



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

**haute
savoie**
le Département

Véloroute de l'Albanais

du 11 mars au 7 avril 2024



**Dossier de
concertation préalable**

auvergnerhonealpes.fr



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

A l'heure où les crises économique, climatique, sanitaire remettent en question nos modes de vie, le développement sans précédent des mobilités actives, et notamment du vélo sous toutes ses formes, est une opportunité pour notre Région. L'opportunité pour le plus grand nombre de se déplacer au quotidien en sécurité, de manière économique et décarbonée. L'opportunité pour nos territoires de bénéficier des retombées économiques d'un tourisme durable et bon pour la santé. L'opportunité de faire découvrir nos terroirs et nos paysages aux voyageurs.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a pour objectif d'être la première région de France à atteindre la neutralité carbone. Ainsi, depuis 2016, près de 23,4 millions d'euros ont déjà été investis par la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour soutenir la création de 479 km de véloroutes et de voies vertes. Désormais, la Région entend aller plus loin et se fixe l'objectif de créer 1 000 km d'infrastructures cyclables d'ici à 2028. 130 millions d'euros de la Région seront dédiés à cette ambition.

Plusieurs véloroutes prioritaires ont déjà été identifiées par la Région, au premier rang desquelles l'itinéraire des 5 lacs. Le projet de véloroute de l'Albanais en sera le maillon central, comme un trait d'union entre les lacs d'Annecy et du Bourget. Ce projet offrira un itinéraire sécurisé, performant et confortable pour le plus grand nombre, d'environ 19 kilomètres, qui verra le jour en 2027 pour relier Vallières-sur-Fier, Marigny-Saint-Marcel et Entrelacs via le cœur de Rumilly.

Mobilité du quotidien, loisirs, tourisme... la véloroute de l'Albanais doit répondre aux aspirations de tous et toutes. Notre défi est de concrétiser un projet qui vous corresponde au mieux, le plus rapidement possible, dans le respect des procédures administratives et environnementales.

Pour cela, je vous invite à prendre connaissance de ce dossier et de profiter de ce temps de concertation préalable pour partager vos avis, attentes et questions sur le projet, afin de nous permettre de l'améliorer. D'avance, je vous en remercie.



Qu'est-ce-qu'un dossier de concertation ?

Ce dossier vous permettra de prendre connaissance du projet de véloroute de l'Albanais. Il présente de manière synthétique le tracé proposé, les objectifs et impacts sur le territoire du projet.

Il est le support de référence de la concertation préalable permettant à chacun de donner son avis et d'aboutir à un projet partagé.

Ce dossier décrit les principes généraux du projet en phase amont, il ne s'agit pas de la présentation du projet définitif.

SOMMAIRE

LE PROJET EN BREF	pages 6 à 7
01 Les acteurs du projet	
02 La véloroute de l'Albanais, un maillon central de la véloroute des 5 lacs	
03 Calendrier prévisionnel de l'opération	
CONCERTATION : MODE D'EMPLOI	pages 8 à 9
01 L'objet de la concertation	
02 Les objectifs de la concertation	
03 Les modalités de la concertation	
PRESENTATION GENERALE DU PROJET	pages 10 à 33
01 Les objectifs de la véloroute de l'Albanais	
02 Focus sur les sections	
<i>Section 1 : de Vallières-sur-Fier à Rumilly</i>	
<i>Section 2 : Rumilly</i>	
<i>Section 3 : de Rumilly à Entrelacs</i>	
<i>Section 3 bis : de Rumilly à Alby-sur-Chéran</i>	
DES INFRASTRUCTURES ADAPTÉES AUX USAGES	pages 34 à 39
01 Les différents types d'aménagements cyclables	
02 Les aires de service et haltes-repos	
LES ENJEUX NATURELS ET PATRIMONIAUX	pages 40 à 43
01 Préservation et valorisation de l'environnement	
02 Préservation et valorisation du patrimoine paysager et historique	
L'INTEGRATION DANS LE TERRITOIRE	pages 44 à 47
01 La cohabitation des mobilités	
02 La volonté d'intermodalité	
03 Les projets connexes	
04 Les retombées économiques sur le territoire	
LES SUITES DE LA CONCERTATION	pages 48 à 49
01 Le bilan de concertation	
02 La poursuite des échanges avec le territoire	
03 Les études détaillées	
04 L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique	
05 La phase travaux	

LE PROJET EN BREF



01. LES ACTEURS DU PROJET

Le maître d'ouvrage

La **Région Auvergne-Rhône-Alpes** assure la maîtrise d'ouvrage du projet de véloroute de l'Albanais, objet de cette concertation. A ce titre, elle définit les objectifs, le budget et le calendrier du projet. Elle pilote aussi les études et les travaux.

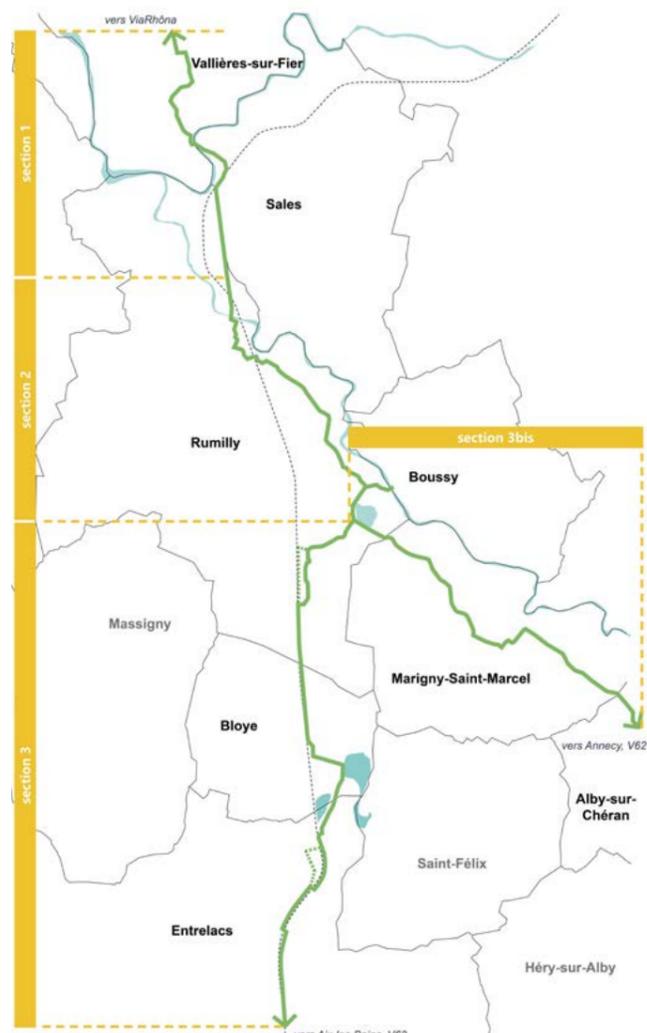
Sur le territoire de la Haute-Savoie, l'itinéraire cyclable Via 5 lacs **est porté à parts égales par le Département de la Haute-Savoie et la Région Auvergne-Rhône-Alpes**. Cette dernière est maître d'ouvrage opérationnel sur la section de l'Albanais, le Département est associé à toute décision ainsi qu'au financement sur son territoire.

Les collectivités locales

Les collectivités locales (communes, intercommunalités, départements) sont partenaires du projet. Elles sont associées aux décisions à travers les différents comités du projet. De plus, elles **exploiteront et entretiendront** la véloroute de l'Albanais ainsi que ses haltes.

Le financement

Le budget du projet est estimé à **6,5 millions d'euros HT** et fait l'objet d'un financement partagé entre l'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le département de la Haute-Savoie et le département de la Savoie. Le département de la Haute-Savoie contribue à hauteur de 50% du financement du projet sur son territoire.



Tracé de la véloroute de l'Albanais

02. LA VÉLOROUTE DE L'ALBANAIS, UN MAILLON CENTRAL DE LA VÉLOROUTE DES 5 LACS

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

En effet, cet itinéraire cyclable permettrait à terme de **relier** 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.

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

Sur le territoire de la Haute-Savoie, la maîtrise d'ouvrage de l'itinéraire des 5 lacs est partagée entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et le Département de Haute-Savoie.

L'itinéraire est divisé en plusieurs tronçons, répondant à des objectifs et des calendriers qui leurs sont propres. Ils sont réalisés indépendamment les uns des autres.



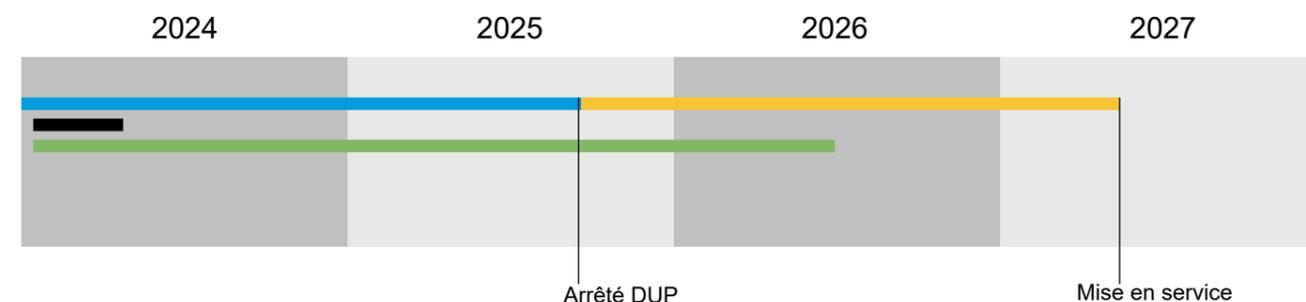
Tracé de la véloroute des 5 lacs

- véloroute de l'Albanais - tracé validé
- offre existante :
- ViaRhôna
- Véloroute du Léman au Mont-Blanc V61
- Véloroutes V62, V63
- options de tracé à valider

La véloroute de l'Albanais est la pierre angulaire pour relier le lac d'Annecy à celui du Bourget, au pied des Bauges et vise les objectifs conjoints de développer le cyclotourisme et favoriser les mobilités actives du quotidien.

Ce dossier de concertation porte exclusivement sur la véloroute de l'Albanais.

03. CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION



- Etudes
- Concertation préalable du 11 mars au 7 avril 2024
- Procédures réglementaires (concertation préalable, enquête publique...)
- Travaux

CONCERTATION : MODE D'EMPLOI

01. L'OBJET DE LA CONCERTATION

La concertation préalable concerne le projet de la véloroute de l'Albanais, reliant les communes de Vallières-sur-Fier (département de Haute-Savoie), Marigny-Saint-Marcel (département de Haute-Savoie) et d'Entrelacs (département de Savoie).

Elle est organisée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et menée en référence aux articles L.121-17 et suivants du Code de l'environnement pour l'ensemble du projet.



02. LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La concertation préalable permet d'**associer toutes les personnes concernées par le projet** (riverains, associations, cyclistes, acteurs économiques, etc) **à son élaboration.**

La concertation préalable a pour objectifs de :

- Donner au public toutes les **informations** nécessaires à la compréhension du projet ;
- **Ecouter, échanger** et recueillir l'**avis** de chacun.

Le public est invité à s'exprimer sur tous les aspects du projet, que ce soit sur son opportunité, son tracé, ses variantes, les équipements souhaités, la cohabitation entre les modes, les vocations attendues pour les haltes...

Les avis recueillis vont permettre de mieux **comprendre les attentes** de tous, d'y apporter des réponses et, le cas échéant, d'y donner une suite dans la poursuite du projet.

03. LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Du **lundi 11 mars au dimanche 07 avril 2024**, toutes les personnes intéressées par le projet sont invitées à s'informer, poser leurs questions et donner leur avis sur le projet de véloroute de l'Albanais.



Pour s'informer

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

- **À l'Hôtel de Région**
101, cours Charlemagne 69002 Lyon
- **Au Conseil Départemental de la Savoie**
Château des Ducs de Savoie 73000 Chambéry
- **Au Conseil Départemental de la Haute-Savoie**
1, rue 30e Régiment d'Infanterie 74000 Annecy
- **Aux sièges des communautés de communes suivantes :**
 - Communauté d'Agglomération Grand Lac
1500, boulevard Lepic 73100 Aix-les-Bains
 - Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie
3, place de la Manufacture 74150 Rumilly
- **Dans les mairies des 7 communes suivantes :**
 - Vallières-sur-Fier
 - Sales
 - Rumilly
 - Boussy
 - Marigny-Saint-Marcel
 - Bloye
 - Entrelacs

Une plateforme collaborative est accessible à :



veloroute-albanais.consultvox.co

- Consultez le dossier
- Suivez les actus du projet
- Posez vos questions
- Donnez votre avis

Des **expositions** sont installées à :

- l'office de tourisme de Rumilly
- la mairie d'Entrelacs



Pour échanger

Deux **réunions publiques** se tiendront :

- **Lundi 18 mars, 18h,**
Salle plurivalente d'Albens
(65, rue René Cassin, Entrelacs)
- **Jeudi 28 mars, 18h,**
Salle des fêtes de Rumilly
(rue du Sophora, Rumilly)



Pour donner son avis

- Lors des réunions publiques
- Via le formulaire disponible sur la **plateforme participative**
- Sur les **registres papier** mis à disposition dans les mairies des 7 communes concernées par le projet, aux horaires d'ouverture habituels.
- Par **courriel** :
concertation.albanais@auvergnhonealpes.fr
- Par **courrier postal** :
Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes
Direction des infrastructures de mobilité /
Concertation publique VELOROUTE ALBANAIS
101 Cours Charlemagne 69002 Lyon

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

01. LES OBJECTIFS DE LA VÉLOROUTE DE L'ALBANAIS

1 Développer les mobilités actives : une ambition régionale pour le vélo

La Région se fixe l'objectif d'être la première région à atteindre la neutralité carbone. Le développement des mobilités actives couplé au développement de l'attractivité touristique du territoire participe de cette volonté.

2 La véloroute comme support de découverte du territoire

Favoriser la pratique du cyclo-tourisme en développant un itinéraire continu et sécurisé qui maillerait l'armature existante des véloroutes ainsi que les différents patrimoines, naturel, culturel et bâti du territoire.

3 La véloroute comme outil fonctionnel de déplacements quotidiens

et d'accès au report modal : marche, vélo, train...

4 Faire cohabiter les modes de déplacement

Elle présentera des séquences diversifiées, adaptées aux contextes ruraux, péri-urbains, urbains des territoires desservis et aux caractéristiques du sol-support.

L'itinéraire cyclable projeté intéressera **différents profils d'utilisateurs** qu'il faudra faire cohabiter et dont il faudra prendre en compte les attentes.

• Les cyclistes « domicile-travail »

Il s'agit d'un public qui se déplace seul avec un souci d'efficacité. Il a vocation à croître avec la démocratisation du vélo à assistance électrique et la desserte de multiples centre-bourgs et zones d'activité, ce report modal étant rendu possible par la véloroute de l'Albanais.

