

# Déclinaison opérationnelle du Schéma Cycle du Pays Voironnais

## Itinéraire 8 : VOIRON – ST AUPRE



### Coordonnées :

- **Arnaud BELLIER** : responsable de pôle Infrastructures Urbaines & Transport

Tél : 06.37.69.11.67

Email : arnaud.bellier@sce.fr

- **Vincent ROUGERIE** : responsable de pôle Infrastructure Transport Mobilité Ouvrage d'Art

Tél : 06.37.10.64.14

Email : vincent.rougerie@sce.fr

- **Léa VUAGNAT** : chargée de projet Infrastructure Transport Mobilité Ouvrage d'Art

Tél : 06.33.73.64.94

Email : lea.vuagnat@sce.fr

# Préconisations générales

Le présent rapport est organisé comme suit :

1. **Diagnostic de l'existant**
2. **Synthèse des tracés et aménagements proposés**
3. **Analyse multicritères**
4. **Principes d'aménagements** (en cours)

Pour l'ensemble de l'itinéraire présenté ci-après, voici quelques préconisations générales :

- Mise en place de **sas vélo** à chaque carrefour à feux,
- Mise en place de **jalonnement** tout au long du tracé,
- Mise en place de **stationnement vélo** au niveau des pôles générateurs de déplacement.

A titre d'information, les propositions d'aménagement données dans la suite du rapport sont des propositions d'aménagement établis à la suite de la visite de site effectuée avec le comité d'itinéraire et sur la base du schéma cyclable imaginé par INDDIGO.

La faisabilité des aménagements sera vérifiée plus précisément à la suite des études (faisabilité niveau APD) avec notamment la vérification des emprises sur des plans topographiques et le statut des chemins d'exploitations.

Les extraits de plans qui figurent dans la suite du rapport sont montrés à titre d'exemple, ce sont des extraits d'études SCE établis sur des projets similaires.

# Diagnostic du tracé Voiron – Saint-Aupre

**Bande cyclable existante sens  
montant**  
**Emprise restreinte**  
**Talus important côté sens montant**  
**Trafic important**

