



**COMMUNAUTE DE COMMUNES USSES ET RHONE**  
24 place de l'Orme  
74910 SEYSSEL  
Tél. : 04 50 56 15 30



**PROFILS ETUDES**  
129 avenue de Genève  
74000 ANNECY  
Tél : 04.50.67.93.33. /  
Fax : 04.50.67.93.41.

## CREATION D'UNE PISTE CYCLABLE MULTIFONCTIONNELLE COMMUNAUTE DE COMMUNES USSES ET RHONE (74)

### COMPTE-RENDU – COMITE DE PILOTAGE DU 12 JUILLET 2019

#### DIAGNOSTIC

##### Lieu

CCUR – Pôle Bâtiment et Services techniques - 70 Route de la Semine – 74270 CHENE-EN-SEMINE

##### Présents

La liste des invités et des présents se trouve en annexe 1.  
Le présent compte-rendu sera diffusé à l'ensemble des invités.

##### Point de l'ordre du jour

**Phase Diagnostic : Présentation du tracé – Aspects réglementaires**

##### Rédactrice

DE VILLIERS Anaëlle, Profils Etudes – le 01/08/2019 – Compléments BILLIET MOLLEX Mylène, CCUR le 06/08/2019

##### Points de discussion

###### 1) Contexte général :

La Communauté de Communes Usse et Rhône (CCUR) souhaite aménager la véloroute 62 sur son territoire. Globalement, le projet longe la RD 1508 de Sarzin à Mons (8,1km) puis la RD 992 de Mons à Seyssel (8,8 km). L'ensemble du tracé fait 17 km environ. L'objectif est, à terme, d'en assurer la continuité sur le territoire de la CCUR. Profils Etudes est attributaire de la maîtrise d'œuvre de l'opération. Cette mission comporte une 1<sup>ère</sup> phase « diagnostic » visant à retenir un tracé en tenant compte des contraintes techniques, réglementaires et foncières. Le présent COPIL a pour objet la validation de cette phase.

###### 2) Présentation du tracé

Jean-Yves MÂCHARD (VP Finances, CCUR) rappelle que la CCUR souhaite que la véloroute soit prioritairement sous la forme d'une voie verte plutôt qu'en voie partagée comme cela peut être le cas dans les départements voisins.

