La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Véloroute Yenne-Aiguebelette
Réunion publique de Nances
Compte-rendu

Lundi 12 octobre 2026, 18h-20h
Maison du Lac, 572 Route d'Aiguebelette 73470 Nances
Nombre de participants : 76



EN TRIBUNE

ÉLUS
> Pascal ZUCCHERO, Président de la Communauté de communes du Lac d'Aiguebelette
> Cédric VIAL, Sénateur de la Savoie ; conseiller régional d'Auvergne-Rhône-Alpes ; Élu référent du projet

ÉQUIPE PROJET RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES
> Lionel MARTIN, Directeur de projet – Région Auvergne-Rhône-Alpes
> Guillaume DANION, Chef de projet Via 5 Lacs Sud - Région Auvergne-Rhône-Alpes
> Louise-Marie CABAL, Chargée de mission concertation et information chantier

ÉQUIPE D'ASSISTANCE À MAÎTRISE D'OUVRAGE
> Yann DELALANDE, Directeur de projet – Groupe Merlin
> Stéphane DUBOS, Directeur de projet adjoint – Groupe Merlin
> Eva DENIER, Architecte – AXE SAÔNE

ANIMATION DE LA RÉUNION
> Olivier SAURON, AMO Concertation – Nicaya Conseil
> Louise DUBART, AMO Concertation – Nicaya Conseil

INTRODUCTION

M. Pascal ZUCCHERO (Président de la Communauté de communes du Lac d'Aiguebelette) remercie les participants de leur présence et rappelle que le projet d' itinéraire des 5 Lacs s'est décidé à la maison du lac d'Aiguebelette.

M. Cédric VIAL (Sénateur de la Savoie ; Conseiller régional d'Auvergne-Rhône-Alpes) rappelle que le projet d'Itinéraire des 5 lacs, porté par la Région, est conçu comme un produit touristique d'itinérance et également pour les déplacements du quotidien. L'I5L a vocation à être la colonne vertébrale innervant l'ensemble du territoire, à laquelle pourront venir se connecter les projets locaux de véloroute.

BRISE GLACE



L'animateur présente les intervenants et demande aux participants de se présenter à main levée. Sur les 76 participants : une douzaine d'élus et six représentants d'associations. Les 3 quarts des participants sont là à titre individuel et 90% habitent dans une commune du tracé.

PRÉSENTATION DU PROJET

DÉROULÉ



Après ces mots d'introduction, la maîtrise d'ouvrage présente de manière synthétique le projet (*cf.* support de présentation)



Objectifs de la véloroute Yenne/Aiguebelette :

- Développer les **mobilités actives**
- Favoriser le **développement économique et touristique** du territoire
- Valoriser le **patrimoine** et les **paysages**



SECTION 5 : NOVALAISE – LE LAC :

Un participant partage que la RD921 entre Novalaise et le Lac et un itinéraire très fréquenté (voiture qui roule vite, camion) et demande pourquoi la Région a retenu cet axe pour aménager la voie verte.
La maîtrise d'ouvrage indique qu'il s'agit de l'itinéraire le moins pentu et donc le plus praticable pour les cyclistes. Elle explique qu'en raison du trafic et de la vitesse, les cyclistes seront isolés des voitures du côté Ouest de la route.

Une participante demande si un ajustement du tracé de la voie verte envisagé proche de son bâtiment d'habitation peut être envisagé, par exemple le long de la rivière.
La maîtrise d'ouvrage explique qu'elle essaye de réduire autant que possible les impacts de la véloroute sur les propriétés privées. Dans le cas de ce bâtiment, sur le tracé de la véloroute et proche de la RD 921, les marges de manœuvre sont limitées. Elle propose d'avoir un temps d'échange spécifique avec la propriétaire pour chercher le meilleur compromis.

Un participant, habitant le long de la RD 921 partage sa satisfaction de l'itinéraire choisi, car cela va permettre d'écarter son habitation de la circulation routière.

