



CONSEIL DE  
DÉVELOPPEMENT

**SAINT-MARCELLIN  
VERCORS ISÈRE**

COMMUNAUTÉ



# LE CONSEIL DE DEVELOPPEMENT TESTE LA VELOURUTE 63

**CONTRIBUTION**

**AVRIL 2019**





*Depuis la parution de cette contribution du Conseil de développement, le Département a apporté des modifications significatives en matière de signalétique.*

## Pourquoi ce test de la V63 ?

La réalisation par le département de la presque continuité de la V63 entre Saint-Gervais et Saint-Nazaire est **un progrès très intéressant dont les utilisateurs se réjouissent tous**. Son ouverture a permis de faire la jonction entre la section drômoise mise en place antérieurement, bien sécurisée et la voie sur berge le long de l'Isère. **La réalisation de cette véloroute est un atout pour l'attractivité touristique du territoire et les déplacements locaux à vélo.**

Cependant, pour les cyclo-voyageurs (cyclistes itinérants avec sacoches et/ou remorques) qui nous ont déjà fait part de leurs propositions d'améliorations, c'est la partie la moins agréable du parcours car elle souffre de plusieurs handicaps :

- Celui d'être peu sécurisé : sur toute sa longueur le tracé n'est au mieux qu'en route partagée et au pire il se limite à une seule bande cyclable, alors qu'en amont et aval le parcours se fait majoritairement en voie verte.
- De croiser de nombreuses routes départementales via des carrefours non protégés, ou de les emprunter. Si ce type d'inconvénients se retrouve naturellement sur d'autres véloroutes, toutefois c'est la longueur et la répétition qui ici rend inhabituel ce problème.
- De souffrir d'une absence de continuité à la jonction avec la partie drômoise dès son origine côté sud au confluent de l'Isère et de la Bourne.
- Le terrain constitué par les terrasses de l'Isère présente à certains endroits des pourcentages de pente inattendus (montée de Saint-Gervais après voie verte sur digue, passerelle de Vinay, pont d'Izeron, pont de Beauvoir, et entrée de Saint-Romans). Certes, le paysage ne peut être modifié mais un tracé plus doux (largement possible) eut été préférable et plus agréable pour un axe de liaison.
- Les deux villes importantes sont écartées de son tracé : Saint Marcellin (malgré sa gare TER) en est totalement exclu et Vinay n'en présente pas sa meilleure facette, la V63 évitant gare et centre-ville.

**Pour évaluer l'intérêt de ces retours et avoir un avis d'ensemble sur ce tracé de la V63**, à l'initiative du Groupe "Mobilités", le Conseil de développement a mis en place l'opération « Le Conseil de développement teste la V63 » le samedi 6 avril 2019. Plusieurs membres du conseil de développement sont des pratiquants de véloroutes dans une logique de cyclo-voyage. **Le regard porté sur cette véloroute s'est fait en partie avec le recul de la pratique d'autres véloroutes en France et en Europe.**

**Pour nous, une véloroute réussie, c'est une véloroute qui offre un haut niveau de sécurité, qui soit empruntée par les familles, par les locaux (80% des usagers des véloroutes sont des utilisateurs locaux), qui tente de gommer du mieux possible le relief, qui propose des variantes d'itinéraires et qui soit bien reliée aux villes à proximité, avec l'accès aux transports en commun qu'elles peuvent offrir.**

**Ainsi, il nous a semblé pertinent d'avoir un avis partagé des améliorations à apporter à ce tracé, d'imaginer de pouvoir proposer le choix aux cyclo-voyageurs comme cela se fait couramment sur la majorité des véloroutes ou voies vertes en prévoyant des variantes plus directes au plus près de l'Isère sur deux les rives, par des itinéraires plus bucoliques et de jalonner une jonction entre la Sône et Saint-Marcellin-Gare.**

Pour compléter cette introduction, un postulat conditionne le développement du vélo-tourisme sur Voies Vertes (VV) et Véloroute (VR), et surtout celui massif de la bicyclette : « Les cyclistes doivent bénéficier d'un très haut niveau de sécurité, en particulier vis-à-vis des véhicules à moteur, **une signalisation spécifique sera nécessaire pour alerter fortement les automobilistes que ces routes constituent des voies partagées.** » (cf cahier des charges de la plupart des Schémas Régionaux des Vélo-routes et Voies Vertes, qui par ailleurs n'existe pas en Rhône-Alpes !). En résulte un prérequis incontournable : il est indispensable de compléter largement les signalétiques, verticale et horizontale, sur l'itinéraire pour sensibiliser les automobilistes.