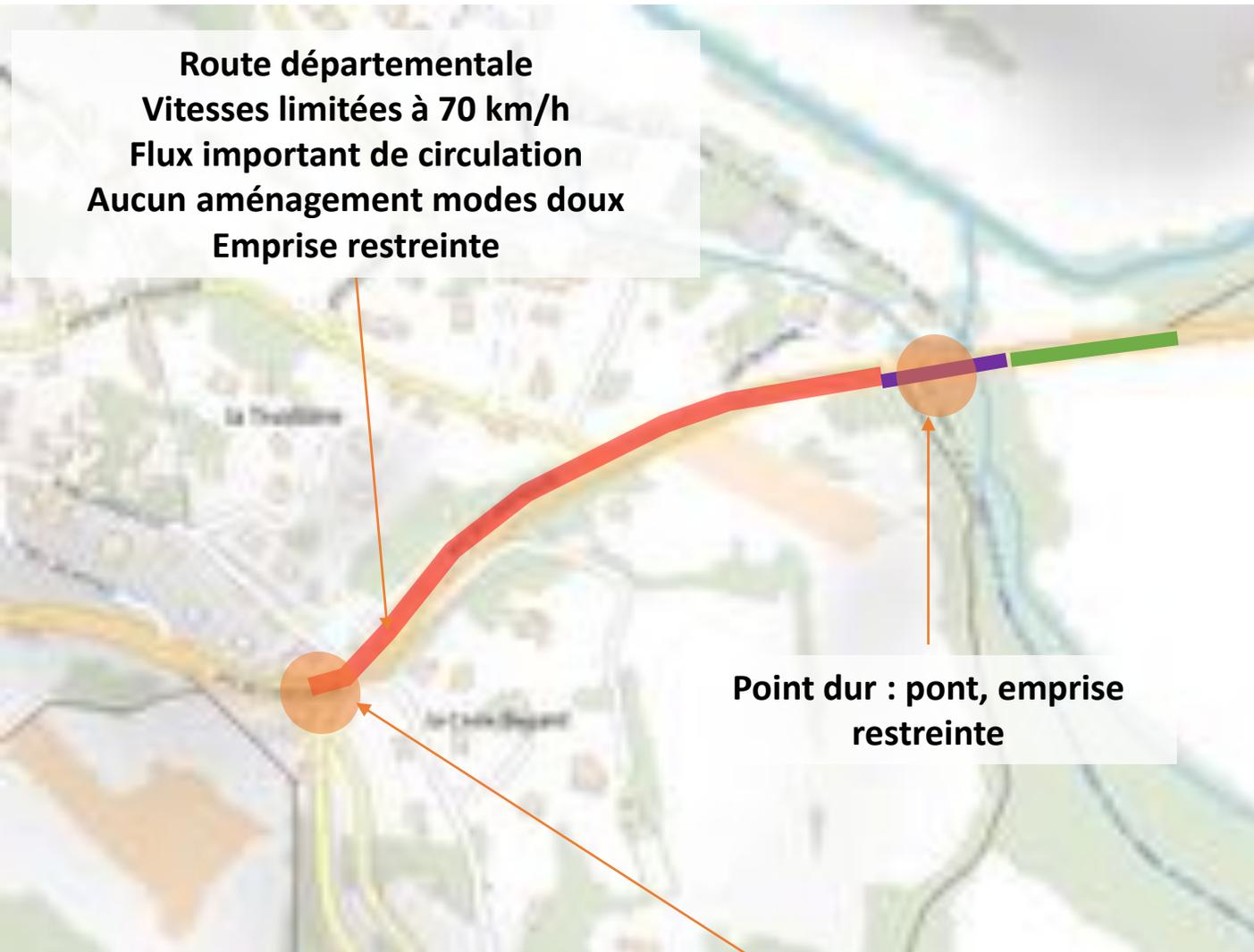
**Forte contrainte  
d'emprise.**  
**Création à minima  
d'une bande cyclable  
sens descendant.**

**Si les contraintes le  
permettent, réduction  
de la largeur de voirie  
à 6m et piste cyclable  
de chaque côté de la  
voirie**



# Diagnostic du tracé Voiron – Saint-Aupre

Route départementale  
Vitesses limitées à 70 km/h  
Flux important de circulation  
Aucun aménagement modes doux  
Emprise restreinte



Point dur : pont, emprise restreinte

Carrefour à sécuriser, liaison possible vers itinéraire 3



Proposition de construire une bande cyclable de chaque côté de la voirie, séparée de la circulation des automobilistes

Si l'option d'une passerelle modes doux le long du pont est envisageable, alors bidirectionnelle sur l'ensemble du linéaire = Potentielle acquisitions foncières à prévoir + réduction de la largeur de voirie

# Diagnostic du tracé Voiron – Saint-Aupre



**Proposition de construire une voie verte avec une mutualisation des différents usages : cyclistes, randonnée, exploitation agricole, équitation...**

**Réflexion sur le revêtement à prévoir**

# Diagnostic du tracé Voiron – Saint-Aupre



Route départementale en agglomération  
Vitesses limitée à 50 km/h



Variante 2  
Liaison vers St-Aupre par la D49

Variante 1  
Liaison vers St-Aupre par la Route de la Maladière

**Proposition de mettre en place  
une voie verte**  
Potentielles acquisitions foncières  
à prévoir

# Diagnostic du tracé Voiron – Saint-Aupre Variante 1 – Route de la Maladière

Voie de desserte du hameau Charat  
Peu de circulation automobile  
Itinéraire déjà emprunté par les piétons et les cycles  
Voie de shunt pour certains automobilistes

Corridor écologique

**Proposition de fermer la voie à la circulation sauf riverain pour un partage de la voirie  
 Limiter les vitesses à 30 km/h**