Mme Claudine TAVEL (Maire de Novalaise) remercie la Région pour le choix de cet itinéraire plus direct pour rejoindre le lac et adaptée aux besoins du quotidien.

SECTION 3 : GERBAIX – NOVALAISE :

Un participant partage sa préférence pour la variante Est (portion en site propre), qui permettrait d'améliorer la sécurité des cheminements entre Marcieux et Novalaise, jugé dangereux pour les piétons et cycliste à ce jour. A la lecture du dossier de concertation et de l'analyse multicritères qui semble orientée vers la variante Ouest, il se demande si la Région a déjà pris une décision entre les variantes.

La maîtrise d'ouvrage déclare que les deux variantes restent possibles et sont étudiées dans le même niveau de détail. Le tableau compare les deux options sur plusieurs critères, mais pour la décision finale tout est question de pondération.
La maîtrise d'ouvrage explique que les deux variantes ont des points forts et des points faibles, c'est pourquoi les élus n'ont pas encore tranché sur le choix de la variante. La variante Est nécessite notamment plus de travaux et est donc coûteuse et plus consommatrice de foncier, cela ne la disqualifie pas pour autant.
La variante Ouest proposée en partage de voirie nécessite peu d'aménagement, mais si la concertation fait émerger que la variante Est présente plus de plus-value pour le territoire, alors celle-ci pourrait être retenue par le Comité de Pilotage. La concertation en cours vise à recueillir les arguments et éléments de comparaison qualitatifs qui permettront de guider la décision des élus.

Mme Claudine TAVEL (Maire de Novalaise) rappelle la préférence qu'elle défend avec M Pascal ZUCHERRO pour la variante Est, auprès de la Région.

TRACÉ GLOBAL : COHABITATION DES USAGES :

Un participant demande si la véloroute bénéficiera de signalisations spécifiques, précisant notamment les règles d'usage.
La maîtrise d'œuvre explique qu'au minimum des pictogrammes seront présents au sol pour rappeler la présence des cyclistes ainsi que de la signalisation verticale pour rappeler l'écartement minimum. De mesures en plus peuvent être prises, avec de la signalisation pédagogique pendant la première année d'ouverture de la voie, afin de rappeler les usagers (en partage de voirie ou en voie verte avec la cohabitation avec les autres modes actifs).
La maîtrise d'ouvrage indique que la route reste l'aménagement de prédilection pour les cyclosportifs.

Pour les cyclosportifs, plusieurs participants demandent à ce que soit aussi installée de la signalisation en bord de voirie (y compris pour les itinéraires en site propre) pour qu'ils ne soient pas contestés par les voitures (bande cyclable ou autre).

TRACÉ GLOBAL : COÛT DU PROJET :

Une participante s'interroge sur le coût de l'opération.
La maîtrise d'ouvrage explique que le coût que l'ensemble de l'I5L s'élève à 115 millions d'euros dont 11,4 millions pour la portion Yenne/Aiguebelette, avec des sections du projet plus ou moins onéreuses (site propre / partage de voirie). Entre Gerbaix et Novalaise, la variante Est en site propre coûterait environ 1 million d'euro de plus que la variante Ouest en partage de voirie.

