

DIAGNOSTIC ET RECOMMANDATIONS POUR LES « VÉLOROUTES DU SILLON ALPIN » V62 ET V63

.....

RAPPORT

► Janvier 2018



CRÉDITS

« Diagnostic et recommandations pour les véloroutes du sillon alpin V62 et V63 »

© **Départements & Régions Cyclables**, janvier 2018

Réalisation et rédaction : Théo Vintaer, DRC

Cartes : Thomas Montagne, DRC

Sources des données géographiques : ON3V ©DRC

Ces informations ont été compilées grâce à la contribution des territoires et personnes ressources. Merci à : Olivier Borrot et Sarah Calvelli (Département de la Savoie), Sarah Xuereb (ATD de la Savoie), Isabelle Kritter et Michel Girod (Département de la Haute-Savoie), Fanny Deperraz (ADT de la Haute-Savoie), Guy Ferrero et Marc Roux (Département de l'Isère), Grégoire Actis (Isère Tourisme), Christian-Bernard Carlac et Pascal-Eric Chomel (Département de la Drôme), Stéphane Foulonneau (Drôme Tourisme), Cédric Corre (CRT Auvergne-Rhône-Alpes), Sophie Cassaro (Communauté d'agglomération Grand Lac), Maria El Haij et Emmanuel Roche (Communauté d'agglomération Chambéry Métropole – Cœur des Bauges), Jérôme Hugot (Communauté de communes Cœur de Savoie), Stéphane Piquier (Communauté d'agglomération d'Arlyère), Albert Cessieux et Catherine Bonne (AF3V), Agathe Daudibon, Camille Thomé et Dorothée Apperel (DRC).

La réalisation de ce rapport a été cofinancée par :



CONTACTS

www.departements-regions-cyclables.org

info@departements-regions-cyclables.org

SOMMAIRE

INTRODUCTION	6
I. LES V62 ET V63 DANS LE CONTEXTE DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES EN FRANCE ET EN EUROPE	7
A. V62, V63 ET EUROVELO	7
I.A.1 Présentation du réseau EuroVelo.....	7
I.A.2 Connexions EuroVelo avec les itinéraires V62 et V63	8
B. V62, V63 et Schéma national vélo.....	9
I.B.1 Le Schéma national vélo	9
I.B.2 Connexions des V62 et V63 avec des itinéraires inscrits au SN3V	10
C. V62, V63 et Schéma régional des véloroutes et voies vertes (SR3V).....	12
I.C.1 SR3V d'Auvergne-Rhône-Alpes.....	12
I.C.2 Le nouveau dispositif vélo en Auvergne-Rhône-Alpes	13
II. DIAGNOSTIC DES V62 ET V63	14
A. Présentation générale des V62 et V63	14
II.A.1 Collectivités traversées.....	14
II.A.2 Avancement.....	14
II.A.3 Des aménagements majoritairement programmés	16
B. État des lieux territoire par territoire.....	17
II.B.1 Drôme	17
II.B.1.a Infrastructures.....	17
II.B.1.b Mise en tourisme	18
II.B.2 Isère	21
II.B.2.a Infrastructures.....	21
II.B.2.b Mise en tourisme	22
II.B.3 Savoie.....	24
II.B.3.a Tracé savoyard des V62 et V63	24
II.B.3.b Infrastructures.....	25
II.B.3.c Mise en tourisme.....	28
II.B.4 Haute-Savoie	30
II.B.4.a Infrastructures.....	30
II.B.4.b Mise en tourisme	31
Conclusion.....	32
III. RECOMMANDATIONS POUR LES V62 ET V63	33
A. Instaurer un partenariat.....	33
III.A.1 Mettre en place d'un comité d'itinéraire	33

III.A.2 Comité d'itinéraire : principes de fonctionnement	34
B. Décliner une identité et un positionnement marketing	35
III.B.1 Priorité : décliner une identité	35
III.B.2 Élaborer des outils de communication et marketing	35
C. Améliorer la connaissance des itinéraires et en garantir la continuité.....	36
D. Structurer des services et une offre intermodale	37
III.D.1 Structurer et qualifier l'offre de services	37
III.D.2 Anticiper et identifier des solutions intermodales.....	37
E. Suivre et analyser la fréquentation	37
DÉFINITIONS	39
GLOSSAIRE	39
ANNEXE 1 : Contribution des usagers AF3V au projet	40
ANNEXE 2 : Diagnostic résumé V62/V63.....	44

INTRODUCTION

Les quatre départements de la Haute-Savoie, Savoie, Isère et Drôme se mobilisent autour de l'émergence des **véloroutes nationales V62 et V63**. Traversant les Alpes d'Annecy à Valence, ces deux itinéraires ont un véritable potentiel touristique. Connectées à des bassins urbains majeurs, des sites touristiques emblématiques et des itinéraires cyclables d'intérêt européen et national, ces véloroutes présentent tous les atouts pour devenir des itinéraires cyclables longue distance de renommée nationale et européenne. Pour cela, une dynamique doit être engagée entre les acteurs concernés par ce projet, qui doivent travailler ensemble à développer ces véloroutes à l'avenir prometteur.

Afin d'enclencher une dynamique de mise en cohérence et valorisation touristique de ces itinéraires, les Départements & Régions Cyclables se sont vu confier une mission technique de préfiguration d'un **comité d'itinéraire** de juillet à l'automne 2017. Cette mission consiste à rédiger le présent rapport, à réunir les acteurs, identifier des actions à engager et favoriser le lancement d'une démarche partenariale entre les territoires sur ces itinéraires.

Ce rapport a pour but d'alimenter la réflexion collective autour des véloroutes V62 et V63 en présentant un diagnostic de l'itinéraire et de ses potentialités. Il expose dans un premier temps le **contexte** des véloroutes et voies vertes dans lequel s'inscrit l'itinéraire, pour ensuite présenter un **diagnostic** en termes d'infrastructures et de mise en tourisme et, enfin, des **recommandations** qui pourraient être mise en œuvre dans le cadre d'une dynamique partenariale autour de l'itinéraire.

I. LES V62 ET V63 DANS LE CONTEXTE DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES EN FRANCE ET EN EUROPE

A. V62, V63 ET EUROVELO

I.A.1 Présentation du réseau EuroVelo

EuroVelo est le réseau des véloroutes européennes. Porté par la Fédération européenne des cyclistes (ECF), le projet EuroVelo comporte **15 itinéraires cyclables européens** répartis sur tout le continent. Les 15 itinéraires EuroVelo représentent **70 000 km** dont 45 000 km sont déjà réalisés.



Carte schématique EuroVelo 2016

Afin de coordonner le projet à l'échelle européenne, l'ECF s'appuie sur des **centres de coordination** à l'échelle nationale. Ces centres de coordination soutiennent et évaluent le développement du réseau

à l'échelle nationale. En France, les Départements & Régions Cyclables sont le centre de coordination pour EuroVelo.

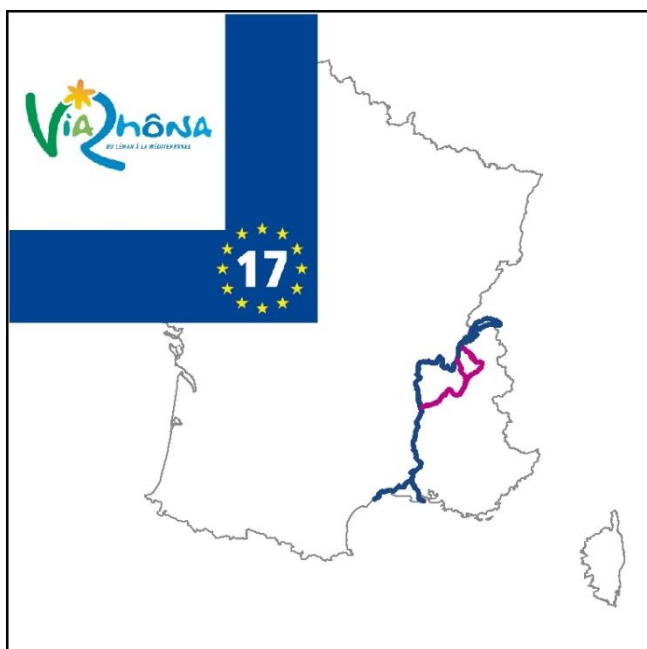
Les conditions pour intégrer le réseau EuroVelo sont les suivantes¹ :

- **Représenter + de 1000 km**
- **Concerner au moins 2 pays**
- **Disposer d'infrastructures et d'une signalisation en majeure partie en place**
- **Avoir une identité et un nom reconnaissable à l'international et facile à communiquer**

La France est concernée par 10% du total des EuroVelo, soit 8 itinéraires pour un total de **8 600km** dont 77% sont réalisés aujourd'hui (6 500km)². Avec la Meuse à Vélo / EV19, la France comptera bientôt plus de **9 000 km** d'EuroVelo.

I.A.2 Connexions EuroVelo avec les itinéraires V62 et V63

Le tracé des V62 et V63 est connecté à chacune de ses extrémités à un itinéraire européen structurant : l'**EuroVelo 17** (identité européenne : Véloroute du Rhône).



Suivant le cours du Rhône, l'EuroVelo 17 commence à Andermatt en Suisse et se termine en Méditerranée, comptabilisant 815 km. La partie française de la véloroute du Rhône se nomme la **ViaRhôna**. Elle traverse les régions Auvergne Rhône-Alpes, Provence Alpes Côte d'Azur et Occitanie-Pyrénées-Méditerranée sur 815km. Fin 2017, la ViaRhôna était réalisée à 87%, avec une finalisation de l'itinéraire prévue d'ici fin 2020.

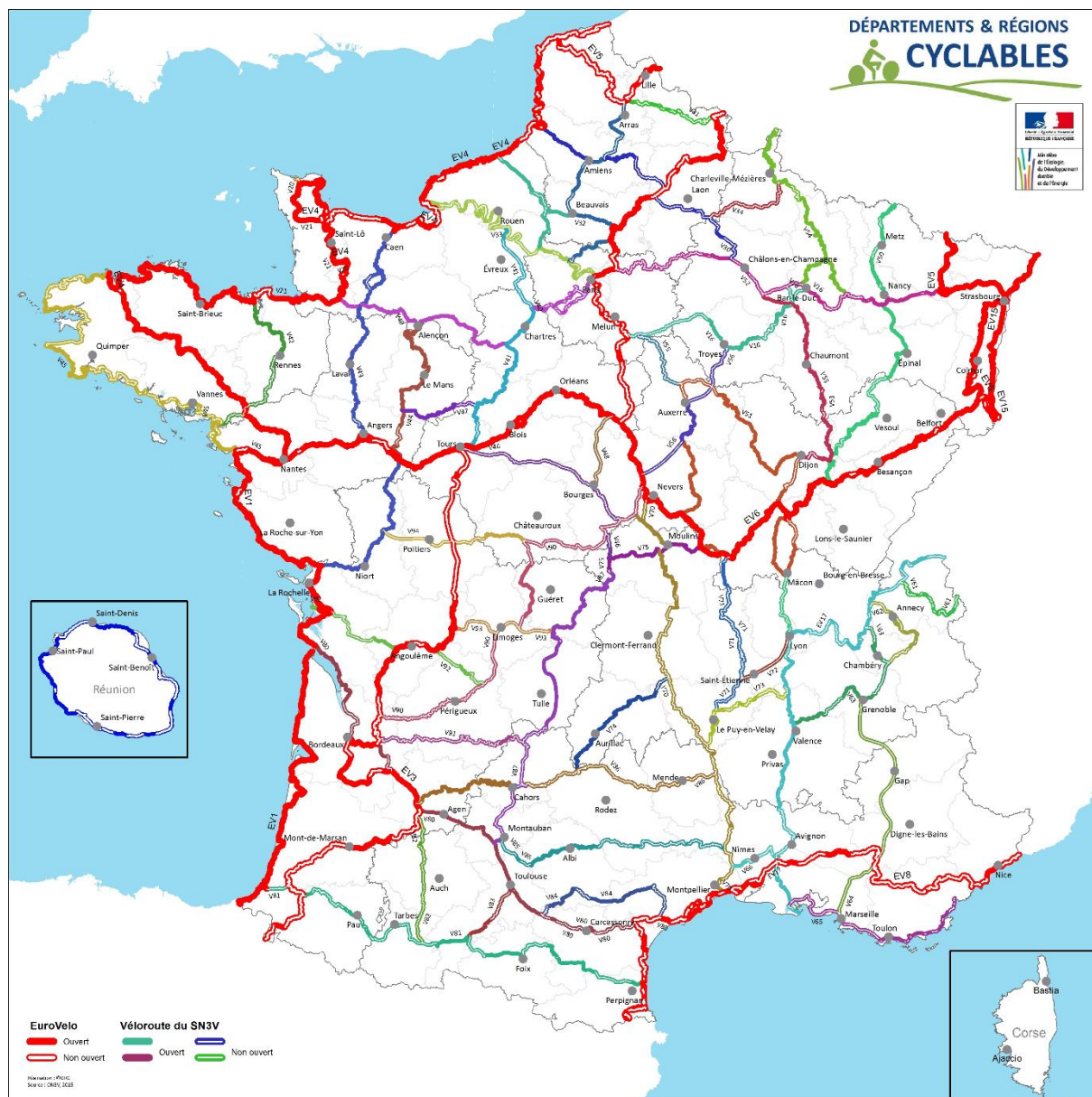
Connexion des V62 et V63 avec la ViaRhôna

¹ « [EuroVelo, the European Cycle Network](#) », ECF, février 2009

² Données de l'ON3V, DRC, janvier 2017

B. V62, V63 ET SCHÉMA NATIONAL VÉLO

I.B.1 Le Schéma national vélo



Carte du Schéma national vélo et son avancement – janvier 2017

61 itinéraires sont inscrits au **SN3V** dont 8 EuroVelo, soit 22 000 km inscrits au total, dont 13 600 réalisés au 1^{er} janvier 2017³. Ce document de référence précise les critères auxquels doivent répondre les véloroutes et voies vertes inscrites au schéma national. Le but de ce schéma est de constituer un réseau des grands itinéraires cyclables de longue distance à l'échelle nationale afin de promouvoir la pratique touristique et utilitaire du vélo. Il reprend les itinéraires européens EuroVelo qui traversent la France. En complément de la carte du SN3V, un cahier des charges⁴ dédié a été publié en mai 2001.

