



# La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

## VIA MAURIENNE

Aménagement de l'itinéraire cyclable et mise en compatibilité des documents d'urbanisme de six communes

Dossier de concertation publique

12 janvier au 16 février 2023



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
Liberté  
Égalité  
Fraternité

La Région  
Auvergne-Rhône-Alpes

SAVOIE  
LE DÉPARTEMENT

SYNDICAT  
Pays de Maurienne  
SAVOIE

COEUR SAVOIE

Communauté de Communes  
du Canton de La Chambre

la4C  
Communauté de Communes  
du Canton de La Chambre

3CVA  
Communauté de Communes  
du Canton de La Chambre

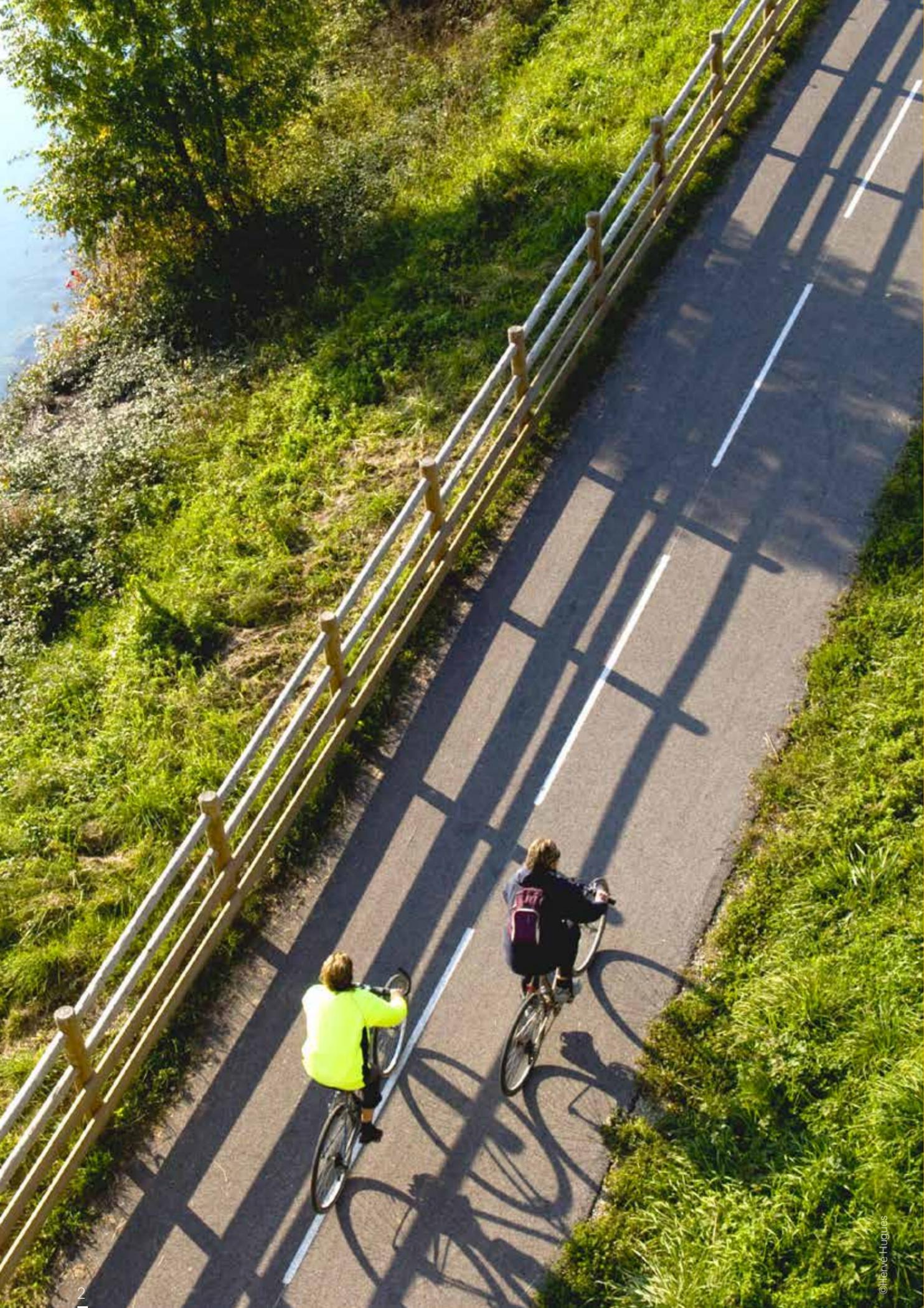
M  
MAURIENNE  
GALIBIER

LE  
CANTON DE LA CHAMBRE

TUNNEL TIRALPIN  
CANTON DE LA CHAMBRE

GRAND  
CHANTIER  
DE LYON-TURIN





©Hervé Hugues

“  
Une  
opportunité  
pour les  
mobilités  
actives en  
Maurienne  
”



**Émilie Bonnivard**  
Députée  
Conseillère régionale  
d'Auvergne-Rhône-Alpes

L'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE est une vraie opportunité pour le territoire, très attendue de nos concitoyens.

Il offrira aux Mauriennes et Mauriens une voie sécurisée pour leurs déplacements, favorisant l'utilisation du vélo pour aller travailler, rejoindre leurs activités de loisirs ou visiter leur famille, complémentaire à la voiture et aux transports collectifs, qui restent bien entendu incontournables dans nos territoires de montagne. Cet itinéraire de fond de vallée constituera ainsi un axe de déplacement structurant, renforcé par le travail des communes et des communautés de communes qui construisent et développent leurs propres schémas cyclables.

C'est aussi un véritable atout en matière de diversification et d'attractivité touristiques. La Maurienne compte la plus grande concentration de cols mythiques au monde. Chaque année, elle est un point de passage obligé du Tour de France, ce qui lui donne une visibilité extraordinaire. Depuis 2010, Maurienne Tourisme a développé, au travers de sa marque « La Maurienne le plus grand domaine cyclable du monde® », une offre cyclotouriste parfaitement adaptée au territoire, à destination d'une clientèle à la fois nationale et mondiale. Cette affluence peut parfois provoquer des conflits d'usage sur la route entre les automobilistes et les cyclistes. Bénéficier d'un itinéraire en fond de vallée permettra d'offrir aux cyclotouristes un trajet plus adapté, pour le confort et la sécurité de tous, même si, sur la montée des cols, le partage de la route et le respect de chacun de ses usagers, doit primer.

C'est enfin un projet d'envergure, au budget conséquent, qui répond à une politique régionale forte. Très attaché à la vallée de la Maurienne, le président Laurent Wauquiez a souhaité que la Région prenne le relais du formidable travail initialement réalisé par le Syndicat du Pays de Maurienne, et qu'elle porte ce projet d'itinéraire cyclable en tant que Maître d'Ouvrage. C'est une première pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes et un investissement budgétaire considérable. Notre défi est de concrétiser ce projet le plus rapidement possible, tout en intégrant les procédures administratives et réglementaires notamment en matière environnementale, et en répondant aux contraintes techniques pour réaliser un itinéraire cyclable exemplaire et durable.

Être citoyen, c'est être acteur du territoire. J'encourage donc tous les Mauriennes et Mauriens à s'intéresser au projet, à en comprendre les contraintes et les enjeux en matière d'intérêt général, pour ensuite donner leur avis et exprimer leurs attentes. La Région pourra alors tirer le meilleur parti de cette consultation publique, qui se déroulera du 12 janvier au 16 février 2023. D'avance, je vous remercie pour votre participation.

## PAGE 6 À 11

### Concertation : mode d'emploi

- 01 L'objet de la concertation
- 02 Les objectifs de la concertation
- 03 Les modalités de la concertation
  - Pour s'informer*
  - Pour donner son avis*
- 04 Les acteurs du projet
- 05 Le calendrier prévisionnel de l'opération

## PAGE 12 À 23

### Présentation générale du projet

- 01 Les objectifs de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE
  - Développer les mobilités actives*
  - Renforcer l'attractivité touristique*
  - Favoriser le développement économique*
- 02 Les infrastructures prévues
  - Les différents types d'aménagements cyclables*
  - Les haltes d'accueil*

## PAGE 24 À 31

### Enjeux naturels, patrimoniaux et contraintes particulières

- 01 Préservation et valorisation de l'environnement
- 02 Préservation et valorisation du patrimoine historique
- 03 Préservation de la ressource en eau
- 04 Traitement des interfaces avec le réseau routier existant
- 05 Prise en compte des risques techniques et technologiques
- 06 Prise en compte des risques d'inondation et naturels
- 07 Les projets connexes

## PAGE 32 À 39

### Présentation détaillée du projet : focus sur les sections

- 01 Section : Bourgneuf – entrée Nord de Saint-Jean-de-Maurienne
- 02 Section : extrémité est du pôle d'échange multimodal de Saint-Jean-de-Maurienne – Villargondran
- 03 Section : Fourneaux – Aussois (Fort Victor-Emmanuel)
- 04 Section : Bramans – Termignon (Val-Cenis)
- 05 Section : traversée de Bessans

## PAGE 40 À 49

### La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

- 01 Commune de Saint-Georges-d'Hurtières
- 02 Commune de Saint-Léger
- 03 Commune de Saint-Rémy-de-Maurienne
- 04 Commune de Sainte-Marie-de-Cuines
- 05 Commune de La Tour-en-Maurienne (Hermillon)
- 06 Commune de Val-Cenis (Bramans)

## PAGE 50 À 51

### La poursuite des échanges avec le territoire

## PAGE 52 À 53

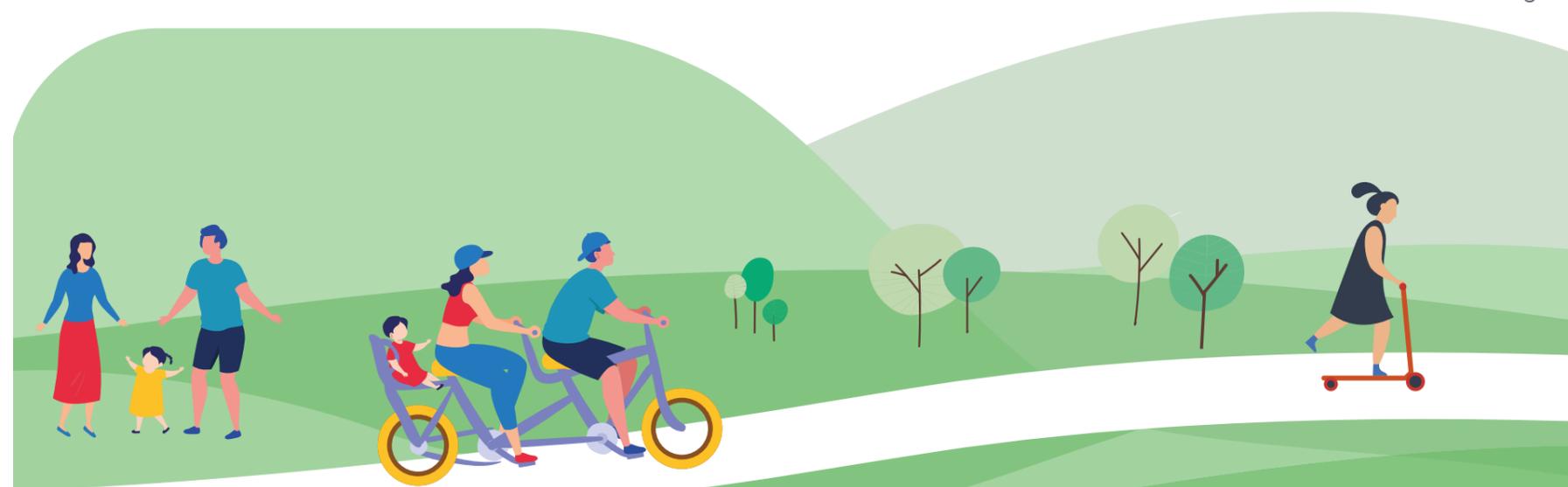
### Le point sur les autres procédures et les étapes à venir

- 01 Le bilan de la concertation
- 02 Les études détaillées préalables à la déclaration d'utilité publique
- 03 L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

## PAGE 54 À 57

### Annexe

- 01 Délibération du Conseil régional n°CP-2022-10 / 02-5-6998





## Concertation : mode d'emploi

### 01. L'OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation publique concerne l'aménagement de cinq sections de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE, représentant un total d'environ 70 kilomètres et la mise en compatibilité inhérente des documents d'urbanisme de six communes.

#### Les cinq sections sont les suivantes :

- 1<sup>re</sup> section de Bourgneuf à l'entrée Nord de Saint-Jean-de-Maurienne sur un linéaire d'environ 41 kilomètres,
- 2<sup>e</sup> section de l'extrémité est du pôle d'échange multimodal de Saint-Jean-de-Maurienne à Villargondran sur un linéaire d'environ 3 kilomètres,
- 3<sup>e</sup> section de Fourneaux à Aussois (Fort Victor-Emmanuel) sur un linéaire d'environ 11 kilomètres,
- 4<sup>e</sup> section entre les communes déléguées de Bramans et Termignon (Val-Cenis) sur un linéaire d'environ 8 kilomètres,
- 5<sup>e</sup> section à Bessans sur un linéaire d'environ 4 kilomètres.

**Les six communes concernées par une mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme sont les suivantes :** Saint-Georges-d'Hurtières, Saint-Léger, Saint-Rémy-de-Maurienne, Sainte-Marie-de-Cuines, La Tour-en-Maurienne (Hermillon) et Val-Cenis (Bramans).

**Organisée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, Maître d'Ouvrage du projet, cette concertation est menée en référence :**

- aux articles L.121-17 et suivants du Code de l'environnement pour l'ensemble du projet,
- à l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme compte tenu du fait :
  1. que le projet entraîne un investissement routier d'un montant supérieur à 1 900 000 euros dans une partie urbanisée des communes de Saint-Jean-de-Maurienne et de La Tour-en-Maurienne,
  2. que le projet nécessite des mises en compatibilité des documents d'urbanisme, soumises à évaluation environnementale, de six communes.

#### À noter

L'aménagement de la section de l'itinéraire cyclable correspondant à la traversée de Saint-Jean-de-Maurienne entre l'extrémité sud de la passerelle prévue pour franchir l'Arc le long de la RD 906 d'une part, et l'extrémité est du pôle d'échange multimodal de Saint-Jean-de-Maurienne d'autre part, constitue un projet connexe, dont le Maître d'Ouvrage est la commune de Saint-Jean-de-Maurienne. La commune réalisera les études et mettra en œuvre les procédures réglementaires inhérentes à ce projet spécifique. Il ne fait donc pas partie du périmètre de la présente concertation.

### 02. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation est une étape clé dans l'élaboration d'un projet, car elle permet d'associer les habitants, les associations locales et toutes les personnes concernées à l'élaboration du projet.

#### La concertation publique a plus précisément pour objectifs de :

- donner au public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet,
- écouter, échanger et recueillir l'avis de chacun.