ATELIERS THEMATIQUES

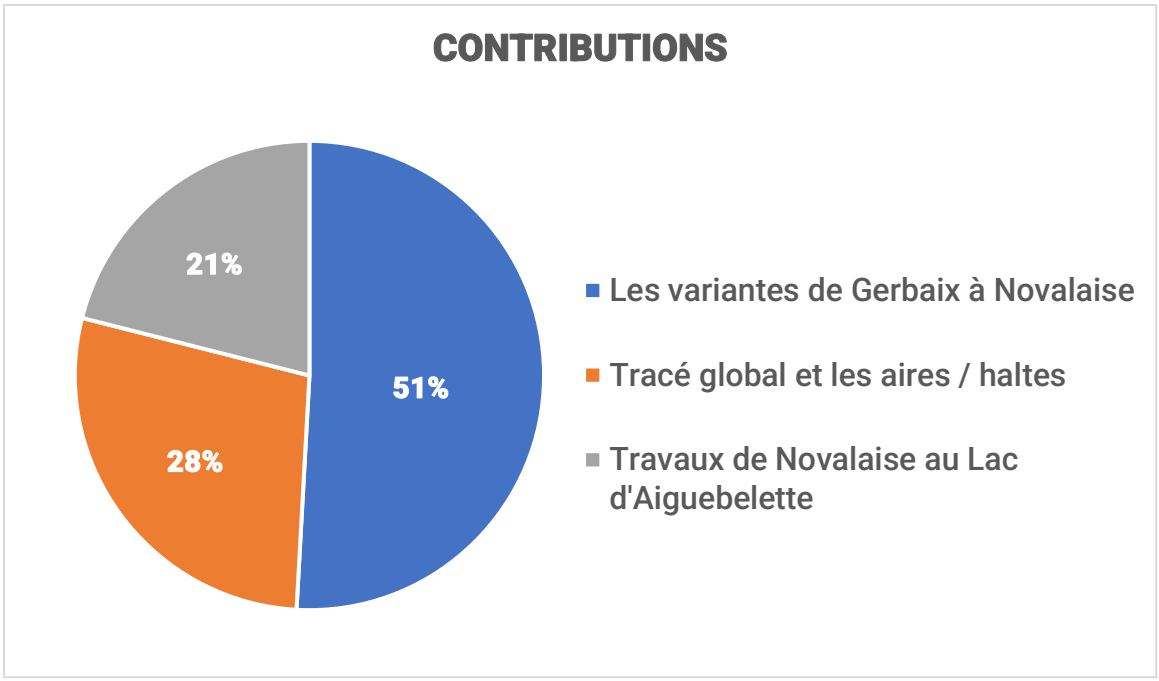


Pendant 30 min, les participants ont circulé entre 3 espaces thématiques pour interroger la maîtrise d'ouvrage et partager leurs perceptions du projet.
Les espaces se concentraient sur 3 thématiques :
> Le tracé global et les aires / haltes
> Les variantes entre Gerbaix à Novalaise
> Les travaux sur la section entre Novalaise et le Lac d'Aiguebelette

CONTRIBUTIONS RECUEILLIES :

Au cours des trois ateliers, 57 contributions ont été recueillies

- Les variantes entre Gerbaix à Novalaise : 29 contributions
- Le tracé global et les aires / haltes : 16 contributions
- Les travaux sur la section entre Novalaise et le Lac : 12 contributions



TRACÉ GLOBAL ET LES AIRES / HALTES

1 point fort	7 points faibles	8 propositions

Le point fort :
- Localisation de la halte de repos du champ de foire à Yenne.

Les principaux points faibles :
- Manque de sécurité et d'agrément du tracé général, en particulier les sections en partage de voirie ;
- Absence de certains équipements des haltes, notamment poubelles et sanitaires ;
- Question de la compensation des terres agricoles impactées.

Les pistes d'amélioration proposées pour les aires et haltes :
- Équipement systématique des aires et des haltes de bornes de recharge pour les vélos électriques – question posée sur le coût ;
- Privilégier la proximité avec les centres-villes / villages dotés de commerces.

Les pistes d'amélioration proposées pour le tracé général :
- Signalétique pour assurer la cohabitation entre cyclistes et automobilistes ;
- Indiquer les destinations possibles ;
- Raccordement avec le ViaRhôna par Yenne.

VARIANTES GERBAIX-NOVALAISE

VARIANTE OUEST		VARIANTE EST	
6 points forts	6 points faibles	14 points forts	2 points faibles

Variante Ouest :

Les principaux points forts :
- Absence d'impacts environnementaux ;
- Coût réduit ;
- Desserte d'un grand nombre d'habitations.