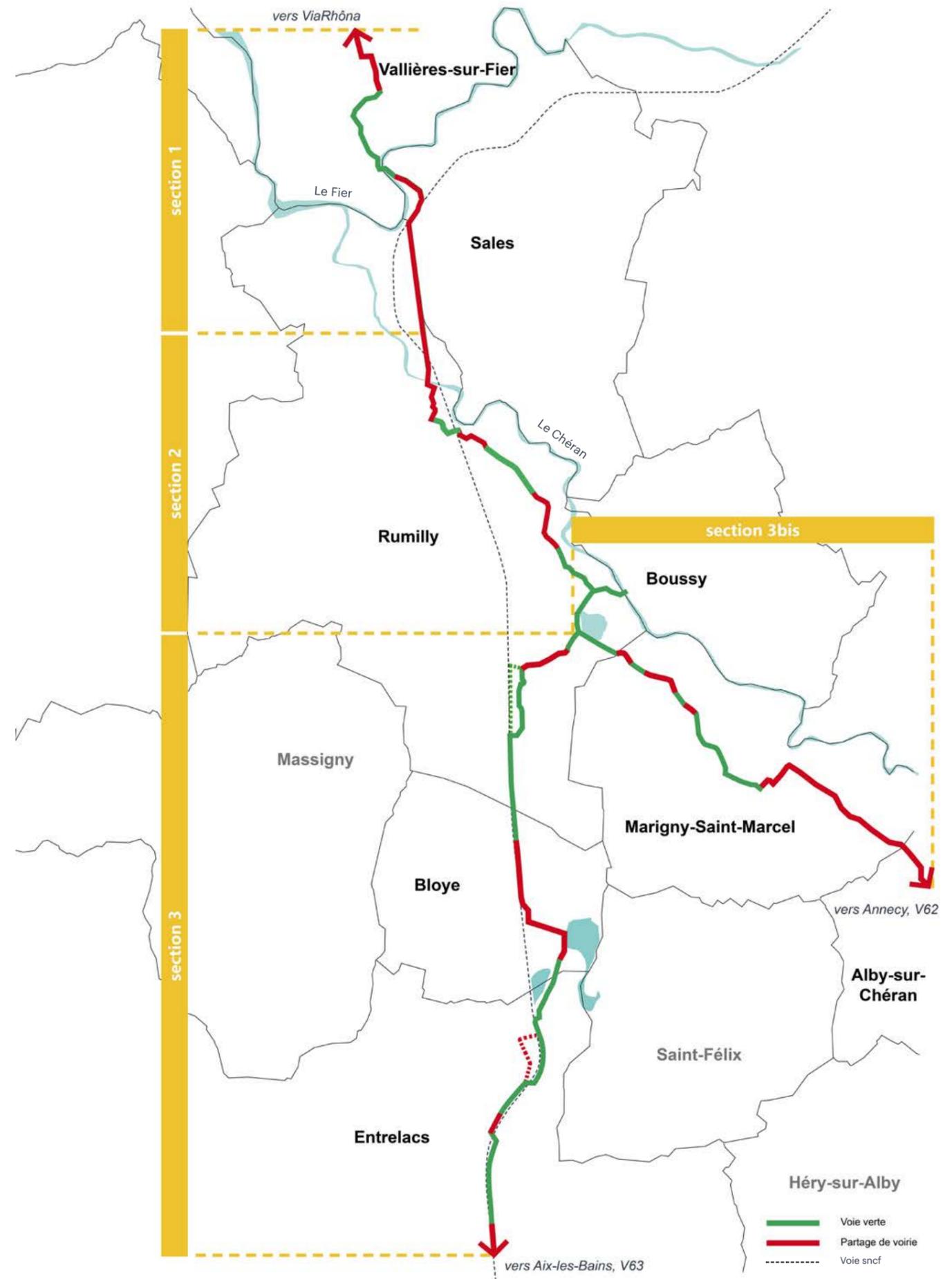


• Les «cyclistes de «loisirs» pour lesquels deux catégories sont à distinguer :

- Les déplacements de loisirs (famille, amis...), de courte portée, lents et ponctués de haltes. Ils recherchent la sécurité, le confort, peu de relief, la découverte.
- La pratique cyclo-sportive, déjà présente localement et qui bénéficiera de la véloroute. Les cyclotouristes longue distance profiteront aussi du renforcement du maillage des véloroutes alpines.

• D'autres utilisateurs

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



02. FOCUS SUR LES SECTIONS

La véloroute de l'Albanais 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 Alby-sur-Chéran.

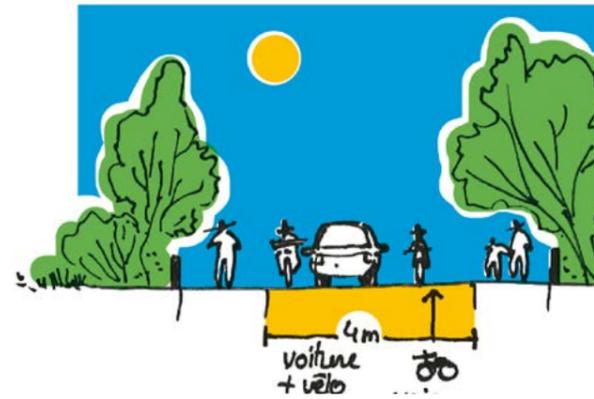
Desservant villes et villages, traversant territoires agricoles et composantes naturelles, la véloroute alterne séquences urbaines et rurales et devient, tour à tour, voie partagée et voie verte dédiée.

SECTION 1 : DE VALLIÈRES-SUR-FIER À RUMILLY

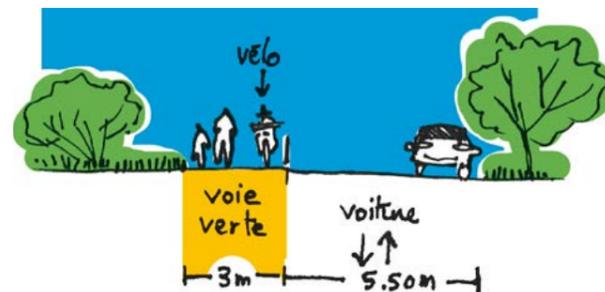
Elle correspond au **tracé Nord de la véloroute de l'Albanais** et pourra se connecter à terme aux autres aménagements cyclables de la **Via Rhôna** au Nord, entre Motz et Seyssel.

Une halte près du **Pont Coppet** est envisagée. Si son opportunité est confirmée, elle sera aménagée dans le respect du lieu et de son histoire.

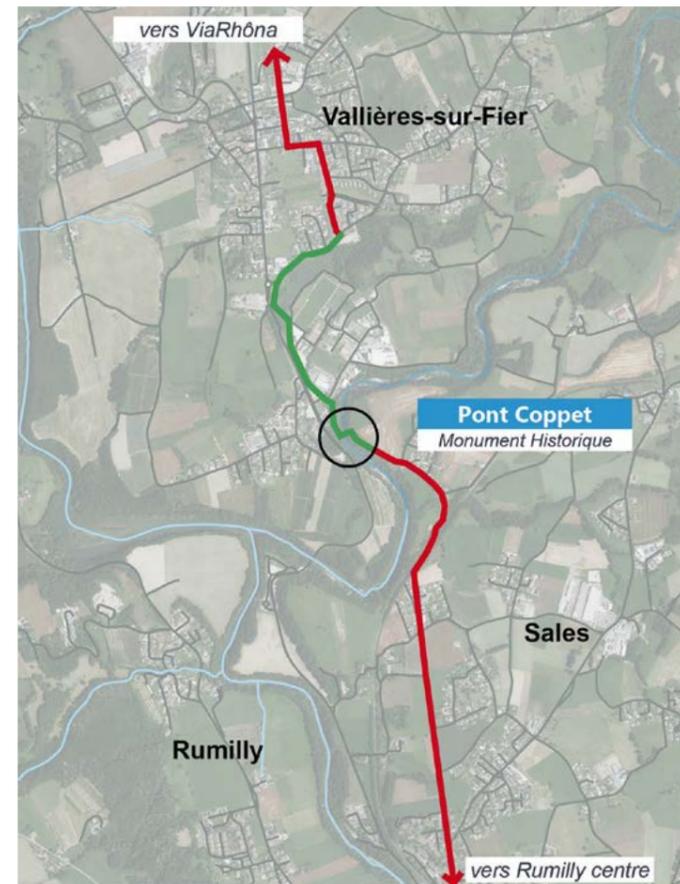
L'opportunité, la localisation et les caractéristiques de la halte sont ouvertes à concertation.



PARTAGE DE VOIRIE



VOIE VERTE



Localisation de la section 1



SECTION 1 : DE VALLIÈRES-SUR-FIER À RUMILLY

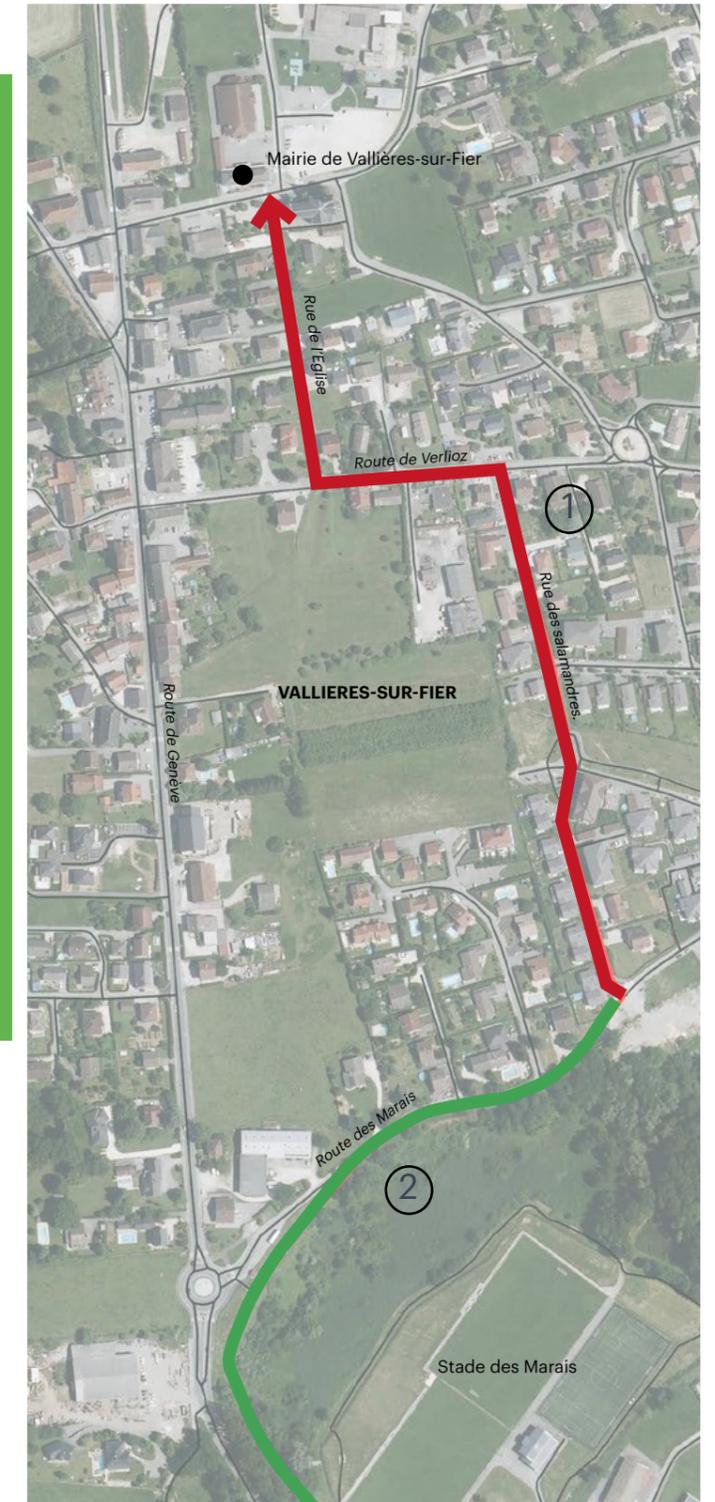
SEGMENT 1

• **Contexte :**
Les quartiers résidentiels traversés bénéficient d'un trafic motorisé modéré qui autorise une cohabitation des usagers.

Plus loin, la route des Marais est propice à un aménagement en site propre qui offrira, en direction du pont Coppet, des vues sur les massifs alpins.

• **Type d'aménagement envisagé :**

1. voie partagée qui tire profit du réseau existant. Il est proposé un double sens cyclable sur des voies motorisées à sens unique
2. Voie verte sur emprise existante



SECTION 1: DE VALLIÈRES-SUR-FIER À RUMILLY

SEGMENT 2

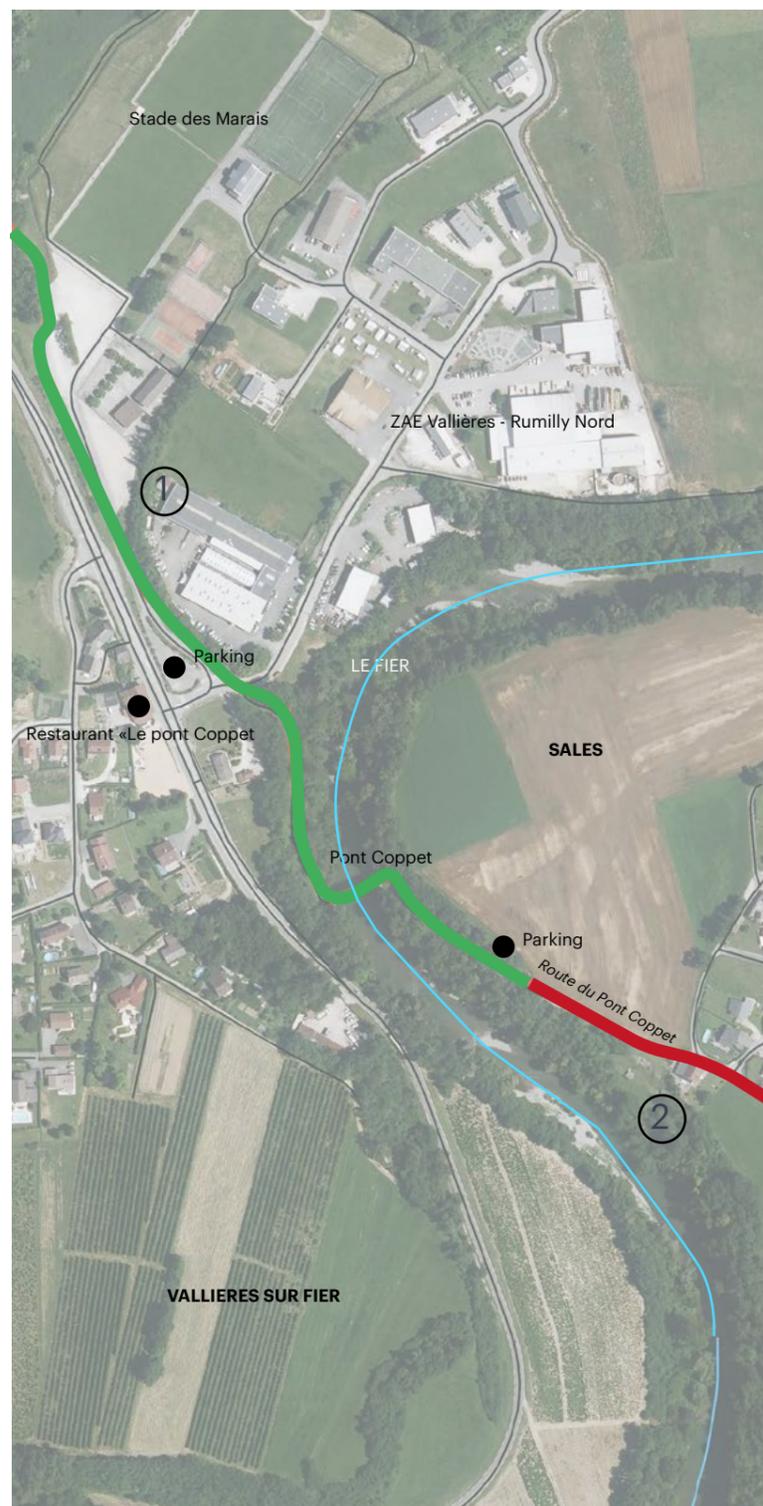
• Contexte :

La voie verte franchit le pont Coppet.
Une halte repos y est envisagée,
bénéficiant de la présence de deux
parkings.

Sur la route du Pont Coppet, la véloroute
est en partage de voirie au gabarit
contraint et support d'un trafic modéré.

• Type d'aménagement envisagé :

1. voie verte sur emprise existante
2. Partage de voirie (par exemple, une
chaussée à voie centrale banalisée)



SECTION 1: DE VALLIÈRES-SUR-FIER À RUMILLY

SEGMENT 3

• Contexte :

Au sortir du parking Sud, la véloroute est en par-
tage de voirie sur la route du Pont Coppet, sans
modification de la desserte ni des accès aux
parcelles agricoles.