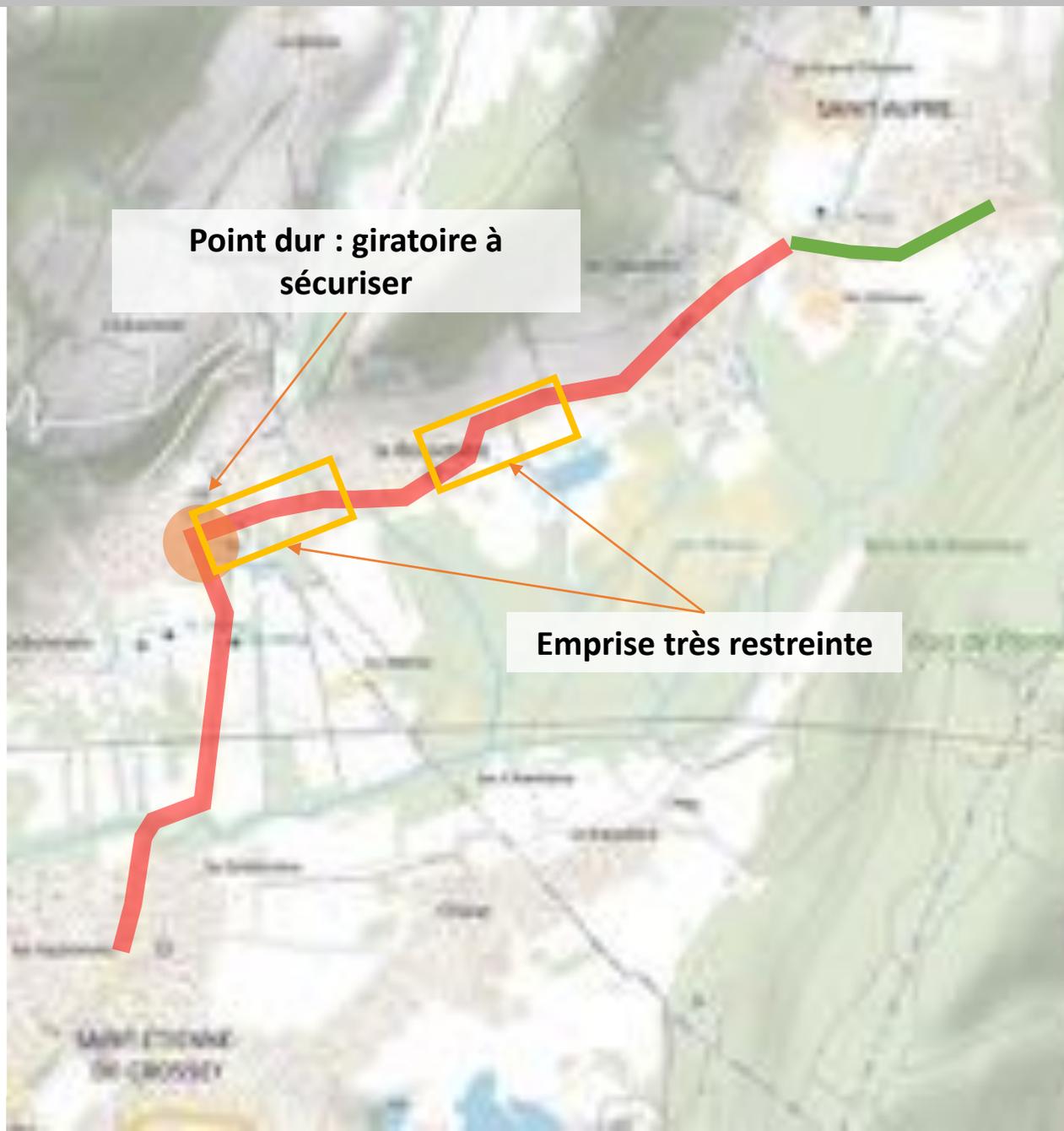


# Diagnostic du tracé Voiron – Saint-Aupre Variante 2 – D49

Route départementale  
Vitesse limitée à 70 km/h  
Flux important de circulation  
Aucun aménagement modes doux existant  
Projet de construction d'aménagement cyclable en cours de réflexion  
Acquisition foncière à prévoir

