



La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

**haute
savoie**
le Département



VÉLOROUTE DE L'ALBANAIS

BILAN DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

Du 11 mars au 7 avril 2024

Publié le 5 juillet 2024





Cédric VIAL

Sénateur de la Savoie
Conseiller régional
d'Auvergne-Rhône-Alpes

Avec pour objectif d'être la première région de France à atteindre la neutralité carbone, la Région souhaite réaliser 1000 km d'infrastructures cyclables d'ici 2028.

La création de voies vertes et de véloroutes contribue au développement des mobilités douces et décarbonées, notamment par la pratique du cyclotourisme, véritable vecteur touristique pour nos territoires. Le projet de véloroute de l'Albanais en est la parfaite illustration.

Avec Martial SADDIER, Président du Conseil départemental de la Haute-Savoie, nous souhaitons développer un itinéraire cyclable « des 5 Lacs », qui reliera de manière continue et sécurisée les cinq grands lacs alpins naturels : Lac Léman ; Lac d'Annecy ; Lac du Bourget ; Lac d'Aiguebelette ; Lac de Paladru.

Le projet de véloroute de l'Albanais est le maillon central de cet itinéraire permettant la liaison entre Annecy et le Bourget, autour des sites emblématiques de notre région.

A travers les résultats de la concertation, nous sommes fiers, avec Martial SADDIER, des retours favorables de nombreux Haut-Savoyards qui ont répondu. C'est le fruit d'un travail concret et concerté. Répondant aux aspirations de tous, le projet de véloroute de l'Albanais peut maintenant se concrétiser, contribuant au rayonnement et à l'attractivité de notre région.

Cédric VIAL



Martial SADDIER

Président du Conseil
départemental de la
Haute-Savoie

Depuis juillet 2021, le Conseil départemental de la Haute-Savoie a renforcé sa politique en faveur du vélo. C'est dans cet objectif que le Conseil Départemental a adopté, en juin 2023, un plan vélo ambitieux couvrant la période 2023 - 2027, qui définit un véritable maillage cyclable structurant en Haute-Savoie et cohérent avec les actions des autres collectivités.

Nous sommes ainsi passé de 408km de véloroutes d'intérêt départemental à un projet de 850km d'aménagements cyclables. A terme, 70% des haut-savoyards seront situés à moins de 500m d'un aménagement cyclable de qualité, sécurisé et continu. Pour ce faire, pendant les cinq prochaines années, le Conseil départemental prévoit d'affecter tous les ans 14M€ au financement à l'aménagement des voies verts d'intérêt départemental.

En participant fortement au financement des projets portés par les communes et communautés de communes, le Conseil départemental favorise le développement d'alternatives à la voiture individuelle et sécurise les déplacements du quotidien.

L'itinéraire de la Via 5 Lacs, porté par Laurent WAUQUIEZ, Président de la Région Auvergne Rhône-Alpes, est une véloroute bien établie dans le réseau structurant départemental haut-savoyard depuis plusieurs années. Il vient compléter de manière efficace les projets portés par le Conseil Départemental de la Haute-Savoie que ce soit sur la piste cyclable du Tour du Lac d'Annecy ou la ViaRhôna.

Sur le territoire de la communauté de communes de Rumilly Terre de Savoie, les 15 km haut-savoyards du tronçon de l'Albanais permettra de renforcer l'usage du vélo dans les déplacements quotidiens en établissant des liens efficaces entre Rumilly et Marigny-Saint-Marcel d'une part, et Vallières-sur-Fier d'autre part, et de favoriser la pratique du vélo pour les loisirs, qu'ils soient sportifs ou familiaux.

Avec les secteurs dont le Conseil Départemental de la Haute-Savoie assume la maîtrise d'ouvrage, une véritable liaison entre la communauté de communes de Rumilly Terre de Savoie et le bassin annécien se concrétisera ainsi dans un avenir très proche.

Un grand merci à tous ceux qui se sont investis dans la concertation contribuant ainsi à renforcer ce projet.

Martial SADDIER



Le présent document est élaboré en application de l'article R.121-21 du Code de l'environnement. Il synthétise les expressions du public recueillies lors de la concertation préalable, qui s'est déroulée du lundi 11 mars au dimanche 7 avril 2024.

La concertation préalable a été **organisée à l'initiative de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**, selon les modalités qu'elle a définies dans la déclaration d'intention publiée le 11 janvier 2024. Le bilan contient :

- Un retour sur les modalités de la concertation ;
- Une analyse quantitative et qualitative de l'ensemble des avis et questions exprimées par le public ;
- Les réponses du maître d'ouvrage à ces expressions ainsi que les mesures qu'il estime nécessaires pour tenir compte des enseignements de la concertation.

Une fois délibéré par l'assemblée compétente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, ce bilan a été rendu public dans sa version finale le **5 juillet 2024** sur le site internet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (auvergnerhonealpes.fr) ainsi que sur le site internet de la concertation (veloroute-albanais.consultvox.co).

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

SOMMAIRE

SYNTHÈSE	PAGES 3 À 4
01 Enseignements clés de la concertation	
02 Principales décisions du maître d'ouvrage	
RAPPEL DU PROJET	PAGES 5 À 6
MODALITÉS DE LA CONCERTATION	PAGES 7 À 14
01 Cadre et objectifs de la concertation	
02 Dispositif de mobilisation du public	
03 Dispositif d'information du public	
04 Dispositif de participation du public	
LA CONCERTATION EN CHIFFRES	PAGES 15 À 16
SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS	PAGES 17 À 36
01 Un projet largement soutenu	p17
02 La sécurité au cœur du projet	p17 à 22
03 Une multitude d'usages à considérer	p23 à 26
04 Préserver l'environnement et la biodiversité	p27 à 28
05 Garantir l'intérêt touristique et économique du projet	p28 à 29
06 La question de l'emplacement et de l'équipement des haltes	p30 à 31
07 Choisir le revêtement adapté	p31 à 32
08 Autour de la véloroute de l'Albanais : les projets connexes	p33 à 35
09 Demandes pour les suites du projet	p35 à 36
TOUS LES TRACÉS PROPOSÉS	PAGES 37 À 38
CONCLUSIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE	PAGE 39
PROCHAINES ÉTAPES	PAGE 40
ANNEXES	PAGES 41 À 42



 **3181** participants

 **250** contributions

 **+ de 258 176**
personnes du territoire informées



4

semaines de concertation



7

registres physiques



2

expositions informatives



2

Réunions - ateliers publics



1

plateforme participative du projet

SYNTHÈSE

La concertation préalable portait sur le projet de **Véloroute de l'Albanais**, un itinéraire cyclable de **18,9 km** allant de Vallières-sur-Fier à Entrelacs et à Marigny-Saint-Marcel. Sa mise en service est prévue à l'horizon 2027. La véloroute de l'albanais **s'inscrit dans l'itinéraire cyclable « Via 5 Lacs »** qui, sur le territoire de la Haute-Savoie, est porté en co-gouvernance à parts égales par le Département de la Haute-Savoie et la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

La concertation préalable s'est déroulée sur 4 semaines du lundi 11 mars au dimanche 7 avril 2024. Elle a connu une bonne participation avec **3 181 participants** et **250 contributions**, au moins **258 176 habitants du territoire** ont été informés de sa tenue.

01. ENSEIGNEMENTS CLÉS DE LA CONCERTATION

Le projet est unanimement soutenu et très attendu par les contributeurs, cependant ils attirent l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur plusieurs problématiques :

- La **sécurité des usagers**, en particulier sur les sections en partage de voirie, est au cœur des préoccupations du public, qui souhaite que la véloroute de l'Albanais soit utilisée et inclusive ;
- Futurs usagers de la véloroute, riverains et agriculteurs demandent une **prise en compte de la totalité des usages actuels et futurs** dans la conception du projet ;
- La **valorisation touristique et patrimoniale** du territoire doit orienter des choix techniques du projet (variantes de tracé, jalonnement, valorisation paysagère, emplacement des haltes...) ;
- Le public souhaite que **l'environnement** soit une clé d'entrée privilégiée pour les choix techniques du projet (emplacement des haltes, choix du revêtement, utilisation de l'existant...) ;
- Enfin il est demandé une **vision globale de l'intégration de la véloroute** dans les autres projets du territoire et le projet de l'itinéraire des 5 Lacs dans son ensemble. De nombreuses idées pour valoriser la voie sont proposées.

Cf pages 17 à 36 pour le détail des enseignements de la concertation.

02. PRINCIPALES DÉCISIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Le Maître d'ouvrage, à la lumière de ces éléments, prend la décision de :

- **Poursuivre le projet**, en traitant avec une attention particulière certains points du programme d'opération ;
- S'engager sur certaines **orientations des études techniques et environnementales détaillées** de l'avant-projet ;
- Mener le projet en **étroite collaboration avec les collectivités locales et les acteurs** concernés par des thématiques spécifiques,
- **Garder le contact avec le grand public** via des temps d'échanges dédiés aux moments clés, pour l'informer des avancées du projet.

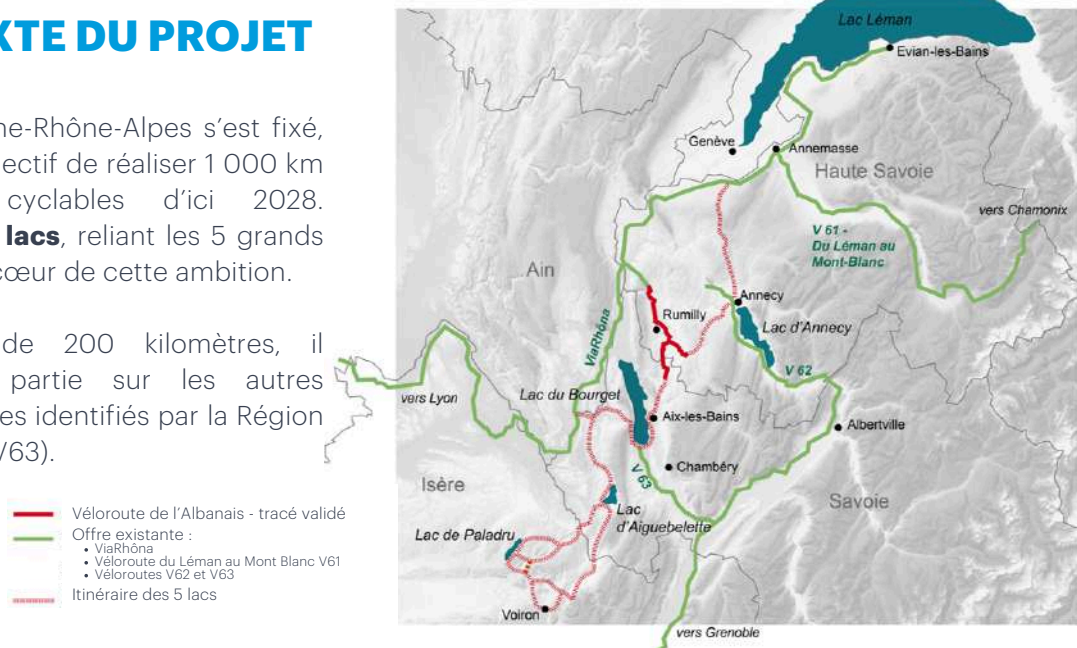
Cf page 39 pour le détail des conclusions du maître d'ouvrage.

RAPPEL DU PROJET SOUMIS À CONCERTATION

01. CONTEXTE DU PROJET

La Région Auvergne-Rhône-Alpes s’est fixé, en mars 2023, l’objectif de réaliser 1 000 km d’infrastructures cyclables d’ici 2028. **L’itinéraire des 5 lacs**, reliant les 5 grands lacs alpins, est au cœur de cette ambition.

Long de près de 200 kilomètres, il s’appuiera pour partie sur les autres itinéraires prioritaires identifiés par la Région (ViaRhôna, V62 et V63).



02. CHIFFRES CLÉS, TRACÉ ET HALTES PROPOSÉES



La véloroute de l’Albanais est une opportunité pour :

- Développer les mobilités actives du quotidien, loisir, tourisme et sport,
- Favoriser le développement économique et touristique du territoire.

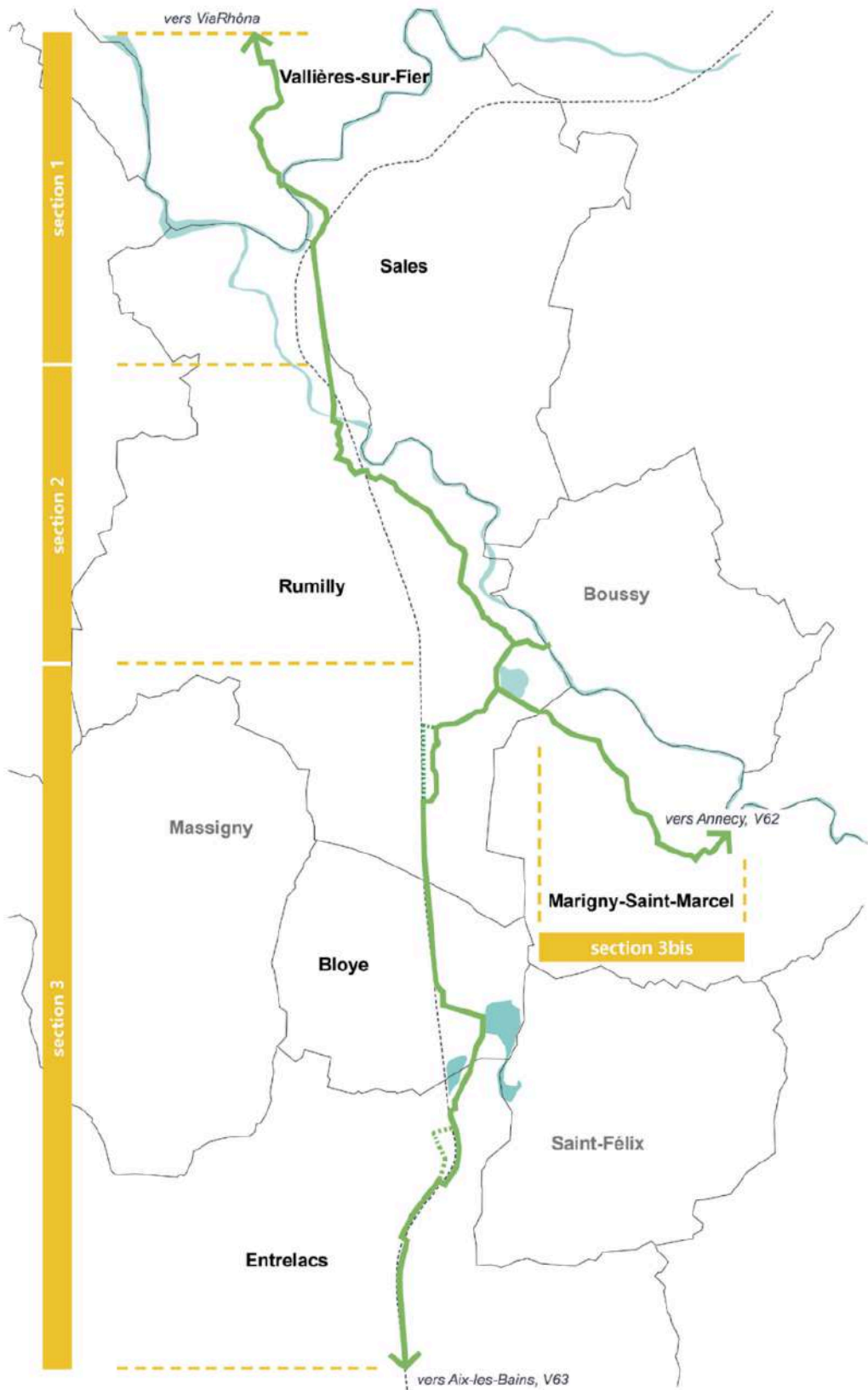
Elle se décompose en 4 sections :

- Section 1 : De Vallières-sur-Fier à Rumilly ;
- Section 2 : Rumilly ;
- Section 3 : De Rumilly à Entrelacs ;
- Section 3 bis : De Rumilly à Marigny-Saint-Marcel.

