



Réunion publique d'Entrelacs Compte-rendu

Lundi 18 mars 2024, 18h-20h

Salle plurivalente d'Albens, 65 Rue René Cassin
73410 Entrelacs

Nombre de participants : 57

EN TRIBUNE

ÉLUS :

- > **Jean-François BRAISSAND**, Maire d'Entrelacs ;
- > **Cédric VIAL**, Sénateur de la Savoie, Conseiller Régional Région Auvergne-Rhône-Alpes ;
- > **Lionel TARDY**, Vice-président du Département de la Haute-Savoie délégué aux routes, bâtiments, pistes cyclables, mobilités, numérique, anciens combattants ;
- > **Florian MAITRE**, Conseiller départemental de la Savoie délégué aux mobilités du quotidien, Vice-président de la Communauté d'Agglomération Grand Lac en charge des mobilités, de l'intermodalité et du projet de territoire.

ÉQUIPE PROJET RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES :

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

ÉQUIPE DE MAÎTRISE D'ŒUVRE :

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

ANIMATION DE LA RÉUNION :

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

PRÉSENTATION DU PROJET



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

BRISE-GLACE : QUELS SONT VOS USAGES DU VÉLO ?



L'animatrice demande aux personnes de se lever ou de lever la main pour mieux connaître les usages de vélo de la salle. Ainsi, une seule personne est un usager quasi-quotidien du vélo, l'assistance exprime alors que le manque d'aménagements cyclables ne leur permet pas d'effectuer des trajets du quotidien de manière sécurisée. Les deux tiers de la salle ont une pratique de loisir, le week-end et quelques personnes n'utilisent jamais ce moyen de locomotion.

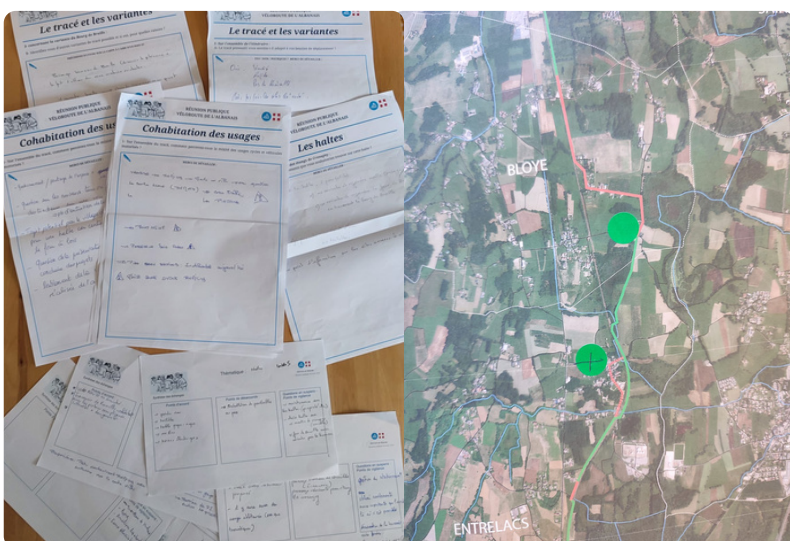
ATELIERS THÉMATIQUES



Pendant 1h, les 57 participants se sont répartis en 6 tables, pour travailler sur le projet, en particulier sur 3 thématiques :

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

Afin de coconstruire concrètement le projet avec le maître d'ouvrage sur ces problématiques.



Les participants, à l'aide de livrets et de cartes ont travaillé sur les questions que se pose le maître d'ouvrage. Ils ont également pu poser toutes leurs questions et s'exprimer sur toutes les thématiques qu'ils souhaitent aborder.

La séquence s'est terminée sur une restitution des échanges de chaque table, en particulier leurs points d'accord, de désaccord et les alertes faites au maître d'ouvrage sur le thème concerné.

