

Objet : Contribution de *Se déplacer autrement* à la concertation préalable relative à la Véloroute des 5 Lacs entre Lépin-le-Lac et Paladru via Voiron et la Chartreuse

En bref

La création d'une véloroute d'envergure régionale est une très bonne nouvelle pour l'émergence du système vélo dans ce secteur rural et montagneux. Nous soutenons cette initiative qui correspond à une attente très forte en faveur d'un tourisme doux et de pleine nature.

Cependant, nous constatons que la dimension utilitaire des déplacements à vélo est mise de côté, ce qui nous semble anachronique au vu de l'affirmation de ce mode de transport ces dernières années dans les territoires alpins. Or, de nombreux exemples démontrent que les aménagements touristiques bien pensés servent également de support à une forte pratique quotidienne. On peut citer ainsi les voies vertes longeant les lacs d'Annecy ou du Bourget, ainsi que les véloroutes de grande distance longeant les cours d'eau (V63, ViaRhôna...)

Nous émettons donc un avis favorable à ce projet, assorti de recommandations pour améliorer la qualité de l'itinéraire cyclable projeté, et en faire un support de déplacements du quotidien en complément de la pratique loisirs/tourisme.

Recommandations générales

Le temps accordé à la "concertation préalable" semble très court en regard de la durée des études et des travaux : uniquement un mois pour un projet qui s'étale sur plus de 5 ans. Si cette durée de concertation est réglementaire, elle est trop courte pour permettre de rentrer dans les détails. Nous demandons donc une concertation continue tout au long du projet, à l'échelle des tronçons lors des phases de réalisation des plans d'exécution.

Il est indiqué que les revêtements seront choisis selon les contraintes locales :

- Le revêtement en stabilisé est **bien moins attractif** pour les cyclotouristes qui circulent en vélos de route, alors qu'il est affirmé dans les intentions du projet que cela soit un « itinéraire touristique et sportif » et qu'il « cible les VAEs et les cyclos-sportifs ». Cette dernière cible ne peut pas rouler sur les revêtements stabilisés.
- De plus, le revêtement stabilisé est plus coûteux en entretien, et de ce fait pas forcément plus vertueux sur le plan environnemental.
- Nous préconisons d'affirmer que le principe de base est un revêtement en dur mais que, sur certains tronçons, une dérogation est possible avec une vraie justification (ex. zone humide, traversée de micro-faune). **Auquel cas, un jalonnement alternatif pour le cyclisme de route doit être proposé sur des axes goudronnés.**



- Des données précises en kilométrage sont nécessaires, de manière globale et par commune, sur les portions en stabilisé et les portions en dur, comme il en est donné sur le kilométrage en site propre et en voirie partagée.
- Les projets de nouvelles voies vertes peuvent être plus longs à réaliser que le planning initial, au vu de la dureté foncière ou de contraintes environnementales. Nous proposons de baliser des itinéraires provisoires le temps de réaliser les aménagements définitifs, au cas où des retards seraient constatés.
- Les aménagements doivent permettre le passage de vélos spéciaux, tandems, carioles et vélos munis de sacoches. Une attention particulière doit être apportée à ce sujet pour les barrières éventuellement installées en tant que filtres à véhicules.
- La présence d'aires de service et de repos, rappelant le fonctionnement des autoroutes, est une très bonne logique qui permet une meilleure insertion du système vélo dans ces territoires où il est aujourd'hui très mal implanté. Nous suggérons de réaliser ce type d'aire sur toutes les véloroutes de la région là où elles n'existent pas aujourd'hui.
- Il est indispensable de relier cette véloroute à la V63 entre Voiron et Moirans, et de la connecter aux projets de schémas cyclables des intercommunalités de la Bièvre et des Vals du Dauphiné, au moins par un jalonnement de routes faiblement fréquentées dans un premier temps. Il est également nécessaire de connecter la véloroute de Paladru à la ViaRhôna en nord Isère.
- L'accès à la gare de Voiron doit être intégré au projet pour permettre une intermodalité entre la véloroute et les transports collectifs de ce pôle d'échanges.
- Le jalonnement d'accès à la véloroute est important tout au long de l'itinéraire. Un jalonnement depuis et vers les gares, centres-villes et les pôles de loisirs doit être intégré au projet.