• Type d'aménagement envisagé :

Partage de voirie (par exemple, une chaussée à
voie centrale banalisée).

Des aménagements ponctuels permettront
de sécuriser la route et de réduire la vitesse,
aujourd'hui excessive.



SECTION 2 : RUMILLY

Elle correspond à la traversée de Rumilly.

Dans cette séquence urbaine, la véloroute pourra répondre aux **déplacements du quotidien**, favoriser l'intermodalité et permettre des retombées économiques pour les **commerces** de la ville.



Ci-contre, images de référence de rue piétonne et voies partagées à proximité d'un monument historique (église)



SECTION 2 : RUMILLY

SEGMENT 1

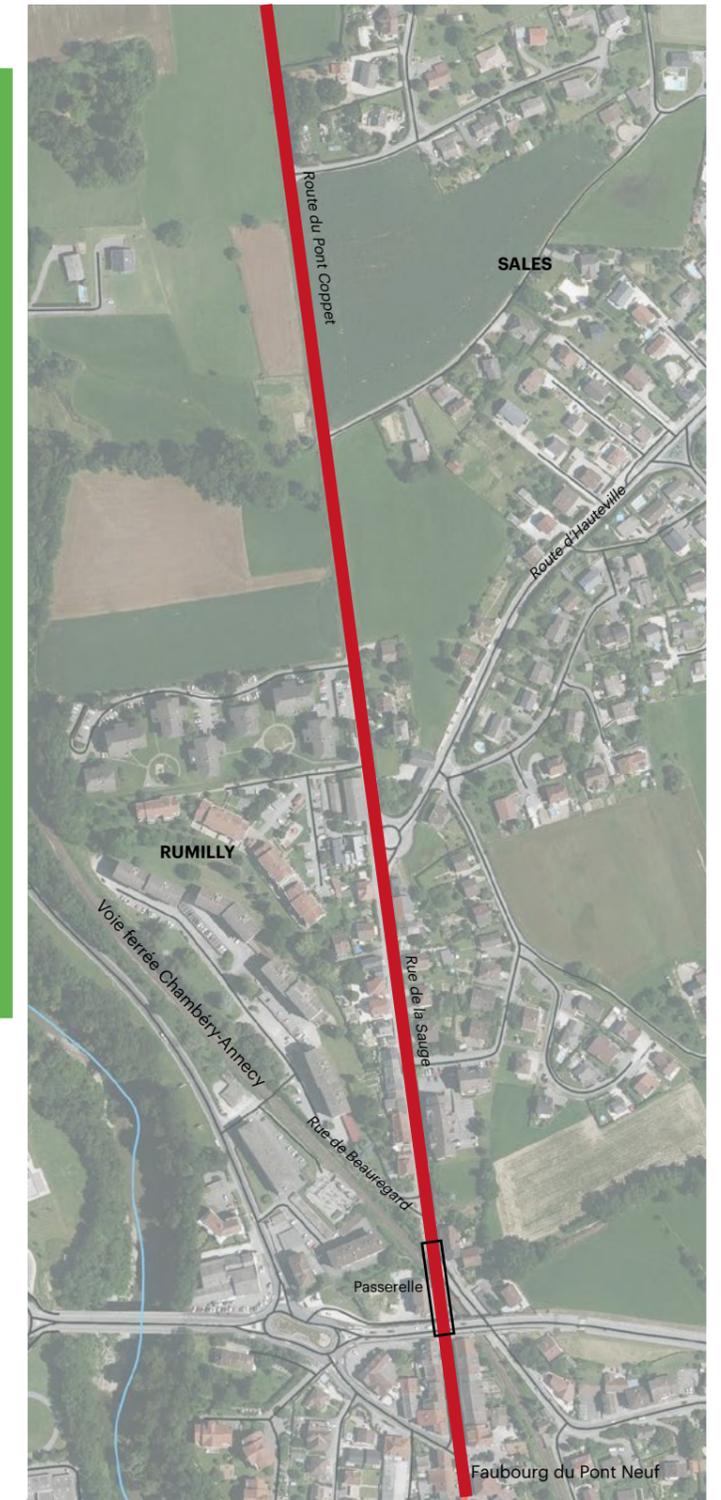
• Contexte :

Contexte urbain matérialisé par l'entrée dans Rumilly. La départementale, route d'Hauteville puis de la Sauge, installe un gabarit plus formalisé au trafic plus soutenu, en direction du centre-ville de Rumilly.

Le projet prévoit d'améliorer significativement l'accessibilité et le confort d'accès à la passerelle de franchissement des voies SNCF en reconstruisant la rampe d'accès sud et en modifiant les dispositifs de restriction d'accès.

• Type d'aménagement envisagé :

Une voie partagée est envisagée sous réserve de la compatibilité avec le trafic motorisé et la vitesse effective. Ces études de trafic sont en cours de réalisation.



SECTION 2 : RUMILLY

SEGMENT 2

• Contexte :

La véloroute s'installe sur une trame de rues étroites, caractéristiques d'un centre ancien, depuis le faubourg du Pont Neuf, jusqu'à la rue Charles de Gaulle, sous l'Eglise Saint Agathe, puis la rue du Collège. Sur l'itinéraire, La rue des Ecoles est récemment restructurée en faveur des modes actifs.

Le tracé est ensuite prolongé jusqu'à la rue de l'industrie, franchissant la voie ferrée.

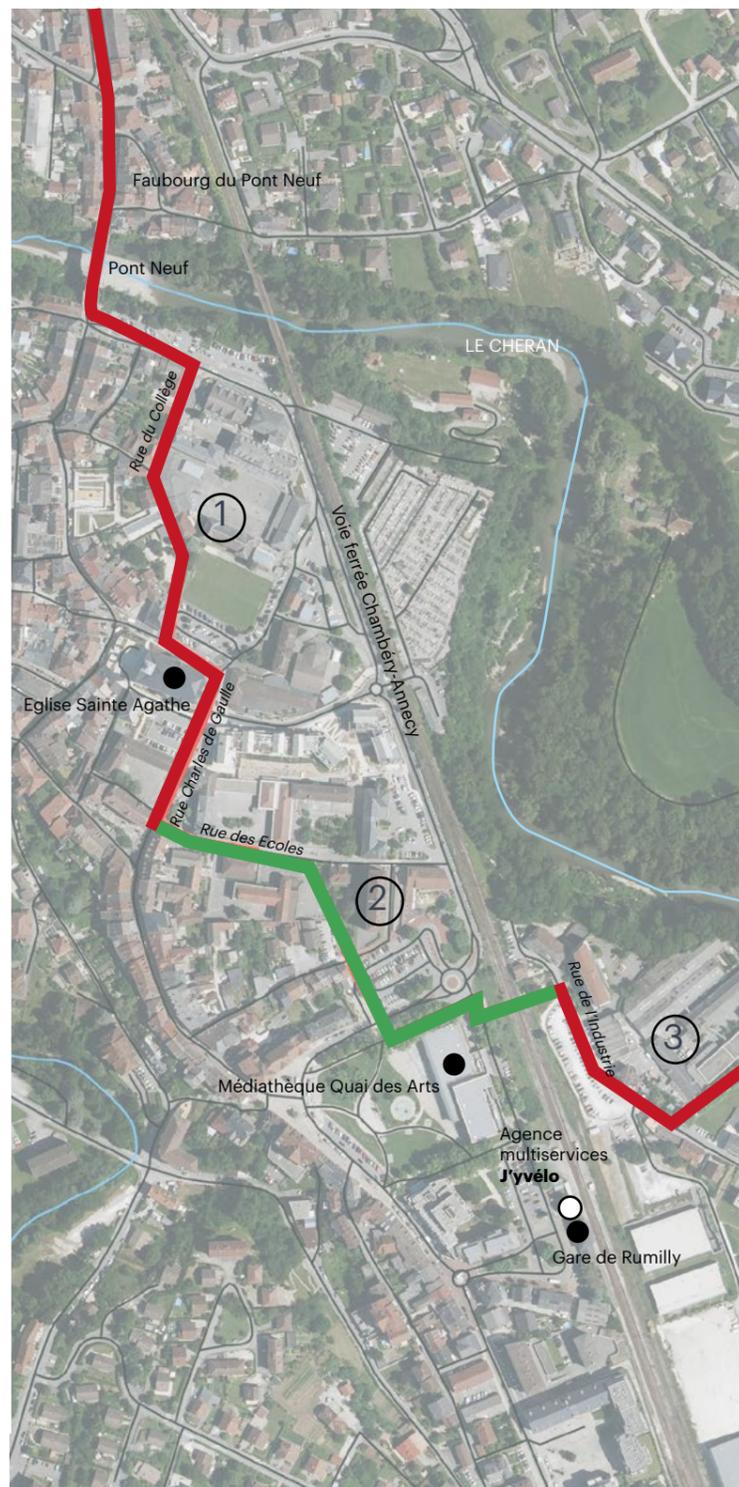
La connexion de la véloroute avec la gare de Rumilly, pôle multimodal à proximité du tracé sera assurée.

•Type d'aménagement envisagé :

1. Voie partagée qui s'adapte aux caractéristiques des réseaux existants et respecte le patrimoine urbain de Rumilly (voiries apaisées de type zone de rencontre, zone 30),

2. Voie verte sur emprise existante empruntant la rue des Ecoles en tirant parti de sa nouvelle vocation,

3. Voie partagée à partir de la rue de l'Industrie, la véloroute est intégrée dans la séquence zone de rencontre de la ville de Rumilly.



SECTION 2 : RUMILLY

SEGMENT 3

• Contexte :

Contexte pavillonnaire, de petits collectifs et d'équipements (stade...).

La rue de Savoie, en impasse, dessert des habitations. Elle est prolongée par la voie verte de la route de la Fuly sur laquelle se poursuit la véloroute de l'Albanais.

•Type d'aménagement envisagé :

1. Voie partagée sur l'emprise de la rue de Savoie en impasse où il est proposé le principe du double sens cyclable,

2. La voie verte existante est maintenue et prolongée sur la section rue des pré Riants / rue des Glières,

3. Voie partagée à partir de la rue des Glières.



SECTION 2 : RUMILLY

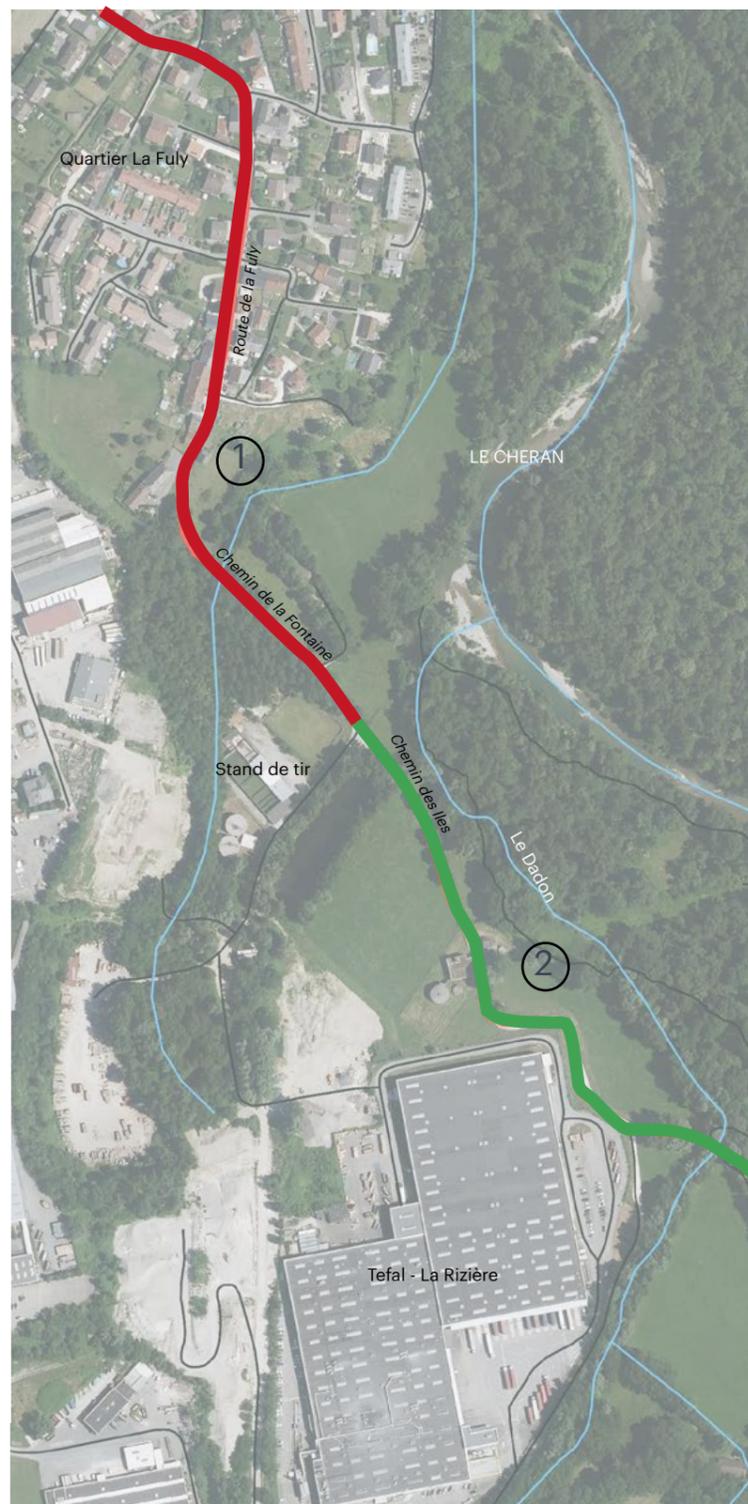
SEGMENT 4

• Contexte :

Le tracé traverse les lotissements bordant la route de la Fuly, jusqu'au chemin de la fontaine qui se termine au stand de tir, sur le chemin d'exploitation des Iles. Le chemin des Iles surplombe Le Dadon, affluent du Chéran.

•Type d'aménagement envisagé :

1. Voie partagée sur route existante dont les conditions de trafic sont adaptées à une cohabitation,
2. Voie verte sur l'emprise existante du chemin des Iles en préservant la fonctionnalité des parcelles agricoles attenantes.