Ainsi, chacun peut s'exprimer sur le projet, les alternatives proposées pour aménager l'itinéraire, les équipements souhaités, les vocations attendues pour les haltes d'accueil, ainsi que sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

Les avis recueillis vont permettre de mieux comprendre les attentes de chacun et de les prendre en compte dans la phase d'études détaillées qui sera poursuivie après la concertation publique.



## 03. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Du **jeudi 12 janvier au jeudi 16 février 2023**, la Région Auvergne-Rhône-Alpes propose à toutes les personnes concernées par le projet de s'informer et de donner leur avis.

Les modalités de la concertation ont été fixées par délibération du Conseil régional n° CP-2022-10 / 02-5-6998 du 21/10/2022.



**Pour s'informer**

Le présent dossier de concertation synthétise les différentes études réalisées ou en cours et les rend accessibles au grand public. Le dossier de concertation est un dossier « d'étape », destiné à introduire le dialogue entre la population, les acteurs locaux et le Maître d'Ouvrage après avoir exposé l'opportunité du projet. Ce n'est pas la présentation du projet définitif qui sera, après la phase d'études détaillées, exposée dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le dossier de concertation est mis à la disposition du public dans les lieux d'accueil de la concertation, aux heures habituelles d'ouverture au public :

- **À l'Hôtel de Région** - 101, cours Charlemagne – CS 20033 69269 Lyon cedex 02
- **Au Syndicat du Pays de Maurienne** - Maison de l'Intercommunalité avenue d'Italie - 73300 Saint-Jean-de-Maurienne

### Dans les mairies des communes ci-dessous :

Bourgneuf	Pontamafrey
Chamoux-sur-Gelon	Le Châtel
Montgilbert	Saint-Jean-de-Maurienne
Val-d'Arc	Villargondran
Aiguebelle	Saint-Michel-de-Maurienne
Saint-Georges-d'Hurtières	Fourneaux
Saint-Alban-d'Hurtières	Modane
Saint-Pierre-de-Belleville	Villarodin-Bourget
Saint-Léger	Avrieux
La Chapelle	Aussois
Saint-Rémy-de-Maurienne	Val-Cenis
Saint-Étienne-de-Cuines	Bramans
Sainte-Marie-de-Cuines	Bessans
La Tour-en-Maurienne	

Le dossier de concertation est également mis à la disposition du public sur un espace numérique dédié : [civocracy.org/auvergne-rhone-alpes/viamaurienne](https://civocracy.org/auvergne-rhone-alpes/viamaurienne)

**Des expositions** sont installées au Syndicat du Pays de Maurienne, à la mairie de Sainte-Marie-de-Cuines et aux sièges des communautés de communes Cœur de Savoie, Porte de Maurienne, Cœur de Maurienne Arvan, Maurienne-Galibier, Haute-Maurienne Vanoise.

Par ailleurs, **une réunion publique se tiendra le lundi 16 janvier 2023 à 18h30** à la salle polyvalente de Villargondran (rue de Cettier), en présence des représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.



**Pour donner son avis**

- Via le formulaire disponible sur la **plateforme participative** [civocracy.org/auvergne-rhone-alpes/viamaurienne](https://civocracy.org/auvergne-rhone-alpes/viamaurienne)
- Sur les **registres** mis à disposition du public à l'Hôtel de Région (Lyon), au siège du Syndicat du Pays de Maurienne (Saint-Jean-de-Maurienne), dans les mairies et les communautés de communes citées précédemment.
- Par **courriel** : [viamaurienne@auvergnerhonealpes.fr](mailto:viamaurienne@auvergnerhonealpes.fr)
- Par **courrier postal** : Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes - Direction de la Maîtrise d'Ouvrage des Projets d'infrastructures de Mobilité Concertation publique VIA MAURIENNE 101, Cours Charlemagne - CS 20033 69269 Lyon cedex 02

## 04. LES ACTEURS DU PROJET

### Les financeurs

La Région Auvergne-Rhône-Alpes assure la maîtrise d'ouvrage de ce projet d'aménagement de cinq sections de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE. À ce titre, elle définit les objectifs du projet, son budget et son calendrier. Elle pilote les études et les travaux et finance 12 millions d'euros sur les 22 millions d'euros d'investissement total, montant qui comprend les études et les acquisitions foncières.

D'autres partenaires financiers, susceptibles de se mobiliser pour le projet, comme par exemple le Département de la Savoie, l'État ou l'Europe, sont en cours de consultation. Les modalités de financement des travaux seront définitivement arrêtées dans les mois à venir.



### Les collectivités locales

La Région Auvergne-Rhône-Alpes rétrocédera la propriété des infrastructures et des équipements aux communautés de communes concernées par le projet. Les cinq communautés de communes Porte de Maurienne (CCPM), Canton de la Chambre (4C), Cœur de Maurienne Arvan (3CMA), Maurienne Galibier (CCMG) et Haute-Maurienne Vanoise (CCHMV), ainsi que la communauté de communes Cœur de Savoie envisagent de confier l'entretien de ces aménagements au Syndicat du Pays de Maurienne. Ce dernier réalise actuellement une étude visant à définir l'organisation et les conditions de son intervention pour garantir les fonctionnalités et la sécurité de l'itinéraire.



### Les autres parties prenantes

Les autres parties prenantes représentent toutes les personnes physiques ou morales concernées par ce projet d'aménagement de cinq sections de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE : les habitants et les associations de riverains, les élus, les acteurs économiques (entreprises, commerçants, chambre d'agriculture, etc.), les associations cyclistes et environnementales, les futurs utilisateurs, etc.



## Un processus continu de concertation

La concertation avec les acteurs du territoire (mairies, collectivités, associations, etc.) a débuté en amont de la présente concertation publique par des rencontres et des temps d'échanges avec l'ensemble des acteurs du territoire de la Maurienne.

### Depuis 2019, de nombreux acteurs participent à la définition du projet, en particulier :

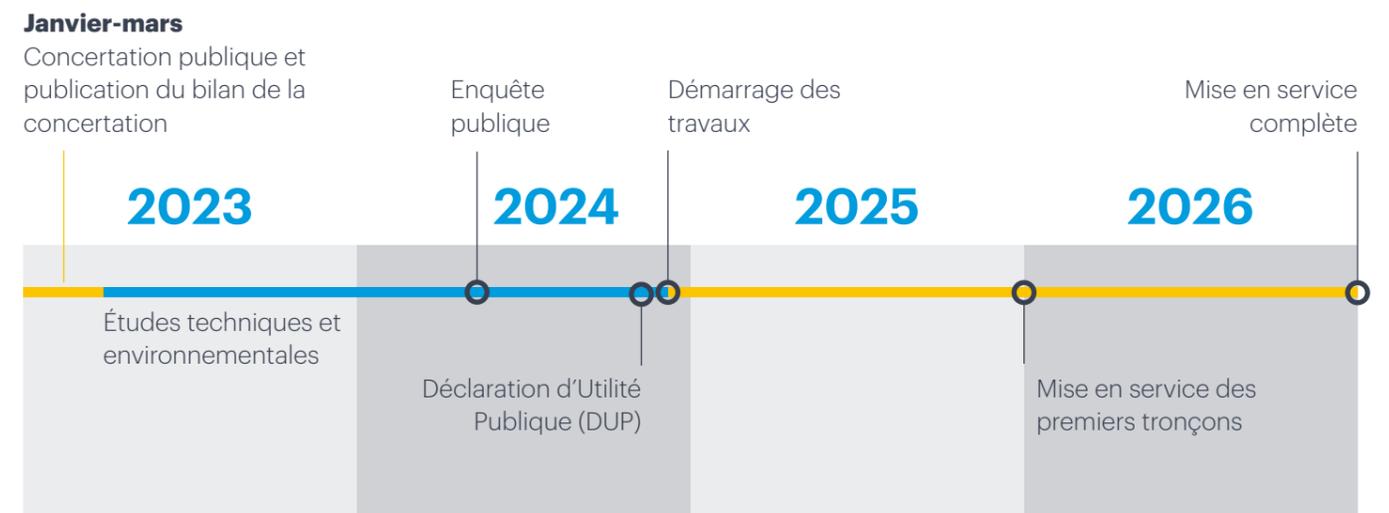
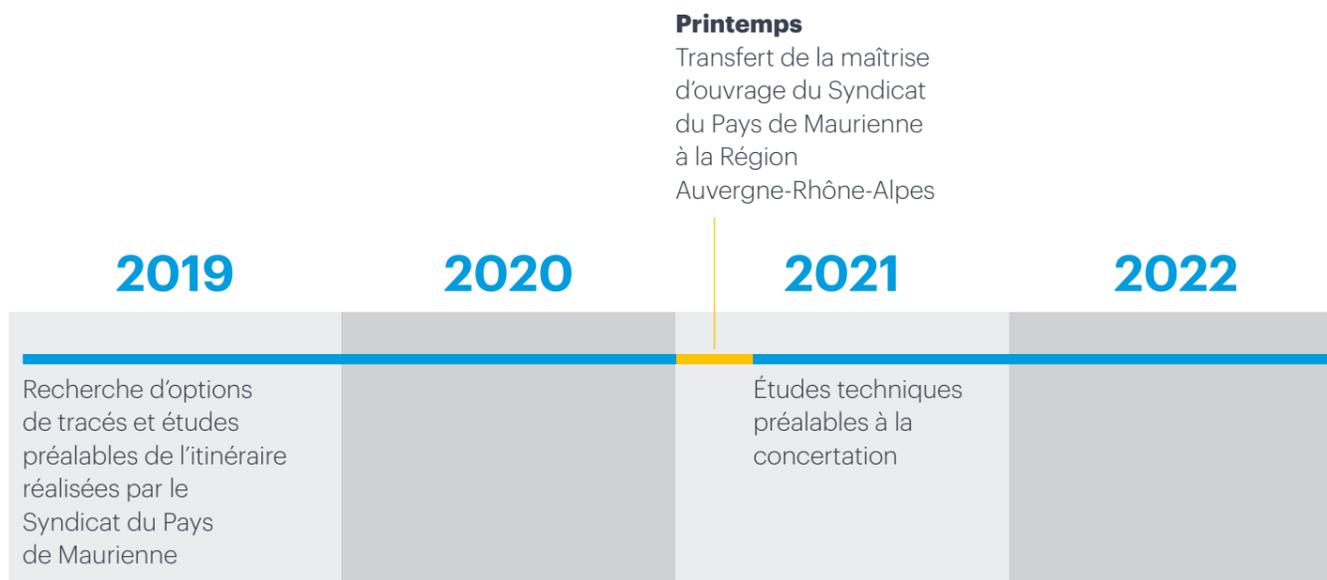
- le Syndicat du Pays de Maurienne et Maurienne Tourisme,
- les communes d'accueil du projet et les communautés de communes de la vallée de la Maurienne,
- l'État, représenté par la Préfecture de la Savoie et les services de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes et de la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Savoie,
- le Département de la Savoie,
- SNCF Réseau, propriétaire et principal concessionnaire du Réseau Ferré National,
- TELT, Tunnel Euralpin Lyon Turin,
- SFTRF, Société Française du Tunnel Routier du Fréjus,
- les associations concernées par l'utilisation de l'itinéraire (AF3V, l'Union cycliste Vanoise, les cyclotouristes maurienais, etc.),
- la chambre d'agriculture, la fédération de pêche, la fédération de chasse, l'ONF, etc.

Au printemps 2022, une étude de perception a été réalisée par un cabinet indépendant auprès de ces différents acteurs. Elle a permis d'identifier leurs attentes et recommandations, afin de les prendre en compte dans le processus d'élaboration du projet. Un certain nombre de points de vigilance ont ainsi pu être exprimés (cohabitation des différents publics et usages, nature des revêtements, gestion de l'entretien, etc.). Certaines communes ont également exprimé le souhait de voir réaliser des tracés alternatifs à celui initialement prévu dans les premières études.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage par ailleurs à poursuivre les échanges avec tous les acteurs du territoire, jusqu'à la mise en service de l'aménagement.



## 05. LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION





# Présentation générale du projet

La réalisation d'un itinéraire cyclable sécurisé de fond de vallée a pour objectif de constituer une **colonne vertébrale en Maurienne** pour tous les modes actifs de déplacement (cyclistes, piétons, pratiquants de la trottinette ou des rollers, etc.).

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

**~70 km**  
d'aménagements cyclables, |  
répartis en **5 sections**

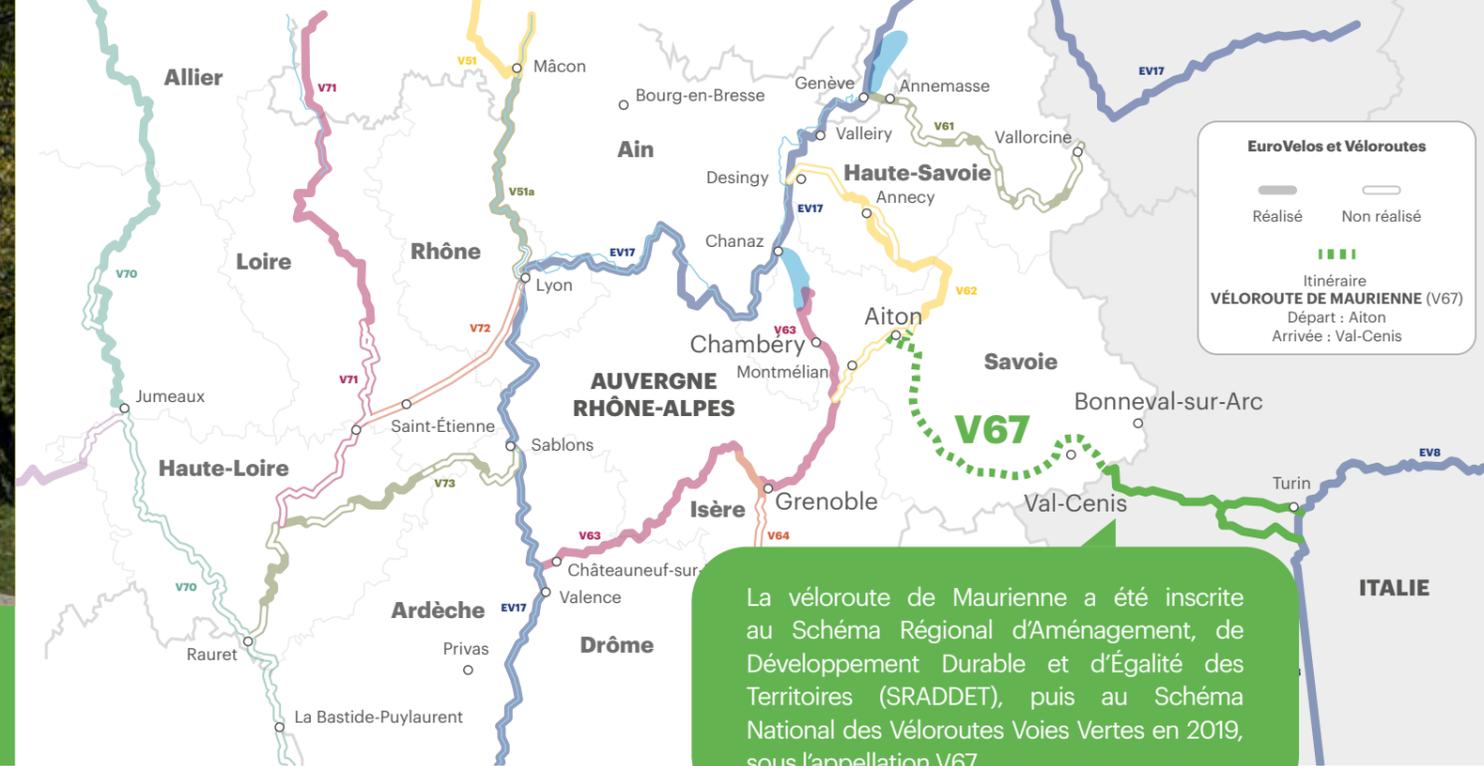
**13 haltes d'accueil**,  
dont **4 haltes principales** |  
et **9 secondaires**

