

# Convergence Vélo Grenoble 2022

**ALTERNATIBA**



Parlons  Vélo



*Communiqué - Grenoble vendredi 13 mai 2022*

## **3e convergence vélo de la région grenobloise ce samedi 14 mai**

### **Il y a urgence : Accélérons la sécurisation des déplacements à vélo !**

Ce samedi 14 mai, de nombreux collectifs convergeront vers Grenoble pour demander qu'il soit fait place au vélo. Dans le dossier joint à ce communiqué, chaque organisation de cortège a mentionné des intersections dangereuses et des besoins en aménagements dans leurs secteurs.

Trois grandes demandes sont à retenir :

- **Des trajets directs** : les péri-urbains sont les premiers touchés par le manque de continuité des grands itinéraires cyclables. Souvent, ce manque d'interconnexion signifie qu'il faut tripler la distance pour rejoindre une voie sécurisée, que ce soit pour une balade en famille ou simplement pour aller travailler.
- **Des grands axes à sécuriser** : pour le cœur de métropole tout comme pour les zones moins denses, les axes à forts trafic sont le plus souvent dangereux pour la pratique du vélo.
- **Des intersections à aménager** : fins brutales d'aménagements, non prise en compte des cyclistes dans les séquences de feu, les intersections des axes à fort trafic sont encore aujourd'hui des hauts-lieux d'insécurité pour les cyclistes.

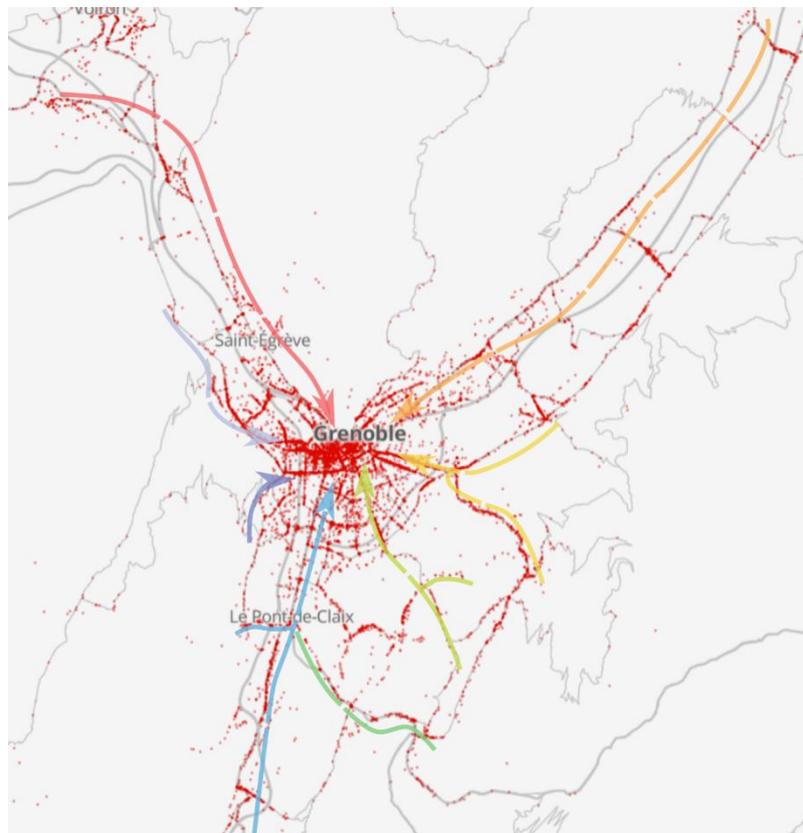
Par ailleurs, le besoin d'intermodalité train+vélo ou bus+vélo ressort vivement : le développement du vélo comme alternative à la voiture sera nécessairement multimodal. Le vélo est un chaînon fondamental d'une mobilité propre, efficace et économique, qui doit prendre toute sa place dans les politiques publiques d'aménagement.

Toutes les revendications de la Convergence Vélo sont étayées par l'enquête du baromètre des villes cyclables, qui a récolté le ressenti des usagers et les lieux où les conditions de pratique sont à améliorer. Les cortèges de la convergence passeront par nombre d'entre eux.

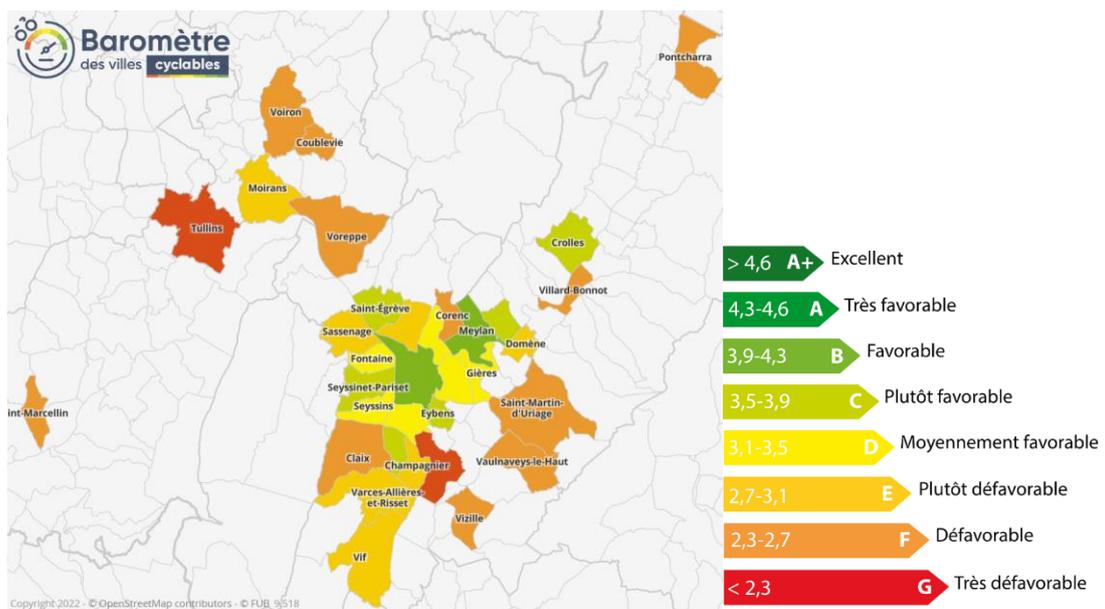
Les collectivités locales, le SMMAG et la Région sont invités à s'emparer de la donnée existante et se rapprocher des collectifs locaux qui connaissent au mieux les conditions de circulation à vélo sur leur territoire.