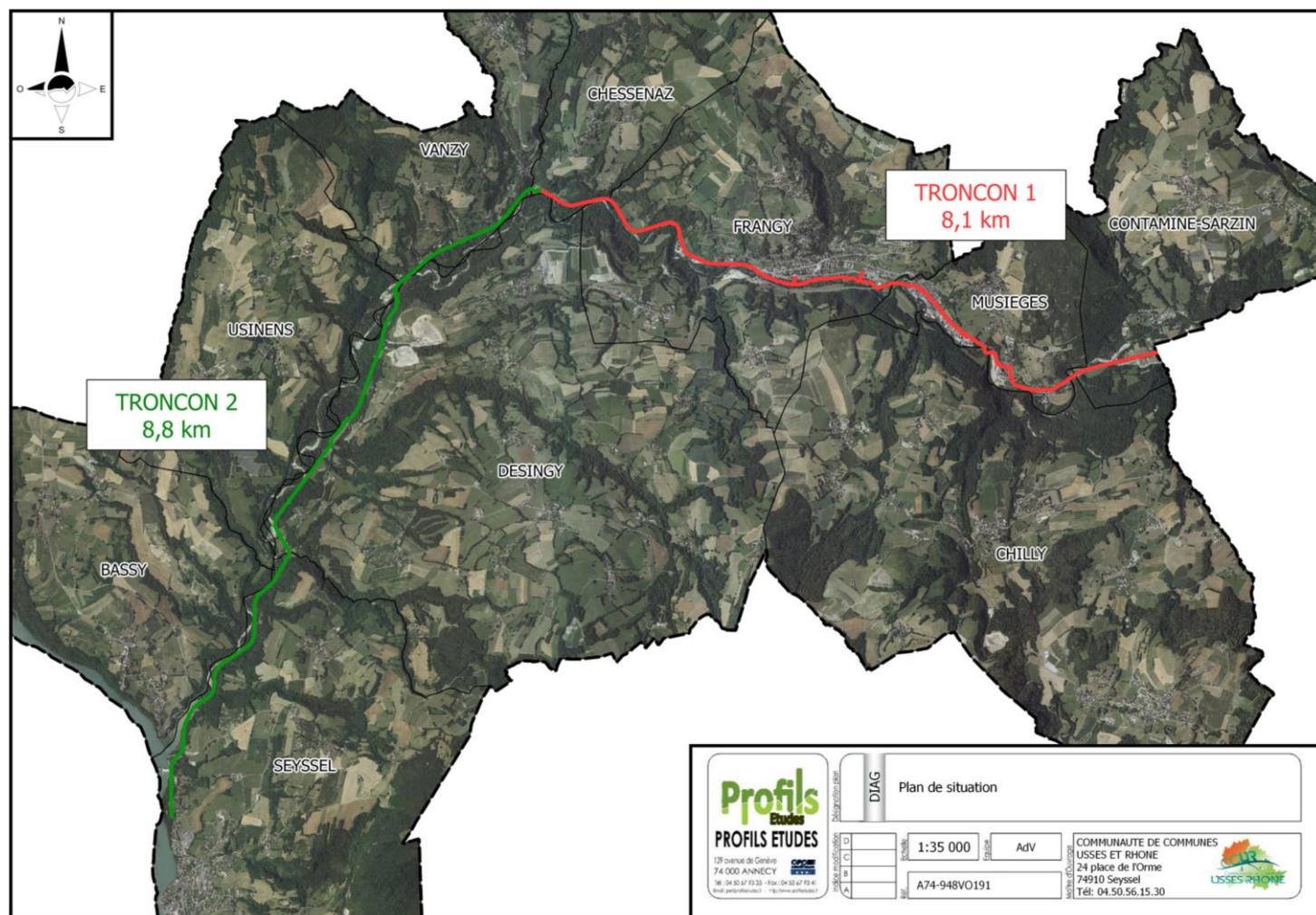
Le tracé s'étend depuis Contamine Sarzin (Lieu-dit Les Iles - R.D. 1508 - Pont sur ruisseau de Chamaloup à proximité du restaurant « La Ferme à Lucien ») jusqu'à Seyssel en raccordement avec la VIARHONA existante. En amont de Contamine-Sarzin, c'est la Communauté de Communes Fier et Usse (CCFU) qui est en charge de la continuité du projet. Cette collectivité est en train de retenir son maître d'œuvre. Une discussion est à organiser entre les 2 communautés de communes pour préciser la coordination des projets.

Il est précisé que le département et les collectivités locales soutiennent un important projet pour le territoire de méthanisation porté par la société « BioMéta'Veine ». Ce projet demande la pose d'une conduite de Gaz en coordination

depuis l'origine du projet coté Contamine Sarzin et ce jusqu'à pont de Chatel. Les projets seront à coordonner également dans le temps. Il est précisé que quand il y a passage d'un ouvrage, GRDF souhaite passer la conduite sous la route ou passage possible en encorbellement avec autorisation du gestionnaire de l'ouvrage. Patrick RAMET (SAS BioMéta'Verne) précise que GRDF préconise le passage en encorbellement, solution la plus sûre et la plus économique. Les ouvrages doivent être dimensionnés pour, précise Michel GIROD (Responsable conduite d'opération, CD74).

La MOE présente la coupe type de l'aménagement hors agglomération avec une distance de 2 m entre le marquage de la chaussée et la voie verte, soit 1,75m de bande dérasée (BD) et 0,25m pour un dispositif de sécurité.

M. GIROD indique que la bande dérasée (BD) devrait faire 2m avant un éventuel dispositif de sécurité. La MOE indique suivre précisément le guide d'Aménagement des Routes Principales. La BD de 2m correspondrait aux travaux neufs et la BD de 1,75m serait acceptable pour des aménagements sur route existante, ce qui est le cas ici. L'espace nécessaire entre la chaussée et la voie verte sera confirmé par le CD74 et les cas particuliers devront faire l'objet de discussions, notamment sur les dérogations possibles pour les cas particuliers. Il est en fait montré que l'impact de cette côte est important sur la teneur des aménagements à réaliser et l'empiètement dans l'espace naturel.