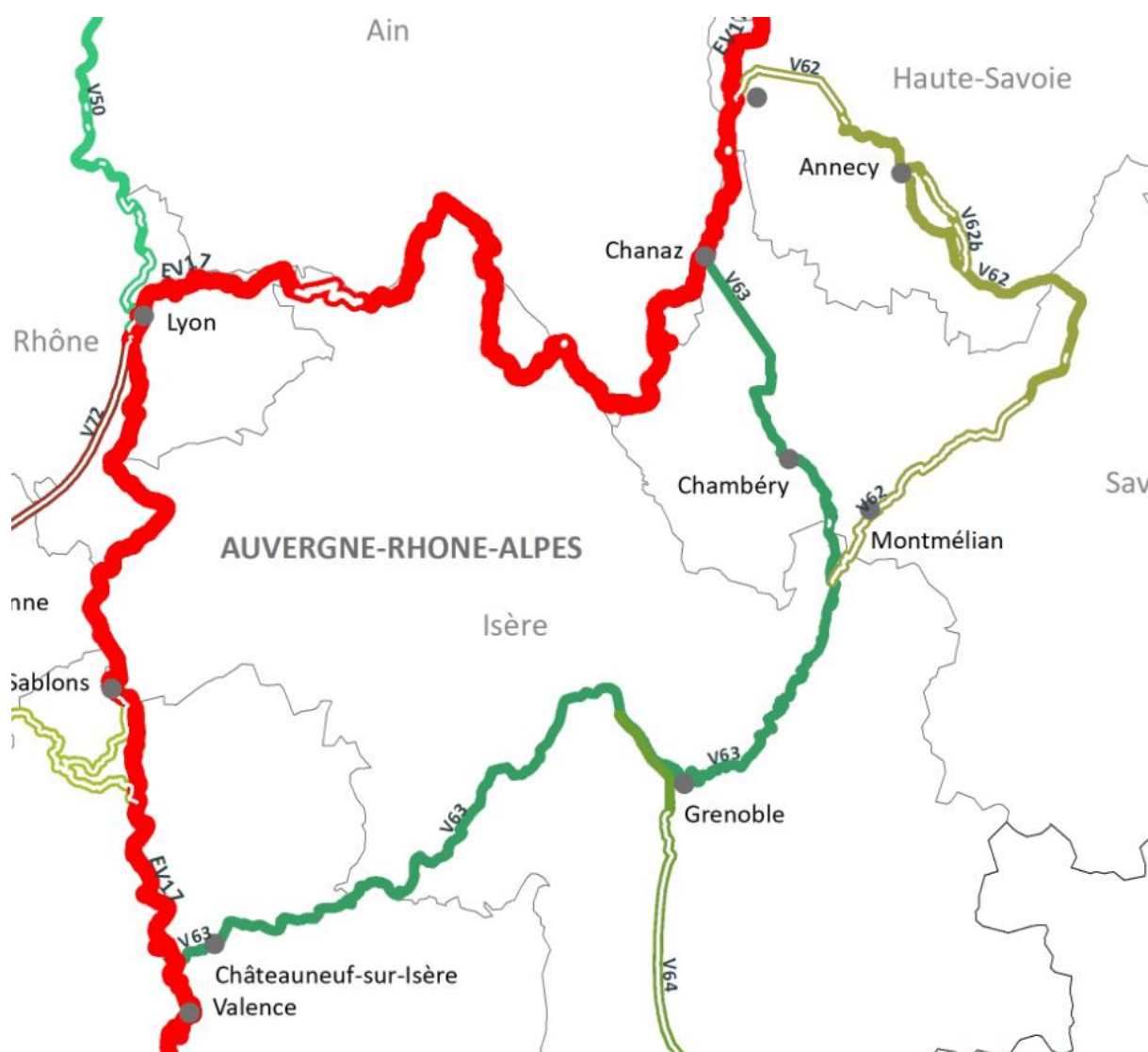
³ « [Baromètre du Tourisme à vélo en France, Edition 2017](#) », DGE, juillet 2017

⁴ Lien vers le [Cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes](#) de mai 2001.

Le premier schéma national des véloroutes et voies vertes a été adopté en Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) le 15 décembre 1998. Une version actualisée de ce Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V) a été adoptée le 11 mai 2010 en CIADT.

I.B.2 Connexions des V62 et V63 avec des itinéraires inscrits au SN3V

Les **V62** et **V63** sont des itinéraires cyclables inscrits au SN3V qui relient Valence à Chanaz et Annecy en longeant le lac du Bourget et le lac d'Annecy sur plus de **360 km**. Ils sont connectés à leurs extrémités à l'EuroVelo 17/ViaRhôna permettant un tour de l'ancienne région Rhône-Alpes de 510 km via la V63 et 615 km via la V62.



Les connexions des V62 et V63 aux autres itinéraires inscrits au SN3V

Les V62 et V63 ne sont connectés qu'à un seul autre itinéraire inscrit au SN3V : la **V64**, véloroute qui traverse les Alpes. Le tracé de cet itinéraire alpin contraint par le relief n'est cependant pas défini et reste actuellement à l'état de fuseau.

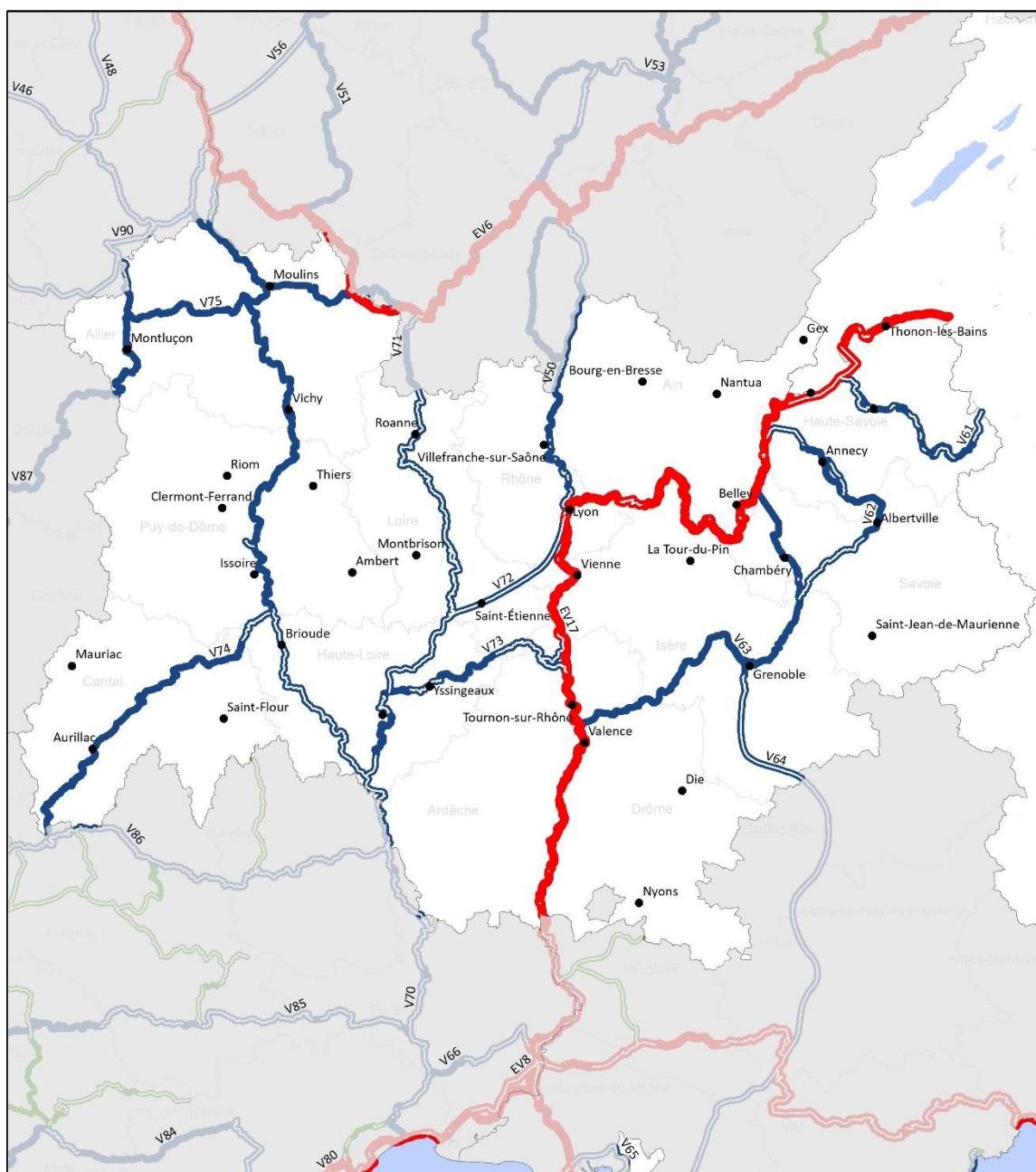


Tracé de la V64

C. V62, V63 ET SCHÉMA REGIONAL DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES (SR3V)

I.C.1 SR3V d'Auvergne-Rhône-Alpes

Schéma régional des véloroutes et voies vertes en Auvergne-Rhône-Alpes



Légende

EuroVelo	—	—
SN3V*	—	— Non ouvert
SR3V*	—	—

*SN3V : Schéma national des véloroutes et voies vertes
*SR3V : Schéma régional des véloroutes et voies vertes



0 5 10 20 30 40 Km

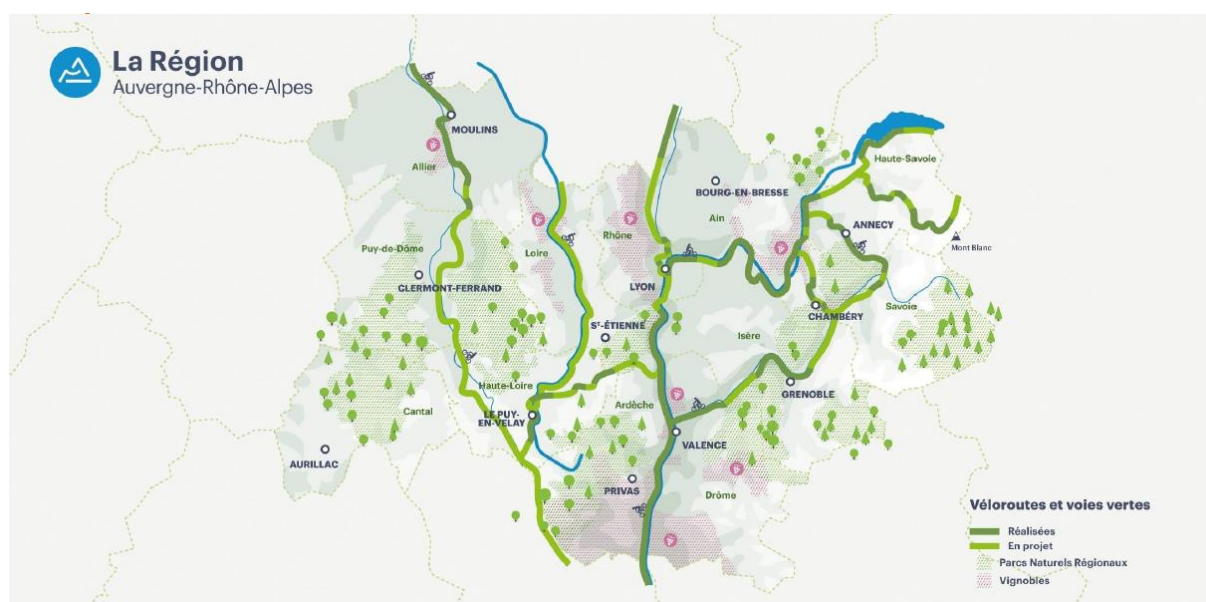
Réalisation : © DRC-Janv.2017
Sources : IGN-BDTopo 2012, ON3V-2016

La région Auvergne-Rhône-Alpes est concernée par **2470 km d'itinéraires** inscrits au Schéma national des véloroutes et voies vertes, dont 590 km EuroVelo. En plus de l'EuroVelo 17 / ViaRhôna et des V62 et V63, la région Auvergne-Rhône-Alpes est traversée notamment par la V46 (Berry), la V50 (Saône), la V64, la V61 (Mont-Blanc), la V70 (Allier), la V71 (Loire), V72, la V73 / Via Fluvia, la V74 et la V75.

I.C.2 Le nouveau dispositif vélo en Auvergne-Rhône-Alpes

Afin de favoriser la réalisation de 400 km d'itinéraire sur la **période 2017/2020** sur les itinéraires les plus emblématiques et structurants, la Région a défini **6 itinéraires prioritaires** dans une délibération du 29 juin :

- EV17 – *ViaRhôna*
- V73 – *ViaFluvia*
- V70 – *L'Allier*
- V50 – *La Saône*
- V71 – *La Loire*
- V61/V62/V63



Itinéraires structurants du nouveau dispositif vélo en Auvergne-Rhône-Alpes

Sur chacun de ces 6 itinéraires, la Région soutiendra les maitres d'ouvrage pour finaliser les **infrastructures** et assumera ponctuellement la maîtrise d'ouvrage des tronçons et aménagements particulièrement complexes, et elle impulsera et/ou accompagnera la mise en place d'une **gouvernance adaptée** en associant les collectivités locales et les partenaires concernés. Les modalités d'accompagnement seront adoptées fin 2017. Dans sa délibération du 29 septembre, la Région a en outre affirmé son choix d'inscrire son SR3V à son futur **SRADET** (schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire), afin de pouvoir financer ce dernier y compris dans le cadre de sa compétence transports et aménagement du territoire.

