



Réunion publique de Rumilly Compte-rendu

Jeudi 28 mars 2024, 18h-20h

Salle des fêtes, rue du Sophora 74150 Rumilly

Nombre de participants : 76

EN TRIBUNE

ÉLUS:

- > **Yannick CLEVY**, Adjoint au maire de Rumilly en charge de l'Environnement, des mobilités et du numérique ;
- > **François RAVOIRE**, Président de la Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie ;
- > **Sylvia ROUPIOZ**, Conseillère Régionale Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- > **Daniel DEPLANTE**, Conseiller départemental de la Haute-Savoie, président de la 3eme Commission Infrastructures Routières, Déplacements et Mobilités, Bâtiments, Aménagement numérique ;
- > **Fabienne DULIEGE**, Conseillère départementale de la Haute-Savoie.

ÉQUIPE PROJET RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES:

- > **Lionel MARTIN**, Directeur de projet - Via 5 lacs
- > **Tom NASR**, Chef de projet - Via 5 lacs, section centrale
- > **Louise-Marie CABAL**, Chargée de mission concertation et information chantier
- > **Maxime RODITIS**, AMO SPL Ecomobilité Savoie Mont-Blanc

ÉQUIPE DE MAÎTRISE D'ŒUVRE:

- > **Christophe SABATIER** - SETEC, Bureau d'études technique aménagement & environnement
- > **Anne PERROT** - ADP DUBOIS, Agence de paysage & urbanisme

ANIMATION DE LA RÉUNION :

- > **Caroline BALLEY-TARDY**, Animatrice

PRÉSENTATION DU PROJET



Après un bref mot d'introduction des élus présents à la tribune, la Région présente de manière synthétique le projet pour que chaque participant ait un socle commun de compréhension (cf support de présentation).

BRISE-GLACE : QUELS SONT VOS USAGES DU VÉLO ?



L'animatrice demande aux participants de se lever ou de lever la main pour mieux connaître leur pratique du vélo. Ainsi, une dizaine de personnes sont des usagers du vélo au quotidien. La majeure partie de la salle a une pratique de loisir, le week-end, et seules quelques personnes n'utilisent jamais ce moyen de locomotion.

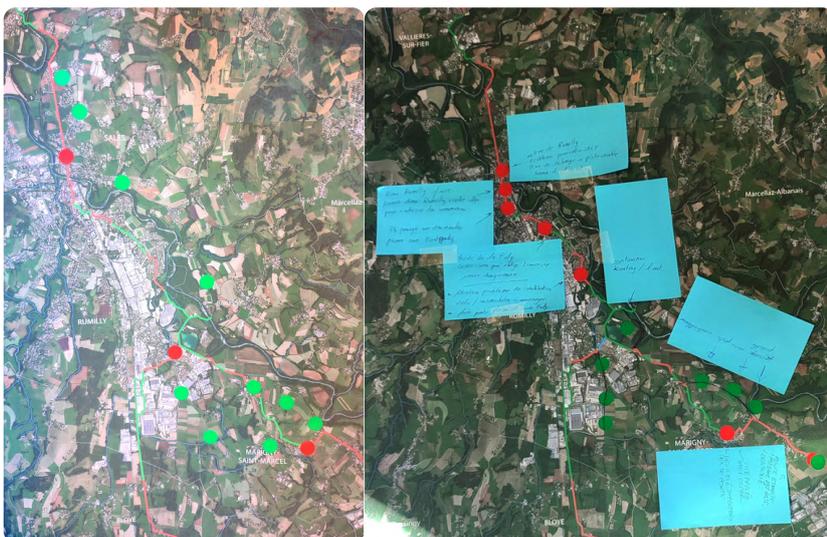
ATELIERS THÉMATIQUES



Pendant 1h, les 76 participants se sont répartis en 11 tables, pour travailler sur le projet, en particulier sur 3 thématiques :

- Le tracé et ses variantes,
- La cohabitation des usages,
- Les haltes.

Afin de coconstruire concrètement le projet avec le maître d'ouvrage sur ces problématiques. Une table a étudié deux thèmes.



Les participants, à l'aide de livrets et de cartes ont travaillé sur les questions que se pose le maître d'ouvrage. Ils ont également pu poser toutes leurs questions et s'exprimer sur toutes les thématiques qu'ils souhaitent aborder. La séquence s'est terminée sur une restitution des échanges de chaque table, en particulier leurs points d'accord, de désaccord et de vigilance sur le thème concerné.

THÈME 1 : LE TRACÉ ET LES VARIANTES (TABLES V1, V2, V3 ET V4/U3)

Table V1 : Les participants soulignent l'intérêt du tracé pour relier confortablement le collège du Chéran, la base de loisirs de Rumilly, Marigny-Saint-Marcel et Vallières-sur-Fier. Cependant, ils suggèrent les améliorations suivantes :

- Demande de passage dans le vieux centre de Rumilly pour valoriser le patrimoine et les commerces ;
- Demande d'amélioration de la passerelle SNCF à l'entrée de Rumilly, qui ne permet pas aux vélos cargos de passer et tourner aisément. Elle est aussi jugée peu adaptée aux cyclistes moins agiles comme les enfants ;

Les participants alertent le maître d'ouvrage sur trois points du tracé :

- La véloroute semble passer dans la Résidence « La Clé des champs » à Marigny-Saint-Marcel ;
- La cohabitation vélo / automobiles est à adapter pour la route de la Fuly, le contre sens obligeant la traversée d'une route dangereuse. De plus, l'extrémité de la route est en forte pente ;
- La route du Chéran entre Vons et Chède est étroite, pentue et fréquentée par des bus.

Table V2 : Les participants formulent un avis favorable sur l'ensemble du projet. Cependant ils regrettent une moindre attention portée aux déplacements du quotidien et émettent les points de vigilance suivants :

- Demande de passer plutôt par la place de la Mairie et la rue Montpelaz à Rumilly, afin de découvrir l'expérience du cœur de ville et de ses commerces. Toute autre option reviendrait selon eux à négliger les déplacements du quotidien dans le projet ;
- Suggestion d'emprunter la route du Chéran sur toute sa longueur en direction de Marigny-Saint-Marcel. Le tracé le long de la RD étant jugé dangereux, la route du Chéran, moyennant quelques réglementations supplémentaires, est bien plus agréable et favorisera les déplacements du quotidien entre Rumilly / Alby-sur-Chéran / Annecy ;
- Réserve sur le passage sur le pont Neuf, qui leur semble très délicat ;
- Doute sur l'intérêt d'une halte aux étangs de Beaumont, dont le paysage est peu remarquable. Ils proposent d'indiquer les étangs de Crosagny depuis les étangs de Beaumont.
- Demande de mise en accessibilité de la gare SNCF de Rumilly. Le quai B est pour l'instant inaccessible aux vélos, ce qui ne permet pas d'intermodalité train-vélo.

