



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur le projet d'itinéraire cyclable "Via
Maurienne" entre Aiton et Bessans, porté par le conseil
régional Auvergne-Rhône-Alpes, et la mise en
compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des
communes de Saint-Georges-d'Hutières, Saint-Léger,
Saint-Rémy-de-Maurienne et Sainte-Marie-de-Cuines,
dans le département de la Savoie (73)**

Avis n° 2026-ARA-AP-2056-N15718

Avis délibéré le 25 juin 2026

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), a décidé dans sa réunion collégiale du 16 juin 2026 que l'avis sur projet d'itinéraire cyclable "Via Maurienne" entre Aiton et Bessans, porté par le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Saint-Georges-d'Hutières, Saint-Léger, Saint-Rémy-de-Maurienne et Sainte-Marie-de-Cuines, dans le département de la Savoie (73) serait délibéré collégialement par voie électronique entre le 19 juin 2026 et le 25 juin 2026.

Ont délibéré : Pierre Baena, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Anne Guillabert, Jean-Pierre Lestoille, Yves Majchrzak, François Munoz, Anne Pons, Muriel Preux, Émilie Rasooly, Guy Robin, Benoît Thomé et Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 25 mars 2026, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions des articles R. 122-26 et R.122-27 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de trois mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture de la Savoie, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, ont été consultés le 30 mars. L'agence régionale de santé, la Direction régionale des affaires culturelles Auvergne-Rhône-Alpes et l'Office français pour la biodiversité ont été consultées le 30 mars et ont transmis leur contribution en dates respectivement du 27 avril pour l'ARS et du 30 avril pour la DRAC et l'OFB.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Pour chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.

Synthèse de l'Avis

Le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes est maître d'ouvrage de cinq tronçons discontinus d'un itinéraire cyclable de 66 km dénommé « Via Maurienne » traversant 24 communes entre Aiton et Bessans, dans le département de la Savoie (73).

L'opération de la Via Maurienne est pour partie une composante de la V67, itinéraire cyclable identifié par le schéma national des véloroutes permettant de relier de façon continue Aiton au Mont-Cenis. Le choix des cinq tronçons discontinus de la Voie Maurienne est expliqué par le fait que les autres tronçons ne sont pas sous maîtrise d'ouvrage de la Région. Le périmètre retenu pour le projet est à justifier, au regard de la définition d'un projet dans le code de l'environnement, en s'appuyant sur une analyse des liens fonctionnels et spatiaux entre les différentes sections projetées de la V67 et du tracé entre Modane et Bessans. Le périmètre de l'étude d'impact pourra être amené à évoluer en conséquence.

L'opération prévoit différents types d'aménagement selon les tronçons avec la pose de signalétique et de marquages au sol, la réalisation de pistes cyclables ou de voies vertes nécessitant l'élargissement de voiries existantes ou la création de voirie (3 %). En l'état, l'opération n'est pas compatible avec quatre plans locaux d'urbanisme (PLU) ; leur mise en compatibilité est donc prévue. La région a choisi de réaliser une procédure commune d'évaluation environnementale sur l'ensemble du projet de mise en compatibilité de PLU, seules celles des PLU de Saint-Georges d'Hurtières et de Saint-Rémy-de-Maurienne relevant de l'évaluation environnementale systématique.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et de l'opération sont : la biodiversité et les milieux naturels, les risques naturels et technologiques, l'hydrologie et la ressource en eau, les mobilités et la santé humaine.

L'opération de la Via Maurienne, telle que présentée par le dossier, est le résultat d'une démarche itérative débutée en 2019, s'appuyant sur des études techniques (biodiversité, risques, hydrologie), ayant permis d'étudier différentes alternatives et de retenir un tracé moins impactant pour l'environnement que celui initialement prévu, évitant notamment 8,5 ha de milieux naturels et agricoles. Certains enjeux restent à mieux prendre en compte tels que les zones humides, certains habitats d'intérêt communautaire et les aléas technologiques et naturels.

La compatibilité de l'opération avec les documents d'urbanisme des communes traversées par l'itinéraire cyclable Via Maurienne, analysée dans l'étude d'impact, montre que le dossier prévoit la mise en compatibilité des PLU de Saint-Georges-d'Hurtières, de Saint-Léger, de Saint-Rémy-de-Maurienne et de Sainte-Marie-de-Cuines. La procédure consiste à faire évoluer le règlement écrit des diverses zones traversées par l'opération, afin de permettre les aménagements liés à l'itinéraire cyclable.

L'ensemble des recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte et périmètre du projet d'ensemble.....	5
1.2. Présentation de l'opération.....	6
1.3. Procédures relatives à l'opération.....	7
1.4. Principaux enjeux environnementaux de l'opération et du territoire concerné.....	8
2. Analyse de l'étude d'impact.....	8
2.1. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	8
2.2. État initial de l'environnement, incidences d'u projet sur l'environnement et mesures ERC.....	9
2.2.3. Biodiversité et milieux naturels.....	9
2.2.4. Risques naturels et technologiques.....	14
2.2.5. Hydrologie et ressource en eau.....	17
2.2.6. Mobilités et santé humaine.....	17
2.2.7. Effets cumulés.....	19
2.3. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité.....	20
2.4. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	21
3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.....	21
3.1. Description des procédures de mise en compatibilité.....	21
3.2. Contenu des rapports environnementaux des documents de mise en compatibilité des PLU.....	24
3.3. L'articulation des mises en compatibilité avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification vigueur.....	25
3.4. Les incidences et les mesures d'évitement, réduction et compensation.....	25

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte et périmètre du projet d'ensemble

Le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes est maître d'ouvrage de cinq tronçons discontinus d'un itinéraire cyclable dénommé « Via Maurienne d'un total de 66 km, traversant 24 communes¹ et cinq établissements publics de coopération intercommunale² (EPCI) », entre Aiton et Bessans, dans la vallée de la Maurienne, département de la Savoie (73).

Cet itinéraire s'inscrit en partie sur le tracé de la véloroute V67, itinéraire de 150 km qui remonte la vallée de la Maurienne depuis Aiton jusqu'au Mont-Cenis, identifiée par le schéma national des véloroutes et qui permettra à terme de relier les véloroutes de l'Est de la France (notamment V62 en direction d'Albertville et Annecy et V63 en direction de Chambéry et Grenoble) à celles du nord de l'Italie. La véloroute V67 est inscrite en tant qu'unité touristique nouvelle (UTN) structurante n°9 dans le schéma de cohérence territoriale (Scot) du Pays de Maurienne. Selon le dossier, les maîtrises d'ouvrage du reste de l'itinéraire V67 ne sont pas définies à ce stade, de même que le tracé et la configuration des aménagements, raison pour laquelle le dossier présenté ne porte à ce stade que sur les tronçons définis et portés par la Région. Or, à Saint-Jean-de-Maurienne, l'aménagement cyclable porté par la commune qui permettra de faire la jonction entre les sections 1 et 2 de la Via Maurienne est déjà défini, les travaux étant prévus en 2026.

Le périmètre retenu pour le projet doit être justifié en fonction de la définition d'un projet qui figure dans le code de l'environnement à l'article [L.122-1](#)³, en s'appuyant sur une analyse des liens fonctionnels et spatiaux entre l'opération présentée (la Via Maurienne) et les autres aménagements cyclables projetés dans le cadre de l'itinéraire V67, et entre Modane et Bessans, afin d'évaluer les incidences du projet dans leur globalité. Le périmètre du projet sera à faire évoluer en conséquence.

L'Autorité environnementale recommande de justifier le périmètre retenu pour le projet en s'appuyant sur une analyse des liens fonctionnels et spatiaux pouvant exister entre l'opération Via Maurienne et les autres aménagements cyclables projetés dans le cadre de l'itinéraire V67, et entre Modane et Bessans, et de le faire évoluer le cas échéant.

1 Aiton, Bourgneuf, Chamoux-sur-Gelon, Montgilbert, Argentine, Montsapey, Val-d'Arc, Saint-Georges-d'Hurtieres, Saint-Alban-d'Hurtieres, Saint-Pierre-de-Belleville, Saint-Leger, La Chapelle, Saint-Remy-de-Maurienne, Saint-Etienne-de-Cuines, Sainte-Marie-de-Cuines, La Tour-en-Maurienne, Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Modane, Villarodin-Bourget, Avrieux, Aussois, Val-Cenis et Bessans.

2 Communauté de communes (CC), Cœur Maurienne Arvan, CC Cœur de Savoie, CC Canton de La Chambre, CC Haute Maurienne Vanoise et CC Porte de Maurienne.

3 « *Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité* ».



Figure 2: Tracé de la Via Maurienne et localisation des haltes (source : dossier)

1.2. Présentation de l'opération

Les 66 km d'aménagements cyclables de la Via Maurienne sont répartis selon les sections suivantes :

- section 1 : entre Aiton et l'entrée nord de Saint-Jean-de-Maurienne (44,6 km) ;
- section 2 : de l'extrémité est de la gare de Saint-Jean-de-Maurienne à Villargondran (3,3 km) ;
- section 3 : de Modane à Aussois (10 km) ;
- section 4 : Val-Cenis, entre le hameau du Châtel et le bourg de Termignon (3,6 km) ;
- section 5 : Bessans, de l'accès à l'espace Ludi'lacs à la sortie du village en direction de Bonneval-sur-Arc (4 km).