La véloroute alterne séquences urbaines et rurales et devient, tour à tour, voie partagée et voie verte dédiée.

Une aire de service et 2 haltes-repos étaient envisagées pour le tracé de l’Albanais :

- Une halte au Pont Coppet à Vallières-sur-Fier ;
- Une aire de service à la base de loisirs de Rumilly ;
- Une halte aux étangs de Braille, de Crosagny, de la Bottière.



MODALITÉS DE LA CONCERTATION

01. CADRE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Le projet de Véloroute de l’Albanais a fait l’objet d’une concertation préalable dans les 7 communes traversées par le projet (Vallières-sur-Fier, Sales, Rumilly, Boussy, Marigny-Saint-Marcel et Bloye dans le département de la Haute-Savoie ainsi qu’Entrelacs dans le département de la Savoie), **du 11 mars 2024 au 7 avril 2024**, conformément à la délibération n°CP-2023-12 / 02-21-7890 du 15 décembre 2023 (voir Annexes pages 41 et 42).

La concertation préalable permet d’**associer toutes les personnes concernées par le projet** (riverains, associations, cyclistes, acteurs économiques, etc.) à l’élaboration du projet. Elle avait 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 ;
- **Améliorer le projet**, dans la mesure du possible, sur la base de ces avis.

En ce sens, l’architecture de l’offre de participation a été construite autour de quelques objectifs principaux :

- Pouvoir **aborder librement toutes les thématiques du projet** ;
- Inviter le public à **s’approprier, questionner et co-construire** le projet lors des séquences d’atelier des réunions publiques ;
- **S’intégrer le plus finement possible** au sein du territoire par une répartition géographique des modalités d’information et de participation physiques sur tout le tracé du projet (expositions, registres, réunions...);
- Offrir une **variété de formats d’échange** permettant à tous les publics de participer à leur convenance (participation physique ou distancielle...);
- Donner une **amplitude calendaire suffisante** (4 semaines) pour recueillir les avis du public.

LES MODALITÉS EN BREF



4 semaines de concertation



7 registres physiques



2 expositions informatives



2 Réunions - ateliers publics



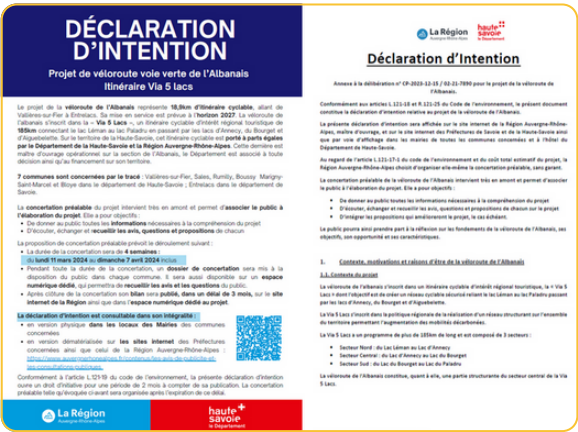
1 plateforme participative du projet

02. DISPOSITIF DE MOBILISATION DU PUBLIC

Le principe d’une démarche participative est d’être **accessible à la participation de toutes et tous**. Le maître d’ouvrage a donc mis en place un dispositif de mobilisation du public afin :

- D’informer le plus large public de la tenue de la concertation ;
- De l’inciter à s’informer sur le projet et à l’enrichir de ses avis et propositions.

a. La déclaration d’intention



Ci-dessus : affiche de déclaration d'intention et extrait de la déclaration d'intention complète

b. L’annonce légale

L’**annonce légale** de la concertation préalable a été publiée :

- Dans l’édition papier de *l’Essor Savoyard* le jeudi 22 février 2024 ;
- Dans l’édition papier du *Dauphiné Libéré* édition Haute-Savoie et édition Savoie, le vendredi 23 février 2024.

Ci-contre : les annonces publiées dans *l’Essor* (à gauche) et le *Dauphiné libéré* (à droite)

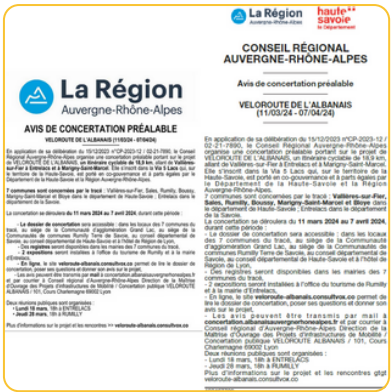
c. L’affichage de l’avis de concertation préalable

L’avis de concertation préalable a été affiché du **23 février 2024** jusqu’au **7 avril 2024** :

- A l’hôtel de Région de Lyon ;
- A l’hôtel du Département de Haute-Savoie à Annecy ;
- Aux sièges de la Communauté d’agglomération Grand Lac et de la Communauté de communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Dans les 7 communes concernées par la concertation.

La **déclaration d’intention** a été diffusée, au plus tard le 11 janvier 2024 :

- Sur les sites internet de la **Préfecture de la Haute-Savoie** et de la **Préfecture de la Savoie** ;
- Sur le site internet de la **Région Auvergne-Rhône-Alpes** ;
- Par voie d’affichage dans les **mairies des 7 communes** concernées par le projet : Vallières-sur-Fier, Sales, Rumilly, Boussy, Marigny-Saint-Marcel et Bloye dans le département de la Haute-Savoie ainsi qu’Entrelacs dans le département de la Savoie ;
- Par voie d’affichage à l’hôtel du **Département de Haute-Savoie**.



d. Le communiqué et la revue de presse

Pour que la concertation et les dates des réunions publiques soient plus largement relayées dans la presse, un **communiqué de presse** a été transmis aux organismes de presse de la Haute-Savoie et de la Savoie, le 4 mars 2024.

Sept articles de presse sont parus en annonce et pendant le déroulement de la concertation préalable, dans **4 journaux** différents soit un lectorat cumulé potentiel de 130 029 personnes :

- L'Essor Savoyard, Pays de Savoie : une concertation lancée sur le projet de Véloroute de l'Albanais, 5 mars 2024 ;
- Le Dauphiné Libéré, La concertation est ouverte pour la Véloroute de l'Albanais, 6 mars 2024 ;
- ODS Radio, Une concertation sur la Véloroute de l'Albanais en Pays de Savoie, 11 mars 2024 ;
- Le Dauphiné Libéré, La Véloroute dans l'Albanais se dévoile lors d'une concertation, 21 mars 2024 ;
- Le Dauphiné Libéré, Focus sur le projet de Véloroute de l'Albanais à l'office de tourisme, 29 mars 2024 ;
- L'Hebdo des Savoie, Exposition Véloroute de l'Albanais, 4 avril 2024 ;
- L'Hebdo des Savoie, Véloroute de l'Albanais itinéraire cyclable de 19 km au cœur du territoire, 4 avril 2024.



Communiqué de presse



Exemples d'articles

e. L'insertion publicitaire sur les réseaux sociaux

Une publication sponsorisée a été diffusée sur Facebook et Instagram du 11 au 18 mars 2024, ciblant les personnes vivant dans un périmètre de 20km autour des 7 villes du tracé. Les internautes ont été intéressés par cette campagne :

- **128 147 personnes** ont été exposées à ce contenu ;
- **1 567 personnes** sont allées sur le site et 187 ont commenté et interagi avec la publication.

Ci-contre : les publications diffusées sur Facebook et Instagram

f. Le kit de communication et les relais locaux

Afin de faciliter la reprise de l'information et de renforcer la visibilité de la concertation, un kit de communication dématérialisé a été envoyé aux **collectivités** le **23 février 2024**, il était composé :

- De l'affiche de l'avis de concertation préalable ;
- De visuels prêts à l'emploi pour chaque réunion ;
- De textes prêts à l'usage pour les réseaux sociaux et les panneaux d'affichages.

Les **réseaux sociaux** des collectivités locales ont ainsi été mis à contribution pour annoncer la concertation et les différents temps d'échange avec le public. Ces posts ont été bien relayés.



Ci-dessus : exemples de visuels du kit et de publications autour de la concertation

03. DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

Après avoir mobilisé le public, l'objectif était de lui **fournir les informations** nécessaires pour qu'il puisse partager son avis sur le projet de Véloroute de l'Albanais, ainsi que ses propositions d'amélioration. Différentes modalités d'information ont été déployées pour permettre une **familiarisation du public avec le projet** de manière **technique ou ludique**, en **présentiel** comme en **distanciel**.

a. Le dossier de concertation et son dépliant

Un **dossier de concertation préalable** a été rédigé à l'attention du public, de manière à présenter les études préliminaires de manière compréhensible par tous et succincte à la fois. Le dossier de 49 pages présentait :

- Un résumé des caractéristiques du projet et de ses objectifs ;
- Le descriptif des modalités, objectifs et suites de la concertation préalable ;
- La présentation détaillée du projet par sections ;
- La description des infrastructures et aménagements proposés ;
- Un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement et le patrimoine ;
- Les solutions alternatives envisagées.

Le dossier de concertation a été **mis à la disposition du public** :

- Dans les 7 mairies des communes concernées ;
- Aux sièges de la Communauté d'agglomération Grand Lac et de la Communautés de communes Rumilly Terre de Savoie ;
- Au conseil départemental de Savoie, au conseil départemental de Haute-Savoie et à l'hôtel de Région de Lyon ;
- Sur la plateforme participative (veloroute-albanais.consultvox.co) ;
- Lors des réunions publiques.



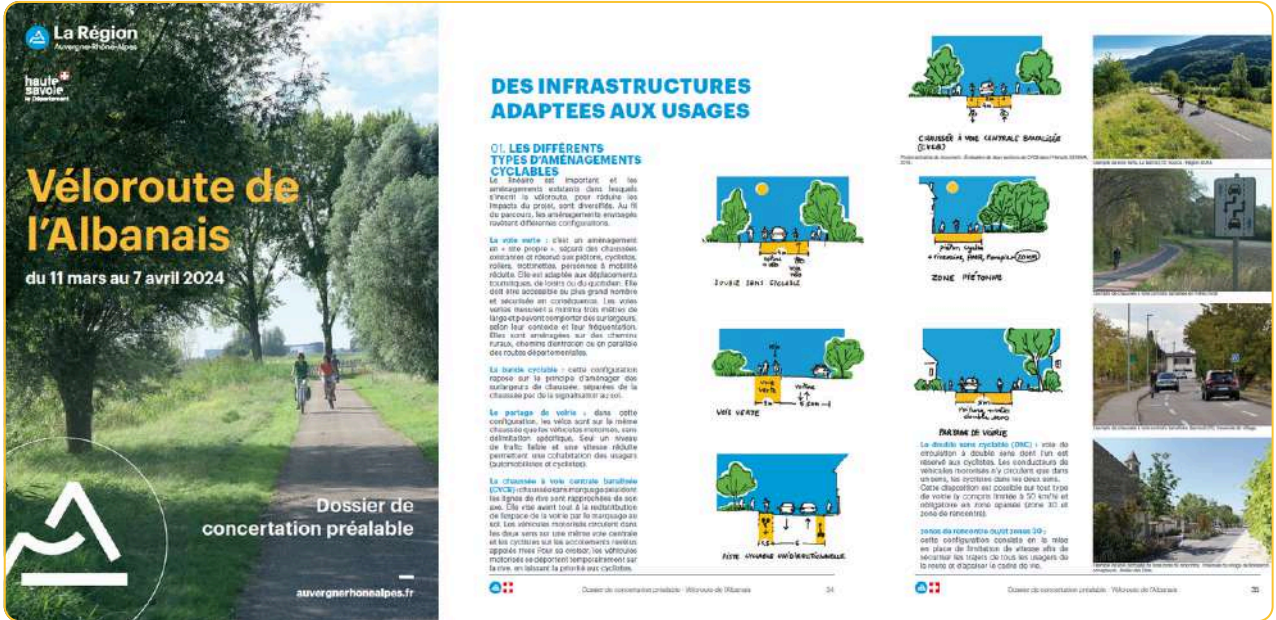
Ci-dessus : Dossiers et dépliants de la concertation

Le dossier a aussi été décliné sous forme la forme synthétique d'un **dépliant de 4 pages**, mis à disposition du public dans les mairies des 7 communes concernées par le projet, dans l'office de tourisme de Rumilly et à l'occasion des réunions publiques.

850 dépliants et 130 dossiers de concertation ont été distribués au public lors de la concertation préalable. Le dossier de concertation a été téléchargé **297 fois** sur la plateforme participative

b. Les expositions

Du 11 mars au 7 avril 2024, durant toute la durée de la concertation, **2 expositions** sur le projet ont été organisées dans l'office du tourisme de Rumilly et à la mairie d'Entrelacs.