Le principal point faible :
- Manque de sécurité à proximité de la RD – demandes d'aménagements de sécurité

Variante Est :

Les principaux points forts :
- Sécurité pour l'ensemble des usagers ;
- Permet de relier le village de Marcieux : habitations et hébergements touristiques.

Les principaux points faibles :
- Coût élevé
- Impacts fonciers.

LES TRAVAUX ENTRE NOVALAISE ET LE LAC

1 point fort	2 points faibles	8 propositions

Le point fort

- Sécurisation de la portion entre Novalaise et le Gollets.

Le point faible

- Itinéraire le long de la RD – suggestions de privilégier l'itinéraire par Nances.

Les pistes d'amélioration

- Sécurité des usagers – séparation marquée demandée entre la route et la voie cyclable ;
- Points de conflit entre les voitures et les vélos – demande de signalétique adaptée et de rencontre avec les associations vélos ;
- Insertion de l'itinéraire dans son environnement : accès riverains et facteur, mur de soutènement ;
- Choix de l'itinéraire le plus agréable pour rejoindre le lac.

MOTS DE CONCLUSION

M. Pascal ZUCCHERO se dit favorable à la variante Est entre Gerbaix et Novalaise. Sur le coût, il considère que l'engagement de plusieurs millions d'euros pour des objectifs de sécurisation, de protection des habitants et d'amélioration du cadre de vie lui paraît justifié, surtout quand des sommes bien plus importantes sont investies dans l'armement.

M. Cédric VIAL rappelle que les contributions et le bilan qui en est tiré seront présentés aux élus au cours d'un comité de pilotage (COPIL) de prendre des décisions. Il invite les participants à formuler des arguments reposant sur leur connaissance du territoire pour appuyer ces décisions.

Il rappelle que le département de la Savoie s'est engagé à organiser l'entretien de l'itinéraire et même à financer entièrement certaines portions.

Il remercie les participants de leur présence et de leurs contributions.