SECTION 2 : RUMILLY

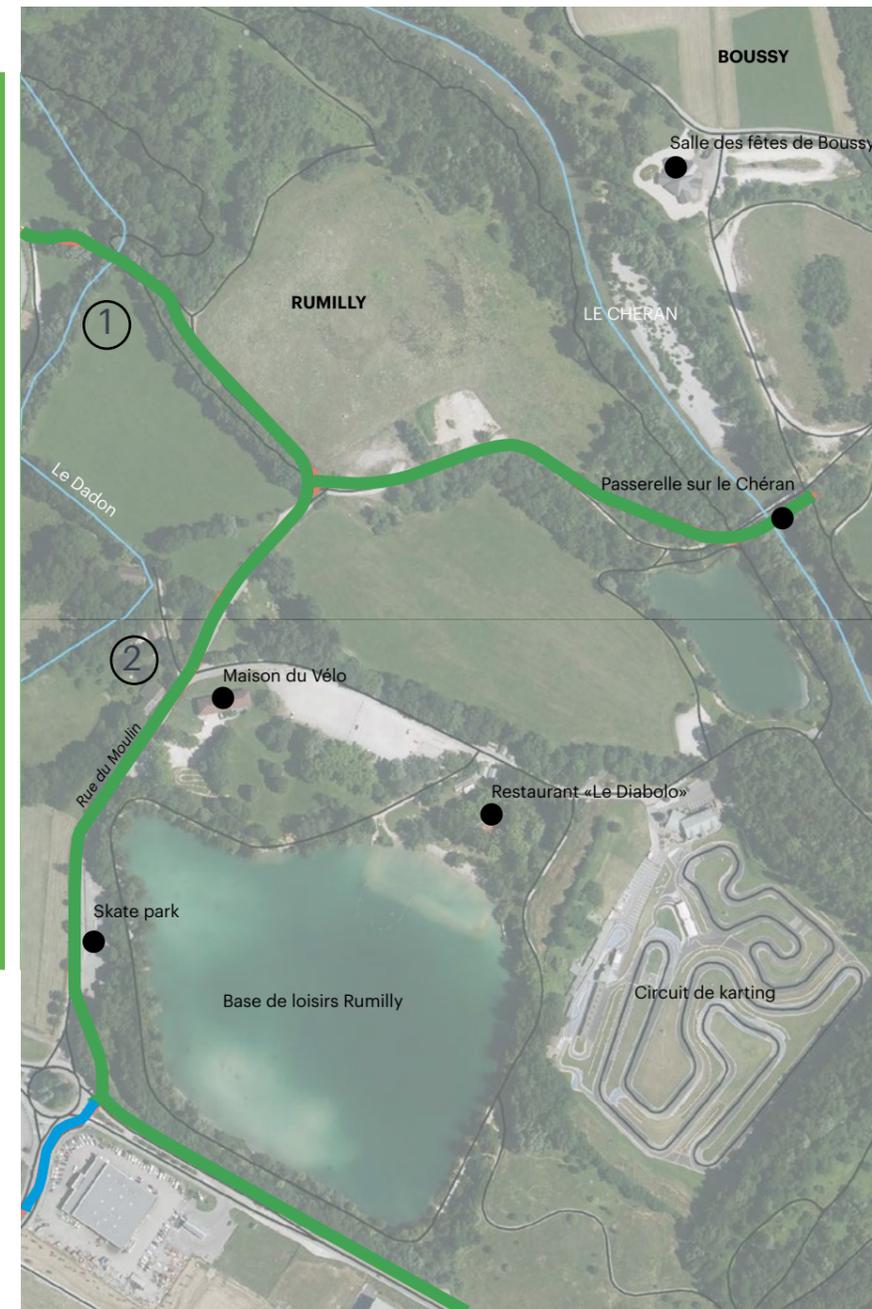
SEGMENT 5

• Contexte :

Le tracé contourne le plan d'eau par la rue du Moulin. Une antenne rejoint le Chéran et franchit la passerelle pour relier la commune de Boussy. La base de loisirs présente des équipements d'accueil qui pourraient être mutualisés avec un projet de halte.

•Type d'aménagement envisagé :

1. Voie verte sur emprise existante,
2. Voie verte à créer rue du Moulin.



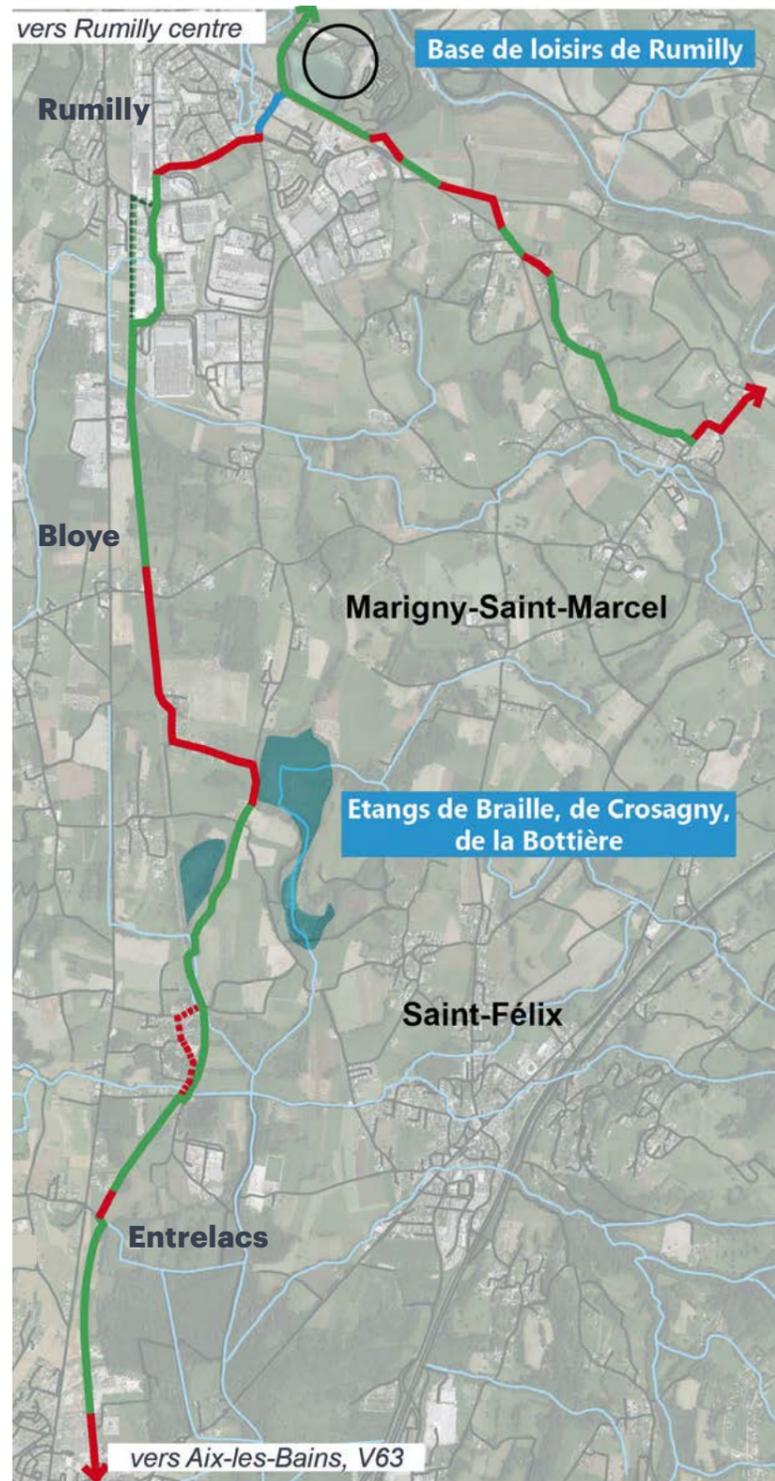
SECTION 3 : DE RUMILLY À ENTRELACS

Elle correspond au **tracé Sud de la véloroute** et se connectera à termes aux autres aménagements cyclables de la **véloroute des 5 lacs** en direction de Aix-les-Bains.

La véloroute est, sur cette section, majoritairement en **site propre**, traversant territoire agricole et espaces naturels.

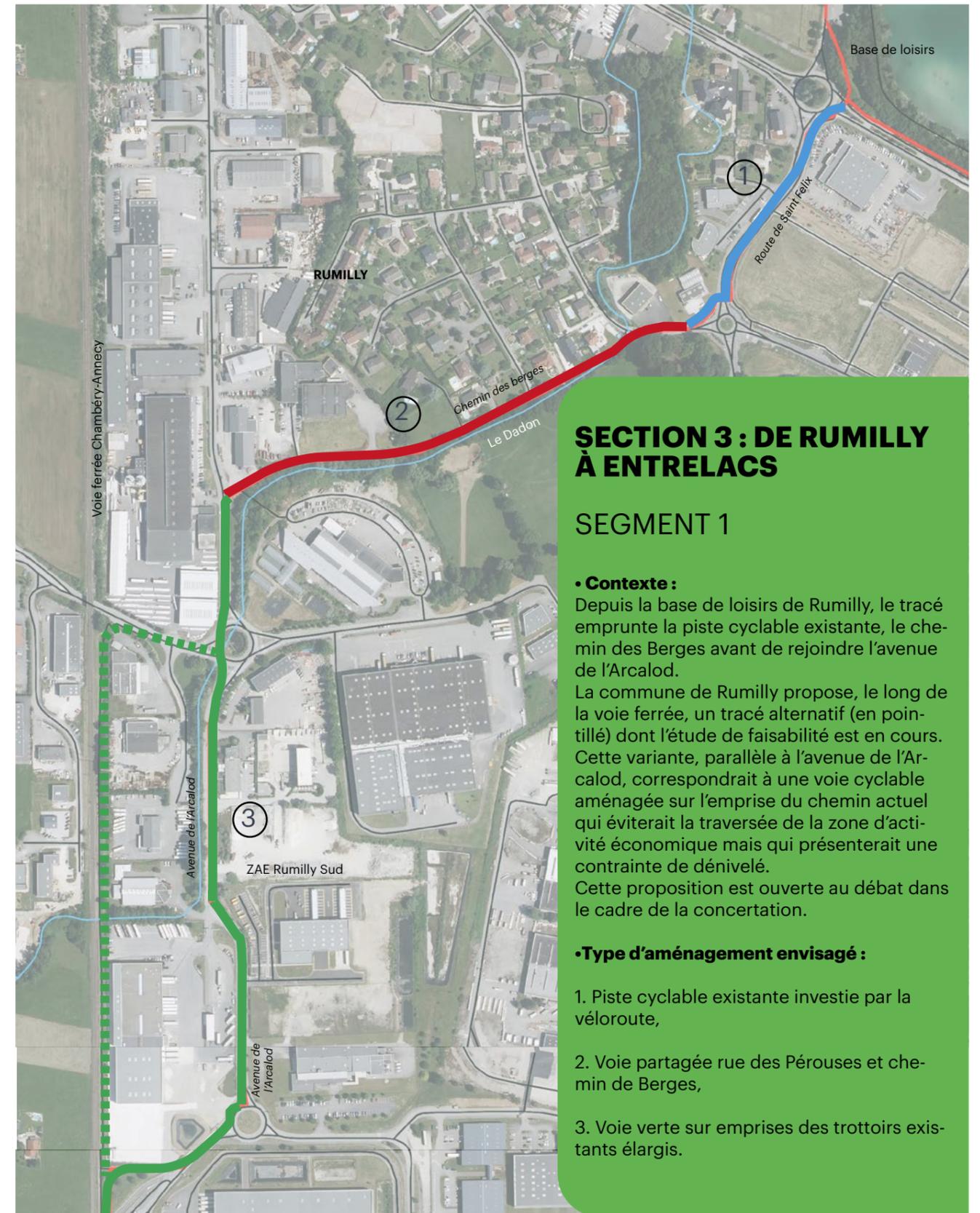
Ce cadre est propice au **cyclotourisme** dans la préservation des usages en place : dessertes, accès aux parcelles agricoles, richesses naturelles...

A mi-parcours, le site des étangs de Braille, Crosagny et de Beaumont est pressenti pour accueillir une halte.



Localisation de la section 3

- Voie verte
- Partage de voirie
- Piste cyclable unidirectionnelle



SECTION 3 : DE RUMILLY À ENTRELACS

SEGMENT 1

• Contexte :

Depuis la base de loisirs de Rumilly, le tracé emprunte la piste cyclable existante, le chemin des Berges avant de rejoindre l'avenue de l'Arcalod.

La commune de Rumilly propose, le long de la voie ferrée, un tracé alternatif (en pointillé) dont l'étude de faisabilité est en cours. Cette variante, parallèle à l'avenue de l'Arcalod, correspondrait à une voie cyclable aménagée sur l'emprise du chemin actuel qui éviterait la traversée de la zone d'activité économique mais qui présenterait une contrainte de dénivelé.

Cette proposition est ouverte au débat dans le cadre de la concertation.

• Type d'aménagement envisagé :

1. Piste cyclable existante investie par la véloroute,
2. Voie partagée rue des Pérouses et chemin de Berges,
3. Voie verte sur emprises des trottoirs existants élargis.

SECTION 3 : DE RUMILLY À ENTRELACS

SEGMENT 2

• Contexte :

Le territoire traversé se compose d'espaces naturels et de vastes tènements agricoles ponctués de hameaux.

Le tracé de la voie verte prend fin au droit du hameau de Marnaz pour rejoindre la route et se poursuivre jusqu'au hameau du Grand Salagine et sa ferme aux lamas. La route présente un trafic modéré. Le chemin des étangs, porte ensuite le tracé qui passe devant l'ancienne glacière, en face de l'étang de Beaumont.

• Type d'aménagement envisagé :

1. Voie verte,
2. Voie partagée (par exemple, en chaussée à voie centrale banalisée) en adéquation avec le gabarit de la route et ses usages agricoles et riverains. Des aménagement complémentaires de sécurisation pourront également être aménagés pour limiter les vitesses pratiquées.



SECTION 3 : DE RUMILLY À ENTRELACS

SEGMENT 3

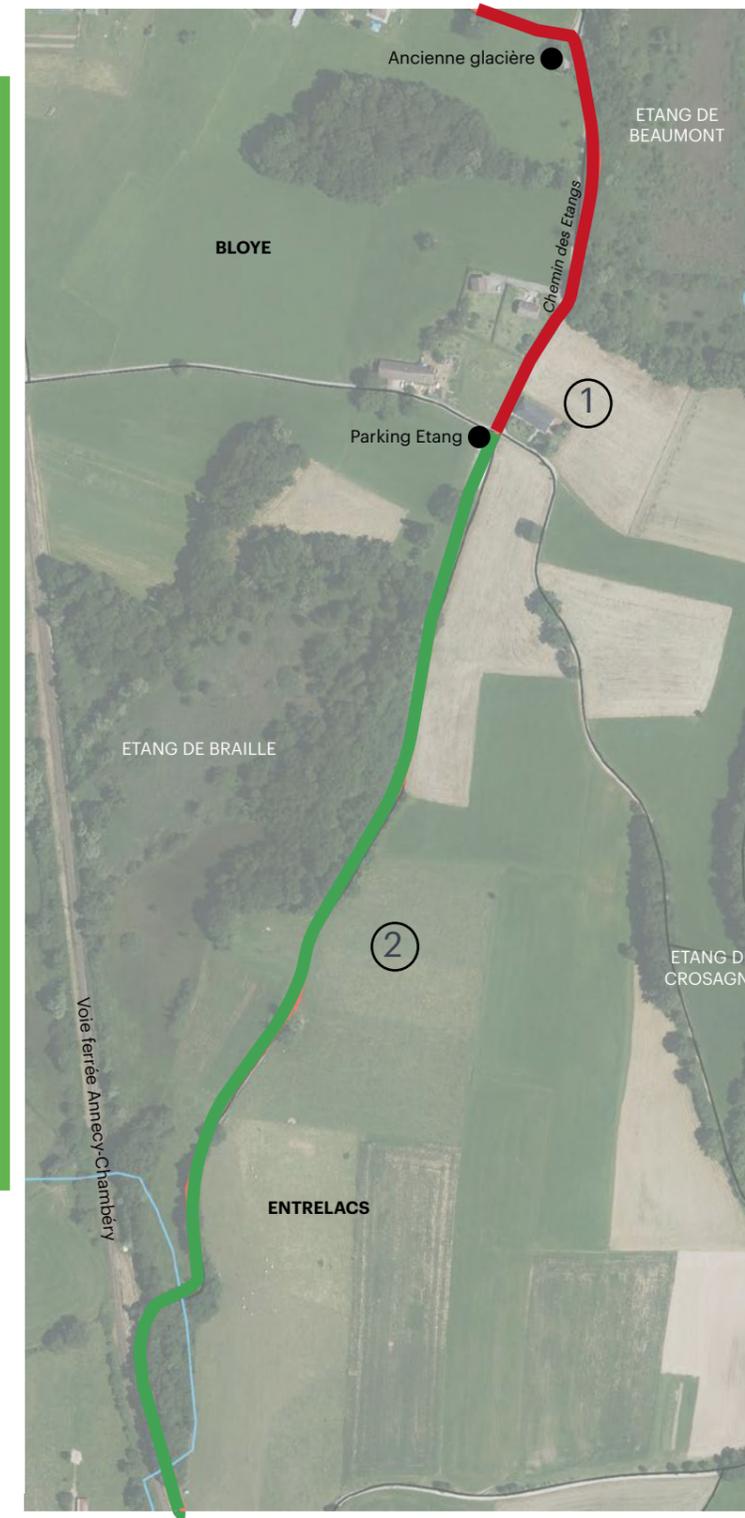
• Contexte :

La véloroute passe entre les étangs de Crosagny, Braille et Beaumont et la voie partagée s'interrompt aux abords du parking des étangs à Bloye.