II. DIAGNOSTIC DES V62 ET V63

A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES V62 ET V63

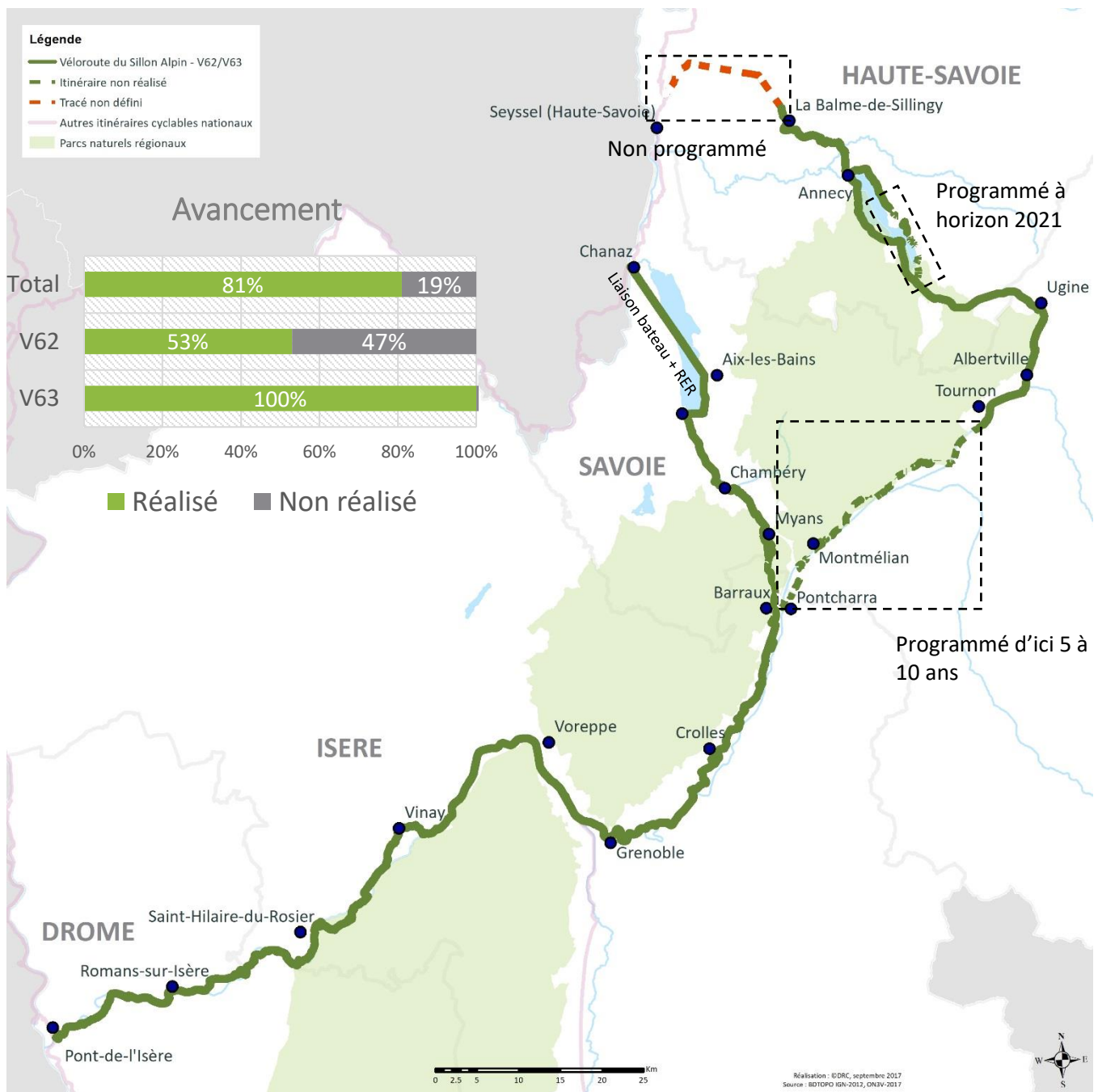
II.A.1 Collectivités traversées

Les itinéraires V62 et V63 s'étendent sur **364 km entre Valence et Chanaz**, en passant par le lac d'Annecy et le lac du Bourget. Inscrits au Schéma national, ils concernent une région, 4 départements, une métropole, 6 communautés d'agglomération et 7 communautés de communes.

Région	Départements	Métropole	Communautés d'Agglomération	Communautés de Communes
Auvergne-Rhône-Alpes	Drôme (26)	Grenoble-Alpes-Métropole (38)	Valence-Romans (26)	Royans-Vercors (26)
	Isère (38)		Pays-Voironnais (38)	Saint-Marcellin Vercors Isère (38)
	Savoie (73)		Chambéry Métropole -Cœur des Bauges (73)	Pays du Grésivaudan (38)
	Haute-Savoie (74)		Arlysère (73)	Cœur de Savoie (73)
			Grand Lac (73)	Sources du lac d'Annecy (74)
			Grand Annecy (74)	Fier et Usses (74)
				Usses et Rhône (74)

II.A.2 Avancement

Les itinéraires V62 et V63 sont **réalisés à 81%**, avec une **continuité assurée à 100% pour la V63**. La V62, **réalisée à 53%**, pourrait voir sa continuité assurée d'ici 5 à 10 ans.



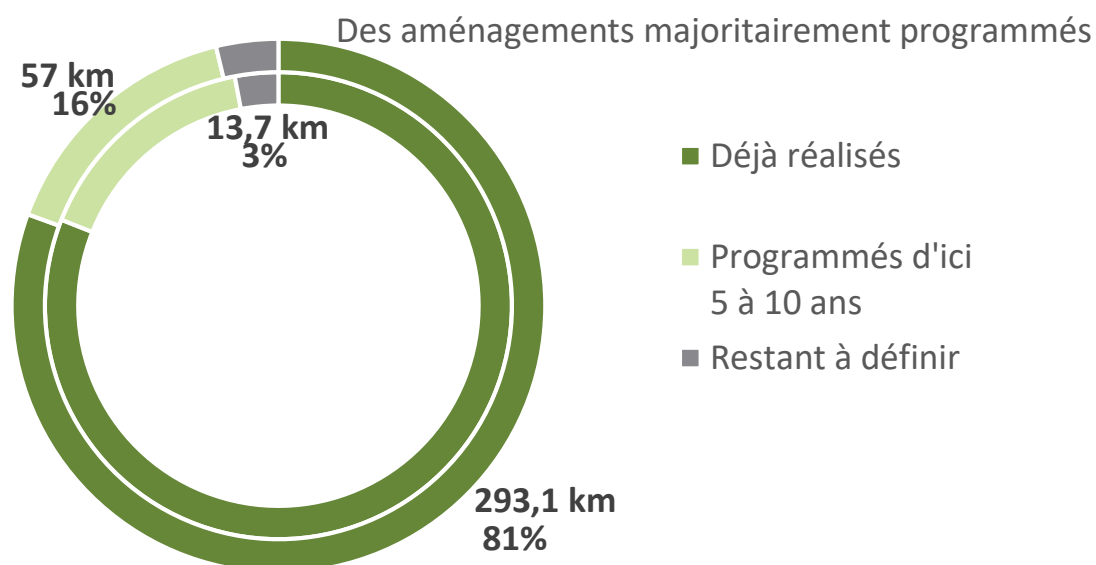
Avancement des V62 et V63

	V62	V63	Total
Kilomètres inscrits	148,7	215,1	363,8
Kilomètres réalisés	53% (79,4 km)	100%	81% (293,1 km)
Site propre Site partagé (Sur km réalisés)	70% 30%	44% 56%	52% 48%
Continuité	D'ici 5 à 10 ans	Oui	Non

La V63 est continue et permet aux cyclistes de rejoindre Chanaz à Valence en offrant ainsi une boucle à la ViaRhôna. La V62 est quant à elle discontinuë mais comporte un tronçon praticable de Tournon en Savoie à la Balme-de-Sillingy en Haute-Savoie.

II.A.3 Des aménagements majoritairement programmés

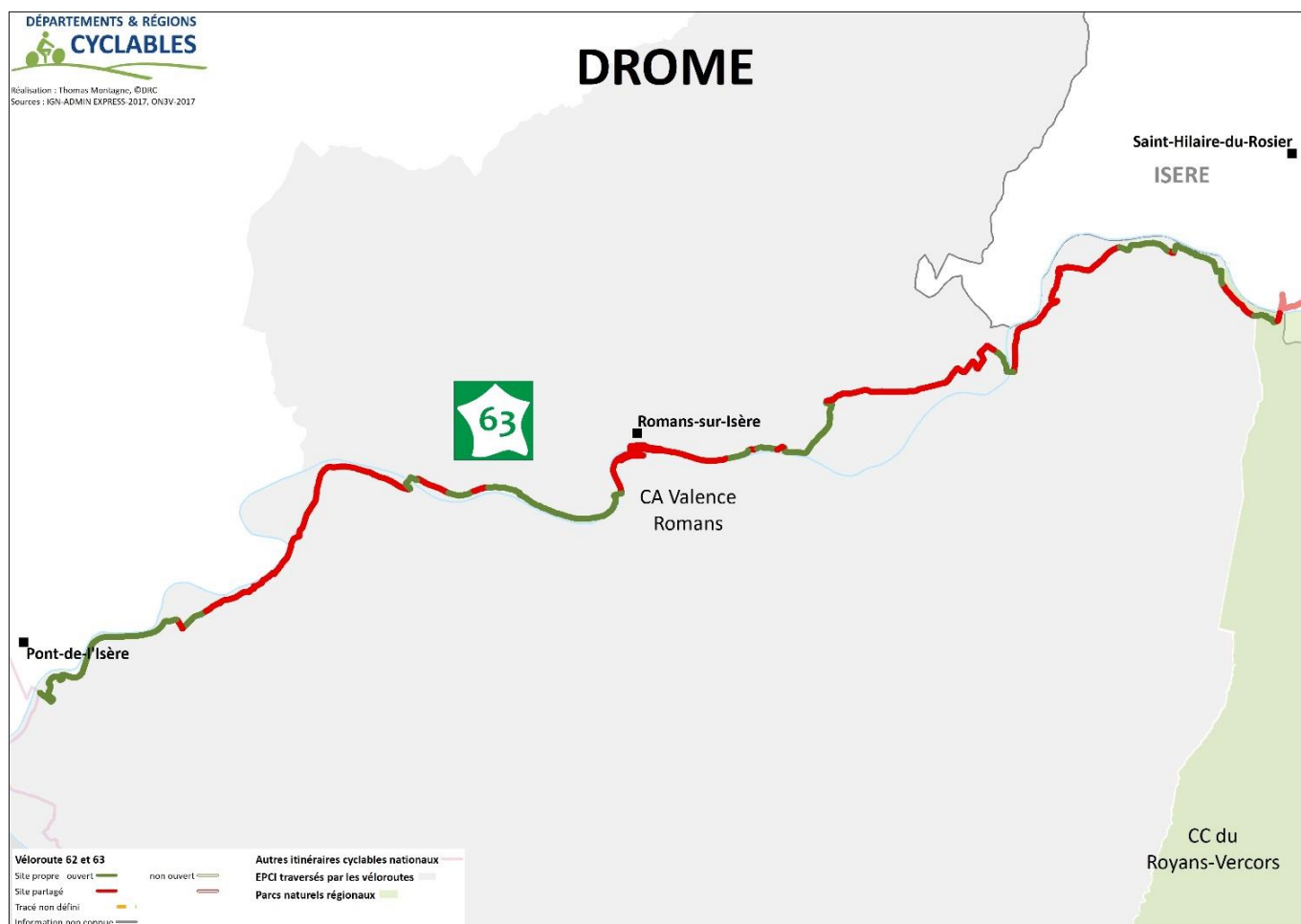
Malgré la discontinuité de la V62, la plupart des **aménagements** nécessaires à sa finalisation sont d'ores et déjà prévus. Sur les 70,7 km de V62 restant à réaliser, 57 km sont programmés d'ici 5 à 10 ans, avec notamment la réalisation du tronçon de la V62 Laissaud-Tournon en Savoie. Faute de définition du tracé, la réalisation de la V62 entre la Balme-de-Sillingy et sa jonction avec la ViaRhôna n'est pas encore programmée.



B. ÉTAT DES LIEUX TERRITOIRE PAR TERRITOIRE

II.B.1 Drôme

II.B.1.a Infrastructures



V63 dans la Drôme

Kilomètres inscrits	43,5 km
Kilomètres réalisés	100%
Continuité	Oui
Site propre	42%
Site partagé	58%

La V63 traverse la Drôme sur **43,5 km** de Chateauneuf-sur-Isère à Saint-Nazaire-en-Royans et longe l'Isère sur la majorité du linéaire. L'itinéraire est **réalisé à 100%** avec une continuité assurée. 18,1 km sont aménagés en site propre, 25,4 km en site partagé.

Le département a porté la maîtrise d'ouvrage sur l'ensemble de l'itinéraire. Les sections aménagées en site propre ont été intégrées au **domaine public routier départemental** tandis que les sections en site partagé sont pour l'essentiel des **voies communales**. Les travaux, débutés en 2012, ont pris fin en novembre 2013. Trois nouveaux ouvrages de franchissement de l'Isère d'une portée de 120 mètres chacun ont été réalisés. Le Département, les communes et les intercommunalités traversées, ainsi que la Région ont majoritairement financé les travaux de la véloroute, respectivement à hauteur de 2,8 millions €, 2,5 millions € et 2,43 millions € pour un **investissement total de 9,5 millions € HT**.

A Saint-Nazaire-en-Royans, à la frontière avec le département de l'Isère, le **franchissement de l'Isère** est problématique. L'itinéraire emprunte un pont ouvert à la circulation motorisée et supportant un niveau de trafic de **3000 à 4000 véhicules/jour**. De fait, l'aménagement et la sécurisation des infrastructures cyclables sur cet ouvrage de franchissement posent problème. Une **étude conjointe** est actuellement menée par les départements de la Drôme et de l'Isère et les intercommunalités concernées afin d'arriver à des propositions prenant en compte les recommandations du Cerema. Un retour est attendu sur le sujet à horizon fin 2017/2018.

II.B.1.b Mise en tourisme

La V63 dans la Drôme est dotée d'un nom, d'une identité et d'une charte graphique. La **Véloroute Voie Verte de la Vallée de l'Isère** est clairement identifiée sur les supports de communication du département :



Logo et nom de la V63 dans la Drôme



Carte touristique de la V63 dans la Drôme

Le département a procédé à la pose de **panneaux de signalisation directionnelle**, **panneaux de valorisation touristique et/ou patrimoniale** et **RIS** (relais informations services) tout le long de l'itinéraire, y compris sur les portions en site partagé sur voiries communales en passant des conventions avec chacune des communes. Le Département et la Drôme Tourisme portent les **actions de communication et de valorisation** de la véloroute (plaquettes, cartes, communication internet, ...) à destination du grand public et des acteurs institutionnels et locaux.