**22 communes**  
traversées par l'itinéraire

**22 millions d'€**  
d'investissement  
(études, acquisitions  
foncières et travaux)

**2024**  
Date de démarrage  
envisagée pour  
les travaux

**2026**  
Date de mise  
en service complète

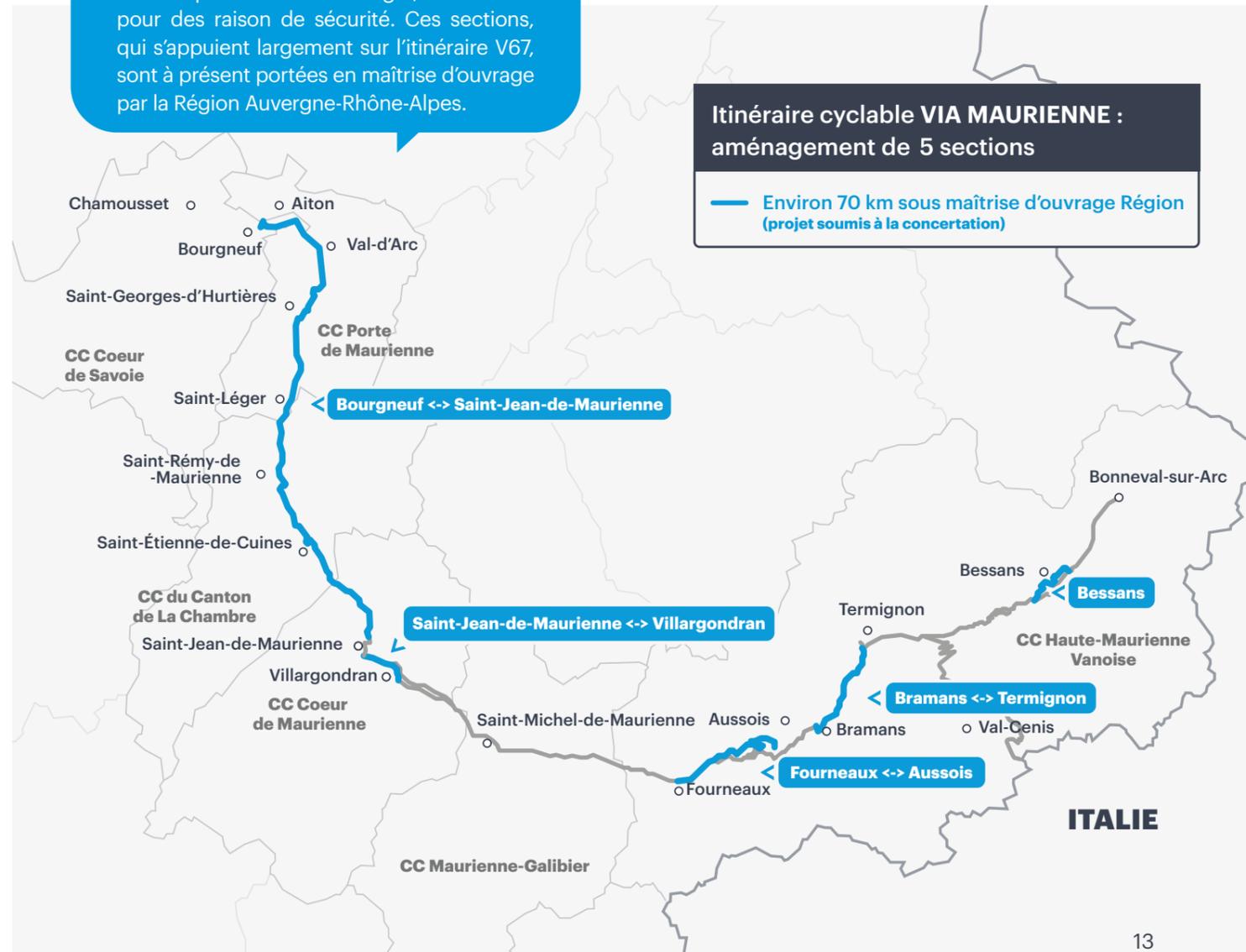


La véloroute de Maurienne a été inscrite au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET), puis au Schéma National des Véloroutes Voies Vertes en 2019, sous l'appellation V67.

Après plusieurs années de réflexion et d'études menées par le Syndicat du Pays de Maurienne, cinq sections ont été identifiées comme prioritaires à aménager, notamment pour des raisons de sécurité. Ces sections, qui s'appuient largement sur l'itinéraire V67, sont à présent portées en maîtrise d'ouvrage par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

**Itinéraire cyclable VIA MAURIENNE :  
aménagement de 5 sections**

Environ 70 km sous maîtrise d'ouvrage Région  
(projet soumis à la concertation)



# 01. LES OBJECTIFS DE L'ITINÉRAIRE CYCLABLE VIA MAURIENNE

Le tourisme à vélo est l'une des filières les plus dynamiques du marché touristique français. En 2016, elle représentait neuf millions de séjours au cours desquels les Français ont pratiqué le vélo ou le VTT, générant un chiffre d'affaires total de l'ordre de deux milliards d'euros.

La pratique du vélo s'est par ailleurs encore intensifiée depuis la pandémie de Covid-19, et le tourisme à vélo affiche, en France, une croissance à deux chiffres : +30 % de pratiquants entre 2019 et 2020, et +52% pour le vélo à assistance électrique.

La crise sanitaire a en effet accéléré des évolutions structurelles de la demande favorable au tourisme à vélo, telles que la recherche de vacances qui ont du sens, d'aventures près de chez soi, en plus des motivations rencontrées depuis des années de bien-être, de préservation de l'environnement et de partage.

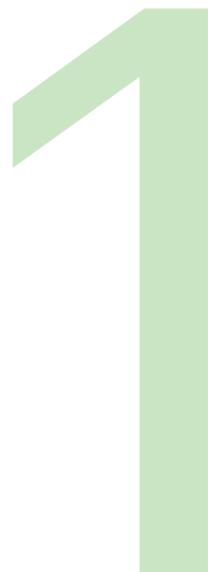
Les retombées économiques sont au rendez-vous. Elles varient de 16 700 euros par kilomètre en Bretagne à 30 000 euros par kilomètre pour la Loire à vélo. Avec les événements cyclistes (on recense environ 4 500 événements annuels liés au tourisme à vélo organisés par la seule Fédération Française de Cyclotourisme, dont le Tour de France), les retombées économiques annuelles globales de la filière du tourisme à vélo sont estimées à 5,1 milliards d'euros.



Sources : Ministère de l'Économie et des Finances, France Vélo Tourisme, Vélo & Territoires, ADN Tourisme, ADEME (« Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 »), Additi Média-Groupe Ouest-France (« Le tourisme à vélo en France »)

L'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE aura pour vocation d'améliorer la pratique du vélo et d'augmenter sa part modale pour une **cible utilitaire et de loisirs**. En effet, si la vallée de la Maurienne constitue déjà une destination de prédilection pour les pratiques cyclables les plus sportives, le nouvel itinéraire objet de la présente concertation doit permettre d'offrir une **infrastructure confortable pour les usages touristiques** « tout public », mais aussi pour les **déplacements quotidiens des habitants de la vallée** au sein et entre les communes traversées par cette nouvelle infrastructure.

De façon plus détaillée, les objectifs de l'itinéraire cyclable objet de la présente concertation sont au nombre de trois.



## Développer les mobilités actives

### Le développement des modes doux

Le développement du vélo en tant que mode fonctionnel de déplacement contribue à l'essor des mobilités propres, comme le préconise l'article 40 de la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV). La politique générale menée depuis une vingtaine d'années priorise notamment le report modal vers les modes de transports les moins émissifs en polluants et gaz à effet de serre, comme la marche et l'usage du vélo. Cette orientation répond au double enjeu de fournir une alternative aux véhicules motorisés (apaisement de la circulation) et d'agir en faveur de la santé publique.

## La cohabitation des modes de déplacement

L'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE intéresse différents profils d'utilisateurs. L'aménagement devra tenir compte de la variété des attentes de chacun, d'une part, et de la cohabitation des publics.

### • Les cyclistes « excursionnistes »

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

Les motivations des cyclistes excursionnistes sont :

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

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

Il s'agit d'un public qui se déplace en solo, avec un souci d'efficacité, pour se rendre à son travail ou en revenir, et ce, de manière rapide, quotidienne et directe. Il a tendance à croître avec l'émergence du vélo à assistance électrique. L'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE, implanté en fond de vallée, permettra le développement de ces déplacements domicile-travail, grâce à la desserte de multiples centre-bourgs et zones d'activité. Il aura également une dimension sociale en permettant à un public n'ayant pas accès à un véhicule personnel (par exemple personnes en situation de précarité, etc.) de se déplacer au quotidien de manière plus autonome et facile qu'aujourd'hui.

### • D'autres utilisateurs

L'itinéraire pourra aussi accueillir, notamment sur les sections de voies vertes, des piétons, des coureurs, des randonneurs, des cavaliers, etc.

## À noter

Compte tenu de la topographie et de la déclivité de certaines sections qui seront aménagées, la pratique du vélo pourra s'avérer à certains endroits plus difficile pour certains cyclistes. Ces sections seront identifiées et feront l'objet d'une **signalisation claire** : les cyclistes de tous niveaux et les familles pourront ainsi choisir de s'engager sur une portion de l'itinéraire en étant informés des niveaux de difficulté.

## Renforcer l'attractivité touristique

### Une ambition régionale pour le vélo

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

### La capitalisation sur l'existant

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



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

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

L'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE permettra ainsi de relier l'ensemble du territoire et de le connecter aux principaux sites touristiques et itinéraires de découverte mauriennais. Il constitue également une opportunité pour se connecter au réseau cyclable italien.

Source : étude ADEME « Impact économique et potentiel de développement des usages du vélo en France en 2020 »

## Favoriser le développement économique

### L'engagement de la Région

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

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

Par ailleurs, cet itinéraire cyclable VIA MAURIENNE présente une bonne accessibilité grâce aux autoroutes A43 et A430, à la route départementale RD 1006 et à la ligne ferroviaire permettant un accès tant en TER qu'en TGV depuis Paris et Lyon et ce, jusqu'à Modane.

### L'offre de services

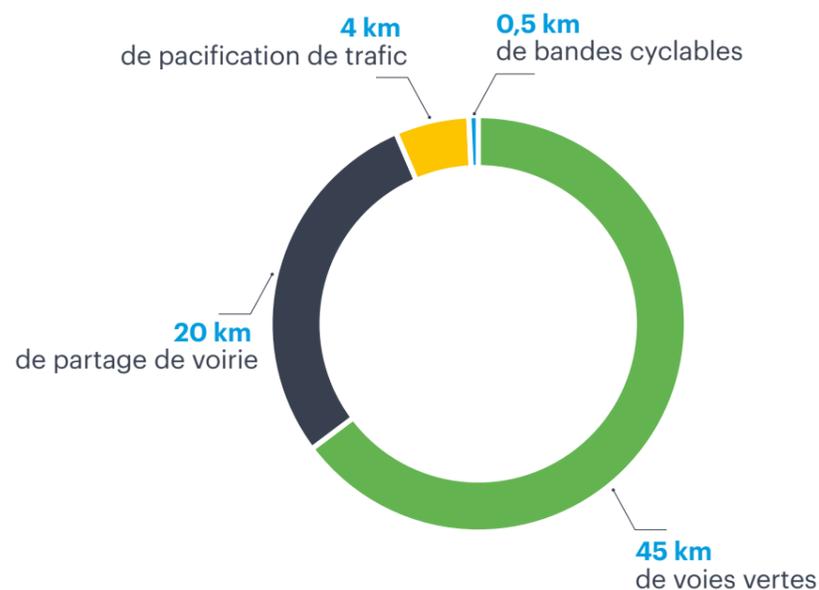
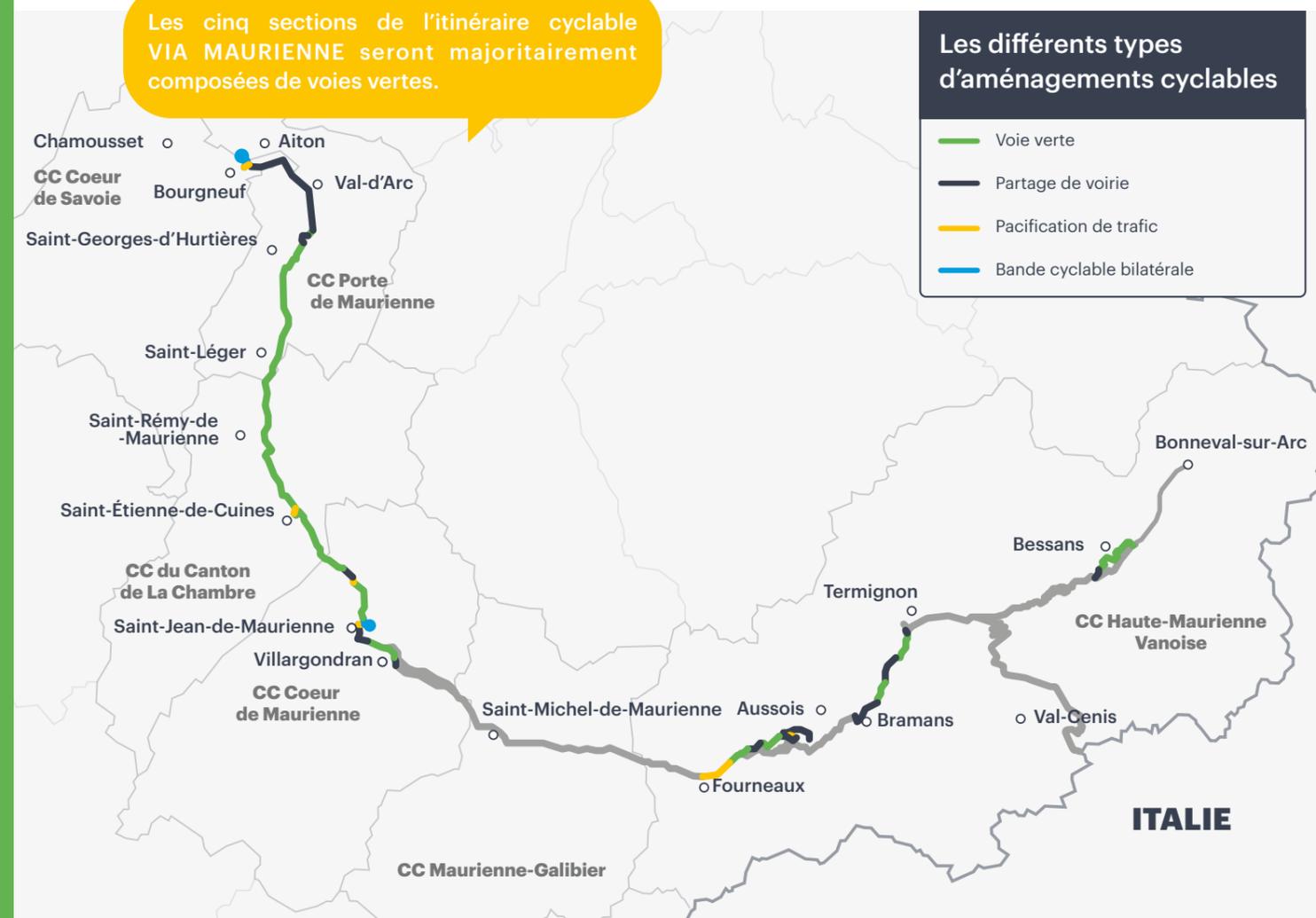
L'aménagement de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE représente également une opportunité pour développer l'offre d'hébergements, de commerces et de services liés aux cycles : hébergements touristiques, commerces de bouche, supérettes, magasins de sport, informations touristiques, médecins, pharmacies,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

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



## 02. LES INFRASTRUCTURES PRÉVUES

Les cinq sections de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE seront majoritairement composées de voies vertes.

