PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES

Liberté
Égalité
Fraternité

Autorité Environnementale
Préfet de région

Décision de l'Autorité environnementale après examen au cas par cas sur le projet dénommé « itinéraire cyclable dans la vallée de la Maurienne » de Aiton à Bonneval-sur-Arc (département de la Savoie)

Décision n° 2020-ARA-KKP-2873

DÉCISION
à l'issue d'un examen au cas par cas
en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement

Le préfet de région Auvergne-Rhône-Alpes,

Vu la directive 2011/92/UE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 2011 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-1, R.122-2 et R.122-3 ;

Vu l'arrêté de la ministre de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie du 12 janvier 2017, relatif au contenu du formulaire d'examen au cas par cas ;

Vu l'arrêté n° 2020-97 du 15 mai 2020 du préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, portant délégation de signature à M. Jean-Philippe Deneuvy, directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement ;

Vu l'arrêté n° DREAL-SG-2020-103 du 28 août 2020 portant subdélégation de signature en matière d'attributions générales aux agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne-Rhône-Alpes ;

Vu la demande enregistrée sous le n° 2020-ARA-KKP-2873, déposée complète par le Syndicat du Pays de Maurienne le 04/02/2021, et publiée sur Internet ;

Vu la saisine de l'agence régionale de santé en date du 12/02/2020 ;

Vu les éléments de connaissance transmis par la direction départementale des territoires de Savoie le 25/02/2021 ;

Considérant que le projet d'itinéraire cyclable de la vallée de la Maurienne envisagé sur 150 km environ entre Chamousset et Bonneval-sur-Arc, inscrit au Schéma National des Véloroutes Voies Vertes en 2019 sous le n°V67, tend à favoriser la pratique du vélo pour tous et consiste à assurer la continuité, l'accessibilité et la sécurité de cet itinéraire à d'autres usagers que le public cyclosportif (balade, loisirs, découverte du patrimoine, trajets quotidiens...) en prévoyant 24 haltes et 8 ouvrages de franchissement de cours d'eau sur l'ensemble de son parcours.

Considérant que le projet découpé en 89 tronçons se décompose en deux phases :

- **la phase 1 (court terme à horizon 2026)**, objet de la présente demande de cas par cas, vise 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 cyclosportif/cycliste avertis par l'aménagement de 15 haltes (5 principales et 10 secondaires), une voie sur pilotis (87 m) et 6 passerelles dont la passerelle majeure de franchissement du Glandon (57 m). Le projet s'étend sur environ 71,5 km de long répartis en 0,5 km de bandes cyclables, 6,5 km de pacification de trafic, 21 km de partage de voirie et 43,5 km de voies vertes ;
- **la phase 2 (long terme – après 2026)** 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) comprenant l'aménagement de 9 haltes (3 principales et 6 secondaires) et d'une passerelle de franchissement de l'Arc (90 m). Le projet 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 chemins.

Considérant que la phase à court terme du projet consiste à :
1/ aménager les secteurs suivants :

- Bourgneuf <> Saint-Jean-de-Maurienne (tronçons 8 à 44) ;
- Traversée de Modane et montée au fort Victor Emmanuel (tronçons 53 à 60) ;
- Bramans <> Termignon (tronçons 72 à 74) ;
- Bressans (tronçons 86 à 87).

2/ créer des sections de chemins sur 9,6 km de linéaire, le reste étant des chemins ou voiries existantes à aménager ;

3/ réaliser les travaux suivants :

- des terrassements assez faibles (excavation de terre végétales sur les premières couches des sols) et des remblais sont prévus : si la terre n'est pas contaminée par des espèces invasives, elle sera réutilisée sur site une fois les travaux terminés ou valorisées dans les filières adaptées. D'une manière générale les zones de stockage provisoires devront être situées au plus près des travaux et assez nombreuses afin de limiter les circulations de poids lourds. Pour les secteurs déficitaires en matériaux, il est prévu d'utiliser soit des apports extérieurs de matériaux provenant de carrière, soit la réutilisation des déblais pour réaliser les couches de terrassement et de revêtement ;

