

Département de la Haute-Savoie

Conseil Départemental de la Haute-Savoie



ENQUÊTE PUBLIQUE

**préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
du projet de création de la Véloroute Sud Léman,
sur les communes de Messery, Nernier, Yvoire,
Excevenex et Sciez,
et conjointement emportant mise en compatibilité
des Plans Locaux d'Urbanisme de Messery et Yvoire**

N° T.A. E 18000317 / 38

Procès-Verbal de Synthèse et Réponses du Maître d'Ouvrage

**Jean-François DUBOSSON, Président, Commissaire Enquêteur
Yves CASSAYRE et François MARIE, Commissaires Enquêteurs**

Les observations recueillies durant l'enquête

Avec une centaine d'observations exprimées soit sur les registres d'enquête, soit enregistrées sur le registre dématérialisé, il est possible de considérer que l'enquête a été l'objet d'une participation importante du public, alors même que la saison hivernale durant laquelle elle s'est déroulée n'est pas la plus favorable pour penser au vélo et autres transports doux, sans oublier d'évoquer la période des fêtes de fin d'année ou l'actualité sociale qui offraient d'autres centres d'intérêt.

Il ne faut pas négliger non plus que le nombre relativement important d'observations s'explique aussi par la mobilisation des adhérents des fédérations ou clubs de cyclotourisme qui ont incité leurs adhérents à déposer des observations positives, ce qui explique le nombre d'observations sur le registre dématérialisé.

Dans le détail, les observations recueillies s'analysent de la façon suivante :

- sur les 5 registres papier déposés en mairie, ont été enregistrées :
 - 3 observations recueillies à Messery.
 - 3 observations comptabilisées à Nernier, dont un extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal (sachant que M. De Leusse a signalé sur le registre son intention de déposer une observation étayée qui est parvenue via le registre dématérialisé par le Cabinet Génésis ; cette observation est de ce fait comptabilisée au titre du registre dématérialisé, et non comme observation sur le registre papier afin de ne pas avoir de double compte).
 - 7 observations recueillies sur le registre d'Excenevex, dont un extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal.
 - 6 observations reçues sur le registre de Sciez.
 - 0 observation à Yvoire où personne ne s'est manifesté.

Ce sont donc **19 observations** qui ont été comptabilisées dans les registres disponibles en mairies.

Le registre dématérialisé a connu une fréquentation nettement plus importante avec 87 observations enregistrées ; à noter toutefois qu'il faut déduire de ce total :

- la 1ère observation qui est un test effectué par un membre de la Commission d'enquête ;
- 2 observations qui sont des tests effectués par le gestionnaire du registre ;
- 1 observation qui est une erreur car elle concerne une autre enquête en cours simultanément ;
- enfin 1 observation constitue un doublon d'une requête déposée par son auteur sur le registre papier d'Excenevex.

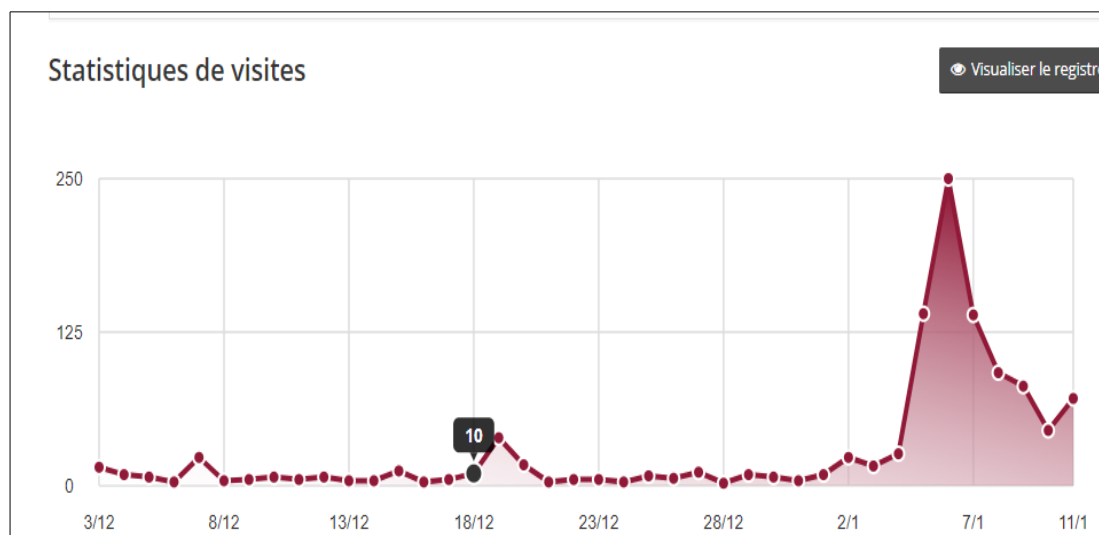
Finalement le chiffre à retenir au titre du registre dématérialisé est donc de **82 observations**.

Ce sont donc exactement **101 observations** qui ont été reçues durant la période d'enquête.

On ajoutera ici que le registre dématérialisé ne se contente pas d'enregistrer et dénombrer les observations recueillies ; il permet de recueillir quelques informations supplémentaires : ainsi constate-t-on que le dossier mis en ligne a fait l'objet de 1130 visites, et que parmi ces visiteurs, 177 ont procédé à un téléchargement de tout ou partie du dossier, soit 15 % ; à cet égard, le registre dématérialisé apparaît constituer un intéressant moyen de diffuser l'information sur un projet. Parmi ces nombreux visiteurs du registre dématérialisé, 82 ont formulé une observation, soit 7 % des visiteurs.

