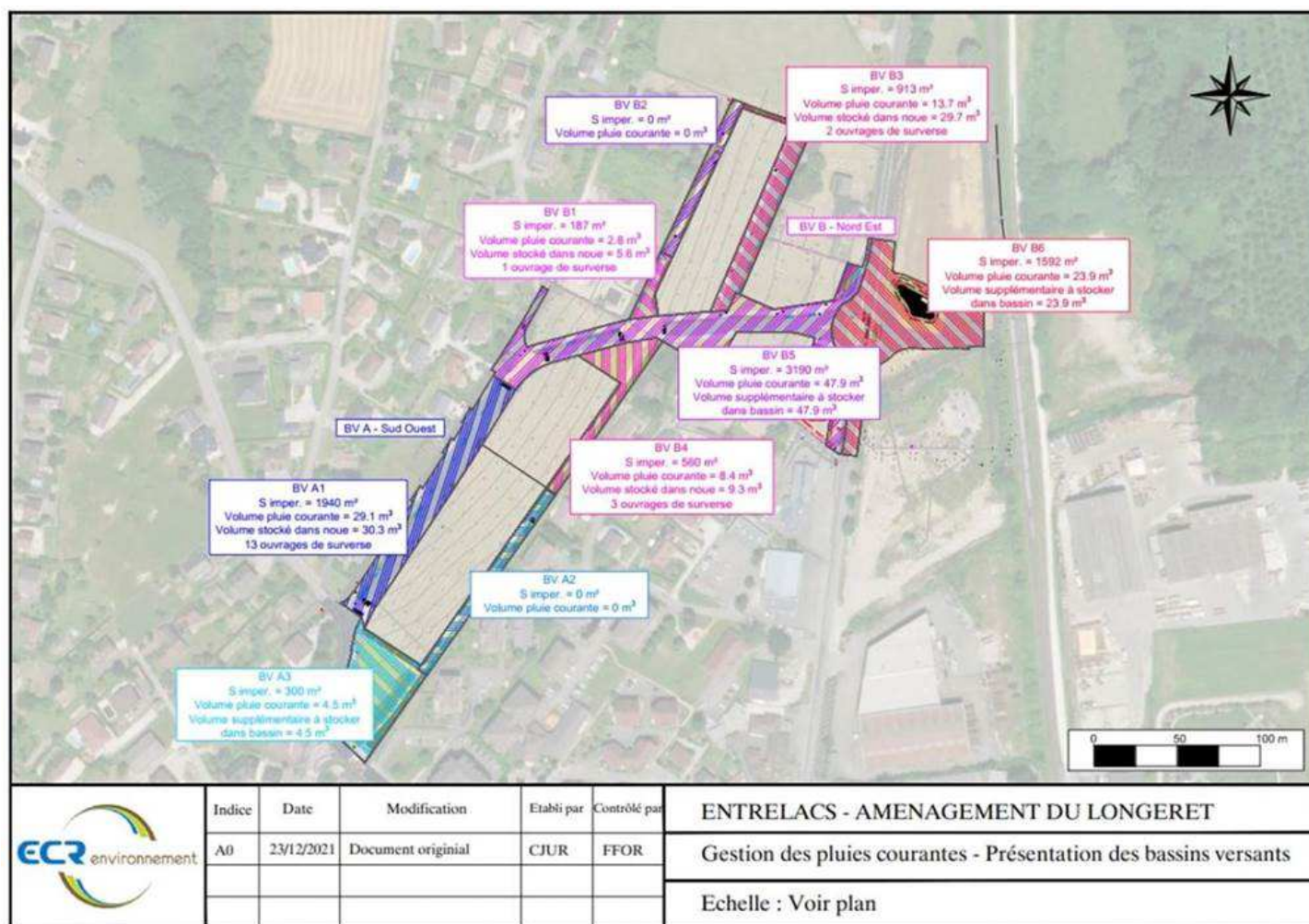
décrire la gestion prévisionnelle des eaux pluviales sur le site **dès le stade de la demande d'examen au cas par cas** : infiltration ou stockage puis régulation...rejet en réseau ou dans un exutoire naturel...