Table V3 : Les participants estiment que le tracé prévu est intéressant pour les usages du quotidien. Ils émettent cependant les réserves suivantes :

- Le passage par la passerelle SNCF est à éviter, les vélos cargos ne pouvant pas l'emprunter. Ils recommandent de passer par le quartier du Lavoir pour rejoindre le Pont Neuf ;
- Le passage dans le quartier église-école est délicat en sortie de classe pour des questions de sécurité ;
- Toujours pour des questions de sécurité le rond-point de la zone industrielle est jugé difficile à prendre en double sens ;
- Les étangs de Crosagny ne doivent pas être accessibles aux vélos de route mais seulement aux VTT ou VTC afin de garder des chemins naturels ;

Le tracé est jugé inadapté aux clubs cyclosporitif, en formation peloton, qui sont nombreux dans les alentours mais qui évitent les traversées de ville.

Table V4 et U3 : Les participants enjoignent le maître d’ouvrage à limiter au maximum sa consommation de surfaces agricoles pour la voie verte et pendant les travaux. Ils donnent les recommandations suivantes :

- Passer par la rue Montpelaz dans le centre de Rumilly, les commerçants y sont présents ;
- Utiliser les chemins du plan d’eau plutôt que recréer une voie parallèle à la départementale ;
- La route du Chéran est estimée préférable pour accéder à Marigny-Saint-Marcel ;
- Le passage par le hameau de Balvay est jugé plus agréable et ombragé que le tracé qui longe la voie ferrée ;
- Pour la halte du pont Coppet, utiliser l’espace de retournement actuel, sans consommer de nouvelles surfaces ;
- Les participants s’interrogent également sur la compatibilité de la véloroute avec un futur doublement de la voie ferrée entre Aix-les-Bains et Annecy.

THÈME 2: LA COHABITATION DES USAGES (TABLES U1, U2, U3/V4 ET U4)

Table U1 : Les participants sont tous favorables au projet. Ils émettent les remarques suivantes :

- La variante de la voie verte le long de la voie SNCF est jugée défavorablement à cause de la rampe et du dénivelé. Certains participants de la table pensent aussi que le doublement de la voie ferrée à terme serait réalisé à cet endroit ;
- Demande de plus d’informations sur les modalités et la fréquence de l’entretien des haltes, de la voie verte et des chemins. Ils s’interrogent particulièrement sur la cohabitation entre la véloroute et les tracteurs, qui déposent beaucoup de matière sur les chemins ;
- Demande de plus d’information sur le revêtement de la voie. Pour eux, il doit être à la fois solide, drainant, naturel et bien cyclable pour que tous les usagers (trottinette, poussettes, cycles, rollers) puissent l’utiliser sans problématique ;
- Alerte sur la quantité de voies partagées et leur sécurisation. Demande de faire de la pédagogie auprès des usagers (cyclistes et automobilistes) pour garantir une bonne cohabitation ;
- Demande de limitation de la vitesse dans le centre de Rumilly à 20 km/h pour faciliter le partage de voirie.

Table U2 : Les participants formulent les questionnements et points de vigilance suivants :

- Sur les zones en partage de voirie, surtout à Rumilly, les participants demandent des limitations de vitesse, un entretien régulier de la voirie et une signalétique claire et pédagogique. En particulier, les panneaux indiquant le déport sur la voie cyclable après partage de voirie doivent être positionnés le plus en amont possible.
- Les participants soulignent l’importance de l’entretien des voies (nid de poule, terre des tracteurs...), de la sensibilisation et de la formation des usagers (par exemple le fonctionnement des chaussées à voie centrale banalisée est mal compris des automobilistes), pour maintenir la sécurité sur la véloroute ;
- Point d’alerte sur la cohabitation des vélos avec les piétons près des étangs. Les participants signalent la présence de beaucoup d’enfants, de poussettes et de promeneurs à cet endroit.
- Point d’alerte sur le passage au-dessus de la voie ferrée de Rumilly vers Sales, considéré comme dangereux.
- Les participants s’interrogent aussi sur le caractère obligatoire ou non des pistes cyclables.

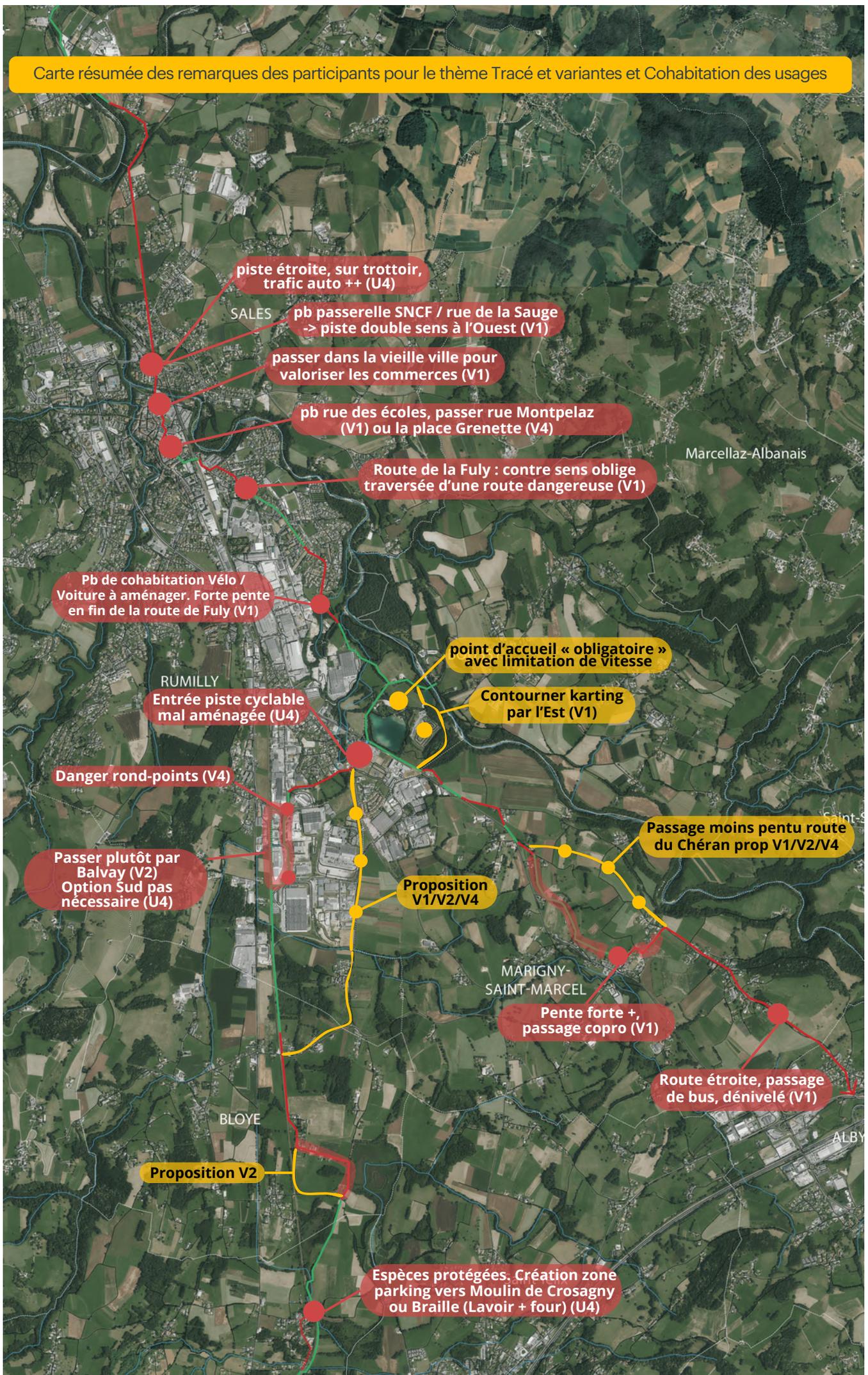
Table U3/V4 : Les participants alertent le maître d’ouvrage sur la complexité de la cohabitation entre les cyclistes et les agriculteurs.