Pour consulter les résultats du Baromètre sur la région grenobloise :

<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/palmares/#9.28/45.1934/5.8316>



Baromètre des villes cyclables 2022 Points à améliorer- Les flèches illustrent le trajet des cortèges



Carte des communes classées au Baromètre des Villes Cyclables 2021

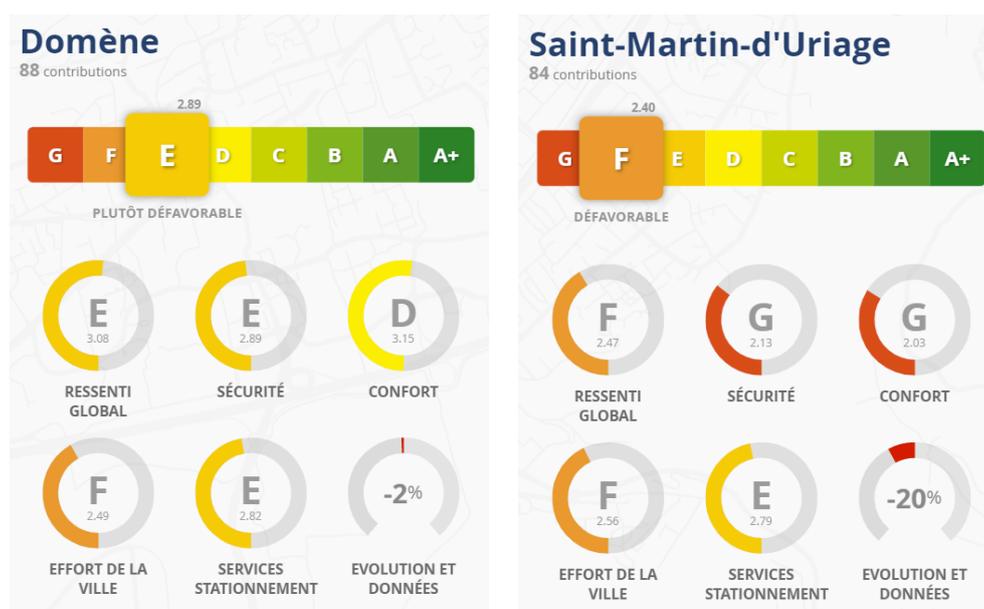
# Revendications par cortèges

## Secteur Nord

### Domène / Uriage - Grenoble

Le potentiel du vélo multimodal est fort sur cet axe. Que l'on souhaite rejoindre Grenoble ou Chambéry, ou bien que l'on travaille entre le campus et le polygone, le secteur Domène/ Uriage/ Gières doit être pensé pour le rabattement à vélo vers les plateforme multimodales de Montbonnot ou la gare de Gières. Dès aujourd'hui, il faut planifier la desserte par mode actifs de la future halte ferroviaire de Domène.

Les axes routiers longeant la rivière ne comportent pas de piste dédiée au vélo de manière continue, ce qui est un freins pour joindre les centres bourgs à vélo, et tous les itinéraires n'ayant pas pour destination Grenoble centre



## Domène

### Manques

- Détection des vélos au feu automatique du carrefour Rue du Prieuré-Rue Marius Charles,-Rue du Grésivaudan
- Double-sens cyclable sur Rue des Contamines et Rue Henri Cœur
- Route de Savoie: Marquage au sol pour la fin de voie cyclable
- Route de Savoie (D523) entre le rond-point et le Versoud
- D11 entre Pré de l'eau (Montbonnot) et rond-point d'entrée Domène : Accès plateforme multimodale

- D11k entre les deux rond-points
- Rue Marius Charles (D11) entre le centre ville et les berges : Desserte halte ferroviaire (multimodale). Difficile à partager, il faut trouver une alternative à cet itinéraire.
- Rue Casimir Julhiet (C3) : Desserte Bike Parc, Ensemble Sportif Salvador Allende, Supermarché, Berges
- Rue Paul Forest
- Rue des Sports
- Rue des Fleurs
- Limite sud du collège
- Ruisseau du Rivet jusqu'à la voie de la berge ou le chemin de la délaissée un fois passé la voie ferrée.
- Prolongement Passage du Pont du Moine le long du Doménon
- Rue Émile Blanc : Desserte Piscine, Gymnase, Poste, Trésorerie, Pharmacie
- Desserte de la zone d'activité autour de Avenue Aristide Bergès

### **Discontinuités**

- Fin de piste cyclable Rue Jean Jaurès (pas de visibilité)
- Fin de piste cyclable Route de Savoie
- Centre-ville - Berges par l'Avenue de la Gare et Rue Casimir Julhiet