Enfin citer Albert Cessieux (valentinois), animateur du réseau des différentes délégations régionales de l'Association Française pour le développement des Vélo-routes et Voies Vertes, permet d'appréhender globalement la situation :

*« Cela fait longtemps que l'AF3V travaille sur ces itinéraires et nous sommes très satisfaits de les voir se mettre en forme. Ils sont utilisés en grande partie par les locaux. Comme je le dis souvent, ce sont ceux qui habitent à moins de 5 km des itinéraires qui représentent la majorité des usagers. Grace à cette continuité, les déplacements au quotidien vont pouvoir augmenter. Nous n'en oublions pas pour autant l'aspect touristique et les retombées économiques qui en découlent. On dit souvent que les itinéraires à vélo c'est le tourisme, mais pas que ! Le vélo est avant tout un moyen de déplacement. À cet égard les mentalités doivent évoluer. L'AF3V salue l'avancée des travaux sur ces itinéraires, et met en garde contre l'oubli ou l'abstraction des variantes et boucles à proximité de l'itinéraire. S'il est important d'assurer en premier lieu une continuité du tracé principal, il ne faut pas négliger les boucles ni l'amélioration des sections qui existent déjà. **Meilleur sera l'itinéraire, meilleure sera sa fréquentation.** »*

## Définitions

Une véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance, d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Elle emprunte tous types de voies adaptées, notamment les voies vertes et les routes à faible trafic.

Une voie verte est un aménagement en site propre défini par le Code de la route comme : "une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés, des piétons et des cavaliers" (décret n° 2004-998 du 16 septembre 2004 modifiant le Code de la route).

Les itinéraires doivent être **linéaires, continus**, jalonnés et **adaptés à tous types de cyclistes**. Offrant **un haut niveau de sécurité** et entretenus, ils doivent offrir des services spécifiques vélo, locaux et touristiques en liaison avec les transports publics – **et notamment le train** – auxquels ils donnent accès.

(Source : Cahier des charges "Schéma national des véloroutes et voies vertes", mai 2001)



## Démarche de travail

Le conseil de développement a organisé une journée de parcours-test de la Véloroute 63 le samedi 6 avril 2019. Il a convié les élus intéressés des commissions mobilité et tourisme à s'associer à cette journée.

Quinze personnes ont parcouru un trajet de 65 kms de Saint-Marcellin à Saint-Gervais par la rive droite puis un retour rive gauche jusqu'au parking de la Véloroute entre Saint-Nazaire et Saint-Hilaire et un retour à Saint-Marcellin. Cinq membres du conseil de développement ont participé, quatre membres de clubs cyclistes et six élus.

Les participants ont fait des haltes pour noter les points noirs, les manques en termes de signalétique. Ils ont parcouru des variantes possibles. Suite à ce parcours le conseil de développement s'est réuni deux fois pour finaliser sa contribution (18 et 29 avril).


Les repères de ce document sont continus dans le sens « sud - nord » depuis la halte du parking de la V63 en fin de tronçon drômois jusqu'à Saint-Gervais. Les deux sens sont traités simultanément, ce n'est pas toujours simple.




Les textes de couleur lilas correspondent a priori à des actions à conduire par Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté. Cependant les partages de compétences entre les différentes collectivités locales restent encore à préciser.

Par ailleurs, le groupe reportera sur « Open Cycle Map », dans la mesure du possible relativement aux règles d'usage, toutes les informations possibles : aires de pique-nique, points d'eau, bornes de recharge Vélos à Assistance Electrique...

Nous espérons que la forme de la présentation permette malgré tout de faire gagner du temps aux interlocuteurs concernés, le Conseil de développement et son groupe mobilité reste disponible pour d'éventuelles précisions.

### Convention d'appellation et notation :

Signalisation à destination des cyclistes :	Principaux panneaux
Panneaux directionnels cyclistes	
Marquage au sol directionnel cycliste	
Panneaux d'information touristique	En attente de pose

Signalisation commune :	Marquage type
Marquage au sol trajectoire cycliste	
Signalisation routière complémentaire, rappel au code de la route	Principaux panneaux
Panneaux directionnels routiers	
Panneau « Partageons la route » adapté	
Panneau « Débouché Cycliste »	

**Le traitement de la protection des cyclistes est minimaliste sur l'ensemble de l'itinéraire, particulièrement les traversées de routes départementales, à une exception près.**

Ci-dessous figurent des exemples à imiter :