Ci-dessus : Exemples de pages du dossier de concertation préalable



Ci-dessus : Panneaux d'exposition et exemples d'installations

04. DISPOSITIF DE PARTICIPATION DU PUBLIC

Pour terminer, le public a été invité à transmettre ses **avis, questions et propositions** au maître d'ouvrage, afin qu'il puisse améliorer au mieux le projet, le plus en amont possible. Des **modalités participatives diverses** ont été mises en place afin d'encourager l'expression de toutes et tous.

a. La plateforme participative

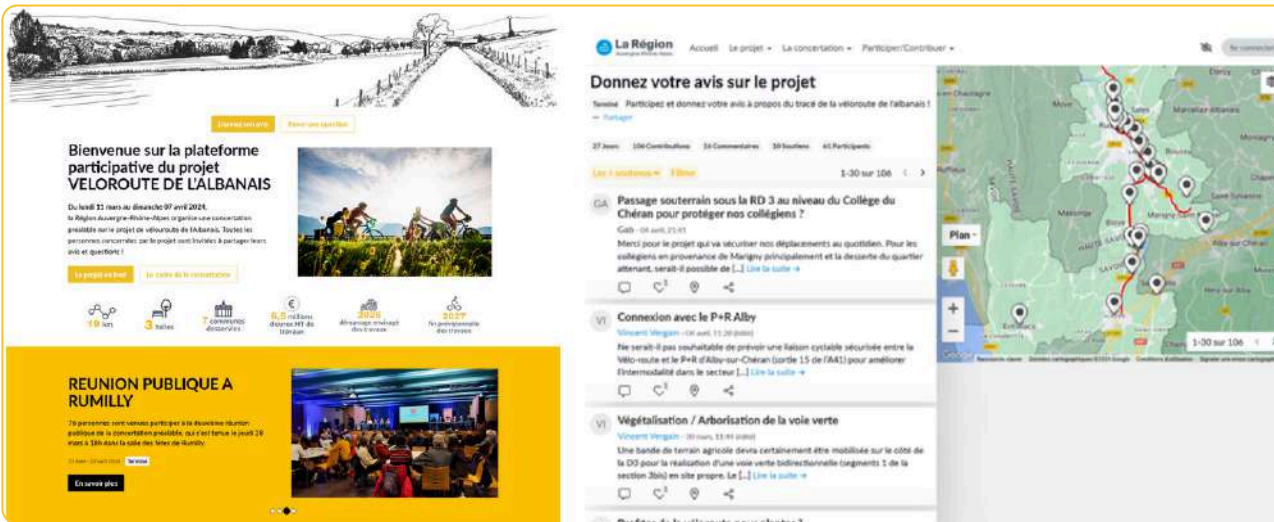
La plateforme participative (veloroute-albanais.consultvox.co) avait une double fonction d'information et de participation. Ouverte le **23 février 2024** avec ses supports d'information, et le **11 mars 2024** avec l'ensemble de ses modules de contribution, la plateforme participative a été conçue pour être :

- Un portail d'**information** sur le projet et sur la démarche de concertation ;
- Un outil de **mobilisation** des publics pour les différentes rencontres et de partage de leurs comptes-rendus ;
- Un outil de **participation** et contribution du public.

La plateforme participative a été visitée par **5311 personnes** différentes et a recueilli **134 contributions** lors de la concertation.

Plusieurs **modules de participation** ont été mis à disposition jusqu'au **7 avril 2024** :

- Une **carte participative** permettant de déposer publiquement et de géolocaliser sa contribution, ainsi que de commenter sa contribution ou celle des autres (122 contributions);
- Un module de **dépôt de questions**, auxquelles le maître d'ouvrage répondait publiquement (12 contributions).



Ci-dessus : page d'accueil de la plateforme participative et module carte participative

b. Les registres

7 registres ont été mis à disposition afin de recueillir les avis écrits des participants, conjointement avec le dossier de concertation. Ils étaient accessibles dans les 7 communes concernées par le projet : Vallières-sur-Fier, Sales, Rumilly, Boussy, Marigny-Saint-Marcel et Bloye dans le département de la Haute-Savoie ainsi qu'Entrelacs dans le département de la Savoie.

3 contributions sont passées par ces registres.

c. Courrier et mail

Enfin, il était possible d'envoyer sa contribution :

- Par mail à l'adresse dédiée concertation.albanais@auvergnerhonealpes.fr (**4 contributions**) ;
- Par courrier au Conseil Régional à Lyon (aucune contribution courrier).

d. Les temps d'échange

Deux temps d'échange ont été organisés :

- **Lundi 18 mars, 18h à ENTRELACS**, réunion et atelier public dans la salle plurivalente d'Albens ;
- **Jeudi 28 mars, 18h à RUMILLY**, réunion et atelier public dans la salle des Fêtes.

Les rencontres se déroulaient en **3 temps** :

- Un temps de **présentation** pour informer le public du projet ;
- Un temps d'**ateliers de co-construction du projet**, où les participants se répartissaient en tables pour approfondir les thématiques des Haltes, de la Cohabitation des usages et des Variantes du tracé. Ce temps était conclu d'une restitution par chaque table de son travail et ses échanges ;
- Un temps libre de **questions-réponses** ponctuait la réunion.

Lors de chaque réunion, les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, du Département de la Haute-Savoie et les élus des communes et communautés de communes d'accueil étaient présents pour présenter le projet, animer les ateliers et prendre note des avis, questions et propositions du public. **109 contributions** ont été exprimées lors de ces réunions, qui ont réuni 133 personnes.

Ci-dessous : réunions et ateliers publics d'Entrelacs et de Rumilly - Crédit photo - Claire Castelar



LA CONCERTATION EN CHIFFRES



INFORMER LARGEMENT



+ de **258 176**

personnes du territoire informées de la concertation via les affichages, les expositions et les publications médiatiques.

600

dépliants et dossiers de concertation distribués

297

téléchargements du dossier de concertation

RENCONTRER & ÉCHANGER



3181 participants

3041

visiteurs uniques de la plateforme participative dont 145 participants (134 expressions, 11 soutiens)

133

personnes rencontrées en réunion publique

3

participants via les registres papiers

4

participants via le mail contact

RECUEILLIR LES AVIS



250 contributions

134

exprimées via la plateforme participative (106 avis, 12 questions, 16 commentaires)

109

exprimées en réunion publique

3

exprimées via les registres papiers

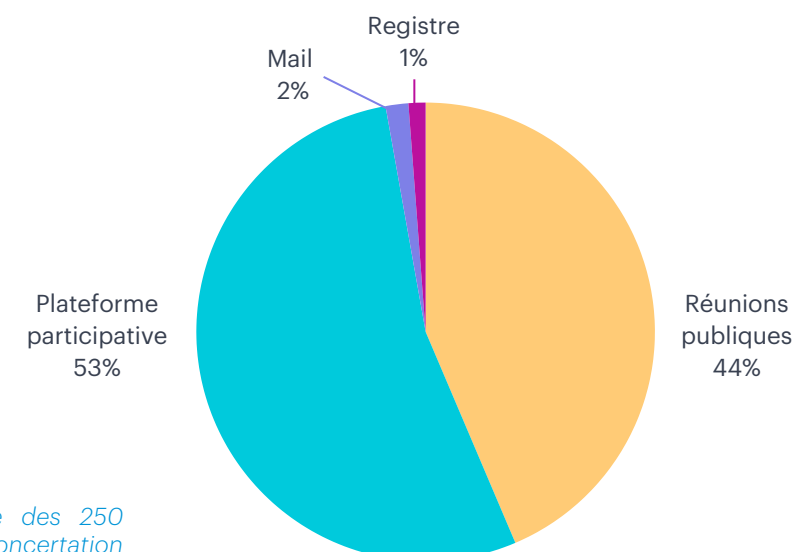
4

exprimées via le mail contact

01. ORIGINE DES CONTRIBUTIONS

La participation est aussi bien physique (45% des contributions) que distancielle (55% des contributions), elle a aussi été nombreuse. On peut donc considérer que la durée et la multiplicité des modalités de concertation mises en place ont pleinement permis l'information, la mobilisation et la participation du public.

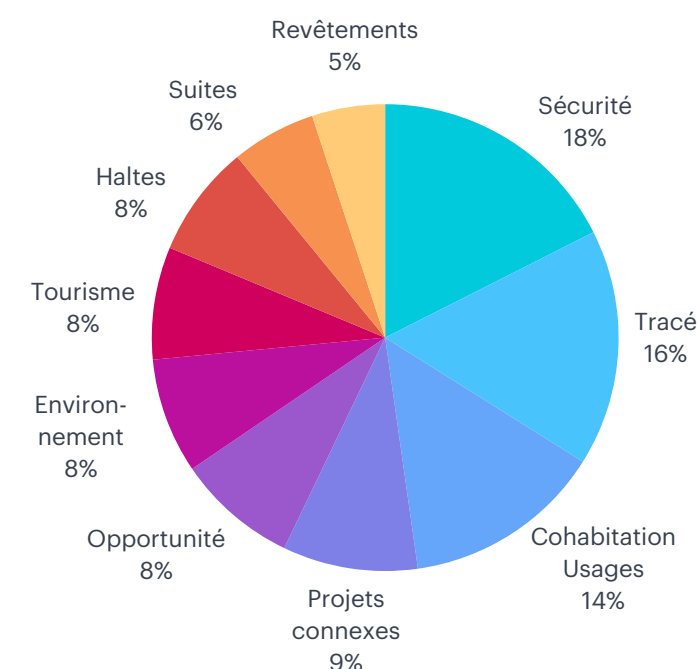
Ci-contre : Schéma de la provenance des 250 contributions reçues lors de la concertation préalable



02. THÈMES ABORDÉS

Pour analyser les propositions recueillies lors de la concertation, les arguments et propositions avancés dans chaque contribution ont été classés dans **10 familles thématiques** :

- **Sécurité** (18% des arguments),
- **Suggestions pour le tracé** (16% des arguments),
- **Cohabitation des usages** (14% des arguments),
- **Projets connexes** (9% des arguments),
- **Opportunité du projet** (8% des arguments),
- **Environnement** (8% des arguments),
- **Tourisme, paysages et retombées économiques** (8% des arguments),
- **Haltes et équipements** (8% des arguments),
- **Suites de la concertation et du projet** (6% des arguments),
- **Revêtements** (5% des arguments).



Les thématiques seront développées par la suite dans l'analyse qualitative.

Ci-dessus : Schéma de la fréquence d'évocation des thèmes pour toutes les contributions (n=516)

La qualité de l'argumentation des expressions était très bonne avec **68%** des expressions qui évoquaient plus d'une thématique, ainsi on a recensé **516 arguments thématiques** pour 250 contributions.

SYNTHÈSE DES EXPRESSIONS

01. UN PROJET LARGEMENT SOUTENU

L’opportunité du projet a été évoquée dans 8% des arguments des contributeurs, le projet y est plébiscité. Les participants se réjouissent de :

- La création d’une **offre de mobilité décarbonée et confortable** pour les loisirs et le tourisme. « *C’est un beau projet qui a du sens [...] et permet de promouvoir les déplacements à vélo pour les loisirs.* » ;
- La **sécurisation du trajet pour les déplacements du quotidien**, l’absence d’itinéraire cyclable sécurisé à ce jour étant jugé très dangereux et peu incitatif pour l’usage du vélo. « *J’habite à Rumilly et travaille à Entrelacs. J’aimerais faire la route à vélo mais le trajet est dangereux, seule la sécurité d’une piste cyclable me permettrait d’aller au travail à vélo.* » ;
- La perspective d’un **report modal** de la voiture vers le vélo pour les déplacements du quotidien. « *C’est l’aménagement qui manque pour développer la pratique du vélo dans la vallée [...] et pour motiver les gens à prendre le vélo et laisser la voiture au garage !* » ;
- Les **retombées touristiques et économiques** pour le territoire « *Ce projet est un formidable outil de développement touristique et économique pour le secteur de l’Albanais.* ».

Si l’opportunité de la véloroute est soutenue, les participants émettent quand même des **réserves et propositions d’amélioration** que nous développerons dans les thèmes suivants.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D’OUVRAGE

La maîtrise d’ouvrage remercie tous les participants ayant émis un avis ou une question dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de Véloroute de l’Albanais. Le projet semble **répondre aux attentes du territoire** pour les déplacements du quotidien comme pour les loisirs et le tourisme.

La maîtrise d’ouvrage note que le soutien au projet est parfois **assorti de réserves et demandes** ; elle y répondra du mieux qu’elle pourra au fil du bilan de la concertation.

02. LA SÉCURITÉ AU CŒUR DU PROJET

Évoquée dans 18% des arguments, la sécurité est le **motif premier des alertes et propositions d’améliorations du projet** par le public. Si certaines personnes trouvent que le tracé proposé est globalement satisfaisant et « *sécurisé, rapide, sans dénivelé* », une part importante des participants se déclare vigilante aux questions de sécurité et regrette à plusieurs reprises la « *grande quantité de segments en partage de voirie* ».

L’amélioration de la sécurité des usagers est considérée comme cruciale par les participants **pour que l’infrastructure soit utilisée** par la suite, ils soulignent la « *nécessité d’un tracé cohérent, continu, sécurisé et avec des intersections bien pensées* ». C’est un des arguments phares des suggestions de tracé opérées lors des ateliers publics sur le thème « tracé et variantes ».

La question du partage de la voirie

Les sections en partage de voirie sont considérées comme accidentogènes et il est souvent demandé une **vraie séparation des modes** surtout pour les trajets quotidiens. Cependant, si le partage de voirie est maintenu à certains endroits, les participants demandent des **aménagements** particuliers pour sécuriser ces zones :

- Limitation de vitesse en particulier en traversée de ville « *Des limitations à 30km/h, voire 20 km/h pour Rumilly, doivent être mises en place.* » ;
- Aménagements particuliers pour maîtriser les vitesses des automobilistes (chicanes, écluses sans bordures, balises J11) ;
- Entretien régulier de la voirie ;
- Signalétique claire « *les panneaux indiquant le déport sur la voie cyclable après partage de voirie doivent être positionnés le plus en amont possible.* » ;
- Pédagogie et sensibilisation des riverains sur la cohabitation avec les vélos et le fonctionnement d’un double sens cyclable ;
- Éviter d’utiliser l’aménagement de chaussée à voie centrale banalisée (CVCB ou chaucidou), vu comme un « *dernier recours* » ;
- Un travail particulier sur les intersections et accès à la véloroute : « *Aujourd’hui il y a des portions de piste cyclable à Rumilly qui présentent des accès très dangereux pour atteindre la piste et pour en sortir, elles sont donc peu empruntées.* ».