**Proposition de mettre en place une voie verte au sud de la RD entre le centre de St-Aupre et le hameau de la Rossetière puis au nord de la RD jusqu'au centre de St-Etienne-de-Crossey**

**Sur le hameau de la Rossetière, emprise foncière restreinte : apaiser les circulations, proposition d'une zone 30 pour un partage de voirie. Possibilité de shunt partiel via le lotissement**



# Synthèse des contraintes environnementales

## Zones humides et ZNIEFF

- Zones humides
- znieff type 1
- znieff type 2

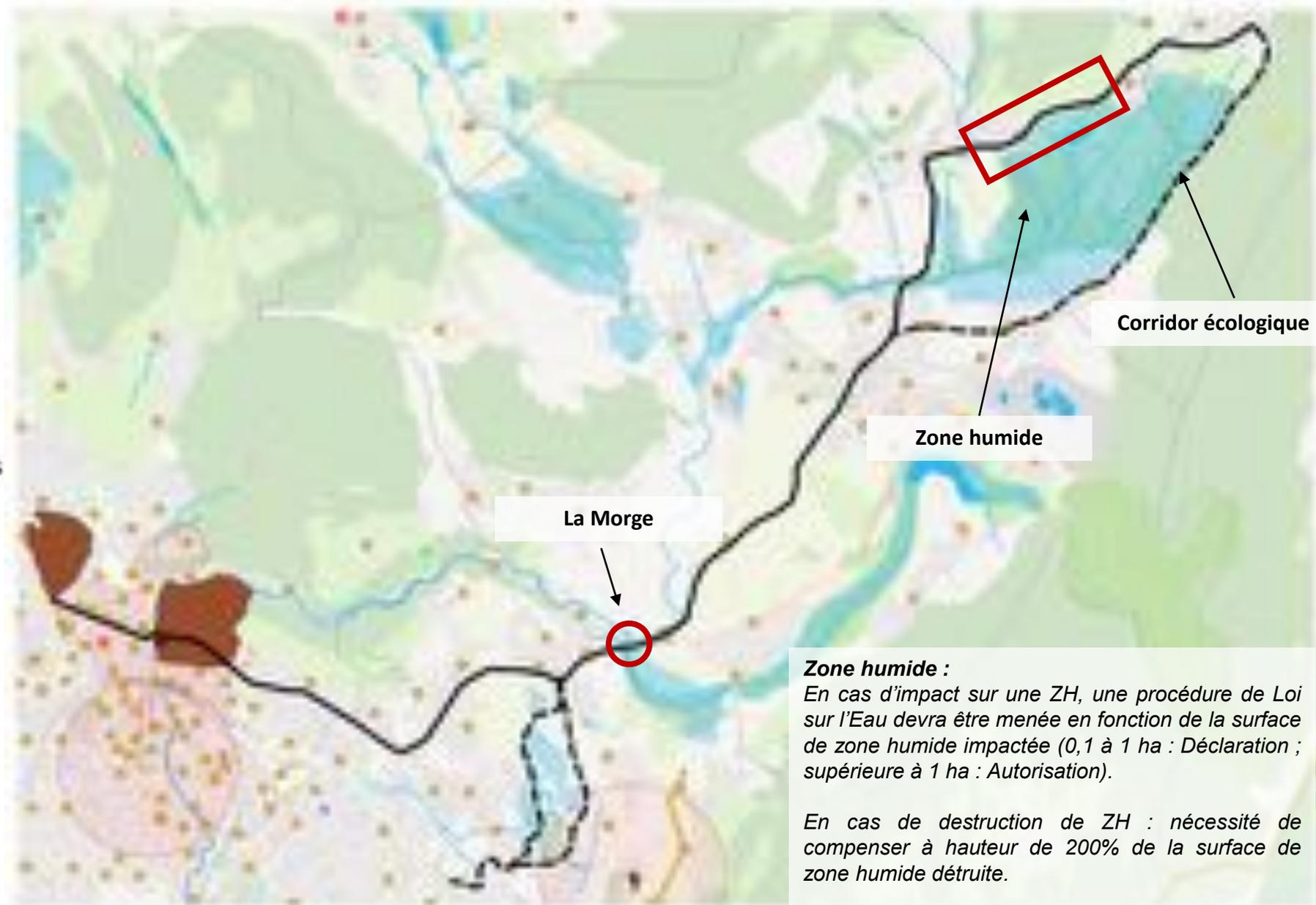
## Risques technologiques

- |                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| Cave              | Glissement         |
