AGENCE ROSSI
04 79 37 61 75
urbanisme@agence-rossi.fr
www.agence-rossi.fr
50 rue Suarez
73200 ALBERTVILLE

Réf. 21-168

COMMUNE DE VAL-CENIS

Département de la Savoie

PLAN LOCAL D'URBANISME

3.2. Orientations d'aménagement et de programmation thématiques

3.2.4 Mobilités

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

Commune de Val-Cenis (73)



Projet arrêté par le conseil municipal le 12 novembre 2025	Projet mis à l'enquête publique par arrêté en date du 16 mars 2026

AGENCE ROSSI
04 79 37 61 75

urbanisme@agence-rossi.fr
www.agence-rossi.fr

50 rue Suarez
73200 ALBERTVILLE

COMMUNE DE VAL-CENIS

Département de la Savoie

OAP THEMATIQUE MOBILITES

Commune de Val-Cenis (73)



Rédigé par HAKU!,

SOMMAIRE

Sommaire 1
Inscription de la thématique mobilités dans le PADD 2
Quelques éléments majeurs du diagnostic 3
Volet n°1 : le stationnement 4
Action 1 – une construction = une solution de stationnement 4
Action 2 – stationner « mieux » en optimisant et mutualisant 4
Action 3 – vers une stabilisation de l'offre de stationnement public 5
Volet n°2 : les déplacements 6
Action 1 – se doter d'une stratégie globale 6
Action 2 – donner la place aux personnes vulnérables 7
Action 3 – développer une culture de la mobilité 8

Annexes (non paginées)

INSCRIPTION DE LA THEMATIQUE MOBILITES DANS LE PADD

La commune de Val-Cenis, bien qu'elle n'y soit pas réglementairement obligée, a souhaité inclure dans son PLU une Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique sur la question des mobilités.
Ce choix illustre l'ambition des élus dans ce domaine, conscients des enjeux associés à cette thématique. Cette OAP transversale traduit aussi la volonté des élus d'élaborer un socle commun pour les 5 villages.
La mobilité est la résultante des choix d'aménagement faits par la commune, aussi la question de la mobilité a toute sa place dans les documents d'urbanisme.

Le champ de l'OAP Mobilités couvre les sujets **des déplacements** (ceux des habitants et travailleurs du territoire mais également ceux générés par l'activité économique du territoire, à savoir les touristes) et **du stationnement**.

Si l'orientation n°4 de l'axe 2 du PADD « Mettre en place les outils pour réduire et décarboner les déplacements » est directement liée aux questions de mobilité, ces dernières sont indirectement présentes dans les orientations suivantes :

- Axe 1 – orientation n°3 : répondre aux besoins quotidiens de la population permanente et des vacanciers
- Axe 2 – orientation n°1 : lutter contre l'artificialisation des sols
- Axe 2 – orientation n°2 : porter la dynamique de la transition énergétique

Certains enjeux du PLU, bien que non liés au stationnement ou à la mobilité de manière plus large seront indirectement traités dans l'OAP.
C'est le cas des aires de stationnement camping-car (axe 1 – orientation n°2), de la limitation de l'imperméabilisation et de la réduction de l'artificialisation des sols (axe 2 – orientation n°1), ou encore de la diminution de la consommation énergétique et des émissions de GES (axe 2 – orientation n°2)

Dans le détail, nous avons identifié les actions suivantes qui intéressaient indirectement les questions de mobilité :

- Axe 1 – orientation 3 : répondre aux besoins quotidiens de la population et des vacanciers
  - Identifier les espaces publics nécessitant d'être requalifiés
  - Sécuriser les traversées routières des villages
  - Identifier les cheminements et équipements (stationnements, arrêts) pouvant être améliorés pour faciliter les déplacements non motorisés et/ou favoriser le covoiturage et l'utilisation des TC
  - Optimiser et gérer les stationnements en fonction des usages
- Axe 2 – orientation 1 : lutter contre l'artificialisation des sols
  - Optimiser l'usage du foncier, notamment en termes de stationnement
- Axe 2 – orientation 3 : gérer et préserver les ressources naturelles
  - Limiter l'imperméabilisation des sols

