



VOIE BLEUE Tournus / Ouroux-sur-Saône

Résumé non technique



1. Résumé non technique

1.1. Esquisse des solutions étudiées

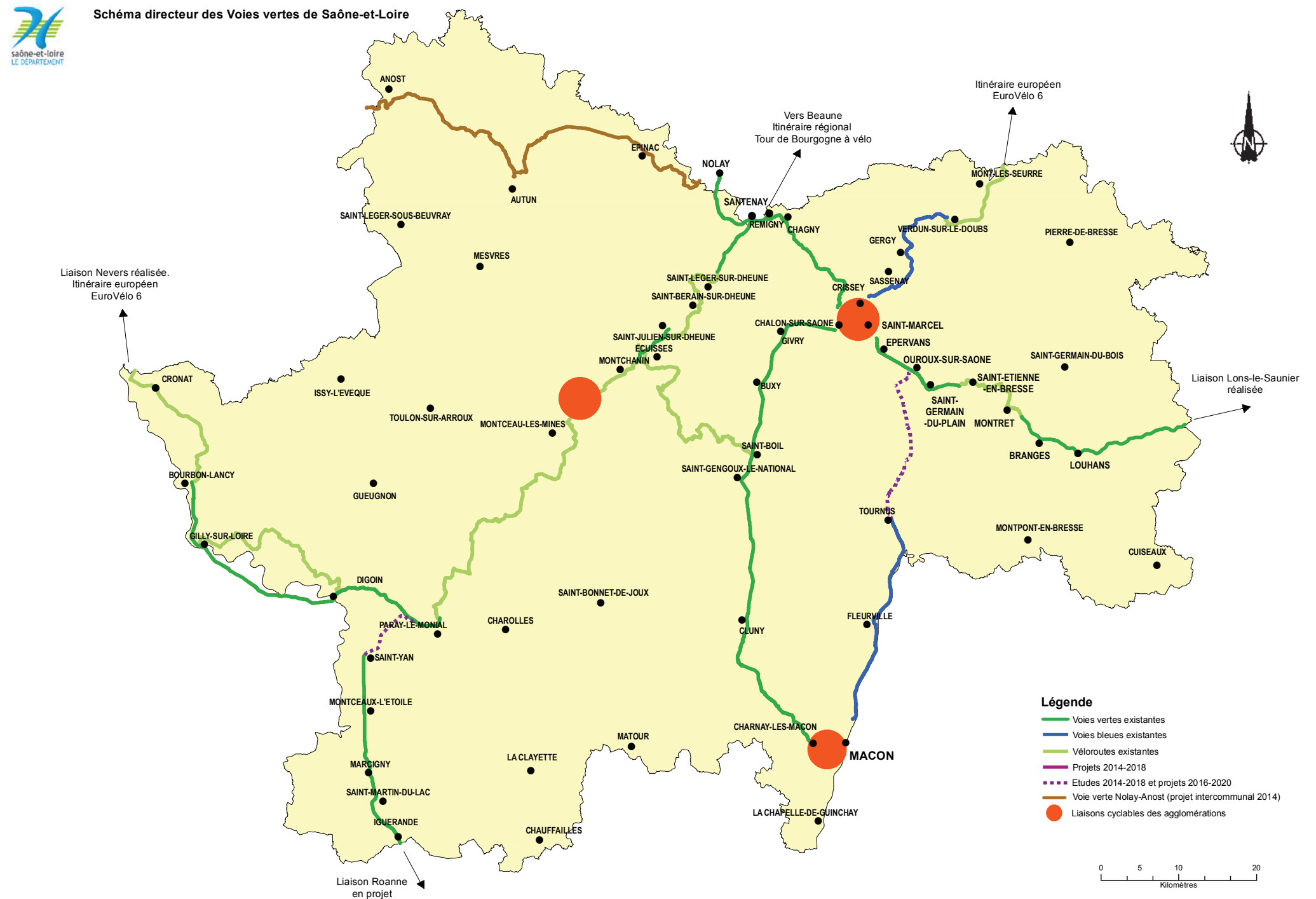
Plusieurs variantes ont été étudiées afin de réaliser un aménagement cyclable entre Tournus et Chalon-sur-Saône. Le raccordement côté Chalon-sur-Saône peut se faire suivant plusieurs scénarii, qui sont induits par les itinéraires suivants :

- Raccordement sur Chalon-sur-Saône via Savigny-en-Revermont, en empruntant la Voie Verte Bressane existante (de Saint Etienne en Bresse à Epervans) et raccordement à Saint Marcel, via Epervans,
- Raccordement sur Chalon-sur-Saône via Ouroux-sur-Saône, en empruntant la Voie Verte Bressane existante (idem ci-dessus),
- Raccordement sur Chalon-sur-Saône en rive droite au niveau de la RD 906 (jonction Quai Bellevue / Route de Lyon).