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D’OUVRAGE

Les **études techniques (comptage de trafic, mesure des vitesses)** réalisées en parallèle de la concertation préalable ont intégré la vérification de l’adéquation entre le trafic routier et le type d’aménagement à mettre en place pour les cyclistes, selon les référentiels du Centre d’Etudes et d’Expertise sur les Risques, l’Environnement, la Mobilité et l’Aménagement (CEREMA) applicables en matière de sécurité des usagers. Ainsi elles nous permettent de **définir l’aménagement le plus adapté** à ces données quantifiées et objectives. En cas de faible trafic routier et de vitesses limitées, cela peut être du **partage de voirie, ou une chaussée à voie centrale banalisée**, que nous ne souhaitons pas écarter d’emblée mais dont l’utilisation sera définie avec toutes les précautions nécessaires.

Concernant les aménagements supplémentaires sur les sections en voirie partagée, toutes les véloroutes possèdent une **signalétique de jalonnement** pour indiquer aux usagers où aller, quand se rabattre, qui est présent sur cette portion de voirie, etc. Des panneaux d’information devraient être présents dans les haltes pour sensibiliser les usagers et une **campagne de sensibilisation** pourra être menée sur le territoire au moment de la mise en service de la véloroute.

Pour tout aménagement visant à **limiter la vitesse des autres usagers** (limitations, écluses...), la Région s’attelle à ces questions en **concertation avec le Département et les futurs gestionnaires** de la voirie, de même que pour la suggestion d’entretien régulier de la voie.

Enfin la maîtrise d’ouvrage s’engage à créer des itinéraires cyclables aussi **continus et lisibles** que possible. La **sécurisation des intersections** sera également bien prise en compte dans le projet.

Les signalements des passages dangereux sur le tracé

Si les préconisations précédentes sont applicables à tous les segments en partage de voirie, certaines alertes de sécurité concernent des points précis du tracé :

Section 1 : Vallières sur Fier – Pont Coppet

- Risque de glissade sur la pente entre les terrains de sports et les maisons de **Vallières-sur-Fier** à cause des grilles d'évacuation d'eau.
- Des participants témoignent de vitesses excessives et de trafic élevé **route du Pont Coppet**, qui nécessitent de « *prévoir des aménagements* » pour ralentir les voitures et une CVCB ou une piste cyclable « *Elle doit être implantée à l'ouest pour faciliter la liaison à la fois avec la route du Pont Coppet et avec la passerelle de Rumilly* ». En revanche, quelques personnes estiment qu'il faut limiter les aménagements aux abords du pont pour conserver sa qualité patrimoniale et que « *du fait d'une grande visibilité et du peu de circulation* » la route n'est pas problématique.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage prend bien note des points d'attention signalés. Elle rappelle que les travaux aux abords du pont Coppet feront l'objet de discussions préalables avec l'**architecte des bâtiments de France**. Concernant la route du pont Coppet à Sales et Rumilly, la problématique de vitesse excessive des véhicules à moteur est bien identifiée. Au vu du faible trafic constaté, la **réduction de la vitesse** serait favorable à un partage de voirie.

Section 2 : Rumilly

- Les participants signalent que la **rue de la Sauge** est très fréquentée par les voitures. Ils sont très majoritairement favorables à un aménagement cyclable sécurisé, en particulier sur le segment entre le rond-point de la RD3 et la passerelle « *Une piste cyclable à double sens du côté Ouest de la chaussée permettrait d'éviter de traverser la rue deux fois pour rejoindre la passerelle.* » ;
- Le franchissement de la **passerelle de Rumilly au-dessus des voies SNCF** est présenté comme problématique pour les cyclistes du fait de son étroitesse, en particulier pour les vélos-cargos, longtails et vélos solaires. Certains participants proposent un élargissement de la passerelle voire de la contourner via un tracé par la rue du Pavé ;
- Le secteur du **Pont Neuf** est qualifié de « *point noir* » par les participants, car dangereux et peu pratique. Des limitations de vitesse à 20 km/h, de la signalisation et des tracés alternatifs sont proposés par certains participants ;
- Le secteur le plus interrogé de la section est celui de la **Rue des Écoles**. Des participants s'inquiètent de la sécurité des enfants si l'on ajoute des cyclistes dans cette rue décrite comme anguleuse, étroite et très fréquentée par les piétons comme les automobilistes, en sortie de classe. « *La rue [...] concentre beaucoup d'écouliers et leurs familles à certains horaires. La cohabitation entre tous les types d'usagers pourrait être compliquée* ». Un tracé par la rue Montpelaz, récemment requalifiée, est proposé et jugé plus favorable à la cohabitation des usages.
- Enfin le positionnement de la véloroute sur la **Route de la Fuly** a suscité quelques remarques car « *il oblige une traversée de route dangereuse au niveau de l'intersection entre les véhicules arrivant de la rue de l'Industrie et les cyclistes arrivant de la rue de Monéry* ». De plus, la route est jugée dangereuse pour ces participants et difficile à pratiquer du fait des stationnements automobiles sur la voirie. Le chemin des Îles, à son extrémité Est, est jugé peu favorable du fait de sa forte pente. Ces participants proposent de revoir le tracé de la véloroute et d'améliorer la signalétique.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage prend note des alertes concernant la traversée de Rumilly, notamment en raison de ses voies étroites et de son trafic dense (piéton, voitures, enfants...). La traversée du centre historique de Rumilly n'est toutefois pas remise en cause à l'issue de la concertation préalable. La véloroute a **vocation à desservir et valoriser ce secteur patrimonial**, tout en favorisant les **mobilités du quotidien**. Il est à noter qu'une partie des trajets actuellement réalisés dans ces secteurs en voiture le seront à pied ou à vélo une fois la véloroute réalisée.

En l'état actuel du volume de trafic et des vitesses constatées, la **rue de la Sauge** constitue un point délicat du tracé. La Région s'engage à définir en concertation avec la ville de Rumilly l'aménagement le plus sécurisé pour les cyclistes dans le cadre de la véloroute.

Dans le cadre du projet de véloroute de l'Albanais, il est prévu que la **rampe d'accès à la passerelle** depuis le sud soit reconstruite afin d'en améliorer l'accessibilité et que les dispositifs de limitation d'accès soient revus. La passerelle en elle-même restera inchangée.

La **rue du Pont Neuf** constitue un secteur délicat pour la véloroute. Les études techniques se poursuivent pour définir le meilleur aménagement pour sécuriser les cyclistes tout en conciliant les autres usages de cette rue, empruntée chaque jour par près de 10 000 véhicules dans chaque sens.

Le tracé par la rue Montpelaz avait été écarté en amont de la concertation préalable car des conflits d'usages avaient contraint la ville de Rumilly à prendre un arrêté pour imposer aux cycles de mettre pied à terre, ce qui n'était pas compatible avec le niveau de service attendu pour une véloroute. Toutefois, **la concertation préalable a mis en évidence l'intérêt d'un tracé par la rue Montpelaz**, plus favorable que par la rue des Ecoles. La maîtrise d'ouvrage s'engage donc à retenir un tracé par la rue Montpelaz pour la suite des études.

La route de la Fuly supporte une charge de trafic modérée et comporte déjà sur une partie de son tracé une **voie verte provisoire**. La **pérennisation** de cet aménagement fait partie des pistes d'aménagement futur, sous la maîtrise d'ouvrage de la ville de Rumilly. La pente entre la base de loisir et la route de la Fuly est identifiée de longue date. Des **marquages et de la signalisation** permettront d'inciter les usagers à la vigilance.

Section 3 : Rumilly - Entrelacs

- Le tracé par la **Zone industrielle** a été remis en question par une partie des participants, qui considèrent que la desservir n'est pas nécessaire et même dangereux « *la traversée d'une zone d'activités à vélo reste dangereuse pour les cyclistes non aguerris, un itinéraire cyclable doit être pensé pour tous les types d'usagers* ». Cette section du tracé est considérée comme peu avenante, périlleuse à cause de la circulation de camions et du rond-point au niveau d'Euro Lamellé. Ces participants proposent un tracé alternatif par le hameau de Balvay en mettant à profit les bandes cyclables existantes de la route de Saint-Félix ;
- Le **franchissement des voies ferrées** aux passages à niveau est signalé comme dangereux et complexe, même pour les automobilistes ;
- Enfin il est signalé un partage de voirie délicat à **l'entrée d'Albens** du fait de la présence de poids lourds en provenance de l'usine Veolia et de la zone de dépôt de matériaux.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

Le tracé proposé à la concertation offre une desserte de la zone d'activité, favorable aux **mobilités du quotidien**, tout en offrant une **liaison directe** et à faible dénivelé vers Bloye, Entrelacs et le lac du Bourget. Toutefois, la maîtrise d'ouvrage s'engage à **approfondir l'étude d'une variante** par la route de Saint-Félix et Balvay.

Concernant le **franchissement des voies ferrées**, traversée des villes et village, la Région précise que le tracé par Braille aurait permis d'éviter le franchissement d'un passage à niveau jugé potentiellement problématique (sans qu'il soit bloquant pour l'autre option de tracé). Toutefois, au regard des avis recueillis et des arguments exposés, la maîtrise d'ouvrage décide de retenir pour la suite du projet le tracé de référence le long de la voie ferrée et **d'écarter la variante du hameau de Braille**, dont l'accessibilité tous modes restera donc identique à la situation actuelle. Les **recommandations du Cerema** en matière de sécurisation des différents usages seront suivies.

Le tracé proposé pour rejoindre Albens et le lac du Bourget est **le plus direct et le plus lisible** pour les cyclistes. La cohabitation avec les poids lourds sera travaillée finement, en tenant compte des vitesses pratiquées et de leur volume de **trafic relativement modéré**.

Section 3 bis : Rumilly - Marigny-Saint-Marcel - Alby

- L'entrée de la piste cyclable au niveau de la **base de loisirs** est jugée mal aménagée ;
- Des participants proposent la construction d'un passage inférieur au niveau du stade du **collège du Chéran à Rumilly** afin de sécuriser la traversée de la RD3 pour les collégiens sans passer par le giratoire. D'autres participants proposent que la véloroute emprunte les chemins forestiers autour de la base de loisirs au lieu de longer la route départementale ;
- Le **tracé le long de la RD** est jugé dangereux et désagréable du fait de la vitesse des voitures. En parallèle, des participants, agriculteurs, se disent défavorable à tout tracé qui emprunterait des parcelles agricoles ou des chemins d'exploitation agricoles. Ceux-ci proposent donc que la véloroute rejoigne plutôt Marigny-Saint-Marcel en empruntant la route du Chéran ;
- Quelques participants considèrent que la **route du Chéran** entre Vons et Chède est étroite, pentue et fréquentée par des bus et donc inadaptée à l'insertion d'une véloroute ;
- Enfin la traversée du **hameau de Vons**, dans la Commune de Marigny-Saint-Marcel, est jugée délicate étant donné son étroitesse. *« Doubler et croiser est déjà difficile, surtout entre le trafic des villageois et des automobilistes qui veulent contourner la traversée de Marigny-Saint-Marcel sur la route départementale ».*

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage note bien les remarques concernant l'entrée dans la base de loisirs et portera une attention particulière à la **sécurisation** de ce secteur pour les modes actifs.

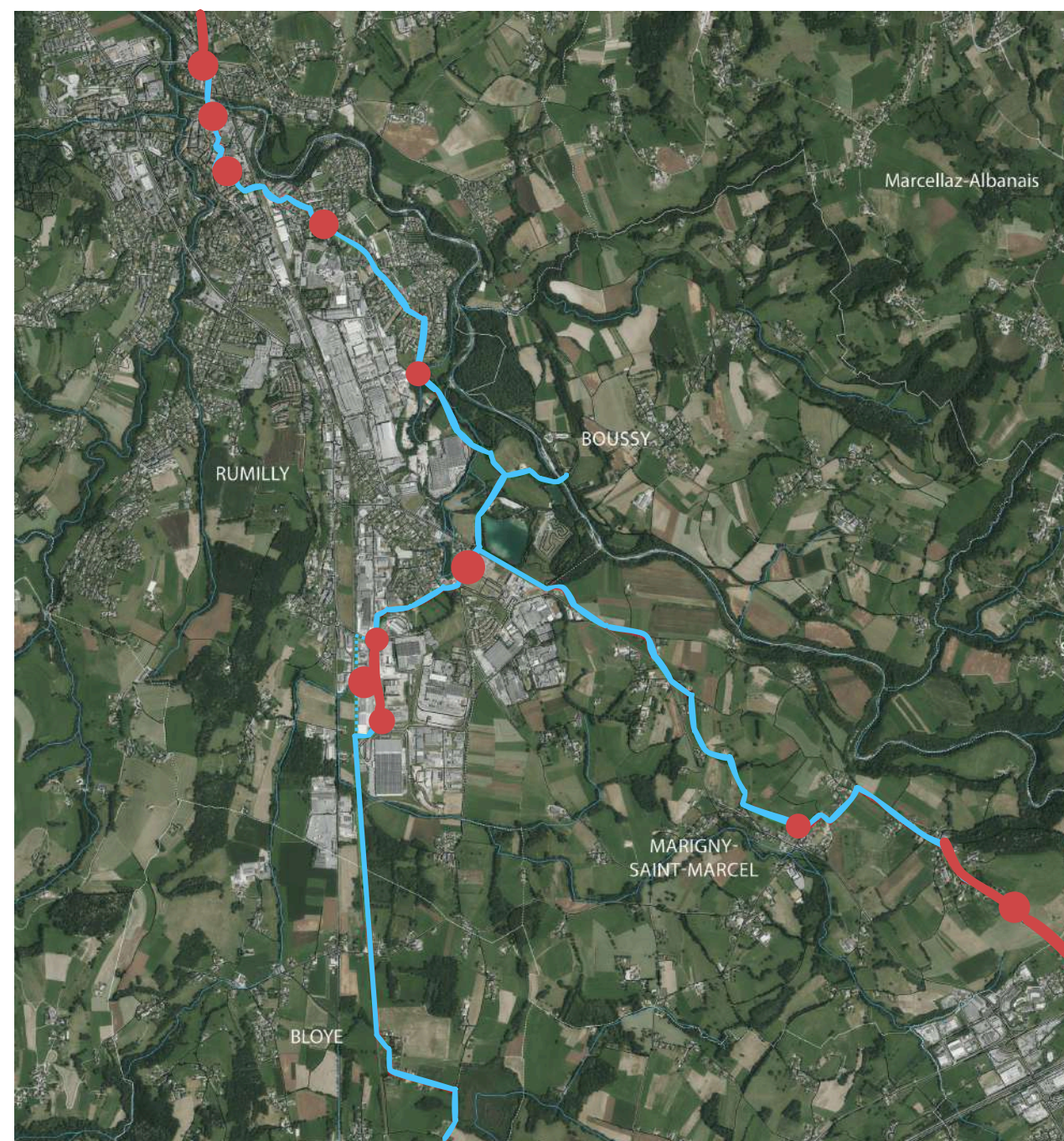
La maîtrise d'ouvrage ne souhaite pas retenir à ce stade la proposition de créer un **passage inférieur** au droit du collège du Chéran car, s'il présente un réel intérêt de sécurité et de confort, sa réalisation n'est **pas compatible avec le calendrier et le budget** de la véloroute, dont la vocation est d'abord touristique.

