

Contribution à l'enquête Publique de la Via Maurienne

1 Préambule

Dans le cadre de l'enquête Publique de la première phase du projet de la véloroute Via Maurienne, après une reconnaissance d'une partie du projet de trajet le 16 septembre 2022, l'AF3V, FFvélo et des clubs cyclos de Maurienne, ont souhaité apporter une réponse commune à ce projet ambitieux pour le développement de la pratique du vélo sous toutes ses formes en Maurienne.

2 Document de référence

[Document de référence à l'enquête publique](#)

3 La Via Maurienne au RV d'un Slow tourisme ?

Depuis 1998, la [France s'est dotée d'un schéma national des véloroutes](#). Il compte au 1 janvier 2022, 25670 km inscrit à ce schéma, 19940 km déjà ouvert, dont 46% en site propre, représentant 58 itinéraires, dont 10 Eurovélos.

Ce projet s'inscrit dans le schéma national des véloroutes voies vertes, qui a pour ambition **de mailler le territoire d'aménagements cyclables**, afin de faciliter la pratique du cyclotourisme sous toutes ses formes, que ce soit en itinérance en solo, en famille ou entre amis qu'en voyage à travers l'Europe. Mais aussi de faciliter le vélo du quotidien et en particulier le vélotaf que de la balade à vélo en famille vers des espaces de loisirs.

Par ailleurs comme l'a rappelé la Première Ministre le 20 novembre 2021, la France a pour objectif de devenir la [première destination vélotouristique en 2030](#)

La Via Maurienne peut contribuer à ces ambitions, qui ne ressort pas dans le document de référence. En effet en page 14 il est mentionné uniquement des **“cyclistes Excursionnistes à la journée”**, qui n'est pas à la hauteur de l'enjeu, de recevoir demain des cyclo-randonneurs, venus découvrir le patrimoine de la Maurienne ou en itinérance entre la France et l'Italie.

Réponse Enquête Publique Via Maurienne février 2023

La cohabitation des modes de déplacement

L'itinéraire cyclable VIA MAURIENNE intéresse différents profils d'usagers. 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.

Ce slow-tourisme à vélo musculaire ou à assistance électrique, en DUO avec le Train, s'inscrit aussi dans une logique de décarbonation, enjeu majeur des prochaines décennies. Grâce à sa desserte ferroviaire et à sa richesse patrimoniale, la Maurienne à toutes les cartes pour s'inscrire dans cette démarche d'un tourisme Durable, en s'appuyant sur la Via Maurienne comme Colonne vertébrale. Néanmoins le passage de la frontière entre la France et l'Italie en train n'est pas possible avec les vélos. Il s'agit d'ailleurs du seul passage frontalier dans les Alpes qui n'est pas possible avec les vélos. Le service de trains TER est de plus en plus réduit en Maurienne. Il pourrait être amélioré pendant les heures creuses (de 9 h à 16 h) et les week-ends sans contrainte de matériels.

Cependant, pour être attractive, elle doit s'inscrire dans un maillage des véloroutes en se connectant rapidement et en sécurité sur la Belle Via (Annecy Valence, par Alberville) et se connecter à Turin sur [l'Eurovelo 8](#), qui relie l'Espagne à la Grèce. Et à plus long terme, **être un des maillons d'une future Eurovélo qui relierait Turin à Bordeaux**.

Si des alternatives à l'emport de vélos dans les trains pour des pendulaires doit être mises en oeuvre, comme des consignes vélos sécurisées, il doit être renforcé à la belle saison afin de faciliter l'itinérance à vélo et permettre une alternative au franchissement des cols par le plus grand nombre vers l'Italie. **C'est l'objet [du courrier adressé par l'AF3V et la FNAUT le 17 octobre 2022 à la Région AURA](#)**

Cette proposition s'appuie sur les politiques mises en oeuvre dans d'autres Régions comme [la Loire à Vélo](#), la Bretagne, l'occitanie, la Normandie et depuis l'été 2021 sur la ligne Lyon Marseille, le long de la Via Rhona.

le 16 février 2023

Contact : Armand PORTAZ Délégué AF3V Via Maurienne

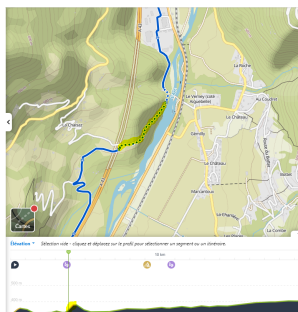
Réponse Enquête Publique Via Maurienne février 2023

4 Remarques sur le parcours proposé

4.1 Secteur de la Christine

Le tracé proposé au sud d'Aiguebelle (Val d'Arc) passe au-dessus des tunnels autoroutiers des Hurtières en empruntant le chemin dit de « La Christine » qui demande à être élargi et sécurisé.

