

VIA MAURIENNE



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



Cofinancé par
l'Union européenne

ÉTUDE D'IMPACT

PIECE C1.01 – PRÉSENTATION DU PROJET

SOMMAIRE

I.	Description du contexte	3
I.1.	Contexte du projet	3
I.2.	Objectifs du projet	5
I.3.	Caractéristiques principales du projet	7
I.4.	Plan détaillé des aménagements	8
I.5.	Typologies d'aménagement	25
I.6.	Ouvrages d'art et ouvrages hydrauliques	27
I.6.1.	Ouvrages hydrauliques	27
I.6.2.	Passerelles	27
I.7.	autres ouvrages	29
I.8.	Description des haltes	32
I.9.	Terrassement et mouvement de terre	37
I.10.	Estimation des types et quantités de résidus et d'émissions attendus	37
I.10.1.	Dispositif de gestion des eaux pluviales et eaux usées	37
I.10.2.	Quantification des émissions atmosphériques et sonores	37
I.10.3.	Quantification des déchets	38
I.10.4.	Demande et utilisation d'énergie	38
I.10.5.	Descriptions particulières	38
I.11.	Modalités d'organisation du chantier	39
I.12.	Modalités de contrôle et de suivi des mesures environnementales	39
I.13.	Calendrier prévisionnel de l'opération	40
I.14.	Exploitation	40
II.	Présentation des projets de mise en compatibilité des PLU	41
II.1.	Projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Georges d'Hurtières	41
II.2.	Projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Léger	41
II.3.	Projet de mise en compatibilité du PLU de Saint-Rémy-de-Maurienne	42
II.4.	Projet de mise en compatibilité du PLU de Sainte-Marie-de-Cuines	42

TABLE DES FIGURES

Figure 1 : La Via Maurienne : projet d'aménagements cyclables porté en maîtrise d'ouvrage par la Région Auvergne Rhône Alpes	3
Figure 2 : Schéma d'aménagement de la Via Maurienne	4
Figure 3 : Répartition des typologies d'aménagement de la Via Maurienne	25
Figure 4 : Profil en travers type de la voie verte	25
Figure 5 : Profil en travers type d'une piste cyclable bilatérale	26
Figure 6 : Profil en travers type de bandes cyclables bilatérales	26
Figure 7 : Profil en travers type d'une chaussée à voie centrale banalisée	27
Figure 8 : Liste des ouvrages existants modifiés sur la voie verte de la Via Maurienne	27
Figure 9 : Illustrations de la conception architecturale des futures passerelles	28
Figure 10 : Liste des nouvelles passerelles courantes sur cours d'eau	28
Figure 11 : Liste des nouvelles passerelles non courantes	28
Figure 12 : Coupe de la passerelle projetée sur l'Arc à Argentine avec les enrochements et la rampe	29
Figure 13 : Coupe de la passerelle projetée sur l'Arc à La Tour-en-Maurienne avec les enrochements	29
Figure 14 : Localisation des ouvrages de rétablissement des écoulements naturels et des nouveaux ouvrages de franchissement de cours d'eau	30
Figure 15 : Carte du tracé général de la Via Maurienne et des haltes	32

TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Caractéristiques des haltes	33
Tableau 2 : Esquisses des haltes	34
Tableau 3 : Principaux aspects techniques des travaux	39
Tableau 4 : Fréquence des interventions pour l'entretien courant	40

I. DESCRIPTION DU CONTEXTE

I.1. CONTEXTE DU PROJET

La loi d'orientation des mobilités a introduit dans la législation le Schéma national des véloroutes. Le but de ce dernier est de constituer un réseau de grands itinéraires cyclables nationaux, afin de développer et promouvoir la mobilité quotidienne et la pratique touristique du vélo. En 2023, le Schéma national des véloroutes comptait 59 itinéraires de principe, dont 10 EuroVelo, représentant 26 115 km.

D'une longueur de 150 km, l'itinéraire cyclable V67 remonte toute la vallée de la Maurienne depuis la ville d'Aiton jusqu'au Mont-Cenis et vise un usage tous publics (sportifs, familles, pendulaire...). La réalisation d'un itinéraire cyclable sécurisé de fond de vallée a pour objectif de constituer une colonne vertébrale en Maurienne pour tous les modes actifs de déplacement (cyclistes, piétons, pratiquants de la trottinette ou des rollers, etc).

Il permettra, à terme, de connecter les bourgs-centres de la vallée de la Maurienne aux pôles d'activité économique du fond de vallée et aux routes menant aux cols mythiques. Il constituera, par ailleurs, le chaînon manquant à l'échelle européenne pour relier les véloroutes de l'Est de la France (notamment la V62) à celles du Nord de l'Italie.

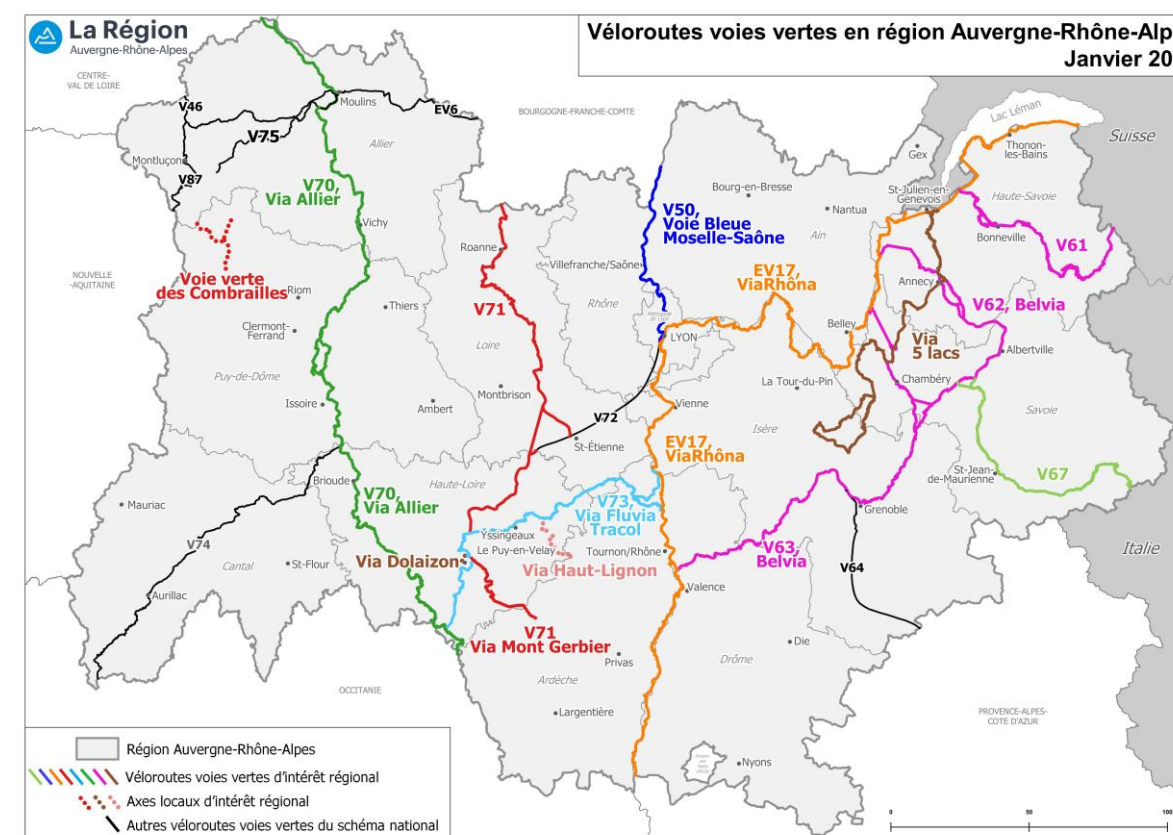
Par ailleurs, la Région a pour objectif d'être la première région de France à atteindre la neutralité carbone, tous secteurs confondus d'ici 2050. La Région souhaite réaliser 1000 km d'infrastructures cyclables d'ici 2028. Pour cela, elle agit sur deux leviers :

- elle assure la maîtrise d'ouvrage d'aménagements en site propre ;
- elle soutient financièrement la réalisation des projets portés par des collectivités.

L'Assemblée Plénière du Conseil régional a ainsi identifié, par délibération du 29 mars 2018 (n° 1450), les itinéraires d'intérêt régional à fort potentiel touristique pour des projets d'aménagement de véloroutes / voies vertes sur lesquels une intervention de la Région en maîtrise d'ouvrage directe était possible. Cette décision a été confirmée par la délibération n° AP2023-03 / 09-11-7425 des 9 et 10 mars 2023 « Une région belle à parcourir : Objectif 1000 km de voies vertes en Auvergne-Rhône-Alpes ».

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) traduit cette ambition, notamment au travers de l'objectif d'interconnecter les territoires et développer leur complémentarité (objectif stratégique n°5). Ainsi, la Région s'engage à contribuer au développement des circulations, en particulier touristiques, sur les véloroutes voies vertes par le développement d'itinéraires régionaux structurants adaptés, et à contribuer également à un maillage complémentaire des réseaux d'intérêt local, et à leurs connexions aux pôles d'échanges pour les mobilités quotidiennes. À ce titre, le SRADDET décline les itinéraires du Schéma National des Véloroutes et cumule 2 704 km d'itinéraires cyclables d'intérêt régional à développer parmi lesquels figure la V67.

Figure 1 : La Via Maurienne : projet d'aménagements cyclables porté en maîtrise d'ouvrage par la Région Auvergne Rhône Alpes



Le Syndicat du Pays de Maurienne (SPM) a été le Maître d'Ouvrage, jusqu'au printemps 2021, des études préalables sur l'ensemble de la V67. En cohérence avec sa volonté d'accompagner les collectivités territoriales dans le déploiement d'aménagements cyclables, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a pris en mars 2022 la maîtrise d'ouvrage d'une partie de cet itinéraire (délibération n°CP-2022-03 / 02-106-6552). En effet, la Via Maurienne, objet du présent dossier, est constituée par 5 sections. Les conditions opérationnelles de mise en œuvre de cet itinéraire ont été choisies sur la base des études préalables menées par le SPM et en concertation avec ce dernier, les communautés de communes de la vallée de la Maurienne et le Département de Savoie.

Ainsi, le projet Via Maurienne consiste en la réalisation de 5 sections discontinues situées dans la vallée de la Maurienne entre Aiton et Bessans en Savoie. Ces 5 sections totalisent environ 66 km d'aménagements cyclables et se répartissent comme suit sur ce territoire :

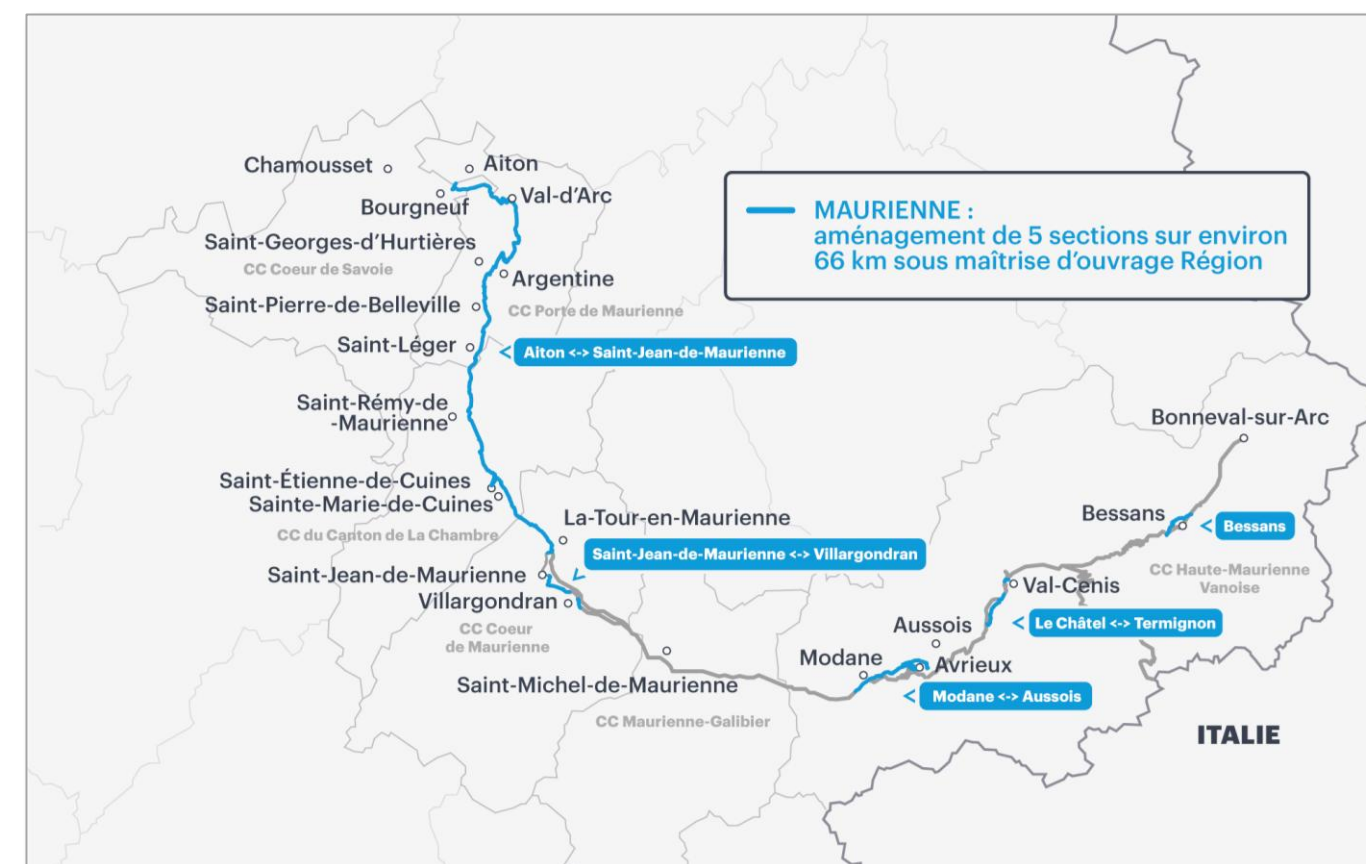
- section 1 : entre Aiton et l'entrée Nord de Saint-Jean-de-Maurienne ;
- section 2 : de l'extrémité Est de la gare de Saint-Jean-de-Maurienne à Villargondran ;
- section 3 : de Modane à Aussois ;
- section 4 : Val-Cenis, entre le hameau du Châtel et le bourg de Termignon en lien avec le projet communal de voies vertes ;
- section 5 : Bessans, de l'accès à l'espace Ludi'lacs à la sortie du village en direction de Bonneval-sur-Arc.

L'objectif global du projet Via Maurienne est de promouvoir la pratique du cyclisme en Maurienne, tantôt en encourageant l'usage du vélo dans des secteurs où il reste limité (sections 1 et 2), tantôt en renforçant une pratique du vélo déjà présente en créant des connexions entre différents points d'intérêt (sections 3, 4 et 5). Ainsi, chaque section présente individuellement un caractère fonctionnel :

- sections 1 et 2 : elles seront connectées via des aménagements existants ou projetés au titre du Schéma Directeur Cyclable de Saint Jean de Maurienne. Elles constitueront à terme un aménagement cyclable continu entre Aiton et Villargondran d'environ 50 km ce qui représente la majeure partie du projet Via Maurienne. Regroupant les principaux bassins de vie et d'emploi du territoire, cette liaison constitue la porte d'entrée de la Maurienne et permettra de faciliter les déplacements cycles quotidiens des habitants (domicile-travail et domicile-études). Elle contribuera également au développement du cyclotourisme et du cyclisme de loisir ;
- section 3 : elle assurera la liaison entre Modane et Aussois en passant par les forts de l'Esseillon, site patrimonial et touristique majeur ;
- section 4 : elle créera une liaison entre deux hameaux touristiques de Val-Cenis, à savoir le hameau du Châtel et le bourg de Termignon ;
- section 5 : elle offrira un accès cyclable à l'espace Ludi'lacs depuis le village de Bessans.

À noter qu'à date, sur le reste de l'itinéraire V67, aucun maître d'ouvrage n'est déclaré. Ainsi, le tracé et la configuration des aménagements cyclables ne sont pas définis. Les futurs maîtres d'ouvrages réaliseront les études et les procédures préalables aux liaisons qu'ils porteront.

Figure 2 : Schéma d'aménagement de la Via Maurienne



Ces sections sont davantage décrites au chapitre I.3 Caractéristiques principales du projet de la présente pièce. Le principe de conception des aménagements cyclables est de s'appuyer autant que possible sur des infrastructures existantes lorsque les usages existants le permettent. Ainsi, la nature des aménagements peut varier d'un lieu à un autre : du partage de voirie sur certains axes peu fréquentés à la création de voie verte.

Le projet Via Maurienne viendra renforcer l'offre à destination des cyclistes d'ores et déjà présente sur le territoire. À titre d'exemple, en Savoie, les 1 624,8 km de pistes cyclables se répartissent sur 121 voies vertes, d'après <https://www.ma-voieverte.fr/velo-tourisme-vacances-rhone-alpes/73-savoie> :

- ViaRhôna de Seyssel à Belley (33,5 km) ;
- Voie verte Bregnier Cordon – Port de Grolée (12 km) ;
- Voie verte Avenue de la Tarentaise (12 km) ;
- Voie verte Ruffieux – Belley – Virignin (23 km) ;
- Voie verte du Lac d'Annecy (36 km) ;
- Voie verte de La Balme – Champagnieux (15 km) ;
- Voie verte Avenue Verte Nord Chambéry- Aix-les-Bains (17 km) ;
- Voie verte de la Combe de Savoie (Albertville – V62) 8 km ;
- Voie verte du lac d'Aiguebelette (6km) ;
- Avenue Verte Sud Chambéry (7 km) ;
- Voie verte de la Leysse et des Planeurs (7 km).

Des aménagements locaux en bande cyclable ou en voie verte existent également et ont été pris en compte dans la définition du tracé du projet.

Par ailleurs, le Syndicat du Pays de Maurienne a accompagné les Communautés de Communes dans l'établissement de leur Schéma Directeur Cyclable. Ces schémas permettent de planifier et hiérarchiser un réseau cyclable à une échelle communale et intercommunale. La Via Maurienne y est identifiée comme un axe structurant autour duquel peuvent être déployées des liaisons locales pour mailler plus finement les territoires.

De plus, dans le cadre des études menées, **la Région a souhaité mettre en place une démarche d'évitement, de réduction et de compensation des impacts du projet sur l'environnement. Ce processus d'étude se traduit par l'évaluation environnementale réalisée à titre volontaire par la maîtrise d'ouvrage, jointe au présent dossier.**

I.2. OBJECTIFS DU PROJET

Le projet aura pour vocation d'améliorer la pratique du vélo et d'augmenter sa part modale pour une cible utilitaire et de loisirs. En effet, si la vallée de la Maurienne constitue déjà une destination de prédilection pour les pratiques cyclables les plus sportives, le projet proposé doit permettre d'offrir une infrastructure confortable pour les usages touristiques « tout public », mais aussi pour les déplacements quotidiens des habitants de la vallée au sein et entre les communes traversées par ce projet.

Les objectifs du projet, objet du présent dossier, sont au nombre de trois :

■ RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE via le tourisme à vélo :

La Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage en faveur du tourisme à vélo, dont l'essor contribue à véhiculer une image dynamique et responsable de son territoire, fortifie son identité et son attractivité internationale. Pour cela, elle peut s'appuyer sur une palette de paysages variés et uniques.

La vallée de la Maurienne, avec son positionnement touristique de « plus grand domaine cyclable du monde », ses sept grands cols, les lacets de Montvernier et un site Internet entièrement dédié développé par Maurienne Tourisme (velo-maurienne.com), a déjà de nombreux atouts et une notoriété certaine en matière de cyclisme.

La vallée de la Maurienne dispose par ailleurs de très nombreux points d'intérêt susceptibles de servir de support à des thématiques de découverte, en particulier :

- le patrimoine naturel > la rivière l'Arc et ses abords, ses paysages de montagne, ses zones protégées tel le Parc National de la Vanoise ou ses zones Natura 2000, ses lacs de plaine et d'altitude, etc. ;
- l'histoire industrielle de la vallée > les traditions et le savoir-faire à découvrir, l'espace alu, le musée Opinel, etc. ;
- le patrimoine bâti et architectural varié > les fortifications (forts de l'Esseillon, redoute Marie-Thérèse et centre d'interprétation du patrimoine fortifié, etc.), chapelles, églises, etc.

Le projet permettra ainsi de relier des pôles d'intérêt touristique de valeur patrimoniale historique ou naturelle reconnue. Il préfigure également des liaisons au réseau cyclable italien et aux autres réseaux de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

■ FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Le tourisme à vélo génère des retombées économiques et des emplois si le territoire offre des services tels qu'hébergement, restauration, location et réparation de vélos. Alors que le panier moyen d'un touriste français est estimé à 55 € par jour, les touristes à vélo dépensent en moyenne 68 euros par jour (et jusqu'à 104 euros pour les pratiquants cycloportifs).

En soutenant le développement de Véloroutes, la Région a pour ambition de générer des dynamiques économiques, notamment de permettre des créations d'emplois dans les activités de loisirs, et aussi le développement des produits du terroir et des circuits courts de la vallée.

Par ailleurs, le projet présente une bonne accessibilité grâce aux autoroutes A43 et A430, à la route départementale RD1006 et à la ligne ferroviaire permettant un accès tant en TER qu'en TGV depuis Paris et Lyon et ce, jusqu'à Modane.

Le projet représente également une opportunité pour développer l'offre d'hébergements, de commerces et de services liés aux cycles : hébergements touristiques, commerces de bouche, supérettes, magasins de sport, informations touristiques, médecins, pharmacies, etc. Cela peut permettre également à certains commerces habituellement saisonniers de fonctionner toute l'année.

Maurienne Tourisme a d'ailleurs créé, il y a quelques années, un label « Qualité Cyclo Maurienne » aujourd'hui couplé, sur le territoire, avec le label national « Accueil vélo ». Si déjà 80 opérateurs touristiques mauriennais sont labellisés à ce jour (hébergeurs, restaurateurs, transporteurs, loueurs et réparateurs de vélos), le projet devrait encore amplifier le développement quantitatif et qualitatif de ces établissements labellisés.

■ DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES

Le développement du vélo en tant que mode fonctionnel de déplacement contribue à l'essor des mobilités propres, comme le préconise l'article 40 de la Loi de Transition Energétique pour la Croissance Verte (LTECV).

La politique générale menée depuis une vingtaine d'années priorise notamment le report modal vers les modes de transports les moins émissifs en polluants et gaz à effet de serre, comme la marche et l'usage du vélo.

Cette orientation répond au double enjeu de fournir une alternative aux véhicules motorisés (apaisement de la circulation) et d'agir en faveur de la santé publique.

Le projet intéresse différents profils d'utilisateurs. L'aménagement devra tenir compte de la variété des attentes de chacun, d'une part, et de la cohabitation des publics d'autre part.

Les cyclistes « excursionnistes »

Les déplacements de loisirs sont plutôt lents, prévus peu de temps à l'avance, ponctués de haltes. Ils s'organisent en randonnée d'au maximum une journée et concernent un public qui se déplace en famille ou entre amis, avec un objectif de découverte et de plaisir.

Les motivations des cyclistes excursionnistes sont :

- en premier lieu, la sécurité et la faiblesse du relief ;
- en second lieu, la découverte ;
- puis le calme, le plaisir, la qualité des paysages et l'environnement.

Les utilisateurs « pendulaires » ou « domicile-travail » ou « vélotaf »

Il s'agit d'un public qui se déplace en solo, avec un souci d'efficacité, pour se rendre à son travail ou en revenir, et ce, de manière rapide, quotidienne et directe. Cet usage a tendance à croître avec l'émergence du vélo à assistance électrique. Le projet, implanté en fond de vallée, permettra le développement de ces déplacements domicile-travail, grâce à la desserte de multiples centre-bourgs et zones d'activité.

Il aura également une dimension sociale en permettant à un public n'ayant pas accès à un véhicule personnel (par exemple personnes en situation de précarité, etc.) de se déplacer au quotidien de manière plus autonome et facile qu'aujourd'hui.

D'autres utilisateurs

Le projet pourra aussi accueillir, notamment sur les sections de voies vertes, des piétons, des coureurs, etc.

En conclusion, le caractère d'intérêt général de l'opération est justifié du fait :

- des enjeux de développement de l'économie touristique ;
- des enjeux de liaison cyclable urbaine et périurbaine et de report modal dans la vallée de la Maurienne ;
- des enjeux de santé publique en apportant aux habitants de la vallée des infrastructures lui permettant de faire de l'activité physique.

Le projet présente un intérêt public majeur :

- dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques :
 - en proposant une infrastructure modes doux et des haltes, via un aménagement, homogène et sécurisé dont la configuration est adaptée afin de proposer le meilleur compromis entre aménagements en sites propres et sur voiries à faible trafic ;
 - en proposant un aménagement accessible à tout type d'utilisateurs : pour les liaisons domicile-travail, pour les loisirs et pour les trajets longue distance ;
- dans l'intérêt de l'environnement :
 - en utilisant dans la mesure du possible des chemins existants ou des voies existantes, afin de préserver le milieu naturel dans lequel le projet s'insère ;
 - en participant au développement du réseau cyclable et au développement des mobilités alternatives avec la création d'aires d'accueil. Le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable et de l'Égalité des Territoires (SRADDET) a pour objectif de « Développer les itinéraires cyclables structurants le long des grands cours d'eau ».
- dans l'intérêt social et économique :
 - en proposant un aménagement ouvert à toutes les populations ;
 - en proposant des aires d'accueil disposant de divers services (fontaine, station de gonflage, petite restauration en bonnes saisons) ;
 - en proposant un aménagement sécurisé pour les mouvements pendulaires.