Ce site, pressenti pour accueillir une halte de repos, possède une véritable qualité paysagère qui sera valorisée dans le respect de sa richesse écologique.

• Type d'aménagement envisagé :

1. Voie partagée (par exemple, en chaussée à voie centrale banalisée) en adéquation avec le gabarit de la route et ses usages agricoles et riverains. Des aménagement complémentaires de sécurisation pourront également être aménagés pour limiter les vitesses pratiquées,
2. Création de voie verte en préservant les fonctionnalités des parcelles agricoles riveraines.



SECTION 3 : DE RUMILLY À ENTRELACS

SEGMENT 4

• Contexte :

Le tracé de la voie verte se poursuit sur le chemin agricole existant jusqu'à la route de Braille et rejoint la route de la Bottière pour sécuriser la traversée de la voie ferrée.

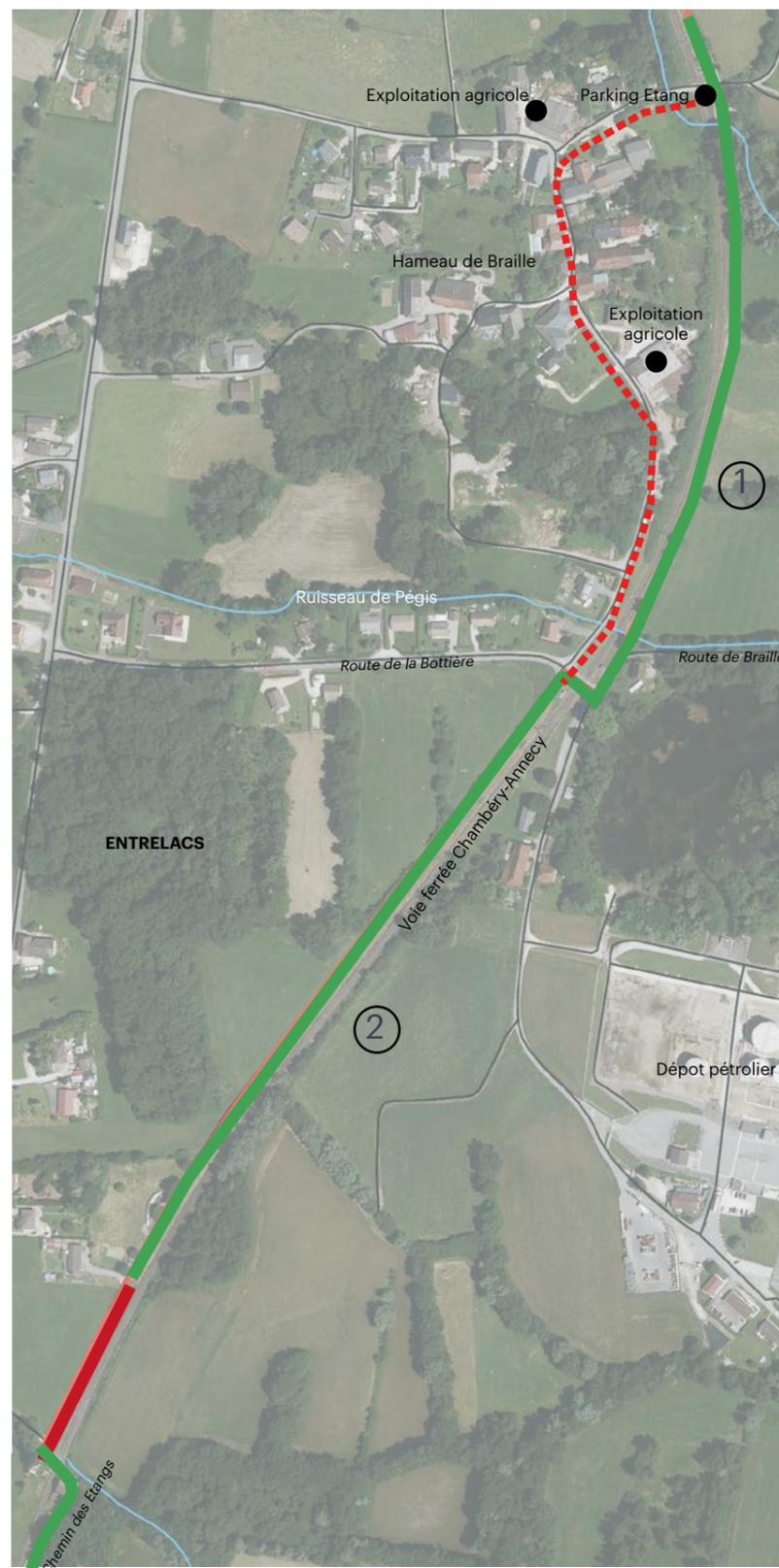
La commune d'Entrelacs propose une variante en voirie partagée traversant le hameau de Braille.

Ces 2 propositions sont ouvertes au débat dans le cadre de la concertation.

• Type d'aménagement envisagé :

1. Voie verte à créer avec maintien des accès aux tenements agricoles avec suppression des trafics motorisés de transit et de shunt,

2. Voie verte sur emprise existante avec préservation des fonctionnalités agricoles et suppression des trafics motorisés de transit et de shunt.



SECTION 3 : DE RUMILLY À ENTRELACS

SEGMENT 5

• Contexte :

Le territoire se transforme et les grands tenements agricoles et naturels laissent place à l'enveloppe urbaine d'Entrelacs.

Le tracé de la voie verte avec accès agricole se poursuit sur le chemin des Etangs jusqu'à l'entrée du site de Veolia.

La rue Benoit Perret est alors le support du tracé de la véloroute jusqu'à la rue du Mont Blanc.

La section 3 de la véloroute de l'Albanais permet de desservir, en son extrémité, la gare d'Albens, pôle multimodal.

• Type d'aménagement envisagé :

1. Voie verte sur emprise existante en préservant la fonctionnalité des tenements agricoles attenants, avec suppression des trafics motorisés de transit et de shunt,

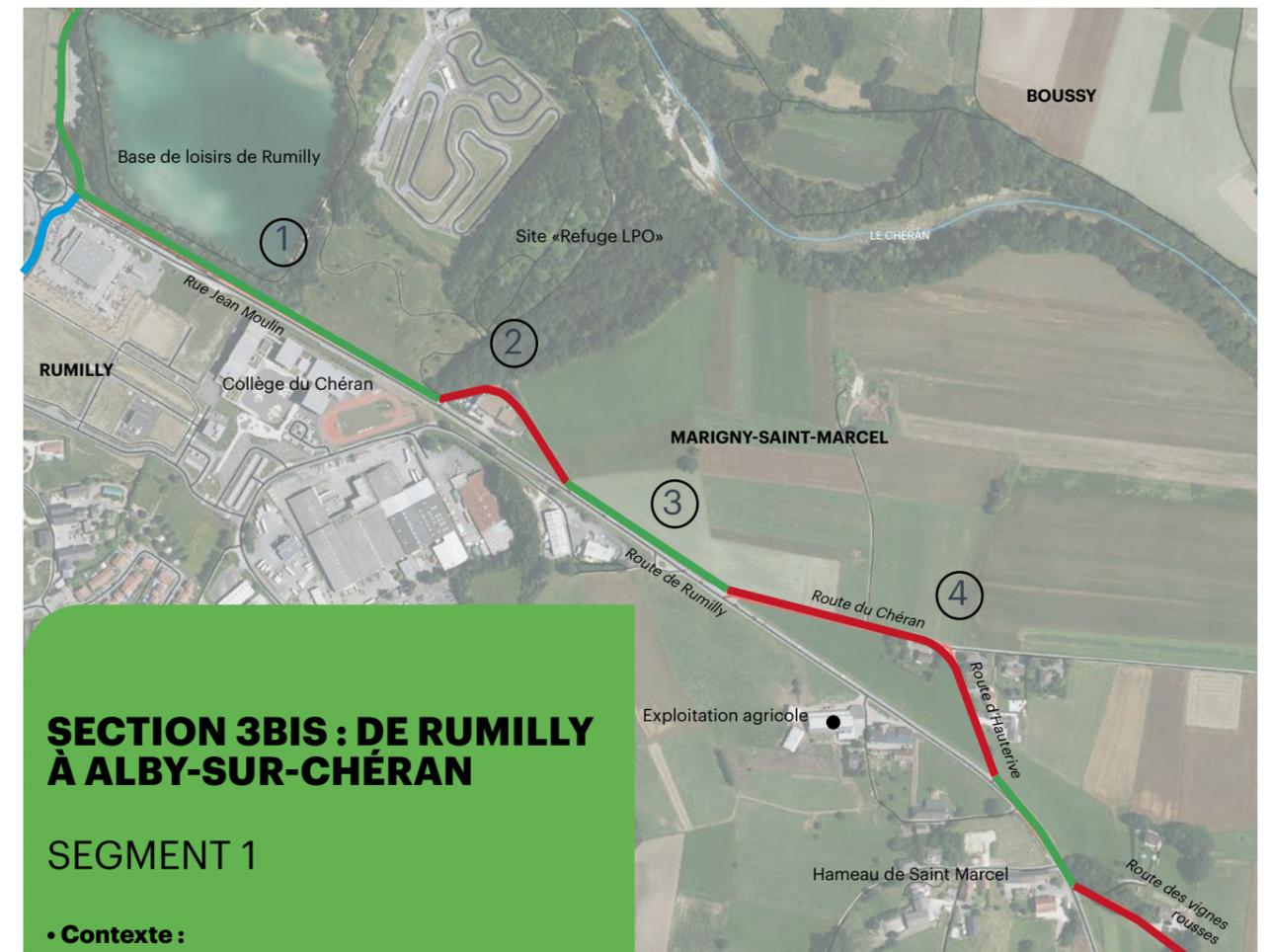
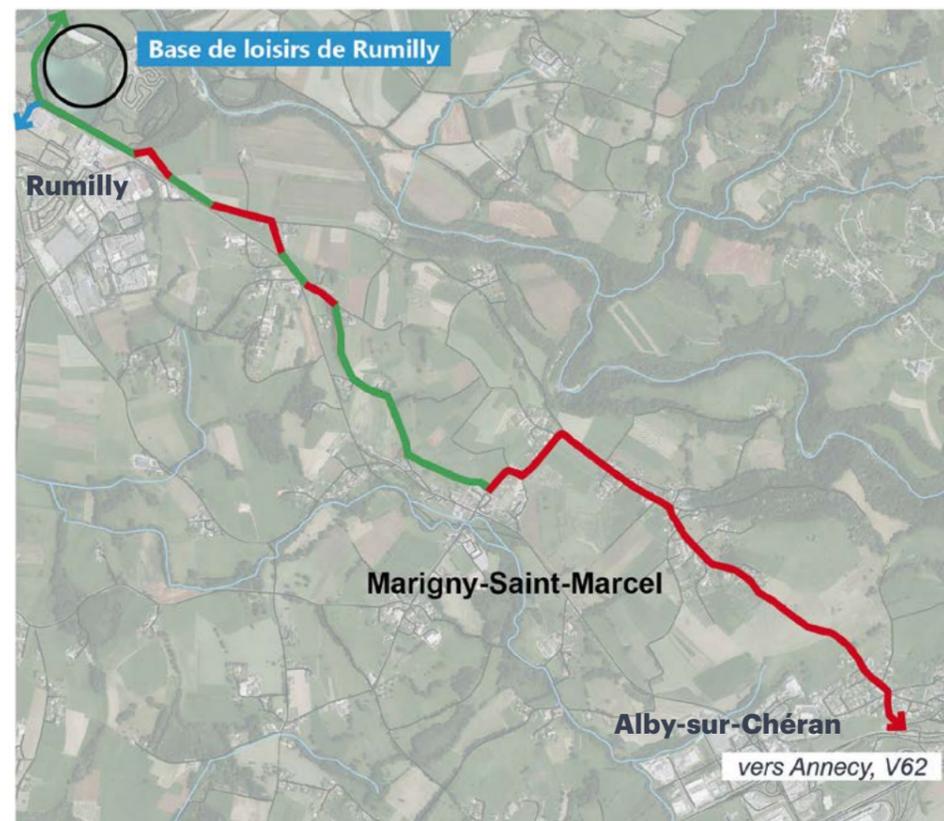
2. Voie partagée sur emprise existante.



SECTION 3BIS : DE RUMILLY À ALBY-SUR-CHÉРАН

Depuis le site de la base de loisirs de Rumilly, elle correspond au **tracé Est** de la véloroute qui sera prolongée, à terme par les aménagements cyclables de la future véloroute desservant **Alby-sur-Chéran** et le **Grand Annecy**, dans le cadre de la Via 5 Lacs

Cette section sera favorable au cyclisme de **loisir** mais également, à terme, aux **déplacements quotidiens**.



SECTION 3BIS : DE RUMILLY À ALBY-SUR-CHÉРАН

SEGMENT 1

• Contexte :

A partir du plan d'eau de Rumilly, le tracé traverse un territoire à dominante agricole. Il alterne des séquences de voies vertes dédiées et de voies partagées afin de tirer parti des réseaux existants et de raccorder les différentes routes (route du Chéran, route d'Hauterive) et hameaux qui ponctuent le parcours.

• Type d'aménagement envisagé :

1. Voie verte à créer avec une réflexion en cours pour préserver le talus arboré,
2. Voie partagée,
3. Voie verte à créer, séparée de la RD3 pour la sécurité des modes actifs,
4. Voie partagée (par exemple en chaussée à voie centrale banalisée), adaptée au gabarit et au trafic modéré de l'axe.

SECTION 3BIS : DE RUMILLY À ALBY-SUR-CHÉРАН

SEGMENT 2

• **Contexte :**

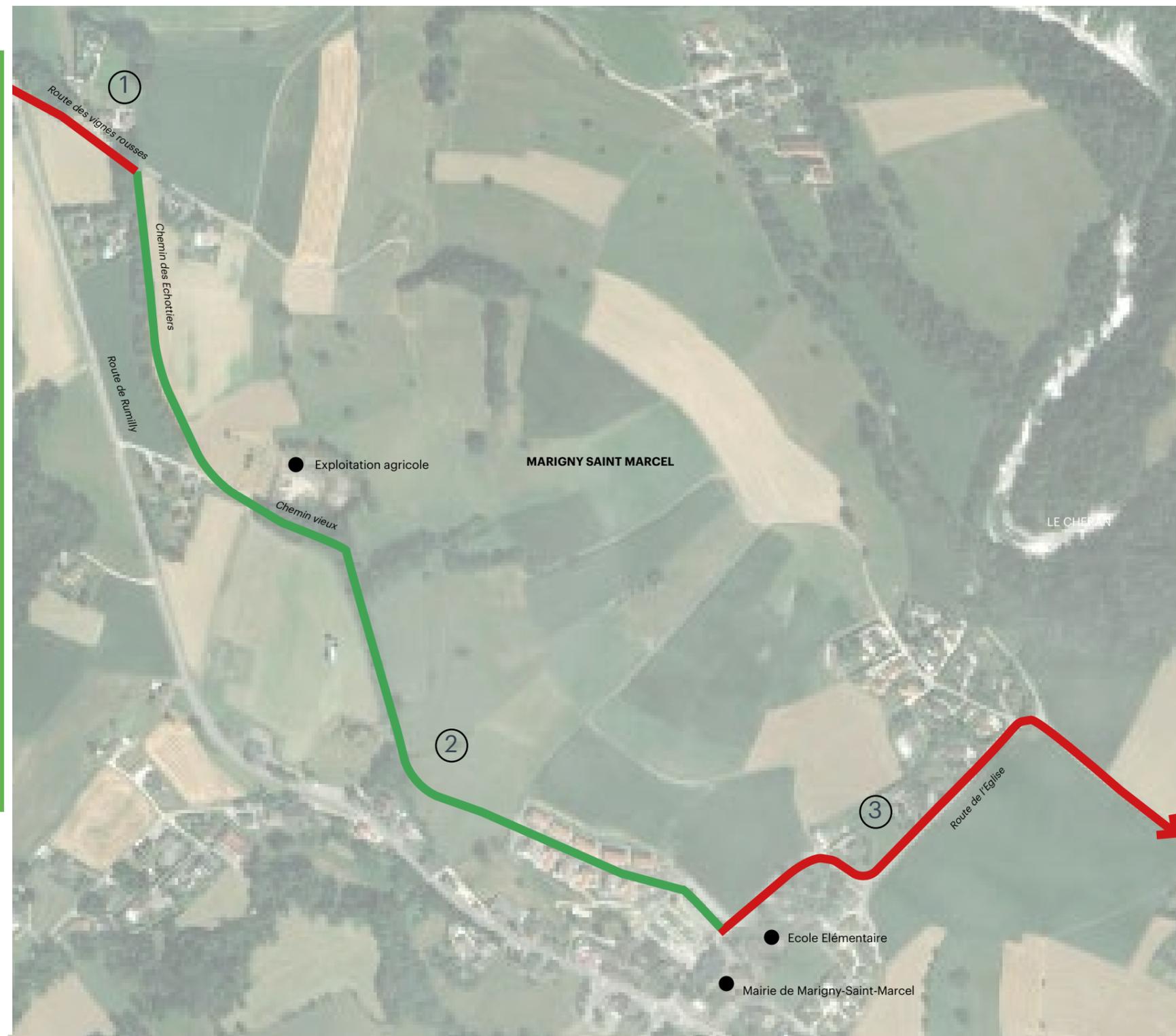
La véloroute quitte la route des Vignes Rousses pour rejoindre le chemin agricole des Echottiers puis la route de l'Eglise.