## Propositions du conseil de développement

### 1. Parcours de la dérivation V63 entre la gare TER de Saint-Marcellin et Saint-Sauveur

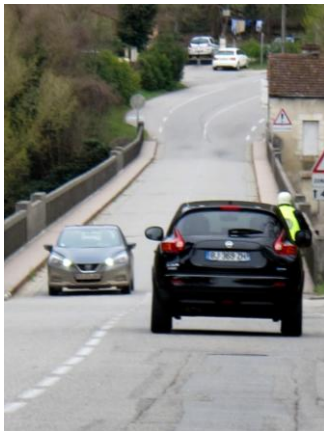


Sens Gare de Saint-Marcellin-Saint-Sauveur Il s'agit d'un axe avec une fonction « vélo utilitaire » marqué.		
<p><a href="#">A.1</a></p>	<p>En partant de la gare devant l'Intercommunalité, il n'y a pas de panneau indiquant la V63 (Saint-Sauveur...) et contrairement à la signalisation prévue (Félix Faure) ceci nous a amené rue des Dauphins. Au feu tricolore à l'intersection du Bd Gambetta, où il n'existe pas (encore) de « Sas Vélos », ni de « Tourne à droite Cyclistes » nous avons semé une joyeuse pagaille.</p> 	<p>Intégrer des « Sas vélos » plus particulièrement sur les axes cyclables existants ainsi que les nouvelles signalisations : « Tourne à droite cyclistes » et « Sens interdit sauf cyclistes »...</p> 
<p><a href="#">A.2</a></p>	<p>Fin de bande cyclable, rue du 19 mars 1962 nous abordons un point noir de la sortie nord-ouest de Saint-Marcellin dit du Faubourg Vinay.</p> 	<p>Face à l'absence de solution crédible, il faudrait réfléchir à une limitation à 30 km/h pour sécuriser un minimum les cyclistes (Rapport Alkhos 2017).</p>
<p><a href="#">A.3</a></p>	<p>Feux Rue de la République, route d'Izeron et des Peupliers. Idem que A.1</p>	<p>Intégrer des « Sas vélos » plus particulièrement sur les axes cyclables existants ainsi que les nouvelles signalisations : « Tourne à droite cyclistes ».</p>
<p><a href="#">A.4</a></p>	<p>Nous avons emprunté la rue des Pivoines (Sens interdit sauf cyclistes existant en <b>sens opposé à celui de la description</b>) de la Croix de May puis des Lavandes, itinéraires cyclistes et doux tracé.</p>	<p>Cet itinéraire tente de pallier l'absence de piste ou bandes cyclables sur la Route d'Izeron, mais le marquage sur un seul trottoir (<b>sens opposé à celui de la description</b>) n'est pas convainquant même si c'est une initiative digne d'intérêt. Il est indispensable de réaliser les jonctions cyclables qui sont envisagées depuis</p>

<p><b>A.5</b></p>	<p>La section de piste cyclable dans la « traverse tranquille et pentue » de Saint-Sauveur est un « Objet à Vélos Non Identifiable » mais elle a son intérêt. Les poteaux unicolores (une bande rétro réfléchissante blanche) présentent un risque à chaque croisement ou entrée d'habitation, leur couleur (verte) se confond avec celle du revêtement.</p>	<p>des décennies.</p> <p>Un palliatif simple, les ceindre d'autres bandes rétro réfléchissantes blanche à l'exemple de ce qui a été réalisé pour véhicules à proximité :</p>  <p>Des logos cyclistes indiquant la trajectoire des cyclistes à une fréquence large et aux points singuliers serait un plus jusqu'au croisement route de l'Ancienne Eglise et du Pont de Beauvoir (V63).</p>
-------------------	--	--

**Lien sur la carte V63**



## Parcours de la V63 de Saint-Nazaire à Saint-Gervais

Rep	Situation	Propositions
<a href="#">1.0</a>	Pas de panneau informatif pour présenter la V63 sur le territoire de Saint-Marcellin Vercors Isère	Une implantation en parallèle de ceux de la Drôme serait intéressante, possible ? <b>Il faudrait informer que désormais l'ensemble de l'itinéraire cycliste sera en voie partagée.</b> Il reste imaginable de la positionner à la nouvelle aire de Saint-Hilaire du Rosier (proche de l'allée des tilleuls) à moins de 3 km ?
<a href="#">1.1</a>	Egalement dans ce tronçon un panneau <b>de fin de limitation à 70 km/h à l'entrée du pont</b> , pour sa traversée !	Un rappel à <b>respecter une vitesse de 70 km/h reste indispensable pour la traversée du pont !</b> Concerne le département de la Drôme ?
<a href="#">1.2</a>	Le tronçon entre la D532 rive gauche et le rond-point de la « gare de Saint-Hilaire du Rosier » n'est pas abouti, c'est <b>encore une rupture de continuité</b> . Pas d'aménagement spécifique pour la traversée des cyclistes pour prendre le pont. Ce pont plutôt étroit reste dangereux pour les cyclistes.	Il semble nécessaire que <b>les deux départements recherchent une véritable solution</b> . Une voie centrale banalisée (chaussidou) semble une solution immédiate peu coûteuse. Elle devrait prévoir une traversée sécurisée, piétons-cyclistes au droit de la sortie actuelle du parking. Dans le rond-point « de la gare de Saint-Hilaire », un marquage au sol matérialisé par des chevrons ou des logos cyclistes indiquant la trajectoire des cyclistes serait le bienvenu, afin d'inciter les cyclistes venants de La Sône à l'utiliser (plus de traversée) et pour que ceux-ci se sentent pris en compte par les automobilistes.
		