Aire d'arrêt et RIS le long de la V63

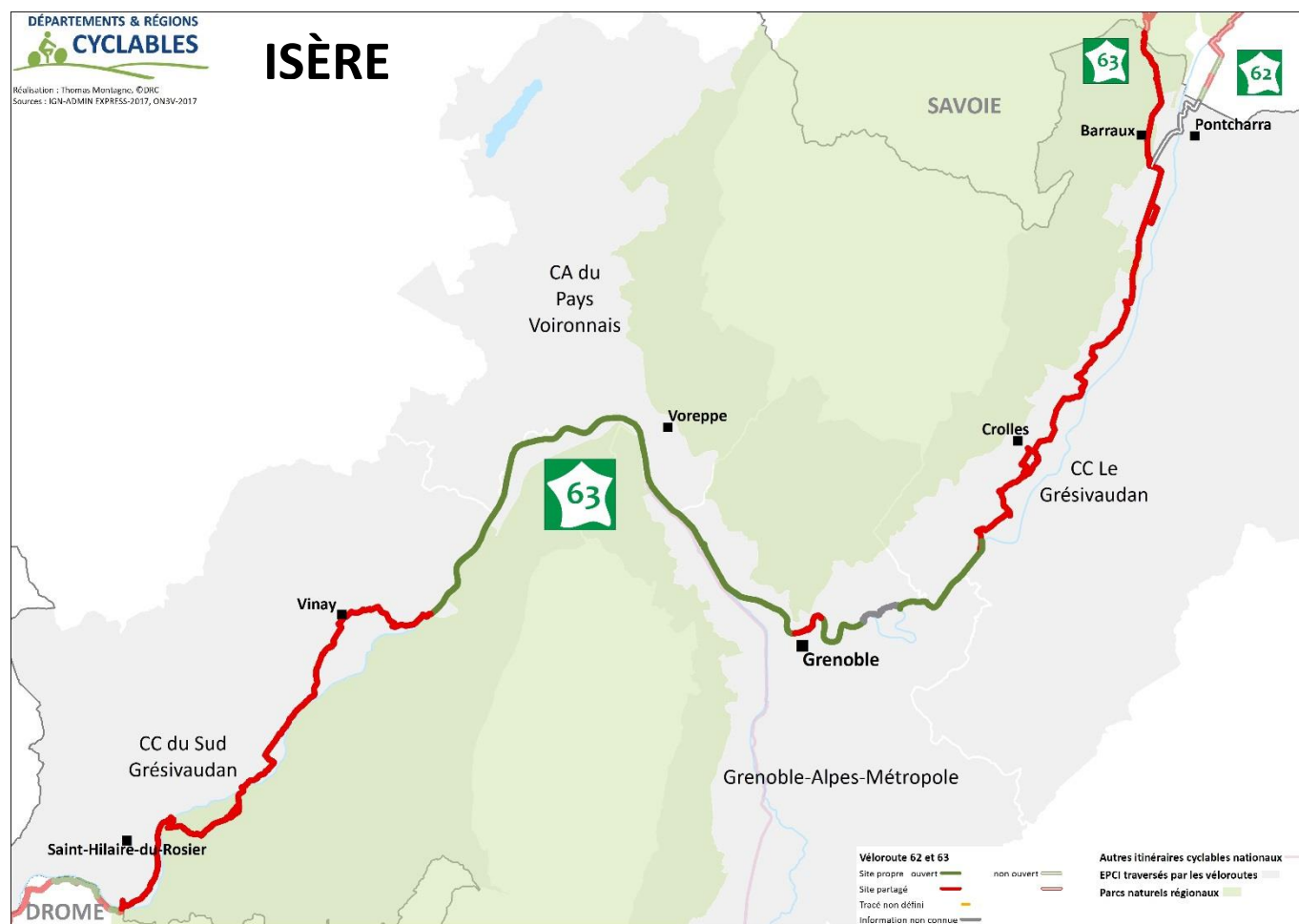
La Drôme Tourisme déploie également la **marque nationale Accueil Vélo** qui valorise les établissements adaptés aux cyclistes. 50 établissements sont labellisés Accueil Vélo sur le département pour le moment. Ces derniers sont valorisés sur différents supports de communication, principalement digitaux, du département.

FOCUS : Accueil Vélo

Lancée en 2012, la marque nationale Accueil Vélo a pour but d'offrir une marque unique, simple et lisible distinguant les services adaptés aux touristes à vélo le long des itinéraires cyclables véloroutes et voies vertes. Copropriété de France Vélo Tourisme et du CRT Centre Val de Loire, elle est présente dans 70 départements et 12 régions (au 31/08/2017), soit +21% par rapport à 2016. 2662 prestataires (données au 1^{er} septembre 2017) sont actuellement marqués Accueil Vélo en France. 6 types de prestations sont couvertes : l'hébergement, la location de vélo, la réparation de vélo, la restauration, les activités de loisirs, les visites de sites et les offices de tourisme.

II.B.2 Isère

II.B.2.a Infrastructures



V62 et V63 en Isère

Kilomètres inscrits	123,6 km
Kilomètres réalisés	100%
Continuité	Oui
Site propre	36%
Site partagé	64%

La V63 traverse l'Isère sur **123,6 km** de Saint-Hilaire-du-Rosier jusqu'à Chapareillan, à la frontière avec le département de la Savoie. **Réalisé à 100%**, la continuité de l'itinéraire est assurée depuis l'automne 2017. Il est aménagé à 64% en site partagé et 36% en site propre.

L'itinéraire alterne entre un **tronçon en site partagé** de Saint-Hilaire-du-Rozier jusqu'à Saint-Gervais, sur routes à faible trafic (environ 500 véhicules/jour) avec certains passages sur routes départementales (3000 véhicules/jour), puis une **voie verte jusqu'à Grenoble**. Les travaux d'infrastructures et la pose du balisage ont été réalisés par le département de l'Isère en début d'année 2017. Dans la métropole de Grenoble, l'itinéraire, jalonné depuis l'automne 2017, va jusqu'à la gare puis emprunte la voie verte le long des digues de l'Isère. Après la sortie de la métropole grenobloise, la V63 emprunte un **itinéraire provisoire** sur voiries communales et départementales à faible trafic jusqu'à Chapareillan à la limite avec la Savoie, dont le jalonnement a été réalisé à l'automne 2017.

Le département de l'Isère a récemment lancé une étude afin de déterminer le **tracé définitif** jusqu'au département de la Savoie. Ce dernier sera adapté aux cyclistes de tout niveau, proposant un faible dénivelé, un bon niveau de sécurité et plus de sections aménagées en site propre, en particulier à proximité des zones urbanisées de Crolles et de Pontcharra.

II.B.2.b Mise en tourisme

La V63 fait l'objet depuis octobre 2017 d'une **promotion spécifique** à l'image de ce qui se pratique dans le département de la Drôme. Une plaquette touristique a été réalisée par le département à destination du grand public. Elle ne concerne cependant que la partie sud-Isère, de Saint-Hilaire-du-Rosier à la métropole de Grenoble.

VÉLOROUTE VOIE VERTE VALLÉE DE L'ISÈRE

La véloroute V63 donne l'occasion de découvrir le département de l'Isère et toutes ses richesses dans un cadre exceptionnel : **nature, montagnes escarpées, vue panoramique, faune, flore, culture, histoire**, tous les ingrédients sont réunis pour parcourir cet itinéraire inscrit au schéma national des itinéraires cyclables.

A chacune de ses extrémités, la véloroute V63 se connecte à l'itinéraire européen **ViaRhôna (V17)**. Ce parcours qui traverse Aix-les-Bains, Chambéry, Grenoble et Romans est une offre supplémentaire pour découvrir de nouveaux paysages. Bonne balade !

**ALPES
ISÈRE**
TOURISME

Découvrez votre nouveau terrain de jeu sur
www.cyclo-alpes.com

ITINÉRAIRE DE LA V63

Ministère en cours d'achèvement

**Véloroute Voie Verte
Vallée de l'Isère**

DÉPARTEMENT DE L'ISÈRE

isère
LE DÉPARTEMENT
www.isere.fr

LE SAVIEZ-VOUS ?

La véloroute voie verte de la Vallée de l'Isère (V63), traverse trois départements : la Drôme, l'Isère et la Savoie. Sa longueur totale est d'environ 200 km dont 122 km en Isère.

RENSEIGNEMENTS

ISÈRE TOURISME
Palais du Parlement
4 place Saint André
38024 Grenoble cedex 1
Tél. 04 76 00 33 82 - info@isere-tourisme.com

Plaquette iséroise V63 recto

"Quand on partait de bon matin, quand on partait sur les chemins à bicyclette..." Tous nous avons en souvenir cette chanson populaire d'Yves Montand qui traverse les âges, évocatrice du plaisir d'une promenade à vélo au bon air ! Nul doute qu'elle sera entonnée sur la V63, qui reliera très prochainement Chanas en Savoie jusqu'à Chateaufort-sur-Isère dans la Drôme, et offrira ainsi une variante à la ViaRhôna.

L'itinéraire de la V63 est une invitation à (re-)découvrir la vallée de l'Isère sur près de 200 km, dont plus de la moitié traverse notre département.

Les travaux menés par le Département avec l'appui des communes traversées dans le Sud Grésivaudan viennent de s'achever. Près d'1,6 million d'euros ont été mobilisés par le Département pour aménager ces 32 kilomètres en voies sécurisées et ainsi réaliser la jonction avec la Drôme. Quant à la jonction jusqu'à la Savoie, les travaux ont débuté cet été.

Assurément, la V63 représentera un atout pour les acteurs du tourisme en plaine et en vallée. Déjà 30 000 séjours par an sont enregistrés en Isère, grâce à la diversité des parcours cyclo-touristiques proposés (VTT, vélo de loisirs, VAE). Une attractivité qui ne peut aller qu'en s'accroissant !

J'invite évidemment tous les Isérois à arpenter ce nouvel itinéraire. Libre à chacune et chacun de s'en emparer !



Jean-Pierre Barbier
Président du Département
de l'Isère



Plaque iséroise V63 verso

23

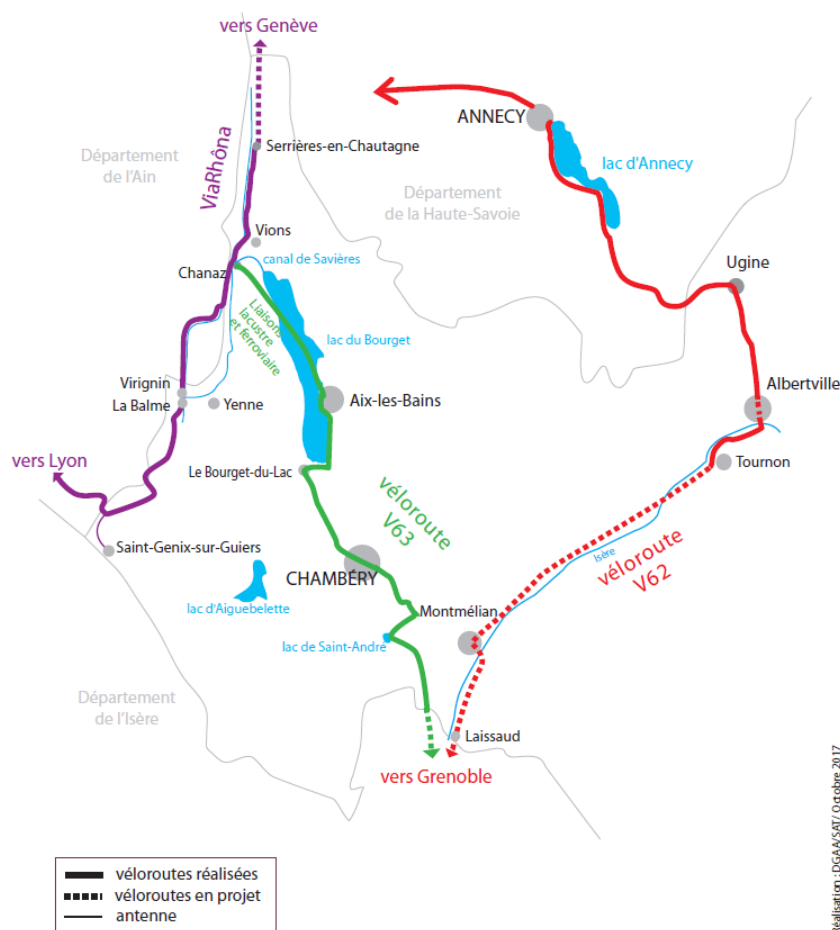
II.B.3 Savoie

II.B.3.a Tracé savoyard des V62 et V63

En Savoie, dans le secteur de la communauté de communes Cœur de Savoie, **les tracés de la V62 et de la V63 ne sont pas arrêtés et restent provisoires**. Deux options sont possibles :

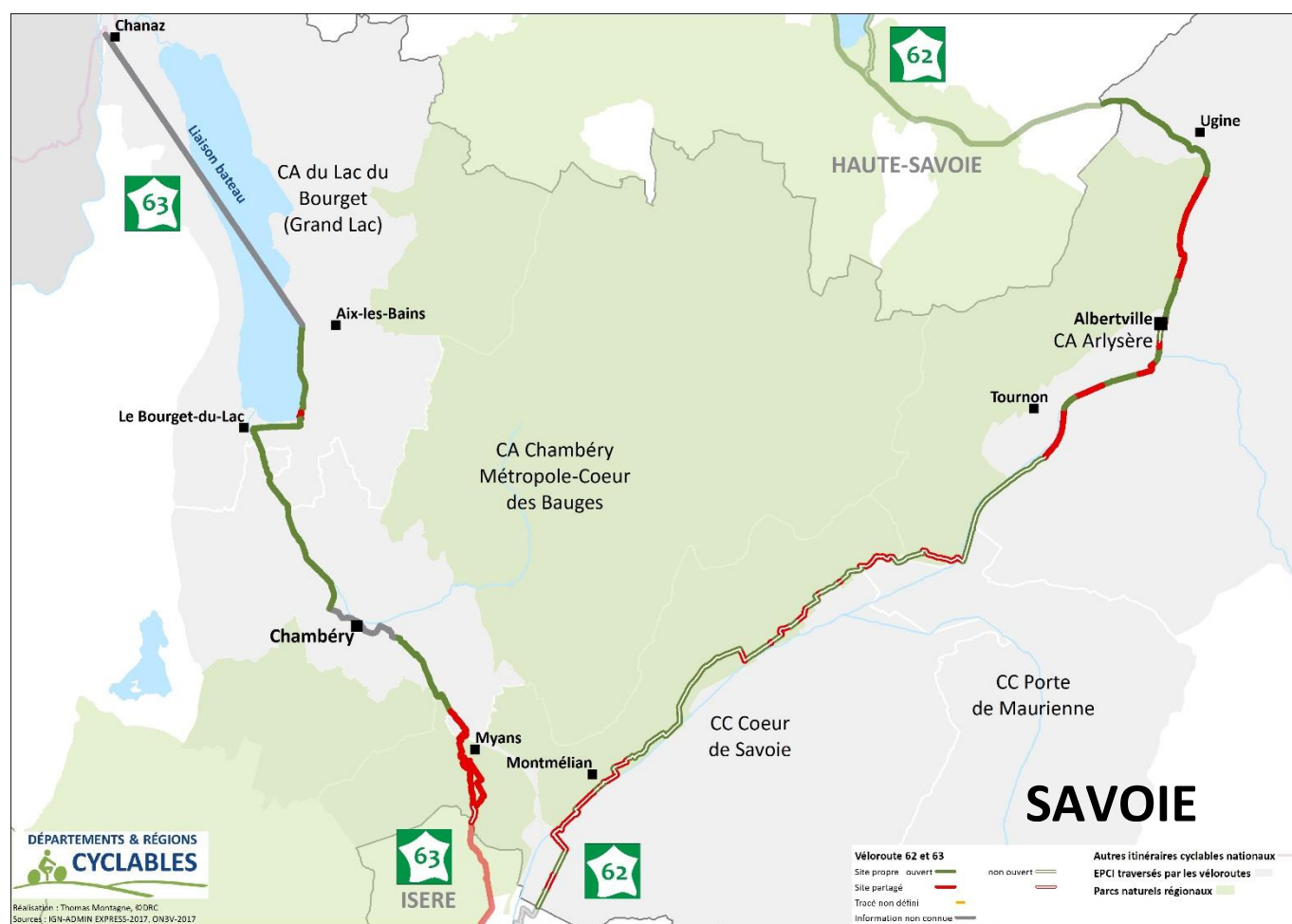
- 1) Soit la V63 passe par Myans/Chapareillan/Barraux/La Buisnière. Dans ce cas, la V62 descend jusqu'à la Buisnière via Laissaud/Pontcharra pour y rejoindre la V63.
- 2) Soit la V63 passe par Myans/Montmélian/Laissaud/Pontcharra. Dans ce cas, la V62 s'arrête à Montmélian.

