

ITINERAIRE CYCLABLE EN MAURIENNE DE AITON A BONNEVAL SUR ARC

DOSSIERS REGLEMENTAIRES

DOSSIER DE DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

Note de compléments pour la DREAL

A	26/01/2021	MeB	KrE
0	18/01/2021	MeB	KrE
Version	Date	Rédigé	Vérifié

Lombardi Ingénierie

70, rue de la Villette, 69003 Lyon

Téléphone +33 (0)4 26 84 26 10, Fax +33 (0)4 26 84 26 39

lyon@lombardi.group, www.lombardi.ch

INTRODUCTION

Pour rappel, la Maurienne porte depuis plusieurs années une vision stratégique selon laquelle le vélo est un axe différenciateur par rapport à d'autres territoires de montagne. À travers la marque « La Maurienne le plus grand domaine cyclable du monde », le Syndicat du Pays de Maurienne (SPM) et Maurienne Tourisme travaillent conjointement à la structuration d'une offre « vélo ».

Si l'offre pour le public cycloportif est présente, avec 11 grands cols et 60 itinéraires, elle l'est beaucoup moins pour d'autres pratiques. Afin de développer de nouveaux usages (balade, loisirs, découverte, trajets quotidiens, etc.) et de relier entre eux les différents circuits existants, le SPM a donc décidé de porter un projet d'itinéraire cyclable, sécurisé et accessible, en fond de vallée d'Aiton à Bonneval-sur-Arc.

Dans ce cadre, une étude de faisabilité a été confiée au cabinet INDDIGO et a permis d'aboutir, en 2016, à la définition d'un itinéraire sécurisé et accessible en profitant des opportunités offertes en fond de vallée. Cet itinéraire a été inscrit au Schéma National des Véloroutes Voies Vertes en 2019, sous le n° V67. Le projet, dont le montant global des travaux est estimé à 35 M€, comprend deux phases :

- La phase 1 (court terme - horizon 2026) visant à rendre l'itinéraire opérationnel d'un bout à l'autre de la vallée, notamment en profitant d'aménagements cyclables existants dont certaines parties seront encore réservées à un usage cycloportif / cyclistes avertis.
- La phase 2 (long terme - après 2026) visant à augmenter le niveau de service de l'itinéraire qui consiste principalement en une amélioration qualitative.

Les études préliminaires concernant l'intégralité du projet ont été confiées à Profils Études en 2019 et ont permis de préciser le tracé en y apportant plusieurs compléments. Les études d'Avant-Projet menées sur les travaux réalisés à court terme (horizon 2026) se sont achevées en novembre 2020. Elles sont également réalisées par Profils Études.

Le projet défini se déroule sur environ 150 km entre Chamousset / Aiton et Bonneval-sur-Arc. Afin d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable dans toute sa longueur, 24 haltes et 8 ouvrages de franchissement sont prévus sur l'ensemble de l'itinéraire. À court terme, 15 haltes, 1 voie sur pilotis et 6 passerelles seront réalisées. Le défrichement concerne une superficie de 0,39 ha répartis sur une vingtaine de zones.

Afin de prendre en compte la sensibilité environnementale du projet dès sa conception, plusieurs échanges avec l'autorité environnementale ont eu lieu et des études environnementales ont déjà été réalisées :

- Un diagnostic simplifié sur l'ensemble du tracé à l'issue de l'étude de faisabilité (2018 - Avis Vert) ;
- Des inventaires faune-flore sur les points du tracé jugés sensibles au stade de l'étude préliminaire (2019/2020 - Karum).

En application de l'article R. 122-2 du code de l'environnement (rubriques 6 de l'Annexe à l'article R122-2), le projet doit faire l'objet d'un examen au cas par cas par l'autorité environnementale, afin de définir s'il est soumis ou non à étude d'impact.

Le dossier de demande d'examen au cas par cas qui accompagne le formulaire de demande (Cerfa 14734*03) a été déposé le 1^{er} décembre 2020. Il comprend une évaluation environnementale qui permettra à l'autorité environnementale de donner un avis sur l'absence ou non d'impact majeur du projet sur l'environnement. Ce dossier s'appuie, entre autres, sur les études existantes déjà évoquées précédemment. À noter que, ce dossier présente l'ensemble du projet d'itinéraire cyclable avec des éléments de détails sur la phase 1 (court terme) actuellement au stade AVP. Un second dossier de demande d'examen sera déposé ultérieurement pour la phase 2 (long terme) lorsque l'avancement des études permettra de définir précisément les aménagements envisagés.

La présente note présente les réponses à la demande de compléments transmise par l'autorité environnementale dans son mail en date du 15 décembre 2020.

1. URBANISME

Demande de la DREAL : Concernant l'urbanisme (p. 81 du dossier), le projet nécessite-t-il de mettre en compatibilité (modification, révision) les documents d'urbanisme existants sur le territoire ?

Pour rappel, à court terme, l'itinéraire cyclable est concerné par différentes typologies : bande cyclable (0,5 km), pacification du trafic (6,5 km), partage de voirie (21 km) ou voies vertes (43,5 km). Il empruntera en grande partie des chemins et voiries existantes. Quelques portions feront l'objet d'un élargissement de voirie ou d'une création pure. 15 haltes, 1 voie sur pilotis et 6 passerelles seront également réalisées.

A priori, seule la création de voies vertes est susceptible d'entraîner une mise en compatibilité de documents d'urbanisme. En effet, la mise en place de bandes cyclables, de la pacification de trafic et du partage de voirie n'engendre peu voire pas de consommation d'espace.

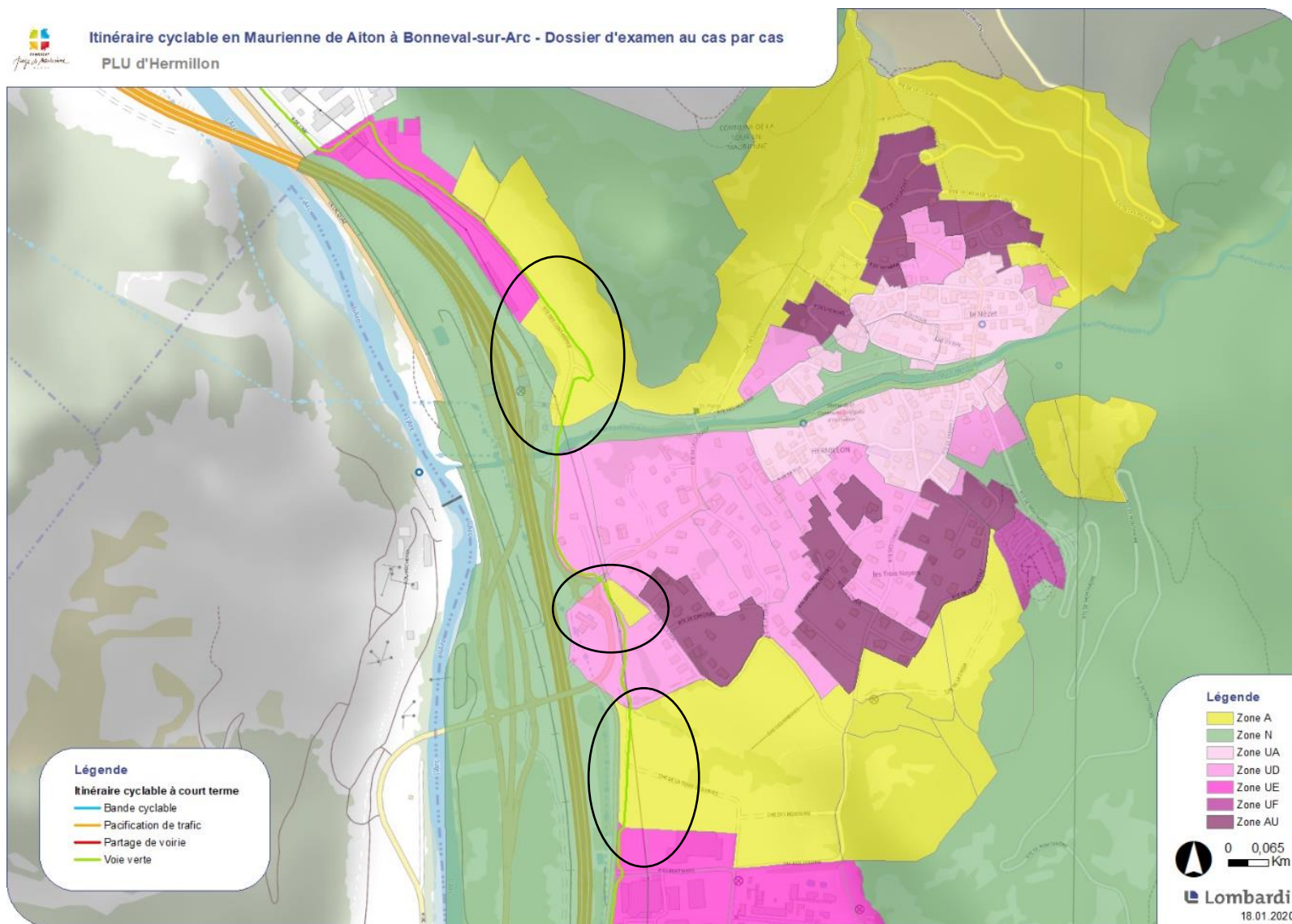
Pour les communes concernées par une carte communale (Montgilbert, Saint-Pierre-de-Belleville et La Chapelle) ou soumises au règlement national d'urbanisme (Bourgneuf, Val d'Arc, Saint-Étienne-de-Cuines, Sainte-Marie-de-Cuines, la Tour-en-Maurienne (Pontamafrey-Montpascal) et Fourneaux), le projet est compatible avec les documents d'urbanisme précités. En effet, les règlements autorisent les constructions d'équipements collectifs ou d'intérêt communal sur tout le territoire couvert par ces documents.