- Ils s’interrogent sur :
 - L’identité des personnes à qui incombera l’entretien, la gestion des déchets et de la terre sur les chemins ;
 - La responsabilité des agriculteurs en cas d’accident sur la piste (chien sans laisse, accrochage avec cycliste, accident à cause de la terre...)
 - Le maintien et l’aménagement d’accès facilités aux parcelles agricoles par des engins agricoles de grande taille (tracteur, moissonneuse-batteuse)
 - Les modalités de la gestion de ces accès pendant les travaux ;
- Demande de passer plutôt par la route du Chéran à Marigny-Saint-Marcel ;
- Demande d’installation de poubelles sur tout le parcours et pas seulement dans les haltes ;
- Demande des participants de toucher aussi peu de terres agricoles que possible, en particulier au pont Coppet. Ils demandent quelles seront les emprises totales sur les terres agricoles pour le projet et pendant son chantier.

Table U4 : Les participants regrettent que de nombreuses zones du tracé soient en partage de voirie. Ils alertent sur les points suivants :

- Le passage par la zone industrielle de Rumilly est jugé non nécessaire et dangereux ;
- L’entrée de la piste cyclable au niveau de la base de loisirs est jugée mal aménagée ;
- Soutien des participants à la halte de la base de loisir qu’ils jugent nécessaire ;
- Demande de réaliser une halte à Braille au niveau du parking existant pour visiter les étangs à pied, et ainsi éviter de perturber les espèces protégées de Crosagny ;
- Les participants demandent qu’une attention particulière soit accordée à la préservation des zones de reproduction des amphibiens. Ils indiquent qu’il en existe d’ailleurs une dans un fossé du chemin reliant Braille à Bloye, non loin du parking.

Carte résumée des remarques des participants pour le thème Tracé et variantes et Cohabitation des usages



THÈME 3 : LES HALTES (TABLES H1, H2, H3 ET H4)

Table H1 : Les participants estiment que l'emplacement des haltes proposées par le maître d'ouvrage sont pertinents. Le plan d'eau leur semble le site le plus adapté pour accueillir le plus d'équipements. Ils émettent les suggestions suivantes :

- Les participants suggèrent de créer une halte supplémentaire sur l'itinéraire 3 bis à Vons au niveau du four à pain ou château ;
- Les participants demandent les équipements suivants dans les haltes :
 - Point d'eau,
 - Indication des installations à proximité existantes (toilettes, points d'eau),
 - Outils de réparation,
 - Station de recharge électrique,
 - Panneaux informatifs sur les différents sites (histoire du pont Coppet, histoire du Fier...),
- Demande conserver l'esprit des sites en limitant leurs aménagements.

Table H2 : Les participants sont tous satisfaits de l'emplacement des haltes, dans des cadres sympathiques et calmes, ainsi que de leur espacement régulier. Ils sont satisfaits de l'intérêt patrimonial présenté par la halte du pont Coppet. Les participants expriment les remarques et questions suivantes :

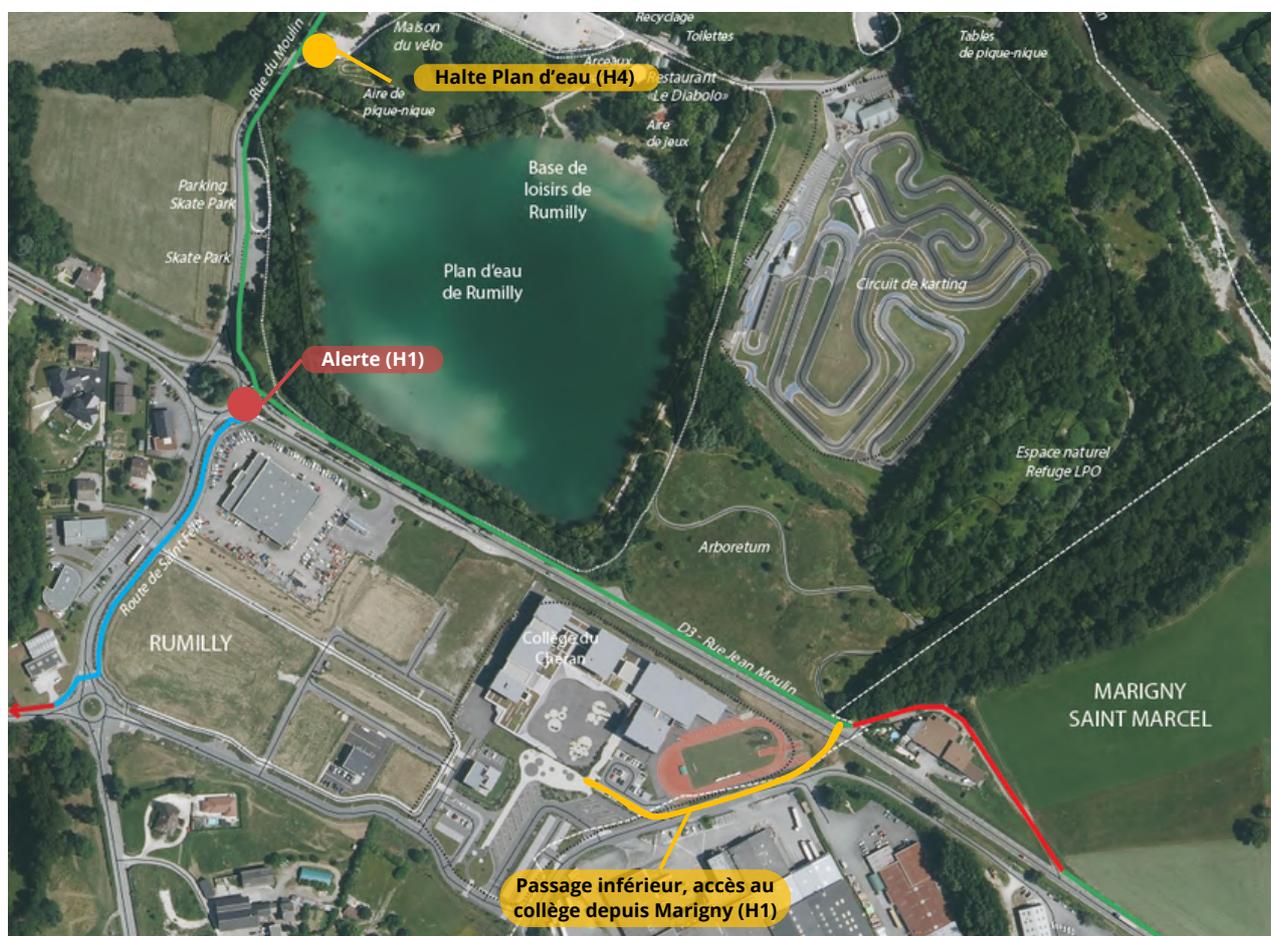
- Demande que la halte du plan d'eau de Rumilly jouxte la Maison du vélo (pour surveiller les vélos) ;
- Demande que la halte des étangs de Crosagny soit située à proximité du Moulin ;
- Les équipements souhaités pour la base de loisir (halte centrale du tracé) sont les suivants :
 - Hébergement à proximité,
 - Borne de recharge électrique,
 - Borne de gonflage de pneu,
 - Outils pour petites réparations,
 - Connection internet...
- Interrogation sur l'entretien des haltes, la surveillance des équipements et le signalement d'éventuelles dégradations. Qui prendra ces compétences ?