Nous demandons au maître d'ouvrage de communiquer les données suivantes :

- Pourcentage en stabilisé / en dur : sur quels tronçons, tronçon par tronçon.
- Profils en termes de dénivelé des itinéraires.
- Typologie d'aménagements : en voirie dédiée 100% vélo, en voirie partagée cyclistes-piétons, en voirie partagée cyclistes-piétons-engins-agricoles, en voirie partagée cyclistes-motorisés.

Recommandations par section

1. *Lépin-le-Lac* / le simple marquage sur la route d'Aiguebelette n'est pas suffisant pour garantir la sécurité des cyclistes, qui plus est en période touristique, un aménagement cyclable séparé est à étudier dès maintenant malgré les difficultés foncières ! La partie nouvelle le long de la voie ferrée paraît à l'inverse bien adaptée.
2. *Lépin-le-Lac - Les Echelles* / le partage de voirie et les tronçons à trafic limité apparaissent cohérents sur ces portions au vu du caractère des routes concernées, mais une limitation de vitesse ainsi que des dispositifs de réduction de vitesse sont à prévoir sur les tronçons problématiques (notamment ceux en ligne droite).
3. *Les Echelles - Entre-deux-Guiers* / la volonté d'éviter les axes principaux (et le fait de maximiser la traversée des cyclistes devant les commerces) amène un parcours inutilement sinueux, qui sera shunté par les plus aguerris. Plutôt accompagner ce potentiel "mésusage" en



jalonnant une variante courte sur la RD102c.

4. *Via Chartreuse* / le choix du revêtement en stabilisé peut s'entendre dans la traversée de la zone humide, mais se révèle moins attractif et plus onéreux à l'entretien. Surtout, cela peut dissuader l'utilisation de la voie verte pour des déplacements utilitaires, malgré son fort potentiel (en site propre, sur un secteur plat et très facilement accessible depuis les bourgs de la plaine), et dissuader également les cyclos-sportifs, une des cibles affichées du projet. Une attention devra être portée sur le jalonnement de cette voie verte depuis/vers les bourgs qu'elle contourne, afin d'inciter les usagers réguliers (utilitaires ou habitants loisirs) à la rejoindre à vélo et non en voiture. Les chemins de Bagatelle et de Grand Villette, sur la commune de St-Laurent-du-Pont, pourraient être transformés en voies vertes pour renforcer le lien entre la véloroute et le centre-ville, l'un des plus commerçants du secteur.
5. *Gorges de Crossey* / Le projet de voie verte dans ces gorges est une très bonne nouvelle, mais la faisabilité foncière et environnementale de celle-ci est l'un des points durs du projet. En cas de retard sur sa construction, nous proposons de renforcer la légitimité des cyclistes sur la RD520 par des marquages au sol et des panneaux, en attendant la livraison complète de l'aménagement. Sur les aménagements prévus au niveau de Pont de Demay, nous demandons des voies vertes en site propre (pas de bandes cyclables) et un traitement des intersections avec la qualité préconisée par les doctrines du CEREMA, "à la hollandaise". Le tracé par la D520A et les Grollets apparaît inutilement sinueux. Aménager correctement le début de la route des Gorges (500 m. à réaliser au lieu de 1,6 km par D520A et le Grollets) avec une séparation claire entre trafics cycliste et motorisé serait plus simple, les cyclos-sportifs couperont au plus court. L'idée de passer par le Pont de Demay avec son aire de service et son offre de restauration est néanmoins très bonne. Il serait possible de combiner les deux en aménageant en plus correctement le tronçon de la D520 depuis le Chemin Saint-Robert jusqu'au croisement avec la D520A (200 m. à réaliser comme il est indiqué qu'ils le seraient), ceci pour permettre aux cyclistes suivant l'itinéraire de rejoindre cette aire de service.
6. *Traversée de St-Etienne-de-Crossey* / Cette section emprunte les routes RD520/RD49d (itinéraire principal Voiron – Chambéry), où la circulation est dense. Ce projet doit anticiper un aménagement cyclable avec des rues en double-sens cyclable dans toute la traversée du village pour permettre aux cyclistes de se déplacer facilement. De tels aménagements ne seront pas dangereux, et même plus sécurisants pour les cyclistes que d'être dépassés de trop près ! La voie verte projetée sur la rue de la Mayoussière doit être réalisée en enrobé, au vu de son potentiel utilitaire.
7. *Gorges de la Morge* / L'idée de limiter le trafic motorisé le week-end sur la route des Gorges pour la rendre attractive aux modes actifs est très bonne et constituerait un engagement des collectivités dès cette étape du projet. Nous préconisons que celle-ci soit expérimentée toute la semaine pendant une durée significative (ex. 6 mois à la belle saison) entre le pont de Tolvon et la Tivollière, pour mesurer son impact sur le trafic routier et surtout sur l'augmentation de la pratique cyclable, afin de mesurer l'opportunité de transformer cette route en voie verte permanente. En effet, le trafic de transit dispose déjà de la RD520 pour s'écouler. En complément, la voirie doit être ponctuellement réaménagée pour limiter l'effet de "route déserte" qui entraîne certains conducteurs à ne pas respecter les limitations de vitesse. Aussi, nous proposons de créer un itinéraire alternatif entre l'entrée des gorges et la gare de Voiron : piste en site propre jusqu'à La Croix Bayard, descente vers Coublevie sur le Chemin des Verchères,