THÈME 1 : LE TRACÉ ET LES VARIANTES (TABLES A ET B)

Table A : Les participants formulent un avis favorable sur le tracé proposé et soulignent qu'il favorise aussi les usages utilitaires et du quotidien (pas uniquement le cyclotourisme). La table est toutefois divisée quant au passage par le hameau de Braille et la proximité de la véloroute avec l'étang de Crosagny. Ils émettent les points de vigilance suivants :

- Gestion du stationnement : les places actuelles sont étroites, les participants souhaitent davantage de prévention ou l'agrandissement des places de stationnement ;
- Une réserve sur le recours à l'enrobé pour revêtir la véloroute, perçu comme étant plus polluant ;
- Nécessité de sécuriser les traversées des voies ferrées ;
- Un partage de voirie complexe à l'entrée d'Entrelacs, du fait de la présence de poids lourds ;
- La nécessité de préserver les accès aux parcelles agricoles.

Table B : Les participants formulent un avis favorable sur le tracé et soulignent qu'il est sécurisé, rapide et sans dénivelé. Ils émettent des réserves sur le revêtement de la véloroute, qui devra dépendre des usages souhaités : Vélos de route ? Vélos tous chemins et tous terrains ? PMR ? Trottinettes ? Ils émettent les points de vigilance suivants :

- La mixité d'usage entre le vélo de route (rapide) et les autres usagers (piétons, autres cycles) peut-être compliqué. Le long des lacs d'Annecy et du Bourget, les usages peuvent entrer en conflit, entre promenade et pratique sportive.
- Demande d'une consultation spécifique des habitants de Braille concernant l'option de tracé qui traverse ce hameau. Ces participants s'interrogent sur l'opportunité de ce détour et proposent que le tracé longe plutôt la voie ferrée ;
- Les participants demandent confirmation que la véloroute ne traversera pas les zones sensibles autour du marais de Braille et de l'étang de Crosagny.

THÈME 2 : LA COHABITATION DES USAGES (TABLES C, D ET E)

Table C : Les participants mettent en avant l'opportunité d'une véloroute sécurisée. Ils formulent toutefois les points de vigilance suivants :

- Dans la Commune de Marigny-Saint-Marcel, dans le hameau de Vons, la circulation des cyclistes dans le village risque d'être compliquée 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.
- A Entrelacs, à l'intersection après Veolia, entre Braille et le passage à niveau 18, la voie est fréquentée par les piétons et promeneurs, parfois avec des chiens en liberté. Ils ont du mal à accepter le passage en voiture des rares riverains. Si on ajoute des vélos et que l'on goudronne le chemin, cela ne risque-t-il pas d'attirer encore plus de véhicules ? 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) ? Pour les riverains, comment s'assurer d'une circulation apaisée ?

Table D : les participants formulent un avis favorable à l'usage de l'enrobé pour la véloroute, pour le confort des cyclistes. Ils émettent les points de vigilance suivants :

➤ En traversée de Rumilly la cohabitation des vélos avec les piétons semble compliquée et synonyme de dangerosité car les rues sont très fréquentées, étroites et proches des sorties d'école. On constate déjà des problématiques de fluidité et quantité de trafic.

Il est demandé une véritable séparation des modes, surtout pour les trajets quotidiens. Les participants proposent de dévier le trafic cycliste vers la rocade plutôt qu'une traversée de Rumilly.

➤ Le secteur du Pont neuf est jugé dangereux et peu pratique, tout comme le passage au dessus de la voie ferrée au nord de Rumilly. Par exemple : la piste bidirectionnelle existante après la base de loisir de Rumilly est neuve mais peu empruntée car difficile d'accès dans un sens comme dans l'autre. De même, la Via 5 Lacs à l'entrée d'Aix les bains arrive sur un trottoir, les vélos y sont bloqués et ne peuvent s'insérer dans le flux. Ils rappellent la nécessité d'un tracé cohérent, continu et avec des intersections bien pensées ;

➤ Enfin il est demandé de la clarté dans la gestion des priorités lors de la traversée des zones industrielles, très fréquentées par les camions.