- une voie sur pilotis d'une longueur de 87 m (ossature métallique/bois) pour le franchissement de la zone marécageuse sur la commune de Saint-Léger avec :
  - ✔ 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 qui sera déconstruite à l'avancement des travaux et suivie d'une remise en état ;
  - ✔ des fondations envisagées à l'aide de pieux métalliques battus (sans coulage de béton directement au contact du milieu naturel) et avec la possibilité d'enfoncer les pieux depuis une distance de 5 m.

- les 6 passerelles à créer dont la passerelle majeure sur le Glandon :
  - ✔ à Saint-Rémy-de-Maurienne sur le Bras du Pontet (longueur : 5,2 m à 6,2 m – largeur : 4 m) ;
  - ✔ à Saint-Rémy-de-Maurienne sur le ruisseau des Blachères (longueur : 5,2 m à 6,2 m – largeur : 4 m) ;
  - ✔ entre Saint-Etienne-de-Cuines et Sainte-Marie-de-Cuines sur le canal des Moulins (longueur : 5,2 m à 6,2 m – largeur : 4 m) ;
  - ✔ à Saint-Etienne-de-Cuines sur le Glandon (longueur : 57,4 m – largeur : 4 à 5 m) ;
  - ✔ à Pontamafrey-Montpascal sur un ruisseau (longueur : 5 m – largeur : 4 m) ;
  - ✔ à Villargondran sur le Rieubel (longueur : 16,8 m – largeur : 4 m) ;

- la démolition partielle d'un hangar privatif situé entre la RD et l'A 43 à Saint-Pierre-de-Belleville sud : les déblais seront soit non réutilisables et évacués en décharge, soit réutilisables après un traitement spécifique ou directement (avec étape de mise en stock) ;

- Les aménagements de haltes (ou aires de repos) de deux catégories en fonction des usages et des potentialités du site :
  - ✔ les haltes principales (longue durée) : petits espaces avec une programmation développée (stationnement pour véhicules et cycles (abrité si besoin), service d'entretien et de réparation des cycles, aire de pique-nique, point d'eau, toilettes, point d'information de l'itinéraire cyclable et des autres itinéraires de la Maurienne) ;

✔ les haltes principales (courte durée) : petits espaces avec un aménagement simple et fonctionnel (stationnement cycles, tables ou bancs, belvédères, points d'eau si nécessaires).

Considérant que le projet présenté relève de la rubrique 6 c) construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km, du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement ;

Considérant que le tracé du projet dans sa globalité s'inscrit, dans le Massif des Alpes, au sein de la vallée de la Maurienne dans un secteur à fortes sensibilités environnementales, architecturales, paysagères et patrimoniales notamment[1] :

- il longe à moins de 50 m ou traverse une vingtaine de ZNIEFF (dont 7 ZNIEFF - 6 de type I et une de type II – dans la phase à court terme) ;
- plusieurs sites Natura 2000 sont présents sur les coteaux de la vallée de la Maurienne : le Massif de la Vanoise, le Perron des encombres, le réseau de vallons d'altitude à Caricion, les formations forestières et herbacées des Alpes internes, le Massif de la Lauzières, le réseau de zones humides et alluviales des Hurtières (dont 2 sont traversés en phase 1 : « le réseau de zones humides et alluviales des Hurtières », « les formations forestières et herbacées des Alpes internes ») ;
- de nombreuses zones humides sont situées le long de l'itinéraire (dont 4 sont traversées par le tracé à court terme : Le Verney, La Girard, Le Verney 2 et Solières-L'Envers) ;
- la zone d'étude comporte de nombreux monuments historiques (dont 30 périmètres de protection sont concernés) et plusieurs sites classés et inscrits (Tour de la Fournache, Portique et Tour carrée de Saint-jean-de-Maurienne, Hameau du canton, Plateau du Mont-Cenis, Village de Bonneval-sur-Arc et hameau de l'écot, Mont Thabor, Cirque des Evettes et ses Abords, Col de l'iseran (Belvédère), Col de l'iseran et ses abords ;
- il traverse :
  - 2 espaces naturels sensibles : l'écopole des Hurtières à Saint-Alban-les-Hurtières, la Plaine du Canada et du Vernay à Saint-Rémy-de-Maurienne ;
  - 4 zones de présomptions de prescriptions archéologiques (dont une seule localisée sur la commune de Val-Cenis pour la phase court terme) ;