### **Intersections dangereuses**

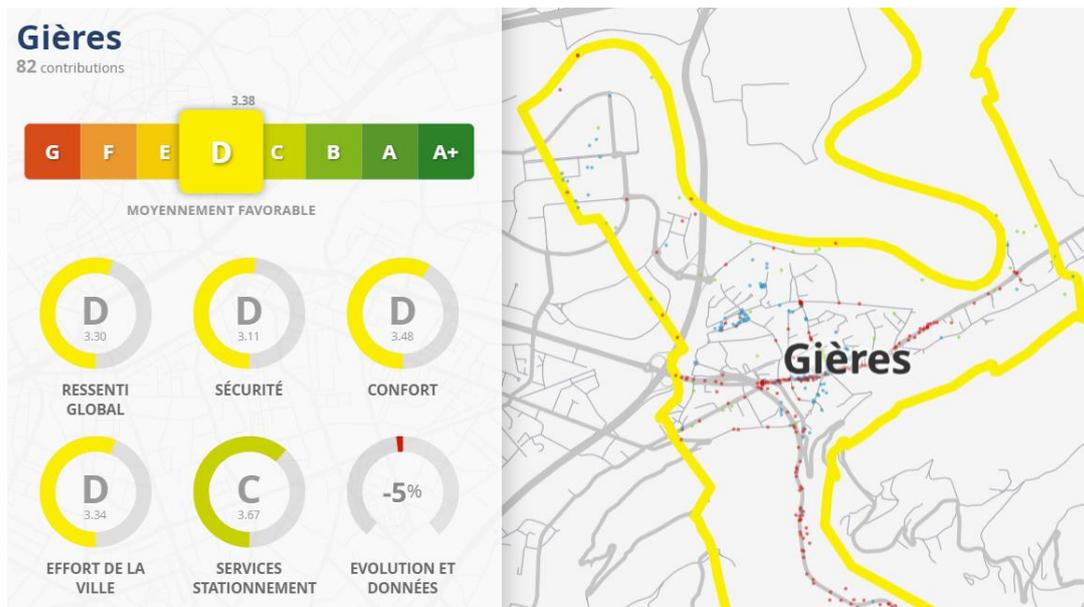
- Rue du Grésivaudan / Rue des Contamines
- Rue Casimir Julhiet / Rue du Prieuré
- Rue Hector Berlioz, Murianette - traversée des carrefours sur la chaussée voitures/discontinuité
- Rue de la libération/Chemin du marais, Gières, obligation d'aller sur la chaussée pour un tourne à droite.
- 

## **Gières**

Les grands axes et les liaisons avec les itinéraires vélo existants doivent être sécurisés comme :

- passerelle entre Gières et Meylan et la connecter à la branche St Martin d'Hères - gare de Gières de la chronovélo.
- sécurisation des déplacements à vélo dans la combe de Gières

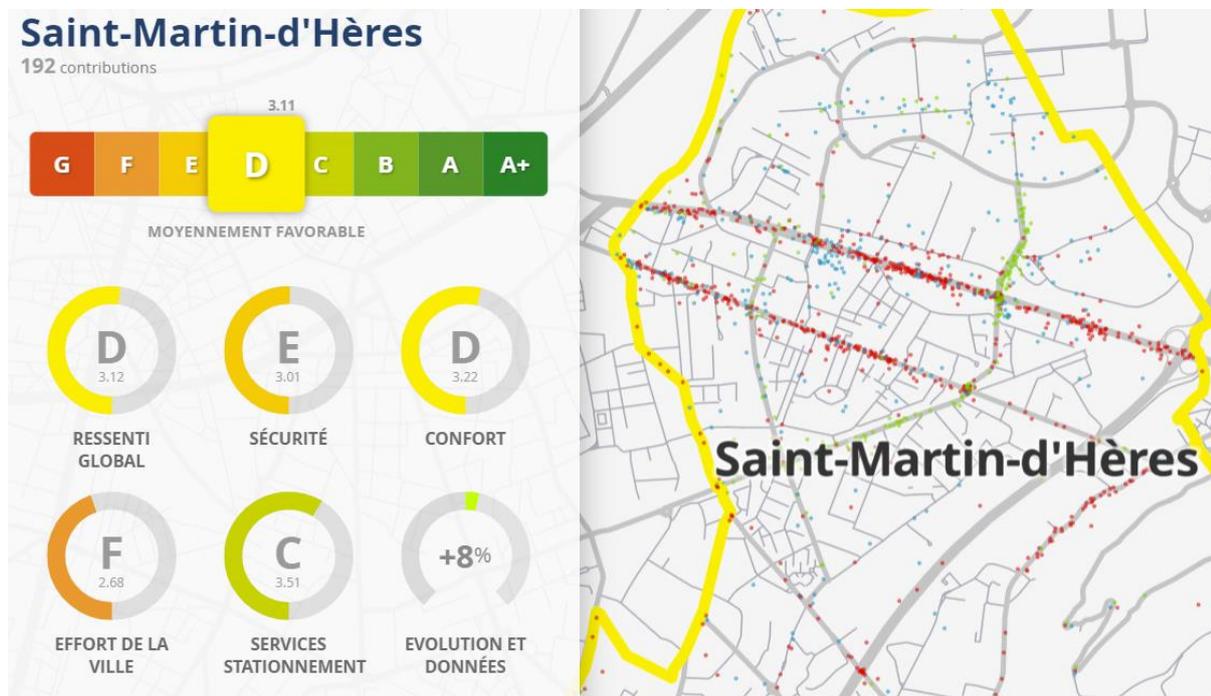
<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte/#12.13/45.17677/5.80886>



<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/palmares/#13/45.17701/5.79046>

## St Martin d'Hères

Il faut sécuriser les déplacements à vélo sur les avenues Gabriel Péri, Ambroise Croizat, Marcel Cachin et Potié Les point à améliorer sont disponibles sur <https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte/#13.52/45.18199/5.7646>



<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/palmares/#12.9/45.17765/5.75911>

## **Le Touvet -> Grenoble**

Pour réaliser des déplacements dans le Grésivaudan, les principales demandes sont de pouvoir rejoindre la V63 depuis les centres des villes et villages et de traverser en sécurité sur l'autre rive. L'Isère et l'A41 sont des coupures naturelles et anthropiques majeures qui peuvent engendrer des détours considérables pour les modes doux s'ils souhaitent traverser.