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

➤ Sur la question du partage de l'espace et l'éventualité de circulation de tracteurs, un participant s'interroge sur la possibilité de faire circuler les éventuels troupeaux de vaches. Les participants posent la question de l'entretien de la voie si les tracteurs y passent chargés ou y laissent de la boue et du fumier sur le sillage de leurs pneus ;

➤ Le hameau de Braille semble idéal pour l'implantation d'une halte, avec deux points d'intérêt : le bassin et le four à bois. Les participants mettent en avant la nécessité d'en discuter d'abord avec les habitants.

➤ Quid de la préservation des terres agricoles ? Il pourrait y avoir des projets agricoles, quelle compatibilité avec ces installations ?

➤ Le projet aura-t-il un effet sur la gestion des eaux pluviales ?

THÈME 3 : LES HALTES (TABLE F)

Table F : Les participants soulignent qu'une halte doit comporter un point d'eau, des toilettes, une table de pique-nique, de l'ombre et des bornes électriques. Les participants sont en désaccord sur l'opportunité d'installer des poubelles dans les haltes ou non (responsabilisation, maintenance du matériel...). Ils émettent les points de vigilance suivants :

➤ Qui va assurer la maintenance des haltes au niveau de la propreté ?

➤ Pour l'emplacement des haltes, le maître d'ouvrage propose de choisir entre aller en direction du moulin de Crosagny (où se situe aujourd'hui un point d'eau), soit rejoindre le four de Braille. Cette dernière variante est jugée pertinente sous réserve d'un avis favorable des habitants.

QUESTIONS-RÉPONSES



La réunion s'est achevée sur 30mn de questions réponses. Dans un premier temps, le maître d'ouvrage a répondu à une partie des questions et alertes des participants, formulées en synthèse des ateliers.

La Région indique en réponse aux questions sur la **cohabitation avec les usages agricoles** que la Région et les collectivités travaillent avec les représentants du monde agricole pour concilier ces usages. La concertation est un moment pour recevoir ces inquiétudes et points de vigilance. Des réponses plus précises aux interrogations formulées pendant la concertation seront apportées à mesure que les études avanceront. Il ajoute que la consommation de terre agricole sera très faible et que l'accès aux parcelles sera bien entendu maintenu.

En réponse aux questions relatives à la **sécurité (franchissement des voies ferrées, traversée des villes et village)**, la Région précise que le tracé par Braille permettrait d'éviter un passage à niveau jugé potentiellement problématique (sans qu'il soit bloquant pour l'autre option de tracé). Les recommandations du Cerema en matière de sécurisation des différents usages seront suivies. La Région ajoute qu'une campagne de comptages routiers vient de s'achever et permettra d'adapter les aménagements et les limitations de vitesse éventuelles au trafic constaté.

En matière d'**entretien**, la règle de base est que chaque collectivité entretienne la portion de véloroute située sur son domaine. Il est toutefois envisagé ici qu'un syndicat intercommunal gère l'ensemble de l'itinéraire pour la propreté et l'entretien de la route et des haltes. Une fois l'aménagement terminé la Région n'entretiendra et n'exploitera dans tous les cas pas la véloroute.

Lionel Tardy précise que des conventions seront signées entre les collectivités pour définir les rôles de chacune d'elles.

Cédric VIAL rappelle que la Région est maître d'ouvrage principal de ce projet et que les Départements la soutiennent financièrement sur l'ensemble du tracé sur leurs territoires respectifs : Savoie, Haute-Savoie et Isère. La Région porte l'investissement mais les questions de vie quotidienne (par exemple : arbre qui obstrue la route) et d'entretien, des conventions ou des groupements de commandes pourront être mis en place.