Pour les communes soumises à un plan local d'urbanisme, le tableau présente une analyse succincte de la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme :

Commune	Date d'approbation	Zonage	Compatibilité	Commentaires
Saint-Georges-d'Hurtières	08/11/2019	N, N-zh A UXD	Le projet est compatible avec le PLU dans la mesure où les travaux dans les zones humides identifiées n'auront pas d'impact.	Dans ce secteur, l'itinéraire sera soit en partage de voirie soit en voie verte sur des chemins déjà existants. Il n'est pas prévu de création pure, ni d'élargissement. Le projet n'aura pas d'impact sur les zones humides identifiées dans le PLU. Le projet est compatible avec le PLU.
Saint-Alban-d'Hurtières	16/12/2004	Nr A Ut, Utr	Le projet traverse les zones Nr, A et Ut. Le projet est compatible avec le PLU sous réserve de respecter le règlement du PPRn (PPRi de l'Arc) notamment dans la zone Nr.	Dans ce secteur, l'itinéraire sera soit en partage de voirie soit en voie verte sur des chemins ou sentiers déjà existants. Il n'est pas prévu de création pure, ni d'élargissement. Une halte (n°6) est prévue dans le secteur Ut à vocation de loisirs et de tourisme. Dans la zone Nr concernée par le PPRi de l'Arc, le projet respecte le règlement du PPRn. Le projet est compatible avec le PLU.
Saint-Léger	18/09/2014	N, Nt A	Le projet est compatible sous réserve de respecter le règlement du PPRt.	Dans ce secteur, l'itinéraire sera exclusivement de type voie verte avec ou non de la création pure. Toutes les dispositions seront mises en place pour respecter le PPRt. Le projet est compatible avec le PLU.
Saint-Rémy-de-Maurienne	30/09/2019	N, NI Uca Nzh	Le règlement de la zone AU interdit les exhaussements et affouillements de sol non lié à des activités autorisées dans la zone. La réalisation de voirie n'est pas spécifiquement autorisée. Le projet impacte également l'emplacement réservé 14 du projet Lyon Turin.	Dans ce secteur, l'itinéraire sera soit en partage de voirie soit en voie verte sur des chemins ou sentiers déjà existants. Deux sous-tronçons de 220 ml et de 1350 ml sont concernés par de la création pure (au niveau du bassin SFTRF et le long de la RD74). Le projet ne prévoit pas d'exhaussement et d'affouillement de sol dans la zone AU. Le projet est compatible avec le PLU.
La Tour-en-Maurienne (Hermillon)	22/11/2017	N U A Udpp UE3.3pp	Le projet n'est pas compatible avec le règlement de la zone A qui interdit toutes les constructions, occupations et utilisation du sol autres que celles autorisées. Le projet ne fait pas partie des occupations et utilisations du sol autorisées.	Dans ce secteur, l'itinéraire sera en création pure le long de routes existantes (~1800 ml). Il s'écarte par endroit des grands talus et des fossés existants notamment aux abords de la RD77 afin d'éviter tout busage. Le PLU devra potentiellement faire l'objet d'une mise en compatibilité vis-à-vis des secteurs qui sont concernés par la zone A (~ 1060 ml, Figure 1 ci-après).
Saint-Jean-de-Maurienne	23/08/2013	Ue, Ub, Uc N AUc	Le projet est compatible avec le PLU.	-
Villargondran	04/03/2014	Uz, Uez	Le projet est compatible avec le PLU.	-

Commune	Date d'approbation	Zonage	Compatibilité	Commentaires
		N, NL		
Modane	05/03/2020	UAb, UB, UE, Uca, UD N	Le règlement de la zone UE interdit les exhaussements et affouillements de sol non lié à des activités autorisées dans la zone. La réalisation de voirie n'est pas spécifiquement autorisée.	Dans ce secteur, l'itinéraire sera soit en pacification de trafic, soit en partage de voirie, soit en voie verte sur des routes ou chemins déjà existants. Il n'est pas prévu de création pure. Le projet ne prévoit pas d'exhaussement et d'affouillement de sol dans la zone UE. Le projet est compatible avec le PLU.
Villarodin-Bourget	10/03/2014	Na, Nd Aa	Le projet est compatible avec le PLU.	-
Avrieux	10/10/2011	N, Npf UE	Le projet est compatible avec le PLU.	-
Val-Cenis	11/04/2018	N A U, Ua, Ufz AU	Le projet est compatible sous réserve d'une bonne intégration dans le site.	Dans ce secteur, l'itinéraire sera soit en partage de voirie soit en voie verte sur le chemin du petit bonheur. Il n'est pas prévu de création pure. Le revêtement projeté pour l'aménagement de la voie verte sur le chemin du petit bonheur sera de type stabilisé et assurera la bonne intégration du projet dans le site. Le projet est compatible avec le PLU.
Bessans	19/12/2019	Ns, NLs	Le projet est compatible avec le PLU.	-

Tableau 1 : Compatibilité du projet avec les PLU à court terme





À court terme, le projet est compatible avec l'ensemble des documents d'urbanisme à l'exception de certains sous-tronçons sur la commune d'Hermillon (la-Tour-en-Maurienne). Des adaptations du tracé restent toutefois envisageables à ce stade.

Figure 1 : Extrait du PLU d'Hermillon

2. PHASE TRAVAUX

HALTES PRINCIPALES ET SECONDAIRES

Demande de la DREAL : les haltes principales et secondaires : quels sont les secteurs naturels et/ou sensibles d'un point de vue paysager (sites protégés...) qui feront l'objet de travaux ? Quels enjeux existent sur ces sites et quelles mesures seront mises en œuvre pour réduire les impacts et prévoir leur intégration dans le paysage ? Ces haltes sont-elles déjà équipées de stationnement pour accueillir les usagers ou sont-ils à prévoir dans le cadre du projet ? Préciser leur localisation.

Les éléments demandés sont disponibles en « Annexe A - Fiches descriptives des haltes » du présent document. Ils sont également présentés dans le tableau de synthèse ci-après.

À noter que le projet exploite au maximum les installations existantes (stationnement pour véhicules, toilettes, etc.) et que les aménagements les plus importants (stations lavage/réparation/recharge, fontaines à eau, etc.) seront raccordés aux réseaux existants (électricité, eau, etc.). Les haltes sont généralement localisées en bordure de route, sur des parkings existants, au sein de bases de loisirs, d'aires de jeux ou de sites touristiques.

Pour rappel, pour l'ensemble des sites et en particulier les sites localisés dans des secteurs naturels et/ou sensibles d'un point de vue paysager, le choix des mobiliers des haltes se fera en fonction des critères suivants :

- Adaptation au milieu traversé : mobiliers de type « naturels », « patrimoniaux » et « urbains » pour une intégration optimale au site dans lequel il est implanté ;
- Adaptation à la pratique du vélo : arceaux, box à vélo, points de lavage, recharge VAE, kit de réparation, etc. ;
- Confort de l'utilisateur : bancs, tables de pique-nique, fontaines à eau potable, etc. ;
- Durabilité des matériaux : résistance à une utilisation publique, aux intempéries et au climat de la vallée de Maurienne (les matériaux doivent également demander peu d'entretien afin de limiter au maximum le remplacement des mobiliers installés) ;
- Éco-responsable : utilisation de matériaux locaux, labellisés, respectueux de l'environnement et des ressources.