L'examen des caractéristiques de ces observations montre qu'elles sont le fait très majoritairement de hauts-savoyards : 73 observations sur les 78 renseignées par leurs auteurs, - dont 33 sont des habitants des 5 communes où avait lieu l'enquête, soit des personnes directement concernées -, sachant que 22 personnes n'ont pas indiqué leur origine géographique. On peut également remarquer que 3 contributions proviennent de collectivités (Nernier, Excenevex, et Thonon Agglomération), et 9 d'associations, certaines locales, d'autres départementales.

En ce qui concerne le rythme des consultations du dossier mis en ligne, le tableau ci-dessous laisse apparaître le « classique » pic de fin de l'enquête.



Il est possible de rentrer plus finement dans l'analyse des observations reçues, comme le montre le tableau page suivante. Ceci pourra être fait et exploité plus avant à l'occasion du rapport final d'enquête, mais il n'y a pas lieu de rentrer plus avant dans cette analyse à ce stade de l'enquête où la Commission doit faire rapidement une synthèse des arguments recueillis à l'attention du maître d'ouvrage.

	Registre Dématérialisé	Registres papier						Total Mairies	Total
		Messery	Nernier	Yvoire	Excenevex	Sciez	Total		
Observations	87	3	4	0	7	6	20	107	
Non Exploitable ou doublons	5		1				1	6	
Observations exploitables	82	3	3	0	7	6	19	101	
Origine observations									
Communes enquête	17	3	3		5	5	16	33	
Chablais	29				1		1	30	
Haute-Savoie (non compris le Chablais)	10						0	10	
Autre	5						0	5	
Inconnu	21						1	22	
Sens de l'observation									
Favorables	67				5	1	6	73	
Défavorables	1						0	1	
Remarques	46	3	2		3	4	12	58	
Thèmes évoqués									
Coût du projet	2	1				2	3	5	
Extension projet	28	1			2	1	4	32	
Protection biotope	7				1	1	2	9	
Eau sous Bonnatrait	3				1	2	3	6	
Largeur, sécurité, entretien	10					2	2	12	
Revêtement	3					1	1	4	
Voie partagée	13		1		1		2	15	
Chevaux, attelages	2						1	3	
Allée Pommiers	4				1		1	5	
Pente à Sciez	1					1	1	2	
Coudrée	3	1			1	2	4	7	
Divers	3		1		3	4	8	11	

Analyse des observations recueillies

Le contenu des observations est bien évidemment très variable : ainsi enregistre-t-on un simple « Pour » et à l'opposé a-t-on reçu des observations de plusieurs pages, avec documents annexés parfois plus longs que la requête qu'ils accompagnent.

Certaines observations expriment un avis explicitement favorable, d'autres sont également favorables bien que cela ne soit pas clairement exprimé, et inversement il y a possibilité d'avis défavorable (en l'occurrence un seul avis explicitement défavorable), ou de tonalité à tout le moins réservée ; par ailleurs, nombre d'observations n'expriment pas d'avis tranché et contiennent des interrogations, ou suggèrent des modifications ou alternatives plus ou moins compatibles avec le projet présenté.

Il faut rappeler qu'une enquête publique comme celle-ci n'est pas un référendum, ce qui fait que le décompte des « pour » et des « contre », sans oublier celui des inclassables, n'est pas l'objectif recherché. La commission s'intéresse plus aux informations contenues dans les observations, et aux arguments avancés par les auteurs de ces contributions ; c'est cela qu'il convient d'exposer à l'attention du maître d'ouvrage du projet dans cette synthèse de la consultation.

Nonobstant la variété d'avis et de nuances, il est possible de synthétiser l'ensemble des éléments constituant la centaine d'avis reçus comme suit.

- il y a une forte majorité d'avis favorables, motivés par des arguments « classiques » en la matière :

- en premier lieu est évoquée la sécurité des cyclistes et autres usagers vis à vis des automobilistes et poids lourds lorsqu'il y a des voies séparées (12 observations en ce sens) ;
- amélioration des échanges entre villages pour le commerce, pour l'accès aux établissements scolaires est citée ;
- le développement des déplacements doux, meilleurs pour l'environnement car non polluants, et donc meilleurs pour la santé est évoqué par certains ;
- enfin l'intérêt sur le plan touristique de la voie destinée au vélo ou les équipements de mobilité individuelle constitue pour certains intervenants un plus pour la région.

- sur **l'équipement à créer** lui-même :

· la commission constate que **les appellations** données à la voie à créer varient (« voie verte », « véloroute », « piste ou voie cyclable », « voie partagée »...), alors même que les textes qui les régissent existent, même si des évolutions sont en gestation pour tenter de régler la situation de certains « véhicules » nouveaux, notamment les « trottinettes électriques » ; ces appellations, et ce faisant, les usages qui en découlent, devraient être précisés.

Il est demandé au Maître d'ouvrage d'apporter des précisions sur des différentes appellations, et d'indiquer la façon dont elles seront appliquées sur les différentes parties du projet.

Réponse du Maître d'ouvrage sur les appellations de la voie

Véloroute : Une véloroute est un itinéraire cyclable continu, de longue distance, balisé, sécurisé, qui se compose de voies vertes, routes à faible trafic, bandes ou pistes cyclables.

Voie verte : Article R110-2 du code de la route « voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons (dont les rollers et les personnes à mobilités réduites) et des cavaliers ». Pour ces derniers, ils sont autorisés à la condition que le panneau M4y soit associé au panneau C115.

La voie verte est donc un aménagement en site propre bidirectionnel, de largeur comprise entre 3 et 5 m uniquement ouverte au mode de déplacement doux.

Piste cyclable : Article R110-2 du code de la route « piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues ».

La piste cyclable est un aménagement en site propre, elle est physiquement séparée de la route. Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. La largeur est comprise entre 2.5 et 3 m pour la bidirectionnelle et 1.50 m et 2 m pour la piste unidirectionnelle. Tout autre usagers que les cycles à 2 ou 3 roues sont interdits.

Bande cyclable : Article R110-2 du Code de la Route « bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies ».