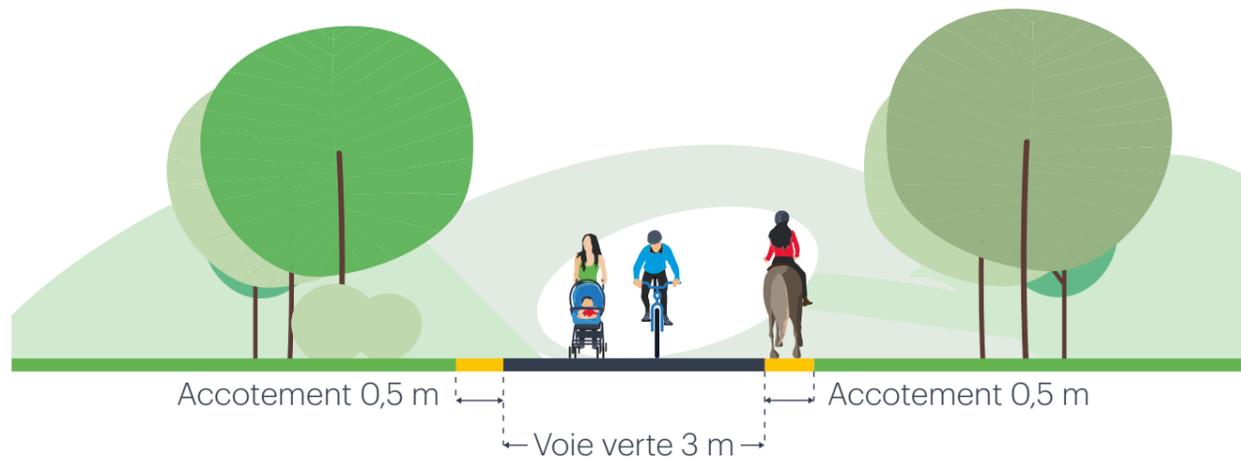


Une attention particulière sera par ailleurs portée sur la conception de certains points, telles les traversées de routes, de cours d'eau ou de zones marécageuses (travaux sur des ouvrages existants ou création de nouvelles passerelles).

Les revêtements mis en œuvre seront adaptés, afin de répondre aux contraintes dues à l'utilisation de l'itinéraire, à la topographie et à l'ensoleillement de chaque section afin d'offrir le meilleur compromis entre sécurité, pérennité, moindre impact environnemental, coût des travaux et coût d'entretien.

## Les différents types d'aménagements cyclables

- **Voie verte** : une voie verte est un aménagement en « site propre » (séparée des chaussées existantes), réservée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux trottinettes, aux personnes à mobilité réduite et parfois aux cavaliers. Elle est adaptée aux déplacements d'ordre touristique, de loisirs ou du quotidien. Elle doit être accessible au plus grand nombre et sécurisée en conséquence. Les voies vertes mesurent généralement trois mètres de large et peuvent comporter des surlargeurs (jusqu'à cinq mètres) selon leur contexte et leur fréquentation. Elles sont généralement construites sur des chemins ruraux, des chemins d'entretien, des champs, etc.



- **Bande cyclable** : cette configuration repose sur le principe d'aménager des surlargeurs de chaussée, séparées de la chaussée par de la signalisation au sol.



- **Pacification de trafic** : cette configuration consiste en la mise en place de zones de rencontre ou/et de zones 30 afin de sécuriser les interfaces entre vélos et véhicules motorisés.
- **Partage de voirie** : dans cette configuration, les vélos sont sur la même chaussée que les véhicules motorisés, sans délimitation spécifique à chaque usage. Le niveau de trafic actuel sur les sections concernées permet une cohabitation des usagers (automobilistes et cyclistes).

## Les haltes d'accueil

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

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

Pour l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE, le choix des haltes s'est d'abord opéré par un repérage des points d'intérêt (patrimoine naturel, bâti ou culturel) et des équipements existants (bases de loisirs, aires de jeux et pique-nique, pôles administratifs, etc.).

La distance entre chacune d'elles a ensuite été déterminante pour la proposition de haltes à développer (en termes de services par exemple) et celles à créer en fonction des opportunités (potentiel paysager, enjeu de liaison avec un GR, proximité de points d'accès ou d'équipements, etc.).

**Ainsi, il est recommandé par le schéma national des véloroutes et voies vertes :**

- des haltes principales espacées entre elles de 20 à 30 kilomètres,
- des haltes secondaires tous les 8 à 15 kilomètres.



## Les haltes principales

Leurs fonctions d'accueil, d'information et d'animation en font un point d'entrée attrayant et privilégié sur l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE, notamment pour les excursionnistes.

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

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

Les aménagements et équipements suivants pourront y être installés :

- stationnement pour les vélos abrité ou non (racks à vélo, box, arceaux, etc.),
- sanitaires (sur la halte elle-même ou indication de sanitaires existants à proximité),
- point d'eau / fontaine à eau,
- borne(s) de recharge pour vélos à assistance électrique (VAE),
- panneaux d'information, signalétique,
- tables de pique-nique, bancs, collecteurs de déchets,
- jeux pour enfants et/ou autres équipements ludiques,
- station multi-services (services ou kits d'entretien et de réparation de vélos, station de lavage, etc.),
- éventuellement en saison vente de boissons, petite restauration, location de vélos, vente de matériel, etc.

Sur les près de 70 kilomètres d'aménagements de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE, il est envisagé quatre haltes principales.

Station lavage	Espace réparation	Sanitaires	Poubelle	Modules d'assise	Bancs
Recharge VAE	Box / arceaux à vélo	Fontaine à eau potable	Tables		

# 1

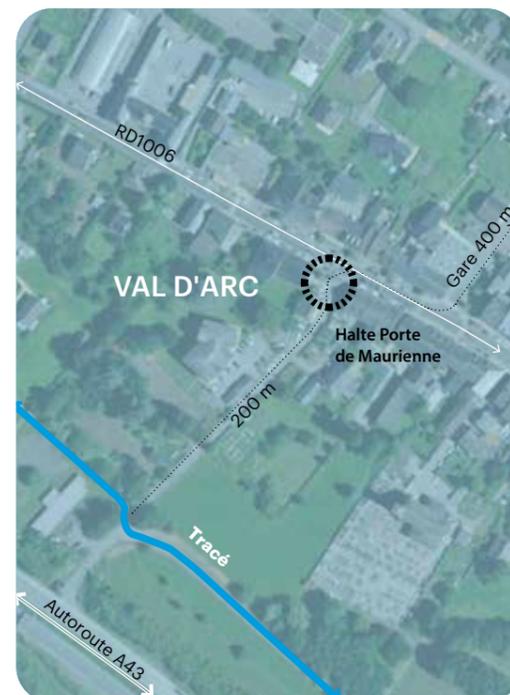
### Halte de l'office de tourisme Porte de Maurienne à Val d'Arc

Située à côté de l'office de tourisme Porte de Maurienne, cette halte déjà existante se situe le long de la RD 1006, à 200 mètres de l'itinéraire cyclable, à 400 mètres de la gare et à proximité des commerces et services du centre-bourg d'Aiguebelle. Elle comprend d'ores et déjà de nombreux équipements : des racks à vélo, un espace pour permettre des petites réparations et gonfler ses pneus, ainsi qu'une station de location de VAE en libre-service. L'offre de service pourra être améliorée dans le cadre du projet.



Source : Fiches descriptives des haltes - Syndicat du Pays de Maurienne - janvier 2021

Aménagements déjà existants

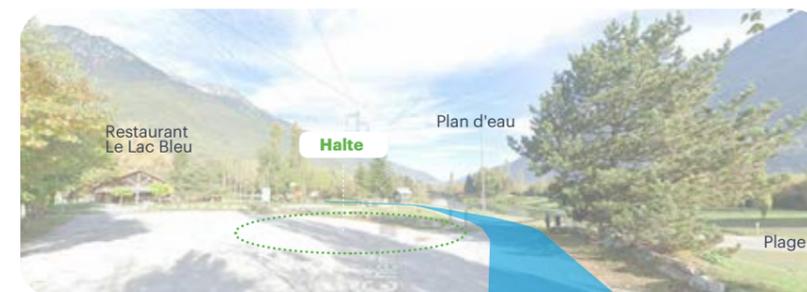


# 3

### Halte du Lac Bleu à Saint-Rémy-de-Maurienne

Située à côté de la base de loisirs du Lac Bleu, cette halte à aménager se trouvera sur l'itinéraire cyclable, à proximité des commerces et services de Saint-Rémy-de-Maurienne, du camping « Les Lacs de Maurienne » et du restaurant « Le Lac Bleu ».

Proposition d'aménagement



Source : Fiches descriptives des haltes - Syndicat du Pays de Maurienne - janvier 2021

# 2

### Halte du lac des Hurtières à Saint-Alban-d'Hurtières

Située à côté du lac des Hurtières, cette halte déjà partiellement équipée se trouve sur l'itinéraire cyclable, à proximité immédiate de la sortie de l'autoroute A43 (n° 25) et au pied du Col du Grand Cucheron. Le site, lieu de baignade, et aussi de départ de promenades et randonnées, dispose déjà de nombreux équipements et services : café-restaurant, location de vélos, toilettes publiques, grand parking, etc. L'offre de service pourra être améliorée dans le cadre du projet.



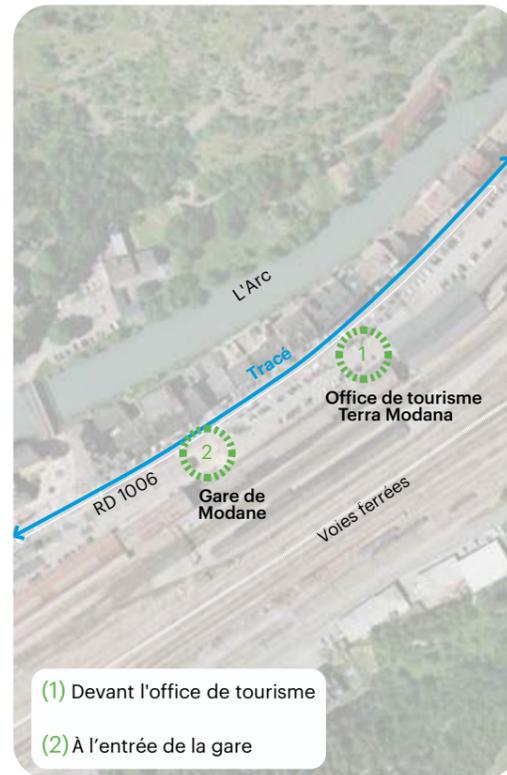
Proposition d'aménagement



Source : Fiches descriptives des haltes - Syndicat du Pays de Maurienne - janvier 2021

**Halte de la gare / office de tourisme à Modane**

Située le long de la RD 1006 soit au niveau de l'office de tourisme Terra Modana (option 1), soit au niveau de la gare de Modane (option 2), cette halte à aménager se trouvera sur l'itinéraire cyclable, à proximité immédiate des commerces et services de Modane, ainsi que de la gare.

**Proposition d'aménagement**

Source : Fiches descriptives des haltes - Syndicat du Pays de Maurienne - janvier 2021

**Les haltes secondaires**

Elles ont quant à elles une fonction plus simple d'accueil et d'information.

**Leurs équipements sont a minima :**

- du stationnement pour les vélos,
- des panneaux d'information,
- des bancs et tables de pique-nique avec poubelles.

**Sur près de 70 kilomètres d'aménagements de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE, il est envisagé neuf haltes d'accueil secondaires :**

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



© F.Serre Colle



© Vincent Miquel



© Michael Sol



© Andreas Trepte

## ENJEUX NATURELS, PATRIMONIAUX ET CONTRAINTES PARTICULIÈRES

### 01. PRÉSERVATION ET VALORISATION DE L'ENVIRONNEMENT

Des diagnostics sont confiés à des bureaux d'études et à des prestataires spécialisés dans l'objectif de connaître précisément l'environnement naturel actuel du projet et de concevoir un aménagement qui permette d'« Éviter - Réduire - Compenser » les impacts du projet sur les espaces remarquables, les espèces qui y sont implantées, les différents cours d'eau et boisements traversés.

Ces diagnostics concernent aussi bien la faune, la flore, les zones humides ou les cours d'eau.

#### Le projet traverse deux espaces remarquables, classés Natura 2000.

La zone « **réseau de zones humides et alluviales des Hurtières** » traversée à Saint-Georges-d'Hurtières, Saint-Alban-d'Hurtières, Saint-Rémy-de-Maurienne et Saint-Étienne-de-Cuines. Ce réseau a une importance pour la conservation des amphibiens et de toutes les espèces animales et végétales liées aux différents milieux humides.

La zone « **formations forestières et herbacées des Alpes internes** » traversée à Avrieux qui contient trois habitats remarquables que sont les forêts de pins à crochets sur gypse et calcaire, les pelouses substepmiques et les prairies de fauche de montagne.

La démarche « Éviter - Réduire - Compenser » établie par le Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires et renforcée par le Grenelle de l'environnement répond à une logique en trois temps.