Aujourd'hui, en termes de balisage, l'option 1 est appliquée, tel qu'indiqué sur la carte d'ensemble des itinéraires. Cependant, ce tracé est **provisoire**, dans l'attente d'identifier une solution alternative si nécessaire. L'option 2 est conditionnée par la faisabilité d'un itinéraire passant par Myans et Montmélian (important trafic routier sur RD, voie ferrée, flanc de montagne, ...). Le comité d'itinéraire devra donc clarifier la situation en **arrêtant le tracé définitif de la V62 et de la V63** sur la base d'une **étude de faisabilité** à porter par les acteurs locaux concernés (CD38, CD73, Cœur de Savoie, Pays du Grésivaudan).



Tracé actuel des V62 et V63 en Savoie

II.B.3.b Infrastructures



V62 et V63 en Savoie

	V62	V63	Total
Kilomètres inscrits	60,4	48	108,4
Kilomètres réalisés	39% (23,7 km)	100% (48 km)	65% (71,7 km)
Continuité	D'ici 5 à 10 ans	Oui	D'ici 5 à 10 ans
Site propre (km réalisés)	55%	94% (hors section bateau)	73%
Site partagé (km réalisés)	45%	6%	27%

La Savoie est traversée par les deux itinéraires V62 et V63. Leur tracé définitif n'est cependant pas encore arrêté à la frontière avec l'Isère, sur le secteur de la communauté de communes de Cœur de Savoie (point II.B.3.b).

V63

La continuité de la V63 est **provisoirement assurée par le lac de Saint-André**. L'itinéraire rejoint ensuite Chambéry et Aix-les-Bains et traverse le lac du Bourget jusqu'à Chanaz grâce à une **liaison bateau**.

A **Chambéry**, le balisage V63 a été posé durant l'été 2017. Certains tronçons restent provisoires, mais, dès la fin des travaux portés par l'agglomération en décembre 2017, l'itinéraire empruntera la nouvelle voie verte.



V63 à Chambéry

A Aix-les-Bains, l'itinéraire principal balisé V63 relie la voie verte le long du lac à la gare avant de rejoindre le port. Une **variante de l'itinéraire**, plus rapide et balisée uniquement avec un pictogramme vélo, relie directement la voie verte au port.

La liaison Aix-les-Bains-Chanaz se fait par TER ou par bateau sur le lac du Bourget. La **compagnie des bateaux du lac** assure déjà cette liaison bateau de juin à septembre mais porte actuellement un projet afin d'aménager un bateau spécialement adapté aux cyclotouristes. Selon les subventions trouvées (notamment auprès de la Région dans le cadre de sa politique vélo/itinérance et du plan Rhône), l'ouverture serait prévue à horizon 2019 ou 2020. Cette liaison constituerait un **produit touristique** d'une durée d'une heure et demi n'ayant pas vocation à devenir un trajet domicile/travail.

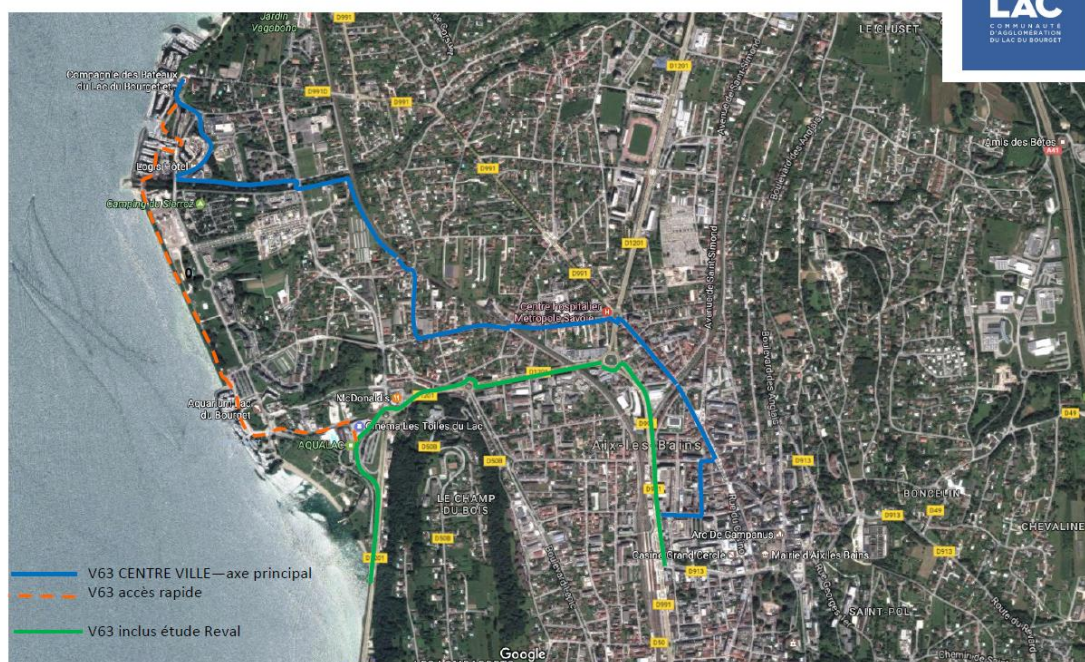


Itinéraire bis à Aix-les-Bains



Liaison bateau à Chanaz

Itinéraire V63 par Aix les bains - 28/03/17



Tracé de la V63 à Aix-les-Bains

Dans le schéma actuel, le tracé de la V62 débute dans le département de l'Isère, au niveau de la commune de la Buissière, rejoint Laissaud en Savoie, Montmélian, Albertville, puis continue sa route en Haute-Savoie. Réalisé à 39% en Savoie, le tronçon **Tournon-Montmélian** reste à aménager. Sur cette section, 30 kilomètres sont à réaliser **sous maîtrise d'ouvrage départementale**. Au rythme actuel des investissements, les délais de réalisation pourraient être échelonnés sur une **période de 10 ans**. Si la Région subventionne ces aménagements, le délai de réalisation pourrait être **réduit à 5 ans**. Une première tranche de travaux a débuté sur la portion Tournon-Lac de Grésy-sur-Isère pour une durée de 3 ans. La concertation locale, les acquisitions foncières et les procédures environnementales sont en cours. Au total, le coût des travaux restant à réaliser par le département s'élève à **10 millions d'euros**.

A **Montmélian**, il est prévu de réaliser un **ouvrage de franchissement de l'Isère** dans le cadre d'un **projet immobilier** (écoquartier de 800 logements) en rive est l'Isère et pour améliorer la desserte d'Alpespace. Une passerelle sera construite entre ce nouveau quartier et Alpespace que la V62 empruntera. Son emplacement reste encore à déterminer et fait l'objet de discussions au sein de la communauté de communes Cœur de Savoie, maître d'ouvrage de la passerelle. Depuis Alpespace, la V62 rejoindra le département de l'Isère en site partagée jusqu'à Laissaud, sur voirie communale à faible trafic, à jalonner V62 sous maîtrise d'ouvrage départementale.

A **Albertville**, une section de 900 mètres reste à aménager par la commune. Les travaux sont prévus à horizon 2018. Enfin, **entre Ugine et Albertville**, la véloroute emprunte des routes départementales peu circulées équipées partiellement de bandes cyclables (2,3 km en site partagé sans bande cyclable entre Césarches et Ugine avec des ruptures de continuité). Dans ce secteur, il pourrait être intéressant d'examiner la possibilité d'emprunter des voies communales, encore plus faiblement circulées.

II.B.3.c Mise en tourisme

Dans le département, **seule la V63 fait l'objet d'une mise en tourisme**. L'itinéraire est valorisé dans le cadre du projet **Reval Alcotra** porté par les collectivités Grand Lac, Chambéry Métropole et Cœur de Savoie. A l'issue de ces travaux ont été posés **11 RIS** (panneaux relai-info-services) le long de l'itinéraire et a été éditée une **carte touristique de la V63** représentant l'itinéraire, les points d'intérêts, les services, les boucles cyclables et la liaison avec la ViaRhôna. Quant à la marque **Accueil Vélo**, c'est l'agence touristique départementale de la Savoie qui le déploie. Une quinzaine d'établissements sont labellisés Accueil Vélo le long de la V63, dont deux restaurants, un réparateur de vélos et deux points d'informations touristiques (Aix-les-Bains et le Bourget-du-Lac). Le long de la V62 réalisée, 23 hébergements sont labellisés. Le déploiement du label se poursuit le long des deux itinéraires.

Certains projets de **produits touristiques locaux**, comme la « ViaBauges » portée par le Parc Naturel Régional des Bauges, et les « Lacs de Savoie Mont-Blanc » portés par l'AF3V pourraient emprunter à l'avenir les véloroutes V62 et V63. Les modalités de cette articulation restent cependant à définir par le futur comité d'itinéraire des V62 et V63.



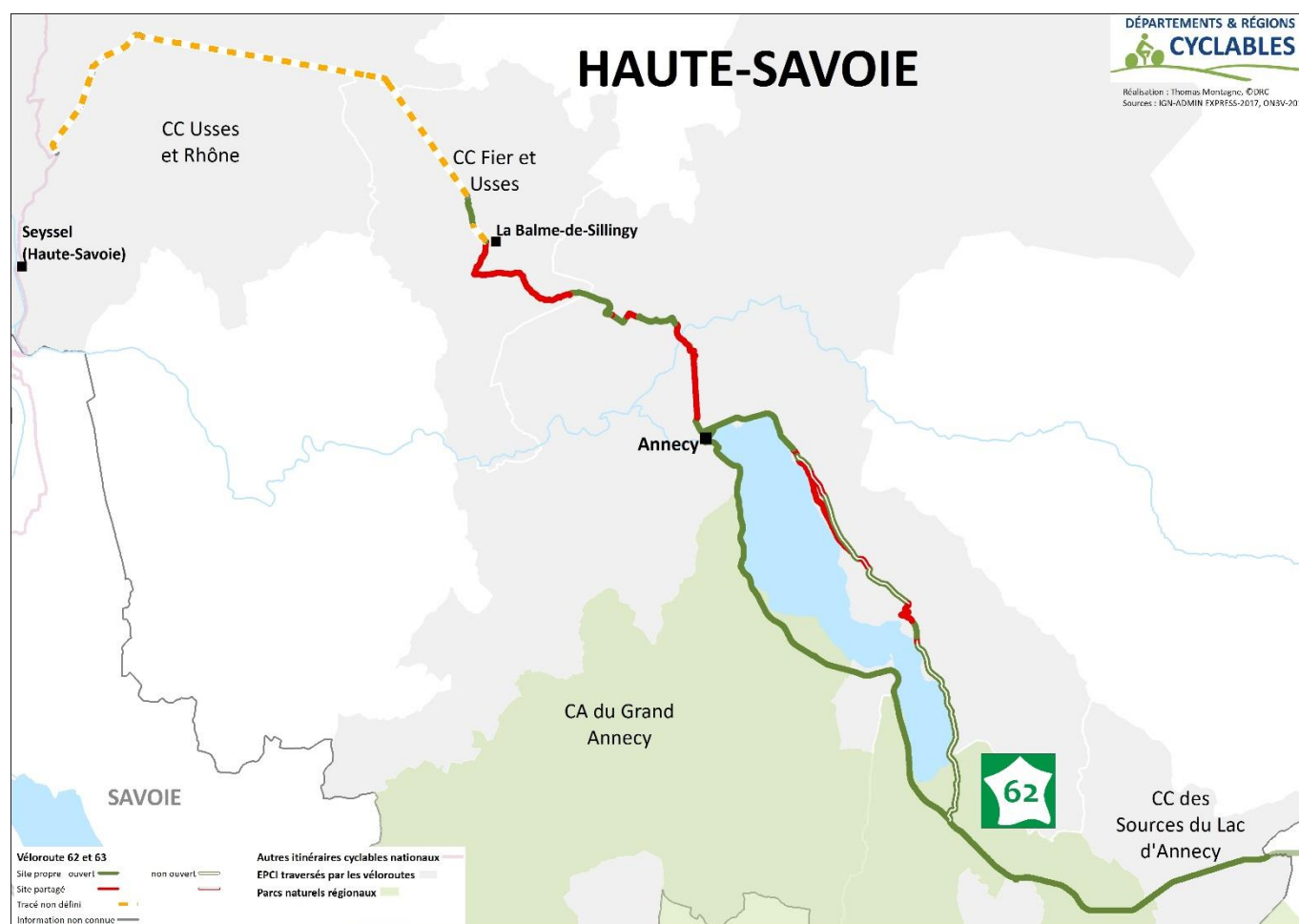
RIS V63 en Savoie



Carte touristique de la V63 en Savoie

II.B.4 Haute-Savoie

II.B.4.a Infrastructures



V62 en Haute-Savoie

Kilomètres inscrits	88,3 km
Kilomètres réalisés	63% (55,7 km)
Continuité	Non
Site propre (km réalisés)	78%
Site partagé (km réalisés)	22%

La V62 traverse le département de la Haute-Savoie sur **88,3 km**, longeant le lac d'Annecy via la voie verte et traversant Annecy. Réalisé à **63%**, l'itinéraire est essentiellement aménagé en site propre (74%). Plusieurs tronçons restent à réaliser ou à jalonner :

- **Rive est du lac d'Annecy** : 15 km restent à aménager sous maîtrise d'ouvrage départementale. 10 km seront réalisés en 2018 et 5 km terminés d'ici 2021. La continuité avec la V62 sera cependant difficile à assurer en raison de certains passages qui posent problème (traversée de centres de communes). De petites voiries pourraient servir de voies alternatives

- **Traversée d'Annecy** : la Communauté d'Agglomération d'Annecy porte la maîtrise d'ouvrage. L'itinéraire, en site partagé, n'est pas encore balisé V62.
- **La Balme-de-Sillingy/ViaRhôna** : sur cette section, le tracé n'est pas encore défini. Chaque communauté de communes doit définir le tracé sur son territoire et les études n'en sont qu'à leurs débuts. Certaines difficultés compliquent l'identification d'un tracé définitif : rares espaces, routes difficiles à aménager, bords de rivières dans des zones très pentues, enjeux environnementaux forts. À terme, l'itinéraire devrait être aménagé en site propre sur la communauté de communes Fier et Usses et en site partagé sur la communauté de communes Usses et Rhône pour rejoindre la ViaRhôna.