puis jonction sur la route du Bourg et le Boulevard du Guillon pour retrouver l'itinéraire du schéma vélo du Pays Voironnais, jusqu'à la gare de Voiron.

8. *Traversée de Voiron* / là aussi, l'enjeu de cet aménagement dépasse la simple traversée par des touristes, et revêt une réelle fonction utilitaire. le projet proposé nécessite d'être complété avec une liaison en site propre vers la gare de Voiron, et la mise en double-sens cyclable total de la rue Sermorens. Les carrefours doivent être traités pour garantir continuité et lisibilité des itinéraires cyclables, ainsi que leurs liaisons avec le schéma vélo de la commune (partiellement réalisé aujourd'hui) et les itinéraires jalonnés par la CAPV. Nous demandons également la création d'un tronçon de véloroute reliant Voiron à Moirans et à la V63, conformément au schéma vélo de la CAPV.
9. *Chemin des Pierres Froides (nord de Voiron)* / le tracé choisi doit être le moins pentu possible pour garantir un parcours inclusif envers les enfants et les cyclistes moins sportifs. Le choix d'aménagements en site propre et en voies à trafic limité est ici très cohérent.
10. *Voiron - Chirens* / les aménagements de nouvelles voies vertes doivent être réalisés en enrobé, au vu du potentiel utilitaire de celles-ci.
11. *Chirens - Charavines* / le tracé en voies partagées doit être accompagné de dispositifs de réduction de vitesse et de limitation de trafic de transit, tels que cités dans le dossier de concertation. Il y a une attention spécifique à avoir sur la route de Clermont, servant de raccourci automobile pour rejoindre le lac de Paladru depuis Chirens ; de plus le caractère sportif de la section (pente à 15%) est un potentiel point dur du tracé. Nous suggérons l'étude d'un itinéraire alternatif, via la transformation en voie verte du chemin de Ayes et un passage par la route de la Garangère. Ce tracé, un peu plus coûteux, peut être étudié dès maintenant et concrétisé au vu du retour d'expérience observé sur le tracé originel.
12. *Charavines* / le passage par la rue de la Fure équipée de son filtre modal est tout à fait pertinent. Le jalonnement d'itinéraires vers Rives et Apprieu peut être ajouté au projet.