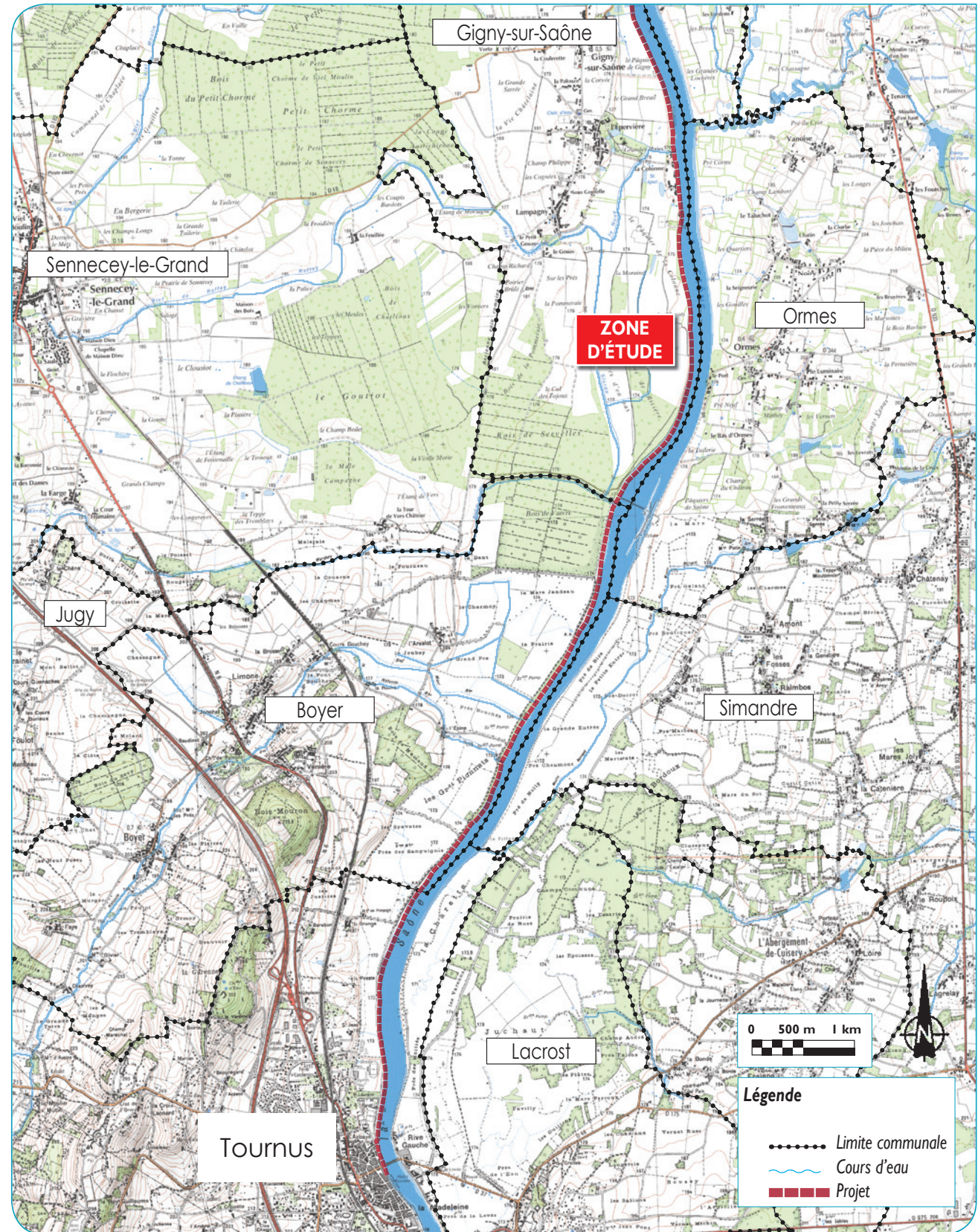
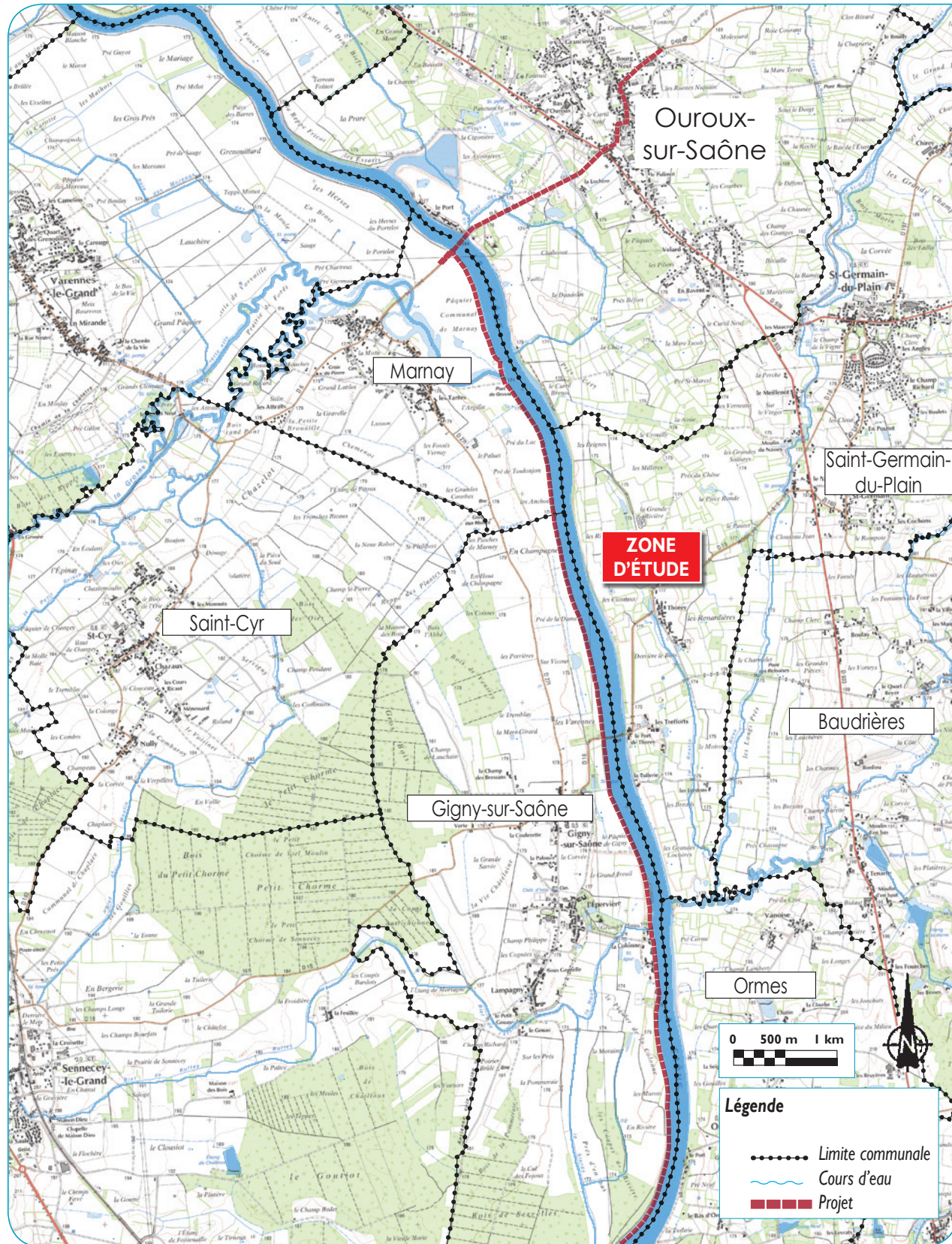
Au vu du linéaire de tracé à aménager et des enjeux environnementaux, la variante 2 a été choisie (linéaire à aménager intermédiaire, passage dans la zone Natura 2000 limité en termes d'emprises et présence d'un seul captage en alimentation en eau potable).