Considérant que le projet est inscrit en tant qu'Unité Touristique Nouvelle (UTN) structurante n°9 au DOO du SCoT Pays de Maurienne ;

Considérant qu'au regard des 71,5 km de linéaire concernés par la phase 1, les secteurs naturels, agricoles et forestiers impactés restent limités soit :

- 0,46 ha d'espaces naturels (dont 1 540 m² environ de zones humides et 350 m² de surface de plantes hôtes d'espèces protégées (Thym serpolet) impactées) ;
- 2,05 ha d'espaces agricoles et ;
- 1,24 ha de zones forestières (dont 3 900 m² seront défrichés répartis sur une vingtaine de zones) ;

Considérant que le tracé de l'itinéraire emprunte la plupart du temps des voies et des ouvrages existants (routes départementales, voies communales, chemins ruraux, ponts, passages inférieurs, passerelles...) en fond de vallée et que le projet exploite au maximum concernant les haltes, les installations existantes (stationnement pour véhicules, toilettes...) localisés en bordure de route, sur des parkings existants, au sein de bases de loisirs, d'aires de jeux ou de sites touristiques et les aménagements les plus importants (stations de lavage/réparation/recharge, fontaines à eau...) seront raccordées aux réseaux existants (électricité, eau...).

Considérant que les voies à créer sur 9 600 m environ, n'entraînent pas de « morcellement des milieux agro-naturels, car elles concernent principalement des secteurs situés en bordure immédiate de zones urbanisées ou de chemins existants.

1 Les indications entre parenthèses concernent la phase 1.

Considérant que les mesures mises en œuvre par le pétitionnaire permettent d'éviter ou réduire les potentiels impacts du projet notamment lorsqu'il s'engage à :

- ne réaliser aucun terrassement dans les mares forestières présentes dans le boisement marécageux, (sur le secteur de Saint-Léger Nord, le tracé sera installé entièrement sur une passerelle sur pilotis afin de préserver les boisements et les mares), combler les trous et ornières présents sur les pistes carrossables durant l'hiver, adapter le calendrier des travaux à réaliser entre fin novembre et mi-février. Si ce n'est pas possible, mise en place de barrières à amphibiens et d'amphiducs (tuyaux semi-entérrés permettant le passage des amphibiens d'un côté à l'autre de la piste). Termignon-Bramans et Aiguebelle-les-Hurtières sont les deux zones les plus sensibles ;
- mettre en défens les zones humides à proximité des travaux et les stations d'espèces protégées en phase chantier ;
- mettre en place des mesures anti-pollution pour limiter le risque de pollution au niveau des habitats humides et aquatiques ;
- limiter la circulation des engins de chantier aux emprises des travaux et implanter des zones de chantier sur des surfaces anthropisées ;
- éviter la dissémination des espèces exotiques envahissantes en lavant les engins de chantier sur des plateformes spécifiques et en recouvrant rapidement les zones décapées ;
- marquer les arbres gîtes avant le début des travaux ;
- réaliser les travaux de défrichement/démantèlement de bâtiment/en milieux ouverts, en dehors des périodes sensibles de reproduction et hivernage (entre début septembre et fin octobre) ;
- déplacer les plantes hôtes de certaines espèces par « étrépage » (déplacement doux des 20 premiers centimètres de sol à proximité directe des zones de travaux), arracher certaines d'entre elles dès la fonte des neiges et réaliser les travaux fin juillet ;
- concevoir des ouvrages de franchissements des cours d'eau de manière à minimiser les impacts sur le milieu naturel, les berges et les écoulements et notamment dans la mesure du possible sur le lit mineur des cours d'eau. Ainsi :
  - 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 ;
  - la longueur des ouvrages 17.1, 17.2, 21 et 27 a été rallongée ;
  - le volume de remblais de l'ouvrage 17 a été réduit ;
  - la passerelle 46-47 a été surélevée ;
  - concernant le franchissement du Glandon, l'option 1 relative à une passerelle type « Bow-string » a été retenue pour limiter la hauteur maximale de la structure et réduire son impact visuel.