Concernant le passage par la route du Chéran, la Région précise qu'elle a choisi de **desservir directement le centre-bourg de Marigny-Saint-Marcel** en concertation avec la commune, en lien avec l'opération d'aménagement en projet dans le secteur.

La maîtrise d'ouvrage **prendra attache avec les agriculteurs concernés et leurs représentants** afin de définir avec eux la meilleure insertion de la véloroute au regard de leurs contraintes et points d'attention.

La Véloroute de l'Albanais constituera une **alternative sécurisée et agréable à la route départementale** qui relie Rumilly à Marigny-Saint-Marcel, en alternant voies vertes séparées de la chaussée et partages de voiries faiblement circulées. La Région confirme, au regard du faible trafic constaté, que la véloroute entre Vons et Chède sera matérialisée par une **signalétique dédiée** à la véloroute de l'Albanais.

Ci-dessous : Carte de la localisation des principaux problèmes de sécurité évoqués lors de la concertation



03. UNE MULTITUDE D’USAGES À CONSIDÉRER

Les problématiques de cohabitation des usages occupent 14% des arguments d’amélioration du projet. Les **usages existants sont nombreux** sur le futur tracé et une part importante des participants anticipe des conflits d’usage que la véloroute pourrait induire. C’est un thème que les participants ont pu explorer en profondeur lors des **ateliers publics. Trois grands groupes d’usagers du territoire** se distinguent : les futurs usagers de la véloroute, les riverains et les agriculteurs.

Les futurs usagers de la véloroute

La véloroute de l’Albanais a vocation à constituer une offre de mobilité durable, faiblement carbonée et ouverte au plus grand nombre. Les usagers actuels du territoire ont fait part de leurs propositions :

- Les participants se déclarant **cyclistes du quotidien** demandent majoritairement à renforcer la sécurité du tracé et des liaisons supplémentaires pour relier leur lieu de vie ou de travail. (Cf Les projets connexes p. 33 à 35) ;
- D’autres, cyclistes plus occasionnels, demandent **d’aménager le tracé en priorité pour les enfants et en tenant compte des grands gabarits vélo** (vélos équipés avec siège enfant, sacoches, vélos cargos, vélos solaires...). Notamment pour la passerelle de Rumilly ;
- Un **club cyclosportif** juge le tracé globalement inadapté à sa pratique du vélo (formation de peloton, vitesse). Les cyclosportifs évitent les cœurs de ville et considèrent, pour certains, que les desservir « *dénature le projet initial* » ;
- En général les usagers souhaitent une plus grande largeur pour la voie verte (plus de 3m) pour éviter les conflits entre usagers et des solutions pour la **cohabitation entre vélo de route et les usagers plus lents**. « *Le long des lacs d’Annecy et du Bourget, les usages peuvent entrer en conflit, entre promenade et pratique sportive* » ;
- Les **piétons** craignent une mauvaise cohabitation avec les cyclistes « *Les itinéraires partagés ne sont adaptés qu’avec des flux piétons et cyclistes faibles à modérés.* ». Les secteurs décrits comme problématiques sont :
 - Aux abords des étangs. « *Beaucoup d’enfants, de poussettes et de promeneurs fréquentent les étangs* » ;
 - Sur le chemin agricole longeant la voie ferrée au niveau de Braille fréquenté par des enfants et promeneurs ;
 - Au niveau du passage à niveau 18 à Entrelacs, où le chemin est fréquenté par les promeneurs et chiens en liberté. Il y a également la crainte que des véhicules motorisés utilisent la véloroute. « *Si on ajoute des vélos et que l’on goudronne le chemin, cela ne risque-t-il pas d’attirer encore plus de véhicules ?* » ;
 - Dans Rumilly, rue des écoles.
- Des **personnes à mobilité réduite** (PMR), souhaitent être prises en compte pour le choix du revêtement, des aménagements de la voie et des haltes afin que ces zones soient circulables avec un fauteuil « *Les personnes à mobilité réduite sont souvent des usagers.ères des infrastructures piétonnes et cyclables, est-il possible d’aménager en conséquence les aires de services et haltes-repos ?* » ;
- Enfin des pratiquants du **roller** souhaitent pouvoir rouler sur la véloroute, au moins sur une distance de 10km autour des villes, ce qui implique notamment des choix de revêtements adaptés à leur pratique.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D’OUVRAGE

Les référentiels d’aménagements cyclables prévoient une largeur **minimum de 3 mètres** pour les voies vertes et pistes cyclables bidirectionnelles. Quand ce sera possible, elle sera portée à 4 mètres de large hors accotements éventuels. Trois mètres correspondent donc à un minimum, à adapter au contexte et aux contraintes locales. La **reconstruction de la rampe d’accès Sud** et la modification des dispositifs de restriction d’accès amélioreront l’accessibilité globale de la passerelle, pour les personnes à mobilité réduite comme pour les cycles.

Sur le sujet des pratiques particulières sur la véloroute, l’infrastructure cherche à accueillir un maximum d’usagers et sera accessible à toute pratique cyclable, sportive ou non. Elle sera aussi adaptée aux **PMR, rollers et piétons**. 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, surtout en cœur de ville et dans les endroits fréquentés par les piétons. La véloroute constituera une offre structurante de mobilité active, accessible au plus grand nombre, mais il appartient à chacun de définir son itinéraire en fonction de ses besoins et de sa pratique.

La **cohabitation entre cyclistes et piétons** est prise en compte dès aujourd’hui dans la conception du projet. Il convient de rappeler qu’il est très peu probable qu’une collision ait lieu entre un cycliste et un piéton ou un animal domestique. Seuls 3% des accidents répertoriés de piéton impliquent aussi un cycliste et 94% de ces incidents ont eu lieu hors d’une voie cyclable (Source : Ministère de l’Intérieur, 2021). Sur toute l’année 2021, en France, seuls 11 accidents impliquant un cycliste et un animal domestique ont été répertoriés.

Enfin les **panneaux d’obligation d’utiliser la piste cyclable** (pictogramme vélo dans un cercle bleu) relèvent aujourd’hui plutôt de l’exception que de la règle. En l’espèce, il est encore trop tôt pour confirmer ou non leur présence, qui dépendra des arrêtés de police de la circulation, pris par chaque commune.

Les riverains

Le choix entre la variante du **hameau de Braille** et le tracé de référence le long de la voie SNCF a fait l’objet de débats de fond, notamment à l’occasion de temps de travail dédiés lors des réunions publiques, sur certaines tables.

D’une part, un tracé, voire la création d’une halte à Braille, est demandé par certains participants « *pour éviter d’impacter les étangs, découvrir le patrimoine et utiliser les voies enrobées existantes* ».

Pour les participants se déclarant habitants de Braille, **la traversée de ce hameau par la Véloroute n’est pas souhaitée**. Ils témoignent d’incivilités et de conflits d’usages actuels « *les véhicules roulent à vive allure sans prêter attention aux riverains* », « *le parking de braille est déjà saturé le week-end* », « *les camions du dépôt pétrolier voisin, les livreurs en plus de la desserte agricole utilisent les routes de Braille* ». Ils craignent que le fléchage d’une véloroute à travers le hameau génère un trafic supplémentaire dans un secteur inadapté « *Nous habitons ici pour la tranquillité et non pour avoir des centaines de vélos qui passent devant chez nous, regardent ce qui se passe dans nos jardins et habitations tous les jours de l’année.* » et préconisent de passer le long de la voie ferrée.

A contrario, un riverain de ce **chemin qui longe la voie ferrée et l’étang de Braille** indique ne pas souhaiter qu’il soit davantage emprunté par les cyclistes « *Ce chemin fait cohabiter de multiples usagers : marcheurs, coureurs à pied, quelques chevaux et vététistes, agriculteurs locaux et leur troupeau, entreprises de travaux agricoles, riverains [...] La véloroute) va supprimer tout cet équilibre entre usagers. Ce tracé est une agression aux populations locales qui se voient imposer un tracé sans être considérées.* »

En général sur le tracé, certains riverains craignent d’être gênés par la **fréquentation touristique du secteur** « *dès lors qu’un sentier traverse un hameau ou une zone habitée, la quiétude des lieux n’est plus assurée.* ».

Enfin la **copropriété « La Clé des Champs »** à Marigny Saint Marcel a demandé des précisions vis-à-vis du tracé qui rejoint le centre-bourg de Marigny-Saint-Marcel.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D’OUVRAGE

La maîtrise d’ouvrage prend note du souhait exprimé par des **habitants de Braille** que la véloroute en contourne le hameau via le tracé de référence. **Il est décidé de ne pas retenir cette variante** pour la suite des études. Les conditions de circulation dans le hameau de Braille ne seront donc pas modifiées par la véloroute.

La Région précise, pour Marigny-Saint-Marcel, que sur les cartes du dossier de concertation, le tracé symbolise une **intention de la desserte** du centre bourg. Le tracé réel est en cours de définition avec le maire de Marigny-Saint-Marcel, en lien avec les opérations immobilières qui auront lieu dans la commune.

Pour terminer, certains riverains **automobilistes** craignent des conflits d’usage sur les voies partagées et souhaitent que la fluidité du trafic automobile soit d’abord améliorée « *Ne serait-il pas préférable de faire déjà quelque chose pour les problèmes de circulation dus aux croisements (feux) et au passage à niveau de la gare, avant d’ajouter la circulation des vélos ?* ».

D’autres participants, pour leur part, souhaitent des limitations de vitesses sur les sections en voirie partagée et craignent que la véloroute soit utilisée par des véhicules motorisés « *Quid de l’impact d’une voie goudronnée sur les usages et le développement de nouveaux usages pas forcément bienvenus (les 4x4 essaient déjà de passer) ?* ».

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D’OUVRAGE

La véloroute s’intégrera dans le carrefour à feu à l’extrémité sud de la rue Benoit Perret à Entrelacs sans induire de contrainte de circulation routière supplémentaire à proximité du passage à niveau de la gare.

Il convient de rappeler que **le Code de la route s’applique** intégralement sur les véloroutes et voies vertes. L’accès aux véhicules motorisés est interdit (sauf ayants droits) et aucun mode n’y est prioritaire sur les autres. La signalisation horizontale facilitera la compréhension des règles de circulation par le plus grand nombre.
Pour éviter les **mésusages de la véloroute**, comme l’utilisation par des véhicules non autorisés, des dispositifs de restriction d’accès ou des mises en impasse pourront être réalisés, après échanges avec les ayants droits.

A noter que l’objectif du projet est d’**offrir des alternatives** afin de permettre aux personnes non motorisées (cyclistes, piétons...) de réaliser de manière confortable et sécurisée des trajets qui jusqu’ici ne pouvaient être réalisés qu’en voiture. La Région attend donc un report modal et une faible augmentation totale de la fréquentation sur les voiries partagées.
Au-delà, et de la même manière que pour l’ensemble du domaine public qui relève du patrimoine communal, les **conditions réglementaires de circulation seront définies au plus près des territoires**, en relation avec les Maires, détenteurs du pouvoir de police de la circulation.

Les agriculteurs

La véloroute traverse la Zone Agricole Protégée de l’Albanais. Des agriculteurs témoignent de la **difficulté de faire cohabiter leur activité** avec la présence d’une véloroute. « *Avez-vous imaginé 100 ou 200 cyclistes derrière un troupeau de vaches ou croisant un tracteur transportant du fumier ou du lisier ? Quel avenir réserve-t-on aux agriculteurs du secteur ?* ».

Ils demandent des garanties pour éviter les contraintes sur leur activité :

- **Limiter l’utilisation de terres agricoles** : utiliser les chemins imperméabilisés existants, préférer la route du Chéran au chemin des Echottiers, par exemple ;
- Communiquer à la chambre d’agriculture les **emprises totales** du projet et de son chantier sur les terres agricoles ;
- Préservation des **accès aux parcelles agricoles** pour les agriculteurs, en tenant compte du gabarit des véhicules agricoles (tracteur, moissonneuse-batteuse...) et permettre la circulation de troupeaux ;
- Veiller à la stabilisation et à la sécurisation des abords et accotements des aménagements cyclables pendant leur construction et leur utilisation.
- Demande de clarifier la **responsabilité** des agriculteurs quant à l’**entretien de la voie** (terre et lisier déposés par les pneus ou troupeaux), voie abîmée par tracteur chargé... ;
- Demande de clarifier la **responsabilité** des agriculteurs en cas d’**accident** (chien sans laisse, accrochage avec cycliste, accident à cause des matières déposées sur la véloroute...);
- Éviter la venue de promeneurs et cyclistes sur les terrains agricoles « *éviter tout débordement des usagers au sein des espaces privés agricoles proches.* ».

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D’OUVRAGE

La maîtrise d’ouvrage confirme que la cohabitation des usages est une thématique centrale de la concertation, qui a vocation à alimenter les décisions et études à venir.

La maîtrise d’ouvrage affine actuellement **l’étude des impacts fonciers précis et engagera des rencontres avec la Chambre d’Agriculture et avec les agriculteurs et riverains concernés**, afin d’identifier finement leurs contraintes, répondre à leurs questions et proposer des configurations qui considéreront l’ensemble des usages souhaités, sous les angles du confort et de la sécurité.

Il est rappelé que les exploitants agricoles font partie des usagers ayant **accès aux voies vertes**.

L’entretien et la maintenance de la véloroute seront réalisés par les **gestionnaires de voirie** habituels : communes, intercommunalités et départements une fois l’ouvrage terminé. La question des déchets liés à l’activité agricole sera travaillée avec eux ainsi qu’avec les représentants du monde agricole. En cas d’accident de la route, le statut de voie verte n’a pas d’effet sur les **responsabilités** qui incombent à chaque usager.

04. PRÉSERVER L'ENVIRONNEMENT ET LA BIODIVERSITÉ

Évoqué dans 8% des arguments, l'environnement est un thème transversal sur lequel une partie des participants attend des réponses.

Des participants et certaines associations environnementales soulignent l'intérêt du tracé retenu à proximité des étangs de Crosagny, Braille et Beaumont : *« Je vois que le tracé retenu ne passe pas par l'étang de Crosagny et c'est une bonne chose. Ensuite je constate que le cheminement le long de la Deyse entre la Bottière et Albens est abandonné, encore une bonne chose. Privilégier le cheminement le long de la voie ferrée était une évidence. »*.