1.2. Description du projet

Le projet concerne la création d'un itinéraire cyclable le long de la Saône entre Tournus et Chalon-sur-Saône en lien avec le réseau de voies cyclables existantes au nord et au sud. Le projet utilise en grande partie des voiries existantes ou le chemin de halage de VNF en bordure de Saône, seul ce dernier nécessite des aménagements (mise en place de revêtement approprié à l'usage d'une voie bleue). Le secteur se situe dans des secteurs à enjeux (périmètre de protection de captage, zone inondable de la Saône et zones naturelles d'intérêt écologique (Natura 2000, ZNIEFF,...)). L'aménagement a pris en compte ces enjeux dans la recherche de tracé et dans la conception et la réalisation de l'aménagement.



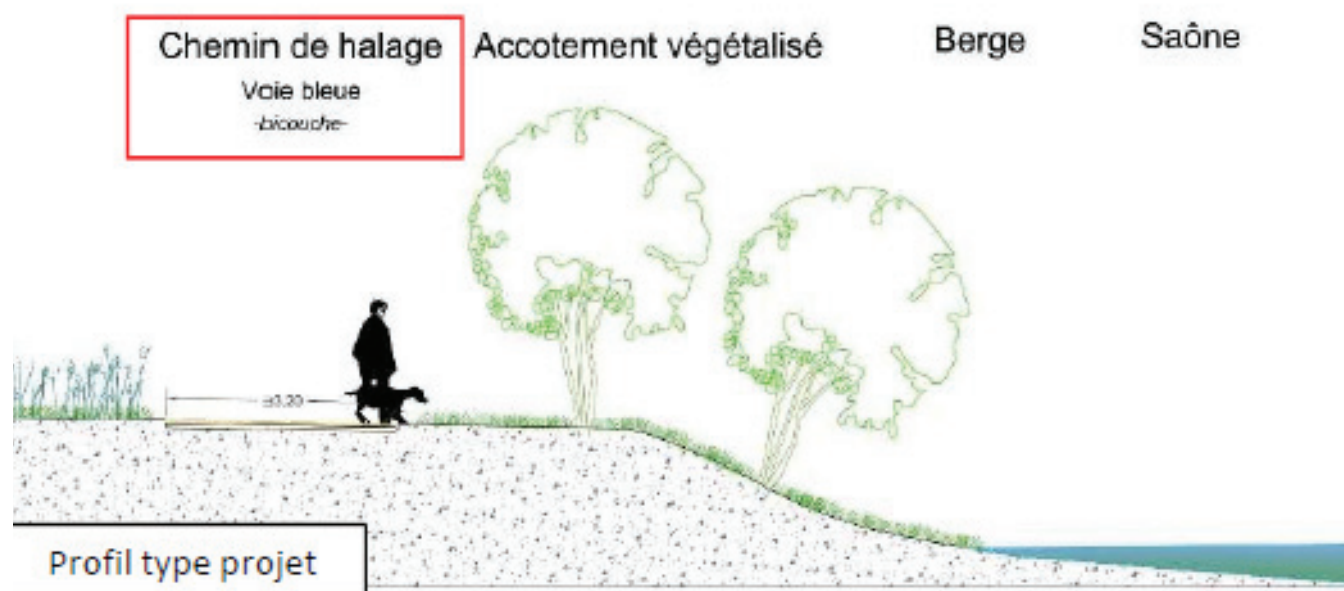
PLAN LOCALISATION



La voie bleue permettra de :

- relier entre elles plusieurs communes longeant la Saône par une connexion réservée aux modes de déplacements doux ;
- répondre au schéma directeur vélo du conseil départemental de Saône-et-Loire (réseaux de voie verte et de voie bleue) ;
- Développer une trame cyclable territoriale au rayonnement national (« V50 » qui viendra se connecter à la « Via Rhôna » déjà en place) ;
- valoriser les communes à l'aide d'un schéma de déplacements doux (centre historique de Tournus, etc) ;
- d'être vecteur d'un développement économique important en Val de Saône.

PROFIL TYPE



Source : AVP, voie bleue Nox 2017

1.3. Etat initial

1.3.1. Milieu physique

Le projet se situe en Saône-et-Loire sur les territoires communaux de Tournus, Boyer, Gigny-sur-Saône, Marnay, et Ouroux-sur-Saône, en bordure de Saône.