Contre-allée au niveau du pont des Douattes : chemin carrossable utilisé par des riverains et pour l'exploitation agricole. Pour laisser l'accès, soit la voie verte sera autorisée aux services/à la desserte locale, soit un nouveau chemin sera aménagé le long de la voie verte.

Franchissement des Usses : proposition d'une passerelle dissociée du pont existant

Traversée de Musièges : le projet de dévoiement dont Profils Etudes est attributaire de la maîtrise d'œuvre était au stade du DCE (groupement de commandes CD74 et Commune de Musièges). La possibilité de reprise de ce projet par la CCUR dans le cadre d'un nouveau groupement de commandes avec le CD74 est à discuter : il est question de faire évoluer ce projet avec un tourne à gauche pour l'accès à la ZAC des Bonnets coté RACHEL.

ZI des Bonnets : vu l'aspect apaisé de la voie, la véloroute sera en voie partagée sur cette route.

Il est proposé d'implanter une halte technique vers le rond-point où se situent déjà des bornes de recharge électrique pour voiture. Des bornes de recharge pour vélo pourraient être installées. Cette «halte technique» bénéficierait de la présence à proximité d'un magasin de vente et de réparations de vélos et de pièces détachées.

Entre le giratoire et le chemin des pêcheurs, la véloroute longe la RD1508 avec traversée du Fornant sur un ouvrage existant le long de la déviation. Ce secteur est difficile avec la présence des Usse à proximité et le dénivelé. Le passage du merlon anti-bruit est à définir : de quel côté passer pour conserver l'aspect anti-bruit pour les riverains ? L'aspect du vis-à-vis est aussi à prendre en compte.

M. GIROD préconise, au vu de la fréquentation piétonne sur le chemin des pêcheurs, de faire 1m d'accotement d'un seul côté pour les piétons plutôt que 0,50m de chaque côté. De même, le revêtement doit être attirant pour les piétons afin qu'ils n'empruntent pas l'espace pour les vélos.

Mylène DUCLOS-TARDY (VP Transports, CCUR) indique que la commune de Frangy se pose la question du passage de la véloroute par la Route du Tram plutôt que par le chemin des pêcheurs. La MOE répond que la voie partagée symbolisée avec des marquages au sol est possible sur cette route, mais avait été écartée dès le début du projet car le souhait de la collectivité était d'éviter les voiries partagées. Paul RANNARD (Président, CCUR) retient cette proposition car elle présente l'avantage d'être réalisable rapidement et évitant quelques difficultés techniques. Cependant, cette option n'est pas en voie propre, le postulat de départ, et ce choix sera à confirmer par la commune de Frangy.

Traversée de Mons : Serge KRYSKOWIAK (Adjoint chef d'arrondissement pôle route) rappelle que le projet de réaménagement de carrefour est toujours à l'étude. La solution technique n'est pas encore trouvée.

Ce projet est à coordonner avec le projet de la voie verte.

Il est proposé 2 solutions : traversée du hameau ou traversée des Usse et passage dans la zone Natura 2000 (directive Habitats). Le passage en zone naturelle semble cependant avoir un impact fort à compenser.

Pont Rouge : Passage des usagers de chaque côté du pont avec encorbellement à réaliser de chaque côté : 1,80m souhaitable, à voir si c'est possible techniquement.

Après Pont Rouge, la voie verte longe la RD992 sur la droite en direction de Seyssel. Sur toute cette portion, il est important de noter la présence de zones règlementaires : la zone Natura 2000 « Les Usse », la zone humide « Les Usse alluviales » et, sur la commune de Desingy, un Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope (APPB).

La MOE précise que l'APPB interdit tous travaux publics ou privés. Aussi, le périmètre fourni par le SMECRU est à préciser car il ne semble pas correspondre tout à fait aux parcelles indiquées dans l'arrêté.

Fanny SEYVE (Chargée de projet, SMECRU) répond que l'APPB date de 1994 que le tracé a été « fait à main levée ». Le périmètre va être rebalisé par la DDT, ce qui permettra de redéfinir les limites. L'origine dudit périmètre est liée en particulier à la présence du castor.