Montée de la Christine



Ce secteur est très pentue avec une déclivité qui varie comme suit (relevé trace GPX):

- Sur 160 m entre 3 et 7%
- Sur 170 m entre 10 et 15%
- Sur 160 m entre 3 et 7%

A notre avis, cette option demande de gros travaux de déboisement, de déroctage, de purges de falaise et de clouage avec mise en place de filets pour éviter les chutes de blocs ainsi que la création d'une structure de chaussée et la pose d'un garde-corps côté vallée.

Sans être des spécialistes, on peut très raisonnablement estimer, à plusieurs millions d'Euros ces travaux (3 à 4 M€).

Par ailleurs, nous ne soutenons pas ce tracé, au regard de son coût et du contexte géologique défavorable, mais aussi pour les raisons suivantes:

- Importance de la rampe qui est de 15 % minimum sur plusieurs centaines de mètres et qui de ce fait ne pourra être utilisé que par des cyclistes très sportifs.
- Les cyclistes et cyclotouristes moins aguerris ou chargés et les familles seront dans l'obligation de passer par la RD 1006 très circulée par les poids lourds et les voitures ou par la rive droite sans pouvoir rejoindre le tracé proposé pour cette véloroute avant St Rémy de Mne.
- Gros problème de sécurité entre des cyclistes descendant à vive allure et ceux montant sans forcément bien tenir leur droite car zigzagant pour essayer de diminuer quelque peu le pourcentage de la rampe ou en train de pousser leur vélo....
- Un entretien permanent à cause des chutes de petits blocs qui ne manqueront pas de tomber assez régulièrement. Par expérience nous savons que les collectivités ont toujours le plus grand mal à financer ces coûts d'entretien.

Une variante permet sans surcoût d'éviter cette forte montée en passant dans Aiguebelle en rive gauche puis par la rive droite de l'Arc, ce qui suppose de construire 2 passerelles sur cette rivière. Le tracé de cette variante est le suivant en partant de la gare d'Aiguebelle :

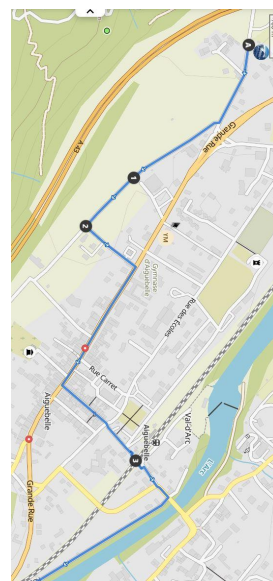
le 16 février 2023

Contact : Armand PORTAZ Délégué AF3V Via Maurienne

Réponse Enquête Publique Via Maurienne février 2023

Cette variante permettrait de traverser le centre d'Aiguebelle et d'en faire profiter ses commerces.

Par ailleurs l'emprunt du passage souterrain de la gare évitera un détour par l'extérieur de la ville.



- Emprunt du chemin de digue, rive gauche, sur 2.7 km.
- Ce chemin est enrobé sur 2 km et en bon état.
- Franchissement de l'Arc sur une passerelle à construire à l'aval immédiat du pont SNCF.
- D'une longueur de 70 m environ, son coût peut être estimé à 1M€ sur la base de 5000€ du M2 y compris les accès.
-
- Un aménagement est à construire parallèlement à la voie ferrée avec petit pont sur le ruisseau de La Roche pour rejoindre la rue de l'ancienne gare.