La bande cyclable est une voie unidirectionnelle d'une largeur de 1.75 m (marquage compris) faisant parti intrinsèquement de la chaussée et son espace est exclusivement dédié aux cycles.

Bande multifonctionnelle ou accotement revêtu : Le rôle de l'accotement revêtu est la récupération des véhicules, l'évitement des collisions, la circulation des véhicules lents, l'arrêt provisoire d'un véhicule, la circulation des piétons, ce que n'autorise pas la bande cyclable.

Il permet également la circulation des cyclistes en améliorant leur sécurité et leur confort.

L'accotement revêtu doit avoir une largeur de 1.75 m, y compris marquage. Le code de la route imposant une distance minimale de 1.50 m pour le dépassement d'un cycliste hors agglomération et de 1 m en agglomération (article R414-4). L'accotement revêtu perd la priorité aux intersections.

Voie partagée : Le terme de « voie partagée » n'a aucune existence juridique. Elle indique le fait que l'itinéraire cyclable utilise des voies existantes, circulées par des véhicules motorisés. Elles sont à faibles trafic et les vitesses pratiquées doivent être modérées, d'éventuelles mesures de signalisation peuvent être prise par le gestionnaire afin d'alerter les automobilistes sur une fréquentation accrue de cyclistes.

La signalisation verticale et horizontale est celle en vigueur sur les voies ouvertes à la circulation motorisée.

Les dimensions et caractéristiques physiques du projet sont bien évidemment source de nombreuses questions, et méritent compléments dans la mesure où des difficultés sont signalées dans certaines contributions :

· même quand il s'agit d'une voie séparée de la voie routière, la largeur de la voie à créer suscite quelques questions, notamment lorsqu'il est prévu un usage partagé entre cyclistes et cavaliers, les besoins des premiers étant d'un revêtement dur et lisse, (et sans seuil potentiellement source de risque de chute) alors que les seconds demandent un revêtement plus meuble (gravier) ; en découle la question de savoir s'il ne faudrait pas en venir à réaliser une voie cyclable avec des surlargeurs pour les chevaux, sous réserve que cela soit matériellement, et financièrement, envisageable ;

· cela se complique quand au surplus est demandé l'accès pour les « attelages » qui bien évidemment ont un besoin de largeur plus importante, et corollairement se pose le problème des chicanes destinées à empêcher les automobiles, mais qui devraient néanmoins laisser passer les attelages dont les dimensions en longueur et largeur sont similaires à celle d'une automobile ; dans ce cas faut-il prévoir des barrières amovibles pour des usagers autorisés comme le suggère un demandeur ?

· cela continue de se compliquer lorsque, dans le cas du passage souterrain sous la RD 325 à Sciez, il est demandé de prévoir un passage pour un cheval et son cavalier dessus, soit une hauteur de quelque 3 mètres minimum, avec les conséquences techniques, et financières, d'un tel rehaussement (voir pour ces différents points, les observations n°S4 de Mme Capucine BRAGATO et S6 de Mme Françoise DULAC sur le registre de Sciez) ;

Réponse du maître d'ouvrage sur la question de la prise en compte des équadés et attelages

La cohabitation avec les attelages sera faible car il y a peu de trajets de prévus. Il est proposé que la commune rappelle régulièrement les bonnes règles d'usage aux associations et entreprises. Il faut également étudier la possibilité d'établir une convention avec la société utilisant les attelages équestres, renouvelable chaque année en fonction du bon respect des usages de la voie verte (propreté et cohabitation). Le profil en travers comprend une voie verte en enrobé de 3 m de large et un accotement de 1,00 m de grave naturelle. Ce qui permettra aux attelages de se ranger sur l'accotement au besoin.

Concernant la présence de cavaliers, ils seront plutôt présents sur l'allée des Pommiers qu'ils empruntent actuellement pour poursuivre leur promenade sur les chemins du domaine de Guidou. Le profil en travers type sera composé d'une voie verte en enrobé de 3 m et d'un accotement de 1,00 m en grave naturelle permettant la circulation des chevaux. La fréquentation équine reste modérée.

Des panneaux d'informations seront posés pour rappeler les règles de cohabitation sur l'ensemble du tracé et plus particulièrement sur cette section où il est prévu une plus grande diversité d'usagers car aux cyclistes et piétons seront ajoutés les chevaux attelés et montés ainsi que les exploitants agricoles.

Le gabarit du passage dénivelé au droit de la RD 325 sera de 2,75 m de hauteur et de 4 m de large. Au besoin, le cavalier devra poser pied à terre et sera un point particulier sur son itinéraire. L'augmentation du gabarit aurait un impact financier, technique et foncier.

· par ailleurs, certains auteurs d'observation demandent que soient prévus des points d'arrêt, des parkings, voire des points d'eau ;

· ponctuellement la question de la pente de certaines sections de la voie, notamment à Sciez après l'école, constitue un problème sérieux auquel il est utile d'apporter une réponse en conformité avec les recommandations et règlements en vigueur (voir notamment sur cette question l'observation de M. et Mme Charrière-Grillon (Registre Sciez S3) et celle de M. Guerrin (Observation n°17 du registre dématérialisé) ;

Réponse d'ensemble du maître d'ouvrage sur la question des pourcentages de pente et les équipements.

En ce qui concerne les aires de repos, elles pourront être intégrées au projet en fonction des emprises disponibles. Elles seront aménagées en concertation avec les communes.

Les bancs et poubelles pourront être réalisés dans le cadre de l'aménagement, par contre les points d'eau seront à la charge des communes.

Les pentes sur l'itinéraire respectent une pente maximale de 4 % dans la quasi-totalité de ses sections excepté sur le haut de la section entre la voie des écoles à Sciez et le Foron où la pente est de 9,24 % sur 55 m. Du point de vue réglementaire, cette section n'est pas une voie verte mais une voie partagée.