La DDT demande que la MOE saisisse la DDT, et plus précisément le service Environnement, et transmette les plans du tracé et notamment les difficultés dues au périmètre de l'APPB.

Après le tourne-à-gauche de la carrière VICAT de Plannaz, sur la suite du tracé, la MOE indique qu'il sera pertinent de suivre le niveau du terrain naturel plutôt que celui de la chaussée. Cela réduira fortement les volumes de remblaiement.

Au niveau du pont de Châtel, passage non sécuritaire, manque d'espace. Une variante est à étudier.

F. SEYVE et Régis VUILLET (Administrateur, Fédération des chasseurs de Haute-Savoie) proposent de passer sous le pont. Un passage sous les piles du pont existe en dehors du lit des Usse. Le tracé pourrait passer par là puis récupérer la RD plus loin. Ce tracé est validé techniquement hors réunion.

La fin de la coordination avec le projet GAZ se situe au niveau du pont de Châtel.

Le pont de Châtel marque la transition entre la Véloroute 61 et la ViaRhôna qui se poursuit en direction de Seyssel.

La fin du projet se trouve à l'entrée de Seyssel à la jonction avec la voie verte existante.

### 3) Echanges et observations

J.-Y. MÂCHARD synthétise la présentation du tracé : Les contraintes environnementales sont importantes, notamment pour l'APPB. Natura 2000 permet la création de ce genre de projet. Ce serait dommage d'être en voie partagée à cause de ces contraintes.

F. SEYVE considère que le projet de piste est un engagement fort en faveur du développement durable, et ajoute en ce sens :

- Les enjeux naturels et sécuritaires doivent être conciliés.
- La présence d'une zone Natura 2000 n'autorise ni n'interdit des projets. Par contre, une liste départementale indique si un projet est soumis ou non à une étude d'incidences. Par exemple, les projets de sentier pédestre y sont soumis (cf. item 16 de la liste).
- Un compromis est à trouver entre les contraintes environnementales, l'aspect sécurité, les coûts, et la pratique
- Lorsque le tracé est dans l'espace de liberté des Usses, il faudra trouver un revêtement assurant le confort des usagers tout en ne gênant pas le fonctionnement de la rivière, notamment les écoulements en cas de crue.
- La variante à Mons est au cœur du périmètre Natura 2000 secteur habitat prioritaire. C'est un secteur très sensible, à enjeux. Les compensations sont différentes. Il faut impérativement concilier sécurité et enjeux environnementaux
- Attention à la renouée en phase travaux

F. SEYVE : Il faut impérativement coordonner ce projet avec les projets de confortement des berges du Département et les projets d'épis pour le fonctionnement des Usses. Il ne faut pas que le projet de véloroute et les aménagements d'enrochement corrompent les effets des travaux déjà menés.

Michel VINCENT (Animateur territorial, Territoire Usses et Bornes) s'interroge sur le revêtement : enrobés sur tout le tracé ?

Les natures de revêtement seront à discuter et variables en fonction du tracé (en lit de rivière ou non, etc). Le coût d'entretien en sera forcément impacté. Pour l'heure le revêtement enrobé est imaginé sur l'ensemble du tracé pour avoir un niveau de confort maximum.

M. GIROD rajoute, qu'étant donné l'empilement de contraintes environnementales et autres, il faut intégrer au plus tôt la DDT et la DREAL qui ont une vision règlementaire plus stricte. Il ne faut pas mésestimer toutes les compensations nécessaires. M. GIROD rappelle qu'il est préférable de réduire les impacts plutôt que de les compenser.

Le tracé total est inférieur à 20km, limite au-dessus de laquelle une étude d'impact est obligatoire. M. GIROD préconise tout de même de travailler le plus en amont possible avec la DREAL afin de ne pas être bloqué par la suite.

Traversée de Frangy : à réaliser plus tard (P. RANNARD, M. DUCLOS-TARDY). Prévoir d'abord les tronçons avant et après Frangy. En attendant, la traversée se fera en voie partagée avec marquage au sol sur la route du Tram.