	Un chaussidou ne change que peu de chose pour l'automobiliste, il est simplement invité à rester derrière le cycliste s'il ne peut dépasser.	Un chaussidou permet aux cyclistes une trajectoire sûre.
<a href="#">1.3</a>	Pas de panneaux de « Débouché Cycliste » sur D21 de part et d'autre du tronçon.	Pose de panneaux, concerne les deux départements. 



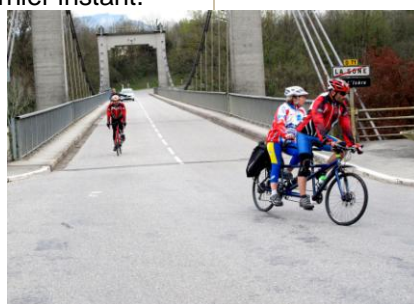
<p><b>2.0</b></p>	<p><b>Le tronçon de la « gare de Saint-Hilaire du Rosier » à la Sône est le plus abouti. Il est très agréable.</b></p>	<p>Deux remarques : un marquage au sol matérialisé par des chevrons et ou des logos cyclistes indiquant la trajectoire des cyclistes à une fréquence large et aux points singuliers serait un plus. Un regret quant à la présence de panneaux « Partageons la route » qui montre <b>un cycliste littéralement collé au véhicule !</b></p>
<p><b>2.1</b></p>	<p><b>Une nouvelle aire de repos avec un point d'eau a été réalisée à la grande satisfaction des participants.</b></p>	<p>Distance de moins de 3 km de l'origine, implantation d'un panneau d'information possible ? Compétence de Saint-Marcellin Vercors Isère Communauté ?</p>
<p><b>3.0</b></p>	<p><b>Aire de la Sône, c'est une réussite, des toilettes et de l'eau sont disponibles à proximité.</b> Deux remarques toutefois, les vélos lourdement chargés (sacoques), les remorques, les tandems, ne peuvent être sécurisés. Pas de bornes de recharge à proximité de cette aire importante alors que le site de la Sône a été identifié à fort potentiel touristique</p>	<p><b>Cette aire peu ou pas visible depuis la chaussée, n'est pas indiquée par un panneau, ni localisée sur l'itinéraire.</b>  Il reste indispensable de poser des appuis vélos à niveau de voirie, cela ne supprime que quelques places de parking. <b>Qui est compétent ?</b></p>
<p><b>3.1</b></p>	<p>Bien que situé dans le village le « carrefour en croix » mériterait d'être traité (<b>sens opposé à celui de la description</b>) d'autant que le panneau « indicateur cycliste » n'est pas parfaitement orienté (vers l'aire depuis Saint-Romans) visible au dernier instant.</p>	<p>Prévoir une traversée sécurisée, piétons-cyclistes au droit du pont et ou avec trajectoire cycliste.</p>