Des panneaux aux 2 extrémités seront posés afin de prévenir les usagers de cette pente importante.

Pour finir, la commune de Sciez a le projet de requalifier le secteur en contrebas de la route des écoles, jouxtant la véloroute. Il est projeté des aménagements d'équipements publics et sportifs. Une voie verte traversant ce nouvel équipement jusqu'au bas de pente à 9 % pourrait être intégrée à leur étude. Ce qui permettra de supprimer cette contrainte de profil en long sur l'itinéraire. Le Département se rapprochera de la Commune sur ce sujet.

La commission a remarqué qu'il est prévu de dévier la chaussée de la RD 25 à l'Est de l'entrée du Domaine de Rovorée pour pouvoir réaliser une voie réservée aux vélos côté mur de la propriété ; ceci est pertinent, mais la commission a constaté qu'il existe une série de poteaux électriques qu'il convient d'éliminer car constituant un obstacle potentiellement dangereux pour les cyclistes ; il convient donc d'enfouir la ligne électrique concernée, ce que la commission souhaite voir confirmer.

Réponse d'ensemble du Maître d'ouvrage sur l'enfouissement de la ligne électrique

L'enfouissement des réseaux est à la charge des communes, en général, elles profitent des travaux en cours sous maîtrise d'ouvrage départementale pour le réaliser.

La commune d'Excenevex a déjà fait savoir qu'elle était intéressée et profitera très probablement des travaux de la voie verte. A défaut, les supports seront déplacés par les opérateurs.

- **L'usage de la voie** créée mérite d'être précisé : La sécurité fait l'objet d'interrogations et notamment sont émises des réserves sur les voies partagées, même si les intervenants ne mesurent pas précisément quel pourcentage de l'itinéraire concerné sera en voies séparées et combien en voie partagée ; ont été enregistrées 15 observations à ce sujet, entre autres celle de Mme DEROUHLE (ADEHEPE) Observation n° 51, qui avance un pourcentage de 80% de voies partagées, et plusieurs autres qui soulignent le danger qui caractérise ce type de voie mixte ;

Réponses du Maître d'ouvrage sur les longueurs et les pourcentages de voies séparées et de voie partagée

- d'une part sur les 4 sections dont le Département sera maître d'ouvrage,

Longueur en voie verte : 7,3 km

Longueur en voie partagée : 1,55 km soit 21,2 %

- d'autre part sur l'ensemble de l'itinéraire allant de Nernier à Port-de-Sciez.

Longueur en voie verte: 10,4 km (maîtrise d'ouvrage départementale et communale)

Longueur en voie partagée: 1,85 km soit 17,7 %

Les voies partagées du projet sont à très faible trafic et/ou vitesse :

- la voie de Nernier entre Yvoire et Nernier devient une voie sans issue ouverte aux usagers de la voie verte et aux accès des deux propriétés.

- la voie de la Chataigniere n'est pas ouverte à la circulation publique mais uniquement aux usagers professionnels se rendant au domaine.

- la voie des Ecoles à Sciez dessert des équipements sportifs et scolaires ainsi que des parkings.

- la voie agricole entre la rue des Ecoles et l'Avenue de Coudrée est ouverte uniquement à la circulation agricole, peu importante sur le secteur.

- quels types de « cycles » au sens large sont-ils autorisés ?
- quid des engins à « assistance », quand ce n'est pas à « propulsion électrique » ?
- quelle est la place des piétons et plus encore des personnes à mobilité réduite ?
- la co-utilisation de la voie par des usagers aux capacités si contrastées, du piéton PMR au cavalier, mérite d'être prise en considération et doit faire l'objet à tout le moins d'une information, si ce n'est d'une réglementation, et en découle la question de la signalétique à mettre en place ;
- un point particulier doit être évoqué ici : même si aucun exploitant agricole (hormis une éleveuse de chevaux) ne s'est manifesté à l'enquête, en revanche France Nature Environnement a, à juste titre, parlé des passages de tracteurs pour accéder aux parcelles cultivées, avec les conséquences pour la voie piétonne qui sera ponctuellement souillée par des pertes terreuses des engins agricoles.

Il est demandé au Maître d'ouvrage de produire en tant que de besoin des éléments de réponse à ces interrogations.

Réponses du Maître d'ouvrage sur les différents aspects de l'usage de la voie

L'article R. 110-2 du Code de la Route classe la voie verte comme étant une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons (l'article R412-34 du Code de la Route indique que sont assimilés aux piétons les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirmes, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur) et les cavaliers. Le roller et la trottinette non électrique sont assimilés à un piéton.

Le vélo à assistance électrique est accepté à condition que l'assistance soit interrompue au-dessus de 25 km/h. Pour un vélo dépassant les 25 km/h, le législateur considère que c'est un cyclomoteur, il doit donc être immatriculé et rouler sur la route.

Actuellement, la trottinette électrique est interdite sur les voiries publiques (trottoirs et voies de circulation), tout comme les skates électriques, monoroues électriques et les gyropodes (informations issues de servicepublic.fr). De ce fait, ils ne sont pas compatibles avec la voie verte.

Concernant l'accès aux cavaliers, ils sont autorisés si un panneau M4 y qui désigne les cavaliers est apposé au panneau C115 «voie verte».

Le secteur qui est utilisé actuellement est le chemin des Pommiers afin de rejoindre les chemins parcourant le domaine de Guidou. Cette voie est une voie partagée, de ce fait, les cavaliers sont autorisés. Il est prévu de poser aux extrémités un panneau B7b (accès interdit à tous les véhicules à moteur) avec un panneau «sauf véhicules agricoles et de services».

Concernant la cohabitation entre usagers, les règles de bonne conduite (respecter les autres usagers, le Code de la Route, d'adapter la vitesse, de cheminer sur les côtés...) seront rappelés à l'aide d'un panneau en entrée de voie verte.