De par la topographie de la rive droite de l'Isère dans le Grésivaudan et la densification forte jusqu'à Lumbin, il est important d'aménager la RD1090 pour qu'elle soit praticable de Meylan à Lumbin en toute sécurité (pour que les lycéens puissent rejoindre le LGM à vélo depuis Saint Nazaire par exemple).

### **Absences**

Liaisons sécurisées entre les rives :

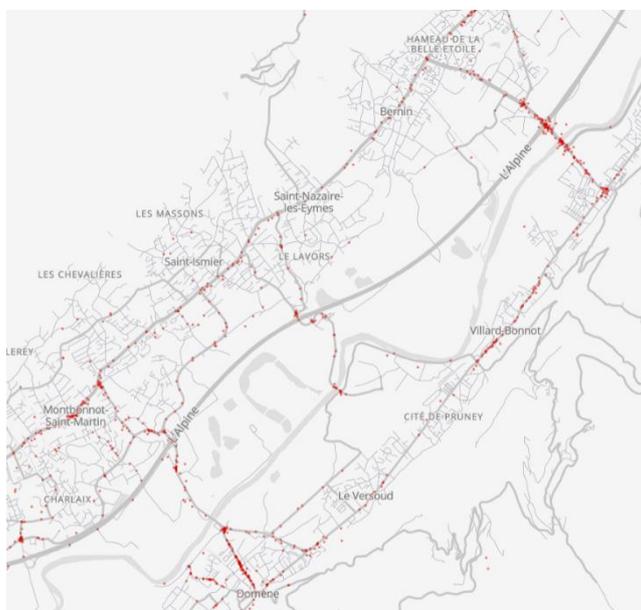
- à l'échangeur du Touvet
- à la base nautique de La Terrasse
- à Crolles
- À Montbonnot

### **Discontinuités**

Elles sont partout.

### **Intersections dangereuses**

Toutes les intersections de la V63 avec les routes à fort trafic et/ou forte vitesse après la sortie de Bernin



*Cartes des points cyclables à améliorer dans le Grésivaudan*

## **Moirans->Grenoble**

Cet itinéraire relie le pays voironnais et ses nombreux pôles d'emploi et d'activité à la Métropole. Une vraie piste cyclable pour relier les centres urbains de Moirans et Voreppe à Grenoble ; mais il faut aussi assurer la complémentarité train/vélo sur cet axe, notamment hors des horaires de bureau : les trains roulent bien aux horaires de bureau, mais pas assez tard en soirée pour assurer des retours vélo/train depuis Grenoble (dernier train vers 20h30 pour Voreppe et Moirans).

La partie Fontanil/St-Egrève/St-Martin-le-Vinoux est en attente de la Chronovélo et des aménagements envisagés par le PDU 2030.

### **Absences**

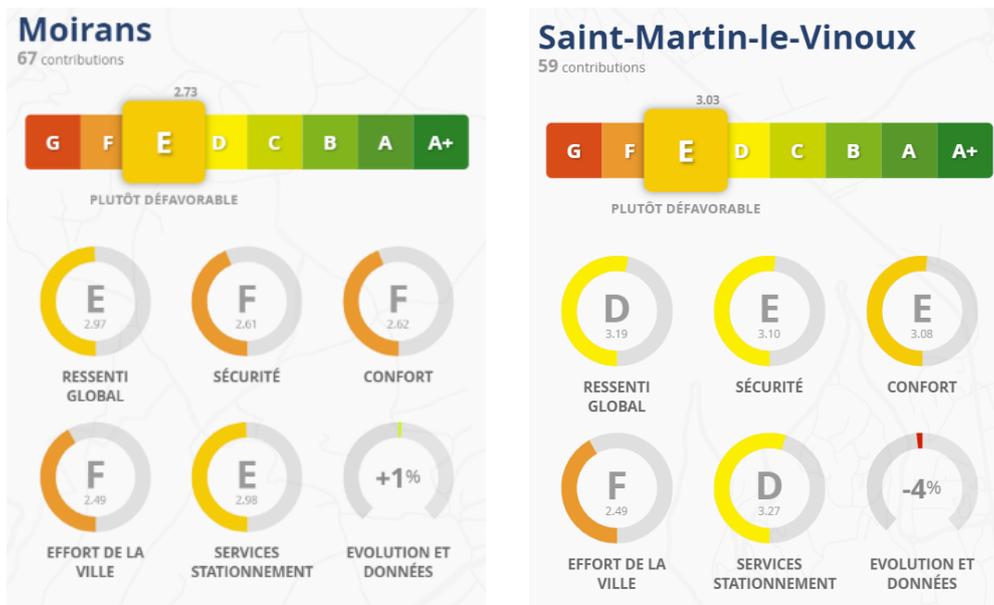
- Il manque une piste cyclable sur la D1075 entre le MacDonold's de Voreppe et la Buisse (notamment pour faire ses courses à vélo). Aujourd'hui il faut passer par le centre-ville pour des raisons de sécurité.
- Pas de piste cyclable pour les deux routes qui mènent au centre-ville de Voreppe : avenue Honoré de Balzac et avenue Henri Chapays
- La zone Centr'Alp est trop discontinuée à vélo entre la gare de Moirans et Voreppe : alternance de très bons aménagements avec des bandes de mauvaise qualité, et aucun aménagement. Les intersections ne sont pas sûres ou pas confortables.
- Les abords de la RD1085 sont impraticables à vélo malgré la place disponible pour insérer un axe cyclable, et rue de la Gare est sans aménagements. L'itinéraire bis (rue de la Coste) en partage de voirie pourrait mieux fonctionner si le transit était coupé : cette rue sert trop souvent d'itinéraire de délestage et elle est très fréquentée aux heures de pointe pour un axe résidentiel.