Table H3 : Les participants sont en accord avec la localisation des haltes, cependant ils soulignent l'importance de les aménager et de bétoniser le moins possible afin de préserver les milieux naturels (zone LPO dans la base de loisirs et Natura 2000 à Crosagny). Ils émettent les demandes suivantes :

- Réaliser les aménagements les plus légers possibles au pont Coppet pour ne pas dénaturer le site (table de pique-nique, bancs, panneau d'information avec plan et poubelle) ;
- Utiliser l'existant sur la base de loisirs et mutualiser l'équipement avec la maison du vélo ;
- Prévoir les équipements suivants sur la base de loisirs :
 - Point de charge électrique,
 - Outils,
 - Toilettes à ouvrir toute l'année.

Table H4 : Les participants sont en accord avec les emplacements des haltes, à condition que la halte de Crosagny respecte la sensibilité environnementale des lieux.

- Equipements souhaités dans la halte de loisirs :
 - électricité,
 - eau potable,
 - WC,
 - table et banc.
- Demande d'aménager ainsi les haltes :
 - Pont Coppet : utiliser l'existant à Vallières-sur-Fier ;
 - Crosagny : aller vers Braille pour éviter d'augmenter la fréquentation des cyclistes à proximité des espaces protégés ;
 - Base de loisirs : se situer au plus près de la Maison du Vélo pour éviter les conflits d'usages avec les piétons.



Carte résumée des remarques des participants pour le thème Haltes

QUESTIONS-RÉPONSES



Crédit photo - Claire Castelar

La réunion s'est achevée sur 30mn de questions réponses.

Caroline BALLEY-TARDY rappelle les questionnements entendus lors des restitutions des travaux en atelier. Plusieurs sujets ont été évoqués : la multimodalité avec l'accès à la gare de Rumilly, la question des usages du vélo (cyclosporatif vs vélo du quotidien), les revêtements, la cohabitation des cyclistes avec les usages agricoles, l'entretien et la surveillance des équipements...

La Région indique en réponse aux remarques concernant **l'accès à la gare SNCF** que ce dernier est en dehors du périmètre du projet. Le tracé dessert cette gare, tout comme celle d'Albens mais la Région n'a pas prévu de réaménager la gare SNCF en elle-même dans le cadre du projet de véloroute. L'accès au quai B doit donc être un projet distinct de la Véloroute de l'Albanais.

En réponse aux questions sur les **pratiques particulières** sur la véloroute, elle rappelle que l'infrastructure cherche à accueillir un maximum d'usagers et sera accessible à toute pratique cyclable, sportive ou non. Cependant la véloroute ne sera pas forcément l'option la plus adaptée, sur certaines parties, pour la prise de vitesse et la formation en peloton (passage dans les villes, sections fréquentées par les piétons...). La Région indique que la véloroute est un aménagement structurant qui n'interdit à personne de passer ailleurs si un autre chemin est plus adapté aux usages ou préférences. Concernant le **passage par la route du Chéran**, la Région précise qu'elle a choisi de desservir le centre-bourg de Marigny-Saint-Marcel en concertation avec la commune. Elle rappelle que rien n'interdit aux usagers de passer par la route du Chéran s'ils la jugent plus agréable.

Enfin concernant les **revêtements**, elle explique que ces derniers sont encore à l'étude mais que l'enrobé est pour l'instant favorisé là où ils devront être créés ou refaits. Cependant, elle explique qu'il existe de nombreux types d'enrobés aux caractéristiques différentes (écologie, résistance, confort, aspect...), ils seront choisis en accord avec les collectivités chargées de leur entretien (communes, intercommunalités, département...) tout comme les équipements des haltes.

Yannick CLEVY précise que la Commune **indiquera l'agence J'yvélo** et prévoira aussi le **cheminement du côté du centre-ville au niveau du passage sous les voies ferrées à Rumilly**. Il explique cependant que l'accès arrière de la gare SNCF ne sera pas mis en accessibilité par la ville au vu de son coût estimé (environ 30 millions d'euros). L'accès aux trains devra se faire par la gare, une fois celle-ci mise en accessibilité par SNCF.

Un participant demande si les revêtements choisis seront innovants et drainants.

Christophe SABATIER explique que le choix du revêtement se fera sur la base d'une analyse multicritère dont une des clés d'entrée sera l'impact environnemental. De plus, le lien avec les gestionnaires sera très important car ils doivent savoir et pouvoir entretenir le revêtement choisi. Il précise qu'aucune option n'est mise de côté et qu'il va réaliser un inventaire complet de l'existant pour faire le meilleur choix possible. Il ajoute qu'il recueille grâce à la concertation les attentes du public sur le sujet et qu'il essaiera de proposer le meilleur compromis, en particulier pour les zones naturelles.

Un participant demande comment se fera la cohabitation des usages en voirie partagée et si la voie verte aura une solidité suffisante pour accommoder les usages agricoles.

La Région explique que l'entretien et l'exploitation des véloroutes sont réalisés de la même manière que pour les routes, quand elles sont sur des voiries communales, communautaires ou départementales.

Concernant **la traversée de Rumilly**, complexe par ses petites voiries et son trafic dense (piéton, voitures, enfants...), la Région rappelle qu'elle a l'espoir que la véloroute remplace à terme une partie des trajets en voiture, ce qui pourrait apaiser la cohabitation. **Le passage par la rue Montpelaz** avait été envisagé mais la Région a remarqué que cette zone était très dense. Elle a donc envisagé de passer par la rue des Ecoles pour desservir Rumilly tout en évitant les conflits d'usages. Cependant elle n'est pas opposée à la proposition car elle cherche à valoriser ce centre-ville. Elle rappelle aussi que le panier moyen d'un cycliste est plus élevé que celui d'un automobiliste. En favorisant les cyclistes, les retombées pour les commerces seraient donc positives.