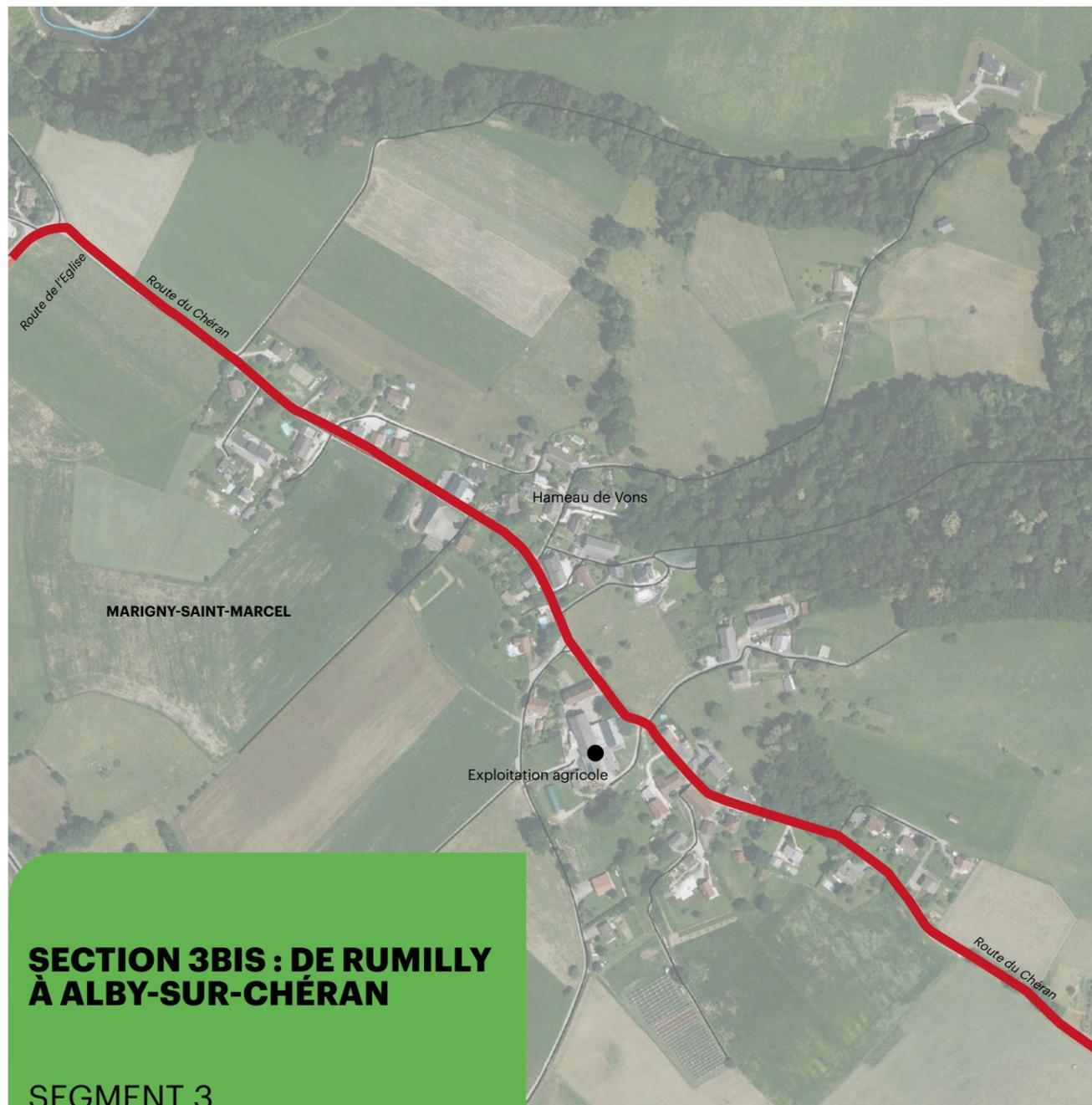
Sur ce segment le tracé envisagé est en cours de mise au point avec le concours de la commune, pour desservir le centre-bourg.

La véloroute traverse le hameau de Vons puis rejoint le Grand Annecy à Alby-sur-Chéran.

• **Type d'aménagement envisagé :**

1. voie partagée,
2. Voie verte sur sur emprise de chemin agricole existant ou en création complète
3. Voie partagée (par exemple, en chaussée à voie centrale banalisée), adaptée au gabarit et au trafic modéré de l'axe.





SECTION 3BIS : DE RUMILLY À ALBY-SUR-CHÉRAN

SEGMENT 3

• Contexte :
La véloroute traverse le hameau de Vons puis rejoint le Grand Anney à Alby-sur-Chéran.

• Type d'aménagement envisagé :
Voie partagée sur voirie existante.

SECTION 3BIS : DE RUMILLY À ALBY-SUR-CHÉRAN

SEGMENT 4

• Contexte :
Au sortir du hameau de Vons, la véloroute se poursuit en partage de voirie sur la route du Chéran, à travers un territoire à dominante agricole, pour rejoindre le hameau de Chede à Alby-sur-Chéran.

• Type d'aménagement envisagé :
Voie partagée sur voirie existante.



DES INFRASTRUCTURES ADAPTEES AUX USAGES

01. LES DIFFÉRENTS TYPES D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

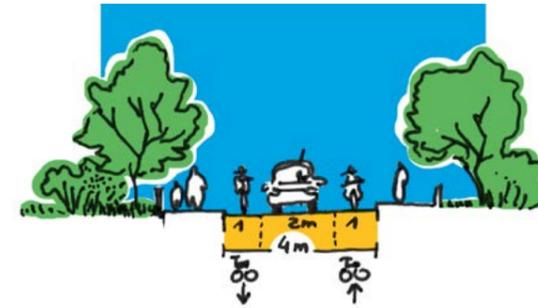
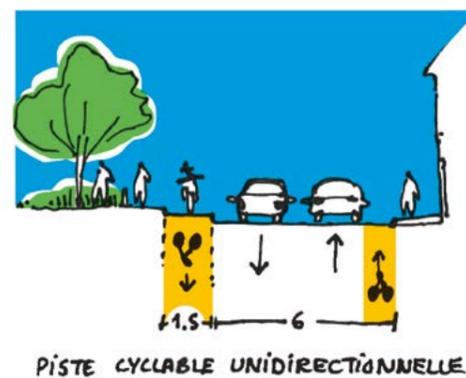
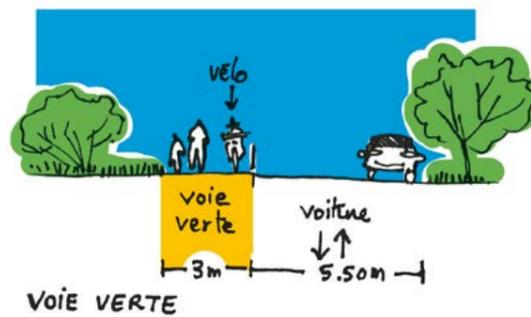
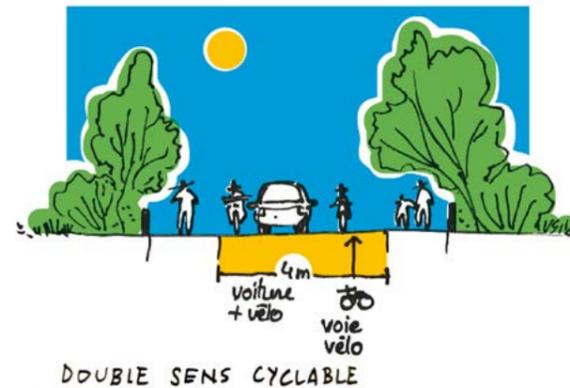
Le linéaire est important et les aménagements existants dans lesquels s'inscrit la véloroute, pour réduire les impacts du projet, sont diversifiés. Au fil du parcours, les aménagements envisagés revêtent différentes configurations.

La voie verte : c'est un aménagement en « site propre », séparé des chaussées existantes et réservé aux piétons, cyclistes, rollers, trottinettes, personnes à mobilité réduite. Elle est adaptée aux déplacements touristiques, de loisirs ou du quotidien. Elle doit être accessible au plus grand nombre et sécurisée en conséquence. Les voies vertes mesurent a minima trois mètres de large et peuvent comporter des surlargeurs, selon leur contexte et leur fréquentation. Elles sont aménagées sur des chemins ruraux, chemins d'entretien ou en parallèle des routes départementales.

La bande cyclable : cette configuration repose sur le principe d'aménager des surlargeurs de chaussée, séparés de la chaussée par de la signalisation au sol.

Le partage de voirie : dans cette configuration, les vélos sont sur la même chaussée que les véhicules motorisés, sans délimitation spécifique. Seul un niveau de trafic faible et une vitesse réduite permettent une cohabitation des usagers (automobilistes et cyclistes).

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) : chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Elle vise avant tout à la redistribution de l'espace de la voirie par le marquage au sol. Les véhicules motorisés circulent dans les deux sens sur une même voie centrale et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives. Pour se croiser, les véhicules motorisés se déportent temporairement sur la rive, en laissant la priorité aux cyclistes.



Photos extraites du document : Évaluation de deux sections de CVCB dans l'Hérault, CEREMA, 2015 :



Le double sens cyclable (DSC) : voie de circulation à double sens dont l'un est réservé aux cyclistes. Les conducteurs de véhicules motorisés n'y circulent que dans un sens, les cyclistes dans les deux sens. Cette disposition est possible sur tout type de voirie (y compris limitée à 50 km/h) et obligatoire en zone apaisée (zone 30 et zone de rencontre).

zones de rencontre ou/et zones 30 : cette configuration consiste en la mise en place de limitation de vitesse afin de sécuriser les trajets de tous les usagers de la route et d'apaiser le cadre de vie.



02. LES AIRES DE SERVICES ET HALTES-REPOS

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

Les aires de services

Leurs fonctions d'accueil, d'information et d'animation en font des points forts de l'itinéraire. Plusieurs critères sont utilisés pour déterminer leur emplacement : la proximité de commerces et de services existants, la possibilité de sécuriser l'accès, une connexion directe au réseau routier et lorsque cela est possible, voire au réseau ferroviaire.

Équipements indispensables :

- stationnement pour les vélos abrité ou non,
- tables de pique-nique,
- sanitaires (sur place ou indication de sanitaires existants à proximité),
- point d'eau / fontaine à eau.

Autres équipements possibles :

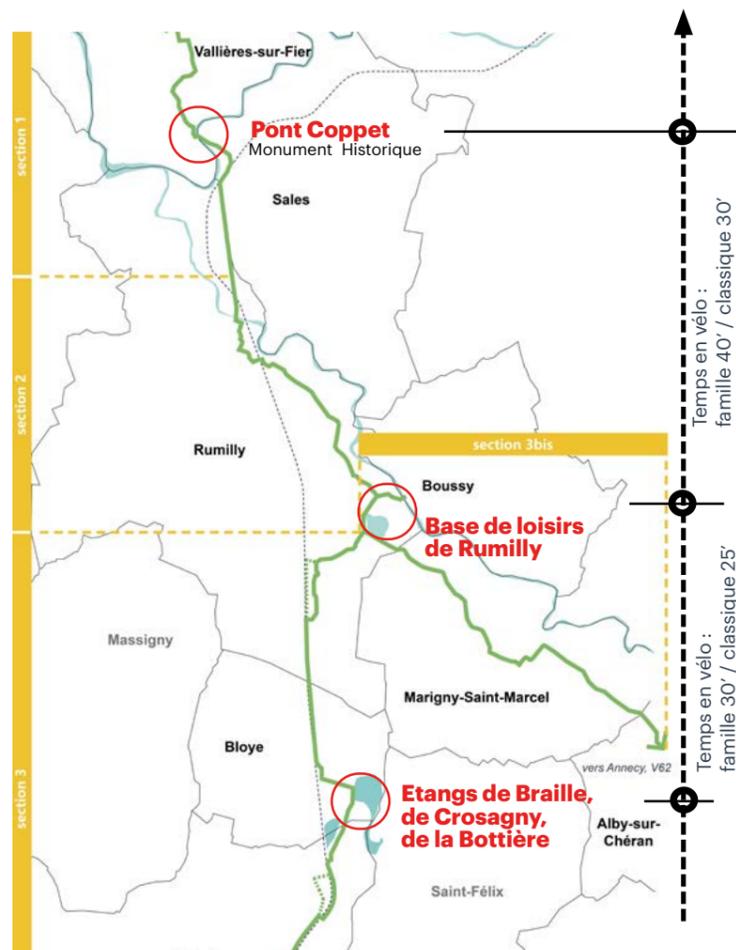
- borne(s) de recharge pour VAE,
- panneaux d'information, signalétique, bancs, PAV,
- jeux enfants et/ou équipements ludiques,
- station multi-services (services ou kits d'entretien et de réparation de vélos, station de lavage, etc.),
- éventuellement en saison vente de boissons, petite restauration, location de vélos, vente...

Les haltes-repos

Elles ont pour fonction de permettre de simples pauses, confortables et pratiques.

Équipements indispensables :

- stationnement vélos,
- table de pique-nique.



Sur 19 kilomètres d'itinéraire cyclable de la véloroute de l'Albanais, il serait raisonnable d'envisager une aire de services et deux haltes-repos.

L'aire de service pressentie se situe sur la base de loisirs de Rumilly, pour sa position centrale et son offre d'équipement existante.

Les deux haltes-repos pressenties sont situées en des lieux remarquables du territoire : le pont Coppet à Vallières-sur-Fier et les étangs de Braille, Crosagny et la Bottière. Les enjeux de préservation de ces sites patrimoniaux feront l'objet d'un soin particulier.

L'opportunité, la localisation et les caractéristiques de ces haltes sont ouvertes à la concertation. Elles seront aménagées en accord avec les collectivités qui en assureront la maintenance et l'exploitation.