### **Discontinuités**

- Sur la D1075 (à l'intersection avec la rue de la croix de la Rochette), la piste cyclable est à double sens côté Chartreuse et il faut traverser la route pour rattraper la piste cyclable qui démarre côté Vercors (en direction de Grenoble) pour rouler du bon côté.
- Chaucidou – chaussée à voie centrale banalisée – sur le pont entre La Buisse et Centr'Alp nord non relié au sud à des bandes cyclables (alors que cela a été fait au nord)

### **Intersections dangereuses notables**

- Giratoire rue Mayoissard - D121
- Intersection rue Louis Néel - rue Aristide Bergès
- Intersection avenue Henri Chapays - RD1075
- Giratoires de la RD3
- Carrefour du Bourg-Vieux



*D'un bout à l'autre du trajet Moirans->Grenoble, deux communes de faible cyclabilité*

## **Noyarey/Sassenage/Fontaine**

Deux problématiques se retrouvent sur cet axe, qui sert à court circuiter l'autoroute pour de nombreux automobilistes :

- Les fortes vitesses des zones peu denses entre Noyarey et Sassenage et des axes périurbains peu propices à la pratique du vélo (Avenue de Romans, Paul Langevin par exemple). Les nombreuses zones d'Activités de cette zone engendrent un fort trafic de poids lourds, ce qui diminue grandement la sécurité des déplacements à vélo.
- le « Noeud Fontainois » est une contrainte forte. Bien que l'apparition de la TempoVélo a facilité la liaison de la Mairie aux berges, Fontaine reste une ville de transit pour les déplacements motorisés sur la rive gauche du drac et de l'isère. Tant que Fontaine ne développe pas les continuités de réseau avec les autres communes et qu'elle ne met pas un plan de circulation restrictif pour limiter les court-circuit motorisés, c'est toute la pratique du vélo qui sera freinée de ce côté du Drac.

### **Revendications générales:**

- Consultation, démocratie et transparence : nous demandons une meilleure concertation avec les usagers pour prioriser les aménagements. Cela consiste d'une part à prendre en compte les résultats des enquêtes publiques, du baromètre de villes cyclables de la FUB, et d'autre part à partager les résultats des études techniques.
- Améliorer la desserte des lieux qui rassemblent un grand nombre d'usagers (lycées, collèges, écoles, salles de spectacles, de loisirs (ex: lycée Aristide Bergès sur Seyssinet, collèges G. Philippe Jules Vallès et Flemming, salles E. Vigne, la Source, Théâtre en rond, Centre St Exupéry...))
- Penser en premier à la sécurité des déplacements pour les vélos et piétons
- Suppression des pistes cyclables sur trottoir et leur remplacement par des aménagements cycles

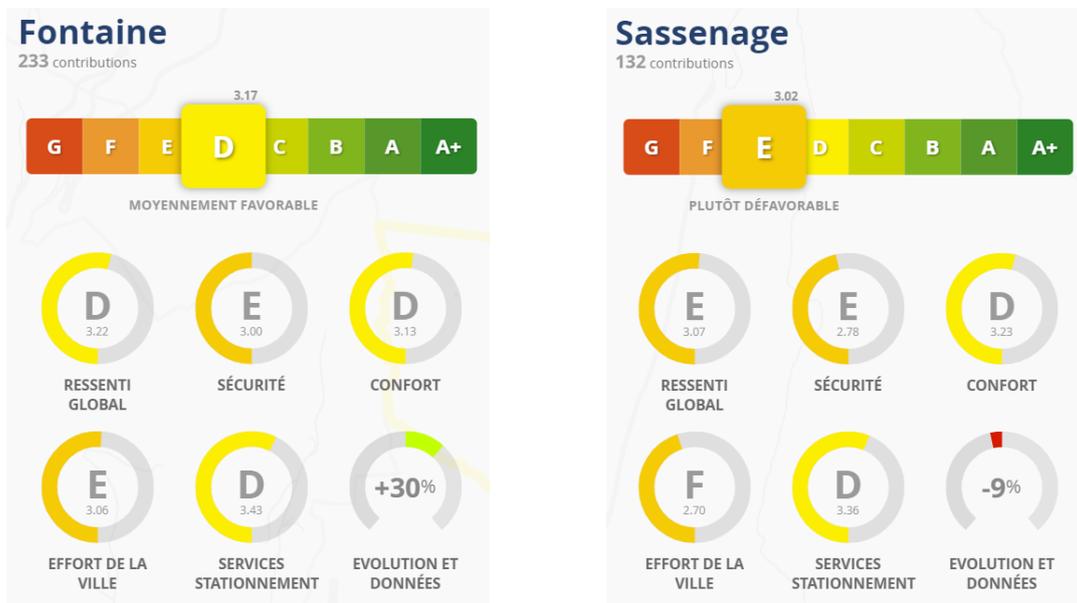
- Faire des campagnes d'informations sur la réglementation, et d'incitation à la pratique cyclable
- Généraliser les sas cycles aux feux, les marquages au sol
- Développer les cédez-le passage-cycliste au feu
- Création d'itinéraires cycles sécurisés fléchés et au plus direct (pour éviter l'avenue de Romans notamment)
- Assurer des continuités entre Sassenage, Fontaine, Grenoble, et également vers Seyssinet
- Pérennisation de la TempoVélo rue de la Liberté à Fontaine (en prolongement de la ChronoVélo 1 qui arrive de Grenoble) et prolongation de cette piste cyclable bidirectionnelle vers la Poya et Sassenage.
- Reprise et amélioration de l'axe Nord Sud structurant Paul Langevin faisant la connexion entre ces trois communes.
- Aménagements cyclables sécurisés et continus sur l'avenue du Vercors à Fontaine
- Améliorer les accès à la voie verte sur les berges du Drac (rampes d'accès facilités au niveau des ponts)
- Aménagements cyclables sur les trois ponts sur le Drac (Vercors, Esclangon, Tram)
- Veillez à aménager l'échangeur des Martyrs en prenant en compte les vélos et les piétons dans sa version finale.