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

ANNEXE

Retranscription verbatim des contributions apportées en ateliers

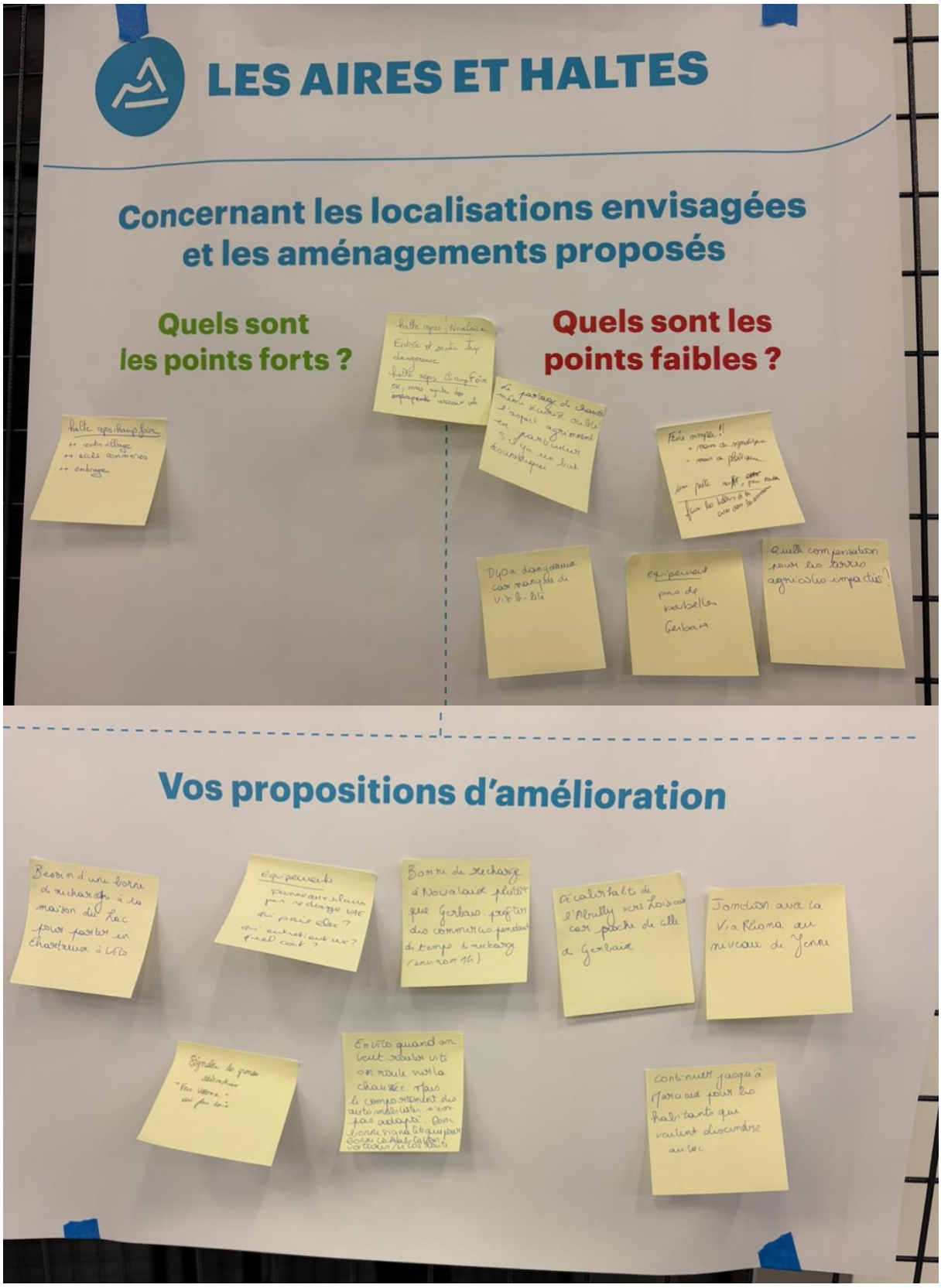
TRACÉ GLOBAL ET LES AIRES / HALTES

Quels sont les points forts ?	Quels sont les points faibles ?

• Halte repos Champ Foire
 	
++ centre village
 	
++ accès commerces
 	
++ ombrage
	• Halte repos Novalaise : entrée et sortie trop dangereuse/ Halte repos Champ Foire : ok, mais ajouter des arceaux vélo (Post-il collé à cheval sur la ligne de séparation points forts / points faibles)
	• D40a dangereuse, car manque de visibilité
	• Le partage de chaussée même sécurisé oublie l'aspect agrément en particulier s'il y a un but touristique
	• Faire simple !!
	  ○ moins de signalétique
	  ○ moins de plastique
	• Une piste suffit pour rouler
	• Faire les haltes et les aires dans les communes
	• Équipement : pas de poubelles Gerbaix
	• Quelle compensation pour les terres agricoles impactées ?

Vos propositions d'amélioration

- Besoin d'une borne de recharge à la maison du Lac pour partir en Chartreuse à Vélo
- Équipements :
  - Panneaux solaires pour recharge VAE (vélos à assistance électrique)
  - Qui paie l'électricité?
  - Qui entretient les WC ?
  - Quel coût ?
- Borne de recharge à Novalaise plutôt que Gerbaix : profiter des commerces pendant le temps de recharge (environ 1h)
- Décaler halte de l'Abully vers Loisieux, car proche de celle de Gerbaix
- Jonction avec la ViaRhôna au niveau de Yenne
- Signaler les grandes destinations « Vers Valence » voir plus loin
- En vélo quand on veut rouler vite on roule sur la chaussée. Mais le comportement des automobilistes n'est pas adapté. Donc bonne signalétique pour bonne cohabitation voitures/vélos sur route
- Continuer jusqu'à Marcieux pour les habitants qui veulent descendre au lac