- L'insertion dans l'environnement

L'enquête a été l'occasion pour certains intervenants de signaler ce qui leur apparaît constituer des difficultés pour insérer le projet de voie cyclable dans son environnement ; par nature, ce sont des difficultés ponctuelles, comme notamment :

- le secteur des Cyclades et de Bonnatrait, avec notamment la présence d'un **bassin de rétention** et d'un réseau de petits rus en pied de colline, ainsi que par ailleurs celui du marais de Niva, : ces secteurs font l'objet d'observations de la part de plusieurs personnes, chacune proposant des itinéraires alternatifs pour résoudre une difficulté et d'autres problèmes plus personnels
- la FNE ne considère pas qu'il y ait pour le cas du marais de Niva un enjeu bloquant, tout en recommandant un cahier des charges strict et contraignant pour les entreprises devant intervenir pour les travaux, qui devraient entraîner l'imperméabilisation de 250 m² de marais ;
- cette recommandation de FNE vaut également pour la dérivation du Mercube à Nernier ;
- à noter que certains demandent de conserver les arbres existants (Cf. Observation n°63), voire pour d'autres de prévoir de nouvelles plantations d'alignement.

Ici également il est demandé au Maître d'ouvrage de présenter des éléments de réponse à ces points particuliers.

Réponse d'ensemble du maître d'ouvrage

Le plan de recollement du bassin a été intégré sur les plans projet de la voie verte et le tracé de celle-ci prend en compte ce projet.

L'impact sur le marais de Niva a été réduite au maximum par la réalisation de mur de soutènement. La surface touchée est de 250 m² qui est compensée à 200 % soit 500 m² arrondi à 350 m².

Pour ce faire, une compensation financière sera versée à Thonon Agglomération pour la réfection ou création d'une zone humide autre que le marais de Niva qui est en bon état et ne nécessite pas d'agrandissement. Les recommandations énoncées par la FNE et inscrites dans le dossier DUP pour la réalisation des travaux seront respectées et intégrées au marché de travaux.

Au niveau de l'intégration, la voie verte est souvent calée au plus près du terrain naturel. Elle se situe sur une grande partie du tracé le long de voirie. Afin de respecter l'article R 121,5 du Code de l'Urbanisme, le revêtement de la voie verte sur les terrains du Conservatoire du Littoral et plus global sur les zone sensible (ENS et NATURA 2000) sera composé d'un liant organo-minéral, donc ni bitumé ni cimenté.

Le projet de renaturation du Mercube a été étudié en collaboration avec les service de la DDT. Le dossier Loi sur l'Eau a été présenté et l'accord des services de l'Etat a été délivré.

Concernant les arbres, le tracé a dans la mesure du possible tenté de les éviter. Le secteur le plus impacté est la section entre Nernier et Yvoire mais le relevé faune-flore fait état de chênaies et charmaies dont l'enjeu local est qualifié de faible.

De plus, un point important est la pérennité de l'ouvrage et il est donc nécessaire d'éviter les remontées de racines à plus ou moins court terme.

Le dossier prévoit des mesures compensatoires avec la plantation de haies pour compenser la destruction de «chênaies et charmaies» dans la zone NATURA 2000 et le Département participera financièrement à des travaux sylvicoles.

Disposer d'un réseau cyclable généralisé est une revendication qui s'exprime dans plusieurs observations ; même si au sens strict, ces demandes sont hors du périmètre d'étude soumis à enquête, on signalera ici qu'elles traduisent une attente forte.

Ainsi demande-t-on :

- une piste pour aller à Douvaine (registre dématérialisé – Observation anonyme n°67)
- certains veulent aller jusqu'à Genève.
- d'autres souhaitent pouvoir aller à l'opposé jusqu'à Saint-Gingolph.
- l'interconnexion de tous les itinéraires cyclables est demandée.

Autant de revendications certes pertinentes, mais qui, encore une fois, sortent du cadre de l'enquête.

Plus concrètes sont **les demandes et propositions d'itinéraires alternatifs** ; ces demandes sont présentées avec des motivations différentes : pour certains, il s'agit de reprendre des chemins existants plutôt que de créer une voie nouvelle, et ce faisant d'économiser l'argent public, mais bien souvent, avoué ou non, l'objectif est d'éloigner de chez soi une voie nouvelle dont on craint, à tort ou à raison, des nuisances.

Ces demandes émanent de :

- M. Bourgeois (registre Excenevex Observation E5).
- M. Villanova (registre Excenevex Observation E7).
- M. Jérôme Denis (registre Messery Observation M2).
- M. Appert (registre Sciez Observation S1).
- Mme Richon (registre dématérialisé n°60).
- M. et Mme Charrière-Grillon (registre Sciez S3).
- et M. Favre-Bulle (registre Messery M1) qui suggère de ne pas modifier le carrefour sur la RD 25 sur Messery et Nernier.

Réponses du maître d'ouvrage sur les propositions alternatives

Le Département est porteur du projet de la véloroute ViaRHôna car son plan départemental des véloroutes Voies vertes prévoit l'aménagement de grands itinéraires d'intérêts départemental, national et européen. La véloroute est la colonne vertébrale sur laquelle les collectivités peuvent s'appuyer pour mailler leur territoire.

La continuité de la ViaRhôna est à l'étude à l'est de Sciez et plus particulièrement au-delà de Thonon et certains secteurs entre Chens-sur-Léman et Saint-Gingolph sont déjà réalisés. Le secteur entre Thonon et Saint-Gingolph est très contraint et rend difficile la réalisation d'une voie verte.

• **Monsieur Bourgeois** considère que le projet va à l'encontre de l'environnement et nuit à la qualité de vie du secteur. Il propose un tracé passant par le chemin des Pommiers puis se dirigeant vers le bois de Buis par le chemin existant. Il évoque l'impact sur l'environnement et le paysage et il offrirait plus d'intérêt pour les usagers déjà inscrits au PDIPR et ne créerait pas de nuisances supplémentaires car le chemin est déjà emprunté.