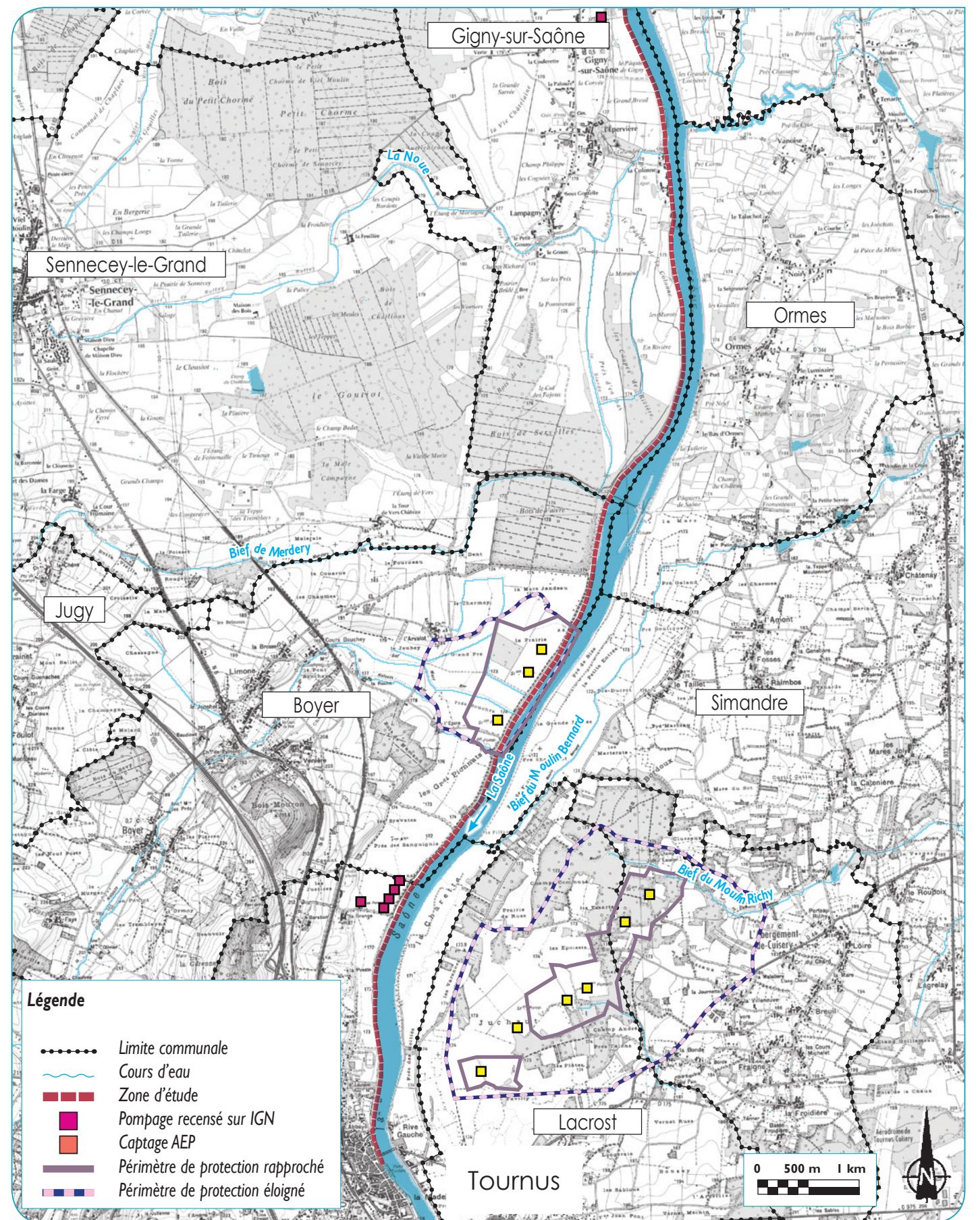
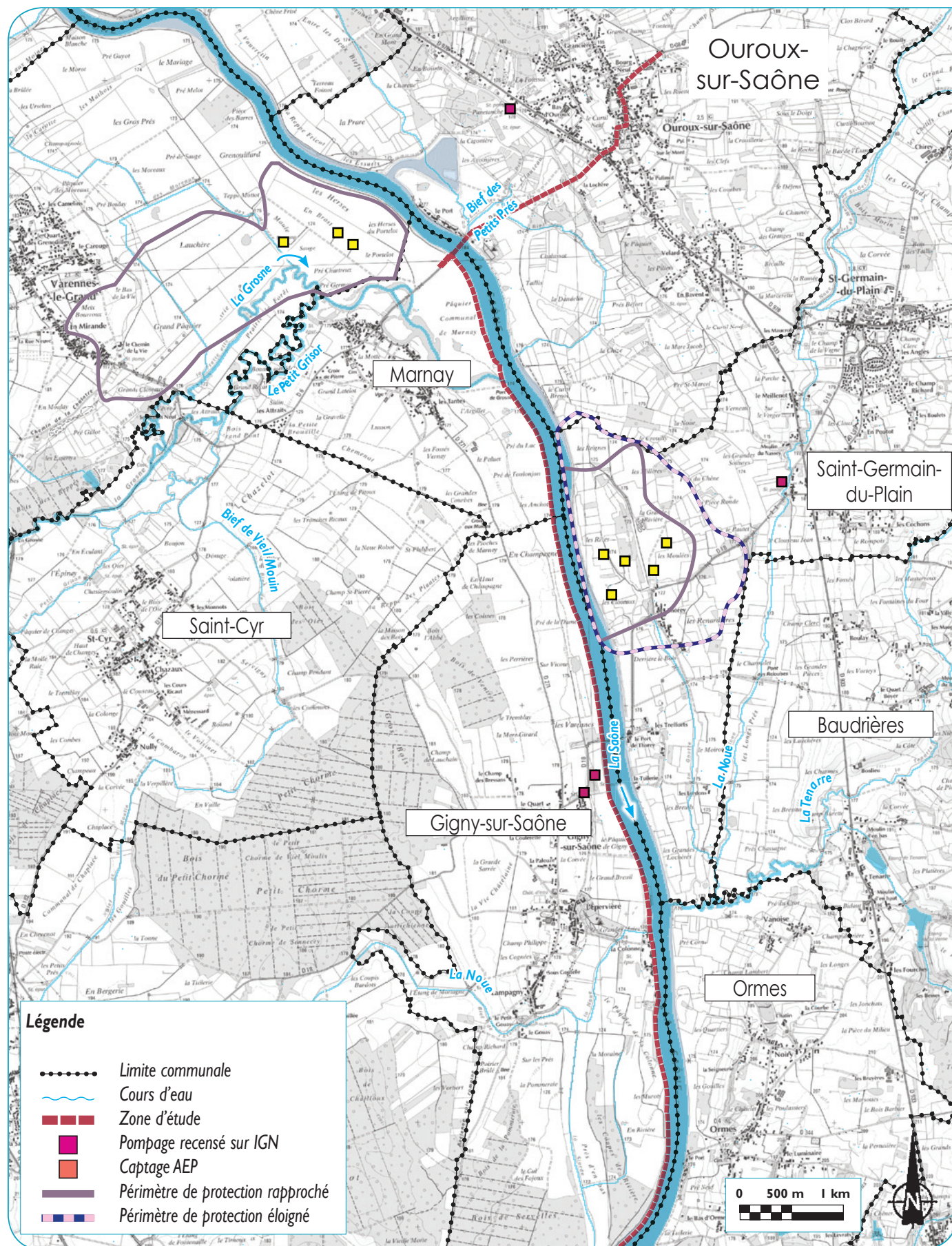
Le site est dans la vallée de la Saône où la nature du sol correspond à des alluvions quaternaires.

La Saône est un affluent du Rhône, qui possède un débit élevé avec des crues hivernales fréquentes et des eaux estivales extrêmement basses, entretenues pour la navigation par les barrages.