-
- Le tracé précédent est préférable à celui ci-contre qui débouche sur la RD 72, sans aucune visibilité.



le 16 février 2023

Contact : Armand PORTAZ Délégué AF3V Via Maurienne

Réponse Enquête Publique Via Maurienne février 2023

- Passage sur la route de l'ancienne gare puis sur la RD 72, puis le chemin de La Madeleine (tracé de la Mauriennaise) jusqu'à la route de La Torchette qui ramène la V67 sur la RD 1006.
- Traversée de la RD 1006 à niveau avec un carrefour à aménager en giratoire pour sécuriser cette traversée en cassant les vitesses des véhicules.
- Traversée du lit principal de l'Arc sur une passerelle de 60 m de longueur environ avant aménagement d'un chemin existant sur 500m vers le nord pour retrouver le tracé proposé après passage sous l'autoroute au droit d'un pont existant.
- La passerelle serait à caler en niveau pour laisser passer la crue centennale et le chemin à réaménager peut être calé plus bas (crue décennale) pour laisser l'Arc divaguer entre la RD 1006 et l'autoroute, comme aujourd'hui, lors des crues.



Une variante à ce tracé pourrait consister à traverser l'Arc plus au sud au droit de la route de Bramafan après avoir continué sur le circuit de la Mauriennaise sur 1,5 km.

La traversée de la RD 1006 se ferait également au droit d'un carrefour aménagé en giratoire pour des questions de sécurité et celle de l'Arc par une passerelle identique.

La traversée de l'autoroute se faisant en utilisant un passage à faune situé quasiment au droit du carrefour à réaménager.

Le coût de cet itinéraire alternatif par la rive droite de l'Arc et la construction de 2 passerelles sur l'Arc sera du même ordre de



le 16 février 2023

Contact : Armand PORTAZ Délégué AF3V Via Maurienne

Réponse Enquête Publique Via Maurienne février 2023

grandeur que celui passant par le chemin de La Christine mais il présentera les gros avantages suivants :

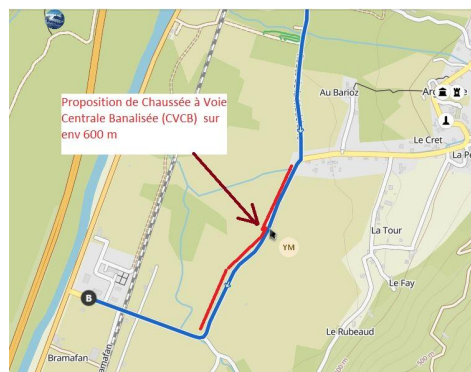
- Itinéraire utilisé sans problème par tous les usagers y compris les familles et les cyclotouristes en itinérance.
- Coût d'entretien bien moins important pour les collectivités.
- Pas de risque d'accidents lors des croisements de cycliste



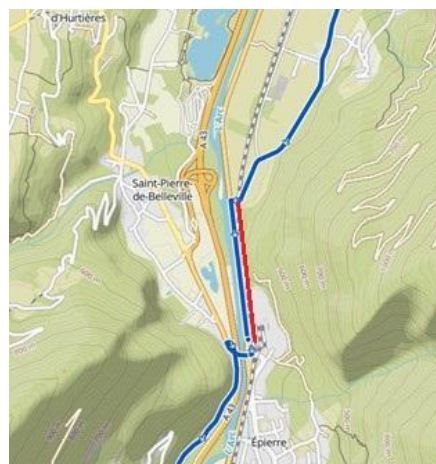
Nota : Les conflits avec les automobilistes seront bien sûr un peu plus fréquents mais l'aménagement de la RD 72 en chaudiou et de la RD 1006 avec un carrefour giratoire limiteront fortement ces risques.

Cf cet exemple de CVCB dans l'Isère

<https://photos.app.goo.gl/D47q8khboz4Ba3m39>



Une variante en rive droite de l'Arc sur cette portion se justifierait aujourd'hui, car la partie la plus critique en rive droite de l'itinéraire de la Mauriennaise a été sécurisée par une piste cyclable en site propre, le long de la D1006 entre Saint Pierre de Belleville et l'entrée d'Epierre (**Trait rouge**)



Réponse Enquête Publique Via Maurienne février 2023

4.2 Secteur de Saint Jean

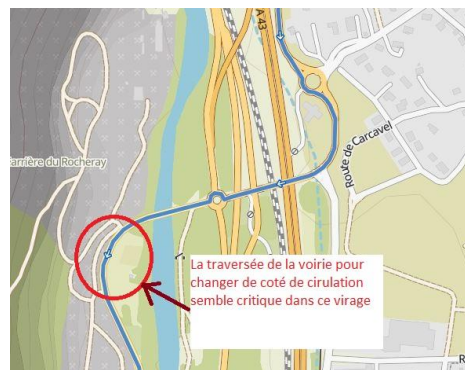
L'entrée de Saint Jean semble compliquée à gérer au regard des différents carrefours à traverser.