L'aménagement du secteur du Longeret peut être découpé en deux bassins versants : le BV A ayant pour exutoire le réseau des eaux pluviales situé sous la route de Cessens et le BV B se rejetant au niveau des buses présentes sous la voie ferrée (exutoire naturel). Ces bassins versants peuvent eux-mêmes être divisés en sous-bassins versants selon les points haut et bas du projet. Les eaux pluviales sont, majoritairement, interceptées par des noues périphériques le long de la voirie et des cheminements piéton, ou par des grilles raccordées sur le réseau EP pour être rejetées dans les bassins de rétention. Les noues sont dimensionnées de façon à assurer une rétention de capacité de 15 l/m² de surface imperméabilisée, en vue de l'infiltration et de l'évapotranspiration.

Concernant la gestion des pluies courantes :

BV A : Deux noues permettent d'intercepter les eaux pluviales des voiries et cheminements piétons des sous-bassins versants A. La noue A1 a un rôle de stockage et d'acheminement des eaux pluviales jusqu'au bassin de rétention. Le sous-bassin versant A2 n'a pas de surface imperméabilisée. Cette noue représente une zone tampon des eaux pluviales pour les habitations situées à l'aval de celle-ci, et permet l'acheminement des eaux pluviales jusqu'à l'ouvrage de rétention. Enfin, les eaux des pluies courantes issues du sous-bassin versant A3 seront envoyées directement dans le bassin de rétention et gérées par un volume mort au fond de celui-ci pour favoriser l'infiltration et l'évapotranspiration.

BV B : cinq noues permettront le stockage et/ou l'acheminement des eaux pluviales jusqu'au bassin de rétention. Les noues B1, B3 et B4 auront à la fois un rôle de stockage lié à l'imperméabilisation des sols et d'acheminement jusqu'à l'ouvrage de rétention. Les noues B2 et B5 permettront l'acheminement des eaux pluviales jusqu'au bassin de rétention. En effet, aucune surface n'est imperméabilisée pour le sous-bassin versant B2. Quant à elle, la noue B5 présente une forte pente (entre 5 à 10 %) ne permettant pas le stockage des eaux pluviales dans celle-ci.