Sur l'ensemble du tracé de l'opération il est prévu :

- 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 ;

- l'aménagement de trois haltes principales et six haltes secondaires⁴ ;
- la création de neuf passerelles de franchissement de cours d'eau, d'une largeur utile de 3 m et d'une longueur allant de 12 m pour la plus petite à 57,6 m pour la plus grande (Arc) ;

L'opération s'inscrit en majorité sur des voiries et chemins existants ou à améliorer (97%) ; l'aménagement ou la création de nouvelles voies concernent 2,1 km (3 % du tracé). Il nécessitera les aménagements suivants :

- la pose d'équipements de signalisation et d'information ;
- des terrassements avec 85 500 m³ de déblais, 7 400 m³ de remblais et 79 300 m³ de couche de forme sur les portions de voie verte à aménager ;
- le rétablissement des échanges, des accès et des chemins aux exploitations agricoles ;
- la déconstruction d'un hangar à Saint-Pierre-de-Belleville ;
- la modification de deux ouvrages hydrauliques à Saint-Georges-d'Hurtières (buse) et à Saint-Rémy-de-Maurienne (passage à gué) ;
- la création de deux bassins de gestion des eaux pluviales à Saint-Jean-de-Maurienne ;
- la destruction de 0,23 ha de zones humides ;
- le défrichement de 8 314 m² de boisements.

Les travaux débuteront en 2027, la mise en service est prévue en 2028 pour les premières sections et 2030 pour l'ensemble du tracé.

Les objectifs présentés par le dossier sont les suivants :

- favoriser la pratique du vélo et augmenter sa part modale avec une cible utilitaire et de loisirs, permettant de réduire les émissions de polluantes et de gaz à effet de serre ;
- renforcer l'attractivité touristique via le tourisme à vélo ;
- favoriser le développement économique.

1.3. Procédures relatives à l'opération

La saisine de l'Autorité environnementale a été réalisée par la préfecture de Savoie à l'occasion de la demande de déclaration d'utilité publique (DUP) nécessaire à la réalisation de l'opération. Le dossier transmis comprend les pièces de la demande de DUP, celles de la demande d'autorisation environnementale déposée en parallèle, ainsi que les pièces de l'évaluation environnementale de l'opération et des mises en compatibilité de PLU.

L'opération est soumise à examen au cas par cas au titre de la rubrique 6c) : « 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 et a fait l'objet de deux décisions de dispense d'évaluation environnementale en dates du [11 mars 2021](#) et du [7 septembre 2022](#). L'opération a depuis évolué sans que le dos-

⁴ Les haltes principales, espacées de 20 à 30 km, sont pensées pour les pauses longue durée et sont équipées de sanitaires, d'un point d'eau, d'une aire de pique-nique, d'arceaux ou box vélos, de bornes de recharges pour vélos à assistance électrique (VAE) et d'une station de lavage/entretien. Les haltes secondaires, espacées de 8 à 15 km, sont prévues pour des pauses plus courtes et disposent d'aménagements simples (arceaux vélos, tables ou bancs, points d'eau si nécessaires).

sier ne préciser les évolutions et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, maître d'ouvrage, a réalisé une évaluation environnementale volontaire. Ce choix, bien que pertinent pour la prise en compte de l'environnement, n'est pas explicité dans le dossier.

Une [concertation préalable](#) s'est tenue du 12 janvier au 16 février 2023. Une enquête publique commune sera réalisée sur l'opération et sur la mise en compatibilité des quatre PLU nécessaire à celle-ci.

1.4. Principaux enjeux environnementaux de l'opération et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et de l'opération sont :

- la biodiversité et les milieux naturels ;
- les risques naturels et technologiques ;
- l'hydrologie et la ressource en eau ;
- les mobilités et la santé humaine.

2. Analyse de l'étude d'impact

L'étude d'impact porte sur les cinq sections sous maîtrise d'ouvrage régionale. Elle n'inclut pas la section traitée par la commune de Saint-Jean-de-Maurienne. Le dossier ne détaille pas les raisons d'un tracé discontinu, sauf entre les sections 1 et 2, évoquant uniquement l'absence de maître d'ouvrage déclaré, ni la nécessité ou non d'aménagements futurs entre les autres sections pour offrir une liaison cyclable attractive (pour les habitants et les touristes) entre Aiton et Bessans.

Les incidences de la réalisation de ces cinq sections de Via Maurienne sur les secteurs existants de la V67 ou d'autres voies cyclables sur le tracé entre Modane et Bessans, ou sur les portions de route empruntées par les cyclistes entre ces cinq sections ne sont pas évaluées. Or, la réalisation de ces cinq sections de voie cyclable est susceptible d'augmenter la circulation de cyclistes sur ces secteurs. La réalisation d'une évaluation environnementale à l'échelle de la future voie cyclable entre Aiton et Bessans aurait évité cet écueil.

L'Autorité environnementale recommande d'étendre le périmètre de l'étude d'impact à celui de l'ensemble du projet, c'est à dire la voie cyclable reliant Aiton à Bessans et à tout le moins d'étendre l'aire d'étude à l'ensemble du fuseau du tracé emprunté par les usagers de la Via Maurienne entre Aiton et Bessans.

2.1. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement

L'opération présente des tronçons cyclables discontinus, entre ces secteurs cyclables des voiries partagées existent. Le dossier explique ce choix sur certains secteurs (faible trafic, limitation de l'emprise) mais doit justifier systématiquement le choix d'avoir des secteurs cyclables et des secteurs de voirie partagée.

L'Autorité environnementale recommande de justifier pour chaque tronçon le choix d'avoir des secteurs cyclables et des secteurs de voirie partagée.

L'opération de la Via Maurienne, initialement portée par le Syndicat de Pays de Maurienne en 2019 puis transféré à la Région Auvergne-Rhône-Alpes en 2022 a fait l'objet d'études techniques (trafic, faune/flore, topographie) qui ont permis d'adapter le tracé au regard des contraintes locales.

Deux portions du tracé initialement prévues ont été abandonnées dont l'une en raison de son impact fort sur des espaces boisés, des zones humides et des espèces protégées. Des alternatives au tracé initial ont été étudiées sur vingt portions différentes. Le dossier retranscrit de façon claire et synthétique l'analyse menée et justifie les choix retenus. L'analyse des variantes a été réalisée selon les critères suivants : confort, sécurité, complexité technique, coût, foncier, enjeux agricoles, environnement (en particulier faune/flore, zones humides et risques naturels) et enjeux réglementaires (plans de prévention de risques technologiques notamment). D'après le dossier, cette analyse a permis de retenir le tracé le moins impactant au regard des enjeux environnementaux et de santé humaine, en tenant compte des objectifs de l'opération (configuration, fréquentation, secteurs desservis). Ce travail a notamment conduit à privilégier le partage de voirie plutôt que la création ou l'élargissement de voies vertes, dans le but d'éviter l'impact sur les sites Natura 2000, les zones humides, les boisements, les habitats d'intérêt communautaire ou les stations de flore protégée (par exemple, entre Modane et Bessans, au niveau de la plaine des Hurtières et de celle du Canada). Le tracé initial a également évolué pour être compatible avec les plans de prévention des risques technologiques traversés (création de voie cyclable interdite).

Afin d'éviter et réduire au maximum les impacts environnementaux, des ajustements ont été réalisés une fois le tracé définitif retenu avec : la diminution de la largeur des voies vertes sur 95 % du tracé, passant de 4 à 3 m ; la limitation des élargissements de chemins existants (entre 0,5 et 1 m de part et d'autre) afin d'éviter au maximum les milieux naturels à enjeu prioritaire ou fort comme les zones humides ; l'évolution de la configuration retenue, en privilégiant le partage de voirie à la création d'une voie verte sur six secteurs. Selon le dossier, ces optimisations permettent de réduire de près de 8,5 ha l'emprise sur des milieux naturels (boisements, zones humides, prairies, ripisylves) et agricoles. Le choix du revêtement utilisé a fait l'objet d'une analyse spécifique, justifiant l'utilisation d'enrobé plutôt que de stabilisé.

La démarche itérative s'appuyant sur des études techniques relatives aux différents enjeux environnementaux du territoire et correctement retranscrite dans l'étude d'impact, est pertinente. Elle a permis de retenir une solution finale de moindre impact par rapport à la version initiale. Des impacts subsistent toutefois malgré cette démarche, ils sont détaillés dans la suite de l'avis.

2.2. *État initial de l'environnement, incidences d'u projet sur l'environnement et mesures ERC*

2.2.3. Biodiversité et milieux naturels

L'opération de la Via Maurienne intercepte :

- cinq zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) de type I et deux Znieff de type II⁵ ;

5 Znieff de type I traversées : « Cours aval de l'Arc de Saint Alban-les-Hurtières à Chamousset », Plaine de l'Arc de Saint-Rémy-de-Maurienne et de Saint-Étienne-de-Cuines », « Coteaux de Saint Rémy-de-Maurienne et de Saint-Étienne-de-Cuines », « Pelouses steppiques de la Loutraz - Chatalamia », « Ripisylves de Bessans ».
Znieff de type II traversées : « Massif de Belledonne et chaîne des Hurtières » et « Adrets de la Maurienne ».

- 13 réservoirs de biodiversité, sept corridors écologiques à préserver ou restaurer et des espaces de perméabilité, identifiés au schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) Auvergne-Rhône-Alpes ;
- des corridors écologiques locaux identifiés dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes traversées ;
- le site Natura 2000 Directive habitats : « Réseau de zones humides et alluviales des Hutières », jouxte le site N2000 Directive habitats « Formations forestières et herbacées des Alpes internes » et se situe à moins de 1 km de trois sites N2000 Directives oiseaux et habitats : « Massif de la Lauzière », « Perron des Encombres » et « Massif de La Vanoise ».

Elle jouxte onze zones humides et six secteurs de pelouses sèches identifiés à l'inventaire départemental.

Les inventaires naturalistes ont été conduits en plusieurs dizaines de passages entre 2022 et 2024, totalisant plus de 90 journées de prospection, y compris en milieux aquatiques, sur une zone d'étude 149 ha. L'atlas n°3 des protocoles d'inventaires joint au dossier est à compléter pour faire apparaître les tracés de prospection de la flore et du reste de la faune (seuls les prospections chiroptères, oiseaux et reptiles sont présentées).