M. GIROD conseille d'aménager des chicanes et des écluses pour réduire la vitesse et encourager les automobilistes à emprunter la voie principale.

Ce sujet – conditions du passage de la véloroute à Frangy - sera à traiter avec la commune de Frangy.

Les impacts fonciers sont présentés. Ces enjeux sont à intégrer tôt également : le lancement d'une déclaration d'utilité publique (DUP) est fortement recommandé par la MOE. Le délai est potentiellement entre 8 à 12 mois.

Les prérequis pour lancer la DUP sont :

- AVP défini
- Coordination Département
- Coordination SMECRU

L'échéance est fixée à l'automne 2020

Chrystelle BEURRIER (VP Jeunesse et Sports, CD74) conseille d'informer au plus tôt la population à propos de ce projet de véloroute.

A la lecture du tracé, Mme BLANC (responsable du pôle routes du département 74, secteur St Julien), rencontrée après le COPIL, nous informe des projets d'épis en bordure des Usses. Elle préconise l'installation d'importants dispositifs de sécurité sur le secteur de Frangy (points 303-305) et précise que le secteur de Mons lui paraît sensible et demandera une réflexion particulière. Les ouvrages hydrauliques le long des Usses seront également à prendre en compte dans la définition du tracé final.

#### 4) Haltes

La localisation des haltes sont précisées.

Contamine-Sarzin : au niveau du parking existant au bord des Usse -> niveau d'importance de la halte à préciser.

Musièges : ZI des Bonnets, vers le rond-point -> halte technique

Frangy : après la station d'épuration, aire d'arrêt déjà existante avec table de pique-nique -> à optimiser selon le type de halte souhaitée.

M. VINCENT recommande de se baser sur la Fiche Action n°8 de Vélo&Territoires sur les équipements et aires d'arrêt. Il conseille également de guider les usagers vers les équipements existants (sanitaires, points d'eau potable) vers les bourgs (aspect touristique et économique).

#### 5) Echéances

Le tracé, divisé en 2 tronçons pour la présentation, est désormais découpé en 3 tronçons pouvant correspondre à 3 phases de travaux distinctes.

Le tronçon 1 – Contamine / Musièges / traversée de Frangy par la Route du Tram (5,2 km) semble facilement réalisable. Il n'y a que 3 fonciers à régler et le dossier loi sur l'eau (DLE) avait déjà été autorisé pour le compte de la commune.

- Cas par cas : automne 2019
- DLE : Printemps
- Projet : Printemps
- Travaux : Eté 2020
- Livraison : Fin 2020

Le tronçon n°2 permet de rejoindre Pont Rouge (5 km)

- Cas par cas : printemps 2020
- DUP : Printemps 2020
- Projet : Automne 2020
- Travaux : Début 2021
- Livraison : été 2021

Le tronçon n°3 finalise le projet en rejoignant Seyssel (6,6 km)

- DUP : Printemps 2020
- Etude environnementale : Printemps 2020
- Cas par cas argumenté : printemps 2021
- Projet : Eté 2021
- Travaux : Automne 2021
- Livraison : printemps 2022

Gaz : Injection de gaz dans le réseau prévue au 1<sup>er</sup> semestre 2021, voire au 2<sup>nd</sup>. Les acteurs du projet demandent d'avoir de la visibilité sur le phasage des travaux

#### 6) Aspect financier

Estimatif coût : entre 300k€ et 500k€ par km

Dans le DCE, les travaux étaient estimés à 4M€, soit 235k€/km. Estimation basse.

### 7) Synthèse MOE

- Phase DIAGNOSTIC achevée
- Proposition d'un livrable informatique : rendu du projet QGis avec toutes ses couches associées
- Demande si un emplacement réservé peut être envisagé au PLUi afin de faciliter les démarches futures : demande à faire auprès du département en tant que PPA ?

### 8) Suite à donner

- Consultation des services DDT – DREAL

**Faute d'observations formulées sous 8 jours par les destinataires, ce présent compte rendu sera considéré comme approuvé sans réserve.**

#### Prochaine réunion

---

DATE	HEURE	LIEU / OBJET
Printemps 2020 – à définir	-	-