Selon les critères du SDAGE, l'objectif de bon état chimique de la Saône n'est pas encore atteint. Son état écologique est considéré comme médiocre.

En raison de l'épaisseur et de la perméabilité élevée des alluvions, la nappe d'accompagnement de la Saône est très utilisée pour l'alimentation en eau potable. Des captages sont présents aux abords avec des périmètres de protection dont un à Boyer. Ce captage fait l'objet d'un arrêté de DUP qui définit des périmètres de protection et des prescriptions. Au sein de celui-ci, les pistes cyclables ne sont pas interdites.

CARTE DU RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE ET DES ENJEUX LIÉS À L'EAU



1.3.2. Milieu naturel

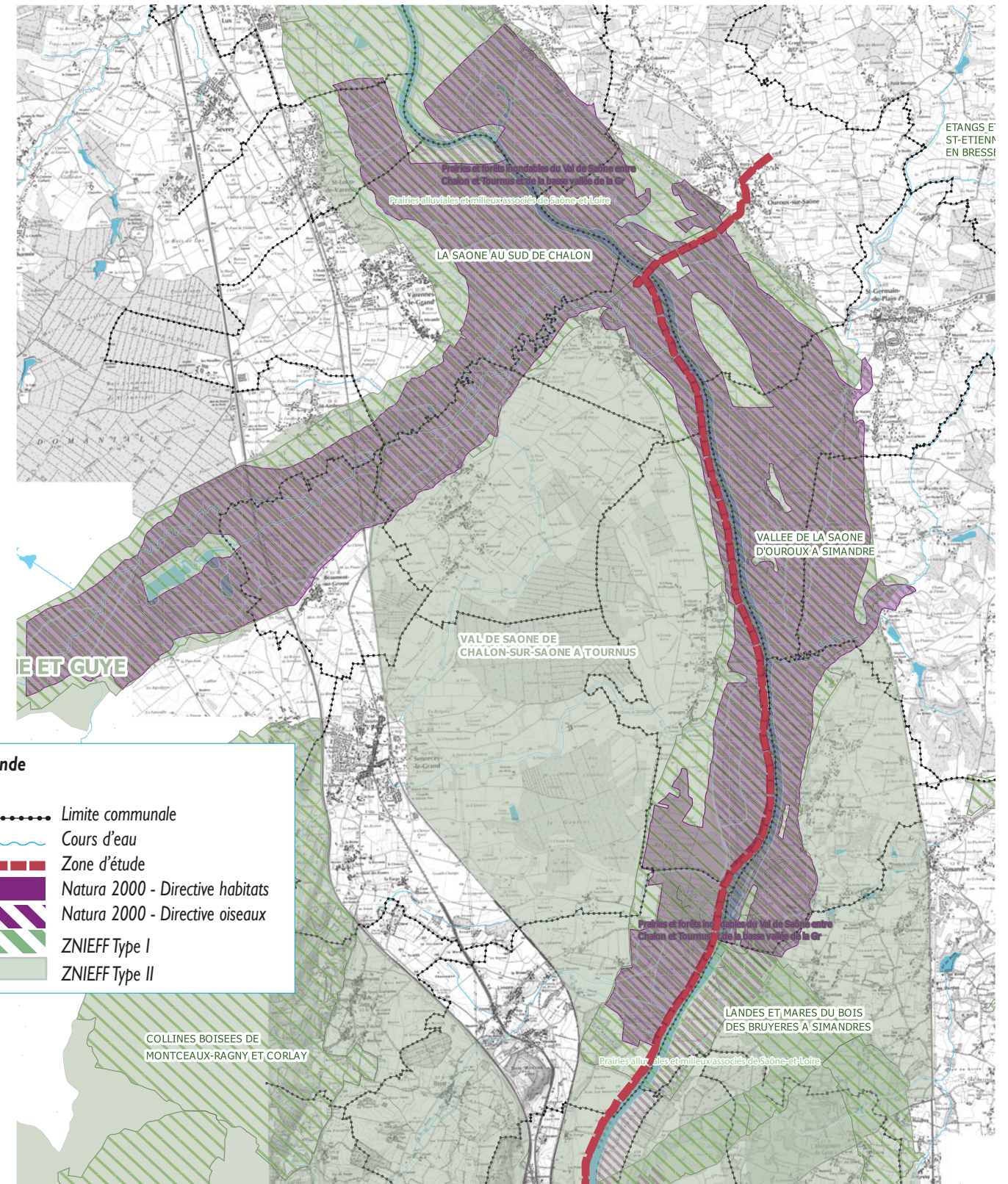
Ce secteur présente de forts enjeux en termes de biodiversité, liés à la présence de la Saône, corridor important de migration. Ainsi, il est situé en zones Natura 2000 « Prairies alluviales et milieux associés de Saône-et-Loire » et « Prairies et forêts inondables du Val de Saône entre Chalon-sur-Saône et Tournus et de la basse vallée de la Grosne ». Le site est également compris dans plusieurs zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique :

- Vallée de la Saône d'Ouroux à Simandre
- La Saône au sud de Chalon
- Val de Saône de Chalon-sur-Saône à Tournus.

L'intégralité du site d'étude est incluse dans l'enveloppe de l'inventaire des zones humides de Bourgogne à l'exception de son extrémité sud (entrée dans Tournus).

Le Val de Saône sur toute sa longueur est identifié comme un corridor à enjeu régional. Les zones de prairies bordant la rivière constituent un espace de mobilité pour les espèces.

Des inventaires faune/flore ont été réalisés sur la zone, témoignant de la richesse du milieu en termes d'habitats naturels (prairies humides, forêts inondables) et également faunistiques (nombreuses espèces d'oiseaux, présence d'amphibiens et d'insectes).