Les enjeux identifiés concernent :

- les habitats naturels avec cinq habitats prioritaires et humides tels que les aulnaies blanches riveraines, les bois des ruisseaux et des sources à Frênes et Aulnes et 12 autres habitats d'intérêt communautaire, recouvrant environ 20 % de la zone d'étude (33 ha) ;
- la flore avec sept espèces protégées telles que l'Orchis punaise et le Safoin des sables, de nombreuses espèces patrimoniales menacées et 26 espèces exotiques envahissantes dont l'Ambrosie ;
- l'avifaune avec 78 espèces protégées dont certaines nicheuses possibles comme le Tarier des prés, les Bruant jaune, le Bouvreuil pivoine, d'autres en survol comme le Vautour fauve, ainsi que plusieurs espèces patrimoniales menacées comme le Vanneau huppé ;
- les amphibiens avec huit espèces protégées avérées et deux potentielles, en reproduction probable ;
- les reptiles avec six espèces protégées avérées et une potentielle, en reproduction probable ;
- les chiroptères avec 26 espèces, toutes protégées, en transit/chasse principalement et en reproduction possible, dont la Sérotonine de Nilsson (rare) et le Murin de Bechstein ;
- les autres mammifères avec le Castor d'Europe et le Hérisson d'Europe, protégés et en reproduction probable ainsi que des espèces patrimoniales comme le Lapin de Garenne ;
- les papillons avec l'Apollon, protégée et en reproduction probable et plusieurs espèces patrimoniales en reproduction possible comme le Misis ou l'Hespérie de l'épiaire ;
- les odonates avec l'Agrion de Mercure, protégé et en reproduction possible et le Sympétrum, menacé ;
- les orthoptères avec 47 espèces dont la Courtilière commune et le Criquet des garrigues, quasi menacés ;
- les coléoptères avec le Lamie bucheron, menacé et potentiel ;

- les crustacés avec l'Écrevisse à pattes blanches, protégée et menacée en reproduction ;
- les poissons avec plusieurs espèces en reproduction comme la Truite commune et le Chabot.

Les impacts bruts de la phase travaux et exploitation concernent :

- la destruction/dégradation d'habitats naturels sur 28 % du linéaire avec 4,7 ha de milieux ouverts, 3,4 ha de milieux boisés et arbustifs et 0,7 ha de milieux aquatiques. L'impact sur les habitats d'intérêt communautaire n'est pas quantifié ;
- la destruction/altération de 2,1 ha de zones humides dont 6 515 m² de manière définitive ;
- la destruction d'espèces floristiques protégées, en particulier quatre pieds d'Orchis punaise, dix pieds de Safoin des sables, 67 pieds d'Honorius penché et 49 pieds d'Ail rocambole ; ainsi que d'espèces patrimoniales (Blackstonie acuminée et Fléole paniculée) ;
- un risque de propagation d'espèces végétales exotiques envahissantes ;
- un risque de destruction et de dérangement d'individus d'espèces animales protégées ou menacées, terrestres et aquatiques, ;
- la destruction/dégradation de 3,4 ha d'habitats d'espèces d'oiseaux appartenant au cortège forestier dont 0,85 ha de manière définitive ;
- la destruction/dégradation de 4,7 ha d'habitats d'espèces d'oiseaux appartenant au cortège des milieux ouverts, dont 1,7 ha de manière définitive ;
- la destruction/dégradation de 3 700 m² d'habitats favorables aux amphibiens ;
- la destruction de 5,25 m² d'habitats de reproduction de la faune piscicole ;
- la destruction d'habitats favorables aux reptiles, aux mammifères non volants, aux chiroptères et aux insectes sur une surface non quantifiée ;
- un risque de pollution des milieux naturels en particulier des zones humides ;
- un risque de rupture des continuités écologiques en particulier pour les amphibiens et les reptiles, qui nécessite d'être réévalué ;

Des mesures d'évitement et de réduction sont définies, dont certaines appellent les observations suivantes :

- l'évitement des secteurs sensibles (boisements, zones humides, habitats et espèces protégées, abords de cours d'eau, périmètres de protection de captage) pour l'implantation des bases travaux et des zones de stockage et des emprises du chantier (ME5 et ME6) est à appliquer à l'ensemble des bases de travaux. Le dossier doit justifier pourquoi une base de travaux persiste en zone humide à Saint-Rémy-de-Maurienne et chercher son évitement ;
- l'adaptation du tracé et de sa largeur (ME18), passant à 3 m au lieu de 4 m sur 95 % de la voie verte, permet d'éviter la destruction de 668 m² de zone humide. Cette mesure est complétée par la micro-adaptation du tracé (MR34) qui vise à réduire la largeur de la piste de 30 à 50 cm supplémentaires afin d'éviter l'abattage d'arbres d'intérêt. Elle est à étendre à tous les secteurs à fort enjeu (flore et zones humides notamment) afin de réduire au maximum les impacts lorsque ces adaptations sont possibles ;

- la mise en place de plaques de roulage au niveau des bases de travaux pour réduire le tassement des sols (MR1) ne doit être envisagée que dans les secteurs de moindre enjeu, l'évitement total des secteurs à enjeux étant à privilégier ;
- l'adaptation des périodes de travaux en milieux aquatiques (MR18), en dehors des périodes de frai, soit entre mai et octobre, sauf pour les travaux dans l'Arc qui seront réalisés entre septembre et décembre pour des raisons de sécurité. Le dossier indique qu'aucune zone de frayère n'a été identifiée sur ce secteur ; il conviendra toutefois de s'assurer de l'absence d'enjeu avant la réalisation des travaux. Il convient de réaliser les travaux en cours d'eau prioritairement à l'automne (septembre/octobre) dans les zones propices à la reproduction d'autres espèces semi-aquatiques telles que l'Agrion de Mercure, le Crossope aquatique, le Crossope de Miller ;
- les 18 passages à faune créés (MR37) sont à localiser et leur implantation est à justifier par une analyse approfondie des continuités écologiques.

Quelques mesures sont localisées en annexe 11 (utilisation de voies existantes, mises en défens, adaptation de la largeur du tracé, dispositif anti-pollution). L'ensemble des mesures d'évitement et de réduction doivent être localisées sur une carte.

Les incidences résiduels concernent :

- la destruction de 5 847 m² de zones humides, qualifiés de modérés ;
- un risque qualifié de modéré de destruction d'espèces floristiques protégées, en particulier trois pieds d'Orchis punaise, 60 pieds d'Honorius penché et neuf pieds d'Ail rocambole qui seront transplantés (MA1). Les sites d'accueil devront faire l'objet d'une sécurisation foncière et d'une gestion adaptée dans la durée ;
- un risque qualifié de faible de destruction d'habitats favorables aux oiseaux, non quantifié ;
- un risque qualifié de non significatif pour les autres taxons alors que les surfaces d'impacts résiduels sur les différents cortèges ne sont pas évaluées mais semblent similaires aux impacts bruts. Le niveau d'impact est à reconsidérer.

Les incidences résiduelles significatives sur les milieux humides, habitats, la flore et les taxons dont le niveau d'incidences résiduelles est à ré-évaluer à la hausse nécessitent des mesures d'évitement et de réduction complémentaires et/ou la mise en œuvre de mesures compensatoires. Les besoins compensatoires sont évalués à 7,93 ha pour les habitats d'espèces, dont 55 % pour les milieux arbustifs et boisés et 45 % pour les milieux ouverts et de 11 694 m² pour les zones humides (compensation à 200 % prévue par le SDAGE). Trois sites compensatoires localisés à proximité de l'opération ont été retenus après analyse de l'équivalence fonctionnelle avec les milieux impactés. Ces parcelles feront l'objet d'un plan de gestion visant à restaurer et préserver des boisements et prairies humides, à créer des micro-habitats favorables à la faune et à lutter contre les espèces exotiques envahissantes. Le dossier ne précise toutefois pas en quoi la mesure compensera les effets négatifs sur la flore impactée. Des compléments sont attendus sur ce point. La mesure sera mise en place à partir de janvier 2027 pour une durée de 30 ans, cette durée doit être justifiée au regard de la durée d'exploitation de la voie cyclable (prévue sur 50 ans d'après le dossier) et pourra utilement être étendue à 50 ans. La maîtrise foncière des parcelles concernées par la mesure sera assurée par la déclaration d'utilité publique (DUP).

L'Autorité environnementale recommande :

- **de localiser les tracés de prospections réalisées pour l'ensemble des taxons ;**

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet d'itinéraire cyclable "Via Maurienne" entre Aiton et Bessans, porté par le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Saint-Georges-d'Hutières, Saint-Léger, Saint-Rémy-de-Maurienne et Sainte-Marie-de-Cuines, dans le département de la Savoie (73)

- **de quantifier l'impact brut et résiduel sur les habitats d'intérêt communautaire et sur les habitats favorables aux oiseaux, reptiles, mammifères non volants, chiroptères et insectes ; de réévaluer le niveau d'impact le cas échéant et de mettre en place des mesures de compensation ;**
- **de compléter l'analyse des continuités écologiques et de réévaluer l'impact du projet' sur celles-ci, en particulier pour les amphibiens et les reptiles ;**
- **de compléter les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement ;**
- **de justifier la durée de la mesure compensatoire MC2 (fixée à 30 ans) par rapport à la durée d'exploitation de la voie cyclable (fixé à 50 ans d'après le dossier), à défaut l'étendre à 50 ans.**

Évaluation des incidences Natura 2000

Le tracé intercepte le site Natura 2000 « Réseau de zones humides et alluviales des Hurtières » au niveau de la plaine des Hurtières et de la plaine du Canada, sur un linéaire à préciser. Il est prévu l'élargissement de chemins existants induisant la destruction de 1 473 m² d'habitat d'intérêt communautaire⁶. L'impact est qualifié de modéré. Aucune espèce d'intérêt communautaire n'a été inventoriée dans le site d'étude, aucun impact n'est attendu. Une portion du tracé, dont la longueur est à préciser, est localisée en contrebas du site Natura 2000 « Formations forestières et herbacées des Alpes internes ». Aucun habitat ou espèce d'intérêt communautaire ne sera impacté.