D'autres participants demandent à la maîtrise d'ouvrage d'accorder un soin particulier à :

- La **zone Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) de la base de loisirs**, afin de préserver l'avifaune ;
- Limiter **l'imperméabilisation des sols** en privilégiant au maximum l'existant (cela est valable pour des arguments environnementaux comme agricoles) *« Vous dites préserver les milieux naturels en créant une voie verte enrobée de 3 mètres de large minimum au milieu des champs »* ;
- La **gestion des eaux** pluviales et le maintien de la fonctionnalité des **zones humides**. *« (Le projet) va altérer de façon durable la fonction écologique de cette zone humide, venir déstructurer le sol qui fait office d'éponge en période de fortes précipitations. »* ;
- La sensibilité environnementale des **étangs de Braille, de Beaumont et de Crosagny** (Zone Natura 2000 et ZNIEFF) :
 - Des réserves sont formulées vis-à-vis de la **création d'une halte** à leur proximité, car elle causerait une sur-fréquentation qui dérangerait les milieux, la faune et générerait des déchets. *« Préserver les étangs de l'affluence de touristes : grand risque de perturbation des écosystèmes »*. La Commune de Bloye a indiqué ne pas souhaiter de halte conséquente dans ce secteur (cf La question de l'emplacement et de l'équipement des haltes p30 à 31)
 - Certains participants souhaitent que soient étudiés finement les effets éventuellement induits par la véloroute sur ce secteur ;
 - Préservation de l'**avifaune** et en particulier de la halte migratoire à Crosagny ;
 - Demande de préservation des **zones de reproduction d'amphibiens** signalées par une association ;
 - Ne pas aménager de nouveaux **chemins** pour mener aux étangs : *« garder des chemins naturels »* ;
 - A cette occasion, ces participants proposent de créer la halte à Braille. Avec une demande de préserver le marais. *« On peut craindre des nuisances pour le marais de Braille mais ce tracé est préférable à celui qui se rapprocherait de l'étang de Crosagny. Si une surlargeur doit être trouvée, il faut éviter de prélever sur le marais. »* ;
 - L'Association des Etangs et du Moulin de Crosagny est *« opposée au passage de la véloroute sur les chemins longeant l'étang entre le moulin et le parking de Salagine (Bloye) ou celui de Braille (Entrelacs) »*.

Enfin, si des **mesures compensatoires** sont nécessaires, les agriculteurs demandent qu'elles soient créées **en dehors des espaces agricoles**. Les participants demandent la **plantation de haies et d'arbres** pour compenser les effets d'imperméabilisation des sols et la chaleur que pourrait générer le nouveau revêtement.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La véloroute de l'Albanais est un projet qui vise à **préserver l'environnement dès sa conception**, comme cela a été souligné par certains participants. 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).

Pour éviter ces effets sur le milieu naturel, la Région réalise actuellement des **inventaires sur 4 saisons** pour caractériser la sensibilité de la faune, de la flore et des habitats. Ils ont été lancés pendant l'été 2023, sur et autour du tracé et seront terminés en juillet 2024. De plus, **des échanges avec les associations environnementales** seront organisés afin de traiter les points durs éventuels.

A propos de la **halte envisagée à proximité des étangs**, le tracé retenu correspond à l'option la plus éloignée de l'étang de Crosagny tout en passant à proximité. L'objectif est d'offrir une desserte touristique du lieu tout en le **préservant d'un trafic de transit** trop soutenu. De plus, cette véloroute pourrait permettre à une partie des personnes qui venaient à l'étang en voiture de plutôt **prendre leur vélo**, ce qui aura un effet bénéfique sur la qualité de l'air et la biodiversité. La maîtrise d'ouvrage **s'engage à ne pas réaliser de halte cycliste conséquente à proximité des étangs** et tiendra compte des arguments formulés pendant la concertation préalable pour décider de la réalisation ou non d'une halte dans ce secteur.

05. GARANTIR L'INTÉRÊT TOURISTIQUE ET ÉCONOMIQUE DU PROJET

Bien que la véloroute de l'Albanais se veuille aussi destinée aux déplacements du quotidien, elle est bien reconnue par les participants comme un **projet de valorisation touristique et patrimoniale de l'Albanais**. C'est pourquoi 8% des arguments mettent ce point en avant. *« Notre territoire n'est pas une destination touristique reconnue. Il offre pourtant de beaux trésors à découvrir pour un tourisme doux. »*

Ces participants souhaitent que la véloroute desserve un maximum de **points d'intérêt patrimoniaux** (naturel, paysager et bâti) du secteur ainsi que de commerces :

- La **traversée de Rumilly** est le premier point d'amélioration. Certains participants souhaitent un tracé au plus près du centre historique pour valoriser le patrimoine et les commerces. *« Pourquoi ne pas faire passer la véloroute par le cœur du vieux Rumilly pour, d'une part faire vivre le centre rumillien moribond, d'autre part pour offrir une halte liée à l'activité commerciale en recréant du passage pour plus de vie. »*
- Quelques participants demandent **d'éviter la Zone industrielle** Sud de Rumilly et de passer par le hameau de Balvay ;
- D'autres souhaitent **éviter de longer la RD3 en direction de Marigny-Saint-Marcel** et de préférer le passage par les chemins existant autour du plan d'eau de Rumilly ;
- De nombreux participants soulignent l'attrait touristique de la route du Chéran *« Petite route très peu fréquentée, au charme inégalé tous le long du parcours Albanais, cette section est de toute beauté par son environnement naturel et son alignement d'arbres remarquables. »* ;
- D'autres préféreraient **éviter de longer les infrastructures ferroviaires**, peu ombragées et jugées peu esthétiques.

Concernant les haltes, les participants :

- Soulignent l'intérêt d'une halte près du **Pont Coppet** étant donné son intérêt patrimonial ;
- Souhaitent que des **panneaux informatifs** soient implantés sur les différents sites (histoire du pont Coppet, histoire du Fier...) ;
- Doutent, pour certains, de l'intérêt d'une halte aux **à proximité des étangs de Beaumont, Crosagny et Braille**, dont le paysage est jugé par eux peu remarquable ;
- Proposent, pour certains, de créer une **halte supplémentaire à Vons** pour mettre en valeur le four à pain ou le château ;
- De manière générale, plusieurs demandes ont été formulées de conserver l'esprit des sites en **limitant leurs aménagements**. « *Gardons un peu de rusticité.* ».

Certaines suggestions pour améliorer l'intérêt touristique, patrimonial et économique du projet peuvent entrer en conflit avec d'autres remarques relevées sur les thèmes de la cohabitation des usages ou de l'environnement :

- Le passage et l'implantation d'une **halte au hameau de Braille** est jugé plus agréable, ombragé et intéressant patrimoniallement, pour certains participants. « *Le hameau de Braille semble idéal pour l'implantation d'une halte, avec deux points d'intérêt : le bassin et le four à bois.* » ;
- Certaines personnes demandent à **inclure les étangs de Crosagny** dans le projet, qu'ils souhaitent valoriser auprès des visiteurs « *Vous dites valoriser les territoires alors que le site des étangs de Crosagny, son moulin, son observatoire sont écartés du tracé. [...] Du mobilier pédagogique, un moulin, un observatoire à oiseaux, une mare pédagogique permettent d'expliquer et de mettre en valeur ce patrimoine.* ».

Enfin certains participants demandent de **relier tous les centre bourgs alentours à la véloroute**, comme celui d'Hauteville-sur-Fier, pour construire un projet touristique desservant les commerces.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

Pour des raisons tant de sécurité, d'intérêt patrimonial que de desserte des commerces, la maîtrise d'ouvrage décide de **retenir un tracé par la rue Montpelaz**, en lieu et place de la rue des Écoles. La maîtrise d'ouvrage note aussi bien les critiques de certains passages du tracé, qui coïncident pour la plupart avec les remarques sur la sécurité et la cohabitation avec les agriculteurs.

Un temps de travail sur les haltes et points d'intérêts sera mené avec les communes et départements pour **valoriser au mieux le territoire**. La véloroute de l'Albanais a pour vocation d'être un axe structurant des mobilités actives. Les études se poursuivent pour définir l'opportunité et la localisation d'une halte « rustique » à proximité des étangs.

D'autres axes cyclables pourront se connecter à la véloroute et s'y appuyer par la suite, et relier ainsi les centre bourgs, les offres de services (campings, commerces...), les zones d'emplois... Des ajustements pourront être apportés tout au long de l'élaboration du projet, en lien avec les associations, le monde agricole, les cyclistes, les élus locaux et les riverains.

06. LA QUESTION DE L'EMPLACEMENT ET DE L'ÉQUIPEMENT DES HALTES

Les haltes ont surtout été discutées lors des **réunions publiques** et 8% des remarques les concernent. Les participants sont globalement satisfaits des emplacements des haltes « *place disponible, environnement agréable, elles sont régulièrement réparties sur le parcours* ».

Leur localisation précise fait toutefois davantage débat. Les contributeurs suggèrent :

- **Halte du Pont Coppet** : les participants apprécient son intérêt patrimonial même si certains n'y voient pas d'intérêt « *coin peu ensoleillé, peu de place pour aménager* ». Tous demandent les aménagements les plus légers possibles « *pour ne pas dénaturer le site* ». Certains participants suggèrent **d'utiliser l'espace vers la ZAE de Vallières-Rumilly Nord** pour éviter de consommer du terrain et mutualiser les équipements ;
- Pour **l'aire de service de la base de loisirs de Rumilly** : il est proposé de la placer à côté de la maison du vélo pour « *mutualiser l'équipement avec la maison du vélo* », « *éviter les conflits d'usages avec les piétons* » et « *surveiller les équipements* ». C'est la halte à prioriser et qui fait consensus, selon les participants ;
- **Halte à proximité des étangs** :
 - Certains participants suggèrent de la placer près du **Moulin de Crosagny**, qui possède un point d'eau et est assez éloigné des étangs ;
 - Cependant, la Mairie de Bloye est défavorable au projet d'aménagement d'une halte au parking des étangs car c'est « *une zone de milieu naturel, humide, sans assainissement collectif* » ;
 - D'autres participants proposent de la créer à **Braille**, au niveau du parking, du four à pain ou du bassin pour « *permettre aux cyclistes intéressés de découvrir les étangs de Crosagny, le moulin ou Braille, en se déplaçant à pied* ». Cette halte permettrait aussi de faciliter l'installation et l'entretien des équipements.
- Enfin une halte supplémentaire est proposée à **Vons** au niveau du four à pain ou du château.

Concernant les **équipements des haltes**, les participants demandent le plus souvent sur les haltes :

- Un point d'eau ;
- Des tables de pique-nique et bancs ainsi que du mobilier similaire adapté aux PMR ;
- Une poubelle fermée ;
- Du stationnement vélo ;
- Un sol adapté à la circulation en fauteuil ;
- Un abri contre le soleil et la pluie ;
- Des panneaux indication des installations à proximité existantes (toilettes, points d'eau), et des panneaux informatifs sur l'intérêt historique et naturel des différents sites.

Les participants s'accordent à ce que la **base de loisirs soit une aire de service** et accueille des équipements supplémentaires, comme :

- Des toilettes ou toilettes sèches ouvertes toute l'année ;
- Des outils pour les petites réparations ;
- Une station de recharge électrique ;
- Une borne de gonflage de pneu ;
- Une connexion internet ou de l'électricité pour recharger son téléphone.

Toutes ces suggestions sont sous réserve que **ces équipements puissent être entretenus, surveillés** et qu'ils n'affectent pas l'atmosphère des lieux. « *Un aménagement trop lourd pour une halte serait préjudiciable à la beauté du site* »

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage note que l'opportunité des haltes est confirmée à l'issue de la concertation préalable. Elle s'engage à étudier la réalisation d'une halte à proximité du **Pont Coppet**, en lien avec **l'architecte des bâtiments de France**.

L'opportunité d'une halte importante au niveau de la **base de loisir de Rumilly** est confirmée, celle-ci sera donc **étudiée en lien avec la maison du vélo et les gestionnaires du site**. L'opportunité d'une **halte près des étangs** a davantage été débattue. La Région s'engage à **poursuivre la réflexion** sur la meilleure implantation possible, qui pourra conclure à une proposition d'aménagement ou à la décision de ne pas la réaliser.

Les **équipements** mis en place sur les haltes et aires de service sont appréhendés en cohérence avec les recommandations de l'association Vélo & Territoires, et leur aménagement sera réfléchi avec les Communes, Intercommunalités et Départements, chargés de leur **entretien**.

Il est en tout cas assuré que le projet proposera un mobilier **adapté aux personnes à mobilité réduite** et que le choix du revêtement mis en place sera opéré suivant les mêmes critères que pour les sections courantes, l'accessibilité et l'inclusivité figurant parmi ces critères.

07. CHOISIR LE REVÊTEMENT ADAPTÉ

Le revêtement a été relativement peu évoqué lors de la concertation (5% des arguments). Les participants s'étant exprimés sur ce thème souhaitaient notamment débattre avec le maître d'ouvrage des revêtements à envisager.

Les avis exprimés **en faveur de l'enrobé** ont été motivés par le **confort** du revêtement et son **accessibilité** pour un maximum d'usages attendus sur la véloroute (cyclistes, piétons, PMR, rollers, trottinettes...). *"Le stabilisé pénalise fortement les usagers : ce type de revêtement s'abîme vite, supporte mal les intempéries et demande plus d'efforts lorsqu'on roule."*

Sa **solidité** est aussi appréciée pour permettre le passage des tracteurs chargés *"Pensez aux agriculteurs car ils doivent encore pouvoir accéder à leurs champs"*.

De surcroît, des participants regrettent le **manque de confort de certains revêtements actuels** et demandent d'enrober le chemin entre le stand de tir et le plan d'eau de Rumilly, jugé peu roulant et le chemin entre le pont sur le Dadon et le bas de la rue du Moulin, très boueux.

Les arguments avancés **contre l'enrobé** concernent principalement **l'intégration paysagère** de l'infrastructure et la préservation de **l'environnement** (refus de l'imperméabilisation des sols, perception de l'enrobé comme polluant). *"A l'heure où l'on réfléchit à désimperméabiliser les sols, bitumer l'équivalent de 6 terrains de football, en partie dans des espaces d'intérêts écologiques me paraît peu opportun"*

En particulier certains participants demandent que le maître d'ouvrage prévoie un **revêtement perméable** a minima pour le chemin des Échotiers et le passage entre le parking de Braille et le parking de Bloye *"pour les amphibiens très nombreux dans ce passage"*.