II.B.4.b Mise en tourisme

Dans le département de la Haute-Savoie, seule une partie de l'itinéraire fait l'objet d'une mise en tourisme. Le tronçon de V62 valorisé correspond à la **voie verte du lac d'Annecy**. Aménagée sur la rive Ouest du lac d'Annecy, elle continue sa route jusqu'à Faverges avant de redescendre jusqu'à Ugine en Savoie. Si le département a porté la maîtrise d'ouvrage de la voie verte en termes d'infrastructures dans les années 2000, c'est le **Syndicat Mixte du Lac d'Annecy** qui gère la signalisation et s'occupe de sa mise en tourisme (panneaux RIS, POI). Le logo V62 n'apparaît cependant pas sur la signalisation directionnelle et n'est pas intégré dans les supports de communication grand public pour le moment.



Carte touristique de la voie verte du lac d'Annecy

Concernant la marque **Accueil Vélo**, c'est l'agence de développement touristique qui se charge de son déploiement et l'Union départementale des Offices de Tourisme de son évaluation. Un partenariat a été signé en mai 2017 avec comme objectif la labellisation de 50 établissements touristiques d'ici fin 2018 (25 sont labellisés Accueil Vélo aujourd'hui). Le département participe à cette démarche en subventionnant le label à hauteur de 110 euros pour toute structure labellisée. Il est à noter que **Savoie Mont Blanc Tourisme**, Organisme de promotion et de communication de la destination Savoie/Haute-Savoie, met en avant les V62/V63 sur sa carte « vélo » sans mentionner de nom (V62/V63) ou d'identité propre. L'existence de la marque Accueil Vélo est mentionnée au verso de la carte.

CONCLUSION

Les itinéraires V62 et V63 présentent des atouts indéniables :

- **Une réalisation avancée**
 - V63 : une continuité assurée à 100% pour un produit prêt à être mis en tourisme.
 - V62 : des aménagements majoritairement programmés et des tronçons déjà praticables.
- **Des infrastructures de qualité**
- **Des destinations touristiques phares** : lac du Bourget, lac d'Annecy, vallée de l'Isère.
- **Un produit complémentaire à la ViaRhôna** qui peut capitaliser sur le succès de cette dernière.
- **Des dynamiques locales fortes** propices à la mise en place d'un partenariat à plus grande échelle pour structurer et promouvoir ces itinéraires.

III. RECOMMANDATIONS POUR LES V62 ET V63

Plusieurs actions sont à mener pour que les V62 et V63 deviennent des itinéraires cyclables nationaux et cohérents à l'instar d'autres itinéraires de renom (la ViaRhôna, La Vélodyssée, ...). Afin de cerner les travaux à conduire, les Départements & Régions Cyclables et l'ensemble des partenaires de l'étude formulent des recommandations à appliquer au sein d'un futur comité pour ces itinéraires.

Cinq actions prioritaires sont identifiées :

- **Instaurer un partenariat** sur les V62 et V63 à travers la mise en place d'un Comité d'itinéraire et en **préciser les contours** en termes de plan d'action, de budget, de forme et de fonctionnement).
- **Décliner une identité et un positionnement marketing** pour l'itinéraire : définir le nom, les valeurs, le positionnement marketing et les cibles clientèles des V62 et V63.
- **Travailler à la continuité de l'itinéraire et en améliorer sa connaissance** :
 - Identifier les tracés définitifs.
 - Assurer une continuité via l'aménagement de sections provisoires.
 - Assurer une signalisation partagée et homogène.
 - Planifier l'amélioration sur la durée et des variantes si nécessaire.
- **Structurer des services et une offre commune** pour l'itinéraire : assurer la qualité et la densité des services à proximité du tracé et la fiabilité de leur information pour répondre aux besoins des usagers.
- **Suivre et analyser la fréquentation** afin d'adapter les actions du comité d'itinéraire pour répondre au mieux aux attentes des usagers et mesurer son impact sur l'économie touristique.

A. INSTAURER UN PARTENARIAT

III.A.1 Mise en place d'un comité d'itinéraire

Pour se doter d'**outils communs**, les V62 et V63 doivent faire l'objet d'une volonté partagée et d'une mutualisation de moyens des acteurs concernés. Si la réalisation des infrastructures incombe aux maîtres d'ouvrages, la coordination du projet exige une **organisation collective** de la part de l'ensemble des acteurs : maîtres d'ouvrage, organismes de tourisme, socio-professionnels, Accueil Vélo, ...

Il est préférable d'appuyer cette dynamique de travail partagée sur une gouvernance et une animation propres via un **comité d'itinéraire**, formation qui élabore, construit et porte le projet. Cette structuration en comité d'itinéraire peut prendre différentes formes : partenariat, association, entente interdépartementale ou intercommunale.

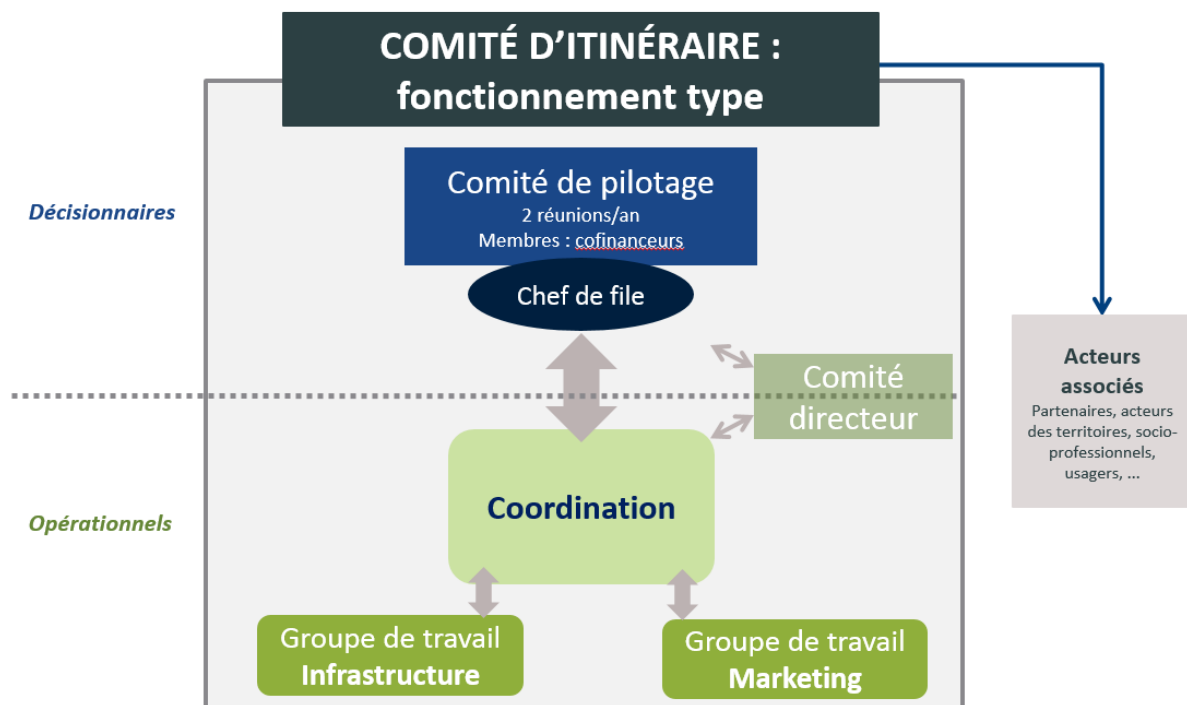
Quelle que soit sa forme, il est préconisé de :

- Définir les objectifs du projet et son périmètre.

- Fédérer l'ensemble des acteurs au sein de la démarche.
- Définir un plan d'actions par thématique.
- Définir un budget et sa clé de répartition.
- Attribuer des moyens humains à la coordination et l'animation des travaux.
- Désigner un chef de file du projet en charge d'animer le portage technique et politique du projet.
- Définir la forme juridique du comité d'itinéraire.

Les DRC recommandent la mise en place d'un comité d'itinéraire via la signature d'une convention de partenariat.

III.A.2 Comité d'itinéraire : principes de fonctionnement



- **Comité de Pilotage** : instance décisionnaire qui regroupe les représentants des signataires de la convention de partenariat co-financeurs du budget commun. Le comité de pilotage se réunit une à deux fois par an. Les décisions sont prises par la majorité des représentants présents ayant délégation et par non-opposition des partenaires non représentés sous un délai donné.
- **Chef de file** : il assure le suivi administratif et financier du projet partenarial. Il est le responsable opérationnel de la mise en œuvre du plan d'actions pluriannuel du comité d'itinéraire en lien avec les partenaires. Il est le représentant, le porte-voix et l'ambassadeur du collectif et du projet.
- **Comités techniques thématiques** : ils définissent collégialement des propositions d'actions qu'ils soumettent au comité de pilotage. Ceux-ci se réunissent deux à trois fois par an en fonction des besoins. Chaque comité technique est doté d'un pilote, issu des services d'un des

partenaires du comité d'itinéraire, qui anime les échanges, les rendez-vous et les travaux en lien avec la coordination opérationnelle. Ces pilotes sont désignés par le comité de pilotage sur la base du volontariat pour un mandat de trois ans.

- **Coordination** : indispensable au bon fonctionnement du comité d'itinéraire. Composée d'un chef de projet et une gestion administrative à minima, la coordination peut soit faire l'objet d'un recrutement dédié par le collectif et intégré au sein des équipes du chef de file, soit être confiée à un ou des collaborateurs au sein de l'équipe d'un des partenaires (généralement le chef de file), soit être confiée à un organisme extérieur sous la responsabilité du chef de file. La coordination s'appuie dans la mise en œuvre opérationnelle des actions sur les comités techniques et leur pilote, et sur la direction de projet assurée par le chef de file. La coordination peut faire appel à des ressources humaines supplémentaires en fonction des besoins identifiés.

B. DÉCLINER UNE IDENTITÉ ET UN POSITIONNEMENT MARKETING

III.B.1 Priorité : décliner une identité

Les itinéraires alpins V62 et V63 ne possèdent pas pour le moment d'**identité partagée** par l'ensemble des acteurs concernés sur les quatre départements. Afin qu'ils puissent être identifiés en tant que tels, il est nécessaire de disposer d'une **identité commune** (un nom et une signature) et d'une **déclinaison graphique** (charte graphique). Cette identité permettra l'appropriation du projet et aura un impact sur son attractivité. La future identité de ces itinéraires devra capitaliser sur leurs caractéristiques et atouts différenciants dans l'univers "concurrentiel" des véloroutes et voies vertes françaises en tenant compte des travaux déjà effectués dans ce sens, notamment dans les départements de la Drôme et de l'Isère. Un **groupe de travail dédié à cette thématique** pourra suivre et abonder la définition de cette identité à faire valider en comité de pilotage du comité d'itinéraire.

- **S'accorder sur une identité** pour les V62 et V63 : un nom associé à une signature.
- **Définir les clientèles cibles** et le **positionnement** liés à cette identité.
- **Décliner l'identité** qui sera retenue **graphiquement** : logo, charte graphique, identité visuelle.

III.B.2 Élaborer des outils de communication et marketing

Une fois l'identité déterminée, le Comité d'itinéraire pourra engager des **actions de communication et de marketing**. Les outils de promotion des itinéraires peuvent être développés sur des **supports divers** : numérique, papier, événementiel, réseaux sociaux, web, et viser différentes cibles (internes au partenariat, institutionnels et professionnels, grand public, ...). Ils doivent être développés selon un socle commun. Le déploiement de la communication à l'échelle locale devra être laissé à la responsabilité des acteurs locaux, sur la base de principes définis en commun et des outils mis à disposition le cas échéant au niveau de l'itinéraire.

Une fois l'identité et le positionnement marketing établis, il reviendra au comité d'itinéraire de procéder aux actions suivantes :

- Élaborer une **stratégie de communication partagée** axée sur 3 cibles :

- Le partenariat.
- Les acteurs institutionnels, les professionnels du tourisme et les relais d'information.
- Le grand public.
- Intégrer la stratégie de communication de l'itinéraire, et notamment son volet web, à l'**écosystème national du tourisme à vélo** dans le cadre de la démarche France Vélo Tourisme.
- Communiquer de façon **transparente** auprès du grand public afin d'éviter tout effet déceptif (quant au niveau de réalisation de l'itinéraire par exemple). Quotter les niveaux de difficultés des sections de l'itinéraire et les communiquer au grand public.
- Prévoir une **communication multi-supports et multilingue** qui réponde au mieux aux attentes des cibles concernées.
- Gérer une **collecte efficace des données** utiles à la communication commune de chaque partenaire en anticipant le système le plus efficace pour leur actualisation.
- Prévoir une sensibilisation particulière des **relais de notoriété** : tour-operators, médias, salons, influenceurs (blogs...).

C. AMÉLIORER LA CONNAISSANCE DES ITINÉRAIRES ET EN GARANTIR LA CONTINUITÉ

La **continuité et la connaissance d'un itinéraire cyclable** est un prérequis à son utilisation. Si la continuité de la V63 est assurée provisoirement et que la V62 ne l'est pas encore, chaque maître d'ouvrage doit s'atteler à identifier le **tracé définitif**, réaliser les **maillons manquants** ou à ouvrir des **sections provisoires** dans l'attente des aménagements définitifs.