D'après le dossier, les mesures d'évitement et de réduction prévues telles que la réduction des emprises du chantier (ME4), la mise en défens des secteurs sensibles (ME16), l'adaptation de la largeur du tracé (ME18), les micro-adaptations du tracé (MR34), la limitation de la divagation au sein du site « Réseau de zones humides et alluviales des Hurtières », via la pose de dispositifs anti-intrusion pour véhicules, la mise en œuvre de murets et la pose de panneaux d'information (MR33), permettent d'éviter la destruction de 577 m² d'habitats d'intérêt communautaire. L'impact résiduel est de 896 m² sur les habitats ; il est qualifié de faible.

La carte des prospections naturalistes réalisées le long du tracé au sein ou à proximité des sites Natura 2000 est à présenter. Les travaux prévus dans ces zones, les périodes de travaux et les aménagements envisagés sont à détailler. En complément, il convient de lister les habitats et espèces ayant présidé à la désignation des sites Natura 2000 identifiés sur la zone d'étude, surtout dans le cas d'espèces à grand domaine vital, et d'évaluer l'impact de l'opération sur les objectifs de conservation de ces sites Natura 2000. Le dossier doit être conclusif sur ces impacts .

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'analyse des incidences Natura 2000 ;de conclure sur les impacts potentiels du projet sur l'atteinte des objectifs de conservation des sites Natura 2000 et de mettre en place des mesures de compensation si les incidences résiduelles sont significatives.

6 Les forêts alluviales à *Alnus glutinosa* et *Fraxinus excelsior* et les prairies de fauche mésophile.

2.2.4. Risques naturels et technologiques

Une notice spécifique relative aux risques naturels a été réalisée, elle est jointe en annexe 5 de l'étude d'impact. Néanmoins même si le dossier identifie de manière qualitative la vulnérabilité de l'opération au changement climatique, aucune démonstration n'est faite permettant de conclure à l'absence d'impact du changement climatique sur l'opération.

Inondations

La zone d'étude est couverte par trois plans de prévention des risques d'inondation (PPRi) : Arc aval, Arc médian et Arc amont⁷. Le tracé intercepte des zones réglementées bleues et rouges de ces PPRi. Dans ces zones, les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs sont autorisées sous réserve de prendre en compte le risque d'inondation⁸. 20 % de l'opération de Via Maurienne est localisé en zone inondable, l'aléa est qualifié de faible sur l'ensemble des secteurs concernés excepté à Bessans où il est qualifié de moyen.

Les travaux de modification des deux ouvrages hydrauliques et ceux liés à la construction de la passerelle de franchissement de l'Arc à Argentine vont provoquer une coupure ou une modification temporaire des cours d'eau pouvant générer des débordements ou inondations. L'impact est qualifié de fort. L'opération prévoit 1 175 m³ de remblais en zone inondable au niveau de quatre secteurs sur les communes d'Argentine, de Saint-Georges-d'Hurtières, de La Chapelle et La Tour-en-Maurienne. L'impact est qualifié de modéré en phase travaux et de fort en phase exploitation. Deux systèmes d'endiguement serviront de support à la Via Maurienne, celui du torrent de la Lescherette à Saint-Rémy-de-Maurienne nécessitant des travaux pour la création de la voie et celui de l'Arc entre Modane et Villarodin Bourget où la piste est déjà existante. Ce point a fait l'objet d'une étude spécifique jointe en annexe 9 qui conclut à l'absence d'impact vis-à-vis de la protection contre les inondations au niveau de la digue de l'Arc et recommande la réalisation d'études complémentaires concernant l'ouvrage du torrent de la Lescherette. Deux haltes sont localisées en zone rouge des PPRi, celle du plan d'eau des Oudins à Villargondran et celle de Bessans. Le dossier ne quantifie pas la population nouvelle exposée à l'aléa inondation du fait du projet pas l'évolution du risque induite alors même que celui-ci est augmenté.

Pour la phase travaux, l'implantation des bases de chantier et de stockage du matériel en dehors des zones inondables et la mise en place d'un dispositif d'alerte crue (MR29) sont prévus. Pour la phase exploitation, il est prévu la fermeture partielle de la Via Maurienne en cas d'inondation (ME11), la réalisation d'études complémentaires pour étudier l'impact sur la digue du torrent de la Lescherette (MR22) et la réduction des emprises et remblais en zone inondable (MR30) pour assurer au maximum la transparence hydraulique. Le dimensionnement des passerelles de franchissement de l'Arc et du Rieubel a fait l'objet d'une étude hydraulique afin de ne pas faire obstacle à l'écoulement des crues et ne pas augmenter l'aléa jusqu'à une période de retour centennale. En revanche, le dossier ne précise pas comment a été pris en compte le risque d'inondation pour le dimensionnement des autres passerelles. Sur ce point des compléments sont attendus.

7 Respectivement approuvés le 07/05/2014, le 24/07/2019 et le 12/07/2016.

8 Dans les zones rouges de ces PPR, les infrastructures de transport sont autorisées à condition qu'elles n'aggravent pas le risque. Les ouvrages de franchissement sont autorisés dans le respect de la loi sur l'eau et donc dans un objectif de non aggravation des risques d'inondation amont/aval. Les constructions, installations, infrastructures, réseaux aériens ou enterrés nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt collectif ou général sont autorisés dans la mesure où leur implantation est techniquement justifiées à cet emplacement et sous réserve de dispositions constructives appropriées aux risques, y compris en phase travaux.

L'impact résiduel est qualifié de très faible en phase travaux et modéré en phase exploitation. Une mesure de compensation hydraulique est définie (MC1). Elle prévoit une compensation de 1 278 m³ sur deux secteurs : La Torchette à Argentine / Saint-Georges-d'Hurtières et au niveau du Cône du Fay à La Tour-en-Maurienne. Les incidences de cette mesure de compensation sur les milieux naturels sont à évaluer. Les caractéristiques précises de la mise en œuvre de cette mesure (temporalité, maîtrise foncière) doivent être précisées dans l'étude d'impact.

Autres risques naturels

Plusieurs zones de risques réglementées⁹ sont interceptées par le tracé. L'analyse présentée dans le dossier est issue d'une recherche bibliographique et de visites de terrain. Onze tronçons¹⁰ sont exposés à un aléa chute de blocs dont cinq avec un aléa fort et trois avec un aléa moyen, quatre tronçons sont exposés à un aléa coulées boueuses et crues torrentielles moyen, quatre à un aléa glissement de terrain faible à fort. Six tronçons sont exposés à un aléa avalancheux dont un avec un aléa moyen à Bessans. Un aléa faible de suffosion¹¹ est également présent dans les secteurs de Modane et Avrieux, en rive droite de l'Arc. Plusieurs secteurs sont exposés à un aléa remontée de nappe.

Les tronçons concernés par un risque de mouvement de terrain sont localisés sur des portions en partage de voirie de routes départementales existantes. L'un des secteurs (entre Saint-Rémy-de-Maurienne et Saint-Étienne-de-Cuines) nécessite le rognage d'un éperon rocheux. L'impact est qualifié de fort par le dossier. Les incidences de ces travaux de sécurisation sur la biodiversité des milieux rupestres est à étudier. L'augmentation de la fréquentation de ces secteurs par des cyclistes ne semble pas prise en compte dans la caractérisation du risque, ce point doit être complété et des mesures permettant de ne pas augmenter le risque doivent être mises en place. La notice relative aux risques naturels recommande la réalisation d'investigations complémentaires sur six tronçons exposés à un aléa moyen à fort chute de blocs, glissement de terrain et avalanche. Ces investigations ne sont retranscrites dans aucune mesure. Elles devront être réalisées en tenant compte des effets prévisibles du changement climatique et avant le démarrage des travaux afin de prendre en compte leurs prescriptions et éventuellement adapter le tracé ou les mesures.

Une mesure d'adaptation du tracé au risque de mouvement de terrain (ME12) est présentée. Le tracé et les aménagements prévus ont été modifiés afin de réduire l'exposition au risque. L'impact résiduel est qualifié de faible, il nécessite toutefois d'être mieux démontré et justifié. Concernant les autres risques, les mesures définies concernent uniquement le risque d'avalanche avec l'absence de travaux pendant l'hiver sur les tronçons concernés (ME13), la fermeture de la Via Maurienne du 1^{er} novembre au 31 mars (ME14) et le démantèlement des installations de la halte de Bessans chaque hiver (ME15). Les impacts résiduels sont qualifiés de faibles. Pour les autres risques naturels, l'impact est qualifié de faible par le dossier.

Risques technologiques

9 Sont concernés, les plan de prévention des risques naturels (PPRn) de Saint-Rémy-de-Maurienne, de Pontamafrey-Montpascal et d'Hermillon (commune de La Tour-en-Maurienne), de Saint Jean de Maurienne, de Modane, d'Avrieux, de Sollières-Sardières et de Termignon (commune de Val-Cenis) et de Bessans. De manière générale, dans ces PPRn, dans les zones rouges, les infrastructures et équipements nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt général et ceux nécessaires aux activités touristiques, sportives et de loisirs sont autorisés sous conditions (pas d'alternative moins exposée, pas de nouveau bâtiment, pas de local d'habitation, modalités de mise en sécurité, réduction de la vulnérabilité au risque, pas de pollution en cas d'accident).

