

Concertation préalable - Liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu

Remarques et questionnements, Stéphane OLIVIER, habitant Tignieu-Jamezieu

(à partir du document <https://expression.auvergnerrhonealpes.fr/uploads/media/default/0001/65/bb383993bb26e4554aa150c66b8367f7c8ac8f95.pdf>)

p8

- Un itinéraire cyclable sera aussi aménagé à proximité de la ligne de tramway pour relier les itinéraires existants à l'Est de Crémieu et l'Ouest de Meyzieu.
- 17 km d'infrastructure nouvelle de tramway et d'itinéraire cyclable entre Crémieu et Meyzieu

p17

- Associé au projet de création du tramway, un projet de liaison cyclable est prévu en parallèle du tracé tramway, permettant de relier la Véloroute Arandon-Crémieu à la Voie Lyonnaise 10 Meyzieu – Lyon. Cette nouvelle infrastructure cyclable traverserait les mêmes communes que celles concernées par l'infrastructure nouvelle du futur tramway.

→ il y a un **manque flagrant de pistes cyclables sur les "grands" axes** (Pont-de-Cheruy / Tignieu / St Romain / Crémieu), peut-être plus nécessaires que celles associées au tramway

p19

- La polarité pontoise (constituée des communes autour de Pont-de-Chérucy, notamment Charvieu-Chavagneux et Tignieu-Jamezieu) est identifiée dans les documents de planification comme site d'accueil privilégié en matière de développement résidentiel, et joue le rôle de relais du développement urbain. Cette polarité concentrera 46 % des nouveaux logements prévus dans la Boucle du Rhône du Dauphiné [...] soit environ 8 000 habitants supplémentaires à terme

→ Parfer a déjà des retombées négatives : la construction effrénée depuis quelques années ? Perturbation de l'immobilier et d'un certain cadre de vie, en ignorant l'identité et l'aspect "patrimonial" : le béton remplace le pisé par exemple, l'ancien est détruit au profit d'immeubles sans cachet, toutes les communes finissent par être identiques, et la banlieue envahit la campagne (à 45km de la métropole).

p9

- Offrir une alternative efficace à la voiture, et décongestionner les axes routiers, sans opposer les modes

p23

- La part modale du vélo pour les déplacements internes au bassin de vie est actuellement de 1%.

→ y-a-t'il une véritable étude sur l'utilisation du vélo, déplacements professionnels ou de loisir ?

- 1h10 de trajet pour relier Crémieu à Lyon à vélo

→ **des emplacements adaptés au voyage avec vélo sont-ils prévus dans les voitures du tramway ?**

p24

- Le territoire du bassin de vie « Pont-de-Chérucy –Crémieu » est desservi par le réseau Cars Région Isère, géré par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, avec une desserte interurbaine entre les principales polarités (et des dessertes scolaires)
- à noter qu'il n'existe pas encore de lignes de desserte locale sur le territoire des Balcons du Dauphiné, sous la responsabilité de la Communauté de communes

→ leur fréquence, leur trajet en font des moyens peu pratiques en local

- Le nouvel itinéraire cyclable entre Crémieu et Meyzieu présenterait une seconde alternative intéressante pour des trajets pouvant même aller d'Arandon jusqu'à Lyon.

p31

- *Un itinéraire cyclable continu entre Arandon et Lyon*

→ Arandon-Lyon en vélo : 3h30 / Arandon-Crémieu en vélo : 1h, c'est un exemple extrême ! Est-ce envisageable pour des déplacements réguliers ?

p38

- *L'infrastructure nouvelle croiserait plusieurs routes départementales et voiries communales. Ces intersections feraient l'objet d'aménagements adaptés à chaque environnement*
- *Entre les stations, pour des raisons de sécurité, la voie de tramway serait entièrement clôturée pour éviter toute traversée,*

→ d'après la Communauté de communes, la traversée de la D517 à l'entrée de Crémieu par pistes cyclables ou passage piéton est impossible car route de passage "de convois exceptionnels".

p41

- *Ainsi, le projet prévoit des accès depuis et vers les stations notamment :*
- *Les traversées piétonnes de la plateforme de tramway seraient possibles au niveau des stations où la plateforme sera bétonnée et les zones de traversées identifiées.*

→ les aménagements complémentaires à la charge des collectivités pourront-ils être effectivement réalisés (notamment financièrement) ? avant, en même temps ou après (!?) les travaux du tramway ?

→ **qu'en est-il des traversées en zone de campagne, pour les promeneurs, marcheurs, cyclistes, cavaliers, et (gros) animaux ?** Combien de passages deviendront "interdits" ?

p43

- *La station Tignieu Collège*
- *Elle permettrait également un accès piéton, vélo, car, depuis les bourgs de Tignieu-Jamezieu et de Pont-de-Chéruy.*

→ quel changement sur les encombrements de plus en plus importants dans la commune de Pont-de-Chéruy, pour les déplacements locaux, et les utilisateurs du tramway venant du nord de la commune par exemple ?

→ **les accès au parking ne risquent-ils pas de congestionner malgré tout cette zone ?**

→ question à se poser à chaque emplacement

p48

- *Un nouvel itinéraire cyclable d'intérêt régional*

→ mais enfermé dans un couloir, donc contraignant ! est-ce ce que veulent les cyclistes ?

→ est-ce que sont bien pris en compte les déplacements de loisirs, de tourisme etc. ? si les chemins de terre sont "bloqués" par endroit par l'implantation de la voie, comment va évoluer cette circulation ?

→ il me semble qu'on met (trop) l'accent sur les 17km le long de l'infrastructure du tramway, qui ne répond pas obligatoirement aux besoins locaux, face au déficit flagrant de pistes cyclables intercommunales