À l'échelle de l'itinéraire dans son ensemble, le partenariat doit veiller à :

- Suivre et stimuler la **définition des tracés définitifs** des itinéraires V62 et V63 par les acteurs publics :
 - Clarifier le tracé de la V62 et V63 à la frontière entre les départements de l'Isère et de la Savoie : arrêter un tracé définitif sur la base d'une étude de faisabilité à porter par les acteurs locaux concernés (CD38, CD73, Cœur de Savoie, Pays du Grésivaudan).
 - Suivre la définition du tracé de la V62 de La Balme-de-Sillingy jusqu'à son raccordement à la ViaRhôna.
- Suivre et stimuler la définition des **tracés provisoires** et leur balisage en attente des aménagements définitifs.
- Garantir la **continuité physique de l'itinéraire** en encourageant une signalisation partagée, continue et homogène sur la base d'un identifiant commun à définir en cohérence avec la définition d'une identité et d'un nom (point 3.2.A).
- Veiller à ce que l'**aménagement** et le **jalonement** de l'itinéraire soient une priorité pour chaque maître d'ouvrage concerné.
- Encourager une **qualité homogène** et une **cohérence des aménagements** (infrastructures, signalisation, équipements) par le partage, la diffusion voire la production d'outils de référence comme par exemple une charte ou un guide de signalisation à l'échelle de l'itinéraire.
- Faciliter le traitement des **points durs** lorsque cela est possible.
- Améliorer la connaissance de l'aménagement par un partage optimisé de la **donnée géographique vélo** et sa centralisation sur l'**observatoire nationale des véloroutes et des voies vertes** aux DRC pour un échange facilité avec les partenaires extérieurs.

D. STRUCTURER DES SERVICES ET UNE OFFRE INTERMODALE

III.D.1 Structurer et qualifier l'offre de services

La **qualité** et la **densité des services** à proximité d'un itinéraire cyclable sont très importantes pour répondre aux besoins des usages. A l'échelle de l'itinéraire, le comité d'itinéraire doit veiller à :

- Accompagner une **structuration homogène des services adaptés aux touristes à vélo** le long de l'itinéraire, en accompagnant et suivant notamment le déploiement de la marque nationale **Accueil Vélo®**.
- Animer un **réseau d'acteurs professionnels** autour de l'itinéraire et de son identité.
- Explorer des thématiques de travail liées aux services sur les itinéraires (vélo à assistance électrique, locations de vélo optimisées, transports de bagages, ...)
- Améliorer la connaissance de **l'offre de services** et de **points d'intérêts touristiques** à proximité de l'itinéraire et assurer le suivi et la visibilité de cette offre.

III.D.2 Anticiper et identifier des solutions intermodales

L'**accessibilité** d'un itinéraire cyclable est primordiale. Le comité d'itinéraire doit repérer l'offre de transports tout au long du parcours, à l'arrivée et au départ, afin de valoriser les solutions les plus pertinentes et les mieux adaptées en termes d'accessibilité (train, bus, ...), faciliter la pratique de l'intermodalité et offrir des solutions sur l'emport de vélos pour le "one-way". En termes d'actions, le comité d'itinéraire doit veiller à encourager et accompagner les maîtres d'ouvrage à :

- Assurer des **connexions aux transports** publics à intervalles réguliers : signalisation de rabattement vers les gares, gares routières, ...
- Proposer aux cyclistes une **capacité de stationnement sécurisé** aux pôles de correspondance : garages à vélos sécurisés dans les gares, places de stationnement, ...
- Adapter **l'offre de transport** aux besoins des cyclistes : travailler en concertation avec la région pour faciliter le vélo + TER. Cette concertation sera facilitée par le fait que les V62 et V63 concernent un opérateur régional des transports unique, la région Auvergne-Rhône-Alpes.
- Offrir une information précise et actualisée et des services de réservation en ligne.

E. SUIVRE ET ANALYSER LA FRÉQUENTATION

Disposer de **données de fréquentation** sur un itinéraire dès son commencement, c'est la garantie de pouvoir suivre son évolution, sa progression et donc de justifier la poursuite des investissements consentis. Le suivi d'une véloroute permet également d'évaluer la satisfaction des usagers et donc d'adapter les actions du comité d'itinéraire pour répondre au mieux à leurs attentes.

Le suivi des fréquentations s'appuie sur deux types de données : les **évaluations quantitatives** qui s'appuient sur des compteurs automatiques vélo ; les **évaluations qualitatives** qui se basent sur des enquêtes menées auprès des touristes ou des professionnels du tourisme. Sur ces deux volets, des standards et référentiels existent afin de permettre une comparaison des données produites à l'échelle nationale et de capitaliser sur les travaux déjà menés.

Perspectives de travail du comité d'itinéraire sur le suivi et l'évaluation :

- Développer une **démarche coordonnée en matière d'évaluation** : diffusion de référentiels,

- définition de principes communs, homogénéisation des pratiques, échanges techniques.
- Définir une **méthode d'évaluation et de suivi à l'échelle de l'ensemble de l'itinéraire** : collecte et traitement des données, outils à mobiliser, diffusion de l'information...
 - Fixer des **objectifs partagés sur l'évaluation** : date d'une enquête qualitative commune, objectifs en termes de nombre de compteurs le long du parcours...
 - Anticiper la **pérennité** de la stratégie d'évaluation déployée sur l'itinéraire.

Recommandations de l'AF3V

En mai 2017, l'Association Française des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V) a proposé plusieurs recommandations sur le tracé des itinéraires⁵ et à l'issue d'une sortie terrain du 13 au 17 juillet 2017 d'Annecy à Valence, l'AF3V a réalisé un diagnostic⁶. En ressort les recommandations suivantes :

- Mieux connaître les flux de cyclistes sur les différentes sections.
- Anticiper les solutions intermodales.
- Mieux jalonner les sites touristiques et patrimoniaux autour de l'itinéraire.
- Favoriser les traversées des centres-villes et mieux les sécuriser.
- Améliorer le déploiement des services et infrastructures annexes (aires d'arrêt, points d'eau, ...).

⁵ Voir en Annexe 1

⁶ Voir en Annexe 2

DÉFINITIONS

Site partagé : voie ou itinéraire partagé qui consiste en l'utilisation de routes existantes sur lesquelles d'éventuelles mesures de signalisation ou d'aménagement ont été prises par le gestionnaire de la voie pour sensibiliser les automobilistes à la fréquentation vélo. La bande cyclable est un site partagé.

Site propre : aménagement exclusivement réservé aux déplacements non-motorisés. La voie verte et la piste cyclable sont des aménagements en site propre.

Véloroute : itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance destinée aux cyclistes. D'intérêt départemental, régional, national ou européen, elle facilite les déplacements à vélo par des parcours jalonnés, sécurisés, continus et sans dénivelé excessif (pas supérieur à 3%) et relie les villes, départements, régions et les différents points d'intérêt. Elle peut être constituée de différents types d'aménagement (site partagé ou site propre).

Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers⁷.

GLOSSAIRE

ADT : Agence départementale du tourisme

AF3V : Association française pour le développement des véloroutes et voies vertes

CDT : Comité départemental du tourisme

CRT : Comité régional du tourisme

DRC : Département & Régions Cyclables

ECF : Fédération européenne des cyclistes

EPCI : Établissement public de coopération intercommunal

ETP : Équivalent temps plein

FVT : France vélo tourisme

PNF : Plateforme nationale des fréquentations

SN3V : Schéma national des véloroutes et voies vertes

SR3V : Schéma régional des véloroutes et voies vertes

⁷ Code de la Route, article R110-2

ANNEXE 1 : Contribution des usagers AF3V au projet

Au 10/05/2017



Carte présentant les propositions

https://drive.google.com/open?id=1Squmh8WzmjJS_al2IL8k7Rt2LNE&usp=sharing

Depuis longtemps nous portons grand intérêt à cet itinéraire qui relie de nombreuses villes et villages de ces vallées et concentrent une population importante. De nombreuses activités économiques et un patrimoine riche s'y sont implantées. Un itinéraire cyclable est indispensable pour relier les habitants qui y vivent et se déplacent, pour leurs relations, leur travail, leurs loisirs. Il traverse un paysage grandiose et des secteurs agricoles et naturels qui participent à ce patrimoine.

En mars 2012 à Aix-les-Bains nous demandions au 4 représentants des départements de travailler ensemble à la création d'une identité et à la promotion de cet itinéraire avec Côme Vermersch, Olivier Borrot, Christian Bernard Carlac et Guy Ferrero.

Ces itinéraires se mettent petit à petit en place. Il est souhaitable que les 4 départements de la Drôme, Isère, Savoie et Haute Savoie en définissent une identité pour en faire la promotion concertée.

L'AF3V regroupe des utilisateurs des véloroutes et voies vertes. Elle connaît le terrain et les besoins des différents types d'usages : loisirs, déplacements divers locaux, sportifs, excursionnistes et itinérants.

Elle est très heureuse que les collectivités poursuivent la mise en œuvre de cet itinéraire qui constitue une première étape pour en assurer la continuité. Les déplacements à vélos ne doivent pas s'arrêter à un itinéraire. Un maillage plus dense doit être mis en place avec des variantes souhaitables et des raccordements indispensables aux gares, aux villes situées à proximité et à d'autres itinéraires.

Entre Grenoble et Romans la configuration de la vallée est telle qu'il est difficile de trouver un itinéraire assez direct et passant par les villes. Il est nécessaire de penser à réaliser des variantes. Dans tous les cas elles sont très utiles à la réussite de l'itinéraire. Il est constaté que 80% des utilisateurs d'un itinéraire résident à moins de 5km de celui-ci.

L'AF3V souhaite pouvoir continuer à donner son point de vue sur les itinéraires qui se mettent en place. Par son site www.af3v.org elle ne manque pas de donner une information d'utilisateur sur les itinéraires réalisés et leur évolution dans le temps.

Pour simplifier la lecture nous organisons la présentation par Département.

1) Haute-Savoie

- **Aix-les-Bains Annecy** : proposition de la poursuite de la véloroute de l'Albanais proposée entre Aix-les-Bains et Rumilly par une liaison de la base de loisirs de Rumilly par une passerelle sur le Chéran prévue qui permettra de rallier Annecy via Marlioz, Vouchy, Muret et puis Montagny-les-lanches et Seynod reste à définir. Ce parcours serait à intégrer dans l'itinéraire Grands Lacs et permet de boucler un tour du Chablais
- **Véloroute V62** :
 - Le département a prévu une prolongation de la voie verte d'Annecy, vers Sillingy, le long de la RD908b ; l'itinéraire peut se poursuivre par un passage inférieur sous la D1508, puis empruntera les voies de bus (BHNS) jusqu'à la RD17.
 - La Communauté de Communes Fier et Usse a modifié ses statuts en février 2017 pour élargir ses compétences à l'aménagement et la gestion de l'itinéraire cyclable V62, ce

qui devrait permettre l'élaboration d'une continuité dans les communes de son territoire (Sillingy, la Balme de Sillingy, Sallenôves, Mésigny et Choisy).

2) Savoie

- **Véloroute V62.** Entre Frontenex et la limite du département de la Savoie le projet déclaré d'utilité publique va être mis en œuvre
- Montmélian : le vieux pont est un lieu de mémoire intéressant, un itinéraire l'utilisant est souhaitable en rive gauche
- **Montmélian Chambéry** : Une continuité peut être aménagée sur des chemins en pied du vignoble entre la gare de Montmélian et l'avenue verte.
- **Aix-les-Bains Annecy** : proposition Véloroute de l'Albanais par la liaison cyclable Grésy-sur-Aix / Entrelacs / étang de Crosagny serait à intégrer dans l'itinéraire Grands Lacs et permet de boucler un tour du Chablais

3) Isère Pays du Grésivaudan

- **Berge de l'Isère Symbhi** : projet en cours à échéance de 2020. Le parcours situé en bordure de l'Isère est loin des zones habitées. Il devrait être privilégié pour les accès des habitants aux zones de loisirs et aux zones naturelles.
- **V63**
 - Rive droite de l'Isère un parcours existe sur des routes partagées et quelques voies en site propre depuis Barraux, puis le chemin de l'Empereur jusqu'à La Terrasse, ch. des Fontanettes et Mayard jusqu'à Crolles, des aménagements réalisés et ch. des Ecoutoux.
 - Le passage à proximité de sites et bâtiments de qualité assez peu nombreux est à privilégier : fort du Barraux, accès au château du Touvet, au funiculaire, à l'église de la Terrasse, au marais de Montfort, nombreuses anciennes maisons Dauphinoises assez bien rénovées.
 - A partir de Montbonnot il trouve les pistes cyclables de la Métro pour rejoindre l'Isère au parc de l'île d'Amour. Cet itinéraire a l'intérêt de passer plus près de services et habitants. Un balisage de la V63 sur cet itinéraire est souhaitable. Quelques aménagements ponctuels Passerelles au gabarit de 3m de large torrent de Bresson, ruisseau du Carré, passage en voie verte ou piste cyclables à la Terrasse (église St Aupre, traversée D29, chemin Lamartine, chemin des Ecoutoux)
 - Passant pas très loin des zones habitées, il est plus adapté pour tous types de déplacements y compris quotidiens.
- **En rive gauche**, Beaucoup d'habitants et d'activités en rive gauche ainsi que plusieurs gares. Là aussi les besoins sont importants. Il existe déjà pas mal d'aménagements réalisés et possibles. Des compléments sont assez faciles à mettre en place pour assurer la continuité d'un itinéraire passant par les gares complémentaires et plus calme que les bandes cyclables de la D523.
- **Franchissement de l'Isère** : Les constats des trafics motorisés montrent que les trafics routiers entre les 2 rives sont plus importants que les trafics de chaque rive. Nous attirons donc l'attention sur les besoins importants de déplacements vélos entre les 2 rives. Des franchissements cyclables sont à envisager pour accéder aux gares de Brignoud, Goncelin et Domaine.
Le pont de la D166 route de la Buissière doit être reconstruit. Une piste cyclable indépendante de la chaussée doit être réalisée pour permettre un jour une continuité cyclable entre les 2 rives de l'Isère

- **Chambéry-Le Touvet** : D590a passe par le ruisseau de la Maladière un peu raide (pb dans le sens Grenoble Chambéry). Un autre itinéraire intéressant est possible par D9 Barraux Le Boissieu, La Combe.