10 Le tracé est découpé en 42 tronçons.

11 Le phénomène de suffosion correspond à l'apparition soudaine ou non d'une dépression à la surface du terrain à la suite de l'effondrement d'une cavité dans le sous-sol ou bien au sous-tirage de matériaux fins de couverture dans un réseau rocheux fissuré situé plus en profondeur.

La zone d'étude se situe dans ou à proximité de trois plans de prévention des risques technologiques (PPRt) : Lanxess, Arkema et Trimet. La véloroute traverse la zone B1 du PPRt de Lanxess dans laquelle la création de piste cyclable est interdite. Sur ce tronçon, aucune création de voie n'est prévue, l'opération consistera en l'aménagement de voiries existantes (RD207 et RD74), néanmoins l'aménagement prévu est situé dans la zone correspondant à un aléa toxique de niveau M+¹² et participe à augmenter le risque (pour rappel, les objectifs visés par le projet sont notamment de favoriser la pratique du vélo et de renforcer l'attractivité touristique via le tourisme à vélo). Par ailleurs, un aléa toxique correspond à un nuage toxique rejeté dans l'atmosphère, la seule protection est donc un local de confinement étanche à l'air. Le choix du tracé doit donc être justifié par rapport à l'augmentation du risque pour les cyclistes.

Le tracé de la véloroute est localisé en dehors des deux autres PPRt. A l'entrée nord de Saint-Jean-de-Maurienne, le tracé passe en bordure de la carrière de Rocheray en exploitation et prévoit la création d'une passerelle de 57,6 m au-dessus de l'Arc. La quasi-totalité du tracé est concernée par un risque lié au transport de matières dangereuses (A43, RD1006, voie ferrée de Culoz à Modane, canalisation de transport de gaz naturel entre Aiton et Villargondran). Il intercepte 30 sites répertoriés Casias (anciens sites industriels et activités de service) dans la base de données Géorisques, notamment sur les communes de Val d'Arc, Saint-Étienne-de-Cuines, La Tour-en-Maurienne, Saint-Jean-de-Maurienne et Modane. 21 des 24 communes traversées sont concernées par un risque de rupture de barrage.

Concernant le passage devant la carrière de Rocheray, des précisions sont attendues sur la localisation exacte du tracé par rapport aux merlons de protection qui longent la carrière et protègent la RD906 et par rapport aux entrées/sorties de la carrière. L'impact éventuel de la création d'une passerelle traversant l'Arc à proximité de la carrière doit être évalué. Ces éléments sont à fournir dès ce stade car ils pourraient impacter le tracé retenu et nécessiter une adaptation du parcours. Le niveau d'impact résiduel, qualifié de nul par le dossier, nécessite d'être mieux justifié, voire réévalué.

Par ailleurs, le dossier indique qu'une révision du PLU de Modane a été lancée en avril 2024 pour l'ouverture de la carrière Saint-Antoine sans préciser comment se positionne l'opération par rapport à ce projet d'ouverture de carrière et aux risques associés, ce point doit être complété. Pour information, l'Autorité environnementale a rendu [un avis sur ce projet en octobre 2025](#).

Le risque lié au transport de matières dangereuses est qualifié de fort en phase travaux et de positif en phase exploitation. Des justifications sont attendues, notamment au regard de l'exposition des cyclistes à ces risques. Dans les secteurs concernés par des sols potentiellement pollués, quelques tronçons (La Tour-en-Maurienne, Saint-Jean-de-Maurienne, Modane) nécessitent la création d'une voie verte le long de la voirie existante. Aucune étude sur la qualité des sols n'a été réalisée, ne permettant pas d'assurer l'absence de risque en phase travaux et exploitation. La compatibilité des sols avec l'usage projeté est à démontrer dès ce stade. La mesure MR47 de traitement des terres polluées en cas de découverte est à compléter par la réalisation d'études sanitaire avant le démarrage des travaux afin de s'assurer de l'adéquation avec les futurs usages. L'opération n'est pas de nature à augmenter le risque de rupture de barrage. De façon générale, le dossier ne tient pas compte de l'augmentation de la population exposée aux aléas technologiques induite par le projet. Aucune mesure spécifique n'est proposée afin d'assurer la mise en sécurité des usagers en cas d'incident (industriel, transport de matières dangereuses, rupture de barrage). Des compléments sont attendus sur ce point.

12 Pour information, dans la zone aléa toxique de niveau M+, les nouveaux projets doivent intégrer un local de confinement afin de protéger les occupants

L'Autorité environnementale recommande :

- de justifier le dimensionnement de l'ensemble des ouvrages de franchissement prévus au regard du risque d'inondation en tenant compte du changement climatique ;
- de détailler les mesures de compensation hydraulique et de sécurisation du tracé (rognage d'un éperon rocheux) et d'évaluer leurs impacts sur la biodiversité ;
- de réaliser, avant le démarrage des travaux, les investigations complémentaires relatives aux risques naturels (mouvements de terrain, avalanche) en tenant compte du changement climatique et de les inscrire dans une mesure ;
- de préciser la tracé au niveau de la carrière de Rocheray et du projet de carrière de Saint-Antoine et évaluer les impact de la voie cyclable sur les carrières et des carrières sur la voie cyclable et ses usagers ;
- de réaliser des études sanitaires dans les secteurs nécessitant des travaux et mouvements de terres potentiellement polluées ;
- de quantifier les nouvelles populations exposées aux aléas (naturels et technologiques) du fait du projet ; de justifier du choix du tracé par rapport à ces aléas et de mettre en place des mesures afin de ne pas augmenter le niveau de risque ;
- de compléter les mesures définies, réévaluer les niveaux d'impact résiduel.

2.2.5. Hydrologie et ressource en eau

Cet enjeu est correctement pris en compte. Les incidences sont majoritairement dues à la réalisation d'ouvrages de franchissement nécessitant pour certains des travaux dans le lit mineur du cours d'eau. La démarche d'évitement amont a permis de limiter le nombre d'ouvrages à créer en privilégiant la réutilisation d'ouvrages existants. Les mesures définies apparaissent pertinentes et devraient, d'après le dossier, permettre d'atteindre un niveau d'impact résiduel faible à nul sur les eaux souterraines et superficielles. L'Autorité environnementale n'a pas d'observations à formuler.

2.2.6. Mobilités et santé humaine

Trafic

Des comptages routiers ont été réalisés le long du tracé pour les véhicules légers, les poids lourds et les vélos. Ils ont permis d'adapter les aménagements projetés en fonction du trafic. Ainsi, sur les voiries les moins fréquentées (< 1 000 véhicules/jour), un partage de voirie avec pacification du trafic éventuel ou la réalisation d'une voie centrale banalisée est privilégié. Pour les axes plus fréquentés, des bandes cyclables ou pistes cyclables seront créées. La création de voies vertes le long d'axes routiers existants reste limitée et cantonnée aux axes à fort trafic, du fait des impacts environnementaux. D'après le dossier, l'opération de la Via Maurienne n'induit pas de report de trafic notable en phase exploitation, ce qu'il convient de démontrer. L'analyse de l'urbanisation induite, du fait du report de trafic et du projet est à approfondir, au regard des objectifs du projet qui vise à augmenter l'intermodalité (cible utilitaire notamment), renforcer l'attractivité touristique du territoire et à favoriser le développement économique.

L'opération vise à encourager les mobilités douces et le report modal de la voiture vers le vélo, que ce soit pour les déplacements quotidiens ou touristiques (40 % du tracé en voie verte et près de 75 % avec une pente inférieure à 5 %). Elle vise un triplement de la part modale du vélo en 2033, passant de 2,6 % à 7,8 % pour les déplacements domicile/travail et de 1 à 3 % pour les déplacements quotidiens de loisir. D'après l'analyse qualitative, quantitative et financière de l'opération jointe en annexe 8b, le nombre de nouveaux usagers du vélo est estimé à 421 par jour dont 80 %

reportés de la voiture au vélo, permettant d'éviter 2 688 km en voiture par jour. La pertinence de cette estimation sera à confirmer par le suivi mis en place.

Gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre de l'opération sont estimées à 12,3 k_{teq}CO₂ en phase travaux dont 1 506 t_{eq}CO₂ liées au changement d'affectation des sols. En phase exploitation, les émissions sont estimées à 2 789 t_{eq}CO₂ sur 50 ans (exploitation et maintenance).

Les émissions évitées grâce au report modal sont estimées entre 14,6 et 15,6 k_{teq}CO₂ sur 50 ans. La méthodologie et les hypothèses de calcul sont présentées en annexe.

Qualité de l'air et nuisances sonores

Le tracé intercepte des secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transport de classe 1 à 4 (ligne ferroviaire 900 000, A43, RD925, RD1006 et RD906). Il est également exposé aux nuisances sonores de la carrière de Rocheray à Saint-Jean-de-Maurienne et des travaux du chantier du tunnel euralpin Lyon-Turin (TELT) à Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Modane, Villard-Bourget et Avrieux. La première section du tracé, qui longe l'A43, est exposé à des pollutions en oxydes d'azote et en particules fines (PM10). De l'Ambroisie, espèce végétale allergène, a été inventoriée sur la zone d'étude.

En phase travaux des mesures sont prévues pour limiter les nuisances sonores (MR50) et les émissions de polluants (MR51). Concernant l'Ambroisie, les modalités de lutte définies par l'arrêté préfectoral n°2019-0710 du 10 juillet 2019 seront appliquées. En phase exploitation, l'opération ne sera pas à l'origine de nuisances sonores et d'émissions polluantes. Les actions de pacification de trafic et de le report modal induit auront un impact positif sur l'ambiance sonore et la qualité de l'air. Les secteurs bénéficiant d'une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance sonore du fait de l'opération sont à localiser. Le dossier n'évalue pas l'exposition des usagers de la Via Maurienne (cycliste, piétons, pratiquants de la trottinette ou des rollers...) au bruit et à la pollution, cet enjeu ne semble pas avoir été pris en compte dans l'analyse des alternatives. Il convient de justifier le tracé retenu dans les secteurs particulièrement exposés à ces nuisances et d'analyser d'éventuelles alternatives permettant de limiter l'exposition prolongée des usagers. D'après le dossier, l'opération est compatible avec les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) Auvergne-Rhône-Alpes et du plan climat air énergie territorial (PCAET) Cœur de Savoie. Une analyse quantitative des impacts positifs du projet est à présenter afin de caractériser sa contribution à l'atteinte des objectifs nationaux, régionaux et locaux en matière de qualité de l'air.