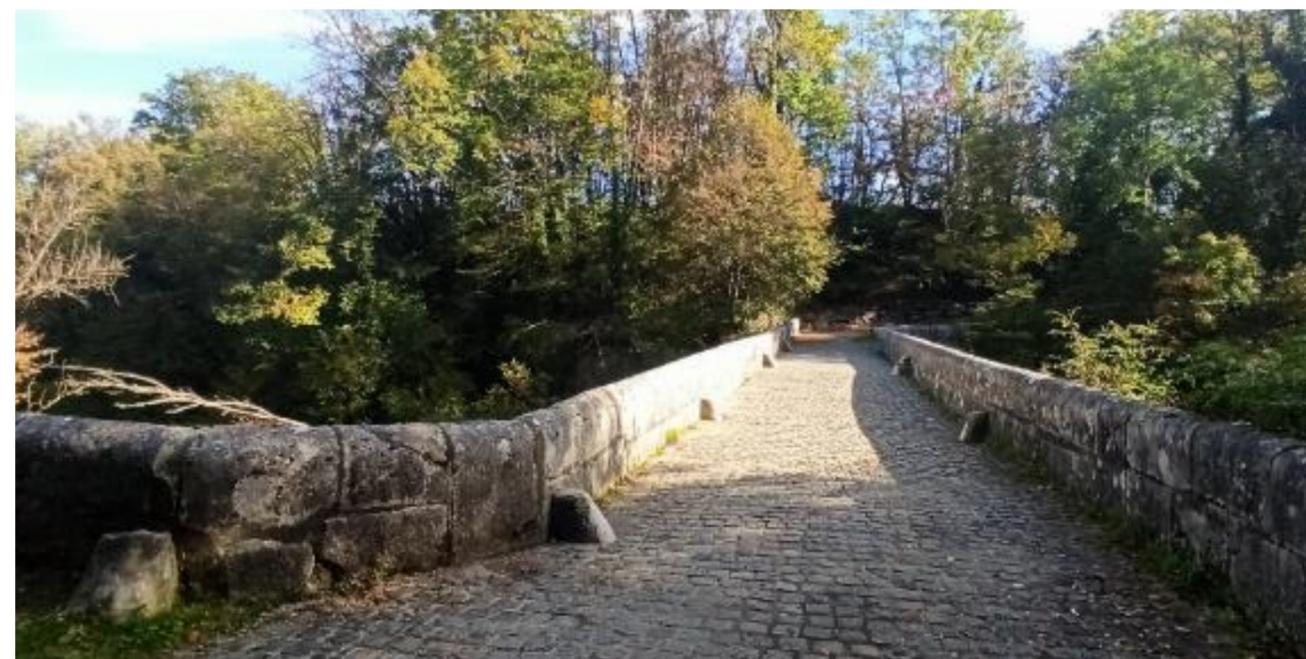


Exemple d'une halte-repos au Pouzin (07), le long de la Viarhona

1 - Pont Coppet à Vallières-sur-Fier

Monument historique inscrit depuis novembre 2015. Mis en service en 1626, le pont Coppet, en pierre, possède une seule arche en plein cintre et un tablier pavé. Il est situé à la limite de Sales et Vallières-sur-Fier et permet le franchissement du Fier. Accessible pour les piétons et les vélos, on peut noter que son pavage peut être glissant par temps de pluie ou en cas de verglas.

Le projet de véloroute n'implique aucun travaux sur ce pont, qui fera l'objet d'une attention particulière, en lien avec l'architecte des bâtiments de France.



Exemple d'une halte-repos : Les bords du Rhône aux alentours d'Andancette (26), Crédit photo © Christian Martelet/Auvergne-Rhône-Alpes Tourisme

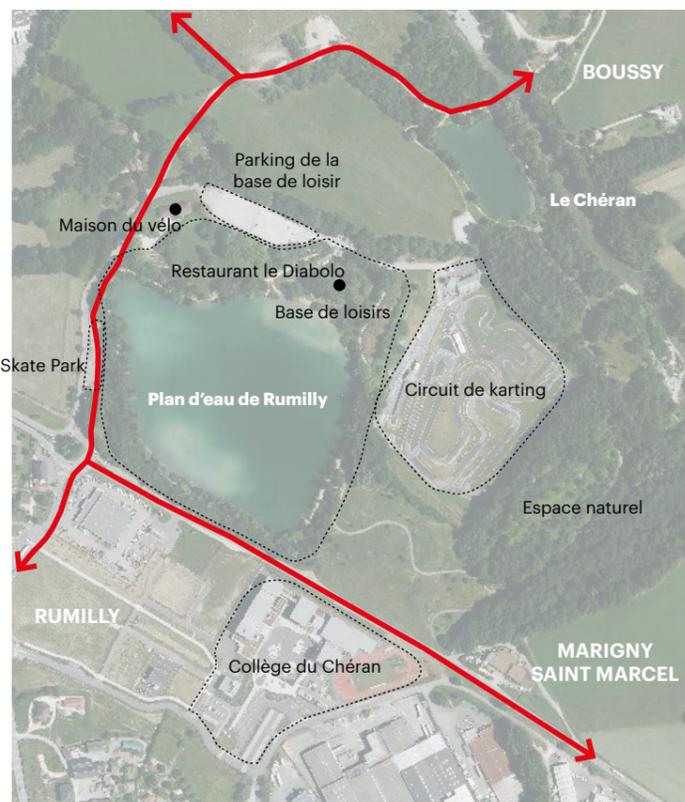
Équipements indispensables de la halte-repos :
stationnement vélos, tables de pique-nique.



Exemples d'équipements spécifiques qui pourront être proposés :
banc, panneau d'information, poubelles,...

2 - Base de loisirs à Rumilly

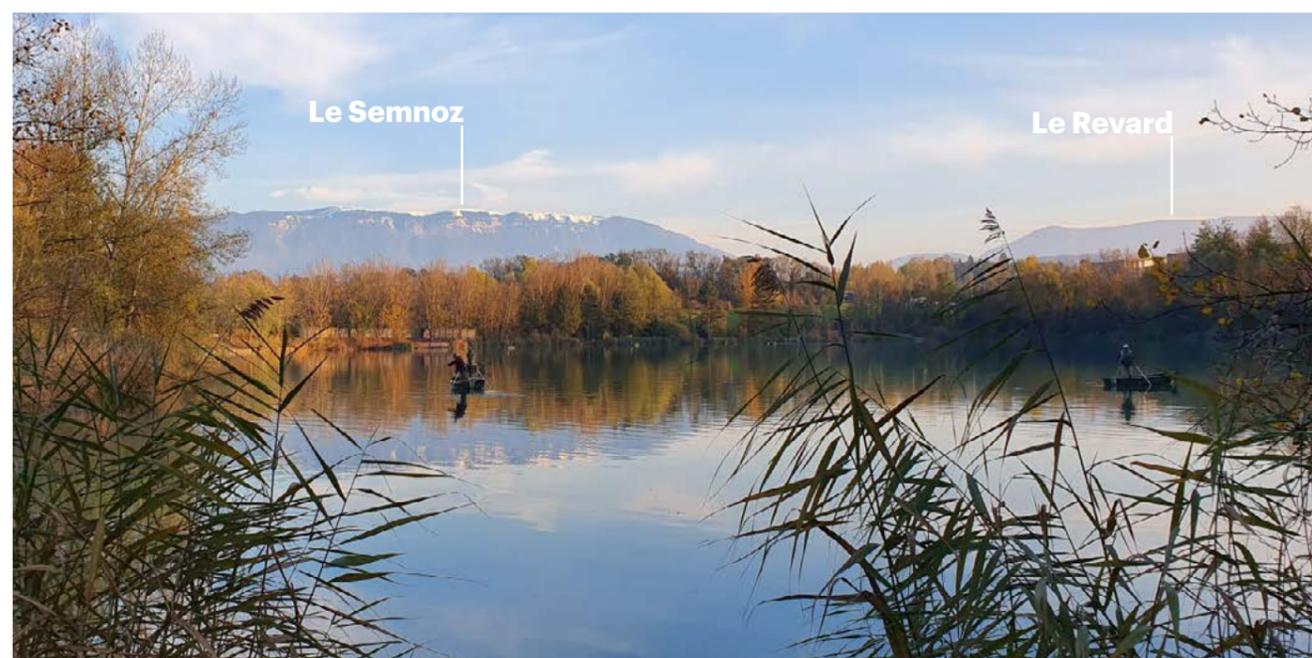
La base de loisirs du plan d'eau (plus grand refuge LPO de Haute-Savoie) offre un espace de détente riche et varié pour tous les âges, sur une surface d'environ 43 hectares. Chemins de promenade dont un sentier pédagogique, le sentier du Cincle, piste cyclable autour de deux plans d'eau, espace collinaire (arboretum avec table d'orientation), baignade autorisée, vastes espaces de pelouses, espaces de pique-nique, aire de jeux pour enfants, skate-park, aire de vitalité, passerelle sur le Chéran, pontons et espaces de pêche. (source : mairie-rumilly74.com).



Equipements indispensables de l'aire de service : stationnement vélos, bancs et tables de pique-nique, point eau potable, sanitaires.



Equipements spécifiques existants sur la base de loisirs :



Base de loisirs à Rumilly - source : <https://www.rumilly-tourisme.com>

3 - Étangs de Braille, de Crosagny, de la Bottière

Cet ensemble de zones humides s'étend sur environ 40 ha :
 - l'étang-marais de Beaumont au nord, sur Bloye (environ 15 ha),
 - l'étang-marais de Crosagny au sud (site Natura 2000), à Saint-Félix et Albens (8 ha). Un sentier de découverte est aménagé le long de la rive ouest de l'étang de Crosagny. L'Observatoire ornithologique est ouvert au public toute l'année et permet de découvrir l'étang, la faune, la flore et l'histoire du site (moulin, activités humaines ...). Cette entité centrale d'environ 23 ha est écologiquement et fonctionnellement en relation avec d'autres zones humides «satellites» (source : étude intercommunale : Les étangs et marais de Crosagny-Beaumont et leurs zones humides satellites et www.rumilly-tourisme.com).

Equipements indispensables de la halte-repos : stationnement vélos, tables de pique-nique.



Exemples d'équipements spécifiques pouvant être proposés : observatoires de la faune et de la flore, panneaux d'information, poubelles,...



Equipements existants : cabane d'observation des oiseaux, ponton de bois à Crosagny, assises naturelles (troncs renversés).



Etang de Crosagny - source : www.rumilly-tourisme.com

LES ENJEUX NATURELS ET PATRIMONIAUX

01. PRÉSERVATION ET VALORISATION DE L'ENVIRONNEMENT

Le tracé de la véloroute de l'Albanais tient compte des **enjeux environnementaux** des territoires traversés. La campagne d'inventaires écologiques en cours vise à identifier les enjeux liés à la biodiversité et ainsi de concevoir un projet conforme à la séquence « **Eviter, Réduire, Compenser** » qui s'applique à tous les projets d'aménagement.

Le projet traverse un espace remarquable, classé Natura 2000.

Le périmètre protégé « **réseau de zones humides de l'Albanais** », classé Natura 2000, comprend 43 zones humides dont 14 en Savoie et 28 en Haute Savoie. Le site des étangs et marais de Crosagny - Beaumont est commun aux deux départements.

Ce réseau rassemble la plupart des types de végétation de marais spécifiques de la géologie et de la géographie locales, comme par exemple les étangs riches en végétation aquatique et palustre.

La véloroute **préservera ces espaces et les mettra en valeur.**

Par ailleurs, l'itinéraire traverse ou longe des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)

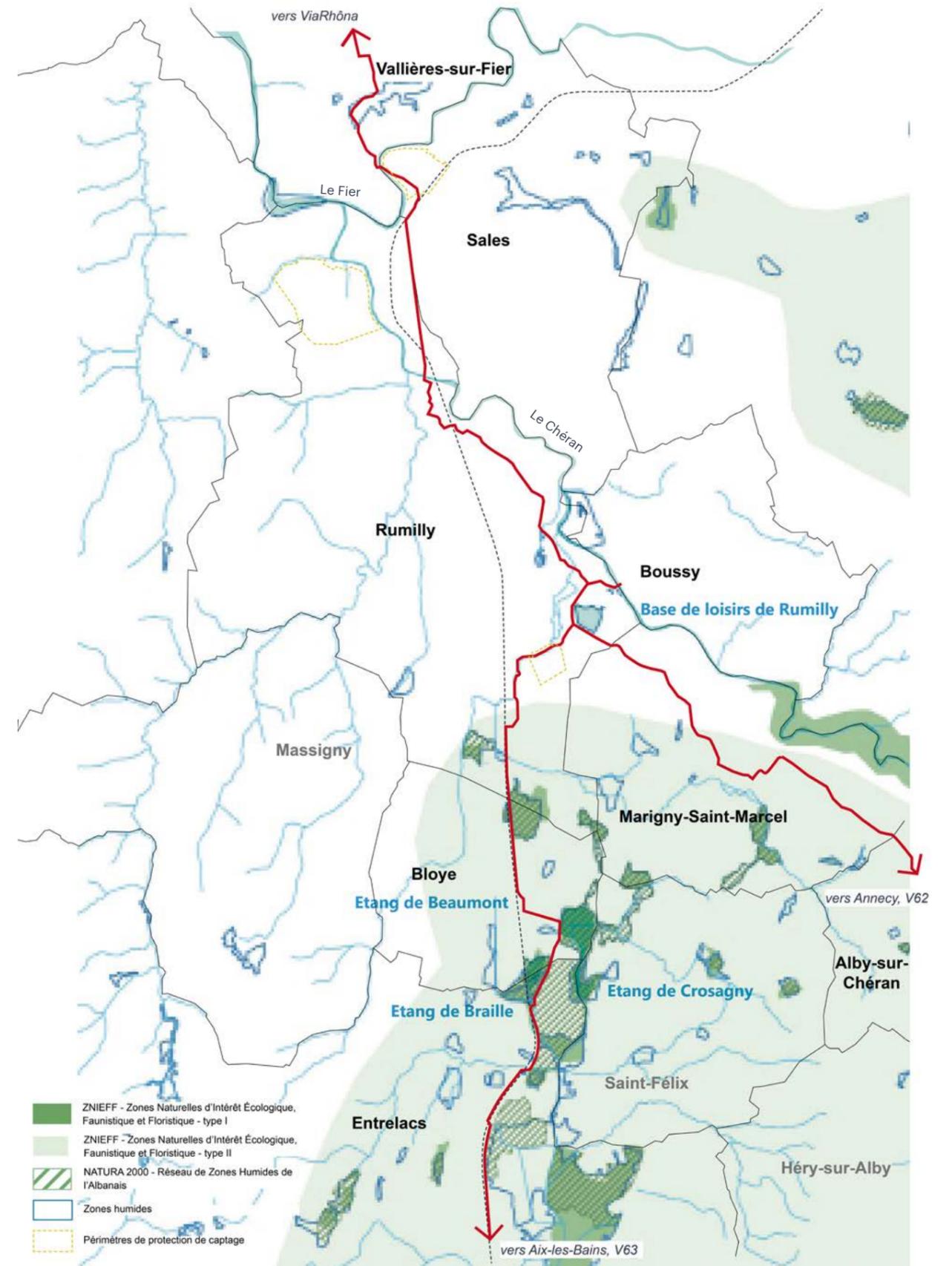
• **Une ZNIEFF de type II « Zones humides sud de l'Albanais »**