Enfin, la Région précise que la **traversée de la résidence de la Clé des champs**, sur le plan, symbolise une intention de la desserte du centre bourg. Le tracé réel est en cours de définition. La Région est en cours de discussion avec le maire de Marigny-Saint-Marcel, en lien avec les opérations immobilières qui auront lieu dans la commune.

Un participant demande à la Région si elle peut apporter des précisions sur la manière dont elle va prendre en compte l'environnement.

La Région explique réaliser des **inventaires sur 4 saisons** pour caractériser la sensibilité de la faune, de la flore et des habitats. Ils ont été lancés l'été dernier, sur et autour du tracé. Elle précise aussi qu'elle échangera avec les associations et acteurs environnementaux pour les segments de tracé autour des étangs.

Un participant demande si la LPO et FNE font partie des associations consultées.

La Région répond que la véloroute de l'Albanais est un projet qui vise à préserver l'environnement dès sa conception. Ce projet est aussi un projet de mobilité durable ; vient donc s'ajouter à l'obligation légale un devoir moral **d'éviter ces impacts environnementaux dans la conception** du projet ainsi que lors de sa **phase travaux** (évitement des rejets et adaptation au contexte environnemental).

Un participant s'inquiète du dérangement de la faune, du piétinement de la flore et des déchets potentiellement générés par la halte de l'étang de Crosagny.

La Région indique prendre en compte ces paramètres dans la conception et la gestion des haltes et de la véloroute. Elle espère aussi qu'une partie des personnes qui venaient à l'étang en voiture prendront plutôt leur vélo lorsque l'infrastructure sera mise en place, ce qui aura un effet bénéfique sur la qualité de l'air et la faune.

Un participant se demande si la Région sensibilisera les usagers aux nouvelles règles de partage de voirie, et si elle valorisera par des panneaux les sites alentours.

La Région répond que toutes les véloroutes possèdent une signalétique de jalonnement pour indiquer aux usagers où aller, quand se rabattre, quels usagers sont présents sur cette portion de voirie... Des panneaux d'information devraient être présents dans les haltes, la Région s'attelle à ces questions avec les futurs gestionnaires.

Un participant enjoint la Région de reconsidérer le passage par la rue des écoles à Rumilly. Cette personne indique qu'éviter le centre ancien ne permet pas de le mettre suffisamment en valeur. Il ajoute que relier les centre-bourgs d'Hauteville et d'autres communes serait intéressant pour construire un projet touristique desservant de surcroît les commerces.

Une autre personne demande si la voie verte s'achève à Vallières-sur-Fier ou si elle sera prolongée.

La Région indique que le passage par Vallières est une branche de la Via 5 lacs, dans le projet que l'on présente aujourd'hui la véloroute s'arrête à Vallières-sur-Fier. La Région rappelle que la véloroute de l'Albanais est un itinéraire cyclable structurant auquel les communes pourront raccrocher leur réseau cyclable (Hauteville, autres communes de Rumilly terre de Savoie...). De même pour le passage par la rue Montpelaz à Rumilly, l'option a été étudiée avant le réaménagement. Cependant rien n'empêche que le centre soit valorisé et connecté par capillarité au projet.

Yannick CLEVY rappelle que la rue Montpelaz a été la première rue piétonisée sur la Commune de Rumilly. Il explique qu'un arrêté avait été pris pour imposer aux deux-roues de mettre pied à terre à la suite de constats de conflits d'usage. Cette option de passage pour la véloroute avait donc été écartée. L'augmentation de la fréquentation de la rue grâce à son réaménagement et à la véloroute pourraient faire ralentir les différents usagers.

Il ajoute que le passage par la rue des écoles tel que présenté aujourd'hui est trop étroit. La rue Montpelaz doit donc redevenir le tracé de référence, à condition d'apaiser la circulation (scooters de livraison, trottinettes électriques en excès de vitesse...).

La Région précise que le but de la véloroute est de valoriser des sites remarquables mais qu'il n'est pas possible de tous les desservir. Cela reste une grande itinérance, un fil d'Ariane, qui se doit être lisible. Elle rappelle que les usagers ne restent pas cantonnés au seul tracé de la véloroute, des panneaux indiqueront les sites remarquables (Place Grenette, Couvent des bernardines, commerces...). Il est à espérer que les commerçants développeront ce nouveau type de clientèle.

Caroline BALLEY-TARDY rappelle les dernières questions découlant des ateliers, notamment les interrogations sur le caractère obligatoire ou facultatif de la piste cyclable et les questionnements sur l’emprise du projet sur les terres agricoles.

La Région indique être à un stade très amont du projet et que le tracé n’est pas encore précisément arrêté et donc que son **impact sur les emprises agricoles** n’est pas précis. Elle explique que cet aspect sera connu pendant l’avant-projet, étape qui commencera au terme de l’actuelle concertation. Lorsque l’impact sera connu, la Région compte travailler avec les agriculteurs et leurs représentants pour trouver une solution convenant à tous. La Région rassure d’emblée que les accès aux parcelles seront bien maintenus et que les agriculteurs pourront bien emprunter la voie verte, cela est d’ailleurs garanti par la législation.

Elle donne l’exemple d’un autre projet d’aménagement cyclable passant en bordure de parcelles agricoles où les discussions ont été très poussées afin de préserver les usages agricoles après la création de la voie verte.

Concernant les **panneaux d’obligation d’utiliser la piste cyclable (picto vélo dans un cercle bleu)**, elle explique que leur utilisation relèvent plutôt de l’exception que de la règle. En l’espère, il est encore trop tôt pour confirmer ou non leur présence car cela dépendra des arrêtés de police de la circulation (Communes). Ces règles seront adaptées au contexte, par exemple pour accommoder un différentiel de vitesse entre les cyclistes de loisir et les cyclistes de route, en incitant ces derniers à circuler sur la route.

Un participant s’interroge sur le fonctionnement des points d’eau dans les haltes en période de restrictions sécheresse ?

La Région répond n’avoir pas encore travaillé sur ce scénario et que les restrictions en période de sécheresse sont définies par arrêté préfectoral. Elle rappelle que l’exploitation et l’entretien des haltes seront assurés par les communes, intercommunalités et départements auxquels elle remettra l’infrastructure une fois achevée.

MOT DE CONCLUSION

En conclusion, **Daniel DEPLANTE** remercie l’ensemble des participants pour leur participation active. Il rappelle que le projet n’est pas figé et qu’il sera nourri par la concertation. Il souligne que la véloroute de l’Albanais est un premier élément qui va structurer le territoire et que les communes feront le maillage complémentaire nécessaire, à leur rythme. Il invite les participants à parler de la concertation autour d’eux et à apporter leurs remarques pour que le projet soit excellent et corresponde aux attentes du public.