I.3. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est maître d'ouvrage de 5 sections d'aménagements cyclables totalisant environ 66 km. Comme indiqué dans la description du contexte du projet, les différentes sections ont des fonctionnalités qui leur sont propres sur les territoires qu'elles desservent :

- **section 1** représente environ 44,6 km réparties sur 17 communes : Aiton, Bourgneuf, Chamoux-sur-Gerlon, Montgilbert, Val-d'Arc, Montsapey, Argentine, Saint-Georges-d'Hurtières, Saint-Alban-d'Hurtières, Saint-Pierre-de-Belleville, Saint-Lèger, La Chapelle, Saint-Rémy-de-Maurienne, Saint-Étienne-de-Cuines, Sainte-Marie-de-Cuines, La Tour-en-Maurienne et Saint-Jean-de-Maurienne. Elle s'étend ainsi du carrefour giratoire entre la RD1006 et la RD925 à Aiton jusqu'à la rive gauche de la traversée de l'Arc par la RD906 à Saint-Jean-de-Maurienne. Ce tracé dessert directement la zone d'activité Alp'Arc, la gare d'Aiguebelle à Val-d'Arc, le lac des Hurtières à Saint-Alban-d'Hurtières, la base de loisir de Saint-Pierre-de-Belleville, le Lac Bleu, le centre-ville de Saint-Rémy-de-Maurienne, le parc d'activité François Horteur à Saint-Rémy-de-Maurienne, la zone d'activités économiques de Pontamafrey-Monpascal et d'une manière générale passe dans ou à proximité immédiate de l'ensemble des communes traversées. Cette section permettra ainsi d'assurer les liaisons du quotidien par les modes actifs, d'accès à des pôles d'emploi, mais également de favoriser les usages récréatifs locaux et de développer l'activité touristique sur l'ensemble de cette partie de la vallée. De plus, 6 haltes sont prévues réparties tout au long de cette section : 3 haltes principales localisées à l'office du tourisme de Val d'Arc, au lac des Hurtières à Saint-Alban-d'Hurtières et à la base de loisir à Saint-Rémy-de-Maurienne. Les 3 haltes secondaires sont implantées au niveau de l'aire de covoiturage d'Aiton-Bourgneuf, du parc de la tranchée couverte à Saint-Étienne-de-Cuines et du centre culturel de Pontamafrey à La Tour-en-Maurienne ;
- **section 2** s'étend sur un linéaire d'environ 3,3 km réparti sur les communes de Saint-Jean-de-Maurienne et de Villargondran. Elle s'étend de l'extrémité Est de la future gare internationale de Saint-Jean-de-Maurienne jusqu'au plan d'eau des Oudins à Villargondran. Elle est en lien avec la première section ; en effet à terme des pistes cyclables sont en cours d'études par la commune de Saint-Jean-de-Maurienne. La section 2 permet de relier le centre-ville de Saint-Jean-de-Maurienne à la base de loisirs à Villargondran, de desservir la gare et les zones d'activités localisées à l'Est de la commune (secteur de Plan Pinet). Elle permettra d'assurer les liaisons du quotidien, d'accès à des pôles d'emploi, mais également de favoriser les usages récréatifs locaux et de développer l'activité touristique en proposant depuis la gare de Saint-Jean-de-Maurienne une alternative sécurisée en modes actifs pour desservir la partie urbanisée de la vallée de Saint-Jean-de-Maurienne. Une halte secondaire est aménagée au niveau du plan d'eau des Oudins ;
- **section 3** s'étend sur un linéaire d'environ 10 km sur 4 territoires communaux : Modane, Villarodin-Bourget, Avrieux et Aussois. Ainsi, la section 3 s'étend du carrefour giratoire RD1006 (cours Aristide Briand) avec l'avenue Émile Charvoz à Modane jusqu'au Fort Victor-Emmanuel (faisant partie des forts de l'Esseillon) à Aussois. Une halte secondaire est aménagée au niveau du Fort Victor-Emmanuel à Aussois. Cette section dessert Modane, les zones industrielles de la citadelle et de la boucle, le pôle industriel du Fréjus à Modane, les zones de chantier de TELT et l'ONERA entre Modane et Avrieux, et d'une manière générale passe dans ou à proximité immédiate de l'ensemble des communes traversées. Cette section permettra de favoriser les usages du quotidien, de développer des usages récréatifs pour les locaux ; elle présente également un attrait touristique notamment avec la présence du Fort Victor-Emmanuel ;
- **section 4** s'étend sur environ 3,6 km et est localisée uniquement sur le territoire communal de Val-Cenis. Elle démarre du hameau du Chatel à Sollières-Sardières puis emprunte le chemin du Petit Bonheur le long de l'aérodrome. La section traverse ensuite la zone artisanale des Favières puis emprunte la voie verte du projet communal, localisée le long de la RD1006. Ensuite, dès la sortie du parking situé à l'entrée de Termignon, elle emprunte la RD1006 avec la mise en œuvre de dispositifs pour pacifier la circulation pour rejoindre le centre bourg de Termignon. Cet aménagement permet de proposer une alternative sécurisée

permettant de relier les bourgs de Sollières-Sardières et Termignon avec la zone artisanale et commerciale de la commune permettant ainsi de développer les usages quotidiens locaux et l'usage touristique des modes actifs. Une halte secondaire est aménagée au niveau de l'office du tourisme de Termignon ;

- **section 5** s'étend sur environ 4 km et est localisée uniquement sur le territoire communal de Bessans. Elle permet de relier la base de loisir Ludi'lacs au centre bourg de Bessans. Cette base de loisirs comprend une zone de baignade où il est prévu l'aménagement d'une halte secondaire. Cette section s'étend de l'accès à la zone de loisirs Ludi'lacs depuis la RD902A jusqu'à la sortie du village de Bessans en direction de Bonneval-sur-Arc au niveau de l'intersection RD902A/RD902. Cet aménagement permettra de favoriser l'usage des modes actifs par les locaux et d'améliorer l'attractivité touristique de cette commune.

Ces 65,5 km sont décomposés comme suit :

- 8,2 km de pacification de trafic ;
- 1,6 km de bandes cyclables et pistes cyclables ;
- 26,3 km de partage de voirie ;
- 1,4 km de chaussées à voies centrales banalisées ;
- 28 km de voies vertes.

Les aménagements prévus sont principalement constitués de :

- l'aménagement de sections en voie partagée, pacification de trafic et en site propre (voie verte, piste cyclable) ;
- haltes d'accueil pour les usagers ;
- l'aménagement de passerelles de franchissement de cours d'eau ;
- équipements de signalisation et d'information.

Notons que le projet s'inscrit en majorité sur des voiries et des chemins existants ou à améliorer (97%). Ainsi, seuls 3% (environ 2,1 km) du projet nécessitent l'aménagement ou la création de nouvelles voies.

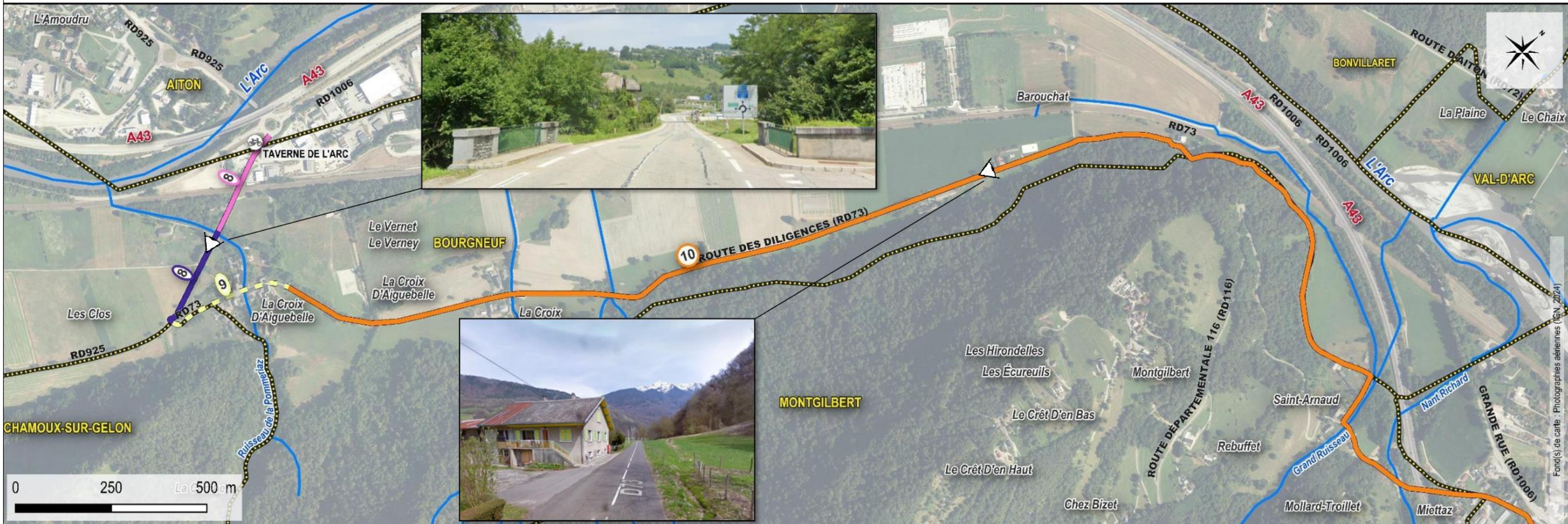
Le projet intègre également :

- les rétablissements des échanges, des accès et des chemins aux exploitations agricoles ;
- l'ensemble des équipements d'exploitation et de sécurité : garde-corps, signalisation de direction et d'indication, signalisation de police et balisage, signalisation horizontale, etc ;
- l'aménagement de passerelles de franchissement de cours d'eau ;
- les deux bassins de gestion des eaux pluviales à Saint-Jean-de-Maurienne.

Ce projet a fait l'objet d'une validation du Conseil Régional en date du 28 mai 2025.

I.4. PLAN DETAILLE DES AMENAGEMENTS

PRESENTATION DU PROJET

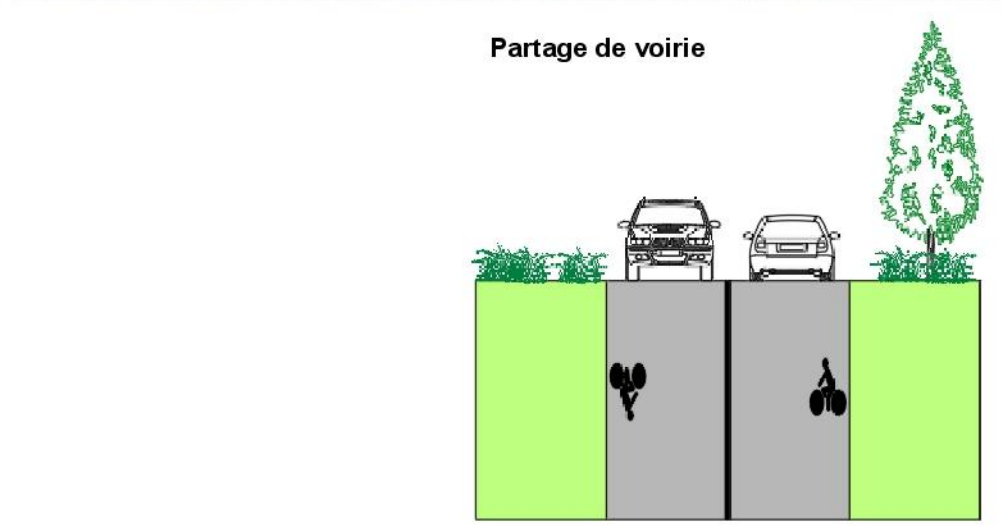
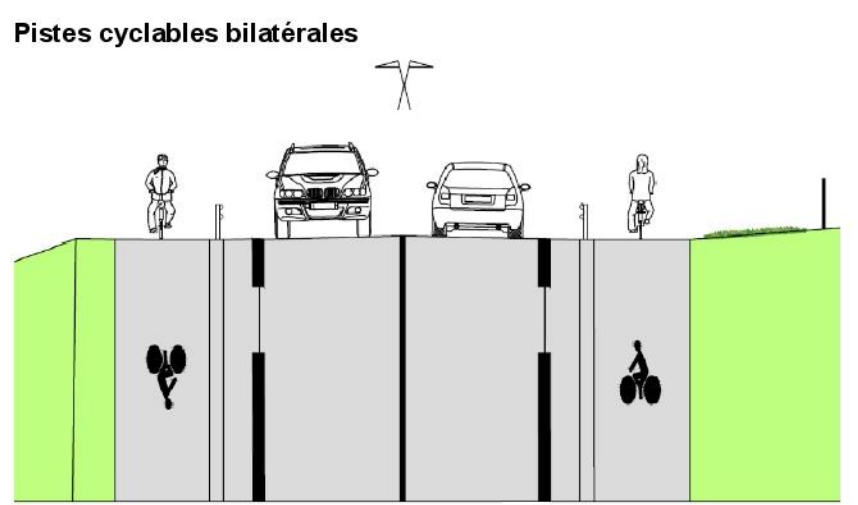
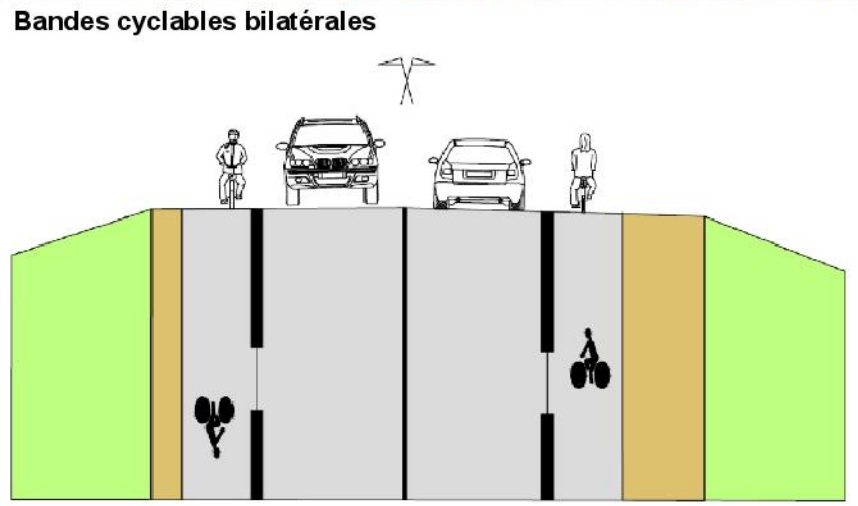


Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Halte secondaire

Typologie d'aménagement

- Partage de voirie
- Pacification de trafic (existant)
- Piste cyclable bilatérale (projeté)
- Bandes cyclables bilatérales



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région Auvergne-Rhône-Alpes **Cofinancé par l'Union européenne**

INGÉROP Inventons demain

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

PRESENTATION DU PROJET



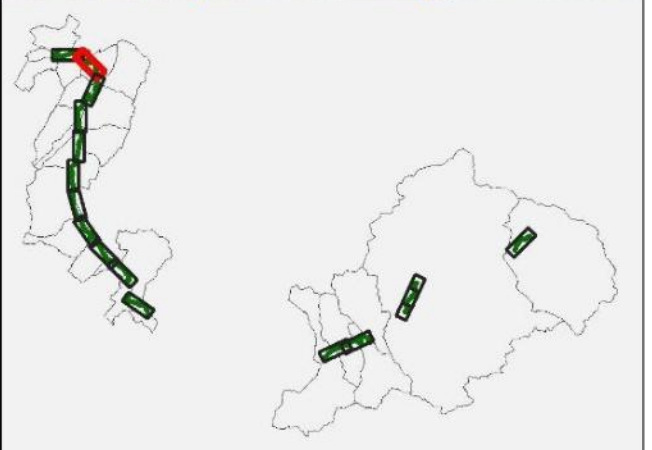
Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Halte principale

Typologie d'aménagement

- Partage de voirie
- Pacification de trafic (projeté)
- Pacification de trafic (existant)

Halte de l'office du tourisme



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

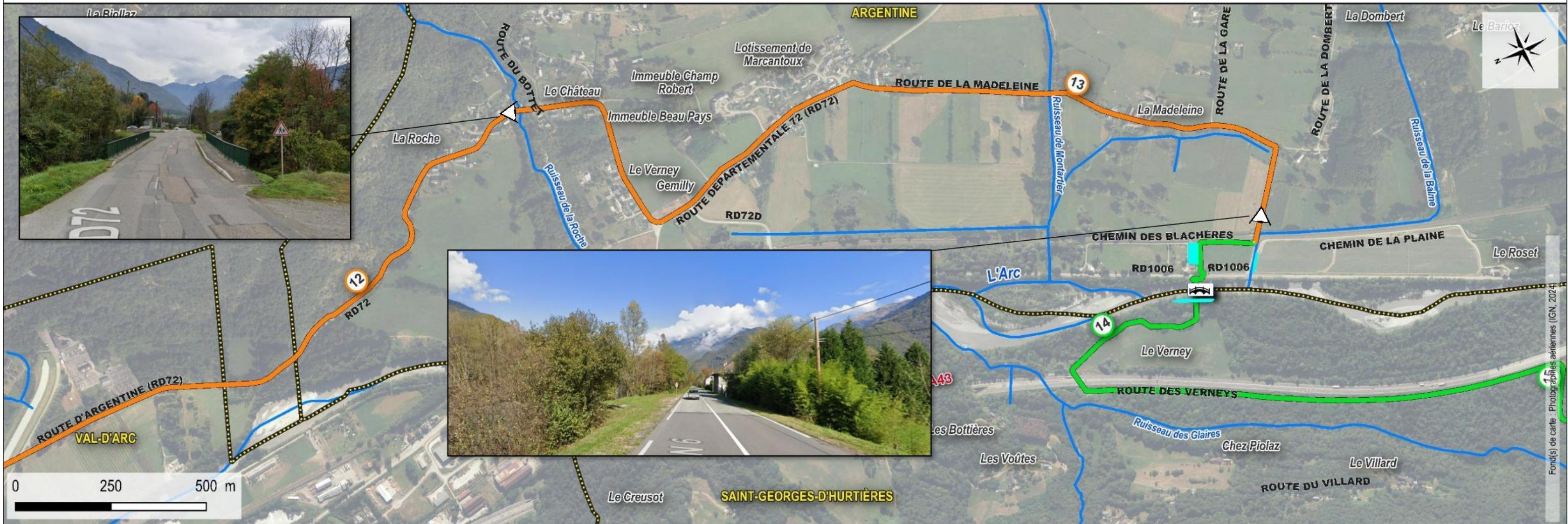
La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par
l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

PRESENTATION DU PROJET



Légende

- 

— Cours d'eau (DDT 73, 2024)

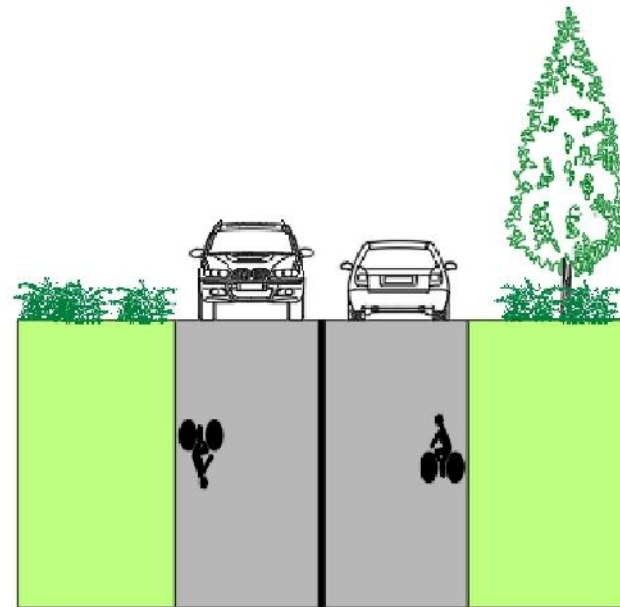


Compensation hydraulique

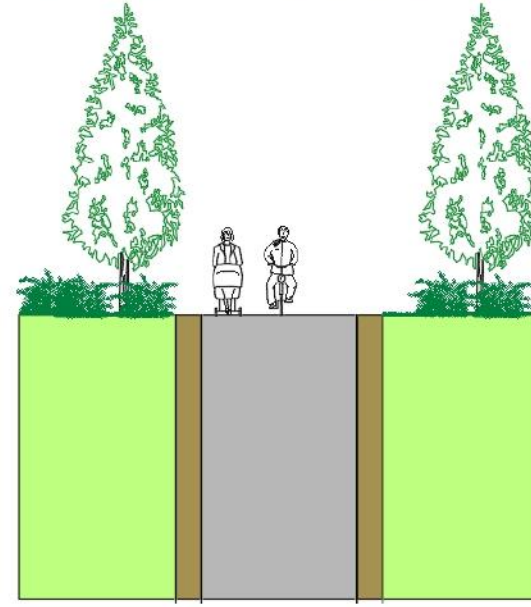
Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)
Partage de voirie

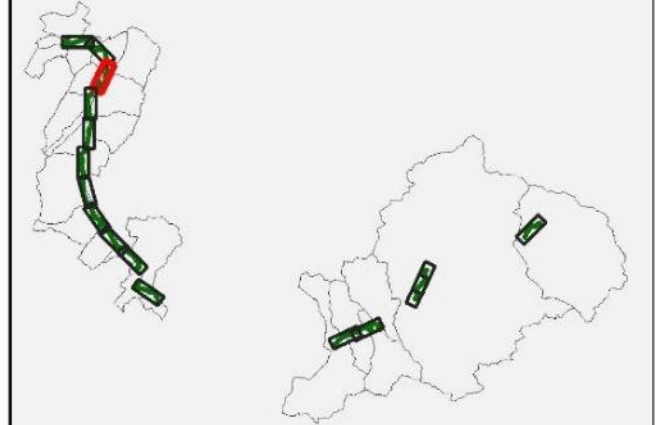
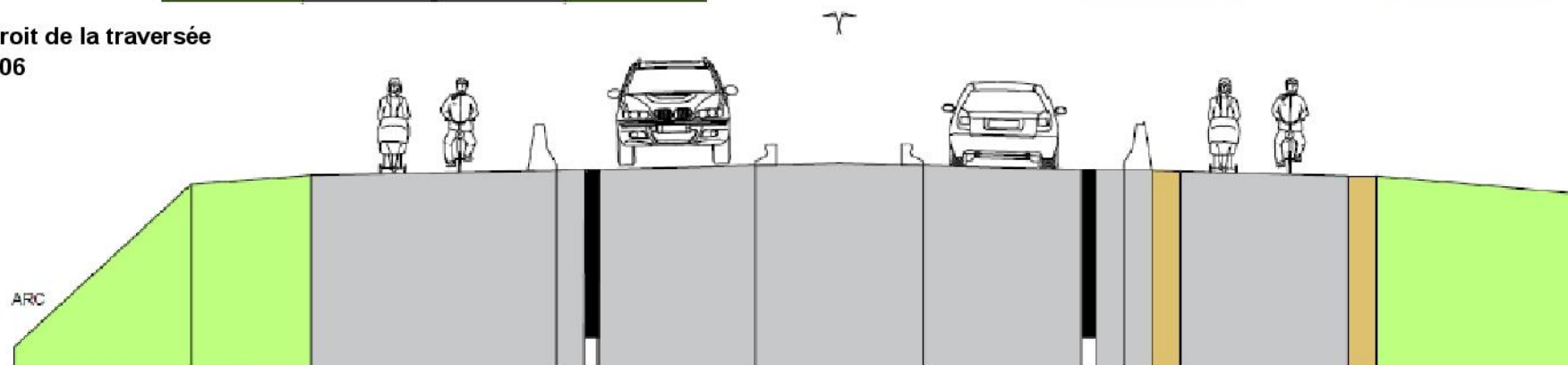
Partage de voirie