QUELQUES ELEMENTS MAJEURS DU DIAGNOSTIC

Rappel du diagnostic sur le stationnement et les déplacements

La question des déplacements sur le territoire de Val-Cenis est marquée par plusieurs spécificités assez fortes :

- ***La nature des déplacements :*** le volume principal des déplacements sur le territoire est aujourd'hui constitué des déplacements à destination du territoire, à des fins touristiques. Les déplacements domicile-travail sont effectués en majorité à l'intérieur de la commune.
- ***L'étendue du territoire :*** la commune s'étend sur 23km d'un bout à l'autre, rendant les mobilités douces peu pertinentes.
- ***La temporalité :*** l'afflux massif de touristes en hiver, et quasi-exclusivement motorisés, a conduit à dimensionner des infrastructures dont la capacité n'est alignée avec le besoin que 5 à 6 semaines par an.

Avec plus de 2200 places sur espace public, et un parc de stationnements privés sous-occupés, l'offre de stationnement répond sans difficulté aux besoins de la commune 85 à 90% du temps.

Le stationnement n'étant pas payant sur la commune, on assiste à un accaparement de l'espace public à des fins privés (stationnement résidentiel).

Les offres de mobilité sont adaptées au besoin : elles s'adressent essentiellement à la population touristique, et dans une moindre mesure aux saisonniers.

Les modes doux sont très peu développés, principalement en raison de la configuration de la commune. Néanmoins, on note également que les équipements et infrastructures sont sous-développés, pointant là un lien de causalité possible avec la faible pratique des modes actifs.

De plus, si la déclivité et l'étendue de la commune rendent difficile la mobilité active entre villages, elle reste tout à fait possible et mérite d'être développée au cœur de chaque village.

Enfin, il est utile de rappeler que les questions de mobilité et de stationnement vont principalement se traiter à l'échelle de l'action publique sur le domaine public, même si des actions restent possibles à l'échelle du privé.

Cette OAP est donc principalement un guide d'action pour la commune.

En portant cette OAP à la connaissance du grand public, la commune permet aux habitants et aux socio-professionnels concernés une meilleure compréhension et appropriation des enjeux et des actions qu'elle va mener dans les prochaines années sur ce thème.

Ainsi les actions de l'OAP Mobilités s'inscrivent dans 2 volets :

- Les questions de stationnements
- La politique de mobilité de la commune de Val-Cenis

VOLET N°1 : LE STATIONNEMENT

« *L'espace public est un bien commun* »

Tel est le principe qui guide l'action de la commune de Val-Cenis en matière de stationnement.

Le saviez-vous ?

- ☞ on compte en moyenne 25m² de consommation d'espace par place de stationnement créée, en incluant la voirie associée pour la desserte et la manœuvre
- ☞ une place de stationnement de 10m² permet d'organiser le stationnement de 6 à 8 vélos

ACTION 1 – UNE CONSTRUCTION = UNE SOLUTION DE STATIONNEMENT

Afin de ne pas faire supporter à la collectivité la création et la gestion du stationnement résidentiel des véhicules privés, motorisés ou non, la responsabilité en est intégralement à la charge des porteurs de projets.
Ainsi, les documents d'urbanisme imposent des règles minimales

- ✓ Construction neuve : stationnement systématique en souterrain ou en étage, sauf à démontrer l'impossibilité technique
- ✓ Construction neuve : afin d'empêcher l'évolution des stationnements en locaux de stockage, la réalisation de boxes est interdite
- ✓ Requalification / extension : la requalification de bâtiments ne doit pas entraîner de suppression de stationnement. Par exemple, il est interdit de transformer un garage en logement ou partie de logement ou de réaliser une extension sur une place de stationnement privative.

ACTION 2 – STATIONNER « MIEUX » EN OPTIMISANT ET MUTUALISANT

La commune de Val-Cenis entend rendre le stationnement plus « performant », tant en partie privée que dans l'espace public.
Pour cela, la commune s'appuie sur 2 leviers :

- ✓ La mise en place d'une réglementation du stationnement adaptée aux usages : selon les secteurs de la commune et les villages, le stationnement sera réglementé. Cette modulation du stationnement sur l'espace public vise à faire augmenter le taux de rotation des places, en allant mobiliser les stationnements résidentiels privés vacants et en poussant les usagers au changement de pratique.
- ✓ L'avantage donné aux stationnements permettant plusieurs usages : (en fonction des horaires, production d'énergie photovoltaïque, recharge électrique …) pour les opérations publiques comme privées. Pour chaque demande d'urbanisme, le pétitionnaire est invité à considérer les possibilités de mutualisation d'usage des stationnements. Pour les stationnements en-dessous des seuils de la loi Climat et Résilience et de la loi APER, une dérogation au nombre minimal de places à prévoir est possible lorsque le pétitionnaire justifie d'une double fonction pour les places créées.