La plupart des participants ont une approche pragmatique, demandant une **mixité** tout en faisant de l'écologie et de la perméabilité une clé d'entrée privilégiée dans le choix du revêtement *"Je serais favorable à un mixage des revêtements : très costaud là où il y aura un partage de voirie avec les engins agricoles, roulant mais pas forcément en enrobé partout sur les sections où ce sera possible"* ou un choix centré sur les **capacités d'entretien** des futurs gestionnaires de la véloroute *"Peu importe le revêtement, l'important est d'être capable d'entretenir la voie cyclable"*.

En résumé le revêtement idéal serait *"à la fois solide, drainant, naturel et bien cyclable pour que tous les usagers puissent l'utiliser sans problème"*.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage précise que **le choix des revêtements n'est pas arrêté à ce jour**. Il est actuellement à l'étude chez le maître d'œuvre, qui formulera auprès du maître d'ouvrage et de ses partenaires des **préconisations adaptées** aux contextes traversés.

Le choix du revêtement se fera **en lien avec les gestionnaires** et sur la base d'une **analyse multicritère** avec les clés suivantes : sécurité, confort, accessibilité dans les segments en mixité avec les piétons, cohabitation des usages (notamment agricoles), dimension urbaine, paysagère, patrimoniale, empreinte écologique, durabilité et capacité de maintenance et d'entretien des collectivités gestionnaires.

08. AUTOUR DE LA VÉLOROUTE DE L'ALBANAIS : LES PROJETS CONNEXES

Les projets connexes étaient évoqués dans 9% des remarques formulées lors de la concertation. Les participants souhaitent alerter le maître d'ouvrage des autres projets à proximité de la véloroute, proposer des aménagements supplémentaires ou demander des liaisons additionnelles.

Les autres projets à proximité

Le **projet de doublement de la voie ferrée Aix-les-Bains /Annecy** (entre Rumilly et Marcellaz-Albanais) a été très régulièrement cité par des participants qui s'inquiètent d'une possible incompatibilité des deux projets et que, soit la véloroute doive être refaite à certains endroits, soit la SNCF renonce à ce doublement. Un participant propose une mutualisation des deux projets pour réduire les coûts. *"Un aménagement le long de la voie ferrée ne doit pas remettre en cause le projet de doublement de la voie ferrée qui est stratégique en matière de desserte décarbonée et d'offre de transport en commun pour l'Albanais."*

Le passage apparent de la véloroute dans la **Copropriété "La Clé des Champs"** et, plus largement, la manière dont elle sera intégrée dans le **projet d'aménagement du centre bourg de Marigny-Saint-Marcel** pose question aux riverains. *"L'emplacement prévu de la voie verte est à l'intérieur de la résidence, qui est, sauf erreur de ma part, une voie privée"*.

Enfin, des contributeurs souhaitent que la véloroute soit compatible avec les autres projets de mobilité en cours sur le territoire :

- Augmentation éventuelle de la fréquence du passage de la **ligne de bus n°31** (Annecy-Rumilly via Marigny-Saint-Marcel), sur la route du Chéran. *« Le gabarit de la route sera-t-il adapté ? »* ;
- Projet de mise en accessibilité de la gare de Rumilly ;
- Projets **d'aménagements cyclables du Grand Annecy** (piste cyclable entre Annecy et St. Félix, voie verte entre Héry-sur-Alby et le collège René Long, etc.)

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

Le **projet de doublement des voies ferroviaires porté par SNCF Réseau** ne serait pas réalisé du même côté des voies que la véloroute, les deux projets ne sont donc **pas incompatibles**. La Région échange déjà de manière régulière avec SNCF Réseau pour confirmer à chaque étape la compatibilité de la véloroute avec la sécurité ferroviaire et les projets à venir. La Véloroute de l'Albanais et le projet de doublement des voies sont des **projets indépendants** dont les calendriers de réalisation sont a priori incompatibles. Mutualiser les aménagements ne permettrait pas d'atteindre l'objectif d'une fin des travaux de véloroute en 2027.

La **mise en accessibilité de la gare de Rumilly relève de la SNCF** et est un projet distinct de la véloroute de l'Albanais, qui la desservira.

Concernant la copropriété **La Clé des Champs**, sur ce segment, les représentations cartographiques du dossier de concertation et du site Internet doivent être interprétées comme une **intention de desserte** du centre bourg, dont le tracé réel est en cours de définition avec la commune. Notamment, l'aménagement cyclable s'intégrera dans l'opération à venir d'aménagement du centre bourg.

La véloroute se veut **compatible et complémentaire des autres projets de mobilité du territoire**, en particulier des projets d'aménagement cyclables qui s'y connecteront. Elle se connectera à l'itinéraire des 5 Lacs à Entrelacs et à Alby-sur-Chéran.

Les aménagements supplémentaires

Des aménagements complémentaires sont proposés à la maîtrise d'ouvrage :

- Elargissement de la **passerelle de Rumilly** au-dessus des voies SNCF *« qui ne permet pas aux vélos cargos de passer et tourner aisément, ni de passer à double sens »* ;
- Organisation de **l'intermodalité train-vélo** à la gare de Rumilly *« Il faudrait des aménagements permettant de faciliter l'intermodalité dans le secteur de la gare »* :
 - Aménagement de **l'accès à la voie B** de la gare de Rumilly avec un vélo via l'installation de rampe, d'un ascenseur ou d'un accès par la rue de l'Industrie ;
 - Équipement de la gare en casiers, stationnement vélo sécurisé...
- Création d'une **passerelle** pour relier la rue du Pavé à la Gare de Rumilly ;
- **Sécurisation** de la voie cyclable le long de la route de Saint Félix à Rumilly, qui pourrait servir d'alternative aux clubs cyclosportifs ;
- Aménagement d'un passage inférieur sous la RD3 pour accéder au collège du Chéran *« Cela éviterait un détour et une traversée peu sécurisée pour les collégiens, il permettrait également au professeur d'EPS d'accéder au plan d'eau de Rumilly pour les activités sportives. »* ;
- Installation de **poubelles** sur tout le parcours de la véloroute ;
- Agrandissement de l'accueil et de la taille des places des **parkings** de Crosagny, de Braille et de Salagine *« ne pas négliger l'augmentation de la demande de stationnement. »* ;
- Mise en place d'un **service de vélo-bus** pour les enfants ;
- **Verdissement** de la véloroute pour aider la biodiversité, embellir la voie et procurer de l'ombre aux cyclistes. *« Quitte à modifier les sols il faudrait en profiter pour planter des arbres, arbustes, haies. Ces plantations pourront s'avérer très utiles pour la biodiversité mais aussi pour l'ombrage fourni aux usagers et dans certains cas comme coupe-vent. »*.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La Région note avec intérêt les suggestions émises à ces sujets et en tiendra compte dans les discussions qu'elle entretiendra avec les futurs gestionnaires de la véloroute.

Elle confirme que **la passerelle existante au-dessus des voies SNCF sera conservée**. Son remplacement, coûteux et techniquement complexe n'est pas compatible avec l'objectif de mise en service de la véloroute mi-2027.

La mise en accessibilité de la gare de Rumilly relève de la SNCF et est un **projet distinct** de la véloroute de l'Albanais, qui la desservira. L'accès au quai B de la gare sera rendu possible pour les cycles une fois la mise en accessibilité réalisée.

La maîtrise d'ouvrage indique que, si les propositions de tracés complémentaires présentent bien un intérêt, le projet de véloroute de l'Albanais n'a pas vocation à tous les réaliser.

Les liaisons additionnelles

Il est parfois reproché au projet de ne pas assez tenir compte des **déplacements du quotidien**. Des participants proposent ainsi des liaisons entre le projet et :

- Hauteville « *On est plusieurs à habiter Hauteville à aller au travail à Rumilly ou prendre le train à Rumilly. Ça serait super si la route pouvait être aménagée avec une voie pour les vélos (route limitée à 80km/h, un peu stressant en vélo)* » ;
- Val de Fier ;
- Massingy ;
- Moye ;
- Créer un tronçon entre Alby-sur-Chéran et Albens « *pour relier Annecy à Aix les Bains plus directement* » ;
- Les lieux d'apprentissage : L'école Jeanne d'Arc, l'école Joseph Beart, les collèges, gymnases, stades de foot et de rugby ;
- Les parkings relais, dont celui d'Alby-sur-Chéran (sortie 15 de l'A41).

« *Ce réseau secondaire répondrait aux besoins quotidiens pour les trajets domicile-travail ou domicile-école, considérés à l'échelle de la communauté de communes ou des bassins de vie* ».

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage remercie les participants pour ces propositions d'aménagements cyclables complémentaires. La **véloroute de l'Albanais constituera l'axe principal** sur lequel pourront venir se raccorder d'autres itinéraires de desserte. Elle a vocation à proposer un confort d'usage et de service élevé sur un tracé qui répond en premier lieu à un objectif de développement cyclo-touristique, tout en favorisant les mobilités actives du quotidien. Cependant, **d'autres acteurs** (Communes, Intercommunalités, Départements...) **pourront venir relier leurs propres projets d'aménagements cyclables** à la véloroute de l'Albanais.

09. DEMANDES POUR LES SUITES DU PROJET

Pour terminer, quelques demandes et questionnements concernaient explicitement les suites du projet de Véloroute de l'Albanais et l'itinéraire des 5 lacs dont elle est le noyau central.

Dialogue avec les acteurs et le grand public

Au terme de cette concertation préalable, le public demande que la maîtrise d'ouvrage dialogue avec des acteurs spécifiques :

- La chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc et les exploitants agricoles du secteur, pour « *évaluer au cas par cas leurs besoins et ne pas négliger d'autres possibilités d'itinéraires et d'aménagements pour résoudre les points délicats qui seraient identifiés (comme le transit des troupeaux)* » ;

- Les associations environnementales, dont France Nature Environnement (FNE) et la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) ;
- La maison du vélo de Rumilly ;
- Les habitants du hameau de Braille, afin de discuter du passage de la véloroute ou de la création d'une halte. « *Ce projet nécessite une visite des décideurs agents et élus sur le terrain avec la population locale pour comprendre les impacts d'un tel tracé sur ce territoire.* ».

Concernant les contenus des futurs **dossiers à destination du public**, pour l'enquête publique, par exemple, les participants souhaitent pouvoir prendre connaissance des coupes pour chaque tronçon aménagé ainsi que des informations détaillées sur le revêtement, sur les enjeux agricoles et sur les enjeux environnementaux de la zone.

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage a souhaité réaliser la concertation préalable à un **stade suffisamment amont** du projet afin de pouvoir l'amender et **le faire évoluer**. Elle entamera un dialogue avec les acteurs concernés pour construire un projet qui tienne compte des contraintes et des attentes exprimées, tout en répondant à l'intérêt général. Les décisions relatives à ce projet seront prises au sein du Comité de Pilotage, qui rassemble les collectivités concernées et la maîtrise d'ouvrage. Concernant les relations avec le grand public, la maîtrise d'ouvrage s'engage à mettre en place un **processus de concertation continue** dont les modalités restent à définir. D'autre part, elle s'engage à informer les riverains concernés par le projet pendant le processus des études techniques et environnementales. Elle prendra aussi en compte les remarques du public en vue de la constitution du futur dossier d'enquête publique de la véloroute de l'Albanais

Entretien et gestion de la véloroute

Les participants se questionnent sur l'après-projet, c'est-à-dire **l'entretien et la gestion de l'infrastructure**, une fois qu'elle sera livrée par la maîtrise d'ouvrage aux collectivités. Ils demandent plus d'information sur l'identité du ou des futur.s gestionnaire.s, les modalités et la fréquence d'entretien de la véloroute, des haltes et des chemins. « *Qui prendra les compétences d'entretien et de surveillance des équipements ?* »

Ils s'interrogent aussi sur les **restrictions** éventuelles : véloroute obligatoire, interdiction de certains accès aux véhicules motorisés, fonctionnement des points d'eaux des haltes en période de restriction sécheresse...

RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

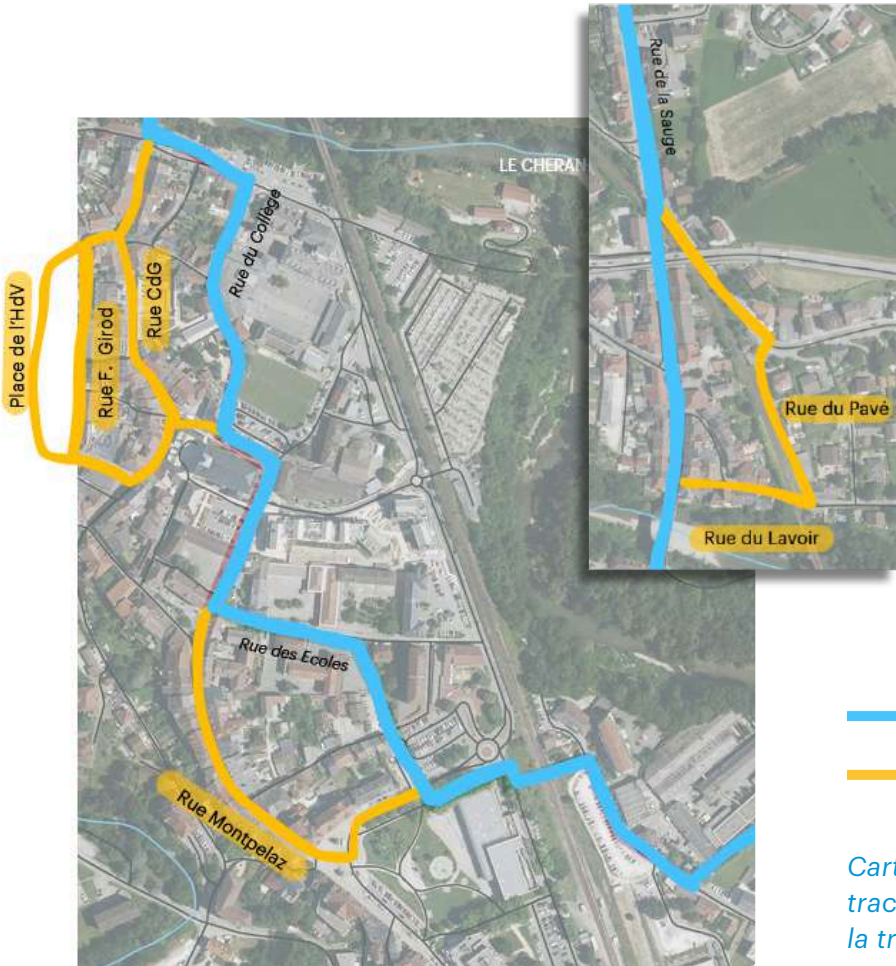
L'exploitation et l'entretien de la véloroute comme des haltes seront assurés par les communes, intercommunalités et Départements, auxquels la Région remettra l'infrastructure une fois achevée. Elle ne peut donc apporter de réponse précise à ces interrogations mais elle s'engage à **animer le dialogue avec et entre les futurs gestionnaires de la voirie**.