Enfin il rappelle que le site de la concertation est disponible jusqu’au 7 avril s’ils souhaitent déposer un avis ou poser une question ([veloroute-albanais.consultvox.co](https://www.veloroute-albanais.consultvox.co)).

ANNEXE

Retranscription verbatim des notes et interventions des participants

THÈME 1 : LE TRACÉ ET LES VARIANTES (TABLES V1, V2, V3 ET V4/U3)

Le tracé pressenti vous semble-t-il adapté à vos besoins de déplacement ?

Table V1 : Pour la section 3 bis oui, elle permettra de relier Marigny à Rumilly et au collège. De même pour la section 1, assurant la liaison Vallières / Rumilly. Pour la Section 2 non, pas adapté à l'usage du quotidien. Il existe des possibilités d'amélioration :



- Entrée de Rumilly problème passerelle SNCF / rue de la Sauge-> piste double sens à l'Ouest
- Dans Rumilly faire passer dans la vieille ville pour valoriser les commerces / problème du passage rue des écoles, passer par la rue Montpelaz ;
- Route de la Fuly : contre sens qui oblige la traversée d'une route dangereuse. Attention problème de cohabitation vélo et automobiles à aménager. Forte pente en fin de la route de Fuly.
- Contourner le karting par l'est
- Passage moins pentu éventuellement possible
- Route étroite et passage des bus / voie privée dans copro / dénivelé important et pente forte

Table V2 : Nécessité de modifier le tracé et d'utiliser la voie existante en raison d'une trop grande emprise sur les terres agricoles.

- Passer par Balvay.
- Il n'y a pas de réflexion commune avec les déplacements du quotidien. Le tracé centre ville ne passe pas par Rumilly historique et commercial, ce qui est dommageable pour la vie du centre et la mise en valeur du patrimoine. Passer par la place de la Mairie et la Rue Montpelaz.
- Le tracé sur Marigny est dangereux le long de la RD. Prendre la route du Chéran sur toute sa longueur et raccord avec les déplacements Maison, travail de Rumilly / Alby / Annecy.
- Aménagement pour train / vélo à travailler avec la SNCF. Quai B inaccessible à l'heure actuelle.

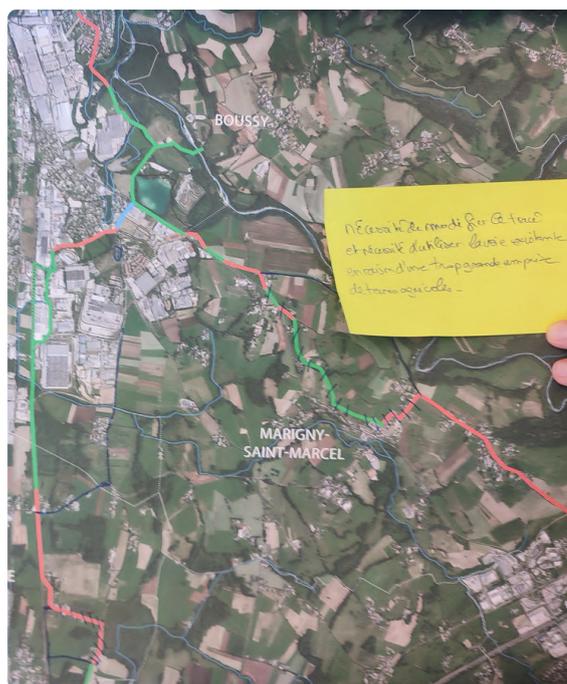
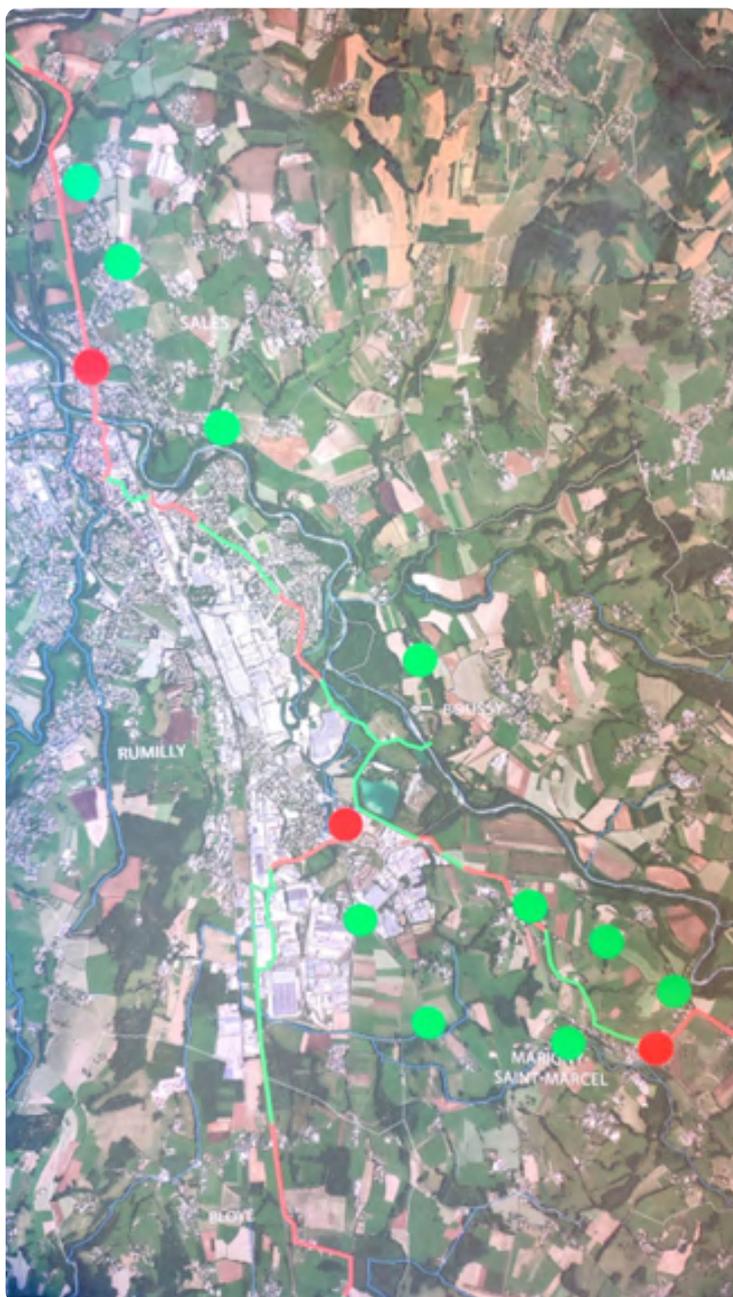


Table V3 : Le passage de la passerelle sur voie ferrée peut être évité (difficile pour vélos cargo). Passage quartier du lavoir avec sortie Pont Neuf. Le passage dans le quartier église-école est délicat en sortie de classe. Le rond-point de la zone industrielle vers Euro Lamellé. Les étangs de Crosagny doivent rester non accessibles aux vélos de route, seulement VTT et VTC.