ACTION 3 – VERS UNE STABILISATION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT PUBLIC

La ressource foncière étant limitée, la commune souhaite gérer cette réserve avec précaution et limiter au maximum la création de nouveaux stationnements, notamment lorsque celle-ci entraîne une consommation d'ENAF.

Plusieurs principes cadrent la création de nouveaux stationnements :

- L'utilité publique (accès à des services et équipements)
- La favorisation de mobilités décarbonées (parking de covoiturage, parc-relais, stationnements vélos, parc équipée en recharge VE au-delà des obligations réglementaires)
- La remise sur le marché de logements ne disposant pas de stationnement

VOLET N°2 : LES DEPLACEMENTS

« Créer les conditions favorables au développement d'une mobilité plus vertueuse »

Pour une commune telle que Val-Cenis, mener une politique sur les déplacements est un sujet complexe car il fait intervenir de nombreux acteurs (l'intercommunalité, les transporteurs, les usagers …). Qui plus est, la commune dispose de peu de moyens d'actions envers ces acteurs.

A son échelle, et dans son cadre de souveraineté, la commune prend le parti de contribuer au développement d'une mobilité décarbonée en facilitant le changement de pratiques des usagers.

ACTION 1 – SE DOTER D'UNE STRATEGIE GLOBALE

Pour prendre des décisions éclairées et s'inscrivant dans une démarche globale et pertinente quant aux projets d'aménagement publics ou privés soumis ou portés par la commune, la première étape est de construire une vision commune.

Pour cela, la commune se dote d'une stratégie globale et complète en matière de décarbonation des déplacements qui s'appuie sur :

- un plan de structuration de la voirie et une hiérarchisation des voies
- un schéma directeur des aménagements cyclables à l'échelle communale
- une politique de mobilité à destination des jeunes et des seniors

Les cartographies aux pages suivantes présentent :

- La hiérarchisation de la voirie qui doit guider les aménagements
- La stratégie de développement des infrastructures cyclables

ACTION 2 – DONNER LA PLACE AUX PERSONNES VULNERABLES

Favoriser la mobilité des personnes vulnérables (enfants, seniors, PMR) bénéficie à tous. Dans une commune comme Val-Cenis, ces efforts contribuent également à l'amélioration du confort d'usage pour les touristes :

- En hiver, en raison de l'enneigement, voire de la circulation avec des équipements de ski
- En été si l'on considère l'ambition de développement de la pratique cyclable
- Accueil d'un public familial

Pour cela, la commune décide d'être exigeante dans l'examen des demandes d'urbanisme sur 3 points :

- ✓ **la perméabilité du bâti :** les constructions et aménagements devront toujours permettre des circulations au plus court pour les piétons et les cycles

exemples :

- le local vélos est situé au plus près de l'accès à la rue
- les bâtiments ont systématiquement une entrée piétonne donnant directement sur la rue, sans détour
- dans le cas de bâtiments allongés, plusieurs accès piétons sur la rue sont prévus

- ✓ **la conformité des projets à la réglementation accessibilité pour TOUS les types de handicap, ET y compris sur les extérieurs :** les dérogations pour impossibilité technique avérée (par exemple en raison de la topographie) restent possibles, mais elles n'exemptent pas le pétitionnaire de justifier de l'accessibilité pour les autres handicaps. Elles ne l'exemptent pas non plus de la réalisation d'aménagements facilitant les déplacements pour les personnes mal marchantes.

exemples :

- une rampe est toujours plus utilisable qu'un escalier
- des mains courantes et appuis ischiatiques sont les bienvenus
- le contraste des matériaux aide à l'orientation et au repérage des personnes mal-voyantes
- un niveau d'éclairement des cheminements piétons de 20 lux moyen est attendu

- ✓ **la mise en conformité** avec la loi (« handicap ») pour les espaces publics

ACTION 3 – DEVELOPPER UNE CULTURE DE LA MOBILITE

Le dernier axe d'intervention de la commune en matière de transition de la mobilité porte sur l'accompagnement au changement de pratiques.