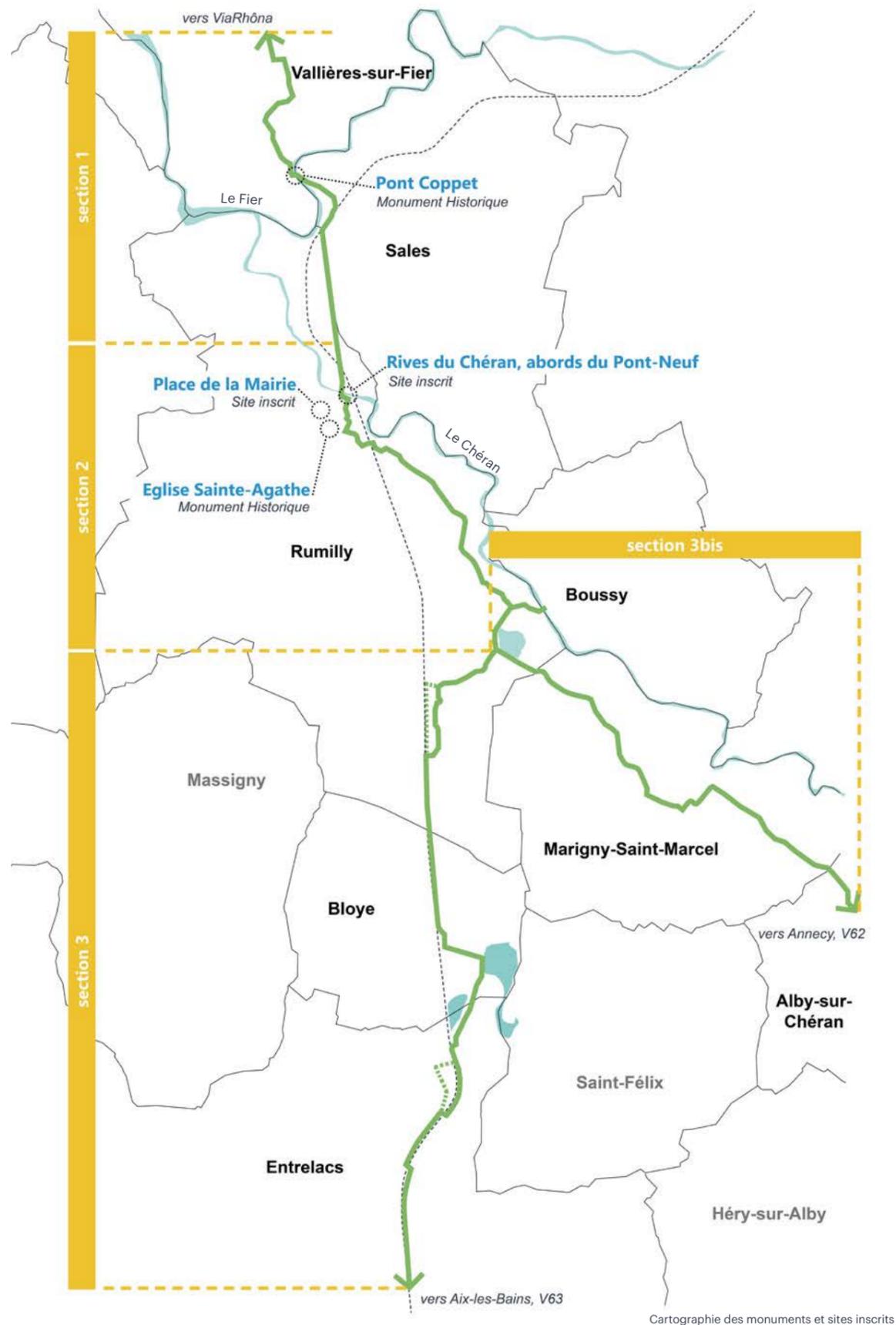
L'ensemble délimite le bassin versant d'un important réseau de zones humides subsistant dans le sud de l'Albanais.

Il présente des types d'habitats naturels caractéristiques des milieux humides associés à une faune et une flore spécifiques, dont des espèces rares



Les inventaires naturalistes sont en cours mais les premiers résultats ont permis de mettre en lumière la présence d'espèces à enjeux de protection : de haut en bas, le lézard à deux raies, la libellule et le gobemouche gris.





et protégées. Par exemple, le maintien de populations d'Ecrevisse à pattes blanches, espèce d'intérêt communautaire, réputée pour sa sensibilité particulière vis-à-vis de la qualité du milieu, qui témoigne du bon état de conservation général du bassin versant.

Deux ZNIEFF de type I :

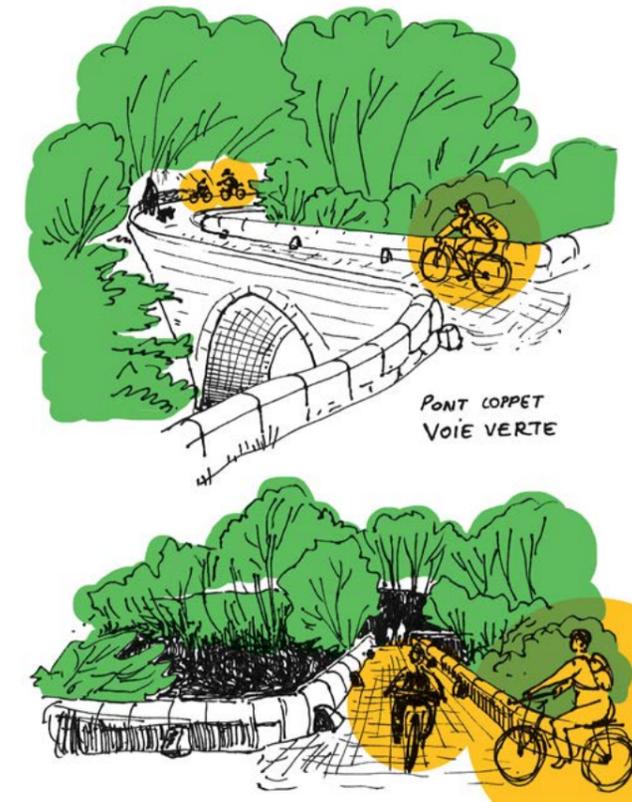
• « **Gorges du Chéran** »

Les gorges du Chéran et leurs ramifications constituent un site paysager de très grand intérêt. Elles abritent aussi un patrimoine naturel important. Parmi les espèces végétales emblématiques de ce site, soulignons la présence du Cyclamen d'Europe. En matière de faune, il est à noter la présence de population de Sonneur à ventre jaune.

• « **Étangs et marais de Crosagny, Beaumont et Braille** »

Cet ensemble constitue le cœur du réseau de zones humides de l'avant-pays savoyard, reliques de l'ancien lac glaciaire d'Albens. Le site est dominé par les hélophytes (plantes des berges gorgées d'eau), sous forme de roselières, de cladiaie (formation végétale dominée par le Marisque) et de magnocariçaie (peuplement de grandes laïches). Un bois marécageux ceinture en grande partie le site. L'ensemble possède une flore et une faune riche et intéressante.

Cette attention portée à l'environnement naturel du projet sera renforcée dans le cadre des études détaillées, pour veiller notamment à la préservation des zones à forts enjeux, à la tranquillité des espèces animales et au maintien des corridors et continuités écologiques. Leur découverte au fil de l'itinéraire pourra faire l'objet d'explications pédagogiques aux différentes haltes.



02. PRÉSERVATION ET VALORISATION DU PATRIMOINE PAYSAGER ET HISTORIQUE

L'itinéraire cyclable de l'Albanais traverse des **paysages variés** : des séquences naturelles où l'utilisateur circulera à proximité d'étangs, de cours d'eau, de zones humides, de champs ou de pâturages, des séquences plus urbaines, cœur de ville ou zones d'activités.

Le projet tiendra compte de ces contrastes de paysages et proposera, afin de les valoriser, des aménagements adaptés à chaque section.

La véloroute mettra en valeur le patrimoine historique et culturel de l'Albanais, notamment de certains monuments historiques :

- Le pont Coppet à Vallières-sur-Fier ;
- L'église Sainte-Agathe à Rumilly ;
- Les rives du Chéran, abords du Pont-Neuf à Rumilly ;
- La place de la mairie de Rumilly.

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

INTÉGRATION DANS LE TERRITOIRE

01. LA COHABITATION DES MOBILITÉS

Traversées modes doux piétons/vélos

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

Notamment, la conception des sections en partage de voirie entre les véhicules motorisés et les modes doux feront l'objet d'une attention particulière, de même que celle des intersections et des passages piétons.

Ce type d'aménagement sera mis en œuvre uniquement si les conditions de sécurité adéquates sont réunies, à savoir un trafic routier et des vitesses pratiquées limités.

Cohabitation avec les usages agricoles

Le **maintien des accès** aux parcelles agricoles fera l'objet d'un soin particulier dans la conception des aménagements pour permettre la cohabitation, dans les meilleures conditions possibles, des modes doux et des engins agricoles pouvant emprunter certaines sections de l'itinéraire cyclable.

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

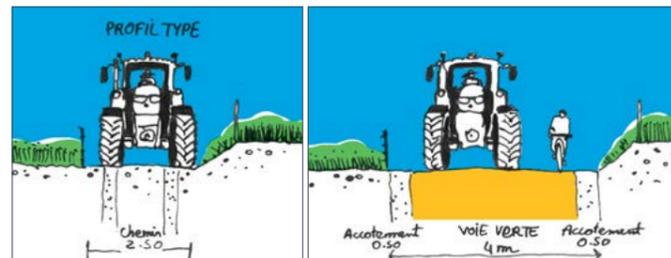
Information en continu

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

En cas de contraintes, le gestionnaire de la voirie et les communes concernés, directement ou indirectement, seront informés pendant la phase d'études et le plus en amont possible en phase travaux.



Projet d'espaces publics à Ambilly, ADP DUBOIS.



Principe d'aménagement d'un chemin d'exploitation en voie verte



Voie verte sur chemin d'exploitation agricole enrobé, exemple d'aménagement;

03. LA VOLONTÉ D'INTERMODALITÉ

Dans sa stratégie de décarbonation des mobilités, la Région Auvergne-Rhône-Alpes souhaite aussi promouvoir le **développement d'une politique vélo / transports en commun**.

En effet, l'engouement pour le vélo, au **quotidien** comme pour le **tourisme**, a poussé la Région Auvergne-Rhône-Alpes à être très active en matière d'intermodalité :

- Création de stationnements vélo en gare routière et ferroviaire : mise en place de consignes à vélos sécurisées et à l'accès facilité dans les gares. L'objectif est d'atteindre 10 000 places sécurisées dans les gares ferroviaires et routières d'ici 2035.



Illustration de l'emport des cycles dans les TER

- Déploiement de dispositifs d'emport de vélos à bord des trains et cars : en particulier sur les lignes touristiques avec renforcement en période estivale et le week-end. Expérimentation d'un système de réservation et d'accompagnement en gare des cyclistes pour faciliter la montée de leur vélo dans le train ou car.

- Développement d'une offre de vélos en libre-service, accessible via smartphone. Mise en réseau des services vélos offerts à l'utilisateur.

La politique de développement des voies vertes, en **faveur des modes actifs, permet une écologie positive, au service du territoire** et de ses habitants mais également une **attractivité touristique de la région**.

02. LES PROJETS CONNEXES

- **Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) à Marigny-Saint-Marcel**, porté par la communauté de communes Rumilly Terre de Savoie. La véloroute de l'Albanais desservira ce nouveau quartier comportant une centaine de logements, à Marigny-Saint-Marcel.

- **Réaménagement du quartier à l'arrière de la gare de Rumilly** dans le cadre du programme Action Cœur de Ville (avenue de l'aumône / rue de l'industrie).

- **Projet de requalification de la rue de l'Annexion** à Rumilly, portée par la commune.



OAP Marigny-Saint-Marcel, extrait du PLU Rumilly Terres de Savoie

03. LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES SUR LE TERRITOIRE

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

En portant le développement de 1000 kilomètres de véloroutes, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a pour ambition d'allier tourisme durable et développement économique local.

L'offre de services

L'aménagement de l'itinéraire cyclable véloroute de l'Albanais représente également une opportunité pour développer l'offre d'hébergements, de commerces et de services liés aux cycles : hébergements touristiques, commerces de bouche, supérettes, magasins de sport, informations touristiques, médecins, pharmacies, vendeurs et réparateurs... Tout en apportant une nouvelle clientèle aux activités existantes.



LES SUITES DE LA CONCERTATION

01. LE BILAN DE LA CONCERTATION

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

Une fois adopté par délibération de l'assemblée compétente du Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes, ce bilan sera **rendu public** et mis à la disposition de tous 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



02. LA POURSUITE DES ÉCHANGES AVEC LE TERRITOIRE

En parallèle et à l'issue de la concertation préalable, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et le Département de la Haute-Savoie poursuivent les **échanges avec les acteurs du territoire** : gestionnaires des zones naturelles, gestionnaires de voiries, associations, SNCF Réseau... ainsi qu'avec l'ensemble des partenaires du projet :

- le Département de la Savoie,
- La Communauté de Communes Rumilly Terre de Savoie,
- La Communauté d'Agglomération Grand Lac,
- Les communes desservies,
- et les services de l'Etat.

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

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

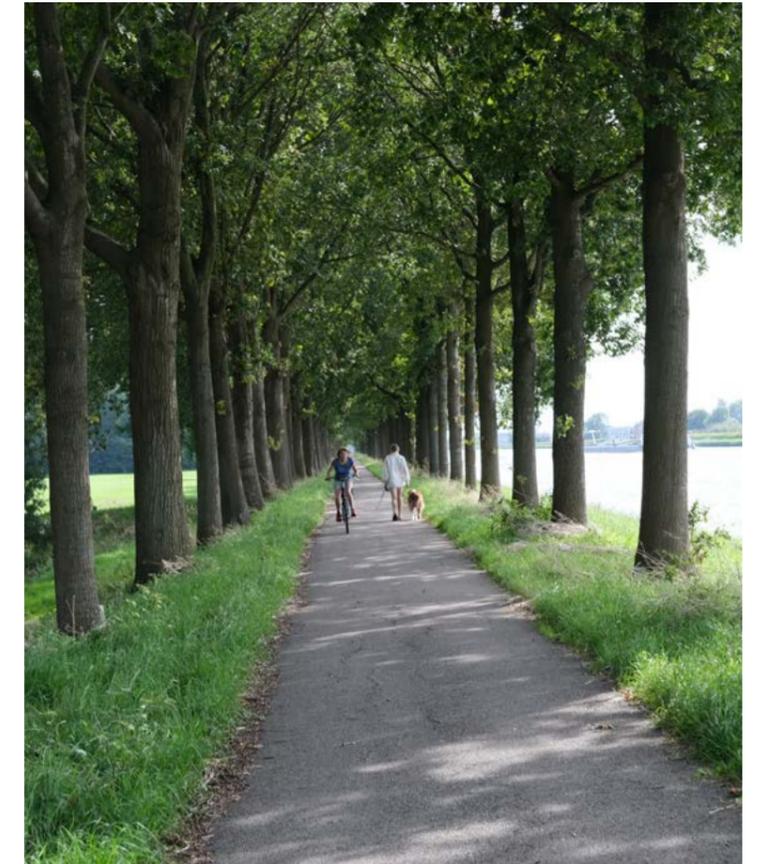
03. LES ÉTUDES DÉTAILLÉES

Cette phase consistera à **approfondir les études techniques**, à mener l'analyse détaillée des impacts de l'aménagement sur divers volets, tels que l'environnement ou les acquisitions foncières, et à définir les mesures de réponse aux enjeux identifiés. Cette étape constituera une phase de poursuite des échanges et de recueil des avis des partenaires institutionnels. Ces études permettront au Maître d'Ouvrage de constituer un dossier préalable à l'enquête publique qui sera soumis à l'instruction des services de l'État et des collectivités.

Pour limiter les acquisitions foncières, la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage à privilégier les voiries et espaces publics existants et à optimiser le tracé pour minimiser le nombre de parcelles à acquérir.

04. L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Organisée par le Préfet, l'enquête publique permettra à chacun de s'informer sur le projet et de formuler ses observations auprès d'un tiers indépendant, le commissaire enquêteur. Le dossier d'enquête sera le résultat des études détaillées et des échanges avec le territoire.



Pendant toute la durée de l'enquête publique, chacun pourra prendre connaissance du dossier et formuler des observations.

Le commissaire-enquêteur rédigera un rapport après avoir examiné toutes les observations consignées dans les registres d'enquête puis rendra son avis. Il reviendra au Préfet de décider de la déclaration d'utilité publique du projet et de prendre les arrêtés qui en découlent, le cas échéant.

05. LA PHASE TRAVAUX

Les travaux s'étaleront par tranches successives entre l'automne 2025 et le printemps 2027 et seront accompagnés d'un dispositif d'accompagnement chantier : panneaux d'information, réunions publiques, travail avec les partenaires sur le phasage pour tenir compte des conditions de circulation, des contraintes environnementales...

maîtrise d'ouvrage :



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

haute savoie
le Département

partenaires :



LE DÉPARTEMENT

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

Pour donner votre avis sur le projet et participer à la concertation, rendez-vous sur :
veloroute-albanais.consultvox.co
ou scannez le QR code :



auvergnerhonealpes.fr