| Carrière          | Eboulement         |
| Naturelle         | Coulee             |
| Indéterminée      | Effondrement       |
| Galerie           | Erosion des berges |
| Ouvrage Civil     |                    |
| Ouvrage militaire |                    |
| Puits             |                    |
| Souterrain        |                    |

Canalisation transport de gaz

## Patrimoine

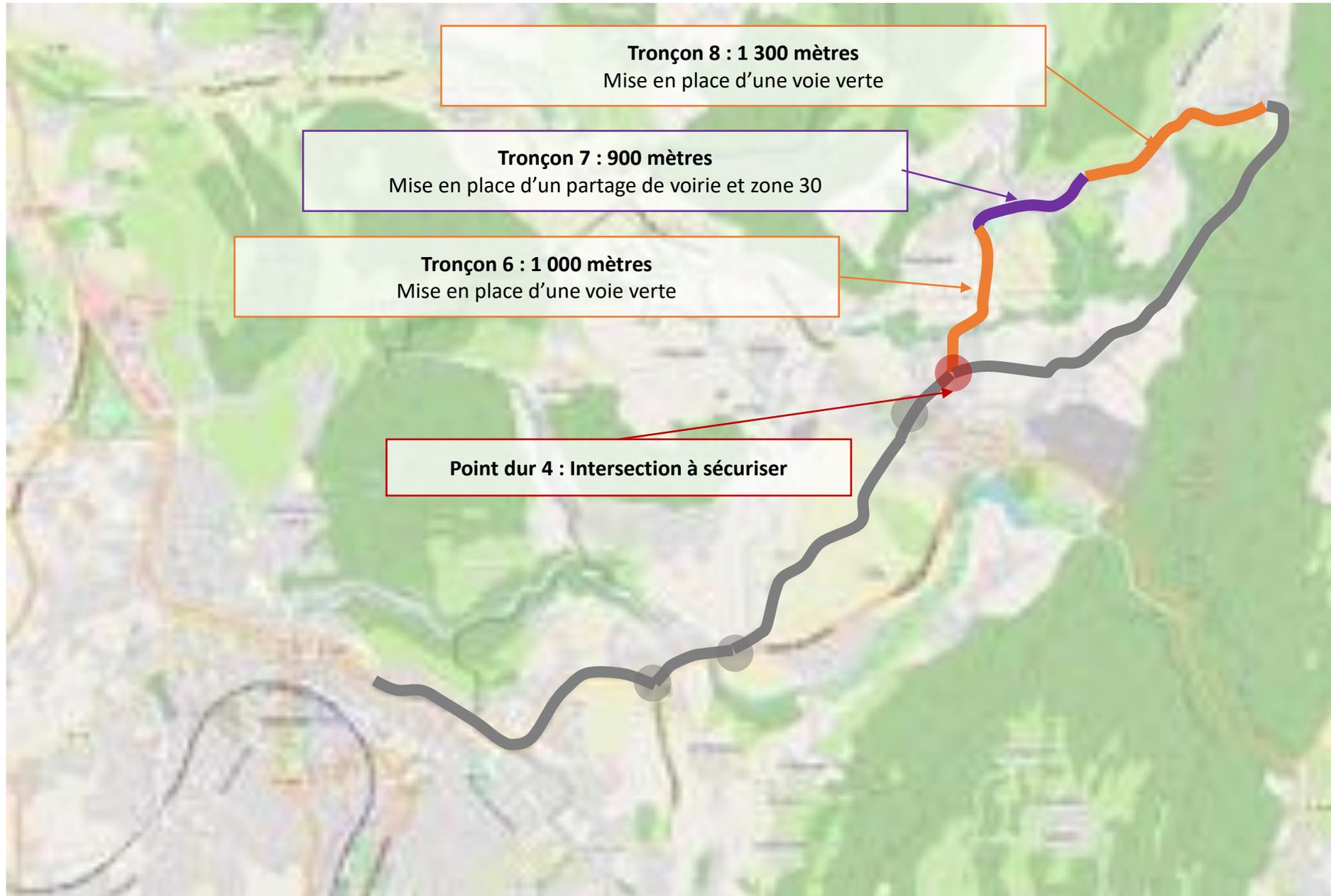
- Immeubles classés
- Protection au titre abords MH
- Sites classés
- Sites patrimoniaux remarquables
- Zones présomption archéo