L'Autorité environnementale recommande :

- **d'évaluer l'exposition des usagers de la Via Maurienne (cycliste, piétons, pratiquants de la trottinette ou des rollers...) aux pollutions et nuisances sonores et d'étudier des alternatives pour limiter leur exposition prolongée à celles-ci;**
- **de localiser et quantifier la réduction des émissions de polluants du fait du projet afin de caractériser la contribution du projet à l'atteinte des objectifs nationaux, régionaux et locaux en matière de qualité de l'air.**

2.2.7. Effets cumulés

L'analyse des effets cumulés s'appuie sur une recherche des avis de l'Autorité environnementale, des décisions de l'autorité en charge de l'examen au cas par cas et des autorisations environnementales instruites par la direction départementale des territoires (DDT) de Savoie sur les communes traversées par l'opération entre 2020 et 2024. D'autres projets connexes, n'ayant pas fait l'objet de telles procédures sont également identifiés. Au total, douze projets présentent des effets cumulés avec l'opération de la Via Maurienne :

- l'extension de la zone d'activités Alp'Arc à Aiton et Bourgneuf ;
- l'installation de centrales photovoltaïques à Val d'Arc, Argentine et Épierre ;
- le projet de plateforme multimodale à La Chapelle ;
- l'aménagement d'un pumtrack sur la base de loisirs du Lac Bleu à Saint-Rémy-de-Maurienne ;
- la construction d'un espace jeunesse à Saint-Étienne-de-Cuines ;
- les aménagements cyclables à Saint-Jean-de-Maurienne ;
- le projet SPM GEMAPI sur le ruisseau Saint-Antoine à Modane ;
- le projet de piste cyclable à Val-Cenis ;
- le projet de réaménagement et de modernisation du site de biathlon Haute Maurienne Vanoise à Bessans ;
- le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin.

Ces projets sont décrits et localisés. L'analyse des effets cumulés porte sur la temporalité du chantier, la ressource en eau, les risques naturels majeurs, les zones humides, les milieux naturels et la biodiversité, les risques technologiques, les déplacements et réseaux de transport, l'environnement humain, les nuisances, le paysage et le patrimoine. Plusieurs chantiers sont concomitants avec celui de la Via Maurienne, il s'agit de l'extension de la zone d'activités Alp'Arc, des aménagements cyclables à Saint-Jean-de-Maurienne, du réaménagement du site de biathlon à Bessans, et de la liaison ferroviaire Lyon-Turin entre Saint-Jean-de-Maurienne et Suse. Des incidences cumulées sont identifiées sur le trafic, la qualité de l'air et les nuisances pendant ces périodes mais aucune mesure n'est définie afin de les réduire. Les effets cumulés en matière de gestion des déblais¹³ pendant les travaux ne sont pas étudiés. Des compléments sont attendus, en particulier au regard de la concomitance avec les travaux du TELT et des tensions relatives à la gestion des déblais dans le département. L'impact n'est pas systématiquement quantifié, ne permettant pas d'avoir une vision globale des pressions en particulier sur les habitats et espèces sensibles. Les impacts nécessitent *a minima* d'être qualifiés. Par ailleurs, le dossier ne tient pas compte des projets plus récents (après 2024) tels que l'extension de la carrière de Rocheray dont l'autorisation environnementale est actuellement en cours d'instruction, ni la reprise de l'exploitation de la carrière Socamo à Modane.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de réduire les nuisances dues aux chantiers dans les secteurs concernés par une concomitance des périodes de travaux ;**

¹³ L'opération de Via Maurienne générera environ 85 500 m³ de déblais dont 4 300 m³ de déblais d'enrobés et 37 370 m³ de déblais non valorisés.

- d'évaluer les effets cumulés sur la gestion des déblais ;
- de qualifier les impacts cumulés par thématique et dans la mesure du possible de les quantifier ;
- de compléter l'analyse des effets cumulés en intégrant les projets récents tels que l'extension de la carrière de Rocheray à Saint-Jean-de-Maurienne et la reprise d'exploitation de la carrière Socamo à Modane.

2.3. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité

Sont prévus :

- le suivi du chantier par un écologue (MR57) avec une fréquence de passage adaptée aux travaux et aux enjeux environnementaux (jusqu'à un passage par semaine dans les zones sensibles) ;
- l'entretien des ouvrages et de la véloroute, avec la fermeture des sections concernées en cas de crue, suivi d'une visite sur site avant la réouverture, le suivi des ouvrages d'art et passerelles tous les trois à six ans, des ouvrages hydrauliques deux fois par an et après chaque événement pluvieux important ;
- le suivi piscicole de l'affluent du ruisseau des Glaires en années n+1 et n+3 après les travaux (MS1). Le protocole de suivi est à présenter, il doit être reproductible et doit pouvoir permettre la comparaison avec les données de l'état initial. Un suivi piscicole est à prévoir sur l'ensemble des cours d'eau impactés (travaux en lit mineur, remplacement d'ouvrage hydraulique) ;
- le suivi naturaliste des mesures compensatoires pendant 30 ans selon la fréquence suivante : n, n+1, n+3, n+5, n+7, n+10, n+20 et n+30 après les travaux (MS2). Le suivi est à étendre sur au moins 50 ans (durée annoncée pour l'exploitation de la voie) et le protocole est à présenter dans l'étude d'impact. Un suivi de la compensation hydraulique est à prévoir.
- le suivi de la reprise des plantations en n+1 et n+2 (MS3). Ce suivi doit s'appliquer aux secteurs revégétalisés ainsi qu'aux transplantations d'espèces protégées et être étendu sur au moins 10 ans.

En complément, un suivi de la faune, de la flore, des zones humides et des risques naturels est à prévoir dans les secteurs impactés. Un suivi du trafic (véhicules légers et vélos) est également à prévoir, afin de valider les hypothèses et de comparer et de réévaluer si nécessaire l'impact du projet en termes de report modal et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants. Un suivi de toutes les situations accidentelles et des périodes de fermetures de la voie est à assurer. De façon générale, le suivi doit s'appliquer à toutes les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui sont nécessaires au projet, en termes de mise en œuvre et d'efficacité et doit être en place pendant toute la durée d'exploitation des aménagements. Les suivis doivent proposer des objectifs et des critères de nature à déterminer si l'objectif est bien atteint, et dans le cas contraire, des mesures complémentaires ou correctives devront être proposées.

Les suivis doivent être conçus pour répondre à un objectif précis. Les protocoles doivent être décrits et répliquables afin de disposer de données comparables d'une année sur l'autre. Des critères de succès ou des seuils d'alerte doivent être fixés afin d'adapter les mesures ERC quand cela est nécessaire.

L'Autorité environnementale recommande :

- de prévoir un suivi de la faune, de la flore, des zones humides et des risques naturels dans les zones impactées ;
- d'associer à chaque suivi un objectif précis et des critères de succès ou d'alerte déclenchant des mesures d'ajustement et, à des fins de comparaison, d'utiliser les mêmes protocoles standardisés, reproductibles et identiques à l'état initial et au cours des suivis ;
- d'étendre le suivi à la mise en œuvre et à l'efficacité de l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation prévues pendant toute la durée des travaux et d'exploitation des aménagements.

2.4. Résumé non technique de l'étude d'impact

Le résumé non technique, d'une cinquantaine de pages, reprend de façon synthétique l'essentiel des points abordés dans l'étude d'impact. Il pourrait utilement faire référence à la pièce du dossier à laquelle le lecteur est invité à se reporter pour obtenir plus d'informations sur un sujet. Il devra repris pour être conforme à l'étude d'impact complétée et tenir compte des recommandations du présent avis.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.

3. Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

3.1. Description des procédures de mise en compatibilité

L'étude d'impact, au sein de la pièce C1.06, analyse la compatibilité de l'opération avec les documents d'urbanisme locaux des différentes communes traversées par l'opération. Dans les pages 59 et suivantes, 19 PLU¹⁴ sont étudiés afin de savoir si l'opération est d'ores et déjà inscrite dans ces documents ou s'il est nécessaire de les faire évoluer. Plusieurs procédures d'élaboration de documents d'urbanisme sont néanmoins en cours, en particulier sur la commune nouvelle de Val-Cenis¹⁵, ainsi que sur le territoire de la communauté de communes Coeur de Maurienne Arvan (3CMA)¹⁶. Il est indiqué dans le document que le porteur de projet, en tant que personne publique associée de ces procédures, fait en sorte de s'assurer que l'opération de la Via Maurienne soit bien inscrit au sein de ces nouveaux documents d'urbanisme locaux.

In fine, l'analyse conclut sur la nécessité de faire évoluer quatre documents :

- le PLU de Saint-Georges-d'Hurtières ;
- le PLU de Saint-Léger ;
- le PLU de Saint-Rémy-de-Maurienne ;
- le PLU de Sainte-Marie-de-Cuines.

14 Les PLU des communes d'Aiton, d'Argentine, de Montsapey, de Saint-Georges-d'Hurtières, de Saint-Alban-d'Hurtières, de Saint-Pierre-de-Belleville, de Saint-Léger, de Saint-Rémy-de-Maurienne, de Sainte-Marie-de-Cuines, d'Hermillon (commune de La Tour-en-Maurienne), de Saint-Jean-de-Maurienne, de Villargondran, de Modane, de Villarodin-Bourget, d'Avrieux, d'Aussois, de Sollières-Sardières (commune de Val-Cenis), de Termignon (commune de Val-Cenis), et de Bessans.