Panneau le plus clair





Chevrons et ou logo cyclistes



<a href="#">3.2</a>	« Carrefour en T », D71 avec route du bois de Claix. Vitesse élevée des automobilistes.	Prévoir une traversée sécurisée du carrefour depuis la piste cyclable unidirectionnelle avec trajectoire cycliste.
<a href="#">3.3</a>	Absence de panneaux de « Débouché Cycliste » sur RD71 et 71A, côté Saint-Just de Claix.	Pose de panneaux 
<a href="#">4.0</a>	Marandan, un doute sur la direction ( <b>sens opposé à celui de la description</b> ).	Rappel de direction cycliste marquage au sol ou trajectoire cycliste.
<a href="#">4.1</a>	Au droit de l'allée des Guérins, un doute sur direction ( <b>sens opposé à celui de la description</b> ).	Rappel de direction cycliste ou marquage au sol.
<a href="#">4.2</a>	Rond-point sud-ouest de Saint-Romans	Fort heureusement une bande cyclable unidirectionnelle dans chaque sens, entre panneaux de ville (zone 30 et 50).
<a href="#">5.0</a>	Traversée de Saint-Romans ( <b>sens opposé à celui de la description</b> ), 453 route de Valence.	Un panneau annonce <b>une information sur V63, c'est une vraie fausse information !</b> Contrairement à d'autres tronçons pas de « marquage au sol directionnel cycliste ».
<a href="#">5.1</a>	Route de Mayard ( <b>sens opposé à celui de la description</b> ).	La signalisation de la boucle touristique N°1 n'est pas relayée par une signalisation V63, doute ! Rappel de direction cycliste marquage au sol.
<a href="#">5.2</a>	Carrefour des Quatre Routes (feux tricolore).  Il n'existe pas de « Sas Vélos », ni de « Tourne à droite Cyclistes »	Ce site (parking) pourrait-être très intéressant pour les cyclo-voyageurs : - Une borne de recharge pour les VAE a été installée - Présence de commerces, sur place et dans le village. Pour devenir un vraie halte, il faudrait aménager une mini aire de repos pour les usagers des services existants ! Prévoir : un point d'eau, des toilettes, des bancs, de l'ombre et des appuis vélo. <b>- Proposer un itinéraire (en aller-retour) vers le site de Beauvoir (Information), voir nos remarques d'évolutions, variantes et itinéraires complémentaires.</b> <b>- Intégrer des « Sas vélos » aux feux tricolores.</b>
<a href="#">6.0</a>	Pont de Beauvoir, l'absence de pistes cyclables est regrettable (6600 véhicules/jour en 2015)	<b>Trop de trafic automobile pour faire un Chaussidou ?</b> Profitez de futurs travaux pour satisfaire ce point !
<a href="#">6.1</a>	L'accès au Couvent des Carmes est prévu par la RD 31 (panneau directionnel cyclistes). Cette voirie à forte déclivité et trafic important n'est pas adaptée à des cyclo-randonneurs !	<a href="#">Voir point 5.2 est parcours d'évolution souhaitable.</a>
<a href="#">6.2</a>	Le carrefour en T, RD518 et Route de la Croix de May est à l'image des précédents, mais avec des vitesses et un nombre de véhicules très importants. Pas d'aménagement spécifique pour la traversée, absence de panneaux de « Débouché Cycliste » sur RD31 côté Beauvoir et D518 depuis Saint-Marcellin.	Prévoir une traversée sécurisée, piétons-cyclistes au droit du pont et ou avec trajectoire cycliste. Pose de panneaux 

		
<p><b>6.3</b></p>	<p>Section Carrefour en T du Pont de Beauvoir Pied de la côte de la Croix de May. La visibilité médiocre (Contre-Sens, descente) et la réduction de largeur / montée avec bande cyclable unilatérale est très dangereuse, <b>c'est une forme « d'entonnoir » qu'il est nécessaire de corriger.</b></p>	<p><b>Un chaussidou doit pouvoir traiter cette difficulté.</b></p>
<p><b>6.4</b></p>	<p>Carrefour en Y Route de la Croix de May, Route de l'ancienne Eglise : absence d'un panneau de « Débouché Cycliste » côté Saint-Sauveur.</p> <p>Contre-sens</p>	<p>Pose d'un panneau de « Débouché Cycliste » côté Saint-Sauveur.</p> <p>Signaler l'intersection dangereuse aux cyclistes par un tracé au sol et un panneau « Céder le passage ». en remplacement des balises.</p>   
<p><b>6.6</b></p>	<p>Chicane naturelle au 2345 Route de la vielle Eglise.</p> <p>Contre-sens OK</p>	<p>Signaler le danger aux cyclistes ? Pas de signalisation dans le sens reporté alors que la visibilité est mauvaise.</p> <p>Les balises de virages à chevrons J4 sont des balises routières ayant pour objet de compléter (J4 multichevrons) ou de remplacer (J4 monochevron) les balises J1, lorsque le renforcement de l'alerte est nécessaire.</p> <p>Elles doivent être utilisées avec</p>



		discernement, sous peine de dévaloriser les autres dispositifs. <b>Elles sont réservées aux virages particulièrement difficiles ou singuliers sur un même itinéraire.</b>
<a href="#">6.7</a>	Section de la route du Pont de Beauvoir, côté sud signaler la présence de cyclistes.	Panneau de « Débouché Cycliste »
<a href="#">6.8</a>	Carrefour en croix de la route du Pont de Beauvoir avec la RD32 (route du Pont d'Izeron) également dangereux (> 3600 véhicule/j). Pas d'aménagement spécifique pour la traversée ( <b>sens opposé à celui de la description</b> ), absence de panneaux de « Débouché Cycliste » sur RD32 côté Saint-Sauveur.	Prévoir une traversée sécurisée, piétons-cyclistes au droit du pont et ou une trajectoire cycliste. Pose de panneaux
		
<a href="#">7.0</a>	Carrefour en croix de la RD32 avec la D42 et la sortie de l'établissement du Perron. Pas d'aménagement spécifique pour la traversée, absence de panneaux de « Débouché Cycliste » sur RD32 côté Izeron et Chagneux.	Prévoir une traversée sécurisée, piétons-cyclistes et ou au droit du pont et ou une trajectoire cycliste. Pose de panneaux vers Izeron et Chagneux en amont de la piste cyclable.
		