Il ajoute qu'un temps de travail sur les haltes et points d'intérêt sera mené avec les communes et départements pour valoriser au mieux le territoire. Il souligne aussi la vocation d'**axe structurant** des mobilités actives de la véloroute de l'Albanais. Ainsi, le tracé doit offrir de bonnes conditions de sécurité et des dénivelés acceptables par le plus grand nombre. D'autres axes cyclables pourront s'y connecter et s'y appuyer par la suite. Dans un second temps, l'offre de services comme les campings, les commerces ou tout autre projet lié à la véloroute pourra s'y intégrer. Des ajustements pourront être apportés tout au long de l'élaboration du projet, en lien avec les associations, le monde agricoles, les cyclistes, les élus locaux, les riverains... Les options de tracé seront définies en accord avec les élus.

Lionel TARDY et Cédric VIAL ajoutent que la définition des haltes est en cours de réflexion. Selon les objectifs qu'on leur donnera et ce que les intercommunalités souhaiteront, les haltes pourront être équipées d'un point d'eau, de poubelles, de toilettes, de bornes de recharges...

Lionel TARDY donne notamment en exemple les haltes des grands cols emblématiques de la Haute-Savoie.

Un participant demande si le projet prévoit de longer l'étang de Crosagny avec le tracé et d'y implanter une halte.

Tom NASR répond que le tracé retenu correspond à l'option la plus éloignée de l'étang de Crosagny tout en passant à proximité. L'objectif est de d'offrir une desserte touristique du lieu tout en le préservant d'un trafic de transit trop soutenu, en accord avec les associations environnementales, élus et riverains. Il rappelle que la Région est à l'écoute des propositions de tracé alternatifs et rappelle que l'emplacement de la halte n'est pas fixé.

Un autre participant s'interroge sur le régime de priorité entre les riverains et les usagers de la véloroute.

Lionel MARTIN répond que le Code de la route s'applique intégralement sur les véloroutes et voies vertes. L'accès aux véhicules motorisés est limité. La signalisation horizontale est faite pour permettre le respect du code par le plus grand nombre.

Un participant, qui déclare pratiquer le vélo au quotidien, indique que, s'il y a aussi peu de cyclistes du quotidien aujourd'hui dans l'Albanais, c'est car la route y est dangereuse. Il invite le maître d'ouvrage à séparer autant que possible les modes et de sécuriser au maximum les zones de partage de voirie. Il attire l'attention sur la largeur des aménagements, qui doit permettre le passage des vélos solaires ou cargo, y compris sur la passerelle de Rumilly.

Lionel TARDY répond que les itinéraires cyclables doivent être aussi continus que possible. Il rappelle que le Département de la Haute-Savoie déploie une politique cyclable en faveur des déplacements du quotidien, en investissant massivement.

MOT DE CONCLUSION

En conclusion **Cédric VIAL** remercie l'ensemble des participants de cette soirée. Il rappelle que tous les aspects du projet sont ouverts à la concertation et que tous les avis sont les bienvenus. Il invite d'ailleurs les participants à aller sur le site de la concertation, s'ils le souhaitent, pour déposer un avis ou poser une question ([veloroute-albanais.consultvox.co](https://www.veloroute-albanais.consultvox.co)).

Enfin il rappelle qu'une autre réunion publique aura lieu le **28 mars** à Rumilly à 18h.

ANNEXE

Retranscription verbatim des notes et interventions des participants

THÈME 1 : LE TRACÉ ET LES VARIANTES (TABLES A ET B)

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

Table A : Oui, il est sécurisé, rapide, sans dénivelé. Mais pas pour les vélos de route.

Table B : Oui, éviter l'axe Rumilly-Entrelacs (route droite fréquentée et peu sécurisée). Peut-être utiliser le tracé SNCF, pas de dénivelé.

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

Sur le tracé des variantes ?

Table A : La traversée du hameau de Braille n'est pas utile et nuisible / dangereux pour les riverains. Entre les parkings de Bloye et Braille il faut faire attention (respecter les riverains). Alerte, il ne faut pas passer par Crosagny !