### **Absences/discontinuités**

- D1532 : Avenue de Saint-Jean (portion Noyarey) avec bandes cyclables mais prolongement sur avenue de Valence Sassenage/Pra Paris inexistant, alors que des travaux ont été réalisés récemment sur la portion déchèterie
- D1532 : Avenue de Romans : projet de sécurisation piéton en cours mais aménagements cycles inadaptés au trafic de 18000 véhicules par jour > recommandation Cerema : piste cyclable séparée de la chaussée, afin de réaliser une piste cyclable de qualité et au vu des contraintes de largeur de l'avenue : demande d'une alternative à cette avenue par Avenue de la falaise et rue du Taillefer/rue du Vinay
- portion carrefour Argentière/carrefour rue des pies sans bandes/pistes cyclables
- accès aux Cotes de Sassenage : demande de bandes cyclables + aménagement réduction vitesse véhicules motorisés
- rue du Vinay/rue du Taillefer > bande cyclable à réaliser sur rue du Vinay il faut demander la prolongation de la voie cyclable séparée existante sur les 200m manquants (car il y a la place)
- TempoVélo rue de la liberté vers la ChronoVélo 1 à Grenoble par le cours Berriat et la rue du Vercors
- (secteur Berriat) demande d'un espace cyclable sécurisé sur la rue Nicolas Chorier (qui compte pas moins de 2 écoles, un collège, une espace petite enfance, un parc multisports ado, une MJC et des commerces de proximités...) beaucoup d'utilisateurs de cette rue craignent l'accident irréversible (cf. statistiques du radar de vitesse pédagogique & opérations passées de parents d'élèves de mon quartier à vélo).
- (secteur Berriat) Chrono vélo aux jonctions Fontaine/Berriat (mise en place de 2 tempo vélo expérimentales (Berriat, Esclangon) en attendant le tracé final)... car le « climat » et les « accidents » n'attendent pas !

## Carrefours dangereux

- carrefour Argentière/Blumet (limite Fontaine/Sassenage ):
- court terme : demande de shunt de ce carrefour par rue de Chamechaude avec accès aux berges
- long terme: réaménagement complet du carrefour + accès supplémentaire aux berges entre la Poste/Metro
- carrefour Argentière / avenue de Romans (limite Fontaine/Sassenage )
- carrefour Argentière / rue de la Sure (limite Fontaine/Sassenage )
- carrefour Paul Langevin / Ambroise Croizat à Fontaine
- carrefour Ambroise Croizat / Avenue du Vercors à Fontaine
- accès au pont du Vercors et au pont du Drac depuis la voie verte du Drac
- carrefours entre Joliot Curie / Av du Vercors, Jean Pain et rue de Buissonnées
- intersection Joliot Curie / Aristide Briand au franchissement du tram
- (secteur Berriat) croisement Nicolas Chorier / Abbé Grégoire
- (secteur Berriat) croisement Nicolas Chorier / rue Mozart parc Waldeck
- (secteur Berriat) croisement Nicolas Chorier / college Fantin Latour
- (secteur Berriat) croisement Nicolas Chorier / estacade



Résultats du baromètre des villes cyclables 2021

## Secteur Sud

### Seyssins / Seyssinet / Grenoble-Grands boulevards

Cet axe bénéficie de nombreux aménagements cyclables entre autres grâce à la mise en place du tram C. Néanmoins les discontinuités sont nombreuses et intersections sont généralement dangereuses.

Alors que l'on peut rejoindre facilement Grenoble, il manque des traversantes Nord-Sud permettant de relier le secteur Fontaine/Sassenage confortablement et au plus direct. Par ailleurs, **de nombreux équipements dans la partie « plaine » sont aujourd'hui vieillissants et souvent inadaptés** (pistes sur trottoir) **et les coteaux ne disposent pas d'aménagements** permettant de les monter en sécurité dans leur totalité.