Une passerelle est prévue pour franchir l'Arc par amont.

Nous avons noté que la piste cyclable bidirectionnelle entre le rond point à la sortie autoroute jusqu'à l'entrée de Saint Jean, sera plus étroite au niveau du pont sur l'autoroute.

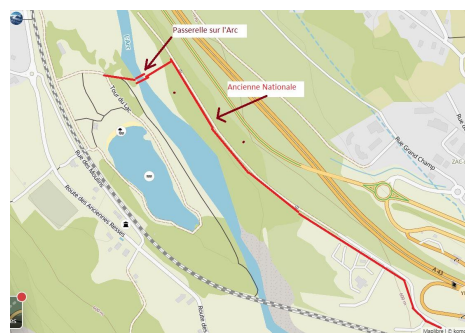
Par ailleurs, le traitement de la traversée de la route de cet aménagement cyclable après le franchissement de l'arc reste un problème à régler

Nous souhaitons être associés à cette réflexion



Dans le cadre de la continuité du projet après Villargondran, une passerelle au Nord du plan d'eau des Oudins semble plus judicieuse et moins coûteuse que le projet d'une passerelle plus au sud après le pont SNCF.

Elle permettrait de rejoindre l'ancienne Nationale 6 et de réaménager cette zone de stockage de remblais.



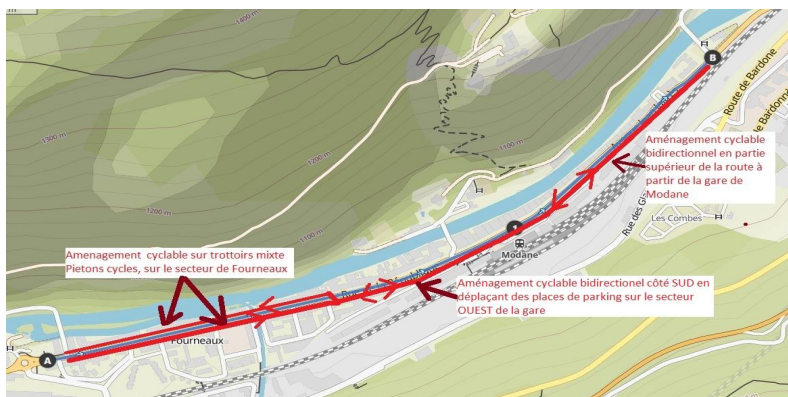
4.3 Secteur Modane

Au regard de la largeur de cette rue centrale, il semble possible d'aménager des voies cyclables entre l'entrée de Fourneaux et la sortie de Modane gare.

Sur Fourneaux, un aménagement sur trottoir mixte piétons cycles semble possible compte tenu de la largeur importante des trottoirs

Sur Modane gare, un aménagement bidirectionnel sur la partie SUD de la chaussée serait envisageable en déplaçant une partie du stationnement voiture sur la partie OUEST de la gare.