Le chemin par le Bois du Buis est considéré plus pénalisant pour la zone NATURA 2000. Le tracé proposé se situe en limite de zone NATURA 2000 et en contrebas d'un secteur urbanisé «Bonnatrait». De plus, le tracé proposé par le Département permet de conserver ce chemin dans le PDIPR et de continuer à offrir un chemin de promenade/randonné aux usagers.

Pour finir, le tracé débouche dans un lotissement «la coudrette» puis sur la RD 325 dans un tourne-à-gauche existant ce qui n'est pas compatible avec une traversée en sécurité. Par ailleurs, la traversée devra se faire en deux temps car le cheminement devra emprunter un terrain légèrement plus au sud et ne pourra donc pas être dénivélé.



Pour le paysage, un dossier a été déposé, et l'ABF a donné un avis positif sur le tracé. Le profil en long étant calé au plus près du terrain naturel, l'impact visuel sera réduit.

Pour la traversée de l'avenue de Coudrée, il critique la solution passant dans la parcelle AL 13 appartenant au Département et préfère le contournement par le nord de la parcelle construite AL 12.

M. Bourgeois habite la parcelle jouxtant la parcelle AL 13, il souhaite donc éloigner le tracé de son habitation. Le contournement par le nord de la parcelle AL 12 impactera plus cette parcelle et est légèrement plus longue.

La traversée se fera sur un plateau traversant avec une limitation à 30 km/h avec une visibilité suffisante.

· **Monsieur Villanova** propose plusieurs variantes au projet :

1- Section Yvoire- Excenevex (domaine de Rovorée-La Chataignière)

Il propose de passer dans le domaine de Rovorée-La chataignière. Le tracé est plus long, de plus, il passe par un ENS et une exploitation agricole pour ressortir par un parking (à réaliser) ce qui n'est pas idéal du point de vue de la sécurité et de la notion d'itinéraire.

2- Section Excenevex-port de Sciez

Il propose d'emprunter le chemin rural dit du Vernay, de longer le domaine de Coudrée puis la fin de tracé est identique à la proposition de M. Bourgeois.

Sur le tracé proposé, l'impact sur la zone NATURA 2000 est le plus fort. De plus, ce tracé dans des secteurs isolés peut poser problème au niveau sécurité. Pour finir, il est trop éloigné du centre de Sciez. Un des buts de cette véloroute est de raccorder les centres de village.

3- Section Yvoire-Excenevex

Il propose de passer par des voies communales et chemins au sud-ouest de la RD 25. Ce tracé est plus long et dans un secteur plus isolé.

La vision de M. Villanas est plus axée sur le loisir et la promenade. L'objectif de cette véloroute est d'offrir un itinéraire sécurisé pour les loisirs mais aussi pour les déplacements utilitaires. Il faut donc qu'elle raccorde les centres d'intérêts touristiques et commerciaux au plus court pour les trajets réguliers.

· **Monsieur Denis** propose le même tracé que M. Bourgeois pour la section entre Excenevex et Port de Sciez.

· **Monsieur Appert** conteste le tracé qui passe à proximité de sa propriété et propose celui en direction du bois de Buis (même argumentaire que pour M. Bourgeois).

Il ajoute que le tracé de la voie verte impacterait le bassin réalisé par le Symasol. Le plan de recollement du bassin a été intégré sur les plans projet de la voie verte et le tracé de celle-ci prend en compte ce projet. Son tracé, plus au sud des bassins, impacterait un potager «de famille» réalisé sur un terrain du Département. Le tracé de la voie verte reste dans l'emprise DUP indiqué à l'enquête. Il demande un accord juridique à ce sujet. Pour finir, il demande une clôture le long de sa propriété. Celle-ci sera à valider après étude.

· **Mme Richon**

1- Dénonce l'impact sur les arbres (dont quelques châtaigniers remarquables) et la faune en contrebas de Bonnaitrait

Tout en restant dans l'emprise de la DUP, le tracé pourra être adapté dans la mesure du possible afin de ne pas impacter ces châtaigniers. Le relevé faune -flore classe ce secteur en friche qui est un habitat commun au niveau local et national et classe les châtaigneraies en enjeux faible car assez commun et peu fragile. L'impact en phase d'exploitation est minime, peu de perturbations et moins de risques d'écrasement pour la petite faune.

2- Propose une variante passant en limite du Bois de Buis à proximité du domaine de Coudrée (argument déjà développé dans l'observation de M. Bourgeois).

3- Si la variante n'est pas acceptée souhaite qu'un effort soit fait sur la protection des arbres et que les propriétés soient protégées des risques d'intrusion des usagers de la voie verte.

Le projet se situe sur des parcelles du Département et est éloigné d'environ une vingtaine de mètres de la limite des parcelles construites. Si les parcelles privées ne sont pas closes, la pose de clôtures sera à valider après étude. Au vu de l'éloignement, il semble peu probable que les usagers de la voie verte divaguent aussi loin.

· **M. et Mme Charrier-Grillon** commencent leur observation en indiquant que le projet exclu les personnes à mobilité réduite dont il fait partie. Il est vrai que le haut de la section entre la rue des Ecoles et le Foron est penté à 9,24 % sur 55 m.

Du point de vue réglementaire, cette section n'est pas une voie verte mais une voie partagée.

L'aménagement pourra être repris dans cadre des aménagements communaux des nouveaux équipements publics et sportifs afin d'offrir un tracé avec une pente inférieure à 4 %.

Le point suivant concerne le bassin de rétention et l'impact de la voie verte sur celui-ci. Le tracé est calé par rapport au plan de recollement du bassin et reste dans l'emprise DUP. Ils s'inquiètent également de l'écoulement des sources et de l'impact sur la voie verte. Celle-ci est à niveau par rapport au terrain naturel, l'écoulement superficiel naturel sera maintenu car il n'y pas de masque/barrage.