TOUS LES TRACÉS PROPOSÉS

Cette section du bilan regroupe toutes les propositions de tracés alternatifs proposés lors de la concertation, lors des ateliers et dans les contributions du public. En voici un résumé :

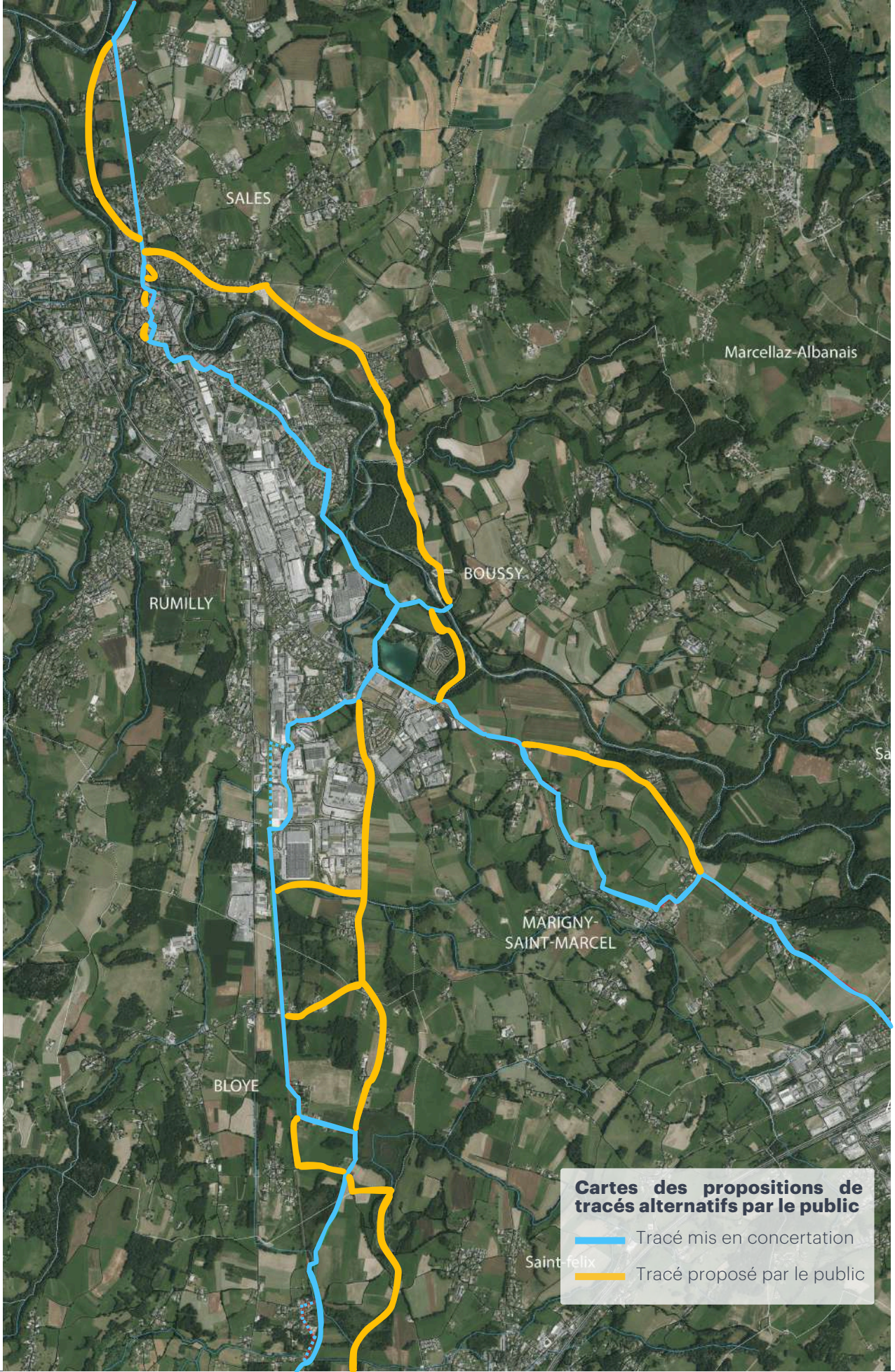
- **Section 1 / Vallières-sur-Fier :**
 - Évitement du centre de Rumilly en reliant Sales et Vallières-sur-Fier via la salle des fêtes de Boussy et la passerelle du plan d'eau;
 - Évitement de la route du Pont Coppet par le projet de doublement de la voie ferrée.
- **Section 2 / Rumilly :**
 - Évitement de la passerelle SNCF via la rue du Pavé et du Lavoir;
 - Passage par le centre ancien (Rue Frédéric Girod, Pl. de l'Hôtel de ville, Pl. Grenette...);
 - Évitement de la rue des Écoles via la rue Montpelaz.
- **Section 3 / Rumilly - Entrelacs :**
 - Évitement de la zone industrielle par la route de St Félix et la route des Étangs;
 - Emprunt de l'itinéraire VTT passant par l'étang et le moulin de Crosagny.
- **Section 3bis / Rumilly-Alby :**
 - Évitement de la RD en contournant le karting par l'Est ;
 - Évitement de la RD et du chemin des Écotiers via la route du Chéran.

ZOOM SUR RUMILLY



- Tracé mis en concertation
- Tracé proposé par le public

Cartes des propositions de tracés alternatifs pour l'entrée et la traversée de Rumilly



Cartes des propositions de tracés alternatifs par le public

- Tracé mis en concertation
- Tracé proposé par le public

CONCLUSIONS DU MAÎTRE D'OUVRAGE

La maîtrise d’ouvrage souligne la forte participation du public à la concertation préalable qui, avec 3 181 participants et 250 contributions, a démontré **l’intérêt du territoire pour l’aménagement de la Véloroute de l’Albanais**.

Par conséquent, le Maître d’ouvrage décide de **poursuivre le projet**. La qualité des échanges et des contributions va lui permettre d’aborder dans des conditions satisfaisantes les études détaillées à venir.

A l’appui des enseignements de la concertation, les études techniques et environnementales détaillées au stade d’avant-projet vont ainsi pouvoir être réalisées, en prenant notamment en compte les **orientations suivantes** :

- Étudier les différents **types de revêtement** proposés à l’aide d’une analyse multicritère ;
- Étudier les **alternatives de tracé** proposées dans le cadre de cette concertation notamment (le passage par la rue Montpelaz / le passage par la route du Chéran, le contournement de la ZI Rumilly par la route de Saint-Félix et Balvay...) ;
- Écarter le tracé par la **rue des Écoles** à Rumilly ;
- Écarter la variante de tracé par le **hameau de Braille** ;
- Mener le projet en **étroite collaboration avec les collectivités locales et les acteurs** concernés par des thématiques spécifiques. Dans cette optique, des associations environnementales, représentants d’agriculteurs et représentants d’usagers seront associés, notamment lors de phases de traitement des points particuliers et sensibles du projet ;
- **Garder le contact avec le grand public** via des temps d’échanges dédiés, aux moments clés, pour l’informer des avancées du projet.

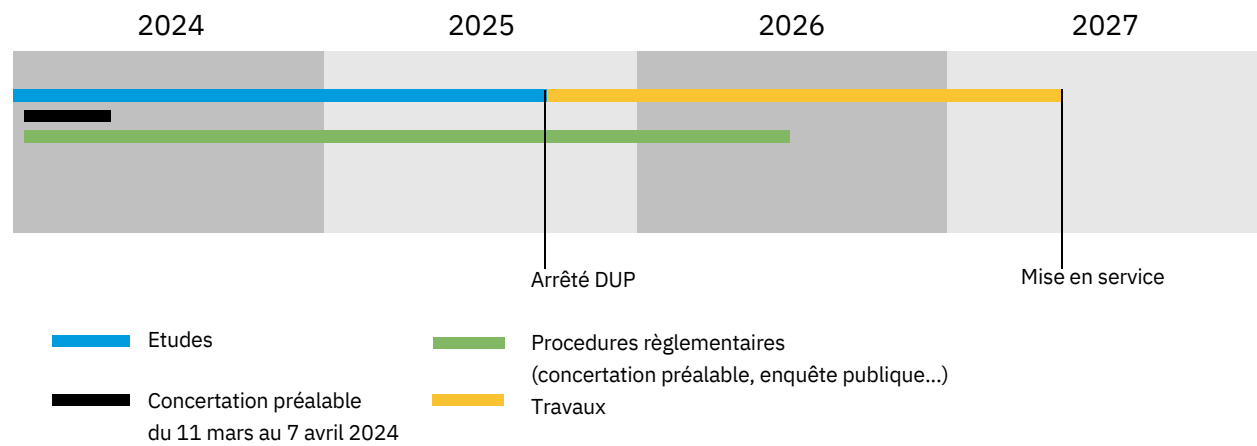


PROCHAINES ÉTAPES

Les études donneront lieu à l’établissement d’un **dossier d’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique (DUP)**. Le projet sera alors présenté en détail à l’occasion d’une enquête publique au cours de laquelle chacun pourra, de nouveau, s’informer et formuler des observations à propos du projet.

Ensuite, il reviendra aux représentants de l’Etat dans les départements d’acter l’intérêt général du projet et de prendre l’arrêté de déclaration d’utilité publique de la Véloroute de l’Albanais.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de la Haute-Savoie reprendront contact avec le territoire ponctuellement dans le cadre de la **consultation continue autour du projet**.



Ci-dessus : calendrier prévisionnel de l’opération

ANNEXES

Annexe 1: délibération n°CP-2023-12 / 02-21-7890 du 15 décembre 2023

CONSEIL REGIONAL
AUVERGNE-RHONE-ALPES

Délibération n°CP-2023-12 / 02-21-7890

DÉLIBÉRATION DE LA COMMISSION PERMANENTE

VÉLOROUTES SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE RÉGION

La Commission Permanente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes en sa réunion du 15 décembre 2023.

- Vu le Code Général des Collectivités territoriales,
- Vu le budget régional,
- Vu la délibération de l'Assemblée plénière du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes n°1450 du 29 mars 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 du Conseil régional n° AP-2021-07 / 08-6-5694 du 2 juillet 2021 donnant délégations à la Commission permanente,
- Vu la délibération n° CP-2022-03 / 02-106-6552 du 18 mars 2022 approuvant la réalisation par la Région, en maîtrise d'ouvrage directe, de la véloroute voie verte des 5 Lacs alpins et de la Via Dolaizon,
- Vu la délibération n°AP-2023-03 / 09-11-7425 du 10 mars 2023 autorisant d'assurer la maîtrise d'ouvrage directe de projets d'aménagement de véloroutes voies vertes constituant des itinéraires véloroutes voies vertes d'intérêt régional ou des axes locaux prioritaires,
- Vu le rapport correspondant de Madame PERNOD Stéphanie, Vice-présidente du Conseil régional,
- Vu l'avis de la commission organique,

Ne prend part ni au débat ni au vote sur la délibération :
- M. WAUQUIEZ Laurent

Après en avoir délibéré.

DÉCIDE

I VIA 5 LACS

I.1 SECTEUR NORD ET SECTEUR CENTRE - CONVENTION PARTENARIALE RELATIVE À LA GOUVERNANCE DU PROJET DE VÉLOROUTE DE LA VIA 5 LACS SUR LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE

1) D'approuver la convention partenariale jointe en annexe n° 1, à conclure avec le

Département de la Haute-Savoie, relative à la gouvernance du projet de la Via 5 Lacs sur le secteur nord et le secteur centre.

I.2 SECTEUR CENTRE - VÉLOROUTE DE L'ALBANAIS - DÉCLARATION D'INTENTION, OUVERTURE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

- 1) D'approuver l'engagement de la concertation préalable volontaire au titre de l'article L.121-17 du code de l'environnement.
- 2) D'approuver la déclaration d'intention conforme à l'article L.121-18 du code de l'environnement jointe en annexe n° 2.
- 3) D'approuver la tenue de cette concertation du 11 mars 2024 au 7 avril 2024 inclus sur les communes de Vallières-sur-Fier (74), Sales (74), Rumilly (74), Boussy (74), Marigny-Saint-Marcel (74), Bloye (74), Entrelacs (73).
- 4) D'approuver les modalités de concertation permettant d'informer le public et de recueillir leur avis :
 - le public sera informé de la tenue de la concertation par voie dématérialisée sur le site internet de la Région, l'espace numérique dédié au projet et les canaux de communication institutionnels des communes concernées, ainsi que par voie d'affichage dans les mairies des communes concernées, à l'hôtel de Région (à Lyon), à l'hôtel du Département de Haute-Savoie (à Annecy), à la Communauté d'agglomération Grand Lac et à la Communauté de communes Rumilly Terre de Savoie, et par voie de publication dans deux journaux régionaux locaux diffusés dans les départements concernés.
 - le dossier de concertation et le registre de concertation destiné à recueillir les avis seront mis à disposition du public sur un espace numérique dédié au projet et en format papier à l'hôtel de Région à Lyon, à l'hôtel du Département de Haute-Savoie à Annecy, à la Communauté d'agglomération Grand Lac, à la Communauté de communes Rumilly Terre de Savoie et dans les mairies des communes concernées.
- 5) D'autoriser monsieur le Président du Conseil régional à procéder aux mesures requises pour l'organisation de la concertation.

II VIA DOLAIZON

CONVENTION DE TRANSFERT DE MAÎTRISE D'OUVRAGE ET DE FINANCEMENT

1) D'approuver la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage et de financement, jointe en annexe n°3, pour l'organisation de la réalisation des études et des travaux ainsi que la remise des ouvrages du projet Via Dolaizon, à conclure avec les communes du Puy-en-Velay, de Vals-près-le-Puy et la Communauté d'agglomération du Puy-en-Velay.

Envoyé en préfecture le 21 décembre 2023
Reçu en préfecture le 21 décembre 2023
Publié le 21 décembre 2023
Numéro AR : 069-200053767-20231215-
Imc180193-DE-1-1

Madame Stéphanie PERNOD

1ère vice-présidente

Maîtrise d'ouvrage :



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

hautesavoie 
le Département

Partenaires :



LE DÉPARTEMENT



Et les communes de Vallières-sur-Fier, Sales, Boussy,
Rumilly, Marigny-Saint-Marcel, Bloye et Entrelacs.