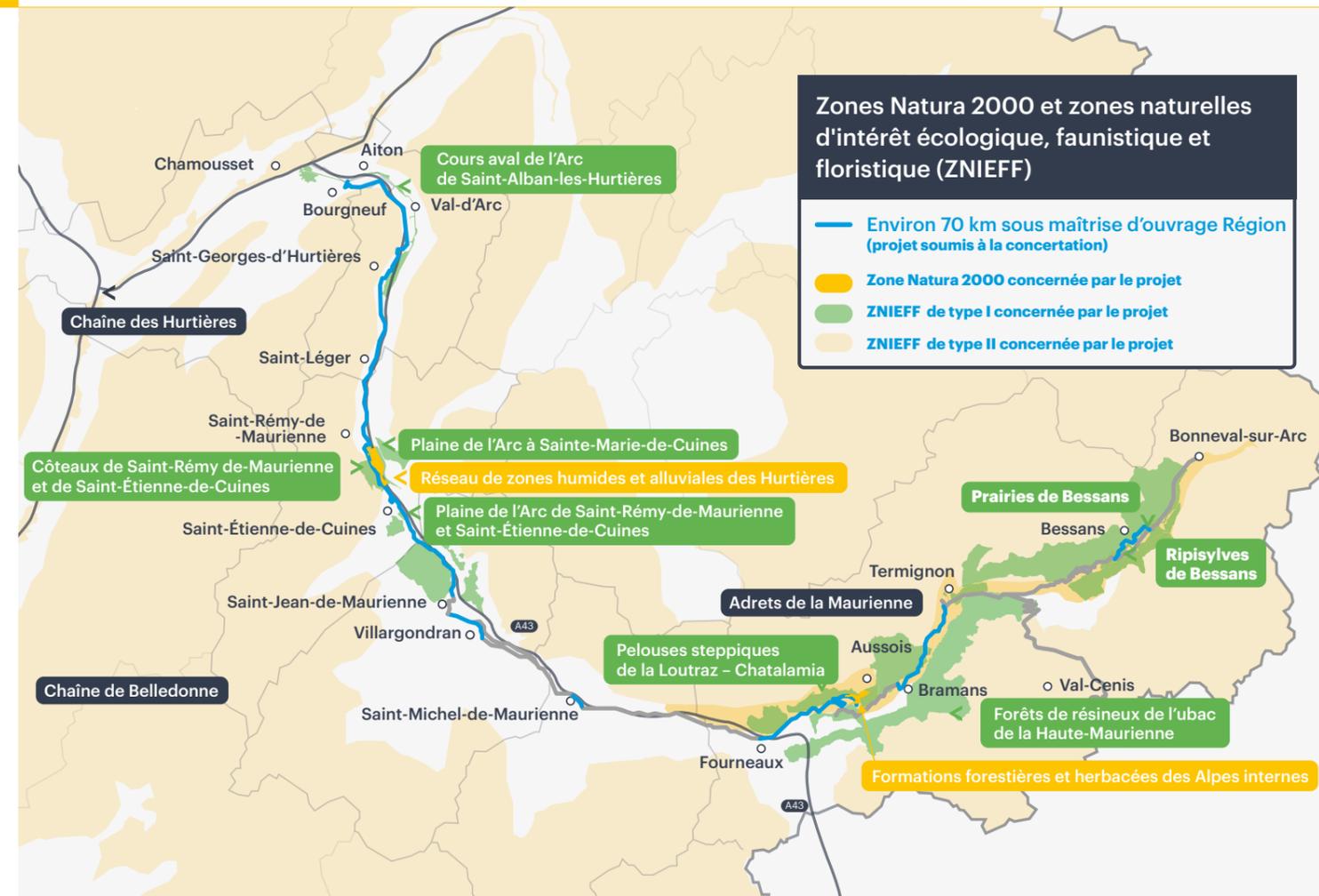
En priorité, le maître d'ouvrage s'efforce d'éviter au maximum les impacts de son projet sur l'environnement.

Si cela n'est pas possible, il cherche à les réduire ou les limiter par des mesures dites de réduction (installation de clôtures à maille fine autour du chantier empêchant la petite faune de pénétrer dans les zones en travaux par exemple). Enfin, si malgré ces efforts, des impacts résiduels sont constatés, il mettra en place des mesures de compensation de ces derniers (construction de mares à batraciens par exemple).

### De nombreuses zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, couramment abrégées par le sigle ZNIEFF, sont localisées tout le long du tracé.

L'itinéraire s'inscrit dans deux ZNIEFF de type II (« Massif de Belledonne et chaîne des Hurtières » et « Adrets de la Maurienne ») et huit ZNIEFF de type I.

- Le « cours aval de l'Arc de Saint-Alban-les-Hurtières » à Bourgneuf, Val d'Arc, Saint-Georges-d'Hurtières et Saint-Alban-d'Hurtières. Son intérêt écologique repose sur la présence d'amphibiens (crapaud calamite, rainette verte, triton palmé, etc.), d'écrevisses à pattes blanches, de papillons (Cuivré des marais, Grand Cuivré, etc.), de castors, de cerfs élaphe, de lièvres variables, de marmottes et d'oiseaux (Petit Gravelot, Faucon hobereau, Chevalier guignette), etc.
- La « plaine de l'Arc à Sainte-Marie-de-Cuines » avec la présence de tulipes précoces et d'érables de Montpellier.
- La « plaine de l'Arc de Saint-Rémy-de-Maurienne et Saint-Étienne-de-Cuines » avec la présence de crapauds calamites, de grenouilles rousses, d'écrevisses à pattes blanches, d'oiseaux et d'insectes protégés (Bruant jaune, Petit Gravelot, etc.) et d'orchidées.
- Les « côteaux de Saint-Rémy-de-Maurienne et de Saint-Étienne-de-Cuines » avec la présence de grenouilles rousses, écrevisses à pattes blanches, libellules (Agrion de Mercure, etc.), oiseaux (Bruant jaune) et de nombreuses espèces floristiques.
- Les « forêts de résineux de l'ubac de la Haute-Maurienne » à Val-Cenis, Avrieux, Villarodin-Bourget et Modane.
- Les « pelouses steppiques de la Loutraz - Chatalamia » à Villarodin Bourget, Avrieux et Modane avec la présence de très nombreux spécimens protégés : des papillons, mammifères (Bouquetin des Alpes, Chamois, etc.), chauve-souris (Pipistrelle pygmée, Minioptère de Schreibers, etc.), oiseaux (Bruant fou, Bruant jaune, Alouette lulu, etc.) ainsi que de nombreuses espèces floristiques protégées.
- Les « Ripisylves de Bessans », avec la présence de crapauds calamites, de papillons, de libellules, de cerfs, de lièvres, de marmottes des Alpes, de chauves-souris (Murin de Brandt), et d'oiseaux (Tichodrome échelette, Hibou moyen-duc, Sizerin flammé, etc.).
- Les « prairies de Bessans » avec la présence de papillons Apollon, de lièvres, de marmottes des Alpes, de Gypaètes barbus, de Torcols fourmiliers, de Tétrasyre, etc.



**Des zones humides sont recensées à divers endroits du tracé, notamment au niveau de Saint-Georges-d'Hurtières, certains bords de l'Arc, un secteur au niveau de Saint-Rémy-de-Maurienne et de Saint-Étienne-de-Cuines.**

Plus globalement, l'itinéraire longe l'Arc (rivière alpine de 127 kilomètres de longueur et affluent de l'Isère) sur une grande partie et traverse de nombreux cours d'eau. Les enjeux de maintien des écoulements, de transparence hydraulique et de franchissabilité piscicole seront pris en compte dans la conception et la réalisation des aménagements.

Cette attention portée à l'environnement naturel du projet sera renforcée dans le cadre des études détaillées, pour veiller notamment à la préservation des zones à forts enjeux, à la tranquillité des espèces animales et au maintien des corridors et continuités écologiques dans la vallée. Leur découverte au fil de l'itinéraire pourra être un motif de découverte ludique dans le respect des sites concernés.

Des inventaires faune/flore sont en cours sur l'ensemble des emprises du projet. Ils permettront d'identifier les enjeux liés à la biodiversité de façon précise, afin de les prendre en compte dans le cadre de la conception du projet et de l'organisation des travaux.

**Ainsi, le phasage du chantier sera adapté aux enjeux de préservation de la biodiversité, par exemple :**

- réalisation d'études en phase avec les mesures « Éviter – Réduire – Compenser »,
- les travaux seront effectués en tenant compte des périodes de reproduction des espèces,
- les opérations à proximité des cours d'eau ne se feront qu'aux périodes autorisées,
- des clôtures spécifiques et des panneaux seront mis en place pour délimiter les zones de chantier et les milieux naturels à préserver.

**Un suivi environnemental du chantier sera réalisé par des spécialistes.**

## 02. PRÉSERVATION ET VALORISATION DU PATRIMOINE HISTORIQUE



La particularité de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE est de traverser des paysages variés.

**D'Ouest en Est et du Nord au Sud, il est ainsi possible de rencontrer :**

- des séquences naturelles où l'utilisateur empruntera des chemins forestiers ou circulera le long de l'Arc, de lacs, de cours d'eau, de zones humides, de champs agricoles ou de pâturages,
- des séquences plus urbaines, par exemple dans le centre de Saint-Jean-de-Maurienne ou de Modane,
- des séquences plus « industrielles » lorsque l'utilisateur longera l'autoroute A43 ou traversera l'échangeur autoroutier de Saint-Jean-de-Maurienne ou des zones d'activités.

Le projet veut tenir compte de ces contrastes de paysages et proposer des aménagements adaptés à chaque section pour les valoriser.

**Par ailleurs, pour huit communes, le tracé passera dans le périmètre de protection des monuments historiques suivants :**

- l'église à Sainte-Marie-de-Cuines,
- la Tour du Châtel à La Tour-en-Maurienne,
- le tunnel du Mont-Fréjus, l'ancienne Rizerie des Alpes et la Fontaine en granit à Modane,
- l'église du Bourget à Villarodin-Bourget,
- l'église Saint-Thomas-Becket et la chapelle Saint-Benoît à Avrieux,
- les Forts de l'Esseillon (Fort Victor-Emmanuel et Fort Charles-Félix) et le cimetière sarde à Aussois,
- le Rocher et la grotte des Balmes à Val-Cenis (Bramans), le monument aux morts et l'église de Notre-Dame-de-l'Assomption à Val-Cenis (Termignon),
- l'ensemble paroissial, la chapelle Saint-Antoine, l'église et le clocher à Bessans.

**Des échanges avec l'Architecte des Bâtiments de France seront menés afin de prendre en compte les enjeux architecturaux dans la conception du projet.**

D'autre part, des dossiers de permis d'aménager seront réalisés afin de répondre aux enjeux réglementaires correspondants.



### 03. PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU

Après analyse des périmètres des captages d'alimentation en eau potable (AEP) présents dans la zone d'étude, il ressort qu'un seul captage pourrait être concerné par le projet, à savoir celui de Saint-Benoît sur la commune d'Avrieux.

La poursuite des études permettra de préciser les impacts éventuels ; le cas échéant, des dispositifs constructifs seront mis en place pour préserver la ressource en eau.



### 04. TRAITEMENT DES INTERFACES AVEC LE RÉSEAU ROUTIER EXISTANT

L'un des principaux objectifs du projet est de proposer un itinéraire sécurisé pour tous les usagers.

Globalement, la construction de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE devrait modérément impacter la circulation routière au plan local, puisque près des deux tiers des aménagements sont des voies vertes séparées des chaussées existantes.

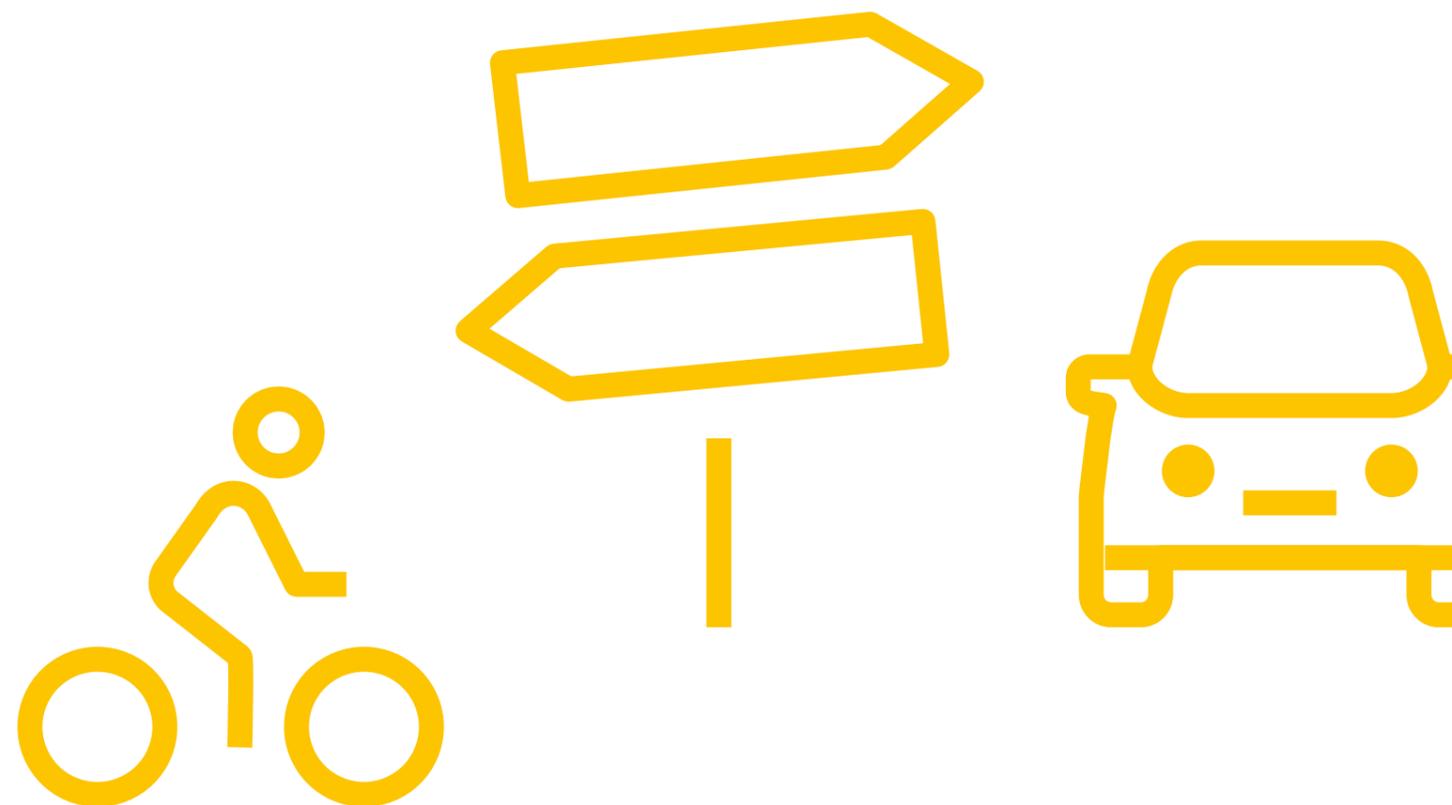
Ainsi, la conception des zones d'intersection des sections de l'itinéraire cyclable en site propre avec des routes empruntées par des véhicules motorisés fera l'objet d'une attention particulière. Il en sera de même pour les sections où le projet prévoit un partage de la voirie entre les véhicules motorisés et les modes doux. Ce principe de partage de la voirie sera mis en œuvre uniquement si les conditions de sécurité adéquates sont réunies, à savoir un trafic routier et des vitesses pratiquées limités.