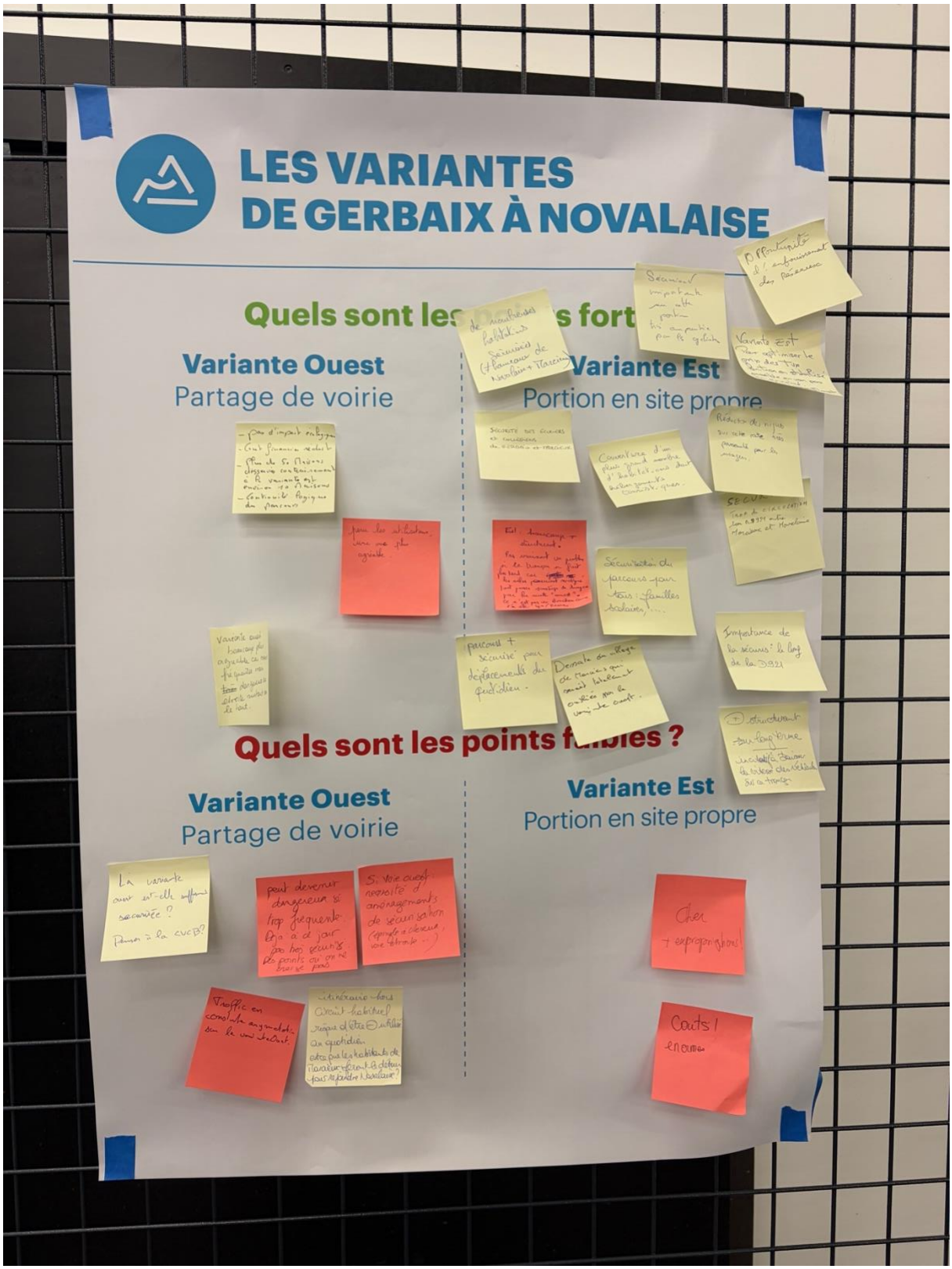

LES AIRES ET HALTES
Concernant les localisations envisagées et les aménagements proposés
Quels sont les points forts ?
Quels sont les points faibles ?
Vos propositions d'amélioration