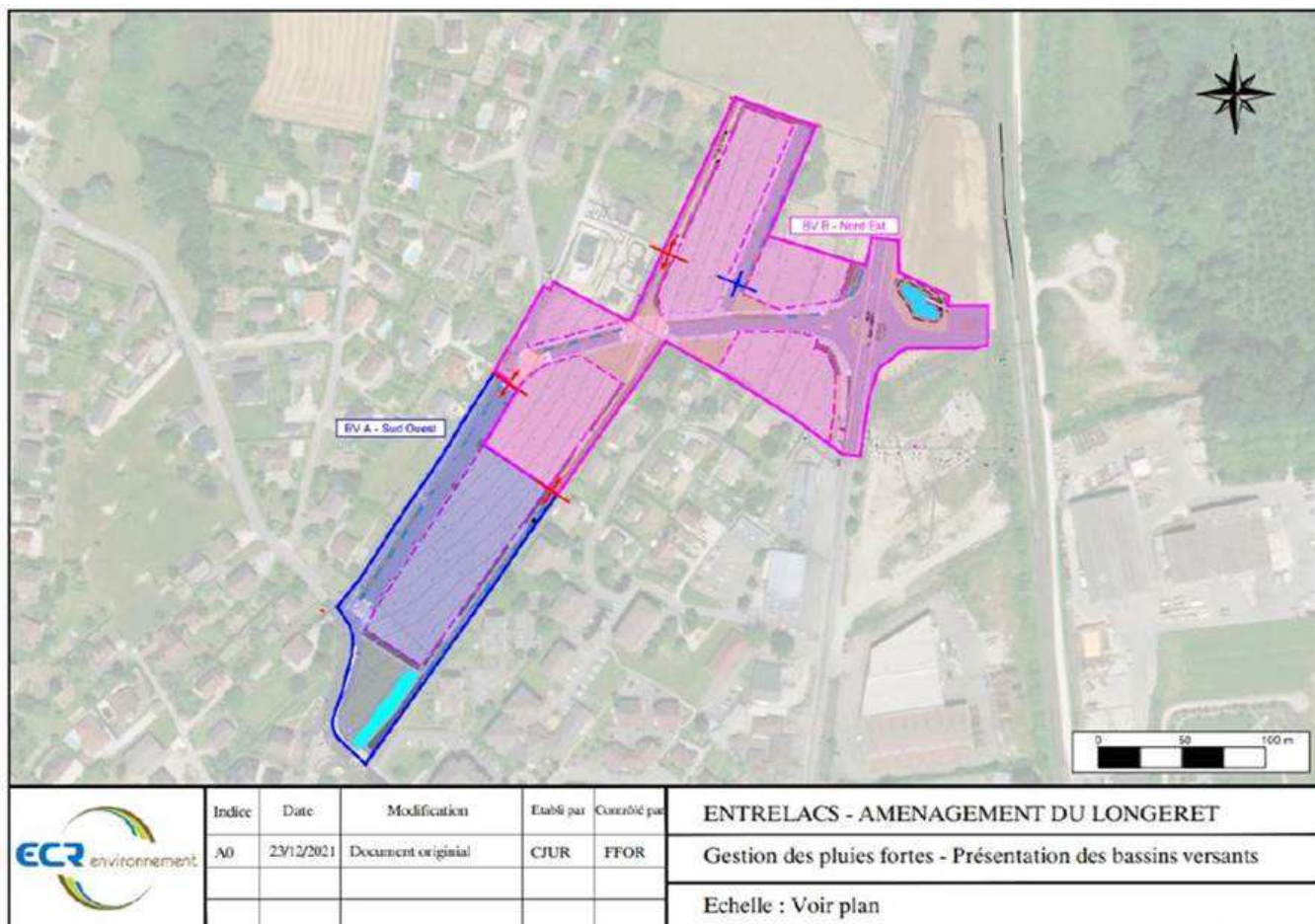
Les acquéreurs des lots devront respecter les prescriptions données par GRAND LAC pour la gestion des eaux pluviales. Ils devront limiter l'imperméabilisation des surfaces par la mise en œuvre de l'évapotranspiration et l'infiltration (toitures végétalisées, espaces inondables, revêtements perméables, jardins de pluie, noues, etc.). Les eaux issues des pluies courantes des surfaces imperméabilisées seront collectées, stockées (à raison de 15l/m² imperméabilisé) et infiltrées au plus proche du lieu de précipitation via des systèmes de faible profondeur (noues, cuvettes dans espaces verts, toitures végétalisées, etc.).

Concernant la gestion des pluies moyennes à fortes :

Après discussion avec le service des Eaux de GRAND LAC, une gestion différenciée des eaux pluviales issues des pluies moyennes à fortes sera réalisée entre les aménagements publics et privés. Les valeurs de perméabilité étant très faibles, le traitement des eaux pluviales issues des pluies moyennes à fortes par infiltration n'est pas réalisable. Les débits seront régulés et les crues écrêtées via des bassins de rétention à ciel ouvert, favorisant également l'évapotranspiration et l'infiltration.

Les eaux pluviales du projet seront interceptées par des noues et acheminées jusqu'aux bassins de rétention. Concernant les eaux pluviales des lots, celles-ci seront gérées à la parcelle avec des ouvrages de rétention respectant les périodes de retour et les débits de fuite imposés par GRAND LAC, à savoir :

Débit de rejet maximal (l/s)	10 l/s/ha aménagé
Période de retour d'insuffisance minimal (ans)	30 ans



Deux bassins de rétention seront mis en œuvre et dimensionnés selon une période de retour de 30 ans et selon un débit de fuite de 10 l/s/ha.

L'exutoire du sous-bassin versant A est représenté par le réseau des eaux pluviales présent au niveau de la route de Cessens (canalisation béton Ø700 mm). L'exutoire du sous-bassin versant B correspond à l'ouvrage existant sous la voie ferrée (ouvrage ovale béton 700 x 630 mm).