Enfin, le maintien des accès des riverains et des véhicules dédiés à l'agriculture et à la sylviculture respectant la réglementation en vigueur, notamment en terme de charge à l'essieu, sera étudié pour que l'aménagement permette la cohabitation, dans les meilleures conditions possibles, des modes doux et des véhicules motorisés pouvant emprunter certaines sections de l'itinéraire cyclable.

L'objectif recherché par le Maître d'Ouvrage sera donc de limiter autant que possible la gêne (riverains et agriculteurs notamment) tout en garantissant la sécurité des usagers de l'itinéraire cyclable.

Quant à la période des travaux, dans les zones urbaines et périurbaines, les riverains du chantier seront informés des travaux à venir, tout comme les automobilistes, afin de faciliter l'organisation de leurs déplacements.

En cas de contraintes, comme la mise en place d'un alternat sur la chaussée ou une coupure de route ponctuelles, le gestionnaire de la voirie et les communes concernés, directement ou indirectement, seront informés pendant la phase d'études et le plus en amont possible en phase travaux.





## 05. PRISE EN COMPTE DES RISQUES TECHNIQUES ET TECHNOLOGIQUES

L'état des lieux environnemental et réglementaire en cours de réalisation sur l'ensemble de l'itinéraire permet de connaître les périmètres de protection en matière notamment de risques industriels.

La présence de zones assujetties à des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) a ainsi été prise en compte dans le choix du tracé de l'itinéraire cyclable.

**Le tracé du projet a été adapté avec l'objectif d'être le plus éloigné possible des deux entreprises suivantes soumises à un PPRT :**

- l'entreprise LANXESS (anciennement Thermphos) où le PPRT (approuvé le 5 juin 2012) s'applique sur les communes d'Épierre, Saint-Pierre-de-Belleville, Argentine et Saint-Léger (le tracé a été modifié au droit de l'étang de La Corbière),
- l'entreprise ARKEMA où le PPRT (approuvé le 10 juin 2014) s'applique sur les communes de La Chambre et de Saint-Étienne-de-Cuines (le tracé a été modifié à l'entrée du bourg de Saint-Étienne-de-Cuines).

## 06. PRISE EN COMPTE DES RISQUES D'INONDATION ET NATURELS

L'état des lieux environnemental et réglementaire en cours de réalisation sur l'ensemble de l'itinéraire permet également d'identifier les périmètres de protection en matière de risques naturels et risques d'inondation.

Le tracé doit ainsi tenir compte des zones assujetties à un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) ou d'inondation (PPRI).

**14 PPRN ou PPRI ont été recensés le long du tracé envisagé pour le projet :**

- |  |   |
|--|---|
| • le PPRi Arc Aval,                              | • le PPRN de Fourneaux,                       |
| • le PPRi Arc Médian,                            | • le PPRN de Modane,                          |
| • le PPRi Arc Amont,                             | • le PPRN d'Avrieux,                          |
| • le PPRN de Saint-Rémy-de-Maurienne,            | • le PPRN de Bramans (Val-Cenis),             |
| • le PPRN de Pontamafrey (La Tour-en-Maurienne), | • le PPRN de Sollières-Sardières (Val-Cenis), |
| • le PPRN d'Hermillon (La Tour-en-Maurienne),    | • le PPRN de Termignon (Val-Cenis),           |
| • le PPRN de Saint-Jean-de-Maurienne,            | • le PPRN de Bessans.                         |

**Des échanges sont en cours avec les services de l'État afin de convenir :**

- des prescriptions à prendre en compte pour la conception des aménagements (ouvrages de franchissement, etc.),
- des mesures à mettre en œuvre pour « Éviter - Réduire - Compenser » les impacts du projet sur ces périmètres,
- des mesures pour garantir la sécurité des usagers lorsqu'ils emprunteront les sections concernées.

## 07. LES PROJETS CONNEXES

L'état des lieux donne par ailleurs un panorama des projets connexes actuellement en cours ou prévus dans les prochaines années à proximité des emprises du tracé.



- **L'aménagement d'un itinéraire cyclable dans la traversée de Saint-Jean-de-Maurienne**, porté par la commune de Saint-Jean-de-Maurienne, assurant la liaison entre l'extrémité de la première section de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE et le carrefour giratoire réalisé par TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin) sur la RD 906 au niveau du complexe sportif Pierre Rey.
- **L'aménagement d'autres itinéraires cyclables dans Saint-Jean-de-Maurienne et Villargondran**, notamment portés par la commune de Saint-Jean-de-Maurienne ou par TELT, et en partie déjà réalisés.
- **La sécurisation du carrefour entre la RD 906 (rue du parc de la Vanoise) et la rue des Chaudannes** portée par la commune de Saint-Jean-de-Maurienne.
- Le projet « **Petites villes de demain** » à Modane.
- Le projet de **requalification du centre-ville de Saint-Michel-de-Maurienne** sur l'axe principal de la commune (rue du Temple, avenue du Général Ferrié et Grande Rue) ainsi que sur les rues adjacentes. Ce projet, porté par la commune de Saint-Michel-de-Maurienne, comprend la réalisation d'une section de la véloroute V67. La commune réalisera les études et les procédures réglementaires spécifiques à cette section.





## PRÉSENTATION DÉTAILLÉE DU PROJET : FOCUS SUR LES SECTIONS

### > SECTION 1 : BOURGNEUF – ENTRÉE NORD DE SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE

Cette section, d'une longueur d'environ **41 kilomètres**, débute à Bourgneuf et se termine à l'entrée Nord de Saint-Jean-de-Maurienne.

Il est prévu, à ce stade des études, de suivre l'itinéraire suivant :



#### Zoom sur l'entrée Nord de Saint-Jean-de-Maurienne

Dans les études antérieures, le tracé de l'itinéraire cyclable pour entrer dans Saint-Jean-de-Maurienne, au nord, en provenance de la commune de la Tour-en-Maurienne, prévoyait de passer par la route de Longefan.

Suite à des échanges avec les collectivités de la vallée, une solution consistant à entrer par la RD 906 a été étudiée et privilégiée à ce stade par le Maître d'Ouvrage, compte tenu des éléments suivants :

- une meilleure lisibilité de l'itinéraire pour les usagers avec un franchissement plus direct de l'Arc et de la RD 1006,
- un accès plus direct au centre-ville de Saint-Jean-de-Maurienne,
- des emprises disponibles suffisantes pour franchir l'autoroute A43 et la voie ferrée sur l'ouvrage existant, contrairement à l'alternative par la route de Longefan qui présentait des emprises insuffisantes entre le Bec de l'Échaillon et l'autoroute A43,
- seul le franchissement de la RD 1006 et de l'Arc impliquera la création de nouvelles passerelles dédiées à l'itinéraire cyclable.

En outre, bien qu'entraînant plusieurs traversées de routes, le passage de l'itinéraire cyclable le long de la RD 906 présente l'avantage majeur de permettre de se raccorder aux projets cyclables de deux autres Maîtres d'Ouvrage, la commune de Saint-Jean-de-Maurienne d'une part (en vert ci-dessus) et le Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT) d'autre part (en orange ci-dessus).

Ce raccordement permettra ainsi d'assurer, à terme, une continuité de l'itinéraire cyclable dans toute la traversée de Saint-Jean-de-Maurienne et son passage dans le cœur de ville.



### ALTERNATIVES EN COURS D'ÉTUDE SUR CETTE SECTION

Sur cette section de l'itinéraire cyclable, un certain nombre d'alternatives sont par ailleurs en cours d'étude. En effet, les échanges avec les collectivités de la vallée ont permis de mettre au jour un certain nombre d'alternatives dont l'étude a été jugée opportune par le Maître d'Ouvrage.

Elles sont présentées ci-dessous, commune par commune, et le choix sera arrêté dans les prochains mois en fonction des conclusions des études techniques, d'une part, et des enseignements de la présente concertation, d'autre part.

#### Franchissement du Glandon à Saint-Étienne-de-Cuines

L'intérêt de l'alternative 2 en cours d'étude serait de franchir le Glandon à un autre endroit que prévu initialement (alternative 1), afin de construire un ouvrage d'ampleur plus limitée.



#### Franchissement du ruisseau d'Hermillon à La-Tour-en-Maurienne

L'intérêt de l'alternative 2 en cours d'étude serait d'éviter de faire passer l'itinéraire cyclable dans des emprises trop étroites le long de la route des Contamines.



## > SECTION 2 : EXTRÉMITÉ EST DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE- VILLARGONDRAN



Cette section, d'une longueur d'environ **3 kilomètres** sous maîtrise d'ouvrage de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, débute à Saint-Jean-de-Maurienne, au niveau du pôle d'échange multimodal et se termine à Villargondran, au niveau du plan d'eau des Oudins. Elle s'articule avec des sections d'itinéraires cyclables portées par d'autres maîtres d'ouvrage, à savoir la commune de Saint-Jean-de-Maurienne et le Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT).



## ALTERNATIVES EN COURS D'ÉTUDE SUR CETTE SECTION

Sur cette section de l'itinéraire cyclable, un certain nombre d'alternatives sont par ailleurs en cours d'étude. En effet, les échanges avec les collectivités de la vallée ont permis de mettre au jour un certain nombre d'alternatives dont l'étude a été jugée opportune par le Maître d'Ouvrage.

Elles sont présentées ci-dessous, commune par commune, et le choix sera arrêté dans les prochains mois en fonction des conclusions des études techniques d'une part et des enseignements de la présente concertation d'autre part.

### Quai de l'Arvan aval à Saint-Jean-de-Maurienne

L'intérêt de l'alternative 2 en cours d'étude serait de limiter les interfaces entre vélos et véhicules motorisés, en les faisant passer en partie sur une voirie à faible trafic et en site propre le long de l'Arvan.



### Quai de l'Arvan amont à Saint-Jean-de-Maurienne

L'intérêt de l'alternative 2 en cours d'étude serait de limiter les interfaces entre vélos et véhicules motorisés, en utilisant la passerelle existant sur l'Arvan et le quai Jules Poncet, plutôt que de franchir l'Arvan par le pont de la D906 (Rue du Parc de la Vanoise).



### Amorce RD 906 - Rue du Parc de la Vanoise à Saint-Jean-de-Maurienne

L'intérêt de l'alternative 2 en cours d'étude serait de faire passer les vélos sur une section de voie verte en site propre au nord de la route (plus grande sécurité) plutôt que dans le trafic automobile de la RD 906 (rue du Parc de la Vanoise).

### Accès au plan d'eau des Oudins à Villargondran

L'intérêt de l'alternative 2 en cours d'étude serait de réutiliser une chaussée existante supportant un faible trafic le long de la voie ferrée. Elle permet par ailleurs de conserver une frange boisée et de limiter l'impact paysager et environnemental de l'itinéraire cyclable.



### > SECTION 3 : FOURNEAUX – AUSSOIS (FORT VICTOR-EMMANUEL)

Cette section, d'une longueur d'environ **11 kilomètres**, débute à Fourneaux et se termine à Aussois, au niveau du Fort Victor-Emmanuel.

Il est prévu, à ce stade des études, de suivre l'itinéraire suivant :



### > SECTION 4 : VAL-CENIS (BRAMANS – TERMIGNON)

Cette section, d'une longueur d'environ **8 kilomètres** se situe uniquement sur la commune de Val-Cenis. Elle débute au bourg de Bramans et se termine au bourg de Termignon.

Il est prévu, à ce stade des études, de suivre l'itinéraire suivant :



Sur cette section de l'itinéraire cyclable, un certain nombre d'alternatives sont par ailleurs en cours d'étude. En effet, les échanges avec les collectivités de la vallée ont permis de mettre au jour un certain nombre d'alternatives dont l'étude a été jugée opportune par le Maître d'Ouvrage.

Elles sont présentées ci-dessous, commune par commune, et le choix sera arrêté dans les prochains mois en fonction des conclusions des études techniques d'une part et des enseignements de la présente concertation d'autre part.

#### ALTERNATIVES EN COURS D'ÉTUDE SUR CETTE SECTION



#### Montée des Américains à Modane

L'intérêt de l'alternative 2 en cours d'étude serait d'éviter la montée des Américains qui présente une forte déclivité.

#### Rue quartier du Pont à Avrieux

- Alternative 1 : les sens montant et descendant de l'itinéraire empruntent la RD 215E / rue Saint Thomas en partie en pacification de voirie et partage de voirie
- Alternative 2 : le sens montant de l'itinéraire emprunte la RD 215E qui est plus large que les autres voiries de la commune. Le sens descendant emprunte la RD 215E puis la rue de l'église et la rue quartier du pont dans le même sens unique que le sens unique actuel. Cela permet aux vélos d'éviter le carrefour RD 215E / accès ONERA et EDF.





## LA MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

La présente concertation publique sur l'aménagement de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE inclut une procédure de concertation liée à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de plusieurs communes afin :

- d'adapter ou d'actualiser les documents d'urbanisme des communes concernées pour qu'ils soient compatibles avec la réalisation du projet de l'itinéraire cyclable,
- de garantir le plus faible impact possible du projet sur le territoire sans contraindre les orientations des collectivités.

Sur les 22 communes concernées par l'itinéraire cyclable, six nécessitent une procédure de mise en compatibilité.

- La commune de Saint-Georges d'Hurtières dont le territoire est régi par le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 27 janvier 2005 et dont la dernière modification date de janvier 2007.
- La commune de Saint-Léger dont le territoire est régi par le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 18 septembre 2014 et dont la dernière modification date de janvier 2016.
- La commune de Saint-Rémy-de-Maurienne dont le territoire est régi par le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 30 septembre 2019.
- La commune de Sainte-Marie-de-Cuines dont le territoire est régi par le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 27 janvier 2020.
- La commune de La Tour-en-Maurienne (Hermillon) dont le territoire est régi par le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 19 décembre 2006 et dont la dernière modification date de novembre 2021.
- La commune de Val-Cenis (Bramans) dont le territoire est régi par le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 4 mai 2021.



Les PLU sont généralement constitués d'un rapport de présentation, d'un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui traduit les grandes ambitions de développement du territoire, des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), d'un règlement écrit et graphique (plan de zonage) qui décline le PADD, et des annexes.

Les adaptations sont proposées sur la base des études réalisées à ce stade et en concertation avec le service urbanisme de la Direction Départementale des Territoires de la Savoie (DDT) et les collectivités de la vallée concernées.

Détaillées dans la suite du document, elles sont circonscrites aux seules emprises de l'itinéraire cyclable et s'attachent à préserver les orientations stratégiques définies par les communes.



### Mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) de six communes

- Itinéraire cyclable VIA MAURIENNE
- Communes soumises à MECDU



## 01. COMMUNE DE SAINT-GEORGES-D'HURTIÈRES

### Description technique des aménagements

L'itinéraire consiste en l'aménagement d'une voie verte empruntant la montée de la Christine, puis rejoignant une voirie existante (route des Voûtes) sur environ 700 mètres puis longeant l'autoroute, route des Verneys.

### Analyse

Au sein du Projet d'aménagement et de Développement Durable (PADD), un des objectifs de la commune est de valoriser le potentiel touristique de la commune qui vise à promouvoir le tourisme vert de moyenne montagne, le cyclotourisme, les sports de nature, etc.

L'itinéraire cyclable s'inscrit au sein des zones suivantes définies au PLU :

- zone agricole (A),
- zone naturelle et forestière (N),
- zone naturelle et forestière, secteur de zones humides (N-zh),
- zone urbaine, secteur destiné au dépôt de matériaux (Uxd).

Le règlement des zones N-zh et Uxd n'autorise pas le projet d'itinéraire cyclable.

Les autres règlements autorisent le projet d'itinéraire cyclable.

L'itinéraire ne traverse aucun secteur défini en Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

### Quelles évolutions des documents d'urbanisme ?

Dans le cadre de la mise en compatibilité, les règlements des zones N-zh et Uxd seront adaptés afin de permettre uniquement la réalisation de cet itinéraire cyclable.

De plus, il est rappelé que dans le cadre de la conception du projet d'itinéraire cyclable, une attention particulière sera apportée afin de limiter au maximum les emprises sur les zones humides et les impacts sur les alimentations de ces dernières. Des mesures de réduction et de compensation seront intégrées à l'opération.

Le plan de zonage restera inchangé.



## 02. COMMUNE DE SAINT-LÉGER

### Description technique des aménagements

L'itinéraire cyclable consiste en l'aménagement d'une voie verte le long de l'autoroute A43.

### Analyse

Au sein du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), plusieurs orientations sont définies dont « préserver la forêt, les espaces naturels, ne pas aggraver les espaces naturels et maintenir des activités de loisir ».

L'itinéraire cyclable s'inscrit au sein des zones suivantes du PLU de Saint-Léger :

- zone, équipée ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels (N). Il existe des sous-secteurs dans cette zone liés aux risques technologiques (Nt) et zone inondable au sein des risques technologiques (Nti),
- zone équipée ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles (A).

De plus, les emprises de l'itinéraire cyclable s'inscrivent en zone humide et traversent un corridor écologique. Ils auront donc une incidence sur ces milieux. À ce titre, ils ne sont pas compatibles avec le règlement de la zone N.

Les autres règlements autorisent le projet d'itinéraire cyclable.

L'itinéraire cyclable ne traverse aucun secteur défini en Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP).

### Quelles évolutions des documents d'urbanisme ?

Dans le cadre de la mise en compatibilité, le règlement de la zone N sera adapté afin de permettre uniquement la réalisation de cet itinéraire cyclable.

De plus, il est rappelé que dans le cadre de la conception du projet d'itinéraire cyclable, une attention particulière sera apportée afin de limiter au maximum les emprises sur les zones humides et les impacts sur les alimentations de ces dernières. Des mesures de réduction et de compensation seront intégrées à l'opération.

Le plan de zonage restera inchangé.



© Ville Saint-Rémy-de-Maurienne

### 03. COMMUNE DE SAINT-RÉMY-DE-MAURIENNE

#### Description technique des aménagements

L'itinéraire cyclable consiste en l'aménagement d'une voie verte située entre l'autoroute A43 et l'Arc, puis longeant le Lac Bleu, le camping puis le ruisseau des Blachères avant de rejoindre l'allée du Canada. L'itinéraire continue ensuite le long de la RD 74 jusqu'à la limite communale.

Une halte est également prévue sur ce territoire communal à proximité du camping sur la zone de stationnement.

#### Analyse

Sur la synthèse cartographique du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), un projet de liaison douce est matérialisé, le long de l'autoroute et de l'Arc. Dans les objectifs communaux, apparaît le projet de voie verte permettant de relier Aiton à la Haute-Maurienne. Il est également mentionné que le projet de véloroute contribuera à favoriser le tourisme vert et l'essor du cyclotourisme.

L'itinéraire cyclable s'inscrit au sein des zones suivantes du PLU de Saint-Rémy-de-Maurienne :

- zone naturelle et forestière correspondant aux secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger (N), Des sous-secteurs sont également présents liés aux zones humides (N-zh) et aux installations de loisirs et de sports de plein air (Ni),
- zone urbaine (U),
- zone agricole (A).

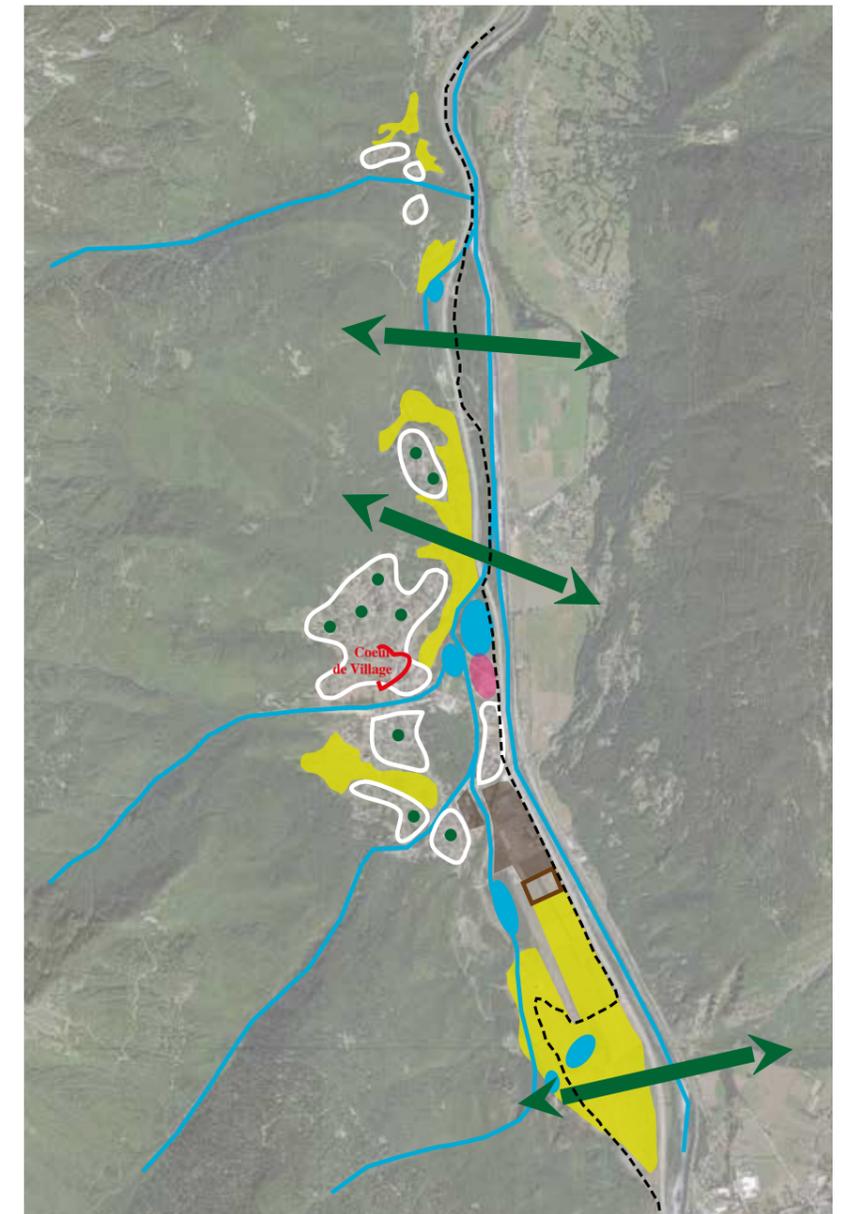
Le règlement de zonage N-zh n'autorise pas le projet d'itinéraire cyclable.

Les autres règlements autorisent le projet d'itinéraire cyclable.

Deux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont localisées aux abords du tracé : OAP n°4 (Camping) et OAP n°7 (zone industrielle Horteur). Le projet d'itinéraire cyclable prendra en compte ces périmètres et ces projets.

#### Synthèse du PADD de la commune de Saint-Rémy-de-Maurienne

- Espace agricole stratégique
- Urbanisation contenue principalement dans les enveloppes urbaines
- Équipement touristique
- Secteur d'activités : artisanat et industries
- Extension à moyen terme de la zone industrielle
- Corridor écologique
- Trame verte « intra-urbaine »
- « Trame bleue »
- Projet de liaison douce
- Aménagement du coeur de village



#### Quelles évolutions des documents d'urbanisme ?

Dans le cadre de la mise en compatibilité, le règlement de la zone N-zh sera adapté afin de permettre uniquement la réalisation de cet itinéraire cyclable.

De plus, il est rappelé que dans le cadre de la conception du projet d'itinéraire cyclable, une attention particulière sera apportée afin de limiter au maximum les emprises sur les zones humides et les impacts sur les alimentations de ces dernières. Des mesures de réduction et de compensation seront intégrées à l'opération.

Le plan de zonage restera inchangé.

Source : PLU de Saint-Rémy-de-Maurienne



© Ville Sainte-Marie-de-Cuines

## 04. COMMUNE DE SAINTE-MARIE-DE-CUINES

### Description technique des aménagements

L'itinéraire cyclable consiste en l'aménagement d'une voie verte, après la traversée du Glandon par une nouvelle passerelle, à proximité de l'ouvrage sur la RD 74 (route de l'Aura). Le tracé longe le Glandon jusqu'à l'autoroute A43 puis cette dernière sur environ 3,5 kilomètres.

### Analyse

Un des objectifs définis au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est de développer la mobilité durable. Ainsi, la commune de Sainte-Marie-de-Cuines envisage de soutenir une politique qui renforce les déplacements sur la base des modes plus favorables à l'environnement et de développer et/ou renforcer un maillage « modes doux » communal voire intercommunal, afin d'optimiser les connexions avec les territoires voisins. Le projet d'itinéraire cyclable répond parfaitement aux objectifs et intentions mentionnés ci-dessus.

L'itinéraire cyclable intercepte les zones suivantes du PLU de Sainte-Marie-de-Cuines :

- zone naturelle (N),
- zone agricole (A),
- zone urbaine relative aux noyaux anciens (Ua),
- secteur autoroutier (Ut).

Le règlement de la zone Ut n'autorise pas le projet d'itinéraire cyclable.

Les autres règlements autorisent le projet d'itinéraire cyclable.

Les emprises de l'itinéraire cyclable ne sont pas concernées par une « Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielle », ni directement par une « OAP densification ». En revanche, le projet d'itinéraire entre dans le cadre de « l'OAP déplacements », puisqu'il correspond pour partie au projet cyclable, inscrit au sein du SCoT Maurienne, permettant de relier la vallée de la Maurienne dans son ensemble par une continuité sécurisée et accessible.

#### Quelles évolutions des documents d'urbanisme ?

Dans le cadre de la mise en compatibilité, le règlement de la zone Ut sera adapté, afin de permettre uniquement la réalisation de cet itinéraire cyclable.

Le plan de zonage restera inchangé.



© Ville La Tour-en-Maurienne

## 05. LA COMMUNE DE LA-TOUR-EN-MAURIENNE (HERMILLON)

### Description technique des aménagements

L'itinéraire cyclable consiste en l'aménagement d'une voie verte qui longera la route des Contamines, puis la RD 906 et franchira l'autoroute A43 et les voies ferrées en empruntant l'ouvrage existant, la RD 1006 et l'Arc par de nouveaux ouvrages de type passerelle.

### Analyse

Le projet ne présente pas d'incompatibilité avec les objectifs définis au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) liés au redéploiement démographique et économique, en matière d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

L'itinéraire cyclable s'inscrit au sein des zones suivantes :

- zone agricole (A),
- zone naturelle et forestière (N),
- zone d'extension destinée à recevoir des habitations de type individuel (UD),
- zones d'activités industrielles, artisanales ou commerciales, existantes ou à créer (UE).

Le règlement des zonages A et UE n'autorise pas le projet d'itinéraire cyclable.

Les autres règlements autorisent le projet d'itinéraire cyclable.

La commune déléguée d'Hermillon ne dispose pas d'Orientations d'Aménagement et de Programmation. (OAP)

#### Quelles évolutions des documents d'urbanisme ?

Dans le cadre de la mise en compatibilité, les règlements des zones A et UE seront adaptés afin de permettre uniquement la réalisation de cet itinéraire cyclable.

Le plan de zonage restera inchangé.



## 06. COMMUNE DE VAL-CENIS (BRAMANS)

### Description technique des aménagements

L'itinéraire cyclable consiste en l'aménagement d'une voie verte sur environ 1 kilomètre le long de chemins et 2,3 kilomètres en empruntant les voiries existantes (aménagement dit de « pacification de voirie »). Le tracé emprunte en grande partie des voiries communales dans le centre-bourg puis rejoint le chemin du Châtel, puis le chemin du Petit Bonheur en direction de Sollières-Sardières.

### Analyse

La commune déléguée de Bramans a défini trois orientations au sein de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Il y est notamment mentionné d'intégrer le développement de l'urbanisation dans une approche paysagère, notamment le développement du chemin piétonnier en particulier la liaison Bramans – Le Verney. Le projet d'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE correspond au tracé de la voie verte Aiton - Bonneval mentionné sur la carte ci-contre.

L'itinéraire cyclable s'insère dans de très nombreuses zones du PLU :

- zone à urbaniser, secteur insuffisamment équipé, à urbaniser à vocation d'habitat (2AU),
- zone Agricole, secteur destiné à la protection des terres agricoles et du paysage en vallée (Av),
- zone Naturelle (N), plusieurs sous-secteurs apparaissent liés aux équipements publics (Nep), à destination de loisirs (NL), destiné à des stationnements (Np), à des jardins potagers (Nj),
- zone Urbaine, secteur urbanisé ancien dense (Ua), récent moins dense (Uc), d'intérêt patrimonial (Up).

Le règlement de la zone 2AU n'autorise pas le projet d'itinéraire cyclable.

Les autres règlements autorisent le projet d'itinéraire cyclable.

Des zones humides et leur espace de fonctionnalité sont mentionnés sur le plan de zonage. La voie verte impacte en partie ces milieux, nécessitant une mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont mentionnées. Les emprises de l'itinéraire cyclable pourraient impacter l'OAP n°4 (Petit Courbet). Cette dernière est à vocation d'habitat individuel. Il est précisé que « le mur en pierre devra être conservé, excepté au droit des accès ».

### Quelles évolutions des documents d'urbanisme ?

Le règlement de la zone 2AU sera modifié pour autoriser uniquement la réalisation de cet itinéraire cyclable. De plus, sur le plan de zonage, la délimitation des zones humides mentionnées au PLU sera modifiée pour prendre en compte les emprises de l'itinéraire cyclable.