Table B : Arriver à Albens avec la voie partagée est dangereux, les semi remorques sont nombreux à cause de la société de recyclage. Il faudrait aussi agrandir les parkings de Braille et de Salagine.

Variante du Bourg de Braille : Que pensez-vous du tracé de la variante proposée par rapport au tracé pressenti ?

Table A : Il faudrait voir avec les habitants pour la halte prévue. Le tracé actuel ne gêne pas les habitants.

Table B : Les avantages seraient de pouvoir découvrir le patrimoine et utiliser les voies existantes disponibles. En inconvénient on remplacerait de la voie verte par une voie partagée, ce qui est moins sécurisant pour les familles. Vient aussi la question du partage avec les autres usagers (piétons, rollers...).

Variante du Bourg de Braille : Identifiez-vous d'autres variantes de tracé possible et si oui pour quelles raisons ?

Table A : Non, pas d'autre variante.

Table B : Passage dans le hameau de Braille (pour découvrir le patrimoine et utiliser les voies enrobées existantes. Une variante à Braille pour relier l'étang de Crosagny ce qui permet la liaison à St Felix.

THÈME 2 : LA COHABITATION DES USAGES (TABLES C, D ET E)

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

Table C : Actuellement, le danger est très présent et important. C'est très dissuasif envers la pratique du vélo.

Table D : Pour la traversée de Rumilly la mixité en ville pose question, en particulier en sortie d'école (Demotz) où il y aura piétons et gros trafic. De même le pont neuf, la passerelle voie ferrée, la zone industrielle de Rumilly sont des zones dangereuses pour la mixité des usages. En section 3 la piste bleue est inutilisable aujourd'hui.

Table E : Questionnement sur le partage de l'espace : que dire de l'accès à un troupeau de vaches ? Question avec les nuisances terre ou fumier de la part des tracteurs sur une voie toute neuve, ainsi que du poids de chargement des tracteurs : cela pourrait poser un problème d'entretien de la voie verte. Le trajet potentiel par le village de Braille serait intéressant pour une halte car il y a des centres d'intérêt (bassin et four à bois). Question de la préservation des terres agricoles pour conduire des projets. Le doublement de la voie ferrée ne serait pas réalisé côté véloroute.

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

Table C : Oui

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

Table C : Eviter pour tous les usagers les trafics de transit.

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

Table C : Goudron et caoutchouc.

Table D : Véloroute = route goudronnée !

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

Table C : Prévoir des étranglements, des restrictions, des chicanes et éviter de mettre des dos d'âne.

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

Table C : Pour Marigny village de Vons la rue est très étroite, c'est dangereux. Actuellement une chicane est en place, il faudrait en prévoir plusieurs autres pour limiter la vitesse et le flux. Au niveau d'Entrelacs, au passage à niveau 18 et Braille il faudrait freiner la tentation à utiliser cette voie qui sera goudronnée (pour les véhicules motorisés).

THÈME 3 : LES HALTES (TABLE F)

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

Oui, la halte de Rumilly est bien choisie. Pour la halte de Crosagny il faudrait voir 2 variantes : le four de Braille ou le moulin. La halte du pont Coppet n'est pas judicieuse.

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

Oui mais il manque : des abris contre la pluie et le soleil. Des points d'eau. Des toilettes sèches et des poubelles (mais qui devra les entretenir ?).

Halte des étangs de Crosagny, le site pressenti pour accueillir la halte vous semble-t-il pertinent ?

Non, plutôt aller vers le four de Braille ou le Moulin.

Halte des étangs de Crosagny, quels sont les équipements que vous souhaiteriez trouver sur cette halte ?

2 possibilités : variante et rejoindre le moulin de Crosagny. Variante et rejoindre le four de Braille en traversant le bourg de Braille. Il faudrait un point d'eau et des toilettes ainsi qu'un point d'information sur les sites annexes à visiter.