N°	Commune	Halte	Site actuel	Proposition d'aménagement dans le cadre du projet	Secteurs naturels et/ou sensibles d'un point de vue paysager	Intégration paysagère prévue
3	Aiton	Taverne de l'Arc	Aire de covoiturage avec parking (36 places) Possibilité restauration	Mobiliers à créer avec signalétique <u>sur parking existant</u> (box, arceaux, fontaine à eau, tables, corbeilles)	NON	NON
4	Val-d'Arc	Porte de Maurienne Tourisme	Office de Tourisme Equipements vélo en place (Aris, racks à vélo, station multi-service, borne de recharge) Commerces et services d'un centre bourg Gare d'Aiguebelle à 400m	Signalétique uniquement	NON	NON
5	Val-d'Arc	Lac de Charbonnière	Parking existant Table et corbeilles Zone ombragée en retrait de la route Départ de randonnée	Mobiliers à créer avec signalétique <u>sur parking existant</u> (arceaux, fontaine à eau, tables)	NON	NON
6	Saint-Alban-d'Hurtières	Lac des Hurtières	Lieu touristique Possibilité restauration Location de vélos électriques Toilettes publiques et parking	Mobiliers vélo à créer avec signalétique <u>en bordure de chemin dans l'enceinte du site existant</u> (station lavage/réparation/recharge, box, arceaux, fontaine à eau, corbeilles)	OUI <i>Natura 2000 et ZNIEFF I</i>	OUI
7	Saint-Pierre-de-Belleville	Étang de la Corbière	Étang de pêche et aire de jeux Parking Possibilité de se restaurer et pique-niquer	Mobiliers à créer avec signalétique <u>sur aire de jeux</u> (arceaux)	OUI	OUI
8	Saint-Rémy-de-Maurienne	Base de loisirs du Lac Bleu	Base de loisirs, aire de jeux et camping Commerces et services de proximité Possibilité de se restaurer et pique-niquer	Mobiliers vélo à créer avec signalétique <u>sur parking existant</u> (station lavage, kit réparation, recharge, module d'assise, box, arceaux, fontaine à eau, corbeilles)	OUI <i>Ouverture sur le paysage</i>	OUI
9	Saint-Étienne-de-Cuines	Parc de la tranchée couverte	Parc arboré et aire de jeux Commerces et services de proximité Fontaine à eau et table existante	Mobiliers à créer avec signalétique <u>en bordure de chemin</u> (arceaux, fontaine à eau, tables, corbeilles)	OUI <i>Ouverture sur le paysage</i>	OUI
10	La Tour-en-Maurienne	Centre culturel	Parc arboré, centre culturel et aire de jeux Tables de pique-niques	Mobiliers à créer avec signalétique <u>en bordure de chemin</u> (arceaux, fontaine à eau, corbeilles)	OUI <i>Vue lacets de Montvernier / La Chapelle</i>	OUI
12	Villargondran	Plan d'eau des Oudins	Base de loisirs et aire de jeux Parking Restauration	Mobiliers à créer avec signalétique <u>en bordure de chemin</u> (box, fontaine à eau, tables, corbeilles)	OUI <i>Ouverture sur le paysage</i>	OUI

N°	Commune	Halte	Site actuel	Proposition d'aménagement dans le cadre du projet	Secteurs naturels et/ou sensibles d'un point de vue paysager	Intégration paysagère prévue
13	Saint-Michel-de-Maurienne	Station vélo	Projet de création d'un accueil vélo équipements prévu (abris, recharge, aire de pique-nique, accueil touristique, toilettes, atelier/vente, station de réparation)	Signalétique uniquement	NON	NON
15	Modane	Terra Modana	Office de tourisme et gare routière Départ randonnées Parking, box vélo et navette VTT Commerces et services de ville Projet de Pôle d'échange multimodal	Mobiliers vélo à créer avec signalétique <u>sur parking existant</u> (station lavage, kit réparation, recharge VAE, arceaux, fontaine à eau, tables, corbeilles)	OUI PPMH (Tunnel du Mont Fréjus)	NON
16	Aussois	Fort Victor-Emmanuel	Office de tourisme et site touristique Départ randonnées Parking	Mobiliers vélo à créer avec signalétique <u>sur parking existant</u> (arceaux, tables, corbeilles)	OUI PPMH (Forts de l'Esseillon) Proximité Natura 2000 ZICO, ZNIEFF I & II	OUI
18	Val-Cenis	Hannibal parc	Office de tourisme et lieu touristique Aire de jeux et parking	Mobiliers vélo à créer avec signalétique <u>sur parking existant</u> (arceaux, fontaine à eau, corbeilles)	OUI Architecture Haute-Maurienne Berges de l'Ambin ZICO, ZNIEFF II	OUI
19	Val-Cenis	Maison de la Vanoise	Office de tourisme et mairie Parking et arrêt navette VTT Commerces et services de ville Possibilité de se restaurer	Mobiliers vélo à créer avec signalétique <u>sur parking existant</u> (arceaux, recharge VAE, fontaine à eau, tables, corbeilles)	OUI Architecture Haute-Maurienne PPMH (Église N-D de l'Assomption, Monument aux morts, Chapelle de la Visitation) ZICO, ZNIEFF II	OUI
22	Bessans	Ludi'lacs	Base de loisirs et camping Fontaine à eau et parking Possibilité de se restaurer et pique-niquer	Mobiliers vélo à créer avec signalétique <u>sur parking existant</u> (arceaux, box, tables, corbeilles)	OUI ZICO, ZNIEFF I & II	OUI

En vert : Haltes principales / En bleu : Haltes secondaires

Tableau 2 : Caractéristiques des haltes prévues à court terme

DÉMOLITIONS ET DEVENIR DES DÉBLAIS

Demande de la DREAL : les démolitions prévues dans le cadre du projet (ex : bâtiment à Saint-Pierre-de-Belleville sud) et le devenir des déblais.

La démolition partielle d'un hangar privatif situé entre la RD et l'A43 est effectivement prévue. Elle sera réalisée sur une parcelle privée.

Au stade AVP, le devenir exact des déblais n'est pas encore défini. Il dépendra du phasage des travaux. D'un point de vue général, trois solutions sont possibles pour la gestion de ces déblais :

- matériaux non réutilisables : déblais et évacuation en décharge ;
- matériaux réutilisables avec traitement spécifique (ex : chaulage) : déblais, mise en stock, mise en œuvre du traitement et réutilisation ;
- matériaux réutilisables : déblais, mise en stock, reprise sur stock pour réutilisation.

RESSOURCES

Demande de la DREAL : les ressources (page 6 du formulaire cas par cas) : compléter si possible les éléments relatifs aux volumes des terrassements, remblais et préciser notamment les lieux de stockage provisoire ainsi que la provenance des apports de matériaux nécessaires.

Au stade AVP, les volumes précis de terrassement / remblais ne sont pas connus. Ils seront précisés au stade PRO.

Les lieux de stockage des matériaux seront également définis ultérieurement. Ils dépendront :

- Des zones mises à dispositions par les collectivités ;
- Des zones appartenant aux entreprises attributaires des marchés de travaux.

D'un point de vue général, les zones de stockages provisoires devront être au plus près des travaux et assez nombreuses afin de limiter les circulations de poids lourds.

En ce qui concerne la provenance des matériaux, ils proviendront de carrières ou de la réutilisation des déblais.

ZONES HUMIDES IMPACTÉES

Demande de la DREAL :

- 138 m² sur la zone humide "Le Verney 2" répertoriées à l'inventaire départemental (accotements de la RD 74) et située en zone Natura 2000 ;
- 1 290 m² de boisement humide situé à Pontamafrey-le-Fay ;

*Le dossier indique p. 112 que des **sondages pédologiques** permettront d'affirmer ou de réfuter le caractère humide des habitats pro parte et ainsi de définir la limite des zones humides sur les secteurs 2, 3, 5 (variante), 6 et 7. Avez-vous réalisé ces sondages ? Pouvez-vous indiquer et localiser précisément les surfaces de zones humides réellement impactées par le projet ?*

Pour rappel, les surfaces de zones humides réellement impactées par le projet présentées dans le dossier cas par cas sont données en **Figure 2** et en **Figure 3**.

Les sondages pédologiques ont été réalisés durant le mois de janvier. Ils ont permis d'identifier 188 m² de zones humides supplémentaires impactés par le projet, au niveau des secteurs de Saint-Léger Nord et d'Hermillon. La synthèse des résultats de l'étude pédologique est présentée en annexe B du présent document « Annexe B : Étude de zones humides sur des critères pédologiques » à laquelle est annexée l'étude technique complète.