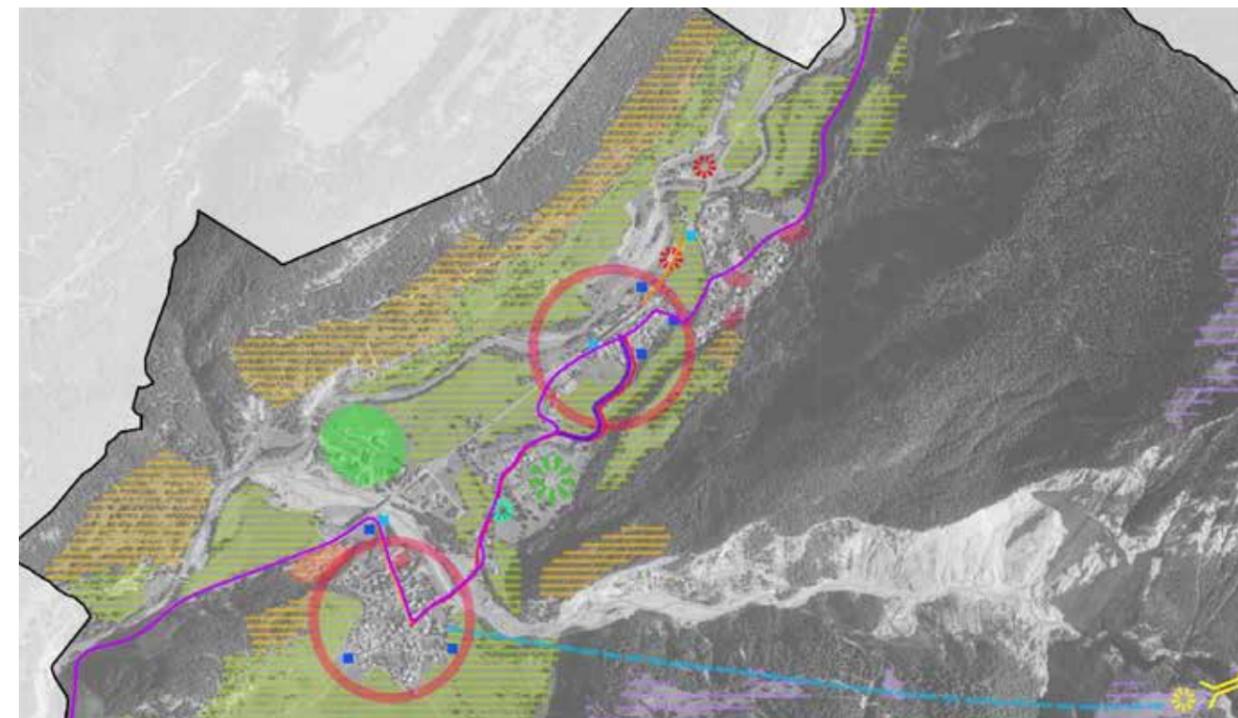
Le découpage des zones ne sera pas modifié.

Par ailleurs, il est rappelé que dans le cadre de la conception du projet d'itinéraire cyclable, une attention particulière sera apportée, afin de limiter au maximum les emprises sur les zones humides et les impacts sur les alimentations de ces dernières. Des mesures de réduction et de compensation seront intégrées à l'opération.

Enfin, si les emprises de l'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE impactaient le mur en pierre à préserver défini dans l'OAP n°4 (Petit Courbet), cette dernière serait modifiée en concertation avec le porteur de l'OAP.

### Extrait du PLU de la commune de Val-Cenis

	Favoriser la densification et la réhabilitation du bâti vacant du Chef-lieu et du Verney		Désenclaver l'arrière du Verney
	Organiser l'urbanisation des secteurs présentant un enjeu pour la commune		Améliorer la liaison entre le village de Bramans et Le Planay
	Conforter l'activité et la destination de la zone agricole des Glières		Créer une liaison entre les deux rives de l'Ambin et développer les activités de loisirs au départ du Cernay
	Conforter l'activité économique dans la zone de Mollard Faquetti		Développer les aires de stationnement public aux abords du Chef-lieu de Verney (localisation non-limitative)
	Préserver les espaces agricoles stratégiques		Améliorer les arrêts de bus existants le long de la route départementale (voire les déplacer ou en créer de nouveaux)
	Préserver les alpages		Développer les activités commerciales et économiques à l'entrée Nord du Verney
	Potentiel d'amélioration de l'usage agricole (défrichement)		Aménager le plan d'eau pour améliorer la qualité d'accueil
	Valoriser la voie verte Aiton - Bonneval		Diversifier l'offre commerciale du camping
	Améliorer la liaison entre le Chef-lieu et le Verney, notamment pour les piétons et les cyclistes		Développer le départ du domaine nordique
	Améliorer l'accès piéton vers les arrêts de bus existants ou projetés		





## LA POURSUITE DES ÉCHANGES AVEC LE TERRITOIRE

Le Maître d'Ouvrage, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, a prévu de travailler en associant de façon continue et étroite les acteurs qui protègent et assurent la gestion des zones naturelles (Conservatoire d'Espaces Naturels de Savoie, ONF, etc. ) ainsi qu'avec tous les acteurs ci-dessous, dans le but de concevoir des projets en cohérence les uns avec les autres :

- le Département de la Savoie,
- le Syndicat du Pays de Maurienne,
- les intercommunalités et les communes traversées,
- les grands donneurs d'ordre de la vallée que sont la société concessionnaire d'autoroute SFTRF, le Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), SNCF Réseau ou encore le gestionnaire du Réseau de Transport d'Électricité (RTE).

**Le grand public, quant à lui, se verra à nouveau consulté au moment de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet, qui consistera à présenter le projet abouti, après réalisation des études détaillées.**





## LE POINT SUR LES AUTRES PROCÉDURES ET LES ÉTAPES À VENIR

### 01. LE BILAN DE LA CONCERTATION

Le bilan de la concertation reprendra de façon synthétique l'ensemble des avis et remarques exprimés par le public lors de la concertation.

Une fois délibéré par l'assemblée compétente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, ce bilan sera rendu public et mis à la disposition sur le site internet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes : [civocracy.org/auvergne-rhone-alpes/viamaurienne](http://civocracy.org/auvergne-rhone-alpes/viamaurienne)

**Sur la base des enseignements du bilan, la Région poursuivra les études détaillées afin de définir précisément toutes les caractéristiques du projet.**

### 02. LES ÉTUDES DÉTAILLÉES PRÉALABLES À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Cette phase consistera à approfondir les études techniques, à mener l'analyse détaillée des impacts de l'aménagement sur divers volets, tels que l'environnement ou les acquisitions foncières, et à définir les mesures de réponse aux enjeux identifiés.

Cette étape constituera une phase de poursuite des échanges et de recueil des avis des partenaires institutionnels.

Ces études permettront au Maître d'Ouvrage de constituer un dossier préalable à l'enquête publique qui sera soumis à l'instruction des services de l'État et des collectivités.

Les études détaillées permettront de préciser les emprises du projet.

Pour les acquisitions foncières qui en découleront, le Maître d'Ouvrage s'engage à :

- utiliser au maximum des chemins existants,
- limiter au maximum le nombre de parcelles impactées par le projet.

L'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique sera nécessaire pour permettre l'acquisition des emprises qui n'auront pu être acquises à l'amiable.

### 03. L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Celle-ci consiste à présenter le projet au public, sur la base des études détaillées. Pendant toute la durée de l'enquête publique, chacun pourra prendre connaissance du dossier et formuler des observations.

Le commissaire-enquêteur rédigera ensuite un rapport après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête puis rendra son avis.

Il reviendra au préfet de décider de la déclaration d'utilité publique du projet et de prendre les arrêtés qui en découlent.



## ANNEXE

## 01. DÉLIBÉRATION DU CONSEIL RÉGIONAL N°CP-2022-10 / 02-5-6998

CONSEIL REGIONAL  
AUVERGNE-RHONE-ALPES

Délibération n°CP-2022-10 / 02-5-6998

**DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE**

## INTERMODALITE ET ECOMOBILITE

La Commission Permanente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes en sa réunion du 21 octobre 2022.

- Vu le Code Général des Collectivités territoriales,
- Vu le budget régional de l'exercice 2022,
- Vu la délibération n° 541 du 29 juin 2017 sur les Véloroutes voies vertes d'intérêt régional,
- Vu la délibération de l'Assemblée plénière du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes n°1450 du 29/03/2018 autorisant, dans le cadre du débat sur les objectifs généraux et la question des règles du schéma régional d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires, l'intervention de la Région en maîtrise d'ouvrage directe pour les projets d'aménagement de véloroutes voies vertes et donnant à cet effet délégation à la Commission permanente pour la mise en œuvre des actes nécessaires,
- Vu la délibération n° AP-2019-12 / 17-15-3754 approuvant le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)
- Vu la délibération n°CP-2022-03 / 02-106-6552 approuvant la réalisation en maîtrise d'ouvrage directe de la véloroute voie verte de la vallée de la Maurienne
- Vu les articles L.103-2 et suivants du code de l'urbanisme
- Vu les articles L.121-15-1 et suivants du code de l'environnement
- Vu la délibération n° CP-2022-03 / 02-106-6552 approuvant la réalisation par la Région, en maîtrise d'ouvrage directe de la véloroute voie verte des 5 Lacs alpins,
- Vu l'article L.1231-1-1 du Code des transports,
- Vu l'article L.4211 du Code général des collectivités territoriales,
- Vu la délibération du Conseil régional n° AP-2021-07 / 08-6-5694 du 2 juillet 2021 donnant délégations à la Commission permanente,
- Vu le rapport correspondant de Monsieur le Président du Conseil régional,
- Vu l'avis de la commission organique,

Après en avoir délibéré.

**DÉCIDE****I.1 ITINÉRAIRE CYCLABLE EN MAURIENNE - OUVERTURE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE**

**I.1.1 D'approuver l'engagement de la concertation préalable, pour l'aménagement de l'itinéraire cyclable de la vallée de la Maurienne, en application d'une part de l'article L121-17 du Code de l'environnement pour l'ensemble du projet et d'autre part de l'article L 103-2 du Code de l'urbanisme au titre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme soumis à évaluation environnementale et de la réalisation d'une partie de l'itinéraire en zone urbanisée d'un montant supérieur à 1 900 000 EUR.**

**I.1.2 D'approuver la déclaration d'intention, réalisée en vertu de l'article L**

1/3

**121-18 du code de l'environnement, présentant les modalités de concertation.**

**I.1.3 D'approuver la tenue de la concertation du 12/01/2023 au 16/02/2023 sur les communes de Bourgneuf, Chamoux-sur-Gelon, Montgilbert, Val d'Arc, Saint-Georges d'Hurtières, Saint-Alban d'Hurtières, Saint-Pierre-de-Belleville, Saint-Léger, La Chapelle, Saint-Rémy-de-Maurienne, Saint-Etienne de Cuines, Sainte-Marie-de-Cuines, La Tour-en-Maurienne, Saint-Jean-de-Maurienne, Villargondran, Saint-Michel-de-Maurienne, Fourneaux, Modane, Villarodin-Bourget, Avrieux, Aussois, Val Cenis et Bessans.**

**I.1.4 D'approuver les objectifs poursuivis par la concertation en particulier de présenter le projet et son insertion dans le territoire et l'environnement tout en permettant au public de s'exprimer sur le projet**

**I.1.5 D'approuver les modalités de concertation permettant d'informer le public de la tenue de la concertation et de recueillir leurs avis :**

- **La période de concertation et les communes concernées sont précisées au point 3 ci-dessus ;**
- **Le public sera informé de la tenue de la concertation par :**
  - Voie d'affichage de la présente délibération à l'Hôtel de Région, au Syndicat du Pays de Maurienne et dans les communes concernées par la concertation,**
  - Par voie dématérialisée**
  - Voie de publication d'un communiqué de presse pour annoncer la tenue de la concertation avant son ouverture.**
  - **Le dossier de concertation sera mis à la disposition du public :**
    - à l'Hôtel de Région, au Syndicat du Pays de Maurienne, et dans les mairies des communes concernées par la concertation ; un registre permettra de recueillir l'avis du public ;**
    - sur un espace numérique dédié.**

**I.1.6 D'autoriser Monsieur le Président du Conseil Régional à procéder aux mesures requises pour l'organisation de la concertation**

**I.2. VÉLOROUTE VOIE VERTE DES 5 LACS ALPINS - SECTION SUD - MAÎTRISE D'OUVRAGE**

**I.2.1 De prendre acte de la prise en maîtrise d'ouvrage directe de la section sud de la véloroute voie verte des 5 Lacs alpins**

**I.2.2 D'autoriser le Président du Conseil Régional à signer les actes nécessaires aux études, aux procédures et aux demandes d'autorisations afférents au démarrage de ce projet**

**I.2.3 D'autoriser le Président du Conseil Régional à signer les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage temporaire et de financement aux collectivités locales**

**1.2.3 D'autoriser le Président du Conseil Régional à signer les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage temporaire et de financement aux collectivités locales**

**1.3. VÉLOROUTE VOIE VERTE DES 5 LACS ALPINS - DÉPENSES DIVERSES EN GESTION DIRECTE**

**1.3.1 D'affecter une somme de 3 000 000 € en autorisation de programme (chapitre 908) pour les dépenses diverses en gestion directe pour l'opération**

2/3

**Véloroutes voies vertes des 5 Lacs alpins.**

**1.4 VÉLOROUTE VOIE VERTE DU HAUT-LIGNON - LANCEMENT DE L'OPÉRATION ACTANT LA PRISE EN MAÎTRISE D'OUVRAGE DIRECTE**

**1.4.1 De prendre acte de la prise en maîtrise d'ouvrage directe de la véloroute voie verte du Haut-Lignon dont une carte de situation est proposée en annexe 1.**

**1.4.2 D'autoriser le Président du Conseil Régional à signer les actes nécessaires aux études, aux procédures et aux demandes d'autorisations afférentes au démarrage de ce projet**

**1.4.3 D'affecter une somme de 700 000 € en autorisation de programme (chapitre 908) pour les dépenses diverses en gestion directe**

Envoyé en préfecture le 7 novembre 2022  
Reçu en préfecture le 7 novembre 2022  
Affiché le 7 novembre 2022  
Numéro AR : 069-200053767-20221021-  
Imc164466-DE-1-1

Laurent WAUQUIEZ

Président du Conseil Régional



**[civocracy.org/auvergne-  
rhône-alpes/viamaurienne](https://civocracy.org/auvergne-rhone-alpes/viamaurienne)**

---

**Conseil régional  
Auvergne-Rhône-Alpes**

**Lyon – siège**  
101, cours Charlemagne  
CS 20033  
69269 Lyon  
Cedex 2  
Tél. 04 26 73 40 00

**Clermont-Ferrand**  
59, boulevard Léon Jouhaux  
CS 90706  
63050 Clermont-Ferrand  
Cedex 2  
Tél. 04 73 31 85 85