



AF3V Délégation Régionale AURA

L'AF3V Association pour le développement des Véloroutes et voies vertes se préoccupe du développement de la pratique du vélo comme moyen de déplacement.

Dans nos régions plus de 50% des déplacements sont inférieur à 5km et moins de 2% sont fait à vélo.

La raison principale de cette situation est une absence d'itinéraires cyclables sécurisés : pistes cyclables et voies vertes.

Depuis de nombreuses années nous insistons sur cette nécessité dans la vallée de l'Isère et devant la difficulté de de trouver les bons interlocuteurs nous avons adressé en mai 2017 une contribution à toutes les collectivités Département et Intercommunalités avec les éléments suivants pour :

L'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 au zones de loisirs et aux zones naturelles.

- Véloroute 63

En rive droite de l'Isère un parcours existe sur des routes partagés 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 habités, il est plus adapté pour tous types de déplacements y compris quotidiens.

- **En rive gauche**, Beaucoup d'habitants et d'activités 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 trafics motorisés entre les 2 rives sont plus importants que les trafics sur 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.

Aujourd'hui le projet présenté à l'enquête publique concerne le rétablissement du pont de la Buissière sur la RD166 est coupée depuis mai 2013 du fait des désordres sur l'ouvrage alors que le trafic était de 2 300 véhicules par jour.

Ce projet qui permet de traverser l'Isère et de relier La Buissière au Cheylas à 2km et à la gare de Goncelin à 7km ne prévoit pas d'aménagements cyclables sécurisé n'est pas acceptable. En effet, aujourd'hui, concernant les déplacements domicile-travail, le diagnostic du Plan de Déplacements Urbain du Grésivaudan montre que 62% des déplacements par jour sont internes à la commune et aux communes proches. 66% sont motorisés avec une prédominance de l'auto-solisme Si la part modale des modes motorisés tend à diminuer (moins 5 points entre 2002 et 2010) au profit des transports en commun et des modes actifs (vélos, marche à pied), 80% des trajets compris entre 1 et 5 km se font en voiture.

Si l'étude d'impact constate que les modes doux sont peu utilisés dans le Grésivaudan, du fait de la topographie du territoire, avec des dénivelés importants et C'est effectivement le manque de sécurité et d'homogénéité des aménagements qui est la principale raison de la faible utilisation des modes actifs. L'étude d'impact constate qu'un potentiel de développement existe dans la vallée qui ne présente pas de dénivelé, leur usage étant en hausse entre 2002 et 2010. C'est là que réside une part importante de la population et activités. Le Conseil général et le Grésivaudan ont identifiés des itinéraires cyclables permettant d'éviter les grands axes de circulation. Ils commencent à se mettre en œuvre comme la V63 en rive droite et un autre en rive gauche permettant de relier les gares. Le réseau de voies cyclables qui existe sur les berges de l'Isère, est aujourd'hui praticable à vélo tout terrain (VTT). Par contre aucun des ponts sur l'Isère, de Pontcharra à l'entrée de Grenoble, ne permet aux cyclistes de traverser en sécurité. C'est bien évidemment une condition indispensable pour permettre le développement des déplacements à vélo.

Aujourd'hui il n'est pas raisonnable d'engager des fonds publics sur un ouvrage dont la durée de vie dépasse une génération de ne pas prendre en compte l'impérieuse nécessité du développement des déplacements actifs. Il est indispensable que le projet soit revu pour adjoindre des pistes ou trottoirs cyclables.

Les structures à ajouter à l'ouvrage ne sont destinées qu'à recevoir des surcharges dues au passage de piétons et de vélos et ne devraient pas remettre en cause la structure prévue pour l'ouvrage