Légende

- Limite communale
- ~~~~~ Cours d'eau
- Zone d'étude
- Natura 2000 - Directive habitats
- Natura 2000 - Directive oiseaux
- ZNIEFF Type I
- ZNIEFF Type II

1.3.3. Patrimoine et paysage

» Patrimoine

L'essentiel des monuments historiques situés à proximité du projet sont concentrés dans le centre ancien de Tournus, qui constitue un enjeu fort, à l'extrémité Sud du site d'étude. Le centre ancien de Tournus est également site classé. Un monument historique est présent à Boyer ainsi qu'à Gigny-sur-Saône : le château de l'Épervière. En raison de la proximité de monuments historiques et de la présence d'un site classé, la réalisation des travaux sera soumise à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

» Paysage

Les perspectives sont très dégagées, les paysages sont très ouverts et variés. La présence de la Saône sur ce tronçon est très forte car la majeure partie du temps, dépourvue de végétation entre rive et chemin de berges. Le second tronçon recèle d'autres perceptions paysagères, environnementales et patrimoniales différentes et riches d'intérêts. La traversée de la plaine de la Saône en rive gauche de la rivière, permet de découvrir un milieu naturel et rural très ouvert et riche dans sa diversité : prairies alluviales et milieux associés (Bief des Grands Prés, les étangs, la confluence des Essarts, les mares, prairies et forêts inondables...). Le patrimoine bâti apporte également, dans la traversée d'Ouroux-sur-Saône, une plus-value culturelle sensible et spécifique au territoire. Ce tronçon offre une belle opportunité d'apprécier la richesse du territoire traversé, par sa diversité.



Bord de Saône

1.3.4. Risques naturels et technologiques

L'ensemble des communes sont concernés par le PPRi de la Saône et le site est en grande partie (hormis la section sur Ouroux-sur-Saône), en zone rouge du PPRi, zone d'aléa inondation fort. Toute construction est interdite dans ce secteur, mais les liaisons douces sont autorisées.

La zone d'étude est également concernée par un risque sismique qualifié de faible. L'aléa de retrait gonflement est qualifié de faible à modéré sur le site d'étude, au niveau de certaines berges.

Les risques technologiques identifiés sur les communes concernées n'impactent pas directement le site d'étude.

1.3.5. Bruit, air et santé

Le site est dans une zone préservée des nuisances sonores hormis au niveau d'Ouroux-sur-Saône et aux abords de Tournus. Seule la RD978 sur Ouroux-sur-Saône est classée avec une bande affectée par le bruit de 100m. Les données sur la qualité de l'air sont relativement éloignées de la zone, plutôt au niveau de Chalon-sur-Saône. Les données montrent une qualité de l'air plutôt bonne. Le secteur se situe dans la zone affectée par l'ambrosie, mais de façon modérée.

1.3.6. Contexte socio-économique

Le site d'étude est sous l'influence de Chalon-sur-Saône qui concentre une grande partie de la population, des activités et des emplois. Tournus joue un rôle de pôle secondaire. Les commerces et différents services proches du site d'étude sont concentrés à Tournus et Ouroux-sur-Saône. Les possibilités d'hébergements touristiques sont relativement nombreuses à proximité du site d'étude.

L'agriculture est le mode d'utilisation des terres en bordure de Saône. Certaines parcelles agricoles de bord de Saône font l'objet de Mesures Agro-Environnementales Territorialisées dans le cadre de la gestion des sites Natura 2000.

1.3.7. Déplacement

Le site d'étude s'inscrit à proximité de grands axes de transport et est bien desservi par la route et le train (pour Tournus et Chalon-sur-Saône).

Les bords de Saône sont largement fréquentés pour les loisirs en aval et en amont du site d'étude. Dans le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnées (PDIPR), le tracé en bord de Saône jusqu'à Marnay est mentionné avec raccordement à la voie verte Bressane au niveau de Ouroux-sur-Saône.

1.4. Analyse des impacts

1.4.1. Impacts en phase chantier

Le phasage des travaux est prévu sur une période de 7 mois, allant de septembre à mai 2018/2019 ou 2019/2020. Afin d'organiser les travaux, il est envisagé l'implantation de 3 bases vie, une à chaque extrémité soit au sud au niveau de Tournus, au nord au niveau de l'ouvrage de franchissement de la RD6 à Marnay et une intermédiaire vers la base nautique de Gigny-sur-Saône. Ces bases seront implantées au niveau de zones déjà terrassées ne nécessitant aucune emprise supplémentaire ni défrichement.

1.4.1.1. Milieu physique

Les travaux n'auront pas d'impact sur le climat. En revanche, ce dernier pourra perturber le chantier. La circulation des engins et les zones de stockage peuvent dénaturer les sols. Toutefois, les accès se feront uniquement par des chemins existants et les zones de stockage seront installées sur des plateformes existantes. Enfin, la zone de chantier sera clairement déterminée et délimitée. Pour rappel, aucune zone d'instabilité n'a été identifiée. La circulation des engins et les zones de stockage peuvent perturber les écoulements souterrains. Toutefois, au regard des faibles terrassements nécessaires, la nappe ne sera pas mise à nu et les écoulements souterrains ne seront pas impactés. Le chantier peut être à l'origine de pollutions qui peuvent rejoindre par ruissellement ou infiltration des eaux souterraines. Ainsi, toutes les mesures nécessaires à éviter le risque de pollution seront prises (système d'assainissement provisoire, kit anti-pollution, interdiction des vidanges ...). Aucune intervention ne sera réalisée dans le lit mineur de la Saône.

1.4.1.2. Milieu naturel

