

Grenoble, le 4 janvier 2021

## **Contribution de l'ADTC - Se déplacer autrement - à la concertation sur la sécurisation routière de la combe de Gières et l'amélioration de l'attractivité des transports en commun**

Dans les conclusions de l'enquête publique sur le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération grenobloise de janvier 2019, il est écrit : "La commission demande qu'il soit prévu très rapidement des aménagements provisoires de sécurisation de la combe de Gières pour les cyclistes, dans l'attente de la réalisation des aménagements définitifs d'ici 2023"

Par ailleurs, la population s'est accrue fortement dans le secteur en passant de 7 000 à 11 000 habitants entre 1990 et 2020 sur les communes de St Martin d'Uriage, Vaulnaveys le Haut et Vaulnaveys le Bas rendant nécessaire la possibilité de se déplacer à vélo et en transport public 7 jours sur 7 et en sécurité.

### **Sécurisation des déplacements à pied et à vélo**

Le baromètre des villes cyclables de la FUB à l'automne 2019 (voir les résultats sur <https://www.parlons-velo.fr/barometre-des-villes-cyclables>) montre qu'un des principaux freins aux déplacements à vélo (dont la part modale a régressé en zone péri-urbaine) est celui de la sécurité, et que la principale demande des usagers est la réalisation d'aménagements cyclables séparés de la chaussée. Dans le baromètre, la combe de Gières fait partie des points noirs et tronçons à aménager en priorité. Dans le sens montant, une simple bande cyclable est tracée. Dans le sens de la descente, aucun aménagement cyclable n'existe.

A noter qu'une bande cyclable a tendance à faire augmenter les vitesses moyennes automobiles du fait de l'éloignement qu'elle provoque du bord de la chaussée vu de l'automobiliste. De plus une bande cyclable est souvent le "réceptacle" des gravillons et autres déchets des automobiles, ce qui la rend particulièrement peu engageante.

Pour être une pleine réussite, l'aménagement cyclable réalisé devra être séparé de la circulation automobile.

Pour permettre cette séparation, pour la partie de la combe de Gières située entre le hameau du Sonnant et Uriage, l'ADTC propose d'étudier la réalisation d'une voie verte empruntant le Sentier des Anciennes Fabriques. La continuité avec les itinéraires cyclables vers Gières et Vizille aux 2 extrémités devra être traitée de manière très fine pour la sécurité des cyclistes. (voir sur <https://goo.gl/maps/z8gT2p1vxcY4Awxr8>)

Entre Gières et le hameau du Sonnant, pour permettre cette séparation, des aménagements plus lourds sont à étudier.

L'ensemble de l'itinéraire vélo Gières - Uriage - Vizille doit être sécurisé, avec jalonnements en direction de Grenoble, le Grésivaudan, Chamrousse, l'Oisans et Jarrie.

Entre Uriage et Vizille, l'ADTC propose que l'itinéraire jalonné quitte la RD 524 permettant une circulation en sécurité à vélo en empruntant successivement traverse des Guichards, chemin du Lavoir, chemin des Perrières, chemin du Marais, chemin de la Faurie, chemin du Clos, chemin de la Croix de Maître, route du pont Neuf, route des Frettes, promenade de la Mondée, promenade des Noyers, chemin de Vaulnaveys, chemin du Plan, chemin Cavard (voir itinéraire sur <https://goo.gl/maps/EJjcL7jGYntwcxHV9>)

Entre le Sentier des Anciennes Fabriques et la Traverse des Guichards à l'intérieur d'Uriage, un aménagement cyclable doit être réalisé le long de la RD.

Pour permettre des déplacements toute l'année, la viabilité hivernale doit être assurée par l'intégration de l'aménagement cyclable dans les plans de déneigement et d'entretien périodique de la chaussée tout au long de l'année.

Pour les piétons et usagers des transports en commun, il est nécessaire de sécuriser les traversées piétonnes au droit des arrêts en favorisant un respect des limites de vitesse par un aménagement adéquat. Des aménagements de promenade piétons doivent être intégrés notamment au niveau du site de la SPA du Dauphiné avec l'installation de bancs.

Pour améliorer la sécurité des déplacements, dès maintenant, les vitesses limites doivent être harmonisées à 70 km/h en dehors des zones urbaines entre Gières et le Sonnant et entre Le Sonnant et Uriage. (Certaines sections sont aujourd'hui limités à 80 km/h, d'autres à 70 km/h)

### **Amélioration de l'attractivité des transports en commun**

La combe de Gières est desservie par 4 lignes de transports publics

- ligne proximo TAG 23 : Campus de St Martin d'Hères/Gières - gare de Gières - Uriage - Vizille
- ligne Transisère 6010 : Grenoble - gare de Gières - Uriage - Chamrousse (une desserte Transaltitude spécifique est mise en place lors de la période d'ouverture hivernale des remontées mécaniques)
- ligne Transisère 6051 : Campus de St Martin d'Hères/Gières - gare de Gières - Uriage - Pinet d'Uriage
- ligne Transisère 6052 : Campus de St Martin d'Hères/Gières - gare de Gières - Uriage - Vaulnaveys le Haut Belmont

La desserte principale est constituée des lignes 23, 6051 et 6052.

La première demande pour améliorer l'attractivité des transports en commun est une coordination entre les lignes. Au départ du campus, de nombreux départs des ces 3 lignes ont lieu en même temps mais avec une fréquence tombant à l'heure en journée. L'offre km déployée permettrait un cadencement au 30 minutes entre le Campus et Uriage sans moyen supplémentaire.

La deuxième demande nécessite une coordination des tarifs. La ligne 23 utilise la tarification TAG. Les lignes Transisère utilisent la tarification Transisère. Sur les arrêts communs aux lignes 23, 6051 et 6052, il est possible d'utiliser la tarification TAG mais cela reste peu connu du fait d'un manque de communication.

A l'arrêt Uriage Gare, les voitures sont prioritaires sur les bus quittant l'arrêt. Un "cédez le passage" doit être mis en place pour améliorer les temps de parcours des bus et favoriser ainsi l'utilisation des transports en commun.

Dès que cela est possible dans la combe, il faut créer des voies bus spécifiques, permettant aux bus de doubler des voitures dans le sens de la descente.