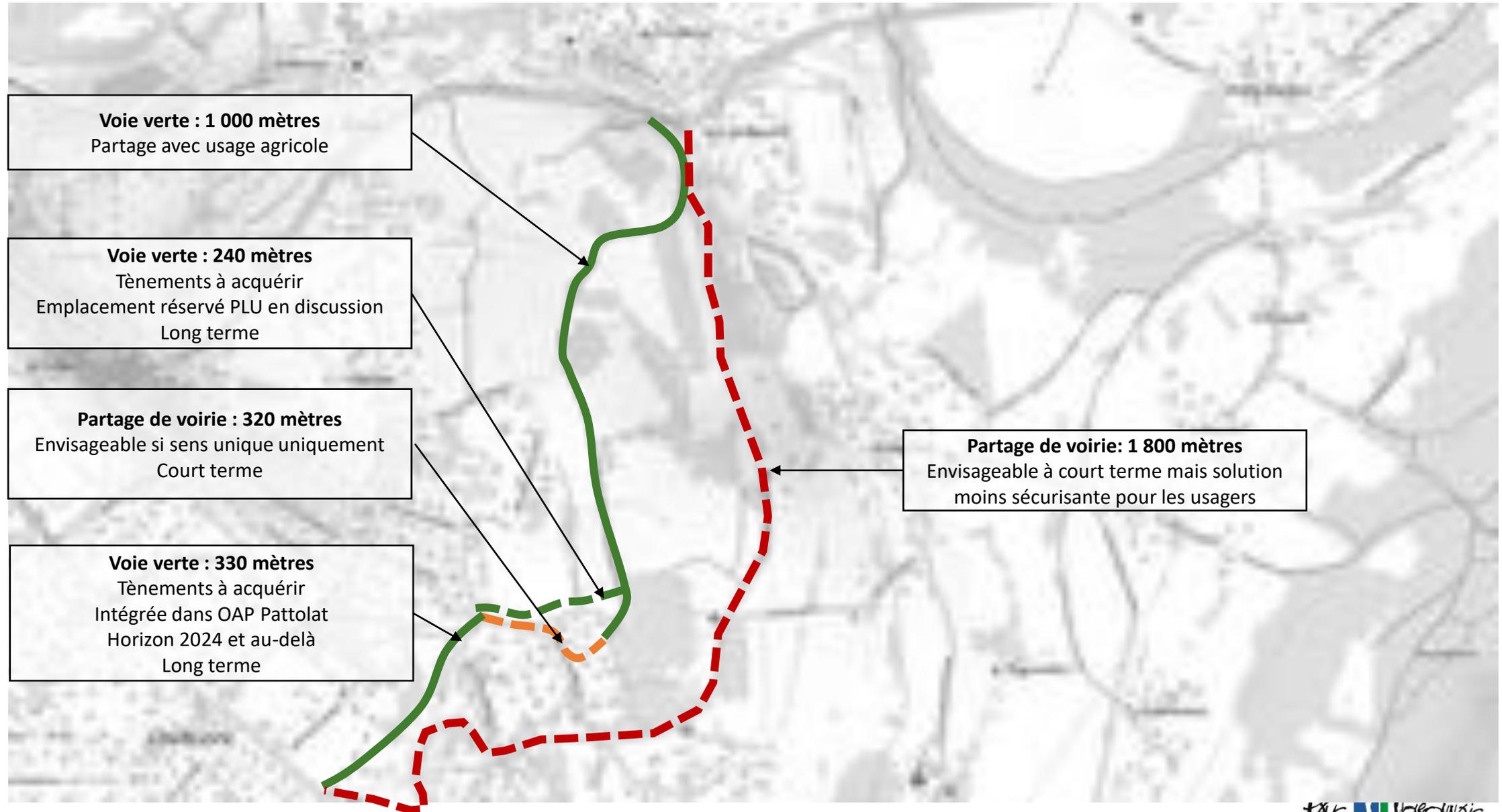
# Synthèse du tracé envisagé via la Route de la Maladière