Voie verte



**Coupe au droit de la traversée
de la RD 1006**



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900



Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

PRESENTATION DU PROJET

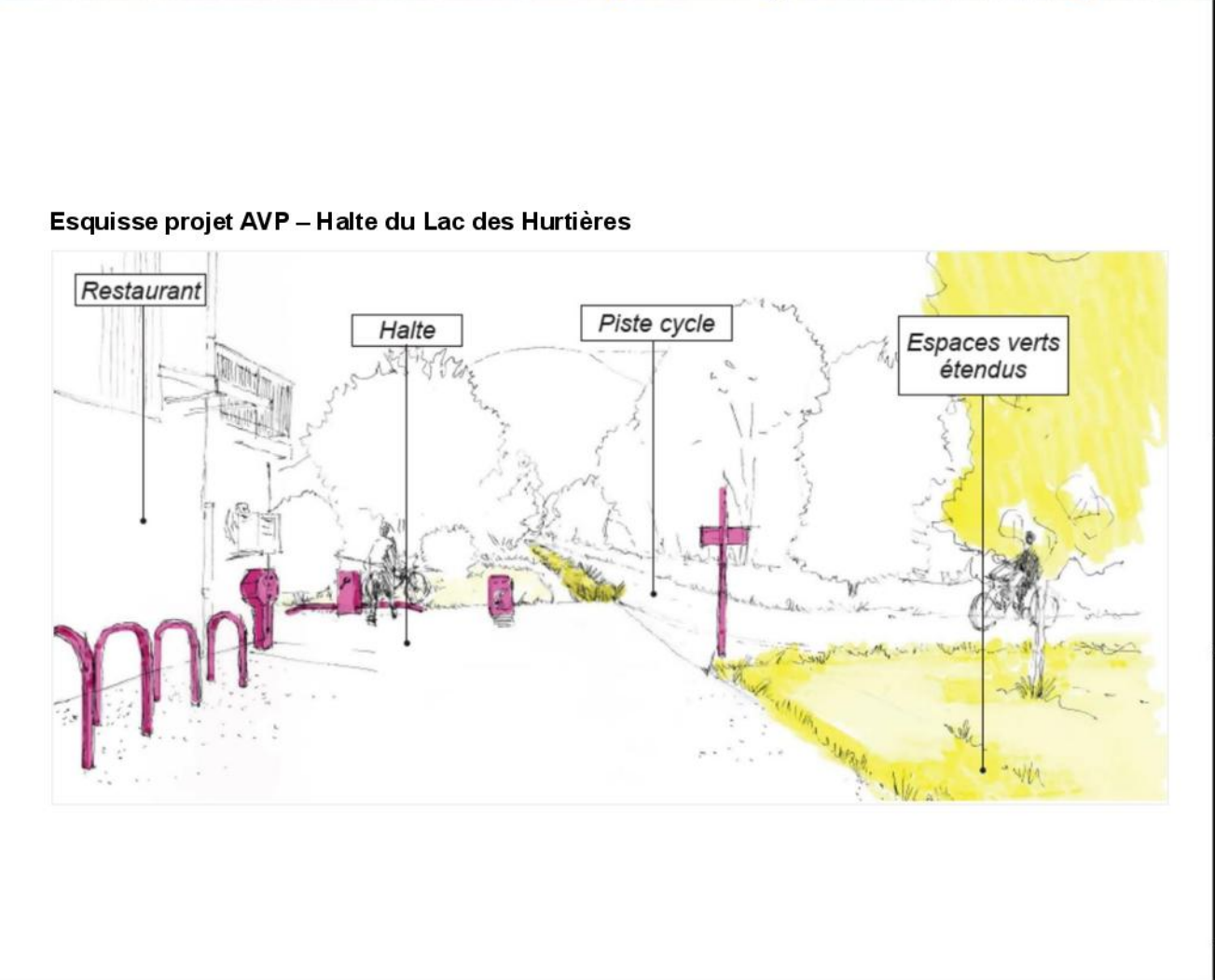
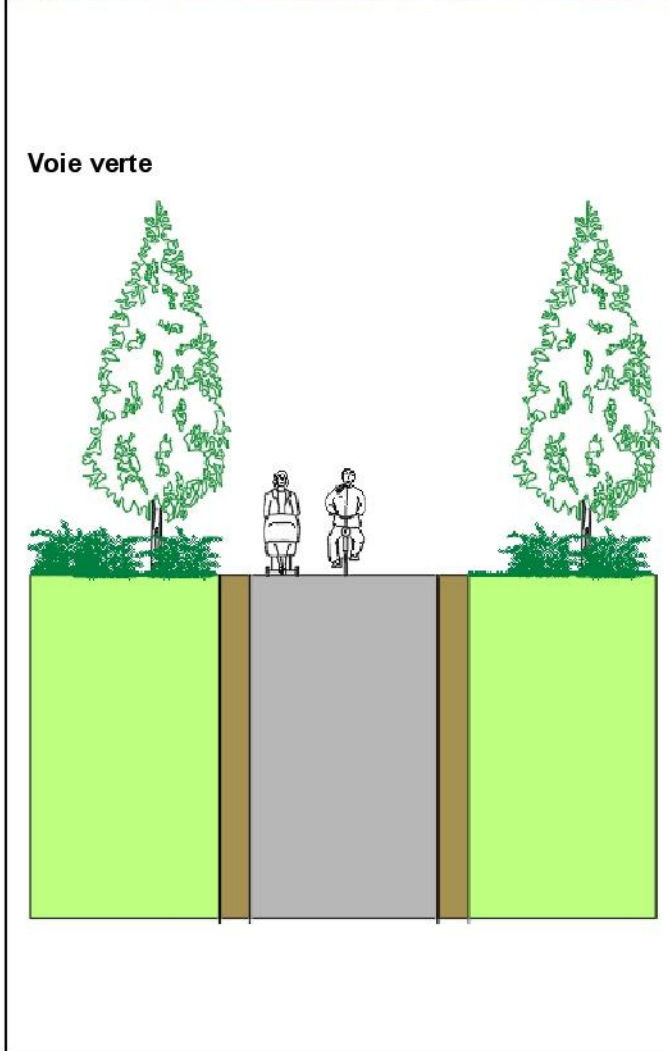


Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Halte principale
- Modification d'ouvrage hydraulique

Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

Ingérop – 2026

PRESENTATION DU PROJET

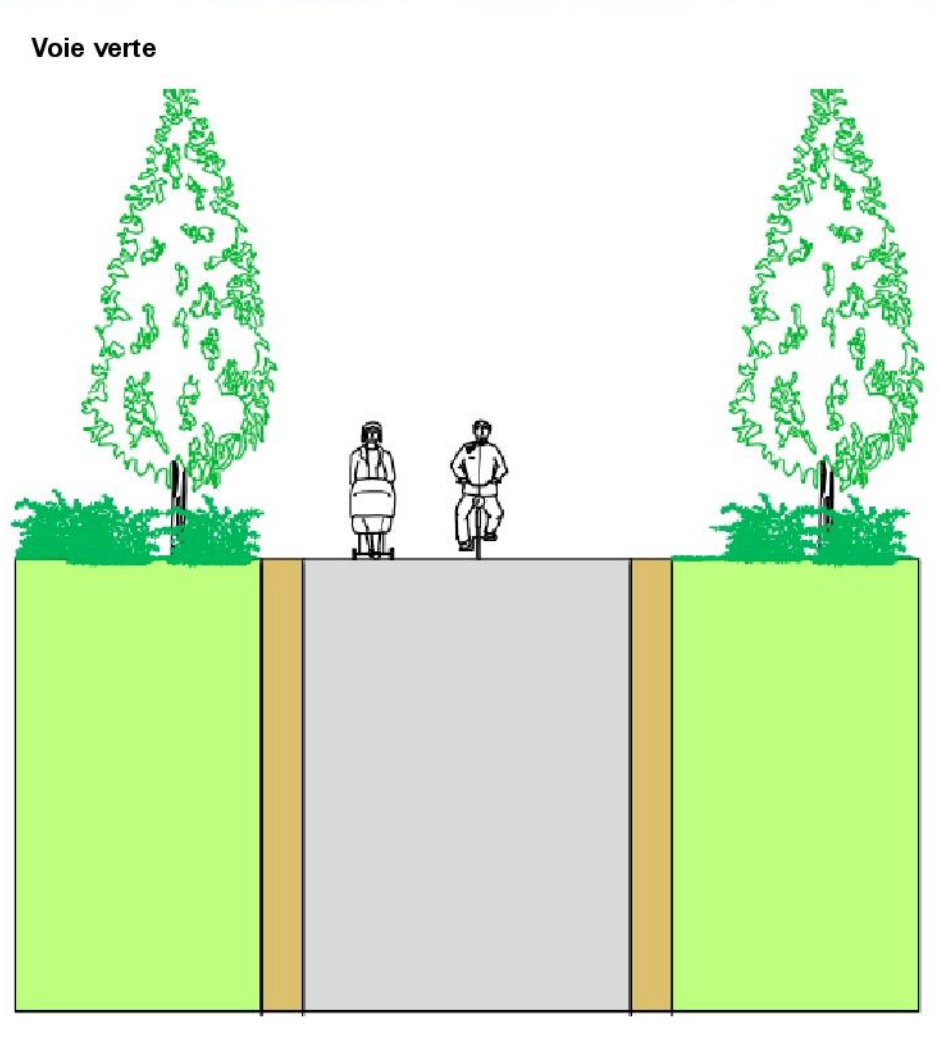
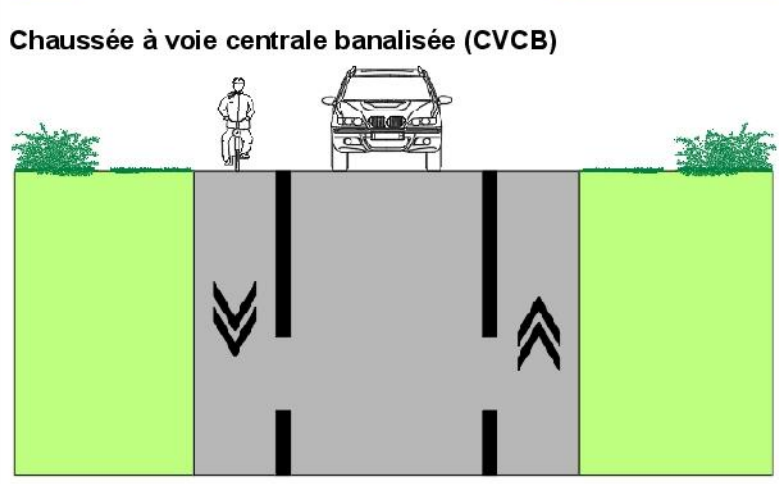
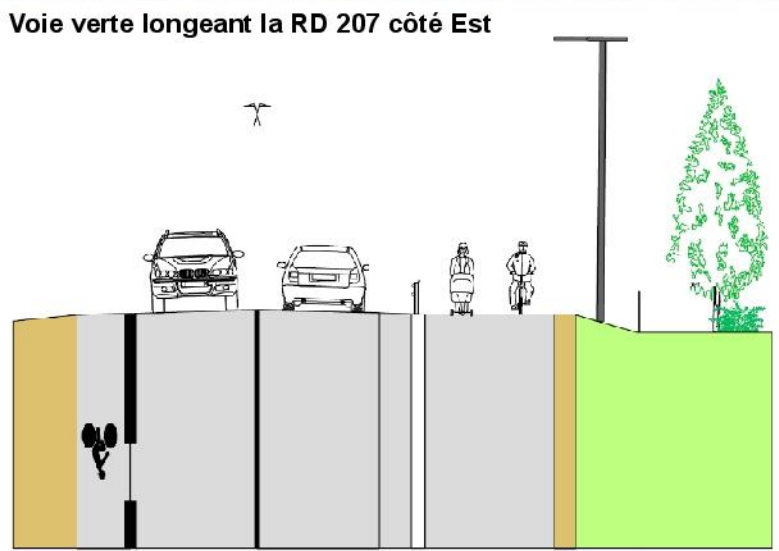


Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Création de passerelle

Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)
- Partage de voirie
- Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

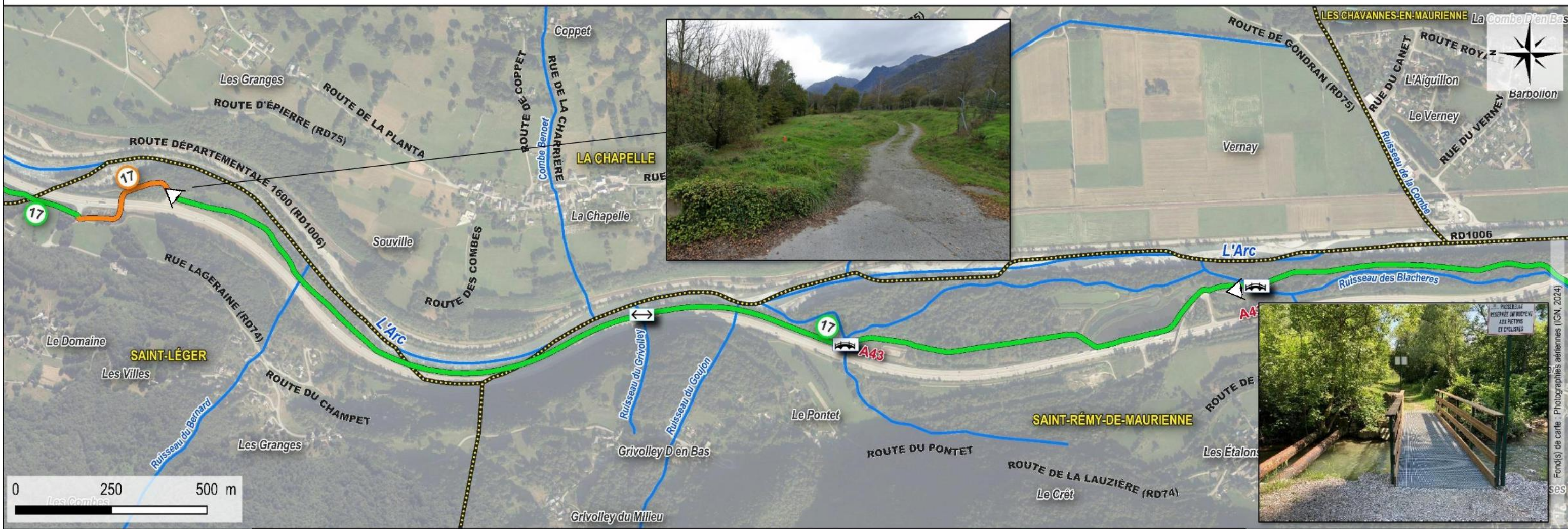
INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

Ingérop – 2026

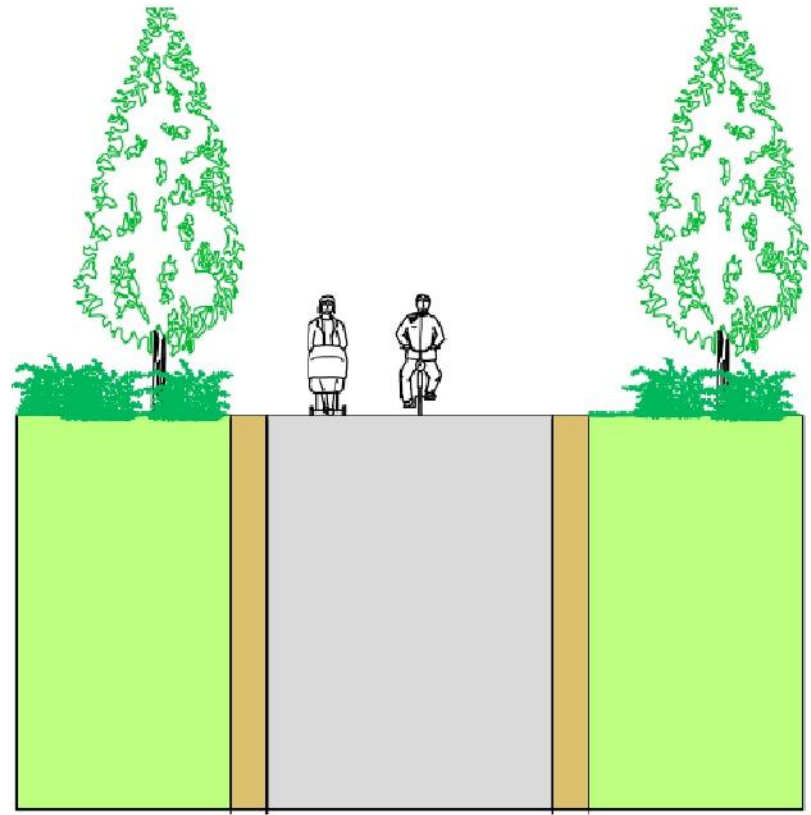
PRESENTATION DU PROJET



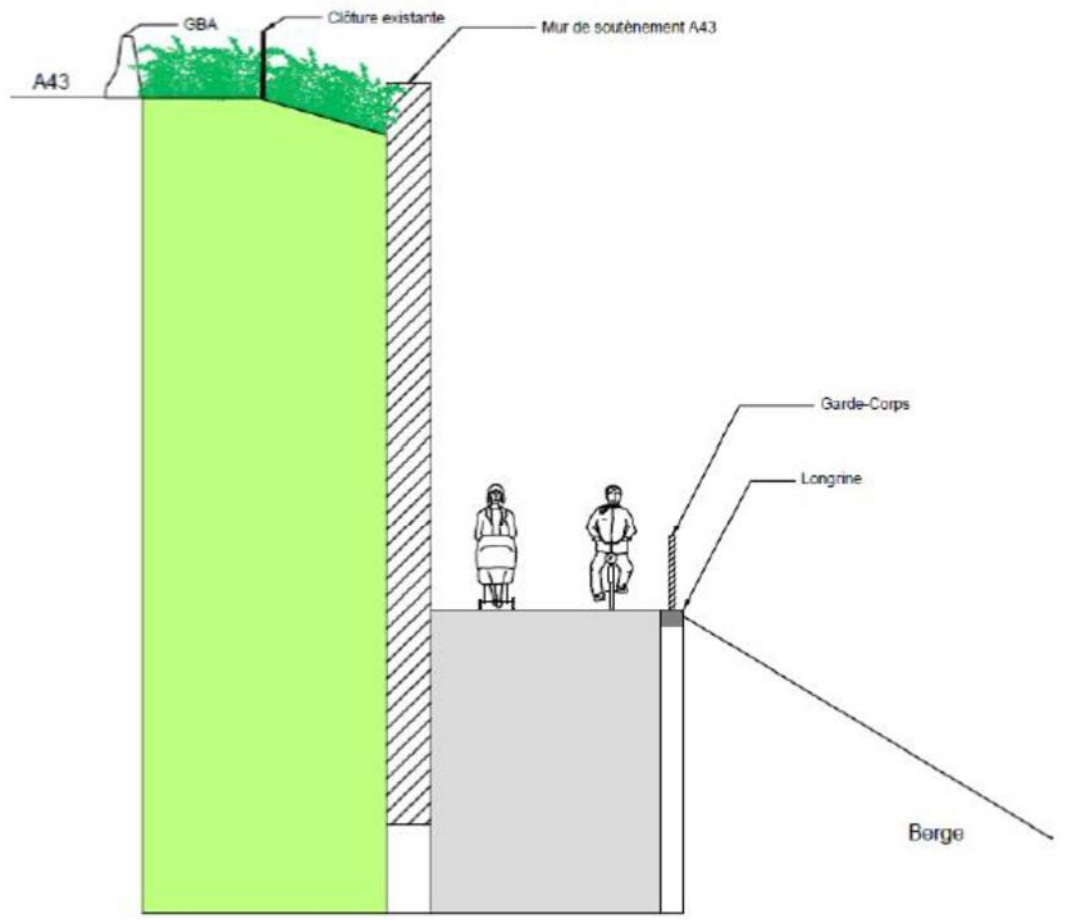
Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Création de passerelle
- Modification de passage à gué
- Typologie d'aménagement**
- Voie verte (projeté)
- Partage de voirie

Voie verte



Profil projeté au droit des murs de soutènement existants de l'A43



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

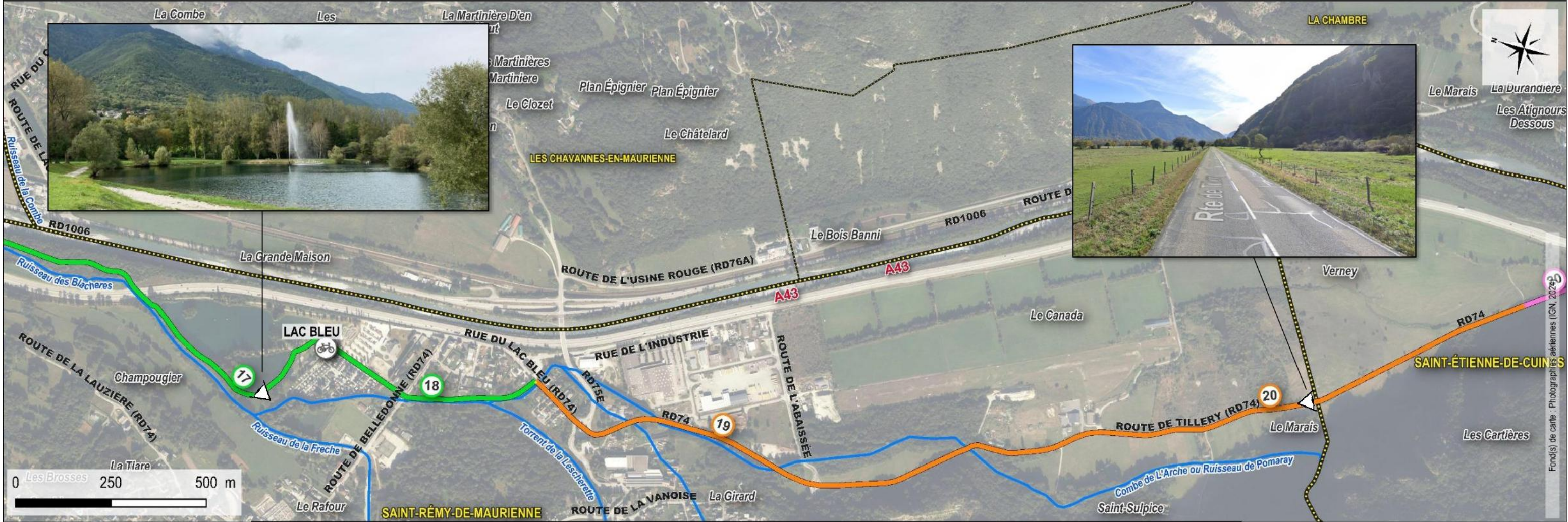
La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par
l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

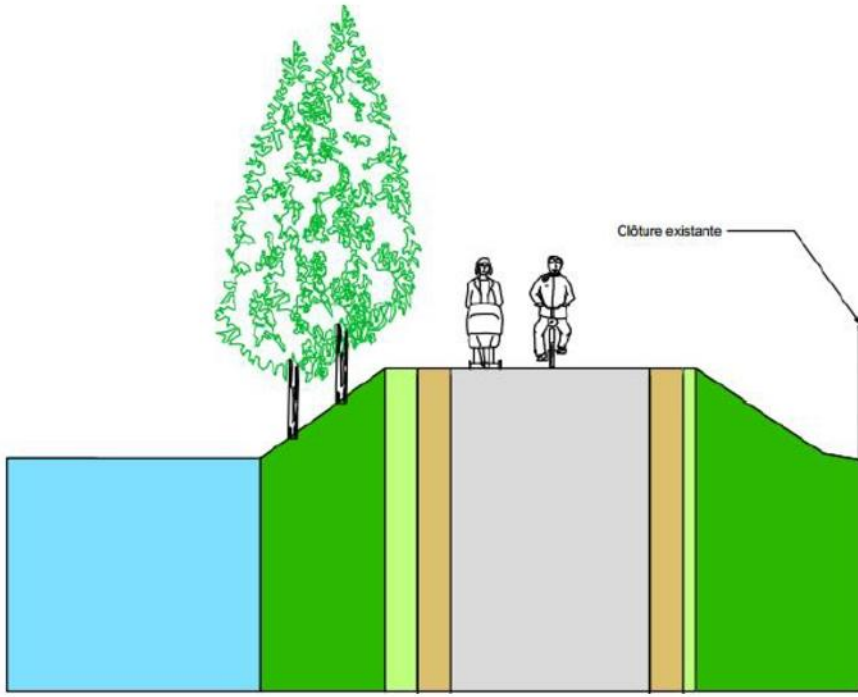
PRESENTATION DU PROJET



Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Halte principale
- Typologie d'aménagement**
- Voie verte (projeté)
- Partage de voirie
- Bandes cyclables bilatérales

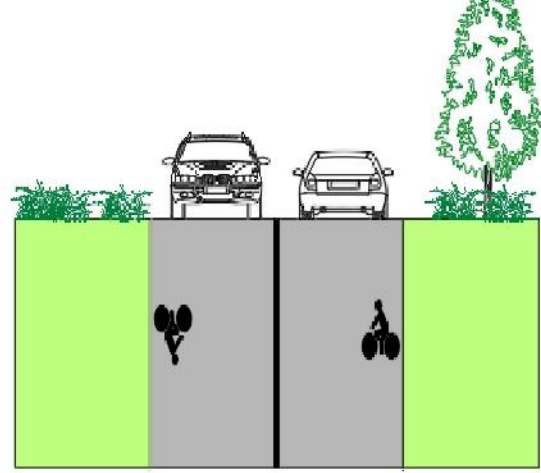
Voie verte au droit du torrent de la Lescherette



Esquisse de la halte du Lac Bleu



Partage de voirie



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

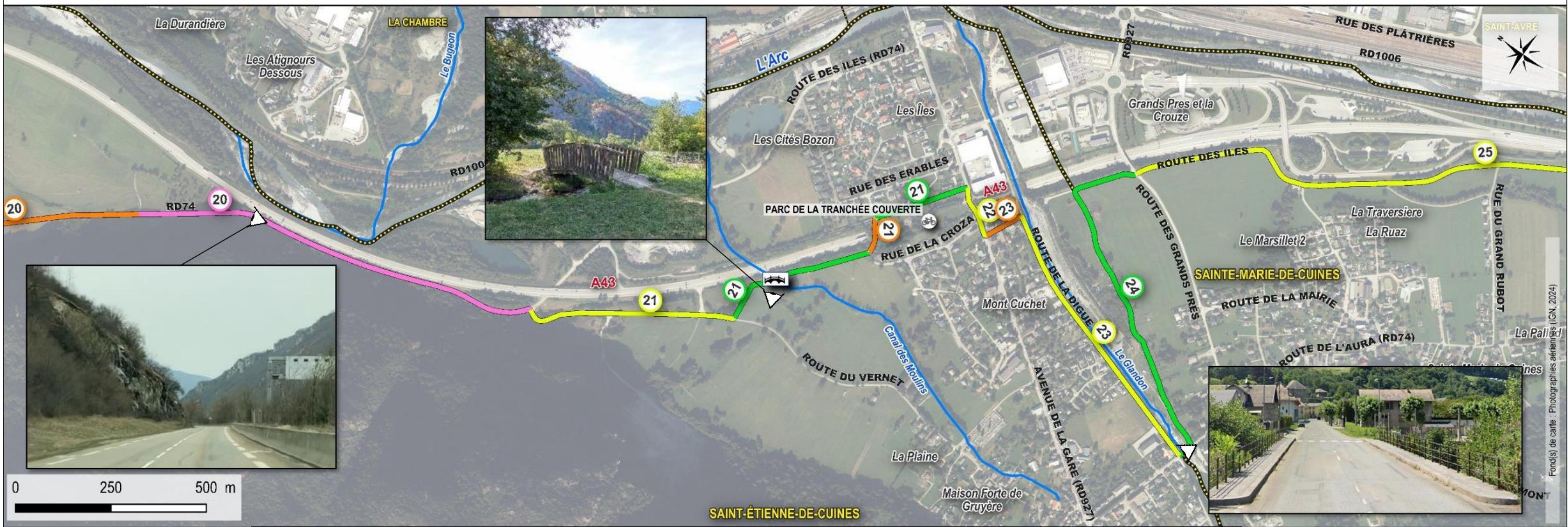
La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par
l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