Les commerces de bouche étant plutôt en partie NORD de la rue

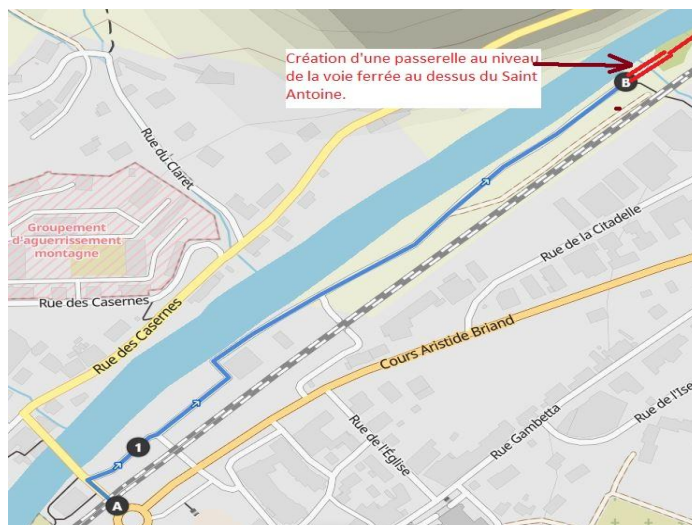


le 16 février 2023

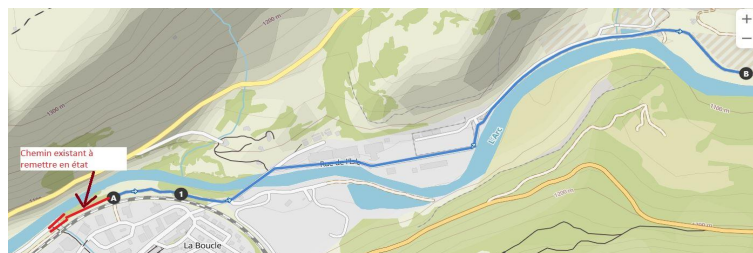
Contact : Armand PORTAZ Délégué AF3V Via Maurienne

Réponse Enquête Publique Via Maurienne février 2023

Sur cette partie un itinéraire serait à prévoir en enrobé.
Il a l'avantage d'éviter la montée des Américains et évite aussi la zone industrielle.



Une passerelle serait à créer en dessus du Saint Antoine et au niveau de la voie ferrée pour éviter les crues régulières de ce ruisseau



Le contournement du Moulin actuellement en Chantier et sous la compétence de Telt est à prévoir en enrobé, jusqu'à Avrieux, afin de faciliter tous les modes actifs, en particulier le velotaf entre Avrieux et Modane



Réponse Enquête Publique Via Maurienne février 2023

4.4 Secteur Aussois Sardières Termignon

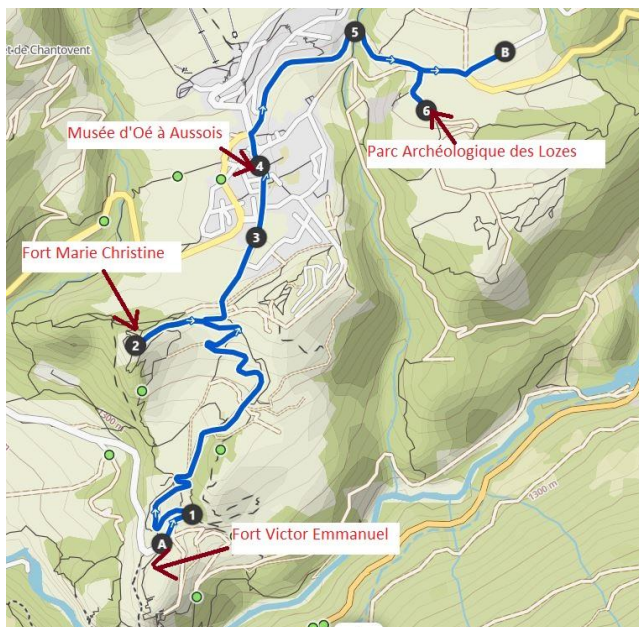
Bien que le parcours soit plus sportif, il est judicieux de proposer une variante de la Via Maurienne par Aussois et Sardières, au regard de la richesse du patrimoine Historique, Culturel et Naturel

- Pour ce dernier, avec un accès au Parc de la Vanoise, par la route du plan d'amont ou par remontées mécaniques à partir d'Aussois. .

Cet itinéraire en voie partagée est peu fréquenté sur la route des Forts entre Avrieux et Aussois et ne nécessite qu'un fléchage.

Quelques photos ici de ce secteur

<https://photos.app.goo.gl/PmRiwTfnHo5Na7gs5>



La route du monolithe, qui est enrobé, permet d'éviter la route principale entre Aussois et Sardières

Elle est parsemée de sculptures originales taillées directement dans les arbres.



Secteur à prévoir en revêtement lisse pour permettre l'accès à tous les modes actifs et éviter les ravinements sur les parties pentues.





ELLES FONT DU VÉLO

Réponse Enquête Publique Via Maurienne février 2023

5 Haltes d'accueil pour vélo

Afin de faciliter la découverte du Patrimoine Culturel Historique et Naturel, il est indispensable de prévoir suffisamment des haltes d'accueil vélo sécurisées afin de pouvoir laisser des affaires personnelles en lieux sûr.

Ces espaces doivent être pourvus de casiers pour sacoches d'itinérance incluant des prises électriques pour de la recharge de batterie de VAE, y compris les Haltes secondaires, dont la définition reste à préciser.

le 16 février 2023

Contact : Armand PORTAZ Délégué AF3V Via Maurienne