*Des **mesures de compensation** sont prévues (p. 111 du dossier) telles que des opérations de gestion et de réhabilitation de sites dans la vallée de la Maurienne. Pouvez-vous les détailler et les localiser. Quelles mesures de suivi sont prévues ?*

À ce jour, la surface de zones humides qui sera impactée par le projet s'élève à 1 540 m² (pour la phase 1 uniquement). Les démarches visant à rechercher des sites de compensation ne sont pas encore engagées.

Il est prévu par ailleurs le franchissement d'une zone marécageuse par une voie sur pilotis d'une longueur de 57 m ou 87 m à Saint-Léger. Quels types de travaux sont prévus sur ce milieu et les mesures mises en œuvre pour le protéger

Concernant le franchissement de la zone marécageuse par une voie sur pilotis d'une longueur de 87 m sur la commune de Saint-Léger, la réalisation des fondations est envisagée à l'aide de pieux métalliques battus. Cette solution a été retenue car elle constitue en elle-même une mesure d'évitement et de réduction. En effet, elle offre deux avantages par rapport à la réalisation de fondations à l'aide de micropieux forés :

- Pas de coulage de béton directement au contact du milieu naturel ;
- Possibilité d'enfoncer les pieux depuis une distance d'environ 5 m.

Pour la mise en place de ceux-ci, la solution privilégiée est la création d'une piste légère provisoire en lieu et place de la future passerelle, sur l'emprise située entre la zone marécageuse et la clôture de l'A43. Cette piste sera déconstruite à l'avancement des travaux et suivie d'une remise en état soignée.

Des platines seront ensuite soudées en tête de pieux et des profilés métalliques relieront 2 par 2 les pieux. Cette structure permettra de supporter la passerelle.

Pour le platelage et ces supports, les éléments bois seront assemblés et réglés directement sur place à l'aide de structures provisoires légères reposant directement sur les fondations (type échafaudage + profilé métallique avec chariot porte palans), permettant une manutention légère des éléments.

Une fois les ouvrages de fondations réalisés, une plateforme de travail pourra être mis en œuvre dessus pour faciliter la réalisation de l'ossature en bois.

Aucun terrassement ne sera réalisé dans les mares forestières présentes dans le boisement marécageux. La surface de zone humide détruite dans ce secteur s'élève à 103 m² (d'après les sondages pédologiques réalisés sur les habitat Pro Parte « Pâturages permanents mésotrophes et prairies de post-pâturage » et « Boisements sur sol eutrophes et mésotrophes à *Quercus*, *Fraxinus* et *Carpinus betulus* »).

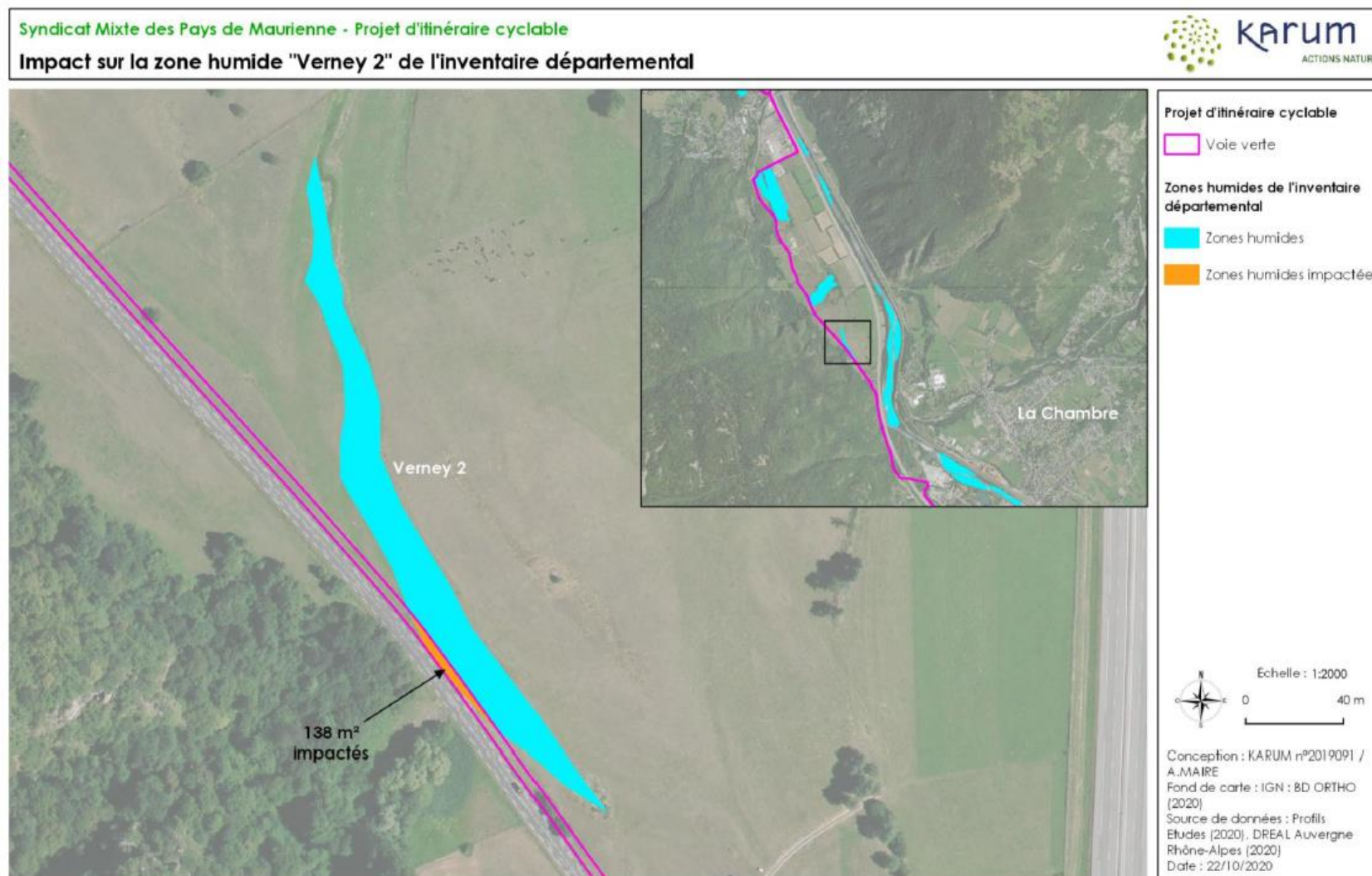
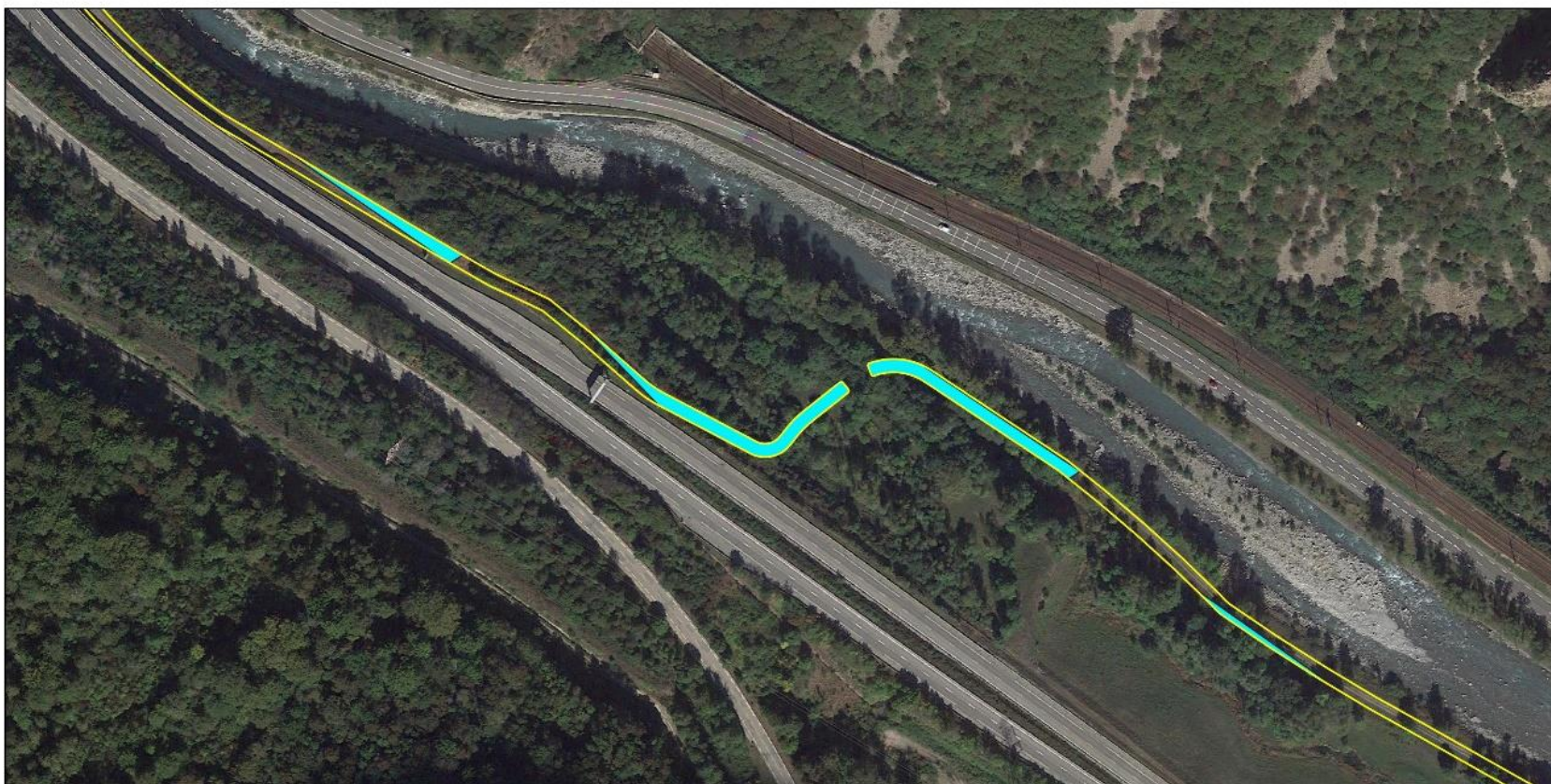