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

VARIANTES GERBAIX-NOVALAISE

Quels sont les points forts ?	
Variante Ouest	**Variante Est**
• Pas d'impact écologique • Coût financier réduit • Plus de 50 maisons desservies contrairement à la variante Est environ 10 maisons • Continuité logique du parcours • Pour les utilisateurs, une vue plus agréable • Variante Ouest beaucoup plus agréable, car moins fréquentée, mais dangereux, car étroite surtout sur le haut	• De nombreuses habitations sécurisées (≠ hameaux de Novalaise + Marcieux) • Sécurisation importante sur cette portion très empruntée par les cyclistes • Opportunité d'enfouissement des Réseaux • Variante Est pour optimiser le prix des travaux finition en stabilisé possible et non pas en enrobé (idem liaison St Laurent du Pont) • Sécurité des écoliers et collégiens de Gerbaix et Marcieux • Couverture d'un plus grand nombre d'habitations dont hébergements touristiques • Réduction des risques sur cette route très passante pour les usagers • Sécurité : trop de circulation sur RD921 entre Marcieux et Novalaise • Est : beaucoup plus structurant • Pas vraiment un problème si le tronçon se fait plus tard, car les vélos pourront malgré tout passer sans trop de danger par la route « ouest ». Ce n'est pas un bouchon comme l'a été Lyon/Vienne • Sécurisation du parcours pour tous : familles, scolaires … • Parcours + sécurisé pour déplacements du quotidien. • Desserte du village de Marcieux qui serait totalement oublié par la variante Ouest. • Importance de la sécurisation le long de la D921 • + structurant sur le long terme. Incitatif à baisser la vitesse des véhicules sur ce tronçon

Quels sont les points faibles ?	
Variante Ouest	**Variante Est**
• La variante Ouest est-elle suffisamment sécurisée ? Penser à la CVCB ? • Peut devenir dangereux si trop fréquenté. Déjà à ce jour pas très sécurisé. Des points où on ne se croise pas • Si voie ouest : nécessité d'aménagements de sécurisation (épingle à cheveux, voie étroite …) • Traffic en constante augmentation sur la voie ouest • Itinéraire hors circuit habituel risque d'être moins utilisé au quotidien • Est-ce que les habitants de Marcieux feront le détour pour rejoindre Novalaise ?	• Cher + Expropriations ! • Coûts ! énormes


LES VARIANTES
DE GERBAIX À NOVALAISE
Quels sont les
s fort
Variante Ouest
Partage de voirie
Variante Est
Portion en site propre
Quels sont les points faibles ?
Variante Ouest
Partage de voirie
Variante Est
Portion en site propre