Ils s'inquiètent également de la pérennité des vieilles maisons agricoles datant du 17^{ème} siècle que la perturbation des écoulements dans un terrain argileux pourrait déstabiliser.

L'étude géotechnique montre que le secteur de Bonnatrait présente une sensibilité très faible pour les aléas liés aux remontées de nappe et le risque d'inondation et faible à nul pour les aléas des sols argileux aux phénomènes de retrait / gonflement.

L'étude montre la présence entre 0 et 0,35 m de terre végétale limoneuse et de 0,35 m à 1,90 m grave sablo-limoneuse à galets et blocs. Les venues d'eau ont été observées à 1,80 m de profondeur.

A ce stade de l'étude, l'étude géotechnique propose la structure suivante, couche de forme de 0/80 de 0,35 m, une couche de 0/31,5 sur 10 cm et la couche de roulement de 6 cm. Au besoin, une couche drainante pourra être réalisée afin de faciliter les écoulements interstitiels.

M. Charrier indique que le dossier omet de répertorier le petit marais au nord du ruisseau enterré de Bonnatrait. Ce marais n'est pas identifié dans la base de données de la DREAL ni indiqué par les services de la DDT Thonon.

Il conteste la fiabilité de l'étude faune-flore réalisée et entre autre l'absence de référence sur la présence de la cigogne blanche. Celle-ci s'est appuyée sur la consultation bibliographique effectuée auprès des organes territoriaux (ONF, LPO, ASTERS, la DREAL..) puis des investigations de terrain ont été réalisées sur 12 mois.

Ce relevé fait bien acte de la présence de la cigogne blanche mais elle n'est pas répertoriée dans la liste du site NATURA 2000 ZPS «lac Léman». Néanmoins, le dossier DUP a bien repris l'information en p 32 *«A ces espèces vient se rajouter la Cigogne blanche, qui appartient elle aussi à l'annexe 1 de la directive habitat. Mais vu sa présence occasionnelle uniquement en période de migration, elle ne modifie pas les enjeux du site. L'ensemble de ces espèces est détaillé dans l'état initial dans la partie relative aux milieux naturels»*.

Pour finir, il conclut sur :

- le coût du projet alors que d'autres variantes n'ont pas été étudiées. Par ailleurs, d'autres itinéraires ont été étudiés à l'amont du projet et à la suite de la concertation publique. L'étude des variantes a montré les inconvénients de ces tracés (impact plus importants sur la zone NATURA 2000, raversée d'un lotissement puis difficultés de franchir la RD 325, traversée à niveau au vu de sa position ...).
- le tracé qui ne tient pas compte des réalisations communales. Le but de la véloroute Via Rhône (Sud Léman) est de réaliser une colonne vertébrale sur les territoires traversés sur laquelle les communes peuvent s'appuyer pour développer leur réseau cyclable.

· **M. Fabre-Bulle** indique que la reprise du tracé RD 25/Chemin de Fenèche est inutile et coûteux. Actuellement, ce carrefour est très inconfortable car il est très en biais par rapport à la RD 25.

Pour une meilleure visibilité, les recommandations des guides techniques prônent un raccordement perpendiculaire afin de garantir aux usagers une meilleure visibilité, le respect du régime de priorité et des girations facilitées permettant de ne pas gêner les autres usagers.

De plus, la reprise du carrefour intervient dans le projet de véloroute car la voie communale «chemin de Nernier» deviendra une voie sans issue ce qui permet de dédier cette voie aux usagers «modes actifs» et aux accès des deux propriétés privées. Elle devient une voie partagée à très faible trafic, ce qui permet d'éviter la création d'une voie verte le long du chemin de Nernier.

· De ce fait, cette section ne nécessitera pas de travaux et d'acquisitions foncières le long de cette voie, ce qui minimise l'impact financier de la reprise du carrefour.

Enfin une **opposition franche** a été enregistrée en fin d'enquête (même si l'observation déposée le 11 janvier par le Cabinet Génésis pour le compte de M. Dominique De Leusse avait été précédée d'une mention annonciatrice de celui-ci sur le registre de Nernier, et en quelque sorte par la Délibération du Conseil Municipal de Nernier prise dès le 13 décembre, soit près d'un mois auparavant).

Il convient de lire dans le détail cette observation, qui aboutit notamment pour M. De LEUSSE à **remettre en cause l'utilité publique du projet**.

Il est demandé au Maître d'ouvrage d'examiner en détail les tenants et aboutissants de la requête de M. De Leusse.

Réponse du Maître d'ouvrage sur l'opposition de M. De Leusse et sur la proposition alternative de la Commune de Nernier

Un des arguments est l'impact sur la propriété de Monsieur de Leusse.

La superficie des propriétés de M. De Leusse concernées par le projet est de 9.5 ha. Le projet de voie verte impacte 0.7 ha. La maison d'habitation se situe à 190 m de la voie verte qui est cachée par un cordon boisé de 80 m de large. La gêne n'est donc pas perceptible. Les questions juridiques portées sur les points suivants :

1 - M. De Leusse soulève la question de la légalité de la DUP (déclaration d'utilité publique) à intervenir, dès lors que la voie verte prévue par le Département est positionnée sur l'assiette de l'emplacement réservé n°15 inscrit au PLU communal au bénéfice de la Commune.

Dans ce cadre, il faut tout d'abord rappeler que l'emplacement réservé n°15 prévoit la réalisation d'une extension de la voirie communale ainsi que la réalisation d'une voie verte. C'est pourquoi la plateforme retenue par l'emplacement réservé est de 11 m.

La réalisation de la voie verte prévue par le Département n'est donc pas incompatible avec l'emplacement réservé tel qu'il figure au PLU communal ; il correspond au contraire à une partie du projet pour lequel le PLU a placé les terrains en emplacement réservé.