Figure 2 : Zone humide "Le Verney 2" répertoriée à l'inventaire départemental

Syndicat des Pays de Maurienne - Projet d'itinéraire cyclable

Surface de zones humides impactées par le projet sur le secteur de Le Fay (S6)



- Emprise du projet de piste cyclable
- Zones humides impactées par le projet



Echelle : 1:2500

0 50 m

Conception: KARUM n°2019091 / A.MAIRE
Fond de carte : IGN : BD ORTHO HR (2016)
Source de données : KARUM (2020)
Date : 17/12/2020

Figure 3 : Zone humide dans le secteur Pontamafrey-le-Fay

AUTRES AMÉNAGEMENTS

Demande de la DREAL : les différents franchissements des cours d'eau : pouvez-vous préciser le détail des travaux envisagés et les impacts éventuels sur les berges, lit mineur ou majeur et mesures mises en œuvre dans ce cadre.

Les ouvrages de franchissement des cours d'eau sont conçus de manière à minimiser les impacts sur les berges et notamment sur le lit mineur des cours d'eau. Des compléments d'études ont été réalisés en janvier 2021 afin d'éviter / réduire les impacts des ouvrages sur les cours d'eau.

L'annexe C du présent document « Annexe C : Plans de détails des ouvrages d'art » présente les caractéristiques techniques et les descriptions des ouvrages à l'état d'avancement actuel des études.

Les modifications apportées depuis le dépôt du dossier cas-par-cas afin de limiter les impacts sur les berges, le lit mineur et les écoulements des cours d'eau sont les suivantes :

- Les radiers en béton armé prévus pour les ouvrages 17.1, 17.2, 21 et 27 ont été remplacés par des fondations profondes au niveau des culées des ouvrages qui seront localisées, dans la mesure du possible, en dehors du lit mineur des cours d'eau.
- La longueur des ouvrages 17.1, 17.2, 21 et 27 a été allongée ;
- Le volume de remblais de l'ouvrage 17 a été réduit ;
- La passerelle 46-47 a été surélevée.

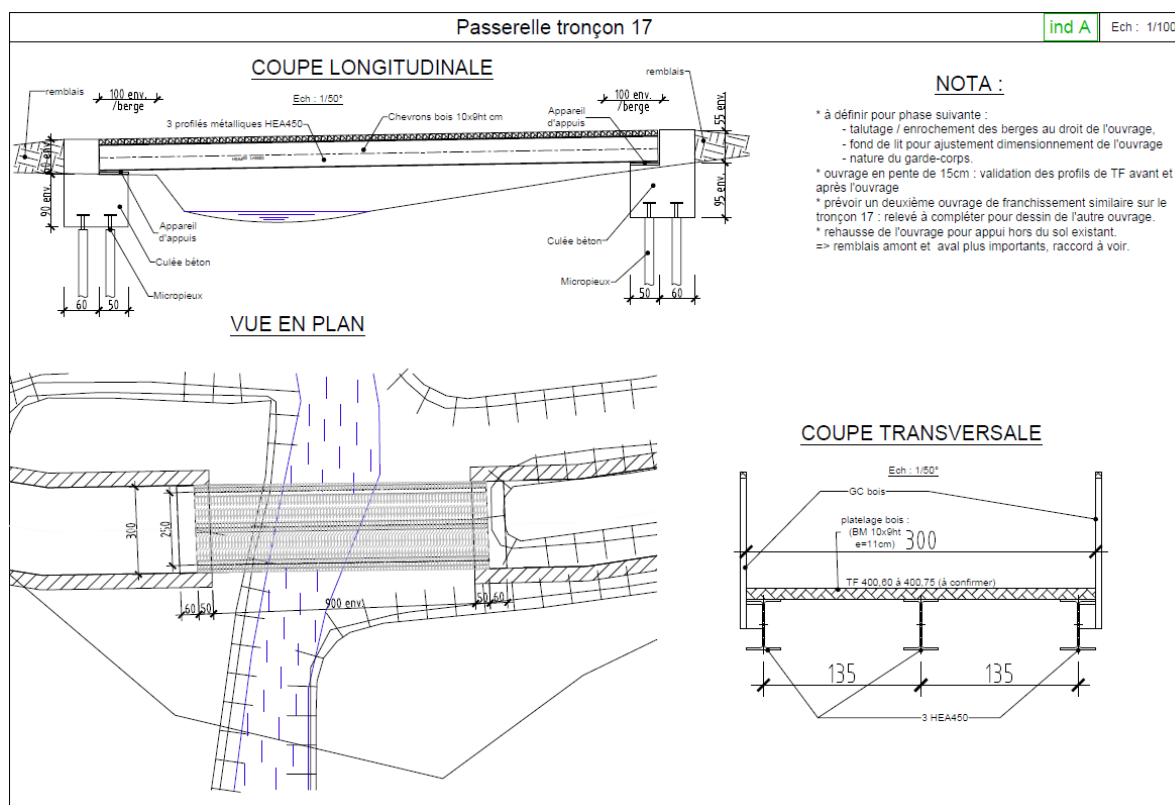


Figure 4 : Caractéristiques de l'ouvrage - Tronçon 17 (janvier 2021)

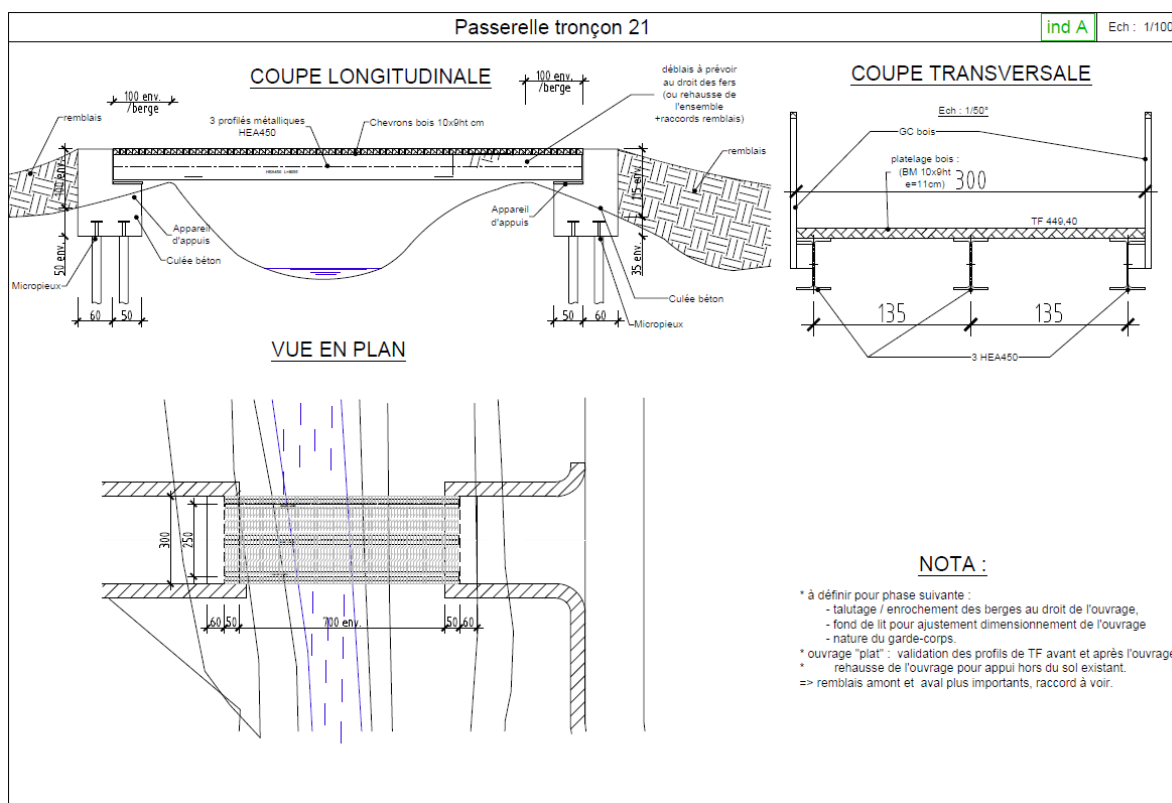


Figure 5 : Caractéristiques de l'ouvrage - Tronçon 21 (janvier 2021)