En cas d'évènement exceptionnel, les bassins monteront en charge. Chaque ouvrage de rétention sera équipé d'une surverse dans le regard de régulation pouvant évacuer une pluie trentennale (en cas de dysfonctionnement de l'ajutage) ainsi que d'une surverse sur les berges des ouvrages de régulation en cas de pluie exceptionnelle. Après analyse de la topographie existante, il a été déterminé les parcours à moindre dommage en cas de débordement à partir de la surverse des bassins. Pour le bassin versant A, au Sud-ouest, les eaux surverseront sur la route de l'Avenue du Général de Gaulle en contrebas des habitations et bâtiments existants. Ainsi, les habitations existantes ne seront pas impactées en cas de surverse des eaux d'une pluie exceptionnelle.

Concernant le bassin versant B, les eaux surverseront dans une parcelle agricole où elles monteront en charge avant de s'évacuer par l'exutoire sous la voie ferrée. Aucune zone aménagée ne sera donc impactée en cas de surverse de cet ouvrage.

- gestion des eaux souterraines et des mouvements de terre : des sondages géotechniques ont été conduits en 2021 pour déterminer la profondeur de la nappe, cette étude n'est pas présente sauf erreur, dans les annexes jointes, merci de la transmettre.

Vous trouverez en pièce jointe l'étude géotechnique G2AVP réalisée en 2021 (je fais un envoi des compléments de réponses via melanissimo en parallèle car le fichier de l'étude géotechnique est trop important).

D'après le formulaire p.6, les eaux peuvent être interceptées dès les premiers 30 cm de déblais. Il est précisé que le projet sera principalement en remblai, ce qui nécessite un apport de terres extérieures, quel en sera le volume importé sur le site et sa provenance (y compris pour les remblais techniques prévus pour la voirie principale)?

Comme indiqué dans le formulaire CERFA, environ 12 000 m³ de remblais sont nécessaires notamment pour la réalisation d'un remblai technique pour la voirie principale. Oue compte-tenu de la pente du site et du projet (matériaux granulaires, insensibles à l'eau et soigneusement compactés (0/100 mm classés D3, R2, ou équivalent), drainants (D10 > 1 mm) et non gélifs - conformes au GTR 2000). Les matériaux de remblais sous espaces verts seront issus des déblais du site (environ 200m³). Le reste du remblai sera importé. Les matériaux proviendront de carrières agréées ou de recyclage de matériaux en fonction de l'entreprise retenue pour réaliser les travaux. Ils seront soumis à une caractérisation selon le GTR, qui déterminera les conditions de mise en œuvre des matériaux.

Dans le cas où des déblais seraient par ailleurs nécessaires dans le cadre des terrassements opérés, l'interception des eaux souterraines est possible, il convient donc d'envisager des mesures et d'estimer le volume de prélèvement qui serait opéré (temporaire ou permanent : attention au-delà d'un certain volume, cela peut relever également du régime procédural de la loi sur l'eau) par **une étude plus approfondie**.

Les venues d'eaux étant ponctuelles et à différentes profondeurs (cf. coupes des forages en annexes de la G2AVP), il n'est pas possible en phase étude de déterminer les volumes et débits issus de l'interception des eaux souterraines. Cela peut aussi différer en fonction de la saison à laquelle seront réalisés les terrassements. Néanmoins, si des eaux venaient à être interceptées lors des travaux de terrassements, un système de pompage/drainage sera mis en place. Les eaux seront évacuées depuis les fonds de fouilles et restituées au milieu naturel via les fossés/noues provisoires ou définitifs.

Le même procédé sera utilisé pour les terrassements liés à la construction des bâtiments (en déblais principalement). Les volumes de déblais sur les lots dépendront des projets des différents acquéreurs de lots et ne sont pas connus au stade du permis d'aménager objet de la présente demande d'examen au cas par cas. Chaque preneur de lots devra réaliser ses propres études géotechniques (G2 AVP et G2 PRO) et de suivi d'exécution en phase chantier (G4), afin de définir les modalités constructives suivant les contraintes du terrain au droit du lot.