#### Manques

- axe cyclable nord sud structurant et connexion avec Fontaine, qui passe par la ville et dessert les pôles d'attractions (commerces, écoles, services), en plus de la voie verte. Par exemple : besoin d'un aménagement cyclable Seyssinet hôtel de ville en direction du Nord (vers le Lycée A. Bergès puis la place Louis Maisonnat à Fontaine, via la rue Aimé Bouchayer p.ex)
- Des aménagements cyclables en direction des hauts (de Seyssinet, de Seyssins), av. H. Berlioz, av. de Grenoble

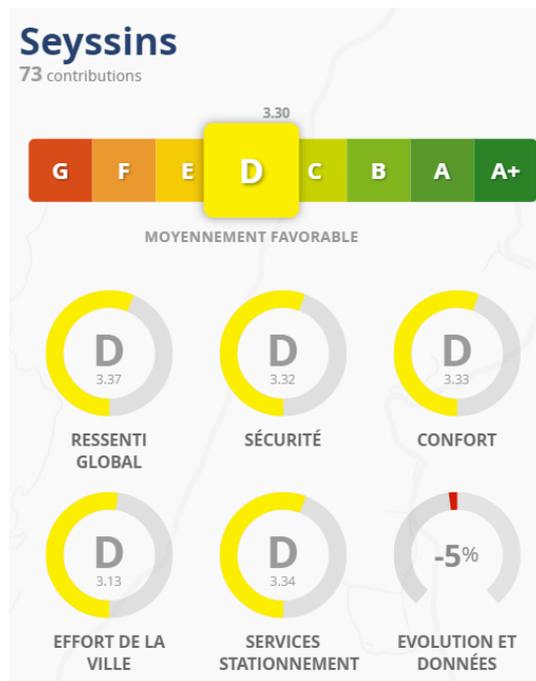
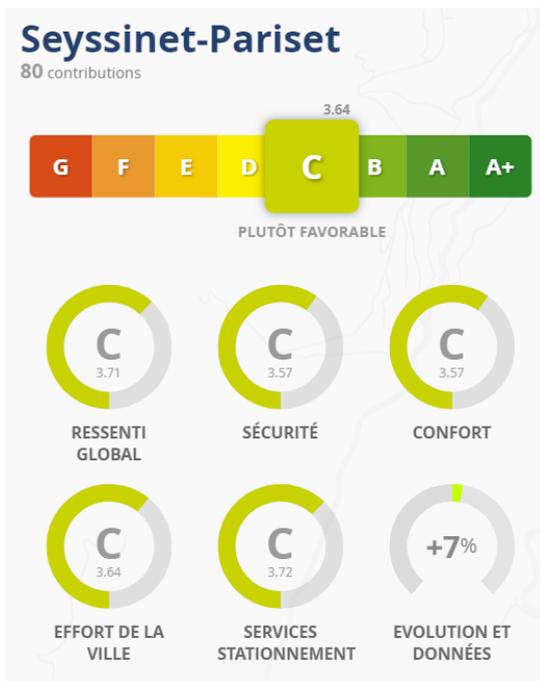
#### Discontinuités

Assurer la continuité cyclable vers la ville centre :

- o les grands boulevards de Grenoble : aménagements cyclables sécurisés absolument nécessaires au croisement Vallier-Ampère, Vallier-Libération, Foch-Gambetta. Séparer les pistes des piétons. Idem pour l'accès au secteur Grand Place.
- o le pont de Catane : piste sur un seul côté qui impose de croiser plusieurs fois le trafic suivant les trajets, feu autoroutier qui ne permet pas la traversée cycle en 1 temps, pente trop forte côté Seyssinet, largeur cyclable trop faible

#### Intersections dangereuses

- Assurer la continuité cyclable en général, faire des aménagements de qualités aux carrefours et sur les routes à fort trafic automobile (pistes cyclables séparées du trafic automobile et des piétons, aménagements de qualités aux carrefours du type « carrefours à la hollandaise »). Dans le secteur : le bd de l'Europe, bd des frères Deshaire, avenue de la houille blanche à Seyssinet, l'avenue de Grenoble, le rond-point de Botanic à Seyssins.
- bd de l'Europe X av. de la République (Seyssinet)
- Rond-point de Botanic (Rondeau)
- Tous les carrefours importants des grands boulevards à Grenoble : Vallier-Ampère, Vallier-Libération, Foch-Gambetta.



## Monestier-de-Clermont /Vif / Le Gua -> Grenoble

La dernière édition du baromètre cyclable a montré une réelle appétence pour le vélo dans le Sud de la Métropole. Cette année, une branche de la convergence partira du Trièves, haut lieu de pratique cyclotouristique accessible depuis Grenoble. Sur la partie Métropole de ce trajet, la continuité entre Claix/Pont-de-Claix puis Vif doit être améliorée.

Sur le reste, les horaires et la fréquence des TER assurant la liaison entre le Trièves et le bassin Grenoblois doivent être améliorés, toujours dans l'optique de favoriser l'intermodalité et de rendre réaliste les déplacements à vélo. La fréquentation des lignes ne peut être un argument recevable pour écarter cette éventualité tant les flux routiers individuels sont forts entre ces deux territoires. Il faut rendre possible ce report modal.

### **Absences**

- -Bidirectionnelle entre le Genevrey et Vif Bourg (D8)
- -Aucun marquage entre la gare et le bourg (Rivalta) de Vif
- -besoin d'une jonction sécurisée pour modes doux entre Vif et Saint-Georges-de-Commiers (actuellement le parcours piétons et vélo le long de la département D63 alias "av de la gare" est très dangereux)
- -besoin de création d'une jonction douce entre la gare et le "chemin des Rossinants" entre la voie ferrée et la montagne ou le long de la D63.
- -Rien dans Varcis sur la D1075 notamment vers le nord en direction de Claix. Un panneau M12 pour aller vers Claix au feu devant la caserne pourrait être un plus.
- Malgré des bandes cyclables (très discontinues) dans le sens Vif-Monestier, aucune signalisation ne laisse la légitimité aux cycles sur la D1075 dans le sens descendant. Les véhicules dépassent souvent rapidement et avec une distance de sécurité peu satisfaisante. Les accôttements sont de piètre qualité et très graviollonnés. Cela freine beaucoup d'usagers notamment les plus fragiles (enfants, parents, personnes âgées...) mais aussi tout un chacun.