Table V4 et U3 : La cohabitation vélo tracteur est trop compliquée : usage différent Travail/Différent.

Connaissez-vous des contraintes particulières : sur le tracé pressenti ? Sur le tracé des variantes ?

Table V4 et U3 : Marigny St marcel, route de Chez Cochet utiliser la route existante. Utilisation des chemins du plan d'eau que refaire une voie parallèle à la départementale. / Balvay : la sncf a projet de doubler les voies. Le passage de Balvay serait plus agréable et joli avec les zones ombragées. / Pont coppet utilisation de l'espace de retournement et non de la surface agricole en plus. Centre ville passage par la Grenette ou Montpelaz et non la rue des écoles où il n'y a pas de commerces.



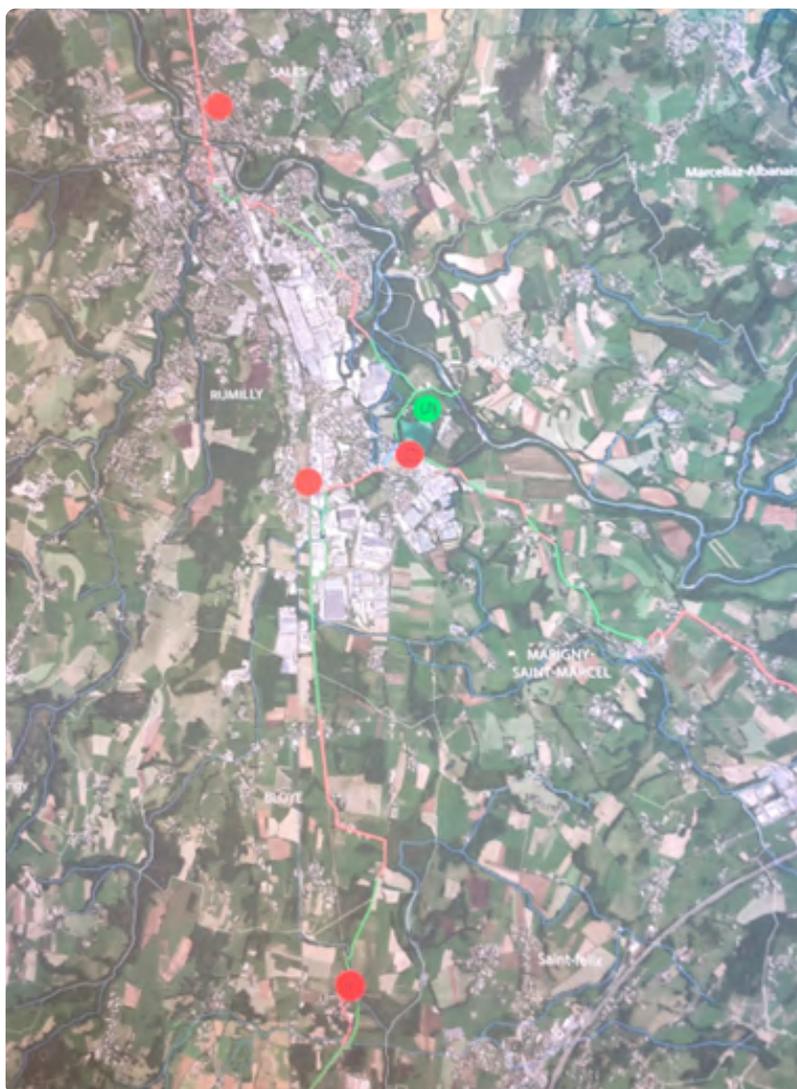
THÈME 2 : LA COHABITATION DES USAGES (TABLES U1, U2, U3/V4 ET U4)

Sur l'ensemble du tracé, comment percevez-vous la mixité des usages cycles et véhicules motorisés ?

Table U1 : Il y a "trop" ou beaucoup de voie partagée. Il faudrait trouver une solution. Il faut sécuriser un maximum de voies partagées et surtout informer et faire de la pédagogie auprès des usagers sur les panneaux de signalisation.

Table U2 : Tout dépend des aménagements réalisés, il est nécessaire de limiter la vitesse des véhicules motorisés pour cohabiter avec les cycles. Nécessité de signalisation et de faire de la communication aux cyclistes et automobilistes (surtout sur le partage simple).

Table U4 : trop de mixité « voies partagées ».



- 1) piste trop étroite, sur trottoir et beaucoup de trafic automobile.
- 2) Entrée piste cyclable mal aménagée.
- 3) option non nécessaire
- 4) Attention, présence d'espèces protégées. Création zone parking vers Crosagny et vers Braille (Lavoir + four)
- 5) Création d'un point d'accueil « obligatoire » avec limitation de vitesse (3eme apaisée)

Sur l'ensemble du tracé, des dispositifs de limitation des vitesses pratiquées vous semblent-elles nécessaires ?

Table U1 : Oui à 30 et voie agglomération de Rumilly peut être à 20 km h

Table U2 : Oui, nécessaire surtout en partage de voirie

Sur l'ensemble du tracé, comment percevez-vous la cohabitation des usages cycles, piétons et véhicules agricoles sur les sections de voie verte ?

Table U1 : Pédagogie et sensibilisation +++ la voie verte n'est pas réservée aux cycles. Les tracteurs déposent des matières, qui va entretenir les voies vertes ?

Table U2 : Difficultés sur les chemins ruraux utilisés par les agriculteurs -> Quelles responsabilités et quels aménagements ?

Point de vigilance à avoir sur des points très fréquentés par les promeneurs : l'étang de Crosagny et la base de loisirs. Attention à la cohabitation vélos, piétons, poussettes....

Table U3/V4 : Les usages communs de la piste cyclable entre les cyclistes et les usages agricoles semblent très difficiles. Nous nous posons des questions sur l'entretien de la piste cyclable (terre, boue...), de qui dépend l'entretien de la piste cyclable ?

- En cas d'accident causé par les agriculteurs sur la piste cyclable (accrochage avec un cycliste, accident à cause de la terre sur la voie...) qui sera responsable ?
- Les accès aux différentes parcelles agricoles par des engins agricoles de grande taille (tracteur, moissonneuse-batteuse...) doivent absolument être préservés mais aménagés pour être accessibles facilement.
- L'ensemble des travaux générés par la construction de cette piste cyclable ne doivent pas prendre d'emprise sur le terrain agricole et empêcher le travail quotidien des agriculteurs.
- Les abords, les accotements de la piste cyclable pendant sa construction ainsi que pendant son utilisation doivent être stabilisés et sécurisés pour les usages agricoles.
- Comment va être géré le temps des travaux, les terres agricoles environnantes ?
- Utiliser les parkings et aires existantes plutôt que des terres agricoles.
- Comment vont être gérés les déchets sur la totalité du parcours ? Poubelles pas seulement sur les aires de pique-nique ? Chiens en laisse ?
- Risque utilisation de la via par des gens du voyage pour avoir des accès aux parcelles agricoles.