- maîtrise des déplacements-évaluation des émissions des gaz à effet de serre-nuisances sonores : l'estimation des flux supplémentaires est de 690 véhicules par jour, une **évaluation approximative des gaz à effet de serre** doit être fournie en rapport à cette estimation et en lien avec les effets cumulés générés par la mise en place de la déviation d'Albens via le nouveau giratoire mis en place (à cet égard

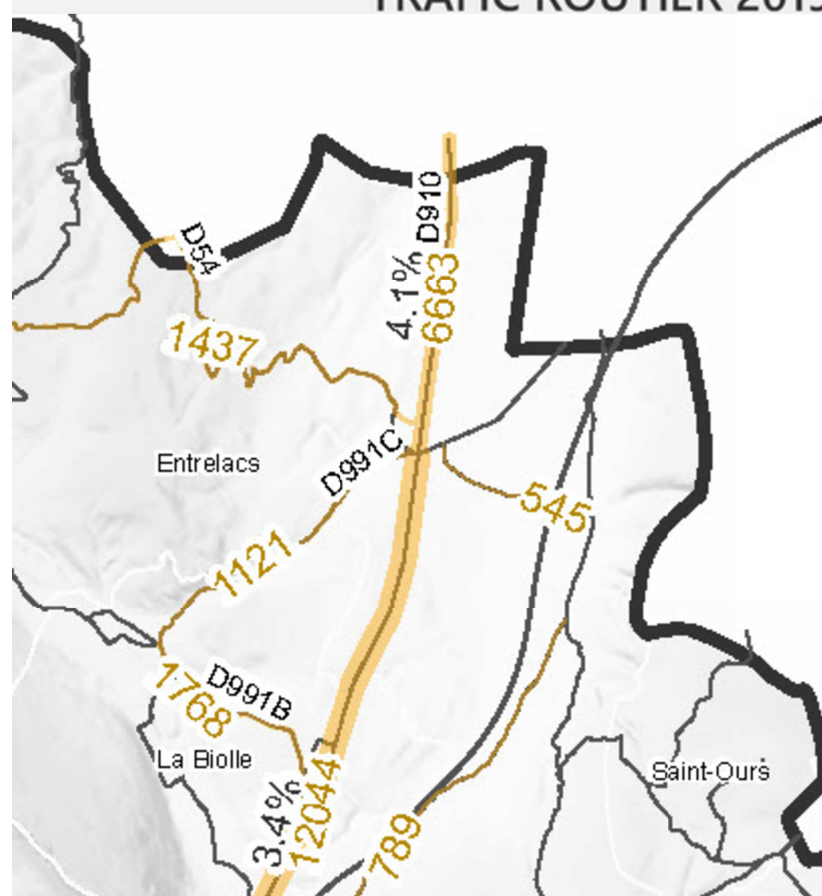
[vous pouvez vous appuyer sur les éléments méthodologiques inscrits au guide de prise en compte des émissions de gaz à effet de serre du ministère \);](#)

Sans étude de trafic / circulation centrée sur le projet sur les trafics générés par l'opération (km parcourus quotidiennement par les futurs habitants dans un périmètre plus large que le secteur du Longeret) et trafic moyen journalier de transit qui emprunterait la « déviation » avec origine destination et permettant d'évaluer le gain de km parcourus par rapport à leur trajet actuel, il est impossible de quantifier les émissions de GES du trafic en lien avec le projet. On peut toutefois indiquer, suivant les éléments présentés dans le dossier, que les 124 usagers potentiels à l'HPM et les 117 à l'HPS verront leur parcours réduit d'environ 400 m en empruntant la voirie du projet pour relier la RD 54 / RD 910, soit une réduction des émissions de GES (émis sur le secteur un peu plus large du projet) par ces usagers qui verront leur trajet réduit de 800 m par jour, soit une réduction de 292 km par an (en prenant 1 A/R par jour sur les 365 jours de l'année). Il faudrait pouvoir traduire ces éléments sur le trafic moyen journalier pour faire des estimations. Dans le même temps, sur ces heures de pointes du matin et du soir, les habitants du projet généreront un trafic estimé de l'ordre de 66 véhicules dans les heures de pointes et 690 véhicules par jour. La réduction des émissions de GES à l'échelle du projet et sa périphérie sera donc minimisée par l'augmentation du trafic en lien avec les nouveaux habitants. On notera que la localisation du projet proche de nombreux équipements et à moins de 10 minutes de la gare ainsi que le développement des circulations piétonnes et cycles dans le projet raccordées aux quartiers périphériques, plaident dans le sens du report modal et d'une réduction des déplacements motorisés. De plus, la voirie créée dans le cadre du projet permet l'évitement de la traversée du centre-ville (écoles et commerces) ainsi que 2 carrefours à feux pour les usagers en transit qui emprunteront cette déviation.