# Synthèse du tracé envisagé via la RD 49



# Synthèse du tracé – Section - Coublevie



# Analyse multicritères

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	DÉTAIL D'ÉVALUATION DES CRITÈRES	ITINÉRAIRE VIA ROUTE DE LA MALADIÈRE	ITINÉRAIRE VIA LA RD49
<b>Pertinence de l'itinéraire pour les trajets domicile-travail et confort</b>	<i>Continuité</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps de parcours plus court ;</li> <li>- Peu d'habitations ;</li> <li>- Usages existants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Temps de parcours plus long ;</li> <li>- Desserte de la Rossetière et de ses habitations</li> </ul>
<b>Aménagement et sécurité des usagers</b>	<i>Linéaire en site propre par rapport au linéaire total Carrefours dangereux ou traversées de voies</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Route avec pente ;</li> <li>Itinéraire de shunt pour les véhicules ;</li> <li>- Voirie à apaiser</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Site propre nécessaire</li> <li>- Trafic et vitesse important</li> </ul>
<b>Contraintes environnementales</b>		Corridor écologique, pas d'impact sur la zone humide	Zone humide
<b>Contraintes foncières</b>	<i>Nombre de parcelles total potentiellement impactées Impact sur du bâti</i>	Impact foncier moindre	Acquisitions foncières potentielles
<b>Complexité technique de réalisation</b>	<i>Complexité technique des travaux</i>	- Pas de complexité particulière, hormis la fermeture à la circulation sauf riverains	Complexe, fort talus sur le nord de la RD, emprise foncière restreinte sur la Rossetière imposant un partage de voirie
<b>Temporalité</b>		Court terme	Long terme
<b>Coûts des travaux (hors acquisitions foncières)</b>	<i>Coût général des travaux</i>	840k€ (avec BC sur la RD520, pont inclus)	2 200k€ (avec BC sur la RD520, pont inclus)