PRESENTATION DU PROJET

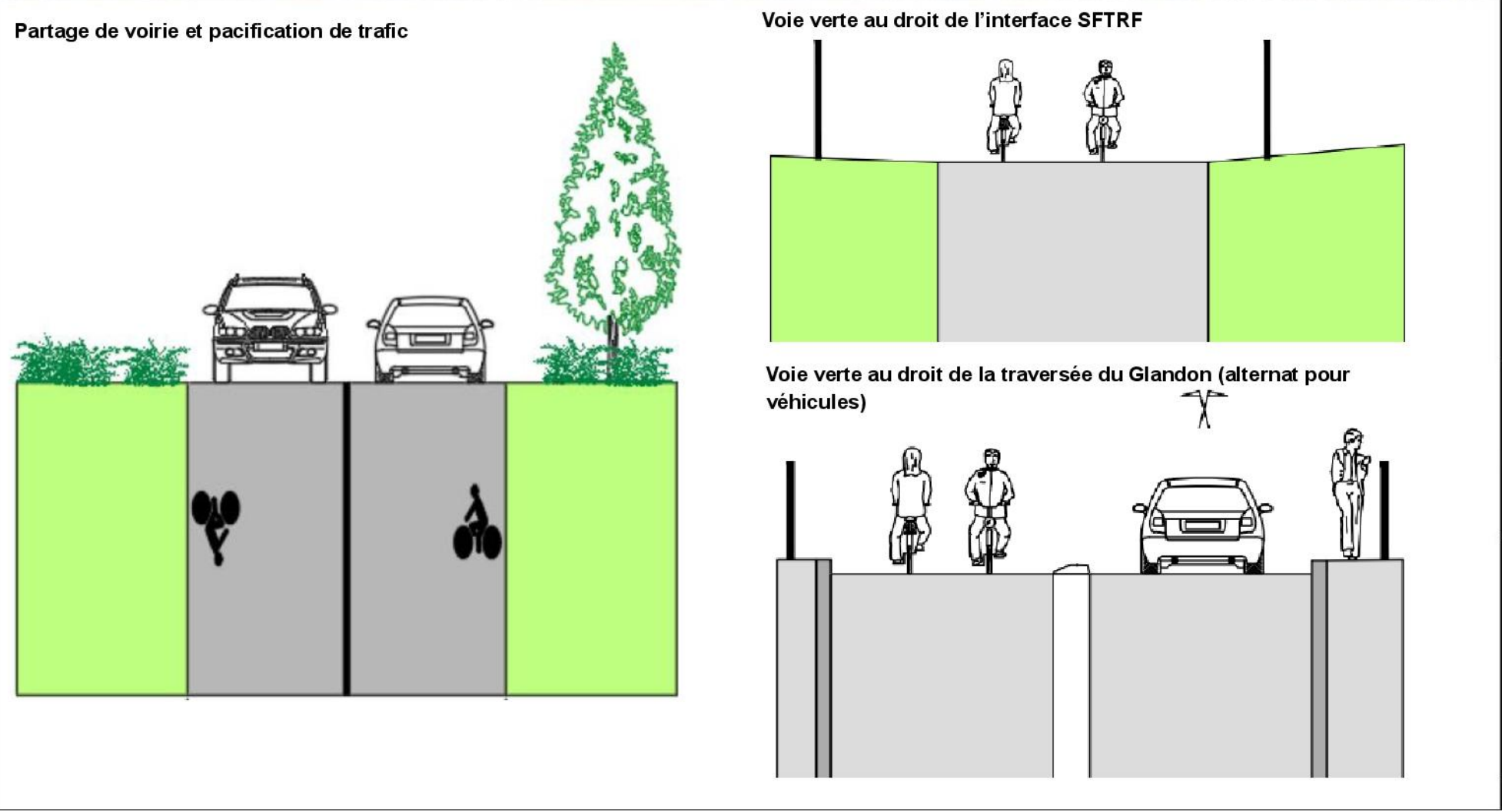


Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Halte secondaire
- Création de passerelle

Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)
- Partage de voirie
- Pacification de trafic (projeté)
- Bandes cyclables bilatérales



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

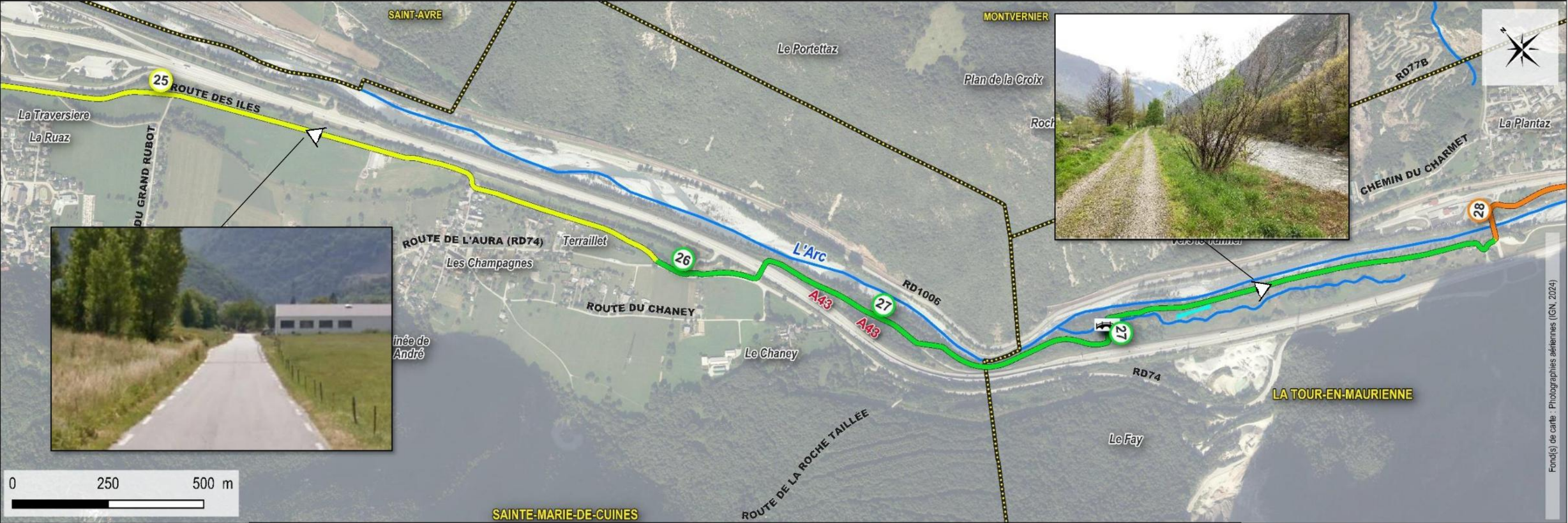
INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

Ingérop – 2026

PRESENTATION DU PROJET



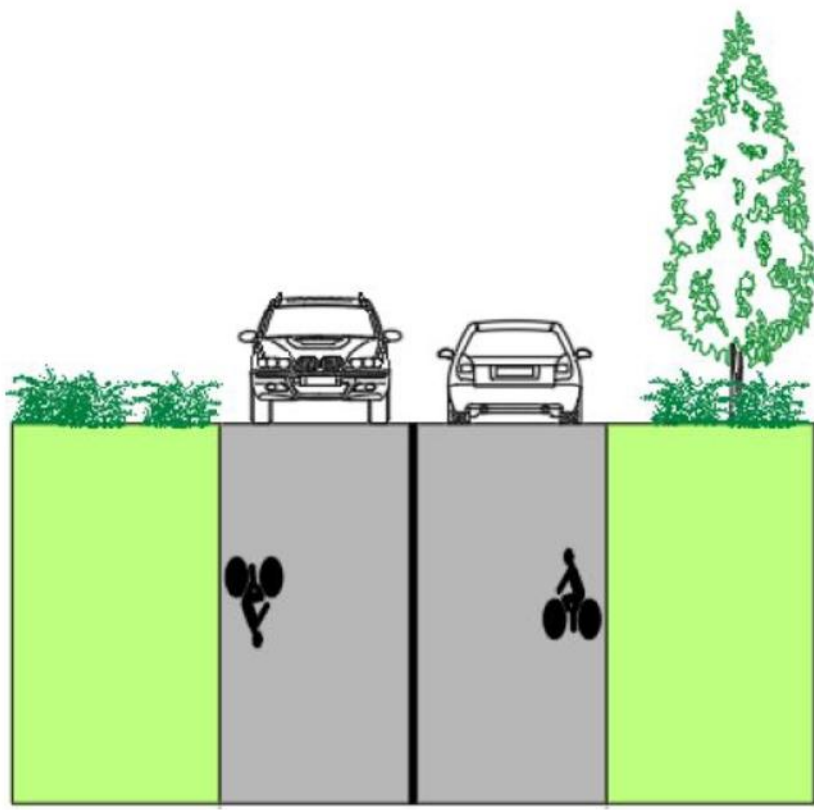
Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Création de passerelle
- Compensation hydraulique

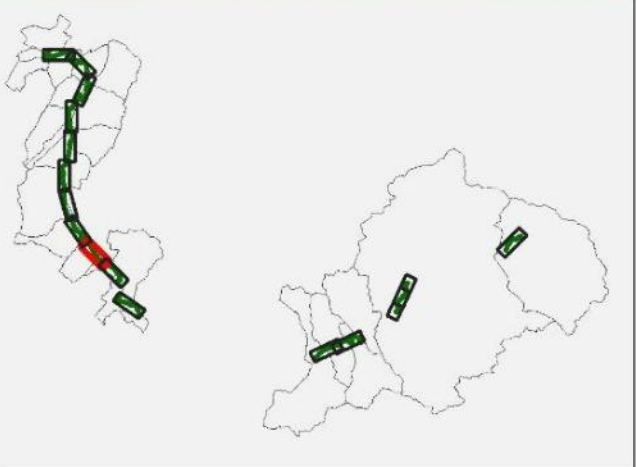
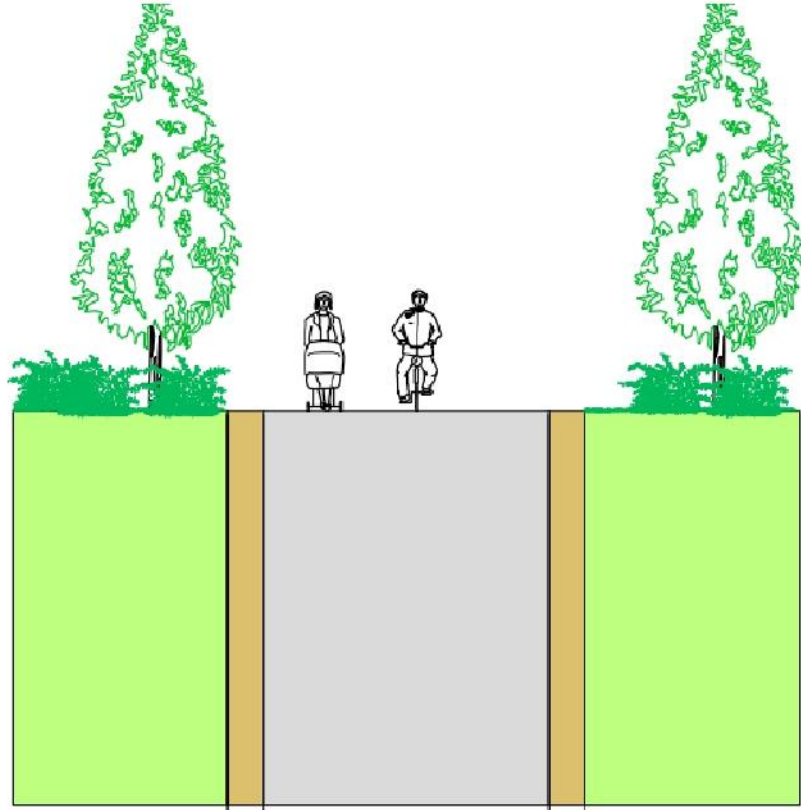
Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)
- Partage de voirie
- Pacification de trafic (projeté)

Pacification de trafic



Voie verte



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par
l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

PRESENTATION DU PROJET



Légende

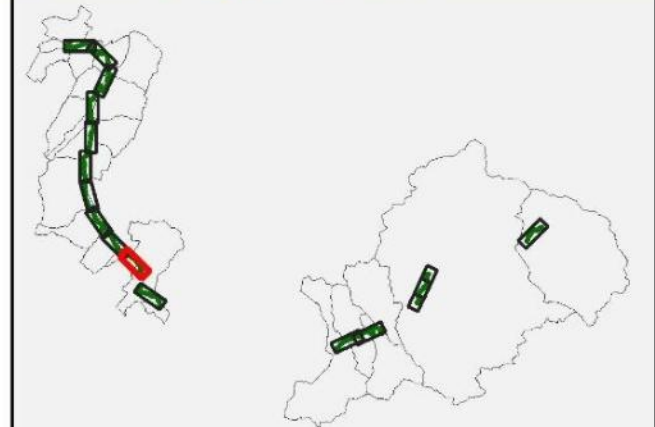
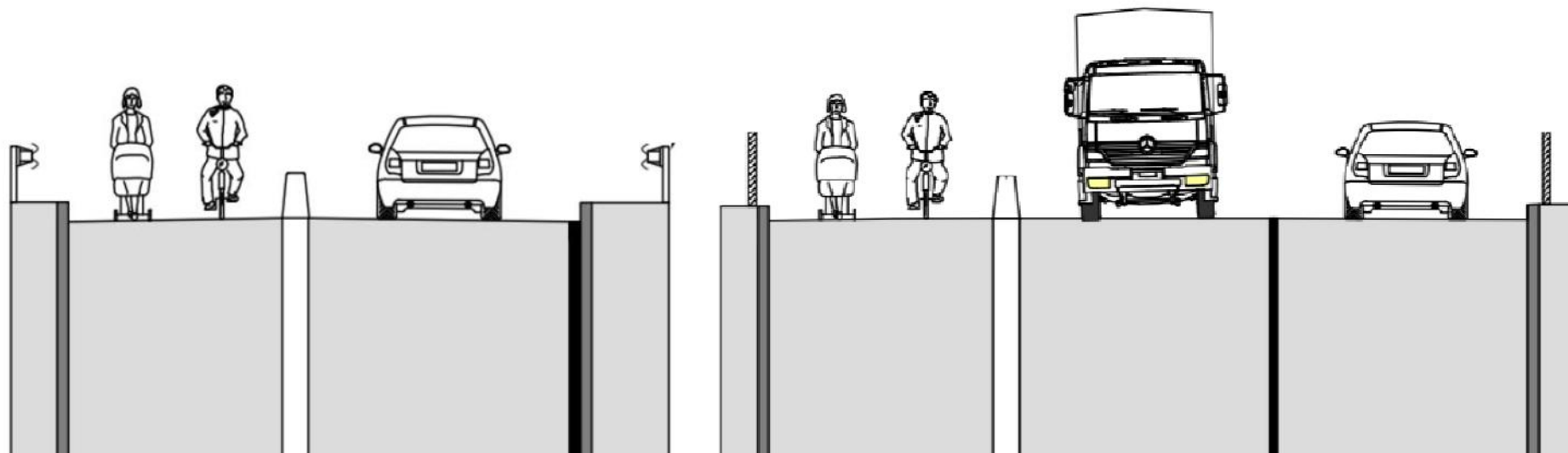
-  Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
-  Cours d'eau (DDT 73, 2024)
-  Halte secondaire
-  Création de passerelle

Typologie d'aménagement

-  Voie verte (projeté)
-  Partage de voirie
-  Pacification de trafic (projeté)
-  Pacification de trafic (existant)

**Voie verte au droit de l'ouvrage de franchissement de l'Hermillon
(alternat pour véhicule)**

Voie verte au droit de l'ouvrage de franchissement des voies ferrées et de l'A43

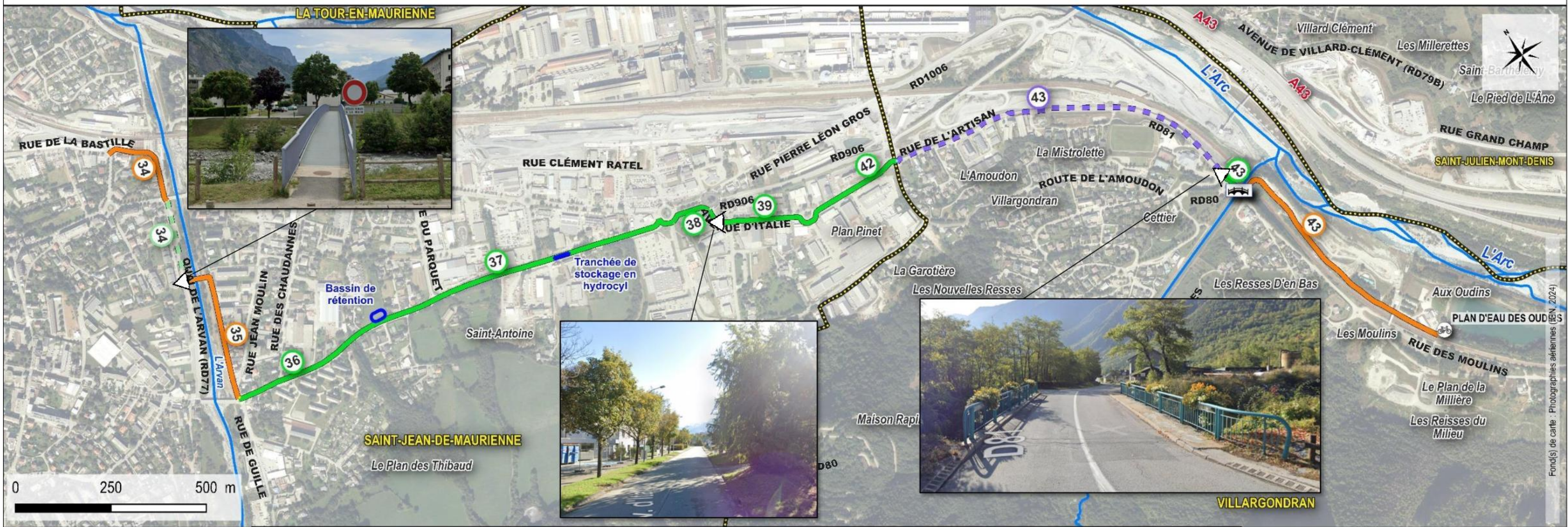


Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900



Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

PRESENTATION DU PROJET

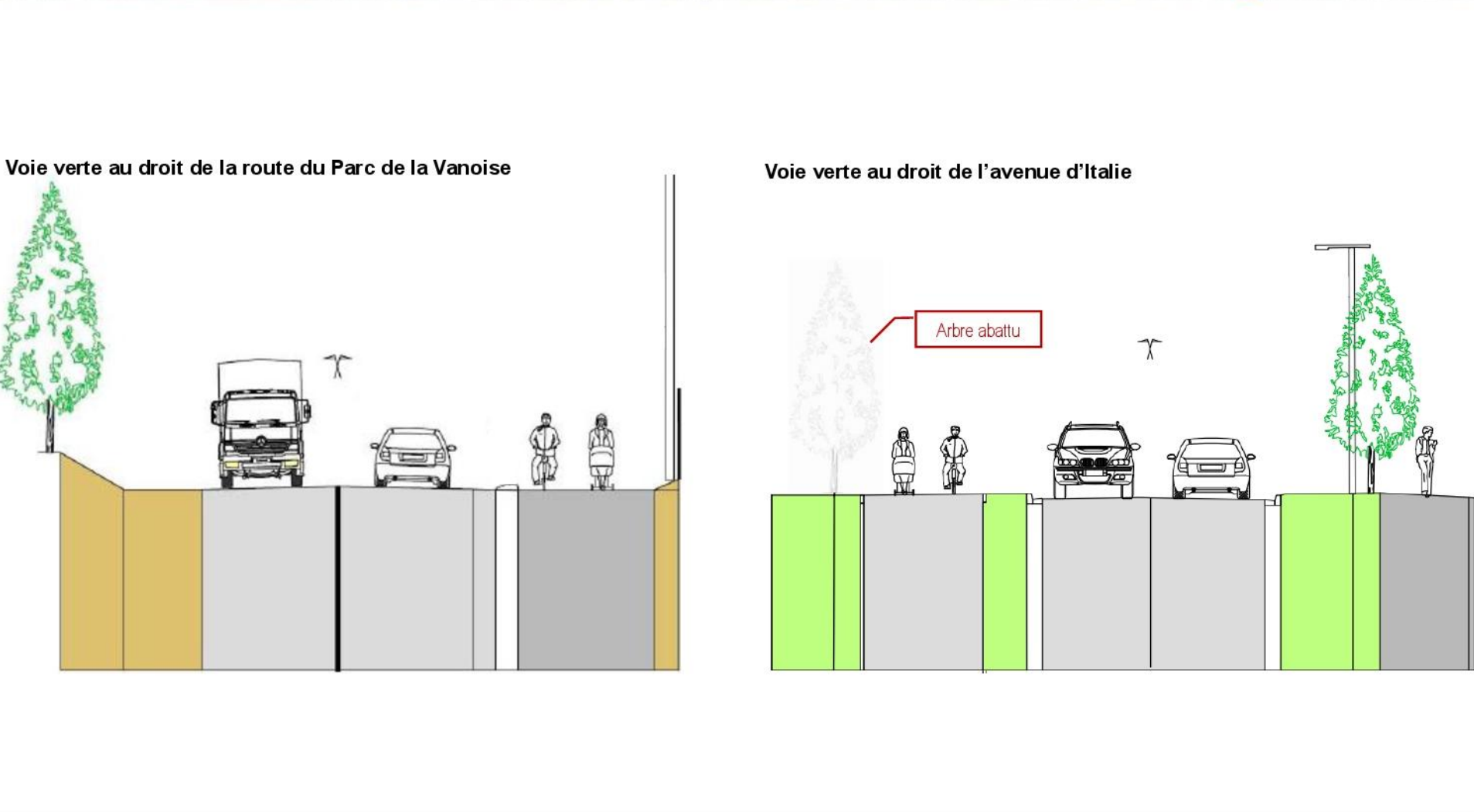


Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Halte secondaire
- Création de passerelle
- Dispositifs de gestion des eaux pluviales (Saint-Jean-de-Maurienne)

Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)
- Voie verte (existant)
- Partage de voirie
- Piste cyclable bilatérale (existant)



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

Ingérop – 2026

PRESENTATION DU PROJET

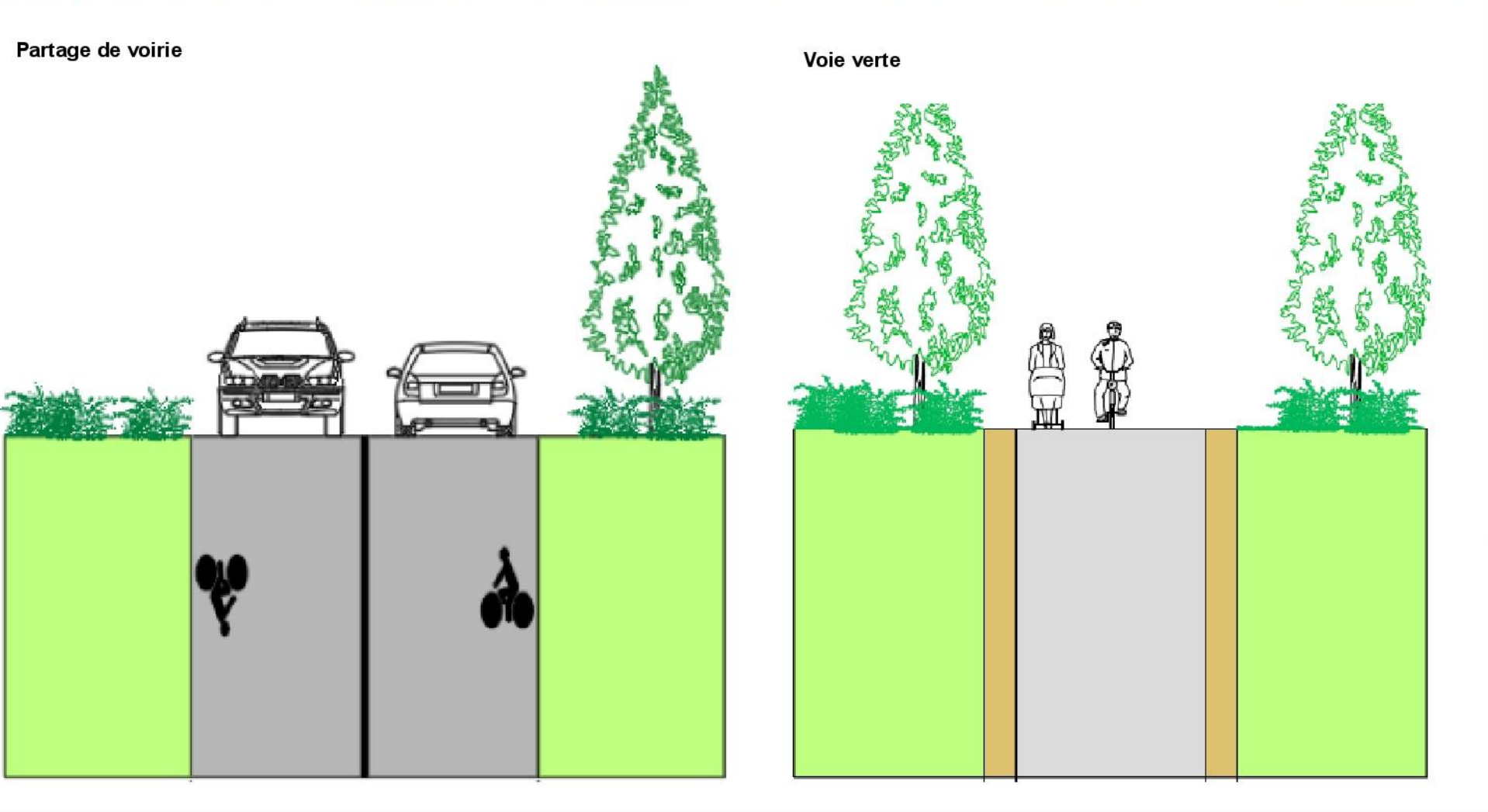


Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)

Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)
- Voie verte (existant)
- Partage de voirie



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

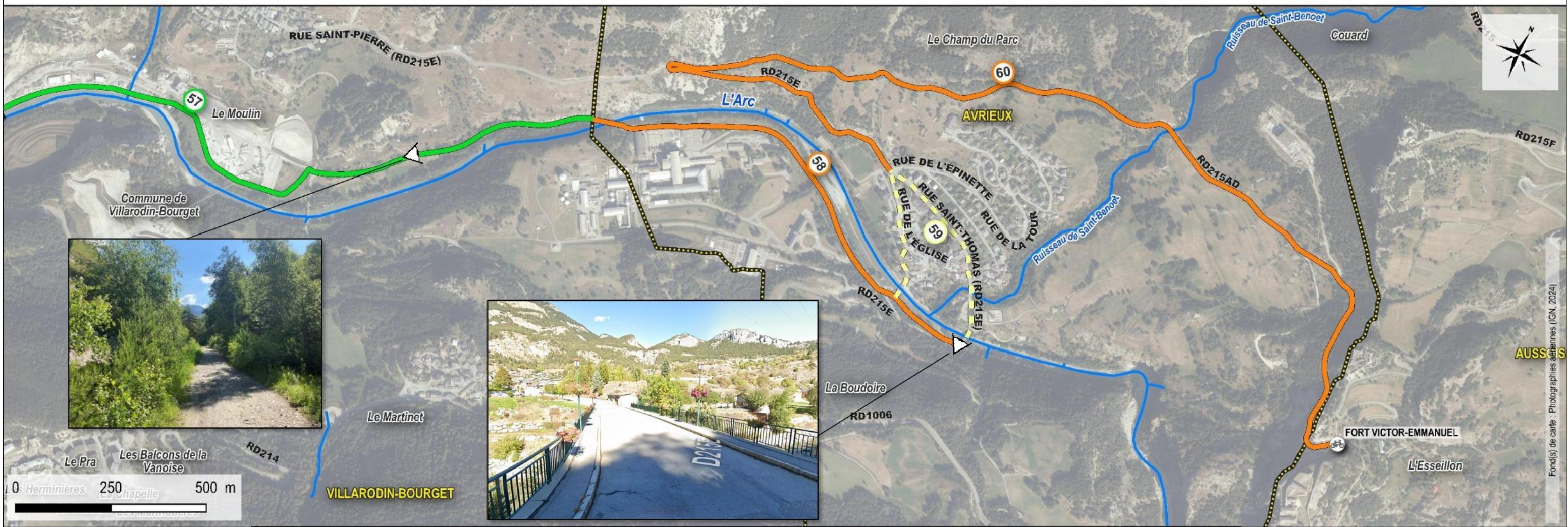
INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

Ingérop – 2026

PRESENTATION DU PROJET

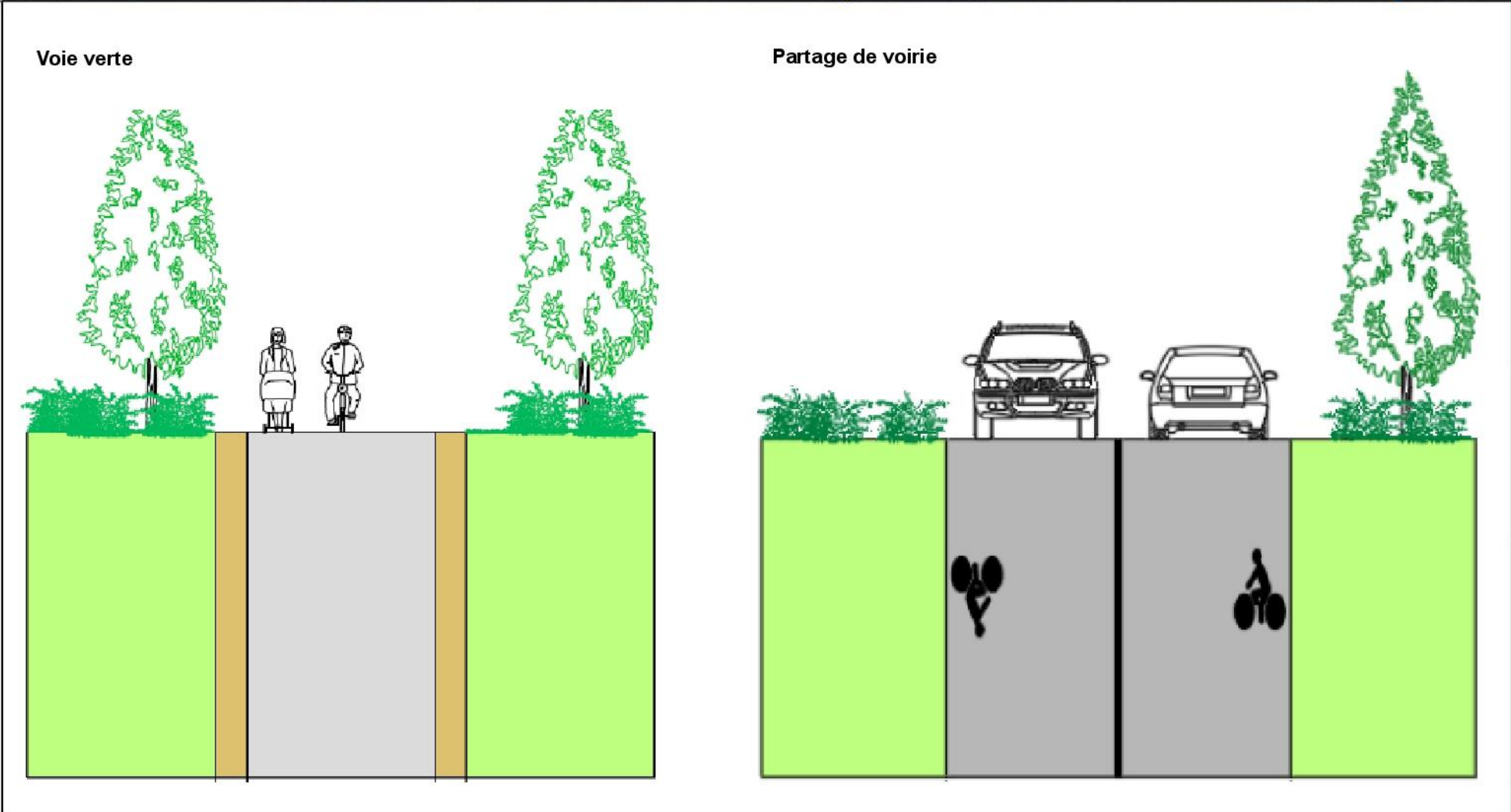


Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Halte secondaire

Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)
- Partage de voirie
- Pacification de trafic (existant)



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

Ingérop – 2026

PRESENTATION DU PROJET



Légende

Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)

Cours d'eau (DDT 73, 2024)

Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)
- Voie verte (existant)
- Partage de voirie

Partage de voirie

Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

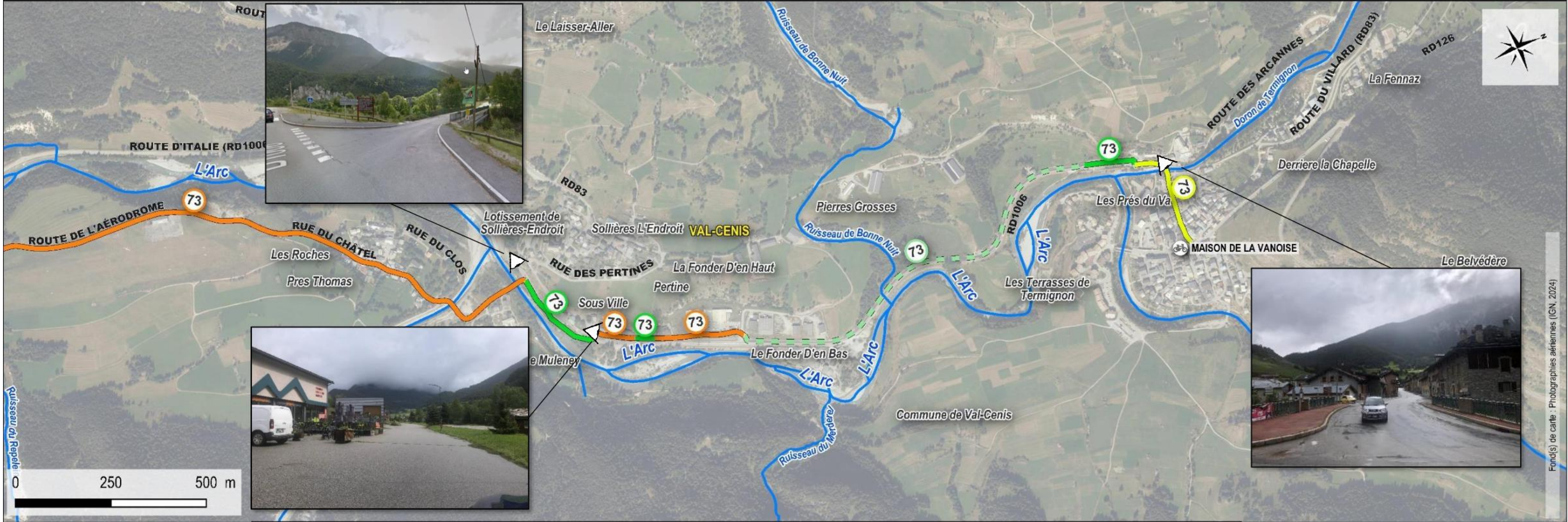
INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

Ingérop – 2026

PRESENTATION DU PROJET

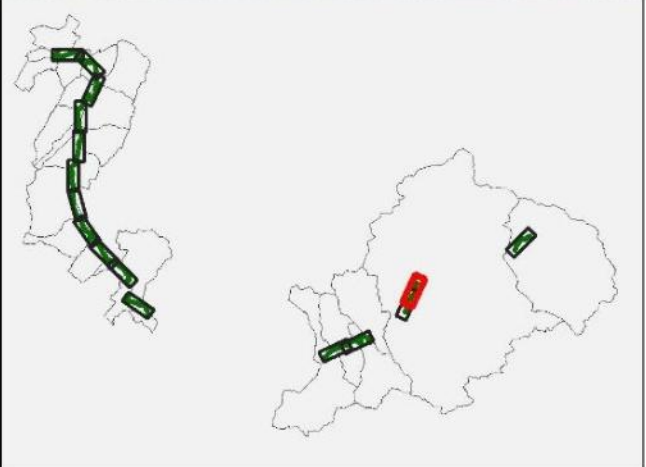
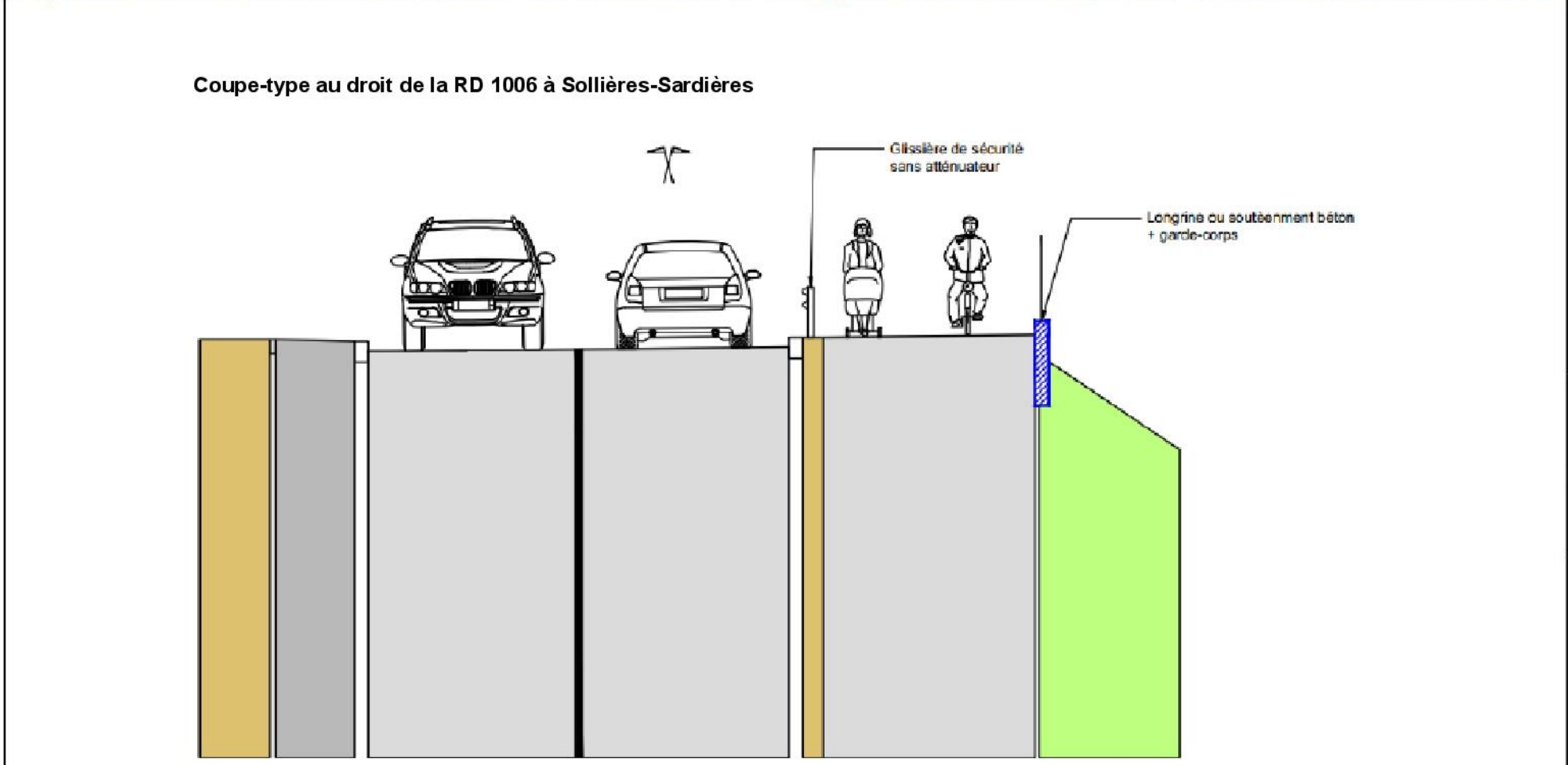


Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Halte secondaire

Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)
- Voie verte (existant)
- Partage de voirie
- Pacification de trafic (projeté)



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

INGÉROP
Inventons demain

Cofinancé par l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

PRESENTATION DU PROJET



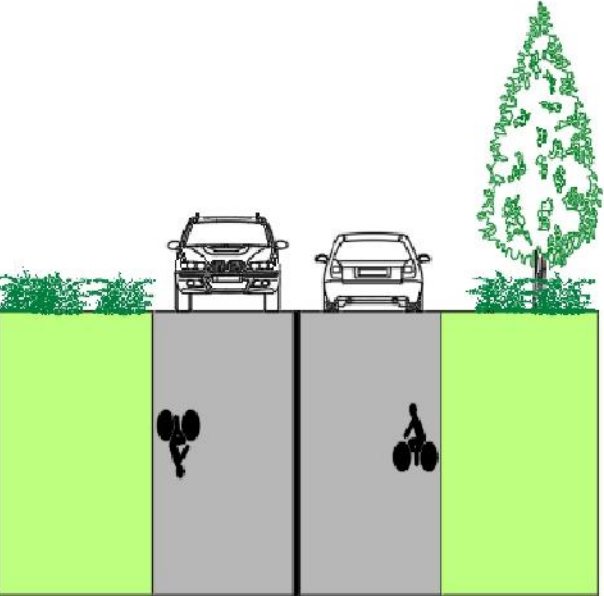
Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT 73, 2024)
- Halte secondaire

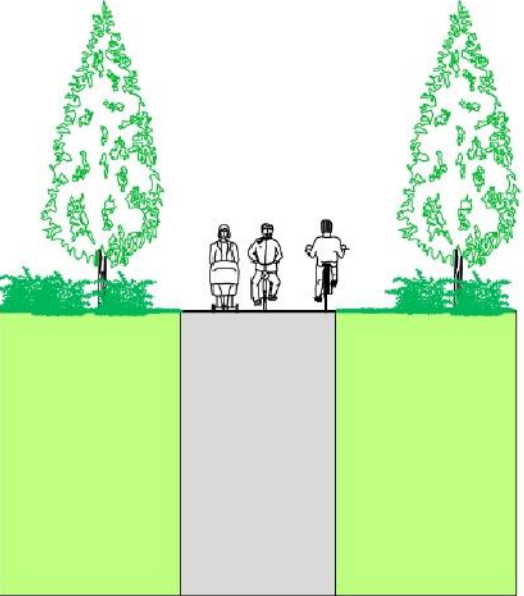
Typologie d'aménagement

- Voie verte (projeté)
- Partage de voirie

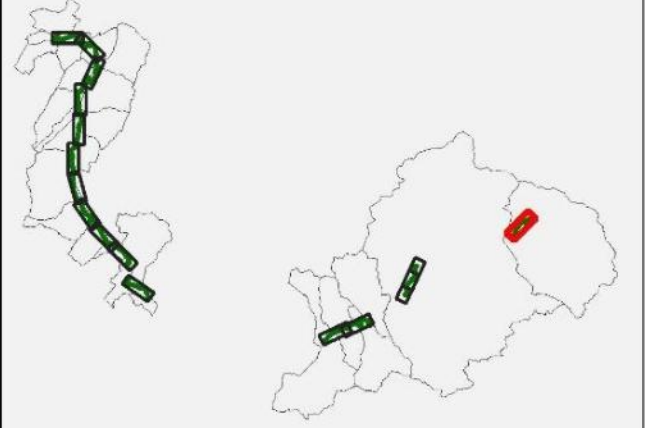
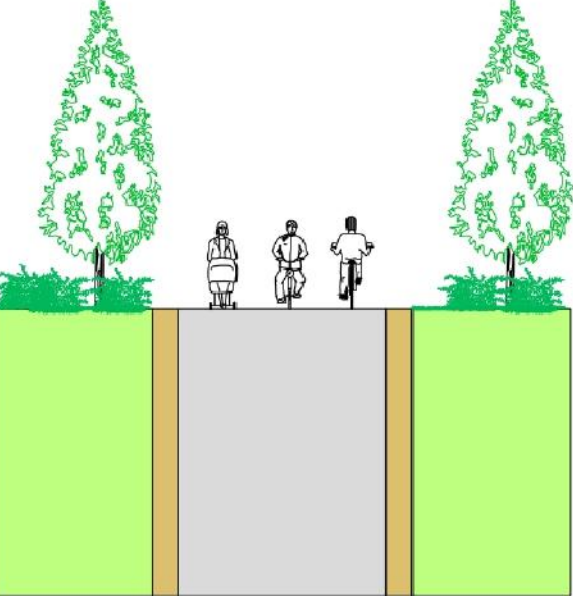
Partage de voirie



Voie verte sans accotement



Voie verte avec accotement



Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

INGÉROP
Inventons demain

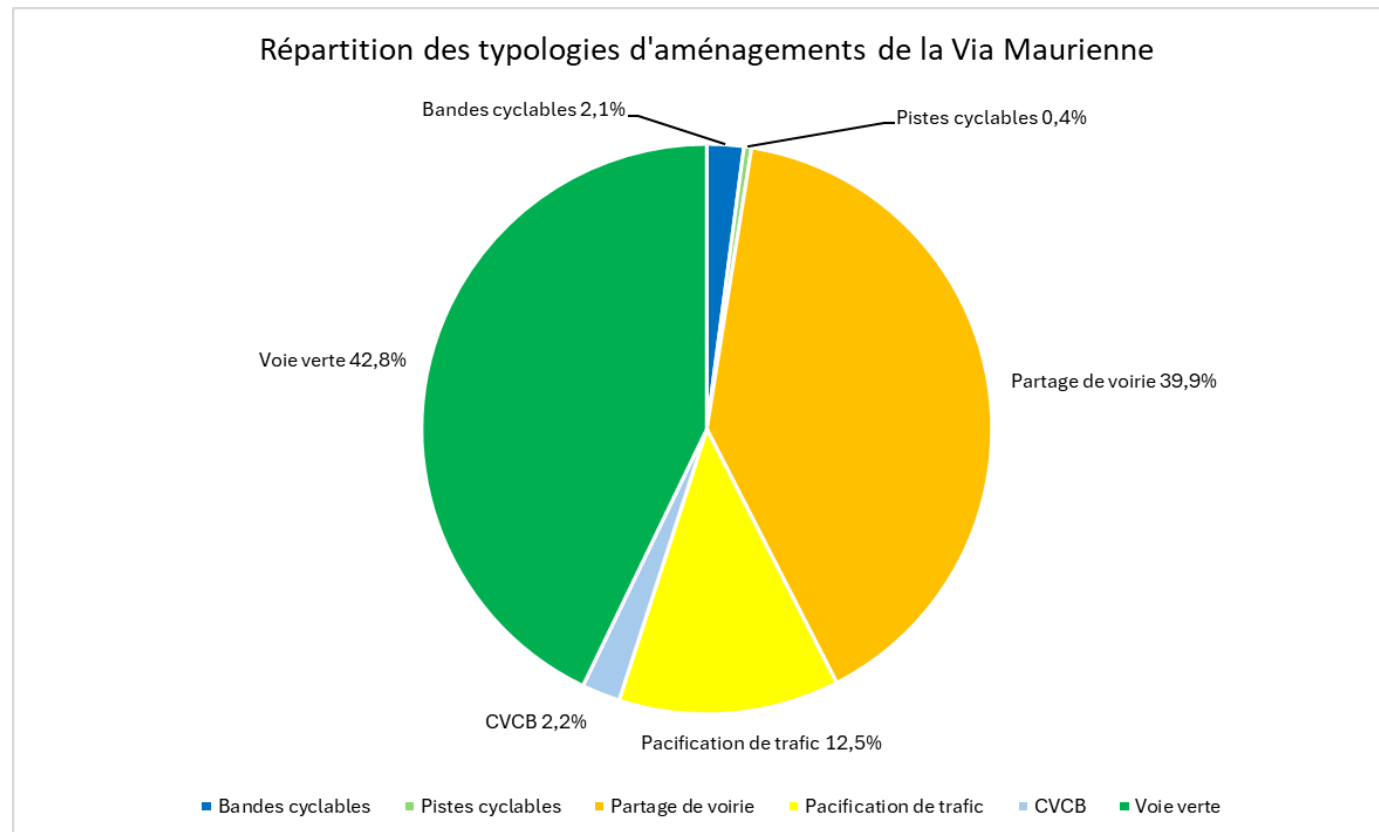
Cofinancé par
l'Union européenne

Date	Objet
06/01/2025	Edition de l'atlas
28/01/2025	Reprise – Commentaires client
13/02/2026	Reprise après dépôt officiel

I.5. TYPOLOGIES D'AMENAGEMENT

La répartition des différentes typologies d'aménagement de la véloroute Via Maurienne se fait comme suit (Figure 3).

Figure 3 : Répartition des typologies d'aménagement de la Via Maurienne



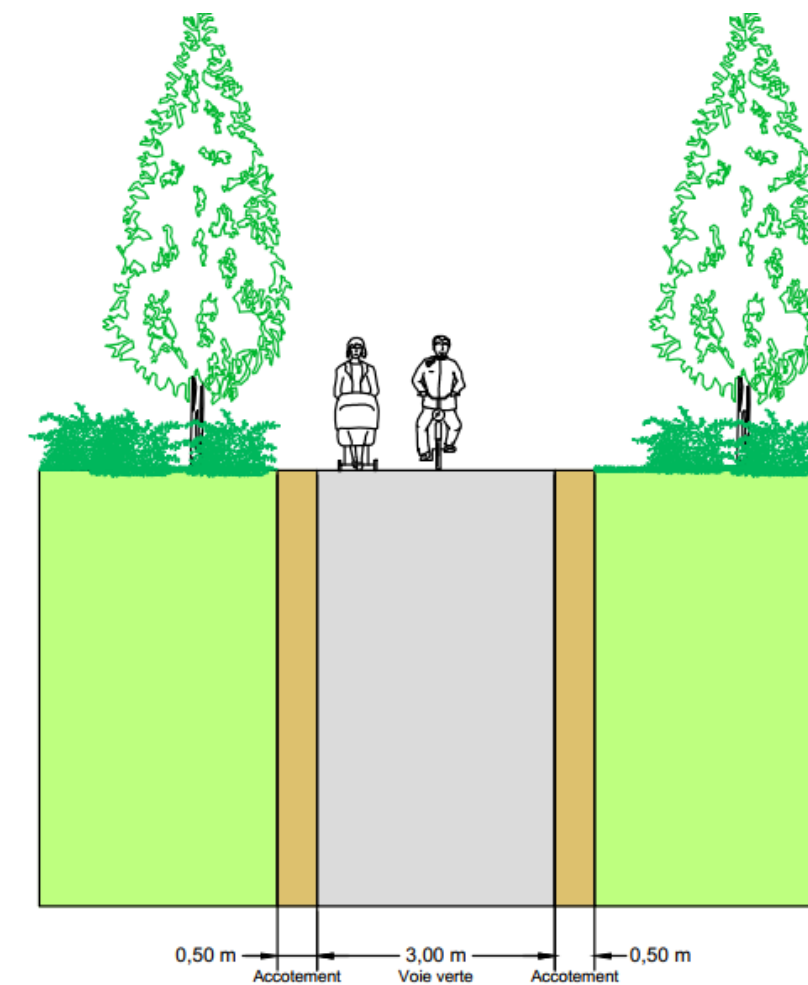
■ Voie verte

La voie verte est un aménagement pouvant accueillir tous les types de mode doux (cycles, engins de déplacement personnel motorisés, piétons et cavaliers) sans qu'aucun régime de priorité n'y soit défini.

