

# Cahier d'acteur

Le point de vue de l'**Association Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné** sur le projet de liaison Crémieu-Lyon :

Notre association intervient depuis sa création en 2018 sur la plupart des thématiques liées au développement du territoire des 2 communautés de communes des Balcons du Dauphiné et LYSED. Elle s'est plus particulièrement investie dans la transition écologique, avec un focus sur la mobilité, et est partenaire des 2 communautés de communes dans les instances suivantes : groupe de travail climat et comité des partenaires mobilité des Balcons du Dauphiné, comité technique et comité de pilotage du PCAET LYSED.

Elle a apporté des contributions concrètes sur l'usage au quotidien du vélo lors des phases d'élaboration du schéma directeur des mobilités actives (SMDA) de LYSED (phases diagnostic, stratégie et plan d'action). Elle a dans ce cadre [mis en ligne une carte](#) recensant les cheminements existants, les pôles générateurs de déplacement et proposant des cheminements cyclables à réaliser pour notamment rejoindre les stations du futur tram depuis chacune des communes de LYSED. **Nous développons ce thème du rabattement vélo vers les stations dans la 2<sup>ème</sup> partie de ce cahier d'acteur.**

Notre association apporte depuis sa création son soutien à la réalisation de cette liaison en tram Crémieu-Lyon qui doit permettre de :

- Baisser les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le niveau de pollution de l'air,
- Diminuer les temps de trajets pendulaires entre le territoire et la métropole lyonnaise,
- Faciliter l'embauche de salariés pour des compétences difficiles à trouver localement,
- Faciliter le tourisme sur le territoire.

Cette réalisation sera à notre avis une réussite si les conditions suivantes sont remplies :

- Une maîtrise du foncier passant notamment par une révision du SCoT et des PLU des communes concernées, en intégrant les autres grands projets prévus (2 EPR2, liaison Lyon-Turin, gazoduc hydrogène),
- Une amplitude journalière suffisante des rames dans les 2 sens, y compris le week-end, pour permettre un large usage de ce tram (domicile-travail dans les 2 sens, domicile-école/université vers l'extérieur du territoire et en interne au territoire, culture, loisirs, tourisme vers notre territoire, santé),
- Le tracé de la liaison cyclable associé au tram devra permettre de faciliter les liaisons internes vélo, notamment au sein de l'agglomération pontoise.



Permettre aux habitants de la Boucle du Rhône en Dauphiné (communautés de communes des Balcons du Dauphiné et de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné) d'être plus impliqués dans la vie publique de ce territoire et associés aux décisions publiques qui y sont prises :

- Démocratie participative,
- Veille citoyenne sur les dossiers en lien avec le développement du territoire,
- Information, sensibilisation et mobilisation des habitants sur les actions qui apparaissent contraires à l'intérêt général et sur celles nécessitant un dialogue public préalable.

Siège social de l'association :  
Mairie de Tignieu-Jamezieu

Messagerie :

[contact@veille-citoyenne-brd.fr](mailto:contact@veille-citoyenne-brd.fr)

Site internet :

<https://www.veille-citoyenne-brd.fr>

Tél : 06 10 91 38 75

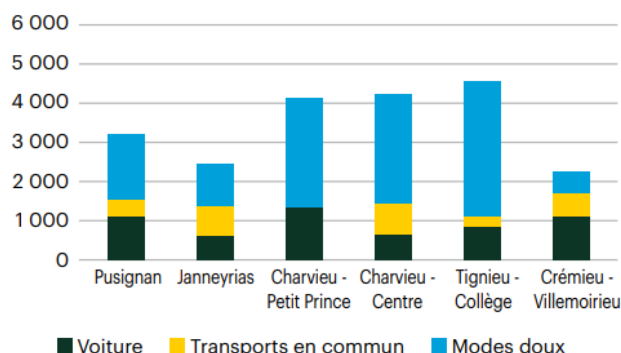


## FOCUS DE NOTRE ASSOCIATION SUR LES RABATTEMENTS VELO VERS LES STATIONS DU TRAM

### 1 - NOTRE CONSTAT

#### 1.1 - Prévisions de fréquentation par mode

Nombre de montées et descentes aux stations, par jour.



Les prévisions de fréquentation de chaque station par mode d'arrivée/départ (voiture, transports en commun, modes doux), indiquées à la page 41 du document de concertation préalable, nous amènent les commentaires suivants :

- Une part prépondérante de fréquentation en mode doux, en particulier pour les stations de l'agglomération pontoise (Charvieu - Petit Prince, Charvieu - Centre et Tignieu - Collège,
- Une part minoritaire de la fréquentation voiture,
- Ces parts modales nous semblent ambitieuses, mais possibles pour autant que le nécessaire soit fait pour que la part modale mode doux soit respectée,

- Une attractivité insuffisante de ces modes doux impliquerait une forte augmentation de la fréquentation des stations en voiture avec toutes les conséquences connues : stationnement sauvage, embouteillage notamment sur Crémieu et sur l'agglomération pontoise. Ces risques ont fait l'objet de nombreuses questions lors de la réunion publique d'ouverture de Crémieu du 24 novembre.

#### 1.2 - Prise en charge des aménagements vélo

Ces aménagements ne seront pas inclus dans la réalisation du lot porté par la Région (tram, itinéraire cyclable le long de la voie, parkings voitures de chaque station). Ils seront à la charge des collectivités locales (communes et communautés de communes) en lien avec leur schéma directeur cyclable / mobilités actives.

#### 1.3 - Options retenues pour les aménagements vélo

##### 1.3.1 - Communauté de communes des Balcons du Dauphiné

- La Communauté de communes a pris la compétence mobilité,
- Elle possède une équipe salariée dédiée à la mobilité,
- Elle a validé en mai 2024 un "schéma d'accès vélo" qui intègre notamment des rabattements vélo sur les stations de Crémieu-Villemoirieu et Tignieu-Collège depuis les communes environnantes,
- Elle a mis en place un service de location de longue durée de VAE (1 à 12 mois).

##### 1.3.2 - Communauté de communes LYSED

- Un schéma directeur des mobilités actives a été lancé en lien avec le PCAET,
- Sa stratégie a été validée en janvier 2024 :

*"Le Schéma Directeur des Mobilités Actives a pour objectifs :*

- *Objectif n°1 : Relier des communes-membres, notamment :*
  - Relier Vilette d'Anthon à Janneyrias
  - Relier Vilette d'Anthon à Pont de Chérucy via Charvieu-Chavagneux
  - Améliorer la liaison Anthon – Pont de Chérucy via Chavanoz
- *Objectif n°2 : Prévoir des pistes cyclables pour accéder aux futures gares de tram et les relier entre-elles*
- *Objectif n°3 : Assurer l'accès aux collèges et lycées, aux zones d'activités et commerciales de taille importante et aux installations sportives fréquentées par un public intercommunal depuis toutes les communes."*
- Le plan d'action n'est toujours pas validé (il aurait dû l'être fin 2024/début 2025),
- Aucun salarié dédié à la mobilité (la Communauté de communes a annulé la prise en charge par l'ADEME pendant 3 ans d'un chargé de mission vélo),
- La Communauté de communes a mis en place une aide à l'achat de vélo.

##### 1.3.3 - Zone de chalandise vélo retenue pour le rabattement vélo dans le document de concertation

La zone de chalandise retenue par la Région pour le vélo dans le document de concertation (page 40) est de 10 mn, ce qui correspond à une isodistance de 2,5 km à 15 km/h. Cette zone couvre une population de 32 400 habitants (selon les résultats de l'application [Smappen.fr](https://smappen.fr)).