[du fait de la proximité de la RD 190, les constructions du projet seront isolées des nuisances sonores générés par cet axe, qu'en est il pour les constructions situées en bordure de la voie nouvelle créée reliant la RD190 à la RD54 ? Il est précisé que "les niveaux sonores attendus \(...\) avec la voirie nouvelle traversant le quartier ne sont pas de nature à engendrer un risque pour la santé humaine par le biais d'une augmentation excessive des niveaux sonores, pour les riverains du site", cette affirmation doit être étayée par une **estimation approximative en décibels** des nouvelles nuisances sonores générées.](#)

Concernant le volet acoustique, de la même façon, sans étude de trafic (avec des TMJA) et sans implantation du bâti futur avec la topographie future, il est impossible de donner des estimations approximatives de décibels, même sans entrer dans la réalisation d'une modélisation. Ce que l'on peut affirmer est que la situation du projet en milieu urbain avec une vitesse max de 50 km/h et avec des trafics modérés, nous permettent d'indiquer qu'il n'y aura pas de risque pour la santé humaine par une augmentation excessive des niveaux sonores. Nous considérons que le trafic des habitants du projet augmenté du trafic de transit seront modérés car la « déviation » permet de relier la RD 54 où les trafics observés en 2019 étaient de 1 437 véhicules par jour (en comparaison le trafic sur la RD 910 à hauteur du projet en 2019 est 4,6 fois plus élevé) et que la totalité du trafic sur la RD 54 n'empruntera pas la voirie du projet vers Le Nord puisqu'une partie du trafic se dirige également vers la RD 910 Sud. Idem pour ceux qui, depuis la RD 991C, shunteraient par les quartiers à l'Ouest d'Entrelacs pour rejoindre la RD 910 au Nord du projet, bien que ce parcours ne soit pas facilité par les plateaux / ralentisseurs / chicanes / alternats et limitation à 30 km/h mis en œuvre dans les quartiers à l'Ouest de la RD 910.

TRAFIC ROUTIER 2019



Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA)

Comptage linéaire

7855 TMJA tous véhicules

2.51% Pourcentage de poids lourds

Voie

Références de TMJA

6 000

12 000

24 000

100 000

Nationale

Départementale

6 000

12 000

24 000

100 000

— Route n'ayant pas fait l'objet de comptages

— Limite de commune

□ Département de la Savoie

Carte réalisée par AGATE, 2020

Source : Département de la Savoie ;

EDT topo, IGN 2019 ; BDAlt, IGN 2019 ; Scan100, IGN 2019.

En parallèle de ces éléments, les politiques nationales mises en œuvre tendent :

- à limiter les émissions de gaz à effet de serre avec l'interdiction de vente de véhicules thermiques à partir de 2035 puis la disparition progressive de ces véhicules du parc automobile dans les 15 années suivantes, avec un objectif « transport 100 % décarboné » en 2050,
- à réduire les nuisances sonores avec l'arrêté du 12 mai 2021 qui rend les véhicules neufs encore plus silencieux dans les prochaines années en imposant aux constructeurs automobiles de réduire les nuisances sonores provoquées par leurs véhicules suivant un plan en 3 phases jusqu'en 2024. La réglementation instaurée par cet arrêté annonce une réduction importante du nombre de décibels autorisés, de l'ordre de 3 à 4 dB(A) en moyenne d'ici à 2024. Il faudra toutefois attendre que le parc automobile soit renouvelé pour percevoir une différence en milieu urbain. L'âge moyen du parc automobile français est de 11 ans actuellement (source : largus.fr).

NB : Le parc de véhicules électriques produit également des nuisances sonores, mais dans une moindre mesure. Outre le bruit de roulement et d'air sur la route, le bruit du moteur thermique est remplacé par un son artificiel : l'AVAS⁴³. Ce système, déjà mis en place sur plusieurs modèles, permet d'avertir les piétons et cyclistes lorsque l'auto circule en-dessous de 30 km/h et est obligatoire sur tous les nouveaux modèles électriques et hybrides rechargeables conçus depuis juillet 2021.