Pour rappel, depuis le décret du 22/04/2022, certains véhicules motorisés peuvent être autorisés à emprunter la voie verte à titre de dérogation (accès riverains, accès aux parcelles agricoles et/ou forestières, etc.).

Le principe de cet aménagement est un aménagement en site propre, d'une largeur roulable de 3,0 à 4,0 m avec des accotements de 0,50 m de part et d'autre.

Figure 4 : Profil en travers type de la voie verte



Dans le cas où la voie verte se situe le long de routes existantes, notamment départementales, il est nécessaire de la protéger du risque de sortie de route des véhicules motorisés circulant sur la route.

La configuration convenue avec les services du Département de la Savoie pour les routes départementales est la suivante :

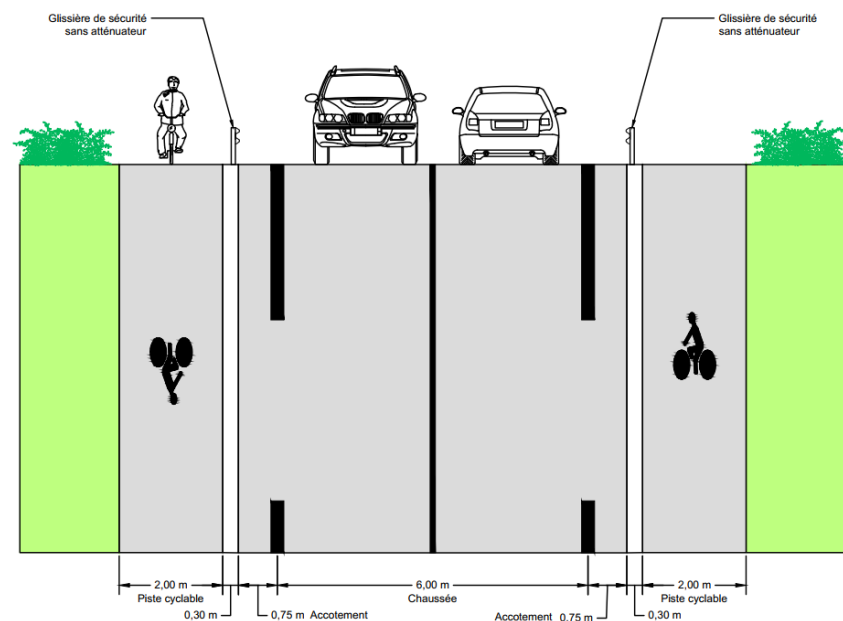
- chaussée : largeur souhaitée par le gestionnaire ;
- accotement : 0,75 m en enrobés ;
- dispositif de retenue : 0,30 m dans le cas d'une glissière métallique ou 0,36 m pour un muret véhicule léger en béton (MVL) ;
- voie verte : 3,0 m avec un accotement de 0,50 m supplémentaire, 4,0 m en cas de manque de visibilité et de circulation de véhicules motorisés, 4,50 m exceptionnellement en cas de passage de véhicules lourds pouvant circuler en marche arrière.

■ Piste cyclable bilatérale

Les pistes cyclables sont comme leur nom l'indique réservées uniquement aux cycles. C'est un aménagement en site propre par sens de circulation de part et d'autre d'une chaussée existante. La largeur roulable minimale d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 2,00 m. Les pistes sont protégées de la circulation par une glissière.

L'aménagement d'une piste cyclable bilatérale est le plus opportun à proximité de franchissements complexes (types passages à niveau). Des passages en bandes cyclables peuvent également être nécessaires pour des questions d'emprises disponibles ou d'autres impacts notamment.

Figure 5 : Profil en travers type d'une piste cyclable bilatérale

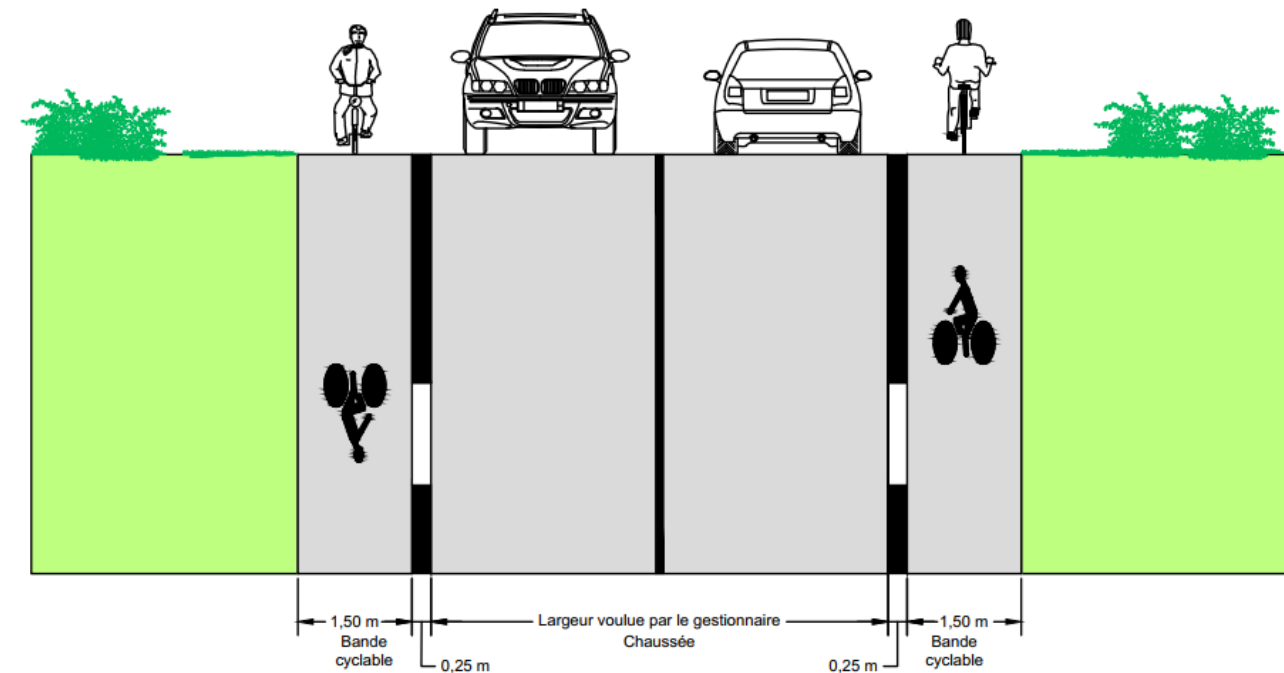


■ Bande cyclable bilatérale :

Les principes de cet aménagement sont les suivants :

- une chaussée centrale à double sens ; largeur selon les prescriptions du Département de la Savoie pour l'ensemble des RD ;
- des bandes cyclables de 1,50 m de large hors marquages. Les bandes cyclables sont au même niveau que la chaussée et constituent donc les accotements demandés par le Département de la Savoie.

Figure 6 : Profil en travers type de bandes cyclables bilatérales



■ Partage de voirie

Ce type de configuration ne prévoit **pas la réalisation de travaux neufs** hormis la réalisation de signalétique verticale et horizontale pour signaler la présence des cycles.

Ces dispositifs ont pour but de rappeler la présence des cyclistes pour que les chauffeurs des véhicules motorisés restent vigilants en raison de la présence possible d'utilisateurs des modes actifs dans les emprises de la chaussée.

■ Pacification de trafic

En plus des éléments liés à la configuration en partage de voirie, cette configuration a comme principe de **réaliser des aménagements afin de limiter la vitesse des véhicules motorisés** et ainsi permettre une meilleure cohabitation avec les modes actifs et une meilleure sécurité. Les aménagements à même de limiter la vitesse sont :

- les chicanes ;
- les plateaux surélevés ;
- les coussins berlinois notamment, etc.

Dans le cadre du projet, les aménagements de limitation de la vitesse choisis par les communes concernées sont la mise en place de plateaux surélevés.

■ Chaussée à voie centrale banalisée ou bidirectionnelle (CVCB)

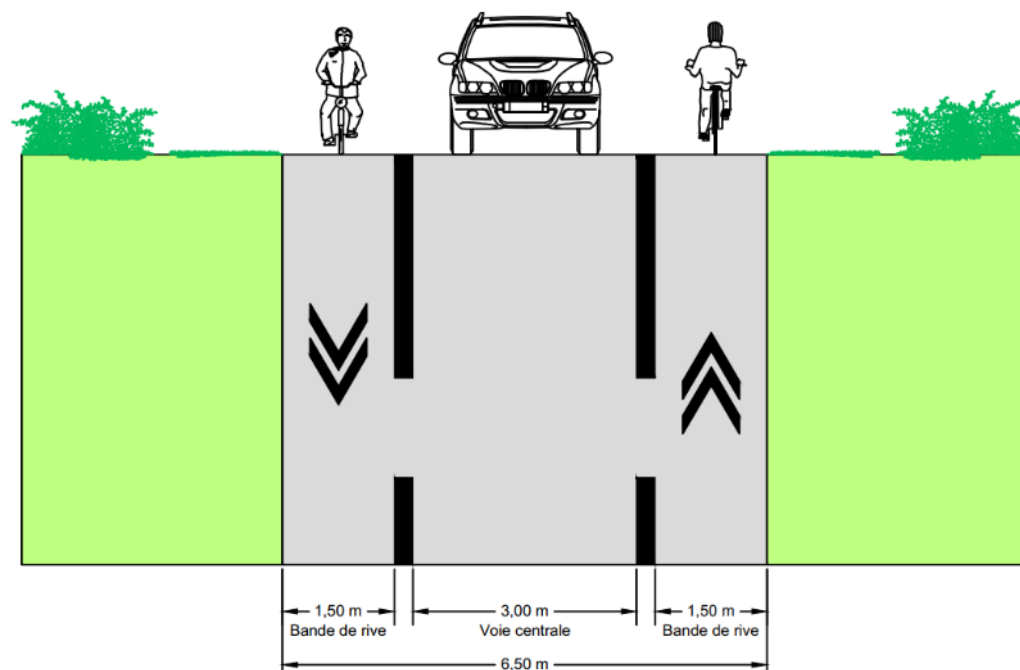
Les principes de cet aménagement sont de réaliser :

- une voie centrale pour les véhicules motorisés où ceux-ci ne peuvent pas se croiser ;
- des bandes de rive utilisées par les modes actifs. Les véhicules motorisés peuvent emprunter ces bandes uniquement pour se croiser ; mais les modes actifs gardent la priorité sur ces bandes.

La mise en œuvre d'une CVCB nécessite d'avoir une charge de trafic limitée afin de permettre d'envisager une cohabitation sereine entre tous les modes de déplacements.

La bande centrale de largeur limitée permet d'envisager une baisse de la vitesse des véhicules motorisés.

Figure 7 : Profil en travers type d'une chaussée à voie centrale banalisée



I.6. OUVRAGES D'ART ET OUVRAGES HYDRAULIQUES

Le projet franchit certains cours d'eau impliquant la création ou la modification de divers ouvrages. Différentes études ont été menées sur les cours d'eau, elles sont présentées dans l'étude d'impact.

Des ouvrages d'art sont également prévus.

I.6.1. Ouvrages hydrauliques

Deux ouvrages hydrauliques sont modifiés dans le cadre du projet situés sur les sections de voie verte, ils sont répertoriés dans le tableau ci-dessous.

Figure 8 : Liste des ouvrages existants modifiés sur la voie verte de la Via Maurienne

Tronçon	Type d'ouvrage actuel	Commune	Cours d'eau traversé	Ouvrage futur
15	Buse Ø 600 mm Longueur 7,21 m	Saint-Georges-d'Hurtières	Affluent du ruisseau des Glaires à Saint-Georges-d'Hurtières	Ouvrage cadre de 1m x 0,7 m sur une longueur de 7,2 m
17	Passage à gué	Saint-Rémy-de-Maurienne	Ruisseau du Grivolley, affluent de l'Arc	Mise en place d'une canalisation sous le lit de Ø 800 mm avec maintien passage à gué submersible

I.6.2. Passerelles

Différentes études ont été menées sur les cours d'eau, elles sont présentées dans l'étude d'impact.

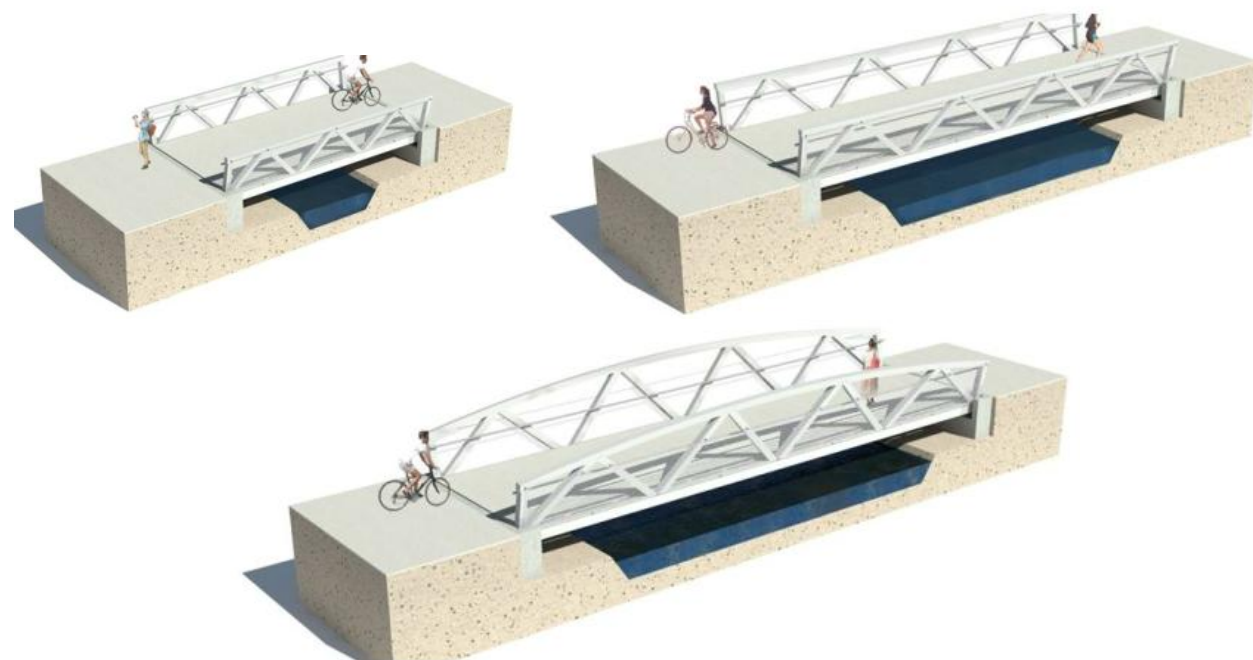
Les principes retenus pour le calage hydraulique et technique des franchissements de cours d'eau en passerelles sont les suivants :

- recul de 2m par rapport aux appuis ou berges actuels afin de ne pas venir impacter les berges lors du terrassement des appuis de la passerelle ;
- calage de la sous face du tablier des passerelles courantes (portée < 25 m) au-dessus de celle des passerelles existantes ;
- calage de la sous face du tablier des passerelles non courantes (portée > 25m) au-dessus du niveau de la crue Q100 + 1m ;
- reprise des berges par des techniques mixtes, en protection des futurs ouvrages, si nécessaire (enrochements, empierrement avec végétalisation, calés et dimensionnés en fonction de l'état et des contraintes des différents sites).

L'objectif de la conception architecturale des nouvelles passerelles est :

- de définir une identité pour la Via Maurienne afin d'être en cohérence avec les ouvrages existants en fond de vallée de la Maurienne ;
- présenter le meilleur compromis entre coût de construction et d'entretien limités ;
- d'assurer une qualité de leur insertion paysagère en limitant la hauteur entre le plan de roulement et la sous face du tablier ;
- de préserver l'écoulement des cours d'eau en limitant également la hauteur entre le plan de roulement et la sous face du tablier.

Figure 9 : Illustrations de la conception architecturale des futures passerelles



Les passerelles sont donc des ouvrages métalliques, répondant aux préconisations actuelles en la matière, notamment celles du Département de la Savoie à savoir :

- un revêtement en résine, pas en bois ;
- un dimensionnement pour le passage des balayeuses de voirie « classiques » ;
- une conception simple sans appel à des équipements types câbles métalliques potentiellement complexes à régler afin d'assurer le confort voire la sécurité des usagers.

Les passerelles projetées ont toutes une largeur utile de 3 m. Elles sont répertoriées dans le tableau ci-dessous :

■ Passerelles courantes

Cinq passerelles courantes sont aménagées au sein du projet cyclable de Via Maurienne.

Figure 10 : Liste des nouvelles passerelles courantes sur cours d'eau

Tronçon	Cours d'eau ou infrastructures traversés	Commune	Longueur
17	Bras du Pontet	Saint-Rémy-de-Maurienne	15,2 m
17	Ruisseau des Blachères	Saint-Rémy-de-Maurienne	12 m
21	Canal des Moulins	Saint-Étienne-de-Cuines	12,5 m
27	Ruisseau Eau salée, affluent de l'Arc	La Tour-en-Maurienne	20,3 m
43	Rieubel	Villargondran	22 m

■ Passerelles non courantes

Quatre passerelles non courantes sont aménagées au sein du projet cyclable de Via Maurienne.

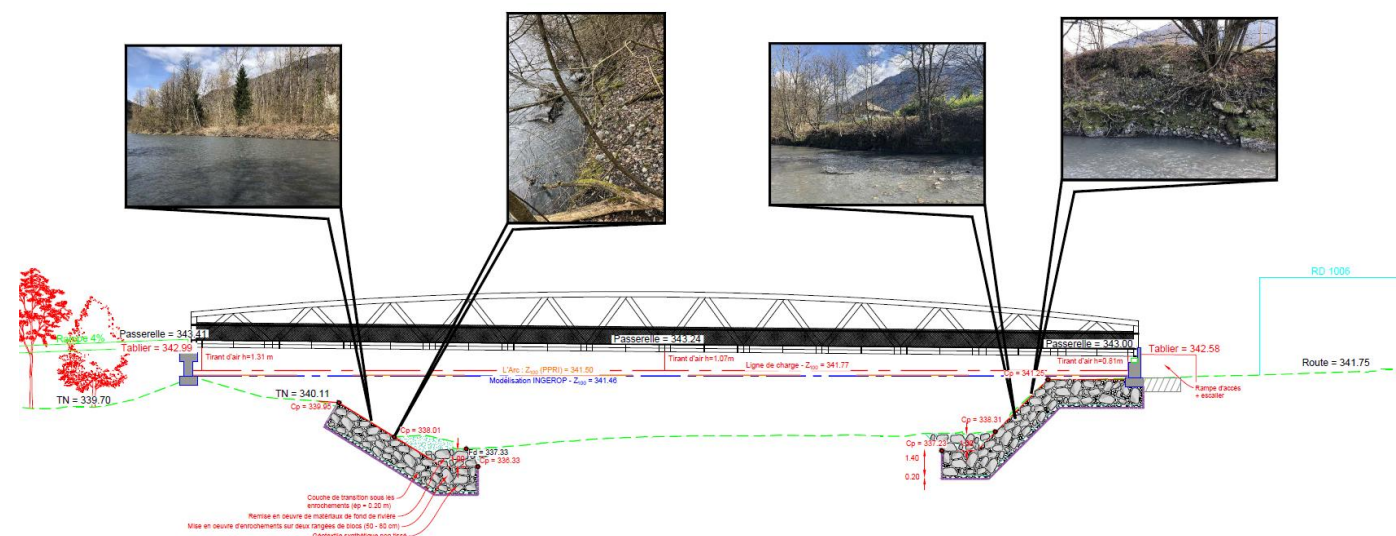
Figure 11 : Liste des nouvelles passerelles non courantes

Tronçon	Cours d'eau ou infrastructures traversés	Commune	Longueur
14	Arc	Argentine / Saint-Georges d'Hurtières	53,5 m
17	Ruisseau du Berger	La Chapelle	40 m
31	Arc	La Tour-en-Maurienne / Saint-Jean-de-Maurienne	57,6 m
31	RD1006	La Tour-en-Maurienne	42,5 m

Au droit de l'Arc à Argentine / Saint-Georges d'Hurtières, une passerelle non courante sera aménagée. Des enrochements seront mis en œuvre sur les deux rives de l'Arc, afin de protéger les berges sous la passerelle. Des lits de plants et plançons seront également mis en œuvre au-dessus des enrochements en rive gauche, afin d'assurer une protection de berge suffisamment haute.

Les rampes de part et d'autre de cette passerelle seront pentées à 4%. Elles seront soutenues en partie par les piles de pont permettant de soutenir l'ouvrage, tout en assurant l'écoulement des eaux provenant des débordements de l'Arc lors des crues, mais également par des piles dans la zone inondable en rive gauche.

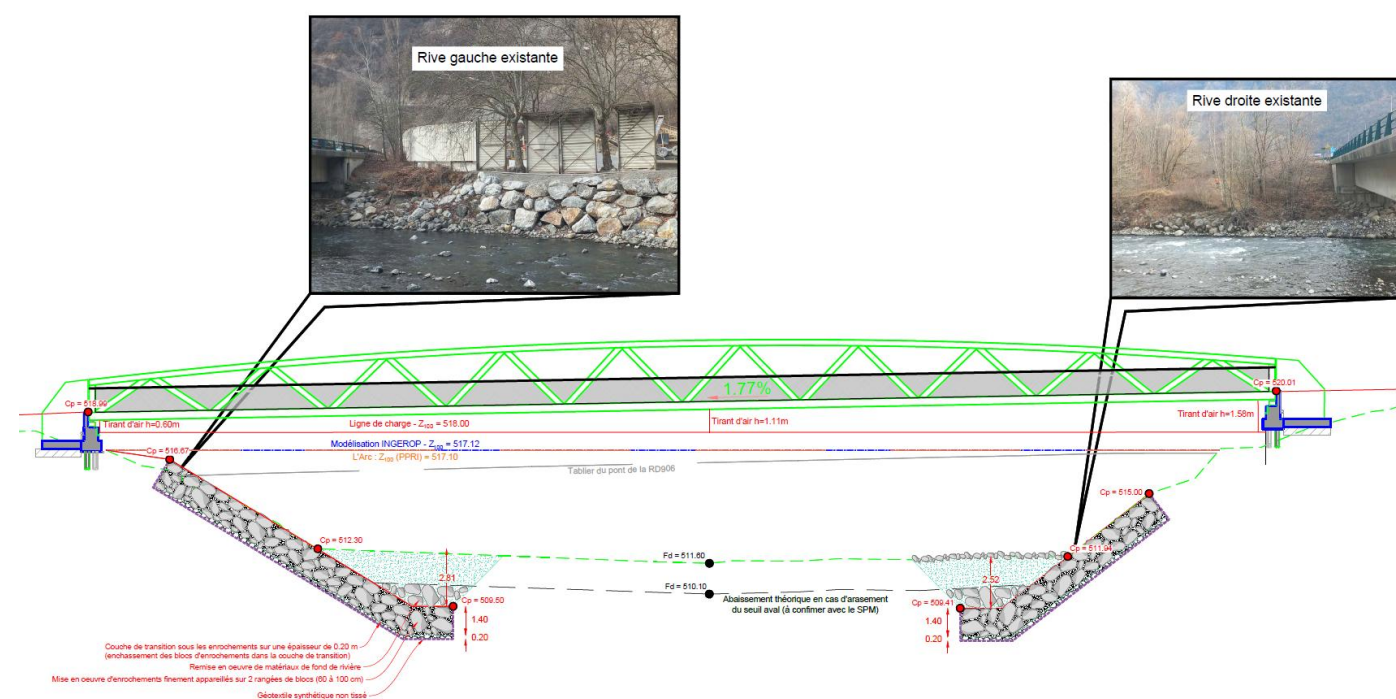
Figure 12 : Coupe de la passerelle projetée sur l'Arc à Argentine avec les enrochements et la rampe



Au droit de l'Arc à La Tour-en-Maurienne / Saint-Jean-de-Maurienne, une passerelle non courante sera aménagée. Des enrochements, libres ou bétonnés, seront remis en œuvre sur les deux rives sur un linéaire de l'ordre de 15 m, afin de protéger les berges sous l'ouvrage. Ces enrochements ont été ancrés suffisamment bas, afin de ne pas être impactés dans le cas où le seuil d'hermillon venait à être abaissé suite à l'étude d'ETRM.

Les principaux travaux sur les berges au droit de la passerelle projetée consistent en la mise en œuvre d'enrochement avec sabot para fouille, en rives gauche et droite.

Figure 13 : Coupe de la passerelle projetée sur l'Arc à La Tour-en-Maurienne avec les enrochements



La Figure 14 en page suivante présente la localisation des ouvrages de franchissement de cours d'eau.