<a href="#">7.1</a>	<b>Choix d'itinéraire plus doux...</b>	<b>Un itinéraire entre ce carrefour un passage par « le Perron » et l'intersection de la route de l'ancienne Eglise (croix) avec le chemin des Bedots, reste une rare solution de voie verte sur l'itinéraire ...</b>
<a href="#">7.2</a>	La D42 du Perron à Beaulieu : sur cette voie les usagers roulent très vite, il faut impérativement conserver une limitation à 80km/h, voire 70km/h.	Un marquage au sol matérialisé par des chevrons et ou des logos cyclistes indiquant la trajectoire des cyclistes à une fréquence large et aux points singuliers serait un plus. Il est indispensable de <b>prévoir des panneaux « Partageons la route » adaptés.</b>
<a href="#">7.3</a>	Place de la mairie de Beaulieu	<b>Halte intéressante à mettre en évidence</b> (borne de recharge, point d'eau, toilettes)

<p><b>7.4</b></p>	<p>Carrefour en T de la D42 avec le chemin de l'Eglise (Zone 30) puis le chemin des Granges</p>	<p>Prévoir une traversée piétons-cyclistes avec trajectoire cycliste pour la RD. Pose d'un panneau de « Débouché Cycliste » en amont vers le passage supérieur (<b>sens opposé à celui de la description</b>).</p>
<p><b>8.0</b></p>	<p>Impasse du Tréry, environnement passerelle. Contrôle d'accès, un arceau de parking est jugé dangereux car inadapté aux cyclistes. C'est un dispositif ras du sol, de couleur neutre sans bande réfléchissante. Pas de panneau de police</p> 	<p>Des panneaux de police et des barrières adaptées permettraient de normaliser ce contrôle d'accès de part et d'autre de la passerelle.</p> 
<p><b>8.1</b></p>	<p>Sur la passerelle les arceaux de restriction de circulation rendent difficile sinon impossible le passage d'une remorque, des vélo-cargos ...</p> 	<p>Largeur minimum souhaitable de 0,8, praticabilité à vérifier.</p> 
<p><b>8.2</b></p>	<p>Carrefour en T de la rue du Souvenir Français et de l'avenue Brun-Faulquier (zone 30, îlot pour passage piétons) et sortie de parking.</p>	<p>Prévoir un marquage au sol matérialisé par des chevrons et ou des logos cyclistes indiquant la trajectoire des cyclistes</p>
<p><b>8.3</b></p>	<p>Vinay centre, il semble nécessaire de flécher les commerces.  Jardin de la providence</p>	<p>La rue de la providence aujourd'hui en sens interdit pourrait être accessible aux cyclistes.  <b>Halte intéressante à mettre en évidence...</b></p>
<p><b>8.4</b></p>	<p>Intersection, rue du Coulange, Av de la noix de Grenoble (face N° 220), un panneau a été endommagé.</p>	



9.0

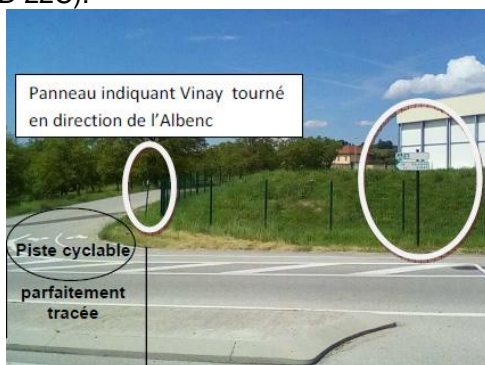
Carrefour en croix de la RD22c avec la rue du Coulange et le chemin des levées. Une situation paradoxale : c'est le carrefour le mieux tracé et le plus sécurisé (îlot central).

Il ne manque que le rappel « Débouché cycliste et traversée piétons ».

Mais la **signalisation directionnelle cycliste est notoirement incohérente !**

Certaines incohérences nous ont été rapportées par « Le Grand Séchoir » suite à des remarques d'utilisateurs de la V63. Essayons d'être clairs !

Au plus près de la rue du Coulange, le panneau Vinay indique la direction opposée. Les panneaux du support suivant ne sont pas parfaitement orientés (plutôt direction RD 22C).