Considérant de plus le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (IOTA) prévue par la rubrique 3.3.1.0 du R.214-1 du CE dans laquelle sera notamment précisée la mesure de compensation identifiée concernant les zones humides et qu'entre autres, une procédure d'archéologie préventive est prévue au titre du code de l'urbanisme. Il est à noter que tous travaux de création de voiries, d'ouvrages de génie civile, de mobilier urbain doivent faire l'objet, dans les espaces protégés, d'une déclaration préalable au titre du code de l'urbanisme (cf. Loi LCAP du 07/07/2016).

Considérant que le porteur de projet devra déposer une demande d'examen au cas par cas pour les travaux prévus pour la phase 2 qui à ce stade ne sont pas suffisamment définis.

Rappelant que le pétitionnaire devra s'assurer de l'absence d'espèces protégées sur l'ensemble de l'itinéraire et qu'en cas d'impacts résiduels du projet sur des espèces protégées ou leurs habitats, il devra, avant d'entreprendre tous travaux, procéder à une demande de dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (article L.411-1 du code de l'environnement).

Concluant, au regard de tout ce qui précède, compte-tenu des caractéristiques du projet présentées dans la demande, des enjeux environnementaux liés à sa localisation et de ses impacts potentiels, que le projet ne justifie pas la réalisation d'une étude d'évaluation environnementale.

DÉCIDE

Article 1er : Sur la base des informations fournies par le pétitionnaire, le projet « d'itinéraire cyclable dans la vallée de la Maurienne » de Aiton à Bonneval-sur-Arc (73), enregistré sous le n°2020-ARA-KKP-2873 présenté par le Syndicat du Pays de Maurienne, n'est pas soumis à évaluation environnementale en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement.

Article 2 : La présente décision, délivrée en application de l'article R.122-3 du code de l'environnement, ne dispense pas du respect des réglementations en vigueur, ni des autorisations administratives auxquelles le projet peut être soumis par ailleurs.

Elle ne préjuge pas des décisions qui seront prises à l'issue de ces procédures.

Une nouvelle demande d'examen au cas par cas du projet est exigible si celui-ci, postérieurement à la présente décision, fait l'objet de modifications susceptibles de générer un effet négatif notable sur l'environnement.

Article 3 : La présente décision sera publiée sur le site Internet de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes.

Fait le 11 mars 2021

Pour le préfet et par subdélégation,
la responsable du pôle autorité environnementale

Mireille FAUCON

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

Seule la décision soumettant à évaluation environnementale peut faire l'objet d'un recours contentieux. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du VI de l'article R. 122-3 du code de l'environnement et doit être effectué dans un délai de deux mois à compter de la notification de la décision ou de sa mise en ligne sur internet. Ce recours suspend le délai du recours contentieux. Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. L'administration statuera sur le fondement de la situation de fait ou de droit prévalant à la date de sa décision.

La décision dispensant d'évaluation environnementale ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision autorisant le projet.

Où adresser votre recours ?

- Recours administratif ou le RAPO

Monsieur le Préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes
DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, service CIDDAE / pôle AE
69453 LYON cedex 06

- Recours contentieux

Monsieur le président du Tribunal administratif de Lyon
Palais des juridictions administratives
184 rue Duguesclin
69433 LYON Cedex 03