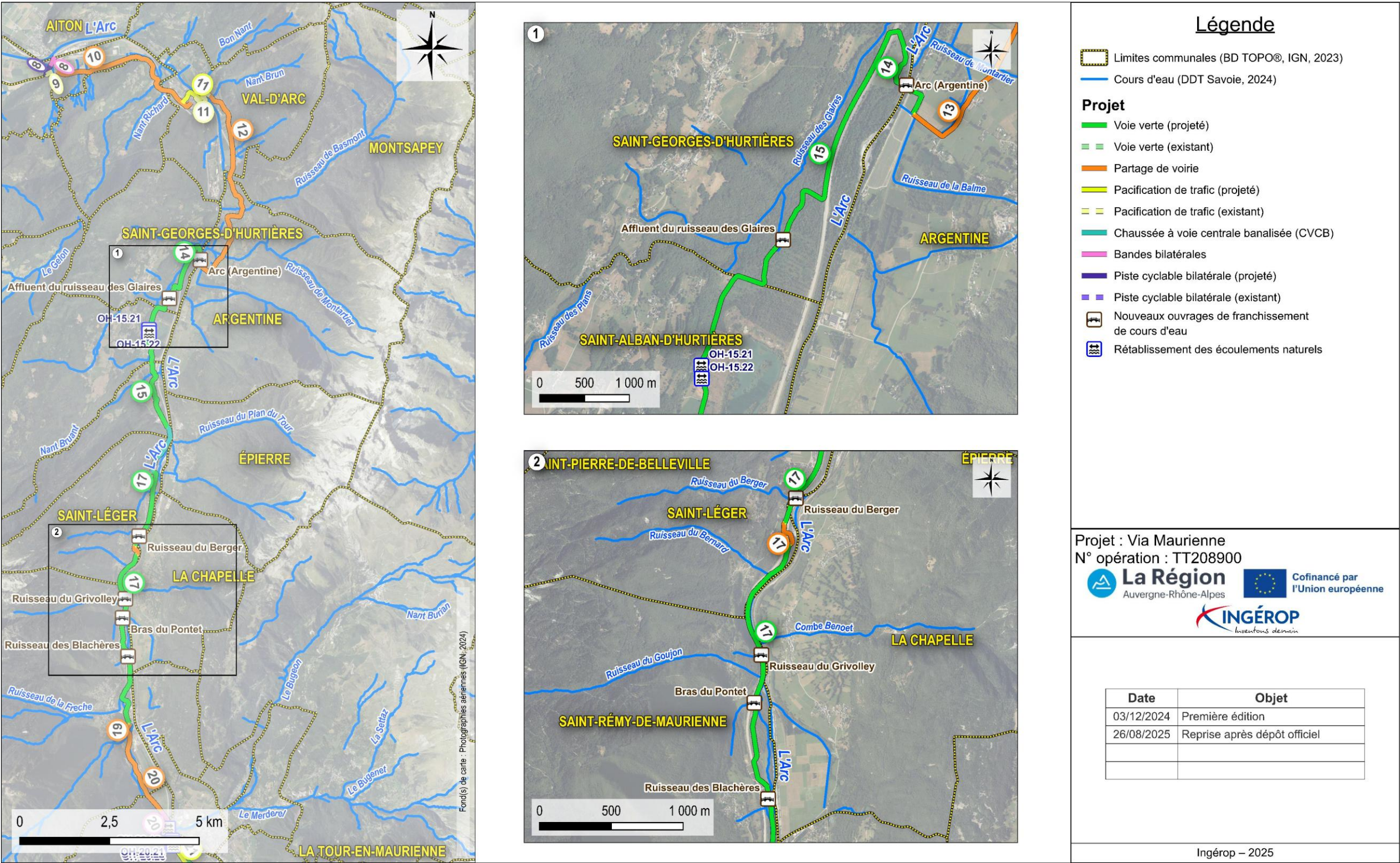
I.7. AUTRES OUVRAGES

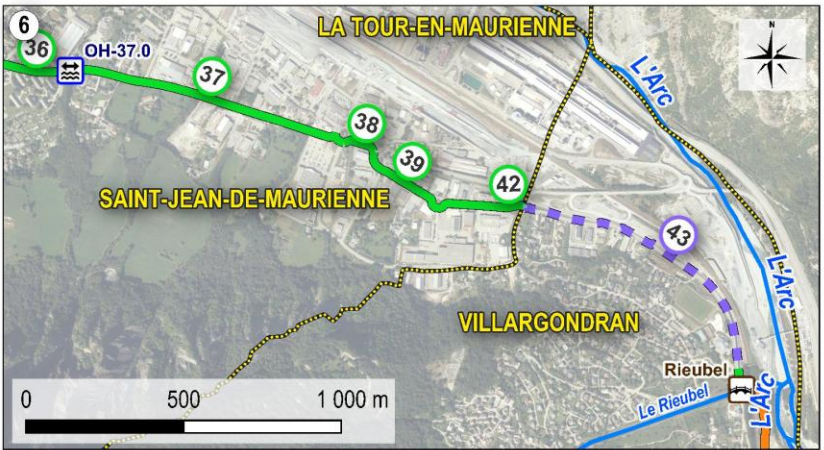
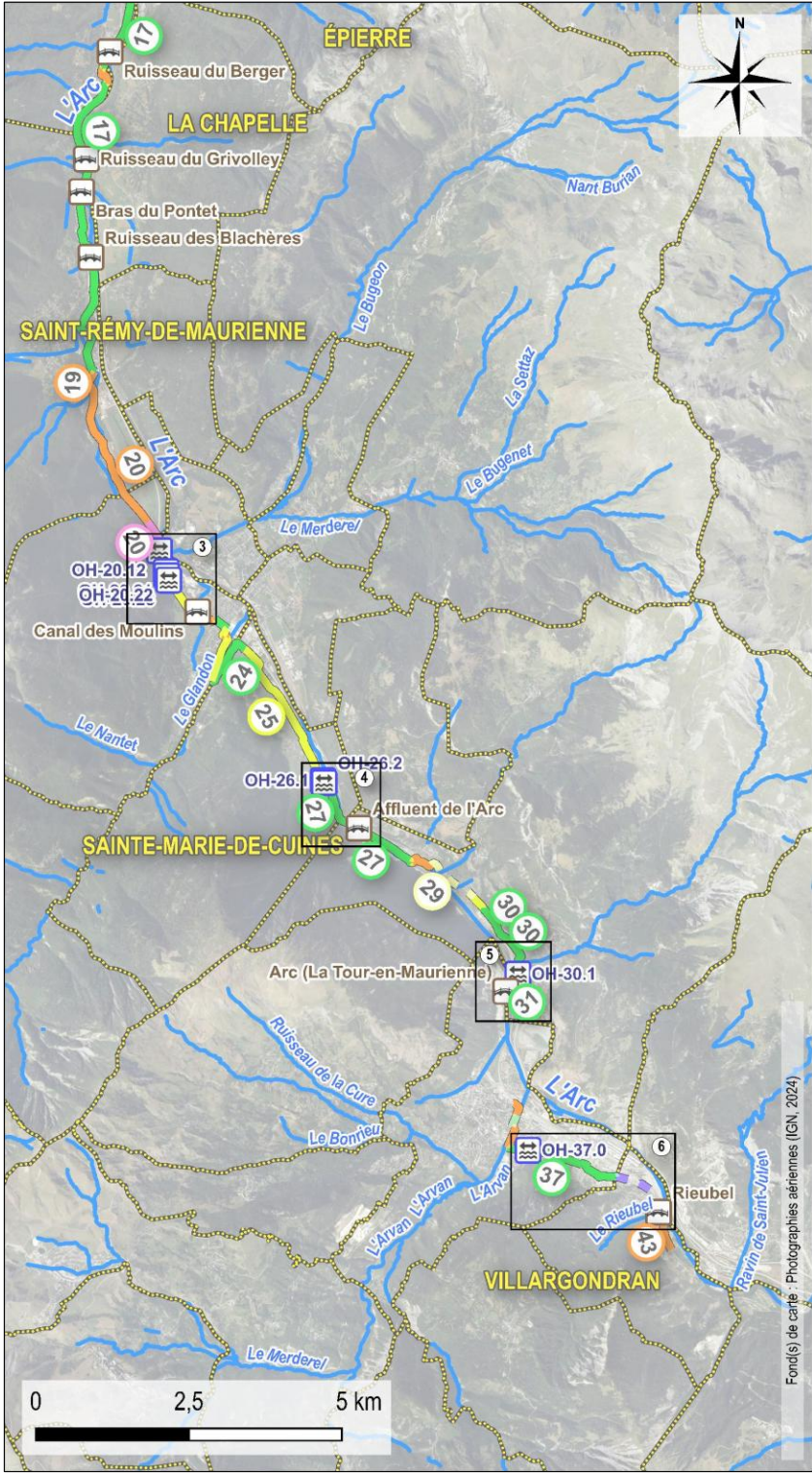
D'autres ouvrages sont nécessaires pour la réalisation des aménagements, ils sont principalement localisés aux abords des ouvrages hydrauliques ou ouvrage d'art sur la RD1006. Ainsi, il est prévu :

- des remblais renforcés au niveau de l'ouvrage de franchissement du ruisseau de l'eau salée dans le secteur du Cône du Fay à La Tour-en-Maurienne ;
- des remblais renforcés pour effectuer l'accès sur l'ouvrage de franchissement existant de l'A43 et des voies ferrées à La Tour-en-Maurienne ;
- un mur de soutènement pour la rampe d'accès à l'ouvrage de franchissement de la RD1006 coté La Tour-en-Maurienne ;
- un mur de soutènement à Sollières-Sardières (Val-Cenis) pour le maintien de la voie verte localisée le long de l'Arc.

Les murs en remblais renforcé consistent à associer des couches de remblais compactés sur des lits d'armatures métalliques ou synthétiques non-corrosive. Ces armatures sont accrochées sur les écailles, localisées en avant du mur.

Figure 14 : Localisation des ouvrages de rétablissement des écoulements naturels et des nouveaux ouvrages de franchissement de cours d'eau





Légende

- Limites communales (BD TOPO®, IGN, 2023)
- Cours d'eau (DDT Savoie, 2024)
- Projet**
- Voie verte (projeté)
- Voie verte (existant)
- Partage de voirie
- Pacification de trafic (projeté)
- Pacification de trafic (existant)
- Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)
- Bandes latérales
- Piste cyclable bilatérale (projeté)
- Piste cyclable bilatérale (existant)
- Nouveaux ouvrages de franchissement de cours d'eau
- Rétablissement des écoulements naturels

Projet : Via Maurienne
N° opération : TT208900

 **La Région**
Auvergne-Rhône-Alpes

 Cofinancé par
l'Union européenne

 **INGÉROP**
Inventons demain

Date	Objet
03/12/2024	Première édition
26/08/2025	Reprise après dépôt officiel

Ingérop – 2025

I.8. DESCRIPTION DES HALTES

Le bon fonctionnement d'un aménagement cyclable structurant pour un territoire suppose la mise en place d'équipements d'accueil d'information et de services, en réponse aux besoins des différents types d'usagers.

Pour garantir confort et sécurité, des haltes sont implantées telles des « stations-services » en libre-accès et doivent être connectées à des pôles du territoire (bourg avec commerces, point d'intérêt, etc.).

Le choix des haltes du projet s'est d'abord opéré par un repérage des points d'intérêt (patrimoine naturel, bâti ou culturel) et des équipements existants (bases de loisirs, aires de jeux et de pique-nique, pôles administratifs, etc.).

La distance entre les haltes a ensuite été déterminante pour la proposition de haltes à développer (en termes de services par exemple) et celles à créer en fonction des opportunités (potentiel paysager, enjeu de liaison avec un chemin de randonnée, proximité de points d'accès ou d'équipements, etc.). Elle a également pris en compte les recommandations définies par le schéma national des véloroutes et voies vertes :

- des haltes principales espacées entre elles de 20 à 30 km. Elles apportent l'ensemble des commodités citées ci-dessus ;
- des haltes secondaires tous les 8 à 15 km. Elles apportent une partie des commodités citées ci-dessus.

Le choix d'implantation des haltes et de leur équipement a été concerté avec les collectivités locales.

L'objectif premier de ces haltes est de permettre aux usagers de se reposer mais également d'avoir accès à différentes commodités :

- sanitaires ;
- aire de pique-nique ;
- point d'eau ;
- arceaux ou box vélos ;
- bornes de recharge VAE (vélo à assistance électrique) ;
- station de lavage.

■ Les haltes principales

Leurs fonctions d'accueil, d'information et d'animation en font un point d'entrée attrayant et privilégié notamment pour les excursionnistes.

Dans le cadre des études, plusieurs critères ont été utilisés pour déterminer leur emplacement tels que :

- la proximité de commerces et de services existants ;
- la possibilité de sécuriser l'accès ;
- une connexion directe au réseau routier et lorsque cela est possible, au réseau ferroviaire.

Sur environ 66 km, trois haltes principales sont envisagées :

- à Val d'Arc, près de l'office du tourisme ;
- à Saint-Alban-d'Hurtières, au lac des Hurtières ;
- à Saint-Rémy-de-Maurienne, à proximité du lac Bleu et de la zone de loisirs.

■ Les haltes secondaires

Sur environ 66 km, sept haltes d'accueil secondaires sont envisagées :

- taverne de l'Arc à Aiton (sur l'aire de covoiturage d'Aiton-Bourgneuf) ;
- parc de la tranchée couverte à Saint-Étienne-de-Cuines ;
- centre culturel de Pontamafrey à La Tour-en-Maurienne ;
- plan d'eau des Oudins à Villargondran ;
- Fort Victor-Emmanuel à Aussois ;
- maison de la Vanoise à Val-Cenis (Termignon) ;
- espace « Ludi'Lacs » à Bessans.

La Figure 15, ci-dessous, présente la localisation des haltes. Les tableaux suivants (Tableau 1 et Tableau 2) décrivent les haltes prévues dans le cadre du projet (caractéristiques techniques et esquisses).

Figure 15 : Carte du tracé général de la Via Maurienne et des haltes



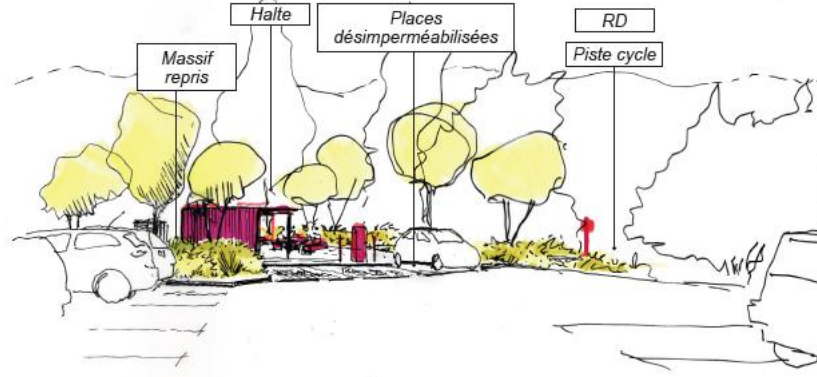
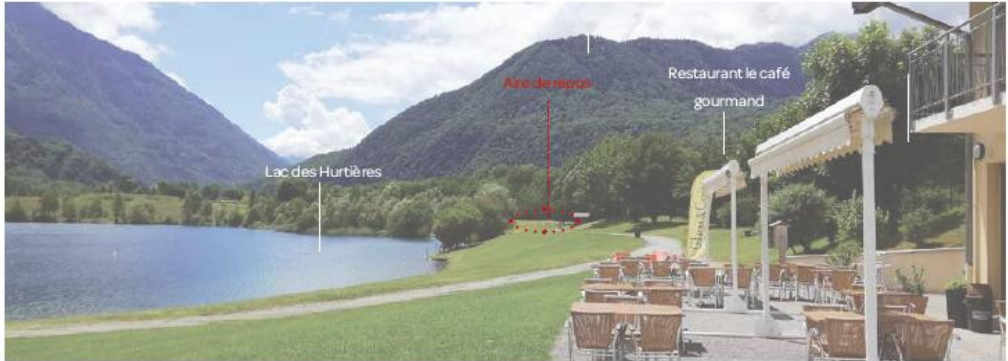
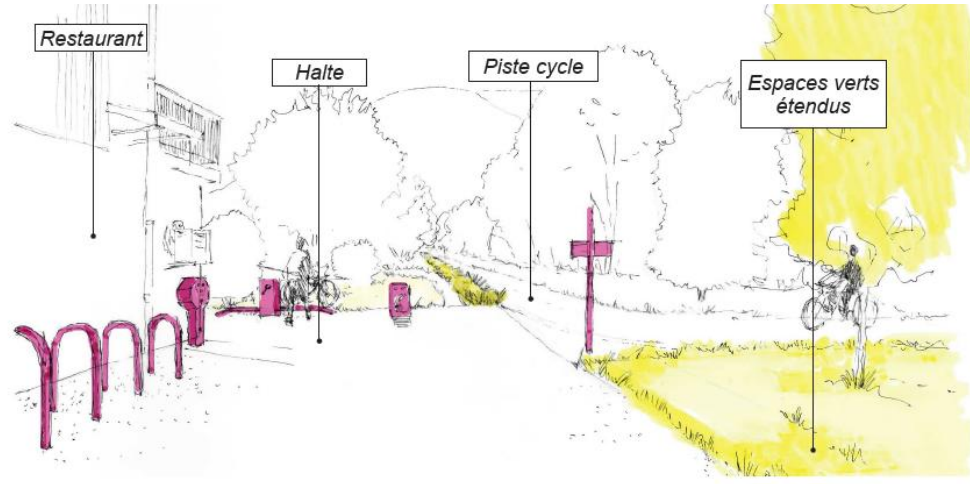
Tableau 1 : Caractéristiques des haltes

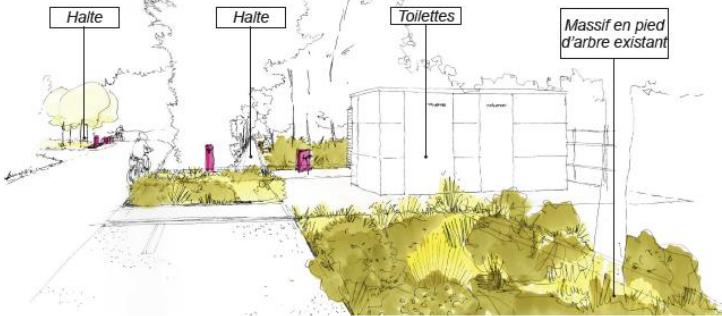
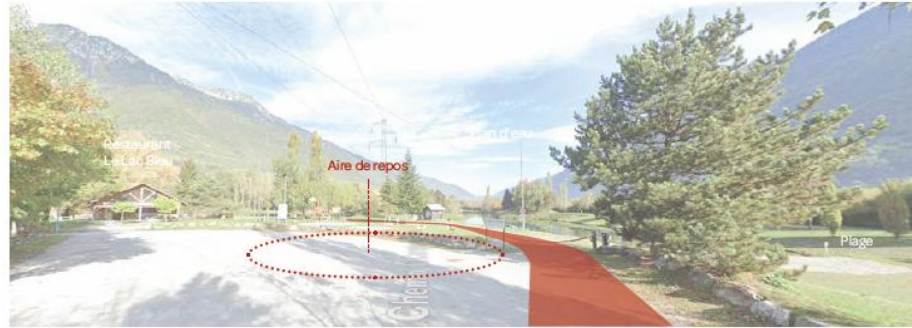
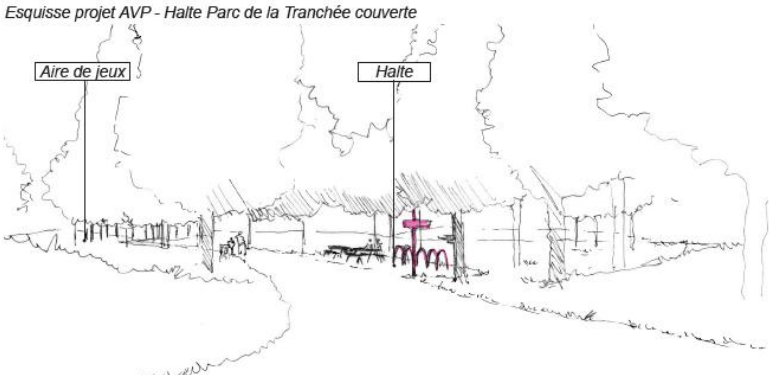
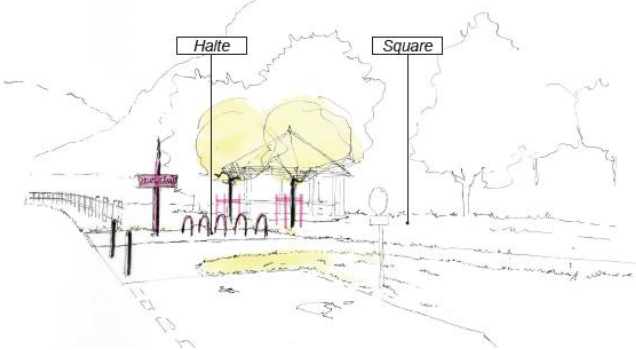
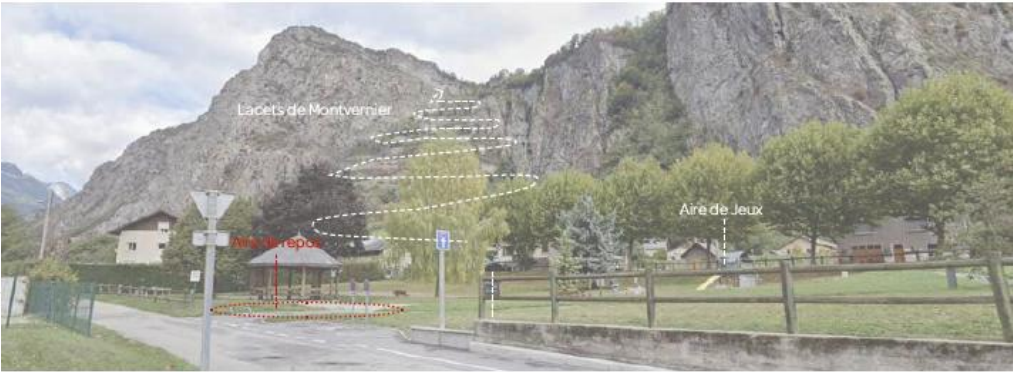
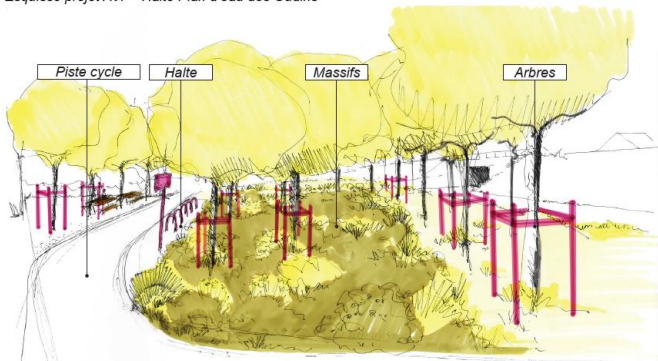
Halte	Localisation	Équipement	
		Projet	Existant
Taverne de l'Arc	Aiton – Taverne de l'Arc	Abri -vélos 5 arceaux vélos 2 tables de pique-nique 1 corbeille Signalétique	Eau potable aux toilettes du restaurant Toilettes existantes au restaurant Parking à proximité Restaurant à proximité
Val-d'Arc	Val-d'Arc vers office du tourisme	Station de lavage Kit de réparation Recharge VAE Abris-vélo Arceaux vélos Tables de pique-nique	1 corbeille Signalétique Office du tourisme Parking existant Restaurant à proximité
Lac des Hurtières	Saint-Alban d'Hurtières – lac des Hurtières	Station de lavage Kit de réparation Recharge VAE Abris-vélo 5 arceaux vélos 2 tables de pique-nique 1 corbeille Signalétique	Table de pique-nique existante Eau potable aux toilettes Aire de jeux Toilettes existantes Parking existant Plan d'eau Restaurant à proximité
Lac Bleu	Saint-Rémy-de-Maurienne, parking du lac Bleu	Station de lavage Kit de réparation Recharge VAE Abris-vélo 5 arceaux vélos 2 tables de pique-nique 1 corbeille Signalétique	Table de pique-nique existante Square existant Aire de jeux Pump track Toilettes existantes Parking existant Plan d'eau Restaurant à proximité
Parc de la tranchée couverte	Saint-Étienne-de-Cuines - Parc de la tranchée couverte	5 arceaux vélos 2 tables de pique-nique 1 corbeille Signalétique	Tables de pique-nique existante Square existant Aire de jeux
Centre culturel	Pontamafay (La Tour-en-Maurienne) – centre culturel	5 arceaux vélos 1 corbeille Signalétique	Table de pique-nique existante Square existant Centre culturel Aire de jeux Vues sur les lacets de Montvernier Fontaine existante
Lac des Oudins	Villargondran - lac des Oudins	5 arceaux vélos 2 tables de pique-nique 1 corbeille Signalétique	Parking existant Restaurant sur place Toilettes sur place restaurant Tables existantes Plan d'eau

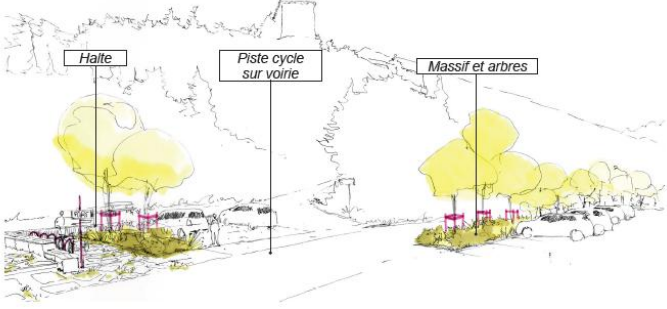
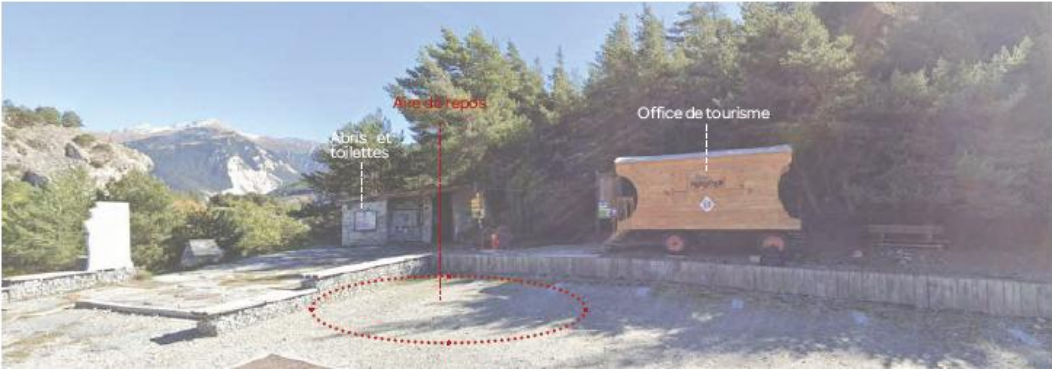
Halte	Localisation	Équipement	
		Projet	Existant
Fort Victor-Emmanuel	Aussois – Fort Victor-Emmanuel	5 arceaux vélos 2 tables de pique-nique 1 corbeille Signalétique	Parking existant Toilettes existantes Restaurant sur place en saison Abri existant Eau potable dans l'abri
Val-Cenis	Val-Cenis – Maison de la Vanoise	10 arceaux vélos 2 tables de pique-nique 1 corbeille Signalétique 1 recharge VAE existante	Parking existant Toilettes existantes dans Maison de la Vanoise Restauration et boissons sur place Retrait automatique Panneaux existants
Ludi'lac	Bessans – ludi'lac	5 arceaux vélos 1 box à vélo 2 tables de pique-nique 1 corbeille Signalétique	Parking existant 1 fontaine à boire Toilettes existantes estivale Emplacement snack restauration saisonnier Panneaux existants

Les aménagements des haltes sont présentés en page suivante. Sur les illustrations, les équipements complémentaires aux haltes existantes figurent en rouge dans les visuels.