L'impact de la phase chantier sur le milieu naturel sera limité, aucun habitat naturel à enjeu ne sera impacté, les travaux seront réalisés au niveau du chemin de halage. Aucune piste ne sera réalisée et les bases vie seront implantées au niveau de surface déjà imperméabilisée. Les habitats impactés en marge (abords immédiats de la piste et zones de piste partiellement végétalisées) sont des habitats de type prairie et ourlet mésophile, sans valeur patrimoniale ou biologique particulière. L'impact est jugé négligeable. Aucune espèce végétale protégée n'est présente dans la zone d'influence des travaux.

La phase de travaux est susceptible de produire un dérangement pour les espèces d'oiseaux nicheuses, dont certaines sont protégées ou menacées. Ce dérangement concerne la partie du projet située en bord de Saône sur des secteurs naturels ou agricoles. Toutefois, cet impact est limité et des mesures sont mises en œuvre.

1.4.1.3. Patrimoine et paysage

La réalisation d'un chantier modifie fortement les perceptions du site du fait de la mise en place d'installations de chantier et de stockage de matériaux. Le projet n'aura pas d'incidence sur les monuments historiques de Tournus, de Boyer et Gigny-sur-Saône.

1.4.1.4. Risques naturels et technologiques

Le projet est localisé au sein du zonage du Plan de Prévention des Risques Inondation de la Saône. Toutefois, le chantier n'interviendra pas dans le lit mineur du cours d'eau : les conditions d'écoulement seront donc inchangées. Des mesures seront toutefois prises en cas de crue pendant les travaux, pour la protection des ouvriers. La zone d'étude ne présente pas de risque technologique.

1.4.1.5. Bruit, air et santé

Le chantier sera à l'origine de bruit pouvant affecter les riverains et les ouvriers. La réglementation sur les bruits de chantier sera respectée. La circulation des engins et les travaux de terrassement seront à l'origine de poussière et d'émissions polluantes. Les impacts seront toutefois modérés sur la flore locale car limités aux abords directs du chantier. De plus, des mesures seront mises en place pour limiter les émissions de poussières (arrosage, enherbement) et les pollutions atmosphériques (limitation vitesse, optimisation du nombre d'engins...).

1.4.1.6. Urbanisme

Si lors des travaux, des réseaux seraient impactés, ils seront déviés et/ou déplacés.

1.4.1.7. Contexte socio-économique

La phase travaux peut engendrer une gêne pour les accès aux parcelles agricoles et aux zones de pêche, toutefois, l'impact est limité dans le temps. Une information avec les personnes concernées sera effectuée.

1.4.1.8. Déplacement

La circulation pourra être altérée sur toutes les voies empruntées par les engins. En outre, le chemin de halage existant ne pourra plus être utilisé pendant les travaux ainsi que l'ouvrage de franchissement sur la Grosne. Une information des personnes concernées sera dispensée.

1.4.1.9. Déchets

Les déchets issus du chantier seront collectés et évacués vers les filières appropriées.

1.4.2. Impacts en phase d'exploitation

1.4.2.1. Milieu physique

Le projet va conduire à la réalisation de remblais et de déblais. Toutefois, la voie bleue restera au niveau du terrain actuel.

Les terrassements seront donc peu importants. La modification de la topographie du site sera donc peu significative. Quant aux conditions climatiques, elles pourront avoir un impact sur la sécurité des usagers de la voie bleue.

Au regard de la faible importance des terrassements, le projet ne présente pas de risque relatif à la géologie ou à la pédologie.

Au regard de la faible importance des terrassements, le projet ne sera pas à l'origine d'une perturbation des écoulements souterrains. En outre, la circulation motorisée sera limitée aux engins de service ce qui limite beaucoup le risque de pollution pouvant atteindre les eaux souterraines par infiltration.

Dans la zone de captage d'alimentation en eau potable de Boyer, un revêtement spécifique est mis en place afin d'être cohérent avec les prescriptions de l'arrêté de DUP du captage et en accord avec l'ARS.

La voie bleue sera légèrement pentée en direction de la Saône afin que les eaux s'écoulent naturellement de manière diffuse vers le cours d'eau.

Au regard de la superficie du bassin versant de la Saône, les superficies imperméabilisées dans le cadre du projet sont négligeables. Le contexte hydrologique de la Saône ne sera donc pas modifié.

1.4.2.2. Milieu naturel

Le projet s'inscrit en zone Natura 2000, le principal impact concerne le dérangement de la faune par la fréquentation de la voie bleue. Le secteur le plus impacté concerne une prairie étroite en bord de Saône où aucune haie est présente.

Le projet aura aucune incidence en termes de gêne sur cette prairie.

1.4.2.3. Patrimoine et paysage

L'impact du projet sur le patrimoine culturel et historique est assez limité.

Le revêtement choisi pour la voie bleue permet une bonne insertion paysagère (couleur sablé).

La perception sera plutôt agréable sur la vallée de la Saône, les prairies avec des perceptions différentes selon l'avancement de l'itinéraire.

1.4.2.4. Risques naturels et technologiques

Le projet est compatible avec le Plan de Prévention des Risques Inondation de la Saône. En cas de crue, les gestionnaires de la voie bleue informeront les usagers.

1.4.2.5. Bruit, air et santé

Le projet sera à l'origine de bruit lié à la fréquentation du site, toutefois, très limité sur le site.

Les pollutions atmosphériques engendrées par le projet seront très limitées dans la mesure où la circulation automobile sera limitée aux véhicules de service.

1.4.2.6. Contexte socio-économique

L'aménagement de la voie bleue n'aura aucune incidence directe sur la démographie et la population active de la zone d'étude.

Le projet ne va pas conduire à impacter les différents secteurs d'activités de la zone d'étude.