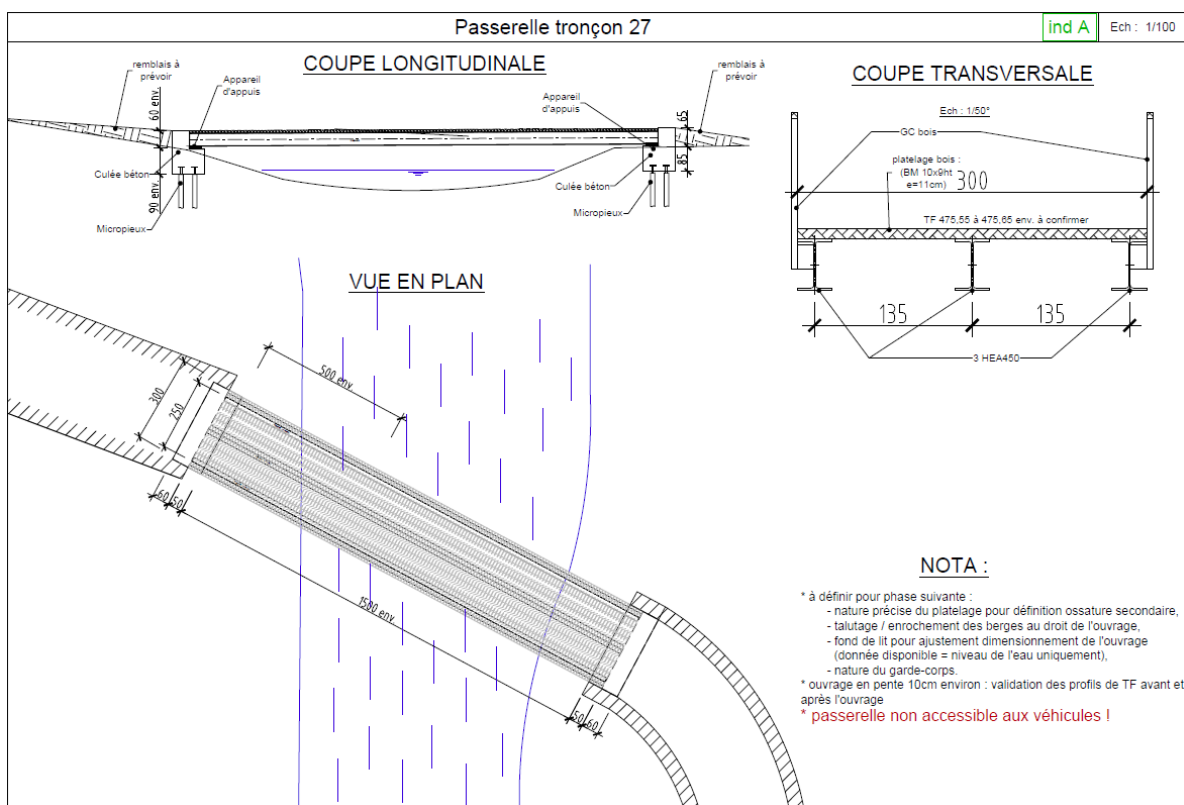


Figure 6 : Caractéristiques de l'ouvrage - Tronçon 27 (janvier 2021)

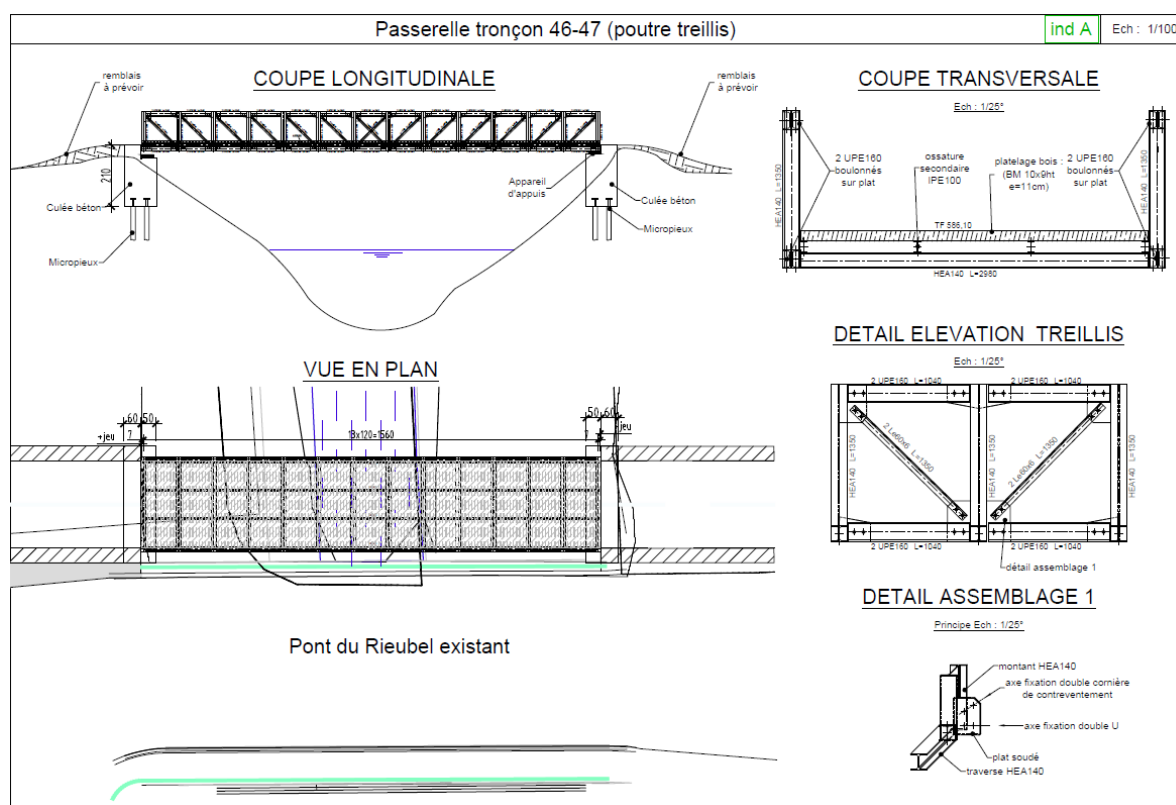


Figure 7 : Caractéristiques de l'ouvrage - Tronçon 46-47 (janvier 2021)

PHASE 2

Demande DREAL : Afin d'avoir une vision plus globale des impacts du projet, disposez-vous d'éléments complémentaires concernant les travaux envisagés en phase 2 (même questionnements que ci-dessus pour la phase 1) sur les haltes, les créations de voies vertes, ouvrages de franchissement (zones naturelles et humides concernées) ...

Les éléments de la phase 2 présentés dans le dossier au cas par cas sont issus des éléments disponibles au stade « études préliminaires ». Le rapport correspondant, réalisé en novembre 2019, est donné en « Annexe D : Etudes préliminaires » du présent document. Les éléments de la phase 2 sont rappelés ci-dessous. À noter qu'ils seront amenés à évoluer en phase AVP. Un second dossier de demande d'examen sera déposé ultérieurement lorsque l'avancement des études permettra de définir précisément les aménagements envisagés.