4) Métropole de Grenoble

- Beaucoup d'itinéraires sont possibles il faut choisir. Le passage par Bois Français, la traversée de l'Isère au parc de l'Île d'Amour puis rive gauche jusqu'au pont qui permet de retraverser à la place St Laurent, quai Perrière Jusqu'à la porte de France est maintenant une belle arrivée à la gare.
- En aval en attendant une humanisation de la rive droite de l'Isère pourquoi ne pas passer par la rive gauche du Drac qui est plus agréable même s'il manque d'aire d'arrêt. Rejoindre la rive droite de l'Isère au pont de Veurey et continuer jusqu'à Port de Saint-Gervais.
- **L'antenne de Voreppe** permet de rejoindre la D520a, un bel itinéraire cyclo touristique qui permet de rejoindre Chambéry par Saint Laurent du Pont et les Echelles
- D'autres sont à trouver vers Moirans Voiron et le lac de Charavines

5) Isère Sud Grésivaudan

- **Pont d'Izeron - Le Perron** : Traverser l'hôpital et poursuivre le chemin qui se prolonge après l'accès de service
- **Barrage de Beauvoir - La Sône** : Le parcours se réalise permet de passer par Saint Romans et le camping du lac de Marandan. Il nécessite de traverser 2 fois l'Isère au pont de Beauvoir et au pont de La Sône et leurs voies d'accès avec des trafics importants avec des aménagements de sécurité pour les cyclistes inexistant ou insuffisant, de prendre la D1532 ou ils sont limités à des bandes. Il est cependant regrettable de ne pas assurer un parcours plus direct par le bord de l'Isère passant devant le jardin des Fontaines Pétrifiantes. Si l'accès à St Roman est intéressant notamment le camping, il reste plus long et moins sécurisé avec la traversée des 2 ponts sur l'Isère et des départementales avec un bon trafic alors que le long de l'Isère alors que le long de l'Isère le parcours est très agréable. Il serait dommage de passer définitivement à côté.
- **Variante rive gauche Pont de Trellins - Pont d'Izeron** avec la réhabilitation du pont suspendu de Trellins réalisée en 1906 par Marc Antoine Marie Rivoire-Vicat donne accès à Cognin les gorges et Mallevat. La création de 500m de piste cyclable permet de rejoindre la D22a et le pont du Perron. Cette variante permet un parcours plus direct, un accès en rive gauche et des boucles locales intéressantes
- **St Marcelin et la Chatte** sont le point de départ de nombreux itinéraires vers les coteaux la voie du tram permet de gagner l'abbaye de St Antoine et pourrait se prolonger vers Roybon ou le col de la Madeleine. Un accès à St Marcelin est à prévoir depuis le nord, à partir du Perron et depuis le sud par la route de la Sône

6) Drôme

- **Au Port d'Ouvrey** Par le chemin du hameau des Routes il aurait été plus intéressant de rejoindre le Port d'Ouvrey et la passerelle réalisée
- **Romans Bourg de Péage**
 - Pour traverser l'accès au nouveau pont et prendre la rue Saint Nicolas un DSC (double sens cyclable) permettrait d'éviter le giratoire de la ville où le trafic automobile est le plus important,
 - L'accès au vieux pont est à améliorer. Un DSC devrait pouvoir être mis en œuvre.

- **Châteauneuf-sur-Isère** la réalisation d'une CCVB sur la voie partagée au droit du barrage améliore la sécurité du parcours. Elle pourrait se prolonger jusqu'au village et dans sa traversée de la commune
- **Liaison Châteauneuf-Rovaltain** : une proposition a été faite avec la commune. Elle est facile à mettre en œuvre

Conclusion

Ces observations ont pour but de rendre le parcours plus attractif aussi bien pour les habitants des régions traversés que des excursionnistes et des cyclistes itinérants.

Ont participé à ce travail :

Catherine BONNE cath.bonne@wanadoo.fr

Serge BOIJOUX boijoux.serge@neuf.fr

Gilbert ESPOSITO gilbertesposito@gmail.com

Denis VITIEL denis.vitiel@wanadoo.fr

Philippe ZANOLLA philippe.zanolla@laposte.net

Albert CESSIEUX albert.cessieux@orange.fr

Délégué Savoie Roue libre

Délégué Savoie : Codep 73

Délégué Haute Savoie : Codep 74

Délégué Isère : Codep38

Délégué Région Grenoble : ADTC

Délégué Région Auvergne Rhône Alpes REVV

ANNEXE 2 : Diagnostic résumé V62/V63

Observations faites lors du parcours
Annecy – Valence du 13 au 17 juillet 2017



Etape 1 : Annecy - Albertville

Avancement des travaux :

Annecy – Ugine réalisé

Ugine – Albertville non finalisé et en partie sur petites routes

Diagnostic à l'issue de la randonnée	Forces	Faiblesses
Aménagement de la voie :		
Respect du cahier des charges	Globalement correct	Au départ d'Annecy, voie très fréquentée, aménagement insuffisant entre Ugine et Albertville
Sécurité	Oui quand voie verte Au départ d'Annecy, voie bien protégée de la circulation automobile	A améliorer entre Ugine et Albertville, même si routes à faible fréquentation. Parcours traversant zone de jeux d'enfants à Ugine
Intérêt touristique	Beauté du site du bord de lac jusqu'à Ugine, nombreuses possibilités de se baigner, des musées, paysages grandioses	Centres -villes ignorés Patrimoine à mieux valoriser par accès depuis la voie verte (ex : Faverges, Viuz, taillanderie de Marthod) Accès des baignades pas évidents
Qualité du revêtement	Oui, enrobé sur la totalité de l'étape	
Jalonnement de la véloroute	Suffisant	Plus difficile lorsque la véloroute quitte la rive droite de l'Arly
Mobilier : Dispositif anti-intrusion, poteaux		Pas de passage direct, trop nombreuses chicanes difficiles à passer au début
Jalonnement des services		Fléchage insuffisant (ex : cloches Paccard) ou absent (ex : musée archéologique de Viuz)
Connexion avec les transports en commun et accessibilité aux vélos	Gare à Annecy, Albertville	Pas de ligne Annecy-Albertville pour un retour au point de départ
Services points d'eau, toilettes, aires de pique-nique, stationnement vélo	Des aires de repos complètes et exemplaires	

Propositions d'amélioration :

- Etablir et communiquer largement un calendrier des fréquentations de la voie le long du lac pour connaître les heures creuses (exemple : quand il fait très chaud peu de cyclistes car tout le monde est dans l'eau)
- Inciter à emprunter la rive est du lac quand elle sera sécurisée pour les cyclistes aguerris
- Prévoir des accès et le jalonnement du patrimoine (église, petit musée, zone naturelle)
- Modifier le tracé à Ugine sur quelques centaines de mètres / doubler le tracé pour les cyclistes roulant vite afin d'éviter la superposition entre la voie verte et l'aire de jeux très fréquentée par des enfants
- A la sortie d'Ugine, rétrécissement de la voie verte (double sens) au passage des rails de la voie ferrée et manque de visibilité, chicane en trop
- Matérialiser au minimum une bande cyclable de part et d'autre sur la RD1212 entre Ugine et Césarches, jusqu'à retrouver la voie verte direction Albertville. Vu sa largeur, le cycliste peut se sentir en insécurité et ne sait pas que la route est à faible trafic
- Proposer des variantes du tracé pour découvrir les centres-villes
- Prévoir une navette permettant de rentrer d'Albertville à Annecy en fin de parcours sur les périodes les plus touristiques

Conclusion : Un beau parcours facile

Etape 2 : Albertville – Montmélian

Avancement des travaux :

Traversée d'Albertville en cours de finalisation

Sortie d'Albertville – Ste Hélène sur Isère en voie verte

Diagnostic à l'issue de la randonnée	Forces	Faiblesses
Aménagement de la voie :		
Respect du cahier des charges VVV	prévu selon cahier des charges V62	
Jalonnement de la véloroute (signalisation)		Traversée d'Albertville en attente S'arrête brutalement à Ste Hélène-sur-Isère
Intérêt touristique	Baignades, sites château de Miolans, Vieux Montmélian, vignoble, paysages Bauges, Belledonne, Chartreuse, activité économique.	Tracé prévu ignorant les centres-villes dans la combe de Savoie
Connexion avec les transports en commun et accessibilité aux vélos	Des gares tout le long du tracé (Albertville, Grésy sur Isère, Frontenex, St Pierre d'Albigny, Montmélian)	
Offre de points d'eau, toilettes, aires de pique nique, stationnement vélo	Albertville, étang de Grésy (en été), lac de Carouges, Montmélian satisfaisants	

Propositions d'améliorations :

- Possibilité de traversée d'Albertville devant la mairie et sur l'autre rive avec la rénovation de la passerelle de la voie ferrée

- Tronçon entre l'Isère et l'autoroute trop fermé
- Prévoir itinéraire provisoire à la fin de la voie verte actuelle vers les boucles cyclo-touristiques existantes en rive droite et gauche de l'Isère (route des vignes, Chamousset-Chateauneuf)
- Entrée dans Montmélian à humaniser !
- Proposer variantes du tracé pour découvrir le vieux Albertville, Montmélian
- Passage par le vieux pont (vue sur Mont Blanc, Granier)

Conclusion : Prometteur pour un parcours facile au pied des montagnes en ambiance agricole / viticole.

Étape 3 : Montmélian – Grenoble

Avancement des travaux :

Tronçon entre Montmélian et l'intersection avec la V63 non réalisé.

Intersection avec la V63 – Grenoble réalisé (jalonnement partie nord dans les mois à venir).

Diagnostic à l'issue de la randonnée	Forces	Faiblesses
Aménagement de la voie :		
Respect du cahier des charges VVV	Bon	
Sécurité	Bon	Quelques passages à traiter
Intérêt touristique	Fort Barraux et château du Touvet (petit détour avec dénivelé), église de la Terrasse, étang de Montfort, paysages Chartreuse, Belledonne, Vercors, Grenoble Activité économique, habitat Dauphinois	Absence de musée entre les deux extrémités du tronçon
Qualité du revêtement	Bon	
Jalonnement de la véloroute	En cours / bon	
Dispositif anti-intrusion, poteaux	RAS	
Jalonnement des services	A faire	
Connexion avec les transports en commun et accessibilité aux vélos	Gares à Montmélian, Pontcharra, en rive gauche de l'Isère	Accès à la gare de Brignoud dangereux
Services points d'eau, toilettes, aires de pique-nique, stationnement vélo	Possibilités	A créer (Montfort, Crolles)

Propositions d'amélioration :

- Proposer itinéraire provisoire entre Montmélian, Pontcharra et la V63
- Aires à trouver et à aménager
- Passerelles sur les ruisseaux à élargir
- Aménager :
 - La traversée de la D1090 à Pontcharra,
 - La traversée de la D26 route du Touvet,

- 500m de piste cyclable sur la D165 pour regagner rentrer sur la voie verte,
- Depuis Crolles, un itinéraire (variante) serait intéressant et utile par le vieux village, le chemin des Ecoutoux, St-Ismier, Meylan au nord de l'A41,
- Des accès cyclables aux gares

Conclusion : Un bon début. Signalisation et quelques aménagements ponctuels nécessaires. Parcours facile en vallée agricole puis urbaine entourée de montagnes

Etape 4 : Grenoble – Saint Nazaire en Royans

Avancement des travaux : à 100% (essentiellement routes partagées)

Diagnostic à l'issue de la randonnée	Forces	Faiblesses
Aménagement de la voie :		
Respect du cahier des charges VVV	Partiel	Plusieurs montées difficiles
Sécurité		Traversée de ponts et routes, descente sur pont de la Sône avec trafic
Intérêt touristique	Grenoble noyeraies, écomusée Grand séchoir, patrimoine bâti	
Qualité du revêtement	Bon	
Jalonnement de la véloroute (signalisation)	Bon	Insuffisant (ex au rond-point de St Romans)
Mobilier : Dispositif anti-intrusion, poteaux	Bon	
Jalonnement des services		Quasi inexistant
Connexion avec les transports en commun et accessibilité aux vélos	Gares de Voreppe, Vinay	Gares St-Hilaire-du-Rozier, St Marcellin un peu éloignées
Services points d'eau, toilettes, aires de pique-nique, stationnement vélo	Possibilités faciles à mettre en œuvre	Insuffisants

Propositions d'amélioration :

En raison de difficultés de parcours :

- Après avoir quitté les berges de l'Isère, côte de 600 m sur la D35 puis traversée de l'A49 avec un passage raide pour rentrer dans la noyeraie ;
- Le franchissement du Tréry très encaissé se fait sur une passerelle qu'il faut traverser à pied avec la remontée très raide qui suit
- Au pont d'Izeron, côte de 600 m au-dessus de l'EPADH du Pierron puis descente raide vers le pont de Beauvoir
- Côte pour monter à St Romans
- Proposer des variantes plus faciles (à baliser)
 - En rive gauche de l'Isère, en passant par le nouveau pont de Trellins. Après 500m sur la D 1532, la D22a permet de rejoindre le pont de l'Izeron. Ce passage permet d'accéder à Cognin, Izeron ainsi qu'aux superbes gorges de Mallevall, au mont Noir, Presles, etc...
 - La côte du Pierron pourrait être évitée en passant sur la propriété de l'EPADH (autorisation à demander)

- En rive droite entre le pont de Beauvoir et La Sône (en passant devant les jardins des fontaines pétrifiantes)
- Prévoir un accès à la véloroute
 - Depuis Tullins, Moirans
 - Depuis St Marcellin, Chatte, en attendant un prolongement vers St Antoine l'Abbaye et Roybon.
 - Vers Pont en Royans

Conclusion : Parcours facile pour la partie voie verte et moyen pour la partie en route partagée. Services et aires insuffisants

Etape 5 : Saint Nazaire en Royans – Pont d'Isère - Valence

Avancement des travaux : à 100% (à partir de Pont d'Isère, la V63 rejoint ViaRhona)

Diagnostic à l'issue de la randonnée	Forces	Faiblesses
Aménagement de la voie :		
Respect du cahier des charges VVV	Partiel	Plusieurs montées difficiles (Eymeux, Chateauneuf-sur-Isère)
Sécurité	CVCB à Chateauneuf sur Isère	CVCB interrompu
Intérêt touristique	Noyeraie St Nazaire en Royans, Romans, Châteauneuf-sur-Isère, Barrages, Paysages Vercors	Jardins des Fontaines pétrifiantes évités par le tracé
Qualité du revêtement	Bon	
Jalonnement de la véloroute	Bon	
Dispositif anti-intrusion, poteaux	Bon	
Jalonnement des services (commerces, logement, et musées), des points d'eau et toilettes		Inexistant (ex : le point d'eau à Chateauneuf est difficile à trouver)
Connexion avec les transports en commun et accessibilité aux vélos	Gare de Romans	Gares St-Hilaire-du-Rozier un peu éloignée
Services points d'eau, toilettes, aires de piquenique, stationnement vélo	Satisfaisant	

Propositions d'amélioration :

- Traversée de Châteauneuf-sur-Isère avec des rampes importantes alors qu'un parcours à faible pente est possible dans le village
- Traversée dans les villes à améliorer :
 - A Bourg-de-Péage, la montée pour rejoindre le Vieux-Pont est très raide.
 - A Romans, malgré des quais très agréables, le passage par la rue St-Nicolas dans le sens descendant conduit à passer par un giratoire ayant un trafic automobile important.

Conclusion : Parcours moyen.

Rédaction : A. Cessieux délégué régional AF3V ARA
(albert.cessieux@orange.fr)

et C.Bonne déléguée départementale Savoie (savoie@af3v.org)



Tél : 09 72 56 85 05

www.departements-regions-cyclables.org
info@departements-regions-cyclables.org