La pêche restera possible sur l'ensemble du linéaire de la voie bleue.

1.4.2.7. Déplacement

Dans le cadre du présent projet, il est possible d'attendre un report de trafic sur la pratique du vélo. Toutefois, ceci n'est pas quantifiable.

Les conditions du trafic automobile sur les voiries avoisinantes seront inchangées.

Aucune aire de stationnement ne sera mise en œuvre, toutefois, le site sera accessible depuis des parkings existants aux extrémités (Tournus et Ouroux-sur-Saône) et au niveau de Gigny-sur-Saône.

1.5. Présentation des mesures

1.5.1. Description des mesures

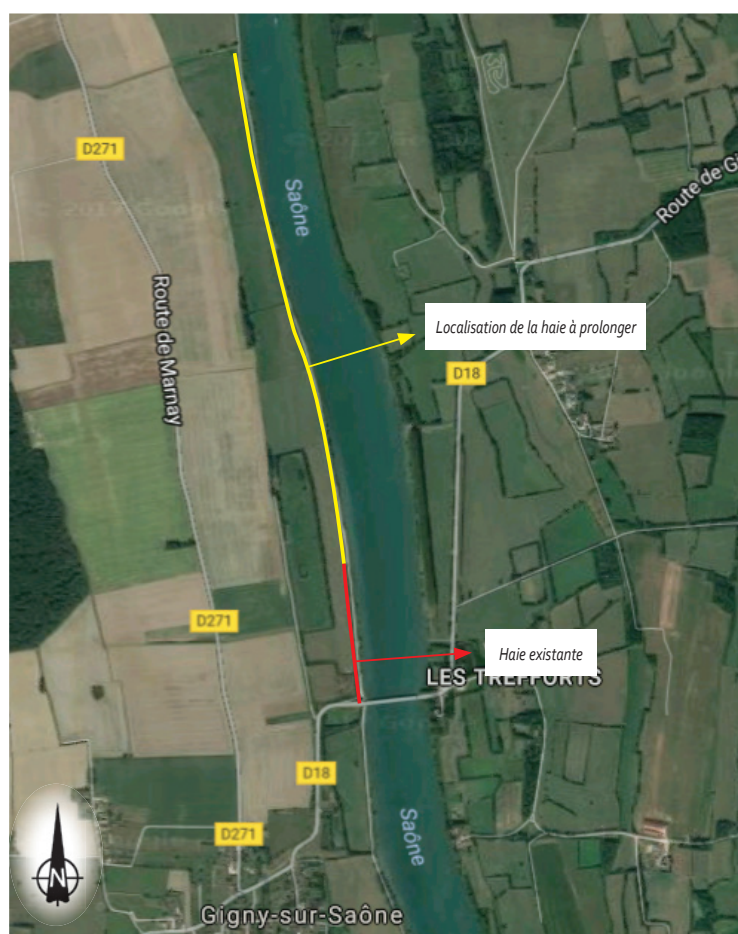
Mesures d'évitement

- Limitation des emprises de travaux
- Evitement de la zone boisée à Gigny-sur-Saône
- Mise en place d'une signalisation spécifique lors des périodes d'inondation
- Adaptation du calendrier de travaux aux périodes de reproduction des espèces

Mesures de réduction

- Dispositions propres à prévenir les pollutions en phase de travaux
- Maintien de l'activité agricole sur la zone
- Revégétalisation des accotements
- Restauration d'une haie écran à Gigny-sur Saône, dans la zone Natura 2000 sur un linéaire de 2 km.
- Infiltration diffuse des eaux de ruissellement
- Information aux usagers et riverains lors de la phase de chantier.

LOCALISATION DE LA HAIE



1.5.2. Modalités de suivi des mesures

Le dossier de consultation des entreprises comprendra une partie rappel des enjeux environnementaux du site et reprendra les différentes mesures définies dans l'étude d'impact. Les entreprises seront en charge de respecter et de mettre en œuvre ces mesures. Le SOPAE/PAE reprendra l'ensemble de ces mesures.

Afin de permettre le développement de la haie en zone Natura 2000, une convention sera signée avec VNF et l'agriculteur pour éviter la coupe systématique de ces sujets. De plus, il est proposé de matérialiser la haie en restructuration par la mise en place régulière de piquets bois peints sur le linéaire pour signaler à l'agriculteur le développement spontané.

Un suivi de l'évolution de cette haie sera assuré par le Département une fois par an, au printemps.

1.6. Evolution du site avec et sans aménagement

Une analyse du site a été effectuée thème par thème, présentant l'évolution du site avec et sans aménagement. Au vu de la localisation du site, à long terme, sans aménagement, le site évoluera peu, il sera toujours utilisé comme chemin de halage.

A terme, le projet permettra le développement d'une piste cyclable, engendrant une modification du revêtement et des usages sur le site, favorisant la pratique d'une activité sportive.

1.7. Impacts cumulés

Aucun projet ne répondant à la définition réglementaire des « projets connus » n'est susceptible d'avoir des impacts avec le projet de voie bleue.

1.8. Appréciation de la compatibilité avec les documents de planification

Le site d'étude est concerné par trois territoires de SCOT :

- SCOT du Chalonnais (concerne la majeure partie du site d'études)
- SCOT de la Bresse Bourguignonne
- SCOT de la région Mâconnaise, en cours d'élaboration.

Le projet est compatible avec les orientations des deux premiers SCOT.

Le projet est compatible avec :

- Le POS d'Ouroux-sur-Saône
- Le règlement national d'Urbanisme au niveau de Marnay (et le futur règlement du PLU i du Grand Chalon, futur document applicable sur la commune de Marnay)
- La carte communale de Gigny-sur-Saône
- Le PLU de Tournus.

Sont analysés les documents suivants :

- Directive Cadre sur l'Eau
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône-Méditerranée
- Contrat de Milieux « Saône, corridor alluvial et territoires associés »
- Classement des cours d'eau au titre de l'article L.214-17 du Code de l'environnement
- Plan de prévention des Risques inondation de la Saône
- Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) de la région Bourgogne
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Bourgogne.

Le projet est compatible avec l'ensemble des documents de planification analysés.

1.9. Chapitre spécifique aux infrastructures de transport

Le projet de voie bleue n'aura aucune incidence sur l'urbanisation des communes traversées. Les emprises sont situées en zones naturelles.

Il ne va pas conduire à des aménagements fonciers, agricoles ou forestiers. Pour rappel, il se situe principalement au droit d'un chemin carrossable existant.

Il n'est pas prévu, dans le cadre du présent projet, de mener d'études prévisionnelles de trafic quant à l'utilisation future de la voie bleue. Ainsi, l'analyse des coûts collectifs ne pourra faire l'objet d'une appréciation quantitative en termes de report de trafic. Toutefois, la présente étude d'impact a eu pour objectif de justifier l'aménagement et notamment les raisons pour lesquelles un report de trafic peut être attendu, bien que non quantifiable.

D'un point de vue qualitatif, le projet va permettre de réduire les consommations en énergie et l'effet de serre ainsi que le temps de parcours des cyclistes. La sécurité des personnes sera également accrue.

En revanche, cet aménagement va impliquer un coût pour l'entretien (du fait du type d'usages et de l'interdiction d'accès aux véhicules motorisés, l'usure de l'infrastructure et de son revêtement seront toutefois réduites), ainsi que les nuisances sonores (liées à la hausse de fréquentation du site. Toutefois, aucune population sensible n'est localisée à proximité).

Le bilan des avantages et inconvénients pour la collectivité est globalement positif.

Le projet pourra être à l'origine d'une diminution du trafic liée à un report modal. Toutefois, il n'est pas connu le pourcentage de report de trafic sur les modes doux. Ainsi, aucune appréciation quantitative des consommations énergétiques n'est possible.