Pose panneaux



Signalétique à reprendre

Les panneaux symétriques au passage protégé souffrent du même reproche, angulation insuffisante pour être efficaces. **L'indication « Le Grand Séchoir » n'est visible qu'en venant de Vinay.**



Enfin, le **marquage au sol directionnel cycliste a été réalisé sur les voies véhicules (en 4 points) au lieu d'être tracé sur la piste cyclable....**

Signalétique à reprendre



		
<p><a href="#">9.1</a></p>	<p><b>Le parcours de la terrasse de l'Allegrie à Bouchetière est très agréable.</b></p>	
<p><a href="#">9.2</a></p>	<p>Carrefour en croix de la route des Allavards avec RD 38B. Pas d'aménagement spécifique pour la traversée, absence de panneaux de « Débouché Cycliste » sur RD 38B côté Vinay.</p>	<p>Prévoir une traversée sécurisée, piétons-cyclistes et ou avec trajectoire cycliste avec pose de panneaux en amont vers Vinay.</p>
<p><a href="#">9.3</a></p>	<p>La RD 35B de Vinay à Saint-Gervais, route de Riquetière : sur cette voie les usagers roulent plutôt vite, il faut impérativement conserver une limitation à 80km/h, voire 70km/h.</p>	<p>Un marquage au sol matérialisé par des chevrons et ou des logos cyclistes indiquant la trajectoire des cyclistes à une fréquence large et aux points singuliers serait un plus. Il est indispensable de prévoir <b>des panneaux « Partageons la route » adaptés.</b></p>
<p><a href="#">9.4</a></p>	<p>Carrefour en T de la RD 35B, route de Riquetière avec RD 35. Un embryon de sécurisation pour la traversée, absence de panneaux de « Débouché Cycliste » sur RD 38B côté l'Albenc.</p>	<p>Matérialiser la traversée sécurisée, piétons-cyclistes et/ou une trajectoire cycliste. Pose de panneaux vers l'Albenc.</p>
		
<p><a href="#">9.5</a></p>	<p>Carrefour en T dangereux situé à la sortie d'un virage entre la RD 35B avec voie verte. Pas d'aménagement spécifique pour la traversée, absence de panneaux de « Débouché Cycliste » sur RD 38B côté RD 1532.</p>	<p>Un large accotement droit (à la descente) facilite l'aménagement de cette intersection. Matérialiser la traversée sécurisée, piétons-cyclistes et/ou une trajectoire cycliste. Pose de panneaux vers RD 1532.</p>



			
<b>9.6</b>	Information en fin Voie Verte et origine Véloroute	Implantation d'un panneau d'information souhaitable précisant particulièrement que désormais <b>l'itinéraire cycliste sera en voie partagée.</b>	

**Lien sur la carte V63**



## 2. Des évolutions nécessaires

### A- Une évolution indispensable, la dérivation V63 de La Sône vers la gare TER de Saint-Marcellin : il est nécessaire de retenir un axe avec une fonction « vélo utilitaire »

Malgré la préconisation du cabinet Alkhos, qui retient un itinéraire direct de la Sône à Saint-Marcellin par la route du même nom, nous avons cherché un itinéraire qui éviterait la première terrasse (monté des Marronniers), plutôt sévère pour des cyclo-randonneurs.

Rep	Caractéristiques	Lg km	Pentes	Classt .
1	Itinéraire le plus facile mais une origine éloignée de la Sône, le plus adapté aux cyclos-randonneurs.  <u>Lien sur carte</u>	9,8	5% max.	2
1				
1	Près de 10 km, très roulant, <b>indiqué aux cyclo-randonneurs</b> qui souhaitent éviter La Sône.			
2	Itinéraire intermédiaire, partiellement bucolique.  <u>Lien sur carte</u>	9,1	7% max. = 7% 210m – < 6% 910m	Non retenu
2				
2	Plus de 9 km (chemin de Mandret) très agréable dans la première partie, mais la <b>côte de Bas-Gervan, très circulée en semaine et très étroite reste dangereuse.</b>			