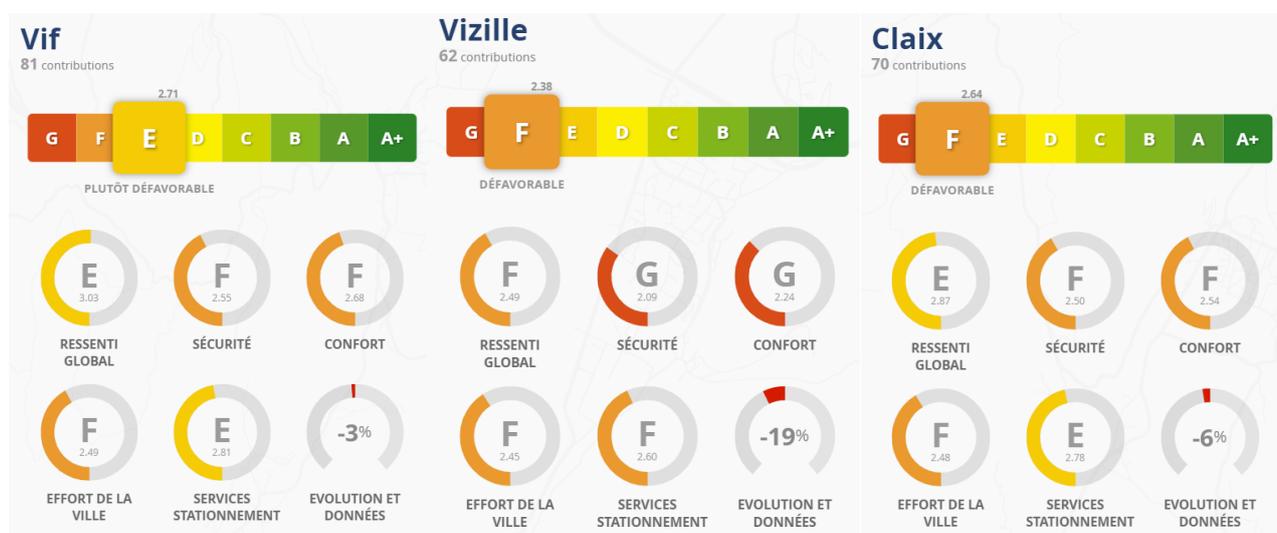
- Dans le Trièves, tant sur la D1075 (en cours de réaménagement) que sur les routes secondaires, il y a très peu de dispositifs, et leur présence ne signifie pas pour autant qualité et sécurité. Le trafic entre les communes voisines est très peu motivant à être fait à vélo. Nous pourrions songer à réhabiliter la route parallèle à la D1075 pour en faire une voie cyclable séparée et sécurisée pour desservir le Trièves.
- Pas de réelle possibilité de joindre Mens et la gare de Clelles-«Mens» simplement. Beaucoup de report se fait en voiture de ce fait. Et souvent pour la totalité du trajet plutôt que simplement pour rejoindre la gare.

## Discontinuité

- Plus rien après rue d'Argenson à Vif
- Entre Vif et Varces à la suite de la piste cyclable qui longe la Gresse
- Claix / Pont-de-Claix : pont du Drac
- Échirolles : passage de la voie ferrée entre vélorue et chronovélo
- manque juste 400 petits mètres de piste en rive gauche du drac (jonction entre la piste du canal de mallisoles et le chemin des Rossinants (GPS : 45.04902 : 5.69602 - > 45.04634 : 5.69485) pour créer une continuité cyclable entre Grenoble et le lac via les Rossinants / Saint-Martin-de-la-Cluze etc...

## Intersections dangereuses

- rond-point Bd de la résistance /rue de Rivalta à Vif
- Rond-point de l'Europe à Varces
- Claix / Pont de Claix : pont du Drac sud vers nord : virage à gauche vers VR64 qui coupe la voie voiture sans voie de stockage ou céder le passage



## Vizille-> Grenoble

Il faut désenclaver Vizille au regard de l'usage du vélo ! Bien que ce soit la porte de l'Oisans avec ses belles balades cycloportives, les usagers du quotidien doivent bien s'accrocher au guidon sur la RN85 avant d'atteindre les premiers aménagements cyclables dignes de ce nom à Pont-de-Claix. Il faut prolonger la Chronovélo par une piste cyclable reliant Vizille à Pont-de-Claix.

Dans l'agglomération vizilloise, les marquages cycles (verts d'origine) et signalisation de bandes cyclable au sol disparaissent comme à la sortie des pompes d'intermarché Vizille (voie d'accélération des autos)

### **Absence**

piste sécurisée pour rejoindre le reste de la métropole et les voies vertes environnantes.

### **Intersections dangereuse**

- Croisement du saut du moine
- Pompe intermarché
- Rond-point de Carriers

## Herbeys / Brié & Angonnes / Eybens

La principale demande de ce secteur est la liaison Grenoble/ Eybens soit le prolongement de la Chronovélo 4 jusqu'à la mairie d'Eybens et la voie verte de Tavernolles.

La ville d'Eybens est plutôt favorable à la pratique du vélo, il faut néanmoins permettre qu'elle soit reliée correctement à ses voisines.