# Analyse multicritères Itinéraire 8 – Section Coublevie

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES	DÉTAIL D'ÉVALUATION DES CRITÈRES	ITINÉRAIRE VIA CHEMIN D'EXPLOITATION		ITINÉRAIRE VIA RD128
<b>Pertinence de l'itinéraire pour les trajets domicile-travail et confort</b>	<i>Continuité</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intérêt important, desserte Coublevie</li> <li>- Liaison itinéraire 8 et 3</li> <li>- - Itinéraire continu et sécurisé sur l'essentiel du linéaire</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intérêt important, desserte Coublevie</li> <li>- Liaison itinéraire 8 et 3</li> </ul>
<b>Aménagement et sécurité des usagers</b>	<i>Linéaire en site propre par rapport au linéaire total Carrefours dangereux ou traversées de voies</i>	<u>Via tènement à acquérir – nord du lotissement</u> : - Foncier non-maîtrisé : tènements à acquérir ; - Proximité des habitations / approbation riverains nécessaire ; - Sécurisé site propre	<u>Via lotissement – chemin du Gorgeat :</u> - Partage de voirie, traversée de lotissement ; - Mise à sens unique nécessaire	- Pas de site propre, cycles sur la voirie (partage de voirie) car emprise très contrainte et talus le long de la RD
<b>Contraintes environnementales</b>		RAS		RAS
<b>Contraintes foncières</b>	<i>Nombre de parcelles total potentiellement impactées Impact sur du bâti</i>	Acquisitions foncières	Pas d'acquisitions	Pas d'acquisitions à priori
<b>Complexité technique de réalisation</b>	<i>Complexité technique des travaux</i>	Pas de complexité particulière		
<b>Temporalité</b>		Long terme	Court terme	Court terme
<b>Coûts des travaux (hors acquisitions foncières)</b>	<i>Coût général des travaux</i>	470k€		25k€

# Principes d'aménagements – Tronçon n°1 : Route de Chartreuse - Coublevie

## EXISTANT



## PROPOSITION



- Création de **deux bandes cyclables** à partir des emprises disponibles

NB : Emprise très contrainte.

Si les contraintes techniques le permettent : réduction de la largeur de voirie à 6m et **piste cyclable de chaque côté de la voirie**

# Principes d'aménagements – Tronçon n°2 : Route de Chartreuse Coublevie

## EXISTANT



## PROPOSITION



- Création de **deux bandes cyclables** à partir des emprises disponibles

NB : Emprise très contrainte.

Si les contraintes techniques le permettent : réduction de la largeur de voirie à 6m et **piste cyclable de chaque côté de la voirie**

# Principes d'aménagements – Pont RD520 – Saint-Etienne-de-Crossey

## EXISTANT



## PROPOSITION



NB : Emprise très contrainte sur le pont + trafic fort et vitesse véhicules importante : nécessité de sécuriser au maximum en site propre

Si les contraintes techniques le permettent : **voie verte sous la forme d'une passerelle modes actifs** au droit du pont ou **voie verte en contrebas**

EXISTANT



PROPOSITION



- Création d'une **voie verte** à partir du chemin existant
- Un travail sur le revêtement sera effectué afin de conserver la mixité des usages (pédestre, équestre, cycle...)

# Principes d'aménagements – Tronçon n°4 : Rue des Tilleuls – Saint-Etienne-de-Crossey

## EXISTANT



## PROPOSITION



- Création d'une **voie verte** à partir de l'emprise existante, côté Est de la voirie

## EXISTANT



## PROPOSITION



- Mise en place d'un **partage de voirie**
- Mise en place de **signalisation et de marquage au sol** pour signaler la présence de l'itinéraire cycle

### Aménagement complémentaire

- Nécessaire fermeture de la circulation aux automobilistes sauf riverains

# Principes d'aménagements – Tronçon n°6 : route de Saint-Aupre - Saint-Etienne-de-Crossey

## EXISTANT



## PROPOSITION



Création d'une **voie verte**

# Principes d'aménagements – Tronçon n°7 : La Rossetière – D49

## EXISTANT



## PROPOSITION



- Mise en place d'un **partage de voirie**
- A minima : apaiser la RD avec la mise en place d'une **zone 30** et des aménagements complémentaires

# Principes d'aménagements – Tronçon n°8 : RD49 – Saint-Aupre

## EXISTANT



## PROPOSITION



Création d'une **voie verte** en contrebas de la RD49