On peut relever dans ce cadre que les juridictions administratives considèrent que l'emplacement réservé n'interdit pas de réaliser sur le terrain d'assiette grevé, un autre projet que celui prévu par le PLU, dès lors que le projet pour lequel l'emplacement a été mis en place reste réalisable (CE, 20 juin 2016, Req. n°386978).

La plateforme de l'emplacement réservé de 11m de large, elle permet de réaliser à la fois l'extension de voirie communale, et la voie verte départementale. Par ailleurs, lorsqu'elles vérifient la compatibilité d'un projet avec un emplacement réservé, les juridictions administratives s'intéressent au premier chef à la compatibilité entre ledit projet et les ouvrages pour lesquels l'Emplacement Réservé a été mis en place, et non au bénéficiaire de l'emplacement. Ainsi, aux termes de l'arrêt susvisé du 20 juin 2016, le Conseil d'État assigne au juge le seul office de vérifier que le projet prévu par un permis de construire « est compatible avec la destination assignée à l'emplacement réservé », et non avec le bénéficiaire de l'emplacement.

On notera en outre que le juge administratif a déjà expressément jugé qu'un permis de construire peut être délivré pour la réalisation d'un équipement conforme à celui prévu par l'emplacement réservé dans le PLU, même s'il n'est pas demandé par une personne publique bénéficiaire (CAA Marseille, 3 juillet 2014, n° 12MA0705, Commune Hyères-les-Palmiers).

Enfin, on rappellera qu'en application des articles L.122-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, et de l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, le rapport entre le projet prévu par la DUP à intervenir et l'emplacement réservé n'est qu'un rapport de compatibilité, et non de conformité.

Il résulte de ce qui précède que la voie verte prévue par le Département n'est nullement incompatible avec l'emplacement réservé n°15 établi par le PLU communal, dont l'objet est une extension de la voirie et la réalisation d'une voie verte.

2 - M. De Leusse soulève également la question du positionnement du tracé sur les espaces boisés classés.

Tout d'abord, le secteur concerné, au droit de la déviation du Mercube, est en cours de déclassement dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU d'Yvoire. Un autre secteur est concerné sur Nernier mais une modification minimale du projet permettra de ne pas impacter l'espace boisé classé.

Il faut ici rappeler que, juridiquement, le maître d'ouvrage peut modifier un projet postérieurement à l'enquête d'utilité publique, lorsque cette modification résulte de l'enquête, dès lors qu'elle ne remet pas en cause l'économie générale du projet (CE 5 déc. 2016, Association Sauvegarde du Trégor et a., Commune de Lannion, no 394592 : AJDA 2016. 2355, note Genty ; Dr. voirie 2017. 72; Dr. envir. 2017. 171). Tel est bien le cas en l'espèce, la légère modification du tracé ne remettant pas en cause l'économie générale du projet de tracé de voie verte.

3 - Un des derniers arguments de la commune concerne l'impact sur l'écosystème causé par le dévoiement du cours d'eau «le Mercube» et le défrichement de la lisière du bois.

Sur ce secteur, le relevé faune-flore fait état de chênaies et charmaies dont l'enjeu local est qualifié de faible.

Pour finir, la renaturation du Mercube a été présentée aux services de la DDT et le dossier de déclaration de Loi sur l'Eau a obtenu l'accord des services de l'État.

Aménagement en voie partagée

Le secteur se situe hors agglomération, en zone boisée, la voie communale est étroite et son tracé est sinueux. De plus, la commune indique un problème de stationnement l'été en bord de route.

L'avocat de M. De Leusse, dans son argumentaire, met en avant les projets immobiliers conduits par la commune qui vont densifier la circulation des véhicules.

La voie communale reliant Nernier à Messery a été aménagée en voie partagée par la commune mais le contexte est différent. La voie se situe en secteur urbanisé, elle est globalement linéaire ce qui améliore la visibilité des différents usagers et permet d'adapter les comportements lors des dépassements ou croisements.

Conclusions

Ces arguments vont dans le sens d'une voie en site propre afin de sécuriser la pratique des modes actifs. De plus, le dossier DUP reprenait et détaillait les objectifs majeurs du plan départemental d'aménagements cyclables comprenant la sécurisation de la pratique cyclable, afin de promouvoir l'usage du vélo comme moyen de déplacement de proximité.

Une voie en site propre permet d'offrir la meilleure réponse du point de vue sécurité et également sur le secteur concerné une continuité de tous les modes actifs dont les piétons (rollers, famille avec poussettes et PMR) ou encore les enfants à vélo.

L'observation de M. et Mme Cleton, résidant Route des bords du lac à Excenevex, soit la RD 25, a été reçue lors de la permanence de la Commission d'enquête en mairie d'Excenevex ; ces personnes n'évoquent que marginalement la voie cyclable, à laquelle elles sont favorables.

L'objet principal de leur observation est en réalité la circulation sur la RD 25, sur laquelle les automobilistes locaux ont tendance à rouler trop vite, d'autant que le giratoire réalisé au niveau de l'intersection entre la RD 25 et la RD 225 est sous-dimensionné, selon eux, et ne joue pas d'effet de ralentissement ; ils sont inquiets pour la sécurité des enfants allant aux arrêts de bus, et espèrent que les travaux à réaliser pour l'aménagement de la voie cyclable entre le pont sur le Vion et le giratoire seront l'occasion de remédier à ce fonctionnement insatisfaisant du giratoire.

Cette question routière est au sens strict hors du sujet de l'enquête ; s'agissant du même maître d'ouvrage, l'information lui est transmise pour suite à donner par le service routier concerné.

Annecy, le vendredi 18 janvier 2019

Pour la commission d'enquête, son président

Jean-François DUBOSSON

Annecy, le Vendredi 15 février 2019

Pour le Maître d'Ouvrage, son Vice-Président

Denis DUVERNAY