Quel type de revêtement vous semble le plus adapté dans les sections de voie verte accueillant également des accès motorisés ?

Table U1 : Pas polluant, structurant (tracteurs), cyclable pour tout type de vélo, trottinette, etc... doit être drainant.

Table U2 : Peu importe le revêtement, l'important est d'être capable d'entretenir la voie cyclable (pas de graviers ni de nid de poule).

Des restrictions d'accès aux seuls véhicules motorisés autorisés vous paraissent-elles nécessaire sur certaines de ces voies vertes ?

Table U1 : Obligatoirement, oui !

Comment percevez-vous le passage de la véloroute dans votre rue, quartier ?

Table U1 : Content, bien pour les enfants qui veulent aller à l'école en vélo et pour les adultes qui veulent aller au travail à vélo.

Table U2 : Les pistes cyclables seront-elles obligatoires ?

THÈME 3 : LES HALTES (TABLES H1, H2, H3 ET H4)

Sur l'ensemble de l'itinéraire, les sites pressentis pour accueillir les haltes, le long de l'itinéraire, vous semblent-ils judicieusement choisis ?

Table H1 : Les sites sont pertinents. Sur l'axe plan d'eau -> Alby section 3 bis il manque une halte. Le four à pain ou le château peuvent être mis en valeur.

Point d'eau, outils de réparation, station de recharge. Il faudrait une information :

- culturelle sur le site avec l'histoire du cours d'eau
- Sur la position des points d'eaux à proximité

Table H2 : Oui elles sont bien choisies : place disponible, environnement agréable. Le pont présente un intérêt historique. Elles sont régulièrement réparties sur le parcours.

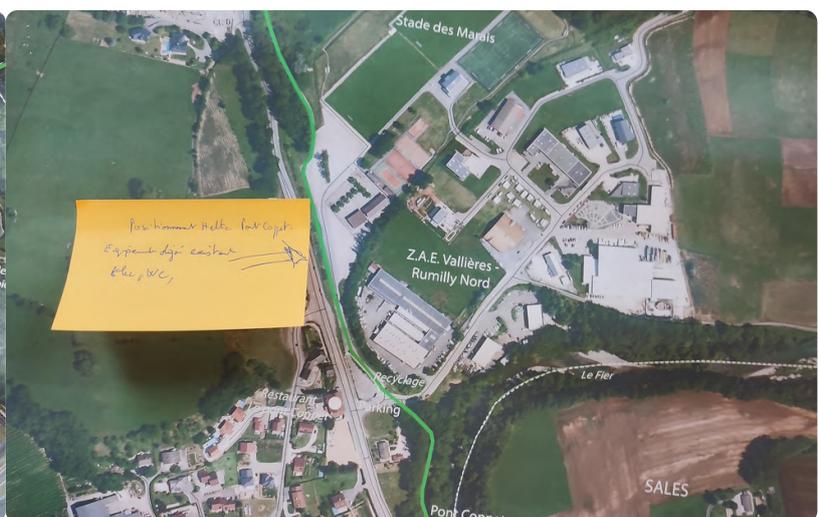
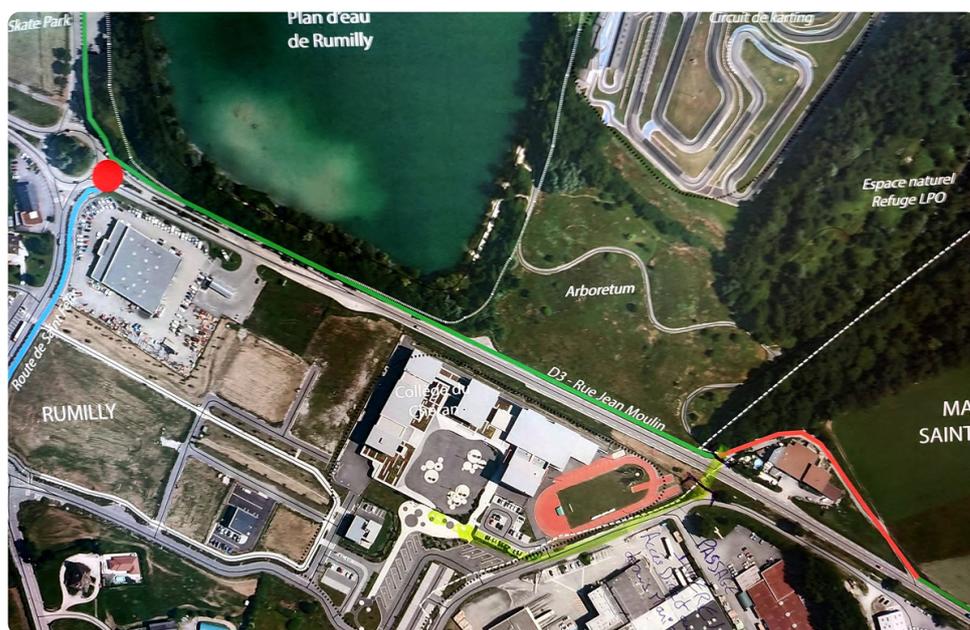
Table H3 : Oui, attention à ne pas bétonner de manière trop importante ces haltes

Table H4 : Halte de Crosagny à condition de respecter la sensibilité des lieux (Natura 2000) Pont Coppet et plan d'eau : favorables.

Sur l'ensemble de l'itinéraire, les types de haltes proposés, aires de service ou halte-repos répondent-ils à vos besoins ?

Table H2 : oui

Table H4 : oui



Concernant la halte de la base de loisirs de Rumilly : le site pressenti vous semble-t-il pertinent ? Si une autre localisation vous paraît plus adaptée, pourriez-vous l'indiquer ? Quels sont les équipements que vous souhaiteriez y retrouver ?

Table H2 : La halte est souhaitable près de la Maison du vélo. Il est intéressant d'avoir du voisinage pour la surveillance des équipements. Équipements souhaitables : hébergement à proximité car c'est une grosse halte centrale. Équipements techniques pour recharge électrique, gonflage, petites réparations...web.

Table H3 : Mutualiser l'équipement existant, avec la maison du vélo, en fonction du réaménagement de la base de loisirs. Préservation des espaces naturels et de la biodiversité. Prévoir un point de charge pour les vélos électriques.

Table H4 : Localisation ok. Équipement : électricité, eau potable, WC, table et banc

Concernant la halte du pont Coppet : le site pressenti vous semble-t-il pertinent ? Si une autre localisation vous paraît plus adaptée, pourriez-vous l'indiquer ? Quels sont les équipements que vous souhaiteriez y retrouver ?

Table H2 : il y a peu de place pour les équipements

Table H3 : Halte pertinente, avec un aménagement allégé mettant en valeur le pont. Prévoir table de pique-nique, bancs, panneau d'information avec plan et poubelle.

Table H4 : Équipements : électricité, eau potable, WC, table et banc