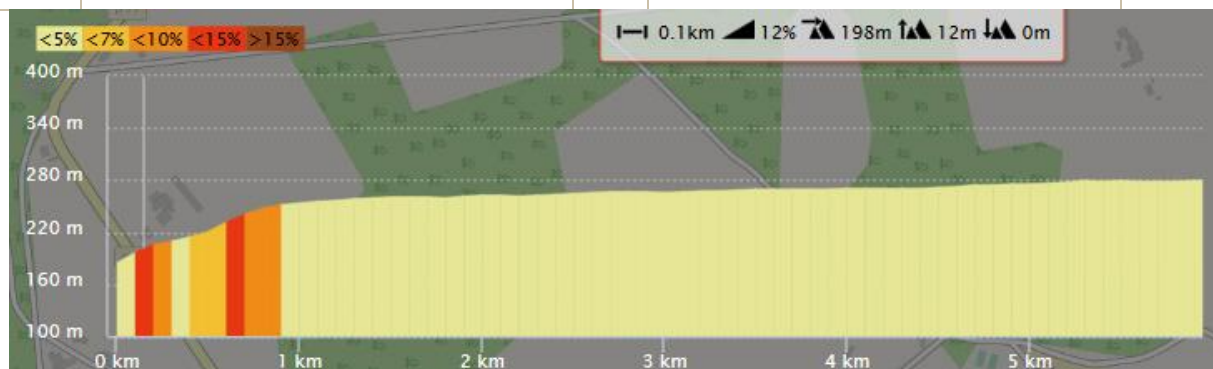


3	<b>Itinéraire avec déclivité intermédiaire mais avec détours !</b>  <a href="#">Lien sur carte</a>	8,3 12% max. <7% 200m - <10% 900m - <12% 450m	Non retenu
---	--	--	------------



3	Plus de 8 km qui n'effacent pas la pente. Un itinéraire peu rationnel.
---	---

4	<b>Itinéraire historique direct le plus court et le plus sévère en déclivité.</b>  <a href="#">Lien sur carte</a>	5,9 12% max. = < 9% 350m - < 11% 200m <12% 100m	1
---	---	--	---



4	Moins de 6 km, 0,8 km de montée très sérieuse Une route circulée mais large avec un aménagement cyclable prévu sur Saint-Marcellin.
---	--

**Le groupe retient ce parcours (4) direct.**  
**Il est adapté au vélo utilitaire particulièrement au Vélo à Assistance Electrique, il est parfaitement indiqué comme boucle secondaire et comme liaison pour Saint-Marcellin.**  
**Ce parcours mérite d'être mentionné et fléché.**

**Le parcours (1) pourrait parfaitement faire l'objet d'une boucle secondaire, comme liaison peu pentue vers Saint-Marcellin.**



### **B- Un accès sécurisé au Couvent des Carmes depuis Saint-Romans**

Le tracé actuellement retenu n'est pas viable, points 5.2 et 6.1.

L'accès au Couvent des Carmes est prévu par la RD 31 (panneau directionnel cyclistes).

Cette voirie présente une déclivité importante, le trafic est important, la traversée de la RD 1052 est dangereuse.

#### **Ce parcours n'est pas adapté à des cyclo-randonneurs !**

Une alternative existe, elle nécessite quelques aménagements (GR sur 400m, praticable en VTT, interrompu par le ruisseau de Chaussère), elle ne permet pas de s'affranchir de la dernière épingle (pente à 8% max.) commune à tous les itinéraires possibles.

[Lien sur carte](#)

### **C- Une variante rive gauche facile et agréable**

Ne pas proposer un itinéraire par Rovon et Cognin les Gorges est particulièrement dommageable aux cyclo-randonneurs locaux.

Il s'agit d'un itinéraire amplement pratiqué par les clubs et qui mériterait d'être tracé.

Il n'est pas dangereux, hors une traversée de la RD 1052, mais les « cyclos » bénéficient d'une excellente visibilité et peut permettre d'accéder au village de Cognin, plutôt par un aller-retour.

Les aménagements de sécurité sont moins importants que sur l'axe de la V63 réalisé.

[Lien sur carte](#)

### **D- Une variante rive droite ?**

Proposer un itinéraire plus direct entre la Sône et le pont de Beauvoir via le chemin de Mandret semble une évidence d'autant que la majeure partie de l'itinéraire est très agréable (dans les deux sens).

Cependant la route de Bas-Gervan dont la circulation en semaine est très importante, la déclivité respectable (voir A point 2), de plus la portion de RD 518 avec sa traversée dangereuse (dans un sens), le volume du trafic plus de 6000 véhicules par jour, nous incitent à conditionner l'utilisation de cet itinéraire au passage par la propriété EDF (Barrage) pour gommer la Route de Bas-Gervan et à un tracé de bandes cyclables en parallèle de la route départementale, comme le proposait et le propose encore l'AF3V.

[Lien sur carte](#)





CONSEIL DE  
DÉVELOPPEMENT

**SAINT-MARCELLIN  
VERCORS ISÈRE**  
COMMUNAUTÉ

**Conseil de développement  
de Saint-Marcellin Vercors  
Isère Communauté**

Maison de l'intercommunalité  
7 rue du colombier CS20063

38162 Saint-Marcellin cedex

04 76 38 45 48

conseil.developpement@saint  
marcellin-vercors-isere.fr

[www.saintmarcellin-vercors-isere.fr](http://www.saintmarcellin-vercors-isere.fr)