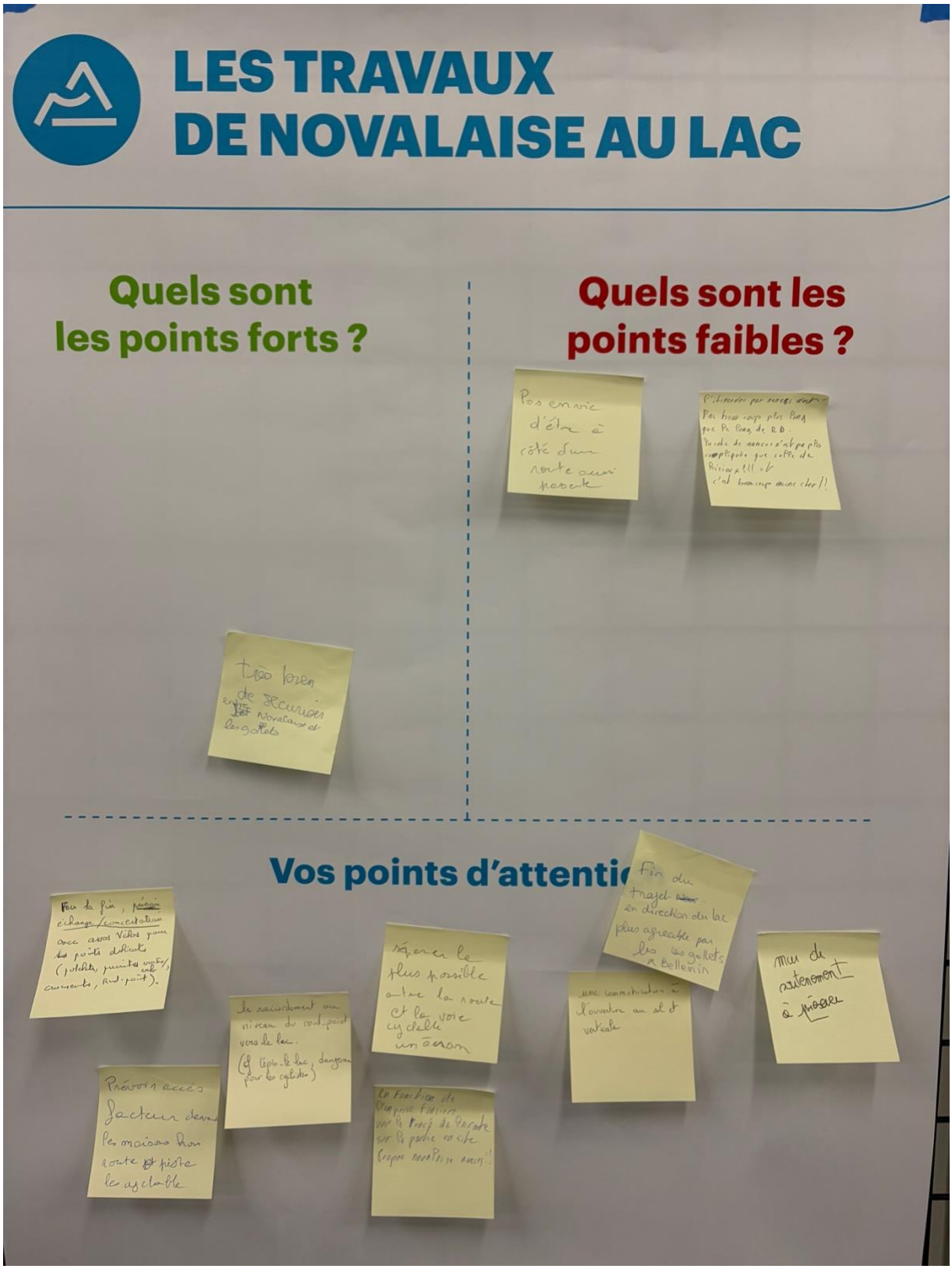
La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

LES TRAVAUX ENTRE NOVALAISE ET LE LAC

Quels sont les points forts ?	Quels sont les points faibles ?
• Très bien de sécuriser entre Novalaise et les Gollets	• Pas envie d'être à côté d'une route aussi passante • L'itinéraire par Nances n'est pas beaucoup plus long que le long de RD. La côte de Nances n'est pas plus compliquée que celle de Poisieux !!! et c'est beaucoup moins cher !!

Vos points d'attention

- Vers la fin, prévoir échange / concertation avec assos vélos pour les points délicats (potelets, priorités voiture/vélo, croisements, rond-point)
- Prévoir accès facteur devant les maisons hors route et piste cyclable
- Le raccordement au niveau du rond-point vers le lac (cf Lépin-le-Lac, dangereux pour les cyclistes)
- Séparer le plus possible entre la route et la voie cyclable, un écran
- En fonction de l'emprise foncière, voir le tracé de la route sur la partie en site propre Novalaise-Nances !!
- Une communication à l'ouverture au sol et verticale
- Fin du trajet en direction du lac plus agréable par les Gollets et Bellemin
- Mur de soutènement à préserver


LES TRAVAUX
DE NOVALAISE AU LAC
Quels sont
les points forts ?
Quels sont les
points faibles ?
Vos points d'attenti