Si ces actions n'ont pas de caractère obligatoire, elles peuvent néanmoins permettre l'émergence de dynamiques « individuelles » ou venir les conforter.

Pour cela, la commune envisage de travailler avec les socio-professionnels sur le déplacement de leurs clients et salariés :

- pour chaque implantation d'entreprise ou de construction touristique et pour chaque demande d'extension, réhabilitation (= intervention sur l'existant), renseignement d'un questionnaire sur les déplacements générés et les actions mises en place pour décarboner ces déplacements
- pour chaque implantation d'entreprise ou de construction touristique et pour chaque demande d'extension, réhabilitation (= intervention sur l'existant), distribution d'une fiche ressources (politique globale de la commune en matière de mobilités, contacts Communauté de communes, obligations légales, principales sources de subvention ..)

ANNEXES (non paginées)

PLU de Val-Cenis - OAP mobilités
HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER
Planche 1 : Bramans

LEGENDE

Trafic attendu :

PL - VL - piétons & cycles

PL - VL - piétons & cycles

Autres PL - VL - piétons & cycles

HMV Val Cenis

0 100 200 m

N

Réalisation : OXALIS, Novembre 2024
Sources : IGN, OSM, Google

PLU de Val-Cenis - OAP mobilités
HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER
Planche 2 : le Verney

LEGENDE

Trafic attendu :

PL - VL - piétons & cycles

PL - VL - piétons & cycles

Autres PL - VL - piétons & cycles

Val Cenis

0 100 200 m

N

Réalisation : OXALIS, Novembre 2024
Sources : IGN, OSM, Google

PLU de Val-Cenis - OAP mobilités
HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER
Planche 3 : Sardières

LEGENDE

Trafic attendu :

PL - VL - piétons & cycles

PL - VL - piétons & cycles

Autres PL - VL - piétons & cycles

Val Cenis

0 100 200 m

N

Réalisation : OXALIS, Novembre 2024
Sources : IGN, OSM, Google

PLU de Val-Cenis - OAP mobilités
HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER
Planche 4 : Sollières

LEGENDE

Trafic attendu :

PL - VL - piétons & cycles

PL - VL - piétons & cycles

Autres PL - VL - piétons & cycles

Val Cenis

0 100 200 m

N

Réalisation : OXALIS, Novembre 2024
Sources : IGN, OSM, Google

PLU de Val-Cenis - OAP mobilités
HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER
Planche 5 : Termignon

LEGENDE

Trafic attendu :

PL - VL - piétons & cycles

PL - VL - piétons & cycles

Autres PL - VL - piétons & cycles

Val Cenis

0 100 200 m

N

Réalisation : OXALIS, Novembre 2024
Sources : IGN, OSM, Google

PLU de Val-Cenis - OAP mobilités
HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER
Planche 6 : Mont-Cenis - Lanslebourg

LEGENDE

Trafic attendu :

PL - VL - piétons & cycles

PL - VL - piétons & cycles

Autres PL - VL - piétons & cycles

Val Cenis

0 100 200 m

N

Réalisation : OXALIS, Novembre 2024
Sources : IGN, OSM, Google

PLU de Val-Cenis - OAP mobilités
HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER
Planche 7 : Lanslevillard - l'Adroit - l'Envers

LEGENDE

Trafic attendu :

PL - VL - piétons & cycles

PL - VL - piétons & cycles

Autres PL - VL - piétons & cycles

Val Cenis

0 100 200 m

N

Réalisation : OXALIS, Novembre 2024
Sources : IGN, OSM, Google

PLU de Val-Cenis - OAP mobilités

LE POTENTIEL DE MOBILITE CYCLABLE

LEGENDE

Symbolique :

- liaison vélo à créer
- liaison vélo et piéton existante
- aménagement interne au village

Code couleur :

- prioritaire
- envisageable
- difficile

Val Cenis

0 1 2 km

N

Réalisation : OXALIS, Novembre 2024
Sources : IGN, OSM, Google