À ce jour, les secteurs ayant fait l'objet d'inventaires complémentaires « flore et habitats naturels » sont tous compris dans la phase 1 du projet hormis la portion entre Bessans et Bonneval. Cela signifie que sur le reste de l'itinéraire (phase 2), aucune zone sensible nécessitant des inventaires complémentaires n'a été identifiée lors de la réalisation du pré-diagnostic écologique. Sur la portion entre Bessans et Bonneval-sur-Arc, de nombreux linéaires de zones humides ont été identifiés suite aux inventaires de 2019-2020 (fourrés ripicoles le long de l'Arc). Ces linéaires sont, pour une grande majorité, englobés dans des zones humides de l'inventaire départemental et pourront potentiellement être impactés par le projet. Toutefois, dans ce secteur, aucun tracé définitif n'a été validé et ce dernier peut tout à fait évoluer. L'évaluation des impacts du projet sur les zones humides n'est donc pas envisageable à ce stade.

Le projet à long terme s'étend sur environ 76 km de long répartis en 49 km de bandes cyclables, 4 km de pacification de trafic, 9,5 km de partage de voirie et 13,5 km de voies vertes. Il vise à augmenter le niveau de service de l'itinéraire et consiste principalement en une amélioration qualitative (78% de l'itinéraire en bandes cyclables, en pacification de trafic ou en partage de voirie).

Les principaux impacts seront liés à la création des voies vertes qui concerne un linéaire de 13,5 km. Des voies vertes sont envisagées sur les communes de Chamousset (0,5 km), Aiton (2,5 km), Villargondran (0,6 km), Saint-Julien-Mont-Denis (3,3 km), Saint-Martin-de-la-Porte (1 km), Bessans (3,9 km) et Bonneval-sur-Arc (1,6 km). À noter qu'à ce stade, la part de voies vertes en création pure n'est pas connue. Sur ces secteurs, les principaux enjeux identifiés sont les suivants :

Commune	N° tronçon	Longueur (en ml)	Enjeux potentiels
Chamousset	2	481	PPMH (Église, Pont royal, Tunnel hydraulique du Gelon) Proximité ZNIEFF I & II
Aiton	4	2547	ZPPA (site médiéval) Proximité APB et zones humides / ZNIEFF I & II

Commune	N° tronçon	Longueur (en ml)	Enjeux potentiels
Villargondran	48	568	-
Saint-Julien-Montdenis	48	3321	-
Saint-Martin-de-la-Porte	48	960	-
Bessans	89	3935	PPMH (Ensemble paroissial) Proximité zones humides / ZNIEFF I et II et ZICO
Bonneval-sur-Arc	89	1612	PPMH (Ensemble des ponts, Oratoires et chapelles et Église de Bonneval) et site inscrit Proximité zones humides / ZNIEFF II et ZICO

Tableau 3 : Enjeux potentiels au droit des voies vertes envisagées à long terme

À long terme, 9 haltes et 1 passerelle de franchissement de l'Arc seront également réalisées. Les éléments au stade études préliminaires ne permettent pas d'estimer la surface à défricher.

L'ouvrage de franchissement de l'Arc prévu à long terme sur le tronçon 48 consistera à traverser l'Arc après le plan d'eau des Oudins sur la commune de Saint-Julien-Mont-Denis par le biais d'une passerelle d'environ 90 m afin d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable.

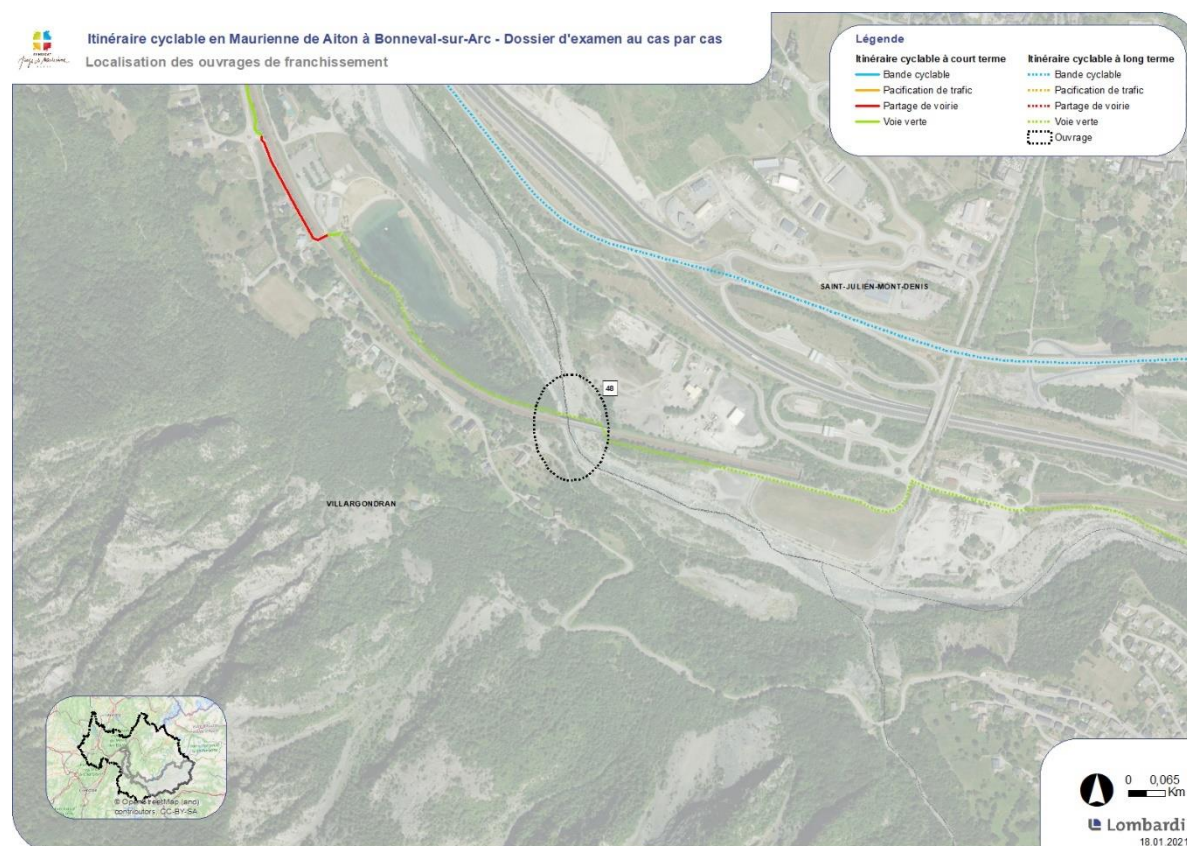


Figure 8 : Localisation de la passerelle 48

Cet ouvrage n'est pas concerné par la présence d'espaces naturels ou paysagers réglementés. Nous ne disposons pas de plus d'éléments au stade études préliminaires. En effet, cette zone, fortement impactée par les travaux du TELT et dans la durée, ne permet pas à ce stade d'envisager des études et travaux sur le court terme. Des mesures seront toutefois mises en place lorsque les études AVP de la phase à long terme seront lancées selon les mêmes principes que pour les autres ouvrages.

Concernant les haltes, le tableau ci-dessous présente les éléments disponibles à ce jour demandés par la DREAL.

N°	Commune	Halte	Site actuel	Aménagements projetés au stade études préliminaires	Secteurs naturels et/ou sensibles d'un point de vue paysager	Intégration paysagère prévue
1	Chamousset	Pont Royal	Aire du pont Royal Tables et fontaine Vues sur l'Arclusaz et le château de Miolans	Arceaux, tables, table d'orientation, plantations	PPMH (Église, Tunnel hydraulique du Gelon) Proximité ZNIEFF I & II	À prévoir
2	Aiton	Pont de Grésy	Aire de covoiturage du pont de Grésy Parking, jonction V62, dent de l'Arclusaz, stèle commémorative	Non défini	Proximité APB, PNR du Massif des Bauges et proximité ZNIEFF I & II	À prévoir
11	St-Jean-de-Maurienne	Berges de l'Arvan	Berges de l'Arvan : potentiel paysager, proximité gare et centre-ville	Revêtement, arceaux, recharge VAE, kit de réparation, tables, poubelles, bancs, sanitaires, table d'orientation, abris, potelets, éclairage, fontaine à eau, plantations	-	Non défini
14	Orelle	Office de tourisme d'Orelle	Office de tourisme Commerces, lavage vélo, recharge VAE, arceaux	Revêtement, arceaux, box, tables, poubelles, bancs, plantations	-	Non défini
17	Avrieux	Fort Marie Thérèse	Via ferrata, accrobranche Parking Pont du diable	Revêtement, box, arceaux, kit de réparation, recharge VAE, tables, poubelles, plantations	PPMH (Forts de l'Esseillon) ZNIEFF II et ZICO	À prévoir
20	Val-Cenis	Lanslebourg	Office de tourisme de Lanslebourg : auditorium, télésièges, abris bus, navette vélo, bancs	Revêtement, box à vélos, arceaux, point de lavage vélo, recharge VAE, kit de réparation, tables, poubelles, bancs, fontaine à eau	PPMH (Église Notre-Dame de l'Assomption et Église (clocher)) ZNIEFF II et ZICO	À prévoir
21	Val-Cenis	Col de la Madeleine	Col de la Madeleine : vue, haut de la montée	Revêtement, arceaux, tables, poubelles, table d'orientation	PPMH (Chapelles de Lanslevillard) et ZPPA ZNIEFF II et ZICO	À prévoir
23	Val-Cenis	Espace nordique	Bessans - Espace nordique : parking, vue, équipements ski de fond	Revêtements, arceaux, box à vélos, recharge VAE, kit réparation, point de lavage vélo, abris, potelets, table d'orientation, tables, poubelles, bancs, sanitaires, fontaine à eau, éclairage, plantations	PPMH (Ensemble paroissial) ZNIEFF I & II et ZICO	À prévoir
24	Bonneval-sur-Arc	Bonneval-sur-Arc	Office de tourisme et mairie Parking Camping Arrêt de bus : navette VTT Aire de jeux, terrain multi-support Village typique de Haute-Maurienne	Mobiliers à créer avec signalétique <u>en bordure de route</u> (arceaux, tables, corbeilles)	PPMH (Oratoires et chapelles) et site inscrit (village de Bonneval et hameau de l'Écot) ZNIEFF II et ZICO	OUI

En orange : Haltes principales / En violet : Haltes secondaires

Tableau 4 : Caractéristiques des haltes prévues à long terme

Le tableau suivant présente une analyse succincte de la compatibilité du projet à long terme pour les communes soumises à un plan local d'urbanisme :

Commune	Date d'approbation	Zonage	Compatibilité	Commentaires
Chamousset	22/11/2017	N	Le projet est compatible avec le PLU.	-
Villargondran	04/03/2014	Uz, Uez N, NL	Les zones N et NL autorisent le projet dès lors qu'il n'est pas incompatible avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où il est implanté et qu'il ne porte pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.	Dans ce secteur, le projet est soit en bandes cyclables soit en voies vertes. Dans la zone N, le projet prévoit la création de 568 ml de VV en bordure de la voie ferrée. Le revêtement projeté n'est pas défini à ce stade des études mais il sera choisi afin d'assurer une intégration paysagère. Le projet ne porte donc pas atteinte à la sauvegarde d'espaces naturels et des paysages. De plus il n'est pas incompatible avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière. Le projet est compatible avec le PLU.
Saint-Julien-Montdenis	30/07/2015	N, Ne, Nej, Ni	Le projet est compatible avec les zones identifiées à condition qu'il n'entraîne pas de conséquences dommageables pour l'environnement, qu'il ne conduise pas à la destruction d'espaces naturels représentant une valeur écologique et paysagère, qu'il n'aggrave pas la stabilité des sols et qu'il prenne en compte les risques naturels.	Dans ce secteur, le projet est soit en bandes cyclables, soit en voie verte sur l'ancienne RN6. Il n'est pas prévu de création pure. Le projet est compatible avec le PLU.
Saint-Martin-de-la-Porte	11/02/2014	N, Nd	La zone N interdit l'exhaussement, l'affouillement, le dépôt ou l'extraction de matériaux, sauf pour les ouvrages nécessaires au maintien en l'état ou à la régulation de l'alimentation en eau de la zone humide ; l'imperméabilisation du sol, en partie ou en totalité. Sur la zone Nd, seuls sont autorisés les dépôts ou stockage de matériaux inertes, hors dépôts de structures, châssis de véhicules	Dans ce secteur, le projet est soit en bandes cyclables, soit en voie verte sur l'ancienne RN6. Il n'est pas prévu de création pure. De ce fait, le projet n'induit pas de d'imperméabilisation supplémentaire. Le revêtement projeté n'est pas défini à ce stade des études mais prendra en compte les spécificités du PLU. Le projet est compatible avec le PLU.
Saint-Michel-de-Maurienne	13/09/2013	Ua, Ue N	Le projet est compatible avec le PLU.	-
Orelle	19/02/2018	N	Le projet est compatible avec le PLU.	-
Freney	18/04/2011	N	Le projet est compatible avec le PLU.	-

Commune	Date d'approbation	Zonage	Compatibilité	Commentaires
Modane	05/03/2020	Aue N	Le projet est compatible avec le PLU.	-
Avrieux	10/10/2011	N, NI	Le projet est compatible avec le PLU.	-
Aussois	05/03/2020	N	Le projet est compatible avec le PLU.	-
Val-Cenis	11/04/2018	N, N-z Ur, Ufvz UA, UA-z UB-z UC-z A	Le projet est compatible sous réserve d'une bonne intégration dans le site.	Dans ce secteur, il n'est pas prévu de création de voies vertes mais seulement des aménagements sur des voiries existantes en pacification de trafic, partage de voiries ou bandes cyclables. Le projet est compatible avec le PLU.
Bessans	19/12/2019	N, Ns, NLs Ap, Aps	Le projet est compatible avec le PLU.	-
Bonneval-sur-Arc	07/03/2019	U N A	Le projet est compatible avec le PLU.	-

Tableau 5 : Compatibilité du projet avec les PLU à long terme

3. PARTIE MILIEU NATUREL

Demande DREAL : Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ? Pouvez-vous préciser globalement les surfaces d'espaces agricoles et d'espaces naturels impactés.

A priori, la mise en place de bandes cyclables, de la pacification de trafic et du partage de voirie n'engendre peu voire pas de consommation d'espace. La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers concerne donc principalement la création de voies vertes (19,1 ha à court terme).

La consommation d'espaces naturels, forestiers et agricoles estimée à court terme est la suivante :

- Consommation espaces naturels : 0,46 ha (ratio de 2%) ;
- Consommation espaces agricoles : 2,05 ha (ratio de 11%) ;
- Consommation espaces forestiers : 1,24 ha (ratio de 6%) (0,39 ha défrichés).

L'estimation des surfaces d'espaces agricoles, naturels et forestiers potentiellement impactées par le projet correspond aux emprises du projet localisées sur des parcelles identifiées comme étant de nature agricole, naturelle ou forestière dans la base de données Corine Land Cover (hors voiries identifiées sur les cadastres).

4. ETUDE CHUTE DE BLOCS ET ÉBOULEMENTS

Demande DREAL : Étude chute de blocs et d'éboulements sur les communes de Saint-Georges-d'Hurtières et d'Aiguebelle "Montée de la Christine" (VV tronçon13) - p. 108 du dossier : disposez-vous d'une synthèse de cette étude ? Quelles mesures seront prévues dans ce cadre

L'avis géologique vis-à-vis des risques rocheux réalisé par la société SAGE Ingénierie est donné en « Annexe E : Avis géologique vis-à-vis des risques rocheux » du présent document.

La zone d'étude a été séparé en 2 secteur :

- Secteur 1 : la partie sud, ce secteur a un linéaire de 190 ml. Il est dominé 50 m en amont par une falaise d'environ 40 m de hauteur (Secteur S1a). Les éboulis liés à l'activité de la falaise sont pentés entre 35 et 45°. Son étendue est du pied de la falaise jusqu'à la rivière de l'Arc (Secteur S1b).
- Secteur 2 : la partie nord, ce secteur a un linéaire de 170 ml. Un talus rocheux d'une hauteur variant entre 5 à 10 m se trouve directement à flanc du sentier.

Dans cette étude, différentes mesures sont préconisées afin de diminuer le risque en vue de la réalisation de l'itinéraire cyclable :

- Secteur 1 : afin de réduire l'aléa chutes de blocs au droit de ce secteur, une phase de purge manuelle des éléments les plus instables pourra être réalisée en falaise afin de réduire l'aléa chutes de blocs d'élevé à faible à court terme ;
- Secteur 2 : les quelques instabilités recensées pourront faire l'objet de travaux actifs tels que : des purges, un confortement par boulonnage ou câblage.

Lors de la réalisation du projet, ces mesures seront mises en place afin de diminuer le risque de chutes de blocs et d'éboulement.

ANNEXE A

Fiches descriptives des haltes

Profils Études - janvier 2021

ANNEXE B

Étude de zones humides sur des critères pédologiques

Karum - janvier 2021

ANNEXE C

Plans de détails des ouvrages d'art

Profils Études - janvier 2021

ANNEXE D

Etudes préliminaires

Profils Études - novembre 2019

ANNEXE E

Avis géologique vis-à-vis des risques rocheux

SAGE Ingénierie - août 2020