Tableau 2 : Esquisses des haltes

Nom des haltes	Esquisse
Taverne de l'Arc à Aiton (halte secondaire)	 
Office du tourisme à Val d'Arc (halte principale)	 
Lac des Hurtières à Saint-Alban-d'Hurtières (halte principale)	 

Nom des haltes	Esquisse
Base de loisir lac Bleu à Sant-Rémy-de-Maurienne (halte principale)	Esquisse projet AVP - Halte de la base de Loisir Lac Bleu  
Parc de la tranchée couverte à Saint-Étienne-de-Cuines (halte secondaire)	Esquisse projet AVP - Halte Parc de la Tranchée couverte  
Centre culturel de Pontamafrey à La Tour-en-Maurienne (halte secondaire)	Esquisse projet AVP - Halte Centre culturel  
Plan d'eau des Oudins à Villargondrin (halte secondaire)	Esquisse projet AVP - Halte Plan d'eau des Oudins  

Nom des haltes	Esquisse
Fort Victor-Emmanuel à Aussois (halte secondaire)	Esquisse projet AVP - Halte Fort Victor-Emmanuel  
Maison de la Vanoise à Termignon (halte secondaire)	 Esquisse projet AVP - Halte Maison de la Vanoise 
Ludi'lacs à Bessan (halte secondaire)	Esquisse projet AVP - Halte Bessans Ludi'Lac  

I.9. TERRASSEMENT ET MOUVEMENT DE TERRE

Le projet est déficitaire en matériaux (environ 85 500 m³ de déblais, 7400 m³ de remblais et 79 300 m³ de couches de forme), principalement en raison de la construction de la plateforme support des futures sections de voie verte (apports extérieurs pour la structure des voies vertes).

Les volumes de déblais sont principalement le produit du décaissement de la plateforme support des futures sections de voie verte.

D'une manière générale, le projet présente des remblais de très faible hauteur répartis uniformément sur les secteurs aménagés qui s'équilibrent avec des déblais dans le même secteur. Cependant, il faut noter que malgré l'optimisation du projet pour « épouser » le terrain naturel, quelques zones de remblais sont inévitables au droit notamment de la réalisation de certaines passerelles et de l'aménagement de la voie verte. C'est le cas en particulier au droit Cône du Fay à la limite entre Sainte-Marie-de-Cuines et La Tour-en-Maurienne.

Dans la mesure du possible et selon la qualité des matériaux, une partie des déblais sera utilisée en remblai.

Des remblais en zone inondable sont générés par le projet dans 4 secteurs

- franchissement de l'Arc au lieu-dit la Torchette à Saint-Georges-d'Hurtières / Argentine ;
- franchissement du ruisseau du Berger à Saint-Léger ;
- franchissement du ruisseau d'Eau salée au lieu-dit Cône du Fay à La Tour-en-Maurienne ;
- franchissement de l'Arc à La-Tour-en-Maurienne / Saint-Jean-de-Maurienne.

Les volumes de remblais en zone inondable sont de l'ordre de 1175 m³ et seront compensés sur deux secteurs pour un volume total de l'ordre 1275 m³ :

- une au droit de l'Arc dans le secteur de la Torchette ;
- la seconde au niveau du Cône du Fay à La Tour-en-Maurienne.

I.10. ESTIMATION DES TYPES ET QUANTITES DE RESIDUS ET D'EMISSIONS ATTENDUS

I.10.1. Dispositif de gestion des eaux pluviales et eaux usées

I.10.1.a. Eaux pluviales

■ Principe général

Seules les sections prévues en voies vertes et pistes cyclables, donc en travaux neufs d'infrastructures feront l'objet d'aménagement d'assainissement, avec un fonctionnement diffus privilégié. Ainsi, la gestion des eaux pluviales des chaussées existantes empruntées par la Via Maurienne ne sera pas reprise ni modifiée dans le cadre du projet.

Le principe de nivellement de la Via Maurienne est de caler le projet « au terrain naturel » afin de modifier le moins possible le fonctionnement hydraulique actuel. Ce principe, envisagé suivant la suggestion de la Direction Départementale des Territoires (DDT73), permet d'éviter la réalisation d'ouvrage de collecte, de transport et de gestion des eaux pluviales sauf ponctuellement au droit de zones limitées où la réalisation de remblais ou de déblais est nécessaire (principalement aux abords des passerelles de franchissement des cours d'eau et voiries).

En zone urbaine, les eaux pluviales sont dirigées vers le réseau d'eau pluviales communales ou intercommunales s'il existe et s'il est suffisamment dimensionné pour recueillir la nouvelle surface imperméabilisée.

Sinon, la réalisation de dispositifs de collecte « classiques » est prévue avec mise en œuvre d'une rétention si la collectivité l'impose et si une surface imperméabilisée complémentaire est créée. C'est le cas uniquement de Saint-Jean-de-Maurienne, sur la section empruntant la rive de la RD906 / rue du parc de la Vanoise.

■ Cas particulier de Saint-Jean-de-Maurienne

Au droit du tronçon 37 du projet, rue du parc de la Vanoise (RD906), sur un linéaire d'environ 935 ml où le projet prévoit la création d'une voie verte, les réseaux d'assainissement d'eaux pluviales de la commune de Saint-Jean-de-Maurienne n'ont pas une capacité suffisante pour collecter les eaux pluviales ruisselant sur la voie verte projetée (nouvelle zone imperméabilisée).

Cette section débute à l'Ouest à partir de la 1ère combe, jusqu'au carrefour giratoire avec la rue du 8 mai 1945 à l'Est.

Étant donné la topographie de la rue du parc de la Vanoise, la section est composée de deux impluviums pour assurer la gestion des eaux pluviales :

- au droit du premier impluvium, les eaux pluviales seront collectées par un réseau situé sous la voirie de diamètres Ø400 mm pour être dirigées vers un nouveau bassin d'infiltration des eaux pluviales. Ce bassin est dimensionné pour une occurrence trentennale, avec un volume de 250 m³.
- au droit du second impluvium, les eaux pluviales seront collectées par un réseau situé sous la voie verte de diamètre Ø400 mm pour être dirigées vers une tranchée de stockage en hydrocyl de 65 m³, située sous la voie verte.

I.10.1.b. Eaux usées

Le projet ne modifie pas les dispositifs de gestion existants. Aucun sanitaire ne sera réalisé dans le cadre du projet.

I.10.2. Quantification des émissions atmosphériques et sonores

D'une manière générale, le projet contribue à l'attractivité des modes doux et à l'amélioration des conditions existantes (air et bruit) notamment au droit des zones urbaines.

En effet, le projet n'induit pas de modification du réseau routier, ni des reports de trafic notable. Les flux d'utilisateurs mode doux n'induisent pas d'émissions de polluants dans l'air, ni de nuisances sonores notables.

Enfin, les circulations périodiques et/ou exceptionnelles (de type interventions des secours, d'entretien et d'exploitation) ne sont pas de nature à modifier significativement les ambiances existantes (air et bruit).

I.10.3. Quantification des déchets

■ Lors des travaux

Tout chantier est à l'origine de la production de différentes catégories de déchets (enrobés, béton, câblages, huiles, plastiques, métaux, bois...) qui n'ont pas les mêmes effets et la même dangerosité. Les déchets de chantier peuvent engendrer des pollutions des sols et des eaux, un risque sanitaire,...s'ils ne sont pas correctement gérés et éliminés.

Bien que les déchets soient difficilement quantifiables à ce stade des études pour les travaux, le projet intègre déjà une démarche de gestion des déchets lors des travaux (voir pièce C1.04 pour plus de détail).

Les déchets de chantier peuvent engendrer des pollutions des sols et des eaux voire un risque sanitaire s'ils ne sont pas correctement gérés et éliminés.

À ce stade des études, les principaux types et quantités de déchets prévus sont les suivants :

- les déchets issus des installations de chantier, à ce stade, les quantités de déchets ne sont pas estimable ;
- le déchets liés à la déconstruction du hangar à Saint-Pierre-de-Belleville, environ 10 tonnes d'acier, 20 m³ de béton ;
- les déchets de déconstruction des voiries, structures de chemin pour l'aménagement de la Via Maurienne : environ 4 300 m³ de déblais d'enrobés, environ 37 370 m³ de déblais non valorisés et 50 mats d'éclairage ;
- les déchets liés aux deux passerelles à remplacer et l'ouvrage hydraulique à changer, environ 18 tonnes.

■ Lors de l'exploitation

Il n'est pas prévu d'implanter de dispositifs de collecte des déchets le long du tracé en section courante.

La production de déchets concerne uniquement les haltes équipées qui seront équipées de poubelles. Il s'agit principalement de déchets organiques, des emballages, des plastiques... Les déchets seront traités conformément à la réglementation en vigueur et dans l'objectif d'une réduction de la mise en décharge associée à un effort de valorisation et de recyclage des déchets. Elles seront gérées par la commune accueillant la halte en question.

I.10.4. Demande et utilisation d'énergie

L'aménagement de la véloroute n'implique pas de demande et utilisation d'énergie notable, hormis la consommation de carburant pour les engins de travaux publics dont il est difficile à ce stade d'estimer ces consommations.

I.10.5. Descriptions particulières

Le projet fait l'objet d'une démarche de management environnemental, amorcée dès la phase d'étude et poursuivie durant les travaux.

La démarche repose sur 3 outils principaux :

- une **démarche d'écoconception environnementale**, engagée dès le début des études via l'analyse des enjeux, des incidences prévisibles, l'analyse et la comparaison des solutions alternatives, le choix de la solution retenue, ainsi que les mesures prises afin d'éviter et réduire les incidences prévisibles du projet sur l'environnement ;
- l'**engagement contractuel des entreprises**, via les marchés de travaux qui intégreront des clauses destinées à prendre en compte les enjeux environnementaux et le cadre de vie pendant le chantier. Toutes les prescriptions relatives à la protection de l'environnement en phase chantier seront détaillées dans un Plan de Respect de l'Environnement (PRE). Ce document fait l'objet d'un cadrage dès la phase de consultation des entreprises et constitue un critère de jugement des offres
- un **suivi environnemental de chantier**, par un coordinateur environnement, dont la présence et son rôle consisteront notamment à :
 - planifier et coordonner la prise en compte de l'environnement (orientations, communications, procédures, plans, aménagements spécifiques, dispositifs de protection...) ;
 - faire respecter les engagements et les procédures, ainsi qu'encadrer la réalisation ;
 - prévenir les risques environnementaux ;
 - mettre au point, diffuser, et tenir à jour le Plan de Respect de l'Environnement (PRE) ;
 - sensibiliser, former et informer le personnel de chantier aux enjeux et prescriptions environnementales ;
 - assurer la réalisation des mesures de suivi : suivis écologiques ;
 - vérifier et mesurer les écarts (constats, fiches de visite...) vis-à-vis des engagements en faveur de l'environnement ;
 - agir, suivre et mettre en place des améliorations, notamment le traitement des non-conformités (actions préventives ou correctives, ou mesures curatives) ;
 - partager et faire connaître les bonnes pratiques ;
 - réaliser un reporting au Maître d'Ouvrage sur le suivi du chantier ;
 - alerter en cas de problèmes.

I.11. MODALITES D'ORGANISATION DU CHANTIER

L'organisation générale du chantier va s'articuler en plusieurs phases de travaux dites « tranches fonctionnelles ».

Chaque phase permet une réalisation homogène et cohérente des travaux en respectant par ailleurs les contraintes d'environnement.

Le déroulement des travaux suit la logique suivante :

- phase de préparation ;
- installation de chantier ;
- travaux préalables et libération des emprises ;
- travaux de terrassement ;
- travaux d'assainissement ;
- travaux de réalisation de la véloroute ;
- travaux d'équipement ;
- remise en état.

Le tableau ci-après présente les principaux aspects techniques des travaux (engins notamment).

En raison de la nature des travaux, les interventions nécessiteront des matériels, d'équipements de travaux, d'engins, de base travaux, etc.

Tableau 3 : Principaux aspects techniques des travaux

Opérations	Moyens matériels
Installation de chantier	Bungalow de type préfabriqué avec différents usages (bureaux, salles de réunion, vestiaires, sanitaire, etc)
Implantation et libération des emprises	Pelle hydraulique, Camions 6*4, Matériels de bornage
Terrassement	Pelles hydrauliques, Camions 8*4 et 6*4, Chargeuse, compacteur
Voirie	Chargeuse, Niveleuse, Camion 8*4 ou 6*4, Compacteur, Finisher
Ouvrages	Matériels de coffrage pour chevêtre (banches, etc), Camion grue, Camion toupie à béton, Camion 8*4 ou 6*4

I.12. MODALITES DE CONTROLE ET DE SUIVI DES MESURES ENVIRONNEMENTALES

En phase travaux, un coordinateur environnement sera missionné pour suivre le chantier. Il fera partie intégrante de l'encadrement général du chantier sous la Direction en charge des Travaux.

Le rôle du coordinateur environnemental consiste à :

- planifier et coordonner la prise en compte de l'environnement (orientations, communications, procédures, plans, aménagements spécifiques, dispositifs de protection...) ;
- faire respecter les engagements et les procédures, ainsi qu'encadrer la réalisation ;
- prévenir les risques environnementaux ;
- mettre au point, diffuser, et tenir à jour le Plan de Respect de l'Environnement (PRE) ;
- sensibiliser, former et informer le personnel de chantier aux enjeux et prescriptions environnementales ;
- assurer la réalisation des mesures de suivi : suivis écologiques ;
- vérifier et mesurer les écarts (constats, fiches de visite...) vis-à-vis des engagements en faveur de l'environnement ;
- agir, suivre et mettre en place des améliorations, notamment le traitement des non-conformités (actions préventives ou correctives, ou mesures curatives) ;
- partager et faire connaître les bonnes pratiques ;
- réaliser un reporting au Maître d'Ouvrage sur le suivi du chantier ;
- alerter en cas de problèmes.

De plus, un suivi sera effectué concernant la biodiversité pendant la phase chantier.

Les passages de l'écologue interviennent à trois étapes clés du chantier :

1. en amont du démarrage ;
2. suivi des opérations et du respect des préconisations ;
3. après la fin de chantier pour constater la bonne remise en état du site.

1) Le passage en amont de l'écologue a pour objectifs :

- le piquetage des différents zonages (stations d'espèces protégées, d'espèces exotiques, etc.) ;
- le contrôle de l'installation des bases de chantiers (installation des plaques de roulage, des boudins coco (ou tout autre dispositif pour gérer les eaux pluviales) en partie basse, etc.) ;
- les contrôles des éléments biogènes : arbres, tas de bois, tas de pierres, souches, etc.

Ce passage pourra faire l'objet de recommandations complémentaires en cas de découverte fortuite d'espèce ou d'habitats d'espèces protégées ou d'intérêt.

2) Le ou les passage(s) lors des opérations. Ces passages ont pour objectifs de valider la mise œuvre de l'intégralité des mesures à mettre en œuvre. La fréquence de passage sera définie selon les enjeux de chaque secteur :

- un passage pour les secteurs jaune ;
- un passage bimensuelle pour les secteurs orange ;
- et un passage hebdomadaire pour la zone rouge.

3) Enfin le dernier passage vise à contrôler la bonne remise en état du site : pas de déchets, secteurs enherbés ou semés, retrait des mises en défens, etc.

Chaque passage fera l'objet d'un compte-rendu flash composé a minima :

- de photographies ;
- d'un rappel des mesures à mettre en œuvre avec un commentaire sur leur conformité ;
- et des mesures correctives à mettre en œuvre en cas d'écart constaté.

Ce compte-rendu devra être rendu sous 24 à 48h à l'ensemble des responsables du chantier pour une action rapide.

Par ailleurs, une réunion de démarrage sera conduite pour présenter les différentes sensibilités du tracé et expliquer les mesures mises en œuvre dans le cadre du projet. Cette réunion se tiendra en amont du démarrage des travaux et en présence des représentants des entreprises participantes au projet de construction de la Via Maurienne.

En phase d'exploitation, il est prévu la mise en place d'un suivi :

- des zones de frayères de l'affluent du ruisseau des Glaires ;
- des zones humides ;
- des aménagements en faveur des espèces protégées :
 - suivi des mesures compensatoires ;
 - suivi de la reprise des plants.

I.13. CALENDRIER PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Le planning prévisionnel prévoit :

- Fin 2026/ début 2027 : obtention de l'arrêté préfectoral de DUP et de l'arrêté de l'autorisation environnementale;
- 2027 : démarrage des travaux ;
- 2028 : mise en service des premières sections ;
- 2030 : mise en service complète.

I.14. EXPLOITATION

La Région Auvergne-Rhône-Alpes réalise les travaux du projet Via Maurienne. Puis, l'exploitation et l'entretien seront assurés par les futurs gestionnaires de la véloroute. À ce stade, une gestion partagée est envisagée entre le Département, le Syndicat du Pays de Maurienne et les communautés de communes.

Le principe général d'exploitation est défini pour l'ensemble de la Via Maurienne. Des adaptations spécifiques pourront être mises en place sur certains tronçons en fonction de spécificités locales.

Les voies vertes de la Via Maurienne seront ouvertes et entretenues pour un niveau de service cohérent avec un usage régulier sur la période allant du 1er avril au 31 octobre. En dehors de cette période de fermeture, il est prévu un niveau d'entretien lié à la surveillance et au bon état des aménagements. Il n'est donc pas prévu de salage ni de déneigement.

La via Maurienne ne sera pas fermée par des barrières. Celles-ci seront mise en place, si nécessaire, dans des sites à enjeux environnementaux sensibles, tels que les sites Natura 2000. Leur conception permettra un accès facile aux services de secours.

Tableau 4 : Fréquence des interventions pour l'entretien courant

Entretien	Fréquence minimum
Balayage des voies	1 fois par mois entre avril et octobre avec une augmentation de la fréquence lors de la chute des feuilles
Fauchage	2 fois par an
Élagage	1 fois par an
Visite du site (contrôle de la voie, de la signalétique)	1 fois par semaine en moyenne

Il est prévu une intervention après chaque évènement venteux important, orage ou crue. À cette occasion, il sera vérifié l'état de l'infrastructure et des abords.

Les maires et les communautés de communes conserveront l'intégralité de leurs prérogatives en matière de sécurité et de salubrité. Le pouvoir de police relatif à la circulation et au stationnement sera exercé par le propriétaire de la voie verte (le Maire, le Président de la communauté de communes ou du Département de Savoie).

Les haltes seront gérées et entretenues par les communes sur lesquelles elles sont implantées, hormis celle de l'office du tourisme de Val-d'Arc qui est gérée et entretenue par la communauté de communes Porte de Maurienne.

En cas de crue, les usagers seront informés des coupures provisoires sur le terrain par une signalisation adaptée, les sections de Via Maurienne concernées seront fermées.

II. PRESENTATION DES PROJETS DE MISE EN COMPATIBILITE DES PLU

II.1. PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-GEORGES D'HURTIERES

Sur le territoire communal de Saint-Georges-d'Hurtières, le projet Via Maurienne prévoit :

- la traversée de l'Arc par une nouvelle passerelle ;
- l'aménagement d'une voie verte de 4 m de large, après l'ouvrage de franchissement de la voie verte longeant la ripisylve de l'Arc jusqu'à rejoindre l'ouvrage de franchissement du ruisseau des Glaires sous l'A43 sur environ 430 m ;
- l'aménagement d'une voie verte de 4 m de large localisée le long de l'autoroute A43, empruntant un chemin existant sur environ 2,3 km ;
- aucune halte n'est prévue sur ce territoire communal.

La commune de Saint-Georges-d'Hurtières est couverte par un Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui a été approuvé le 27 janvier 2005. Il a fait l'objet d'une modification le 19 janvier 2007 puis d'une mise à jour vis-à-vis du PPRi de l'Arc le 30 décembre 2014.

Une première révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Georges-d'Hurtières a été prescrite le 09 octobre 2014 et approuvée le 08 novembre 2019.

Le projet Via Maurienne est compatible avec les éléments suivants du PLU de la commune de Saint-Georges-d'Hurtières :

- le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- les prescriptions.

En revanche, il n'est pas compatible avec le règlement du zonage N-zh du PLU de Saint-Georges-d'Hurtières. Une mise en compatibilité du règlement du PLU de Saint-Georges-d'Hurtières est donc nécessaire.

Le projet de mise en compatibilité du PLU consiste à modifier le règlement de la zone N pour autoriser uniquement le projet Via Maurienne.

II.2. PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-LEGER

Sur le territoire communal de Saint-Léger, le projet Via Maurienne prévoit :

- l'aménagement d'une chaussée à voie banalisée au niveau de la RD74 sur environ 1,1 km ;
- l'aménagement d'une voie verte de 4 m de large localisée le long de l'autoroute A43, empruntant un chemin existant sur environ 2,1 km ;
- le tracé s'inscrit en partage de voirie sur une voirie existante reliant des accès de service à l'autoroute sur environ 310 m ;
- l'aménagement d'une voie verte de 4 m de large sur un chemin existant localisé entre l'autoroute A43 et l'Arc sur environ 790 m.

Aucune halte n'est prévue sur le territoire communal de Saint-Léger.

D'après les données historiques de l'Observatoire des Territoires de la Savoie, la commune de Saint-Léger est couverte par un Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui a été approuvé le 18 septembre 2014. Il a fait l'objet d'une modification simplifiée prescrite le 26 janvier 2016.

Le projet Via Maurienne est compatible avec les éléments suivants du PLU de la commune de Saint-Léger :

- le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- les prescriptions.

En revanche, il n'est pas compatible avec le règlement des zonages N et A du PLU de Saint-Léger. Une mise en compatibilité du règlement du PLU de Saint-Léger est donc nécessaire.

Le projet de mise en compatibilité du PLU consiste à modifier le règlement des zones N et A pour autoriser uniquement le projet de Via Maurienne.

II.3. PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINT-REMY-DE-MAURIENNE

Sur le territoire communal de Saint-Rémy-de-Maurienne, le projet Via Maurienne prévoit l'aménagement d'une voie verte de 3 m de large localisée entre l'autoroute A43 et l'Arc sur environ 3,5 km. Elle passe ensuite sous l'autoroute A43 au niveau du ruisseau des Blachères, longe le Lac Bleu pour rejoindre le chemin du camping. Cette même voie longe le Torrent de la Lescherette au droit d'un sentier existant sur environ 1 km. Le projet emprunte ensuite la RD74 en partage de voirie sur environ 2,2 km.

Une halte est également prévue, elle sera implantée au droit du parking près du Lac Bleu. Elle comprendra les éléments suivants :

- une borne de recharge VAE (Vélo à Assistance Électrique) ;
- une fontaine à eau ;
- un Box vélos ;
- 5 Arceaux vélo ;
- une station de réparation de vélos ;
- une station de lavage de vélos ;
- 2 bancs ;
- 2 poubelles.

La commune de Saint-Rémy-de-Maurienne est couverte par un Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui a été approuvé le 30 septembre 2019.

Le projet Via Maurienne est compatible avec les éléments suivants du PLU de la commune de Saint-Rémy-de-Maurienne :

- le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- les prescriptions.

En revanche, il n'est pas compatible avec le règlement du zonage N du PLU de Saint-Rémy-de-Maurienne. Une mise en compatibilité du règlement du PLU de Saint-Rémy-de-Maurienne est donc nécessaire.

Le projet de mise en compatibilité du PLU consiste à modifier le règlement de la zone N pour autoriser uniquement le projet Via Maurienne.

II.4. PROJET DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SAINTE-MARIE-DE-CUINES

Sur le territoire communal de Sainte-Marie-de-Cuines, le projet Via Maurienne prévoit l'aménagement :

- d'une voie verte de 4 m de largeur localisée le long du Glandon au droit d'un chemin existant à la limite de la commune avec Saint-Étienne-de-Cuines sur un linéaire de 750 m environ ;
- d'une voie verte de 5 m de largeur localisée le long de l'A43 sur un chemin existant sur un linéaire de 170 m environ ;
- d'une section en pacification de trafic (pérennisation des ralentisseurs actuels) localisée sur la route des Iles existante le long de l'A43 sur un linéaire de 2,4 km environ ;
- d'une voie verte de 3,5 m de largeur le long de la RD74 sur un linéaire de 350 m environ ;
- d'une voie verte de 4 m de largeur localisée sur le chemin d'entretien de l'A43 situé entre l'autoroute et l'Arc sur un linéaire de 800 m environ ;
- aucune halte n'est prévue sur le territoire communal de Sainte-Marie-de-Cuines.

La commune de Sainte-Marie-de-Cuines est couverte par un Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui a été approuvé le 27 janvier 2020.

Le projet Via Maurienne est compatible avec les éléments suivants du PLU de la commune de Sainte-Marie-de-Cuines :

- le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- les prescriptions.

En revanche, il n'est pas compatible avec le règlement des zonages Ut, N et A du PLU de Sainte-Marie-de-Cuines. Une mise en compatibilité du règlement du PLU de Sainte-Marie-de-Cuines est donc nécessaire.

Le projet de mise en compatibilité du PLU consiste à modifier le règlement des zones Ut, N et A pour autoriser uniquement le projet Via Maurienne.