15 PLU arrêté le 12 novembre 2025, ayant fait l'objet de l'[avis de l'Autorité environnementale n°2025-ARA-AUPP-1800-N10234](#), en date du 9 mars 2026.

16 PLUi valant programme local de l'habitat et plan local de déplacement arrêté le 12 février 2026, ayant fait l'objet de l'[avis de l'Autorité environnementale n°2026-ARA-AUPP-1841-N14372](#), en date du 2 juin 2026.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet d'itinéraire cyclable "Via Maurienne" entre Aiton et Bessans, porté par le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Saint-Georges-d'Hurtières, Saint-Léger, Saint-Rémy-de-Maurienne et Sainte-Marie-de-Cuines, dans le département de la Savoie (73)

Le plan local d'urbanisme de Saint-Georges-d'Hurtières :

Saint-Georges-d'Hurtières (73) est une commune située sur les contreforts du massif de Belledonne, donnant sur la vallée de la Maurienne, en rive gauche de l'Arc. Elle compte 413 habitants en 2023 (données [Insee](#)).

La commune est couverte par un PLU approuvé le 8 novembre 2019. La saisine préfectorale dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) concernant l'opération de Via Maurienne a eu lieu le 16 janvier 2026.

L'opération de la Via Maurienne s'inscrit au sein des zones naturelles (zones N), et des zones naturelles – secteur de zones humides (zones N-zh). Dans cette zone N-zh, le PLU, dans sa version en vigueur, sont interdits « tous les travaux, y compris les affouillements et exhaussements, le drainage, et toute installation ou construction, qui remettraient en cause le caractère humide de la zone et qui ne seraient pas compatibles avec une bonne gestion des milieux humides ».

La mise en compatibilité du PLU de Saint-Georges-d'Hurtières porte sur le règlement de cette zone N-zh, en visant à permettre les aménagements destinés à la Via Maurienne sur ces secteurs. Le règlement est ainsi modifié en rajoutant une mention permettant ces travaux¹⁷, en mentionnant spécifiquement l'opération de Via Maurienne permettant de limiter les exceptions aux interdictions de travaux à cette opération.

Le PLU de Saint-Léger :

Saint-Léger (73) est une commune située dans la vallée de la Maurienne, en rive gauche de l'Arc, dont le territoire s'étend sur le massif de Belledonne. Elle compte 260 habitants en 2023 (données [Insee](#)).

La commune est couverte par un PLU approuvé le 18 septembre 2014. La saisine préfectorale dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) concernant l'opération de Via Maurienne a eu lieu le 16 janvier 2026.

L'opération de la Via Maurienne s'inscrit au sein des zones naturelles (zones N) et agricoles (zones A). En zone N, le règlement du PLU, dans sa version en vigueur, indique que les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées à condition qu'elles n'entraînent pas de conséquences dommageables pour l'environnement, qu'elles ne conduisent pas à la destruction d'espaces naturels représentant une valeur écologique et paysagère et qu'elles prennent en compte les risques naturels. En zone A, les constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas de conséquences dommageables pour l'environnement, notamment la pour destruction d'espaces agricoles représentant une valeur économique ou écologique.

La mise en compatibilité du PLU de Saint-Léger porte sur le règlement des zones A et N, en visant à permettre de façon explicite les aménagements destinés à la Via Maurienne sur ces secteurs. Le

17 « Sont interdits tous les travaux, y compris les affouillements et exhaussements, le drainage, et toute installation ou construction, qui remettraient en cause le caractère humide de la zone et qui ne seraient pas compatibles avec une bonne gestion des milieux humides, à l'exception des installations, ouvrages et activités nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de la Via Maurienne, y compris les exhaussements, affouillements de sol et les dépôts, sous réserve de la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation en faveur des zones humides. » Règlement de la zone N-zh après la procédure de Mec, page 13 de la pièce D01.

règlement est modifié en rajoutant une mention permettant ces travaux¹⁸¹⁹, en mentionnant spécifiquement l'opération de la Via Maurienne.

Le PLU de Saint-Rémy-de-Maurienne :

Saint-Rémy-de-Maurienne (73) est une commune située dans la vallée de la Maurienne, en rive gauche de l'Arc, dont le territoire s'étend sur le massif de Belledonne. Elle compte 1289 habitants en 2023 (données [Insee](#)).

La commune est couverte par un PLU approuvé le 30 septembre 2019. La saisine préfectorale dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) concernant l'opération de Via Maurienne a eu lieu le 16 janvier 2026.

L'opération de la Via Maurienne s'inscrit au sein des zones naturelles (zones N), agricoles (zones A) et urbaines (zones U). En zone N, les constructions nouvelles sont interdites, à l'exception des constructions techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, les constructions techniques construites spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains et de production d'énergie, les constructions industrielles concourant à la production d'énergie, à condition que leur implantation dans la zone soit justifiée par la nature du projet, qu'elles ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière et qu'elles ne portent pas atteintes à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages. Les règlements des zones A et U permettent quand à eux les aménagements liés à l'opération.

La mise en compatibilité du PLU de Saint-Rémy-de-Maurienne porte sur le règlement de la zone N, en visant à permettre de façon explicite les aménagements destinés à la Via Maurienne sur ces secteurs. Le règlement est modifié en rajoutant une mention permettant ces travaux²⁰, en mentionnant spécifiquement l'opération de Via Maurienne.

Le PLU de Sainte-Marie-de-Cuines :

Sainte-Marie-de-Maurienne (73) est une commune située dans la vallée de la Maurienne, en rive gauche de l'Arc. Elle compte 863 habitants en 2023 (données [Insee](#)). Avec les communes limitrophes de Saint-Etienne-de-Cuines, de Saint-Avreet de La Chambre (située en rive droite de l'Arc), elle constitue un carrefour entre les axes routiers de la vallée de la Maurienne d'une part (autoroute A43, dont une sortie se situe sur la commune de Sainte-Marie-de-Cuines, et la route départementale RD 1006), et d'autre part les cols routiers du Glandon (permettant d'accéder à la vallée de l'Oisans) et de la Madeleine (permettant d'accéder à la vallée de la Tarentaise et desservant la station de sport d'hiver de Saint-François-Longchamp). Une gare SNCF se situe à quelques centaines de mètres de Sainte-Marie-de-Cuines, sur la commune de La Chambre.

La commune est couverte par un PLU approuvé le 27 janvier 2020. La saisine préfectorale dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) concernant l'opération de Via Maurienne a eu lieu le 16 janvier 2026.

18 « Les installations, ouvrages et activités nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de la Via Maurienne, y compris les exhaussements, affouillements de sol et les dépôts liés à ce projet à condition qu'ils ne conduisent pas à la destruction nette d'espaces naturels représentant une valeur écologique et paysagère. » Règlement de la zone N après le procédure de Mec, page 13 de la pièce D02.

19 « Les installations, ouvrages et activités nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de la Via Maurienne, y compris les exhaussements et affouillements de sol et les dépôts liés à ce projet à condition qu'ils ne conduisent pas à la destruction nette d'espaces naturels représentant une valeur écologique et paysagère sans autorisation de dérogation espèces protégées. » Règlement de la zone A après le procédure de Mec, page 14 de la pièce D02.

20 Parmi les destinations et sous-destinations autorisées sous condition : « Les installations, ouvrages et activités nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de la Via Maurienne, y compris les exhaussements, affouillements de sol et les dépôts, sous réserve de la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation en faveur des zones humides. » Règlement de la zone N après le procédure de Mec, page 15 de la pièce D03.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet d'itinéraire cyclable "Via Maurienne" entre Aiton et Bessans, porté par le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Saint-Georges-d'Hutières, Saint-Léger, Saint-Rémy-de-Maurienne et Sainte-Marie-de-Cuines, dans le département de la Savoie (73)

L'opération de la Via Maurienne s'inscrit au sein des zones naturelles (zones N), agricoles (zones A), urbaines relative aux noyaux anciens (zones Ua) et autoroutier (Ut). Parmi ces quatre secteurs, seul le règlement de la zone Ua autorise « les constructions, aménagements, ouvrages relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, à la voirie et au stationnement », et par conséquent les aménagements liés à la Via Maurienne.

La mise en compatibilité du PLU de Sainte-Marie-de-Cuines porte sur le règlement des zones N, A et Ut, en visant à permettre les aménagements destinés à la Via Maurienne sur ces secteurs. Le règlement est modifié en rajoutant une mention permettant ces travaux²¹, en mentionnant spécifiquement l'opération de Via Maurienne.

3.2. Contenu des rapports environnementaux des documents de mise en compatibilité des PLU

Chaque document de mise en compatibilité du PLU comporte une évaluation environnementale (EE) propre qui porte sur la procédure d'évolution du document d'urbanisme. Ces évaluations environnementales proposent :

- une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives d'évolution du document d'urbanisme ;
- une analyse des incidences sur l'environnement²² de la mise en œuvre de la mise en compatibilité des PLU ;
- une présentation des mesures d'évitement, de réduction et de compensation ;
- un exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu et la justification des choix opérés au regard de solutions de substitution raisonnables ;
- un dispositif de suivi de l'évolution future du document d'urbanisme.

De façon générale, les différentes analyses menées dans le cadre des évaluations environnementales de la mise en compatibilité des PLU s'appuient très largement sur l'étude d'impact de l'opération de la Via Maurienne. En particulier, une analyse de l'état initial de l'environnement est menée en synthétisant les enjeux identifiés pour chaque thématique²³ dans l'état initial de l'étude d'impact (pièce C1.02 du dossier) relativement à la commune concernée par la mise en compatibilité de son PLU. Concernant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation afin de limiter les incidences sur l'environnement, les évaluations environnementales des mises en compatibilité de PLU énoncent les mesures indiquées au sein de l'étude d'impact (pièce C.03 du dossier) qui sont applicables sur la commune.

21 « Les installations, ouvrages et activités nécessaires à la réalisation et au fonctionnement de la Via Maurienne sont autorisés, y compris les exhaussements, affouillements de sol et les dépôts liés à ce projet. » Règlement des zones Ut, N et A après la procédure de Mec, pages 13, 15 et 17 de la pièce D04.

22 Le document expose une analyse des incidences de la mise en œuvre des Mec du PLU sur l'environnement du territoire de la commune d'une part, et plus spécifiquement sur les sites Natura 2000 d'autre part, lorsque la commune est concernée.

23 Le document propose une synthèse des enjeux concernant le milieu physique, le milieu naturel, le milieu humain, les risques technologiques, les déplacements et le réseau de transport, le cadre de vie et le paysage et le patrimoine bâti.

3.3. L'articulation des mises en compatibilité avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification vigueur

Dès le stade de l'étude d'impact (pièce C1.06 du dossier), il est réalisé une première analyse de la compatibilité de l'opération avec : le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) ; le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) ; le contrat de bassin versant de l'Arc ; le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Rhône Méditerranée ; les différents plan de prévention des risques couvrant le périmètre de l'opération ; le schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet) Auvergne Rhône-Alpes ; les plans climat air énergie territorial (PCAET) Coeur de Savoie et Pays de Maurienne ; les schémas de cohérence territorial (Scot) Pays de Maurienne et Métropole Savoie.

L'articulation de chacune des mises en compatibilité de PLU des quatre communes est étudiée avec le programme départemental de l'habitat (PDH) de la Savoie ; les plans de prévention des risques d'inondation de l'Arc aval (pour les quatre communes) et de l'Arc médian (pour Sainte-Marie-de-Cuines) ; le plan de prévention des risques naturels dans le cas de la commune de Saint-Rémy-de-Maurienne ; le PCAET du Pays de Maurienne et la [loi Montagne](#).

Cependant, aucun des documents de mise en compatibilité (Mec) ne fait l'analyse de l'articulation avec le Scot du Pays de Maurienne, approuvé le 3 mars 2026²⁴, et qui couvre le territoire des quatre communes²⁵. Ce document prescrit pourtant que « les documents d'urbanisme locaux permettent le développement de la mobilité cyclable en vallée, avec notamment la concrétisation de la voie cyclable V67 »²⁶.

L'autorité environnementale recommande d'analyser l'articulation des mises en compatibilité des documents d'urbanisme avec le Scot du Pays de Maurienne.

3.4. Les incidences et les mesures d'évitement, réduction et compensation

Les objets des quatre mises en compatibilité des PLU concernent des modifications du règlement écrit pour lesquelles est spécifiquement mentionné l'opération de la Via Maurienne. En particulier, les autorisations de constructions et d'aménagements en zones naturelles se limiteront uniquement à ceux en lien avec l'itinéraire cyclable. Cela permet de limiter les incidences sur l'environnement aux secteurs concernés par l'opération, et non sur l'ensemble du territoire de la commune, ce qui justifie que l'évaluation des incidences sur l'environnement des évolutions des PLU s'appuie sur l'étude d'impact réalisée dans le cadre de l'opération

Les évaluations environnementales identifient les principales incidences sur l'environnement pour les communes concernées par des procédures de mise en compatibilité, sur différentes thématiques environnementales : le milieu physique, le milieu naturel, le milieu humain, les risques technologiques, les déplacements et le réseau de transport, ainsi que le paysage et le patrimoine bâti. Les incidences les plus notables sont :

24 Le document a fait l'objet de l'[avis de l'Autorité environnementale n° 2025-ARA-AUPP-1591](#) du 30 juillet 2025.

25 Un [jugement du tribunal administratif de Grenoble en date du 30 mai 2023](#) a annulé le document initialement approuvé le 25 février 2020. Puis, dans un [jugement en date du 9 juillet 2025](#), la cour d'appel de Lyon annule la précédente décision rétablissant partiellement le Scot, à l'exception des unités touristiques nouvelles (UTN) n°2, 4, 5 et 82. Une révision du Scot, prescrite le 20 juin 2023 par suite de la décision du tribunal administratif de Grenoble, a été approuvée le 3 mars 2026.

26 DDO du Scot du Pays de Maurienne page 34.

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet d'itinéraire cyclable "Via Maurienne" entre Aiton et Bessans, porté par le conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes de Saint-Georges-d'Hutières, Saint-Léger, Saint-Rémy-de-Maurienne et Sainte-Marie-de-Cuines, dans le département de la Savoie (73)

- une légère modification de la topographie lorsque des exhaussements et des affouillements des sols sont nécessaires sur les communes de Saint-Rémy-de-Maurienne et de Saint-Georges-d'Hurtières ;
- une incidence considérée comme « minimale » sur le système d'endiguement du torrent de la Lescherette²⁷, sur la commune de Saint-Rémy-de-Maurienne ;
- des remblais en zone inondables de l'ordre de 270 m³ sur la commune de Saint-Georges-d'Hurtières avec une incidence sur la zone d'expansion des crues ;
- un impact sur des milieux naturels et semi-naturels de la commune entraînant leur destruction, avec notamment la destruction de 1781 m² de zones humides en cumulé sur les 4 communes concernées par des mises en compatibilité.

Les évaluations environnementales des mises en compatibilité listent des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) qui correspondent à celles présentées au sein de l'étude d'impact (pièce C1.03 du dossier), et qui concernent la commune ou qui sont applicables sur le territoire de la commune. La distinction entre les mesures qui relèvent de l'évitement, de la réduction ou de la compensation est faite. Cependant, l'exercice de la distinction entre les mesures qui relèvent purement du projet, par rapport à celles qu'il est possible de traduire dans un document d'urbanisme n'est pas faite. Les mesures relevant de l'adaptation de la période de travaux (en fonction des périodes de frai de poissons par exemple), ou la fermeture temporaire de certaines sections de la Via Maurienne en cas d'inondations peuvent être traduites au sein d'un PLU (zonages, règlement écrit, OAP...), tout comme celles qui concernent la limitation de la largeur des extensions des voies existantes ou la limitation de l'aménagement de voies nouvelles.

La traduction, dans les pièces opposables des PLU, des mesures ERC proposées dans les évaluations environnementales sont inégales. En effet, dans les mises en compatibilité des PLU de Saint-Rémy-de-Maurienne et de Saint-Georges-d'Hurtières, il est bien précisé dans l'ajout au règlement de la zone naturelle que les aménagements en lien avec la Via Maurienne seront autorisés « sous réserve de la mise en œuvre de mesures d'évitement, de réduction et de compensation en faveur des zones humides ». Dans ce cas il est fait référence aux mesures ERC, même si le fait de mentionner uniquement les mesures ERC en faveur de la protection des zones humides, et non toutes les mesures applicables à la commune, semble difficilement justifiable²⁸. De plus, des mesures ERC proposées au sein des évaluations environnementales pourraient être traduites directement dans le règlement (priorisation de voiries existantes, limitation des élargissements des voies existantes, évitement de certaines zones humides identifiées etc.). En revanche, les modifications apportées aux règlements écrits par les mises en compatibilité des PLU de Sainte-Marie-de-Cuines et de Saint-Léger ne font aucune mention aux mesures ERC proposées au sein des évaluations environnementales. Ces dernières ne sont pas, en l'état, traduites réglementairement dans les documents d'urbanisme.

De plus, différentes mesures de compensation sont prévues dans l'étude d'impact de l'opération, dont certaines sur des communes concernées par les procédures de mise en compatibilité de leur document d'urbanisme. Par exemple, il est prévu un site de compensation hydraulique sur la commune de Saint-Georges-d'Hurtières. Pour cette commune, parmi les mesures de compensation proposées, il est inscrit dans l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, qu'un site

27 Le tracé se situe au droit du système d'endiguement du torrent. Les travaux consistent à revêtir en enrobé les ouvrages existants.

28 Même s'ils peuvent être considérés comme moindres, d'autres incidences sur l'environnement de ces communes sont relevées (impacts sur des habitats naturels autres que les zones humides, incidences sur les systèmes d'endiguement etc.).

de compensation est identifié. L'étude d'impact identifie également un site de compensation en faveur des zones humides sur la commune de Sainte-Marie-de-Cuines (pièce C1.03 du dossier, page 69). Cependant, l'évaluation environnementale n'identifie pas précisément ce site dans les mesures de compensation²⁹. De plus, le document n'indique pas si l'analyse de la compatibilité du PLU en vigueur avec la réalisation de ces mesures de compensation a été réalisée. *A minima*, les modifications des règlements écrits ne concernent pas les mesures de compensation nécessaires à la réalisation des opérations. Enfin, dans l'analyse de la compatibilité de l'opération de la Via Maurienne avec les documents d'urbanisme locaux en vigueur, réalisée initialement (pièce C1.06 du dossier), il est difficile de savoir si la compatibilité du document d'urbanisme en vigueur avec la réalisation des mesures de compensation a été effectuée.

L'Autorité environnementale recommande :

- **de traduire les mesures ERC nécessaires à la réalisation du projet dans les pièces opposables des PLU ;**
- **de prendre en compte les mesures de compensation du projet, indispensables à sa réalisation, dans l'identification des besoins de mise en compatibilité des PLU des communes traversées et de faire évoluer les règlements des PLU concernés le cas échéant.**

²⁹ Il est simplement indiqué que « des sites de compensation à l'échelle du projet Via Maurienne sont proposés pour l'impact global du projet sur les zones humides » pour les 4 communes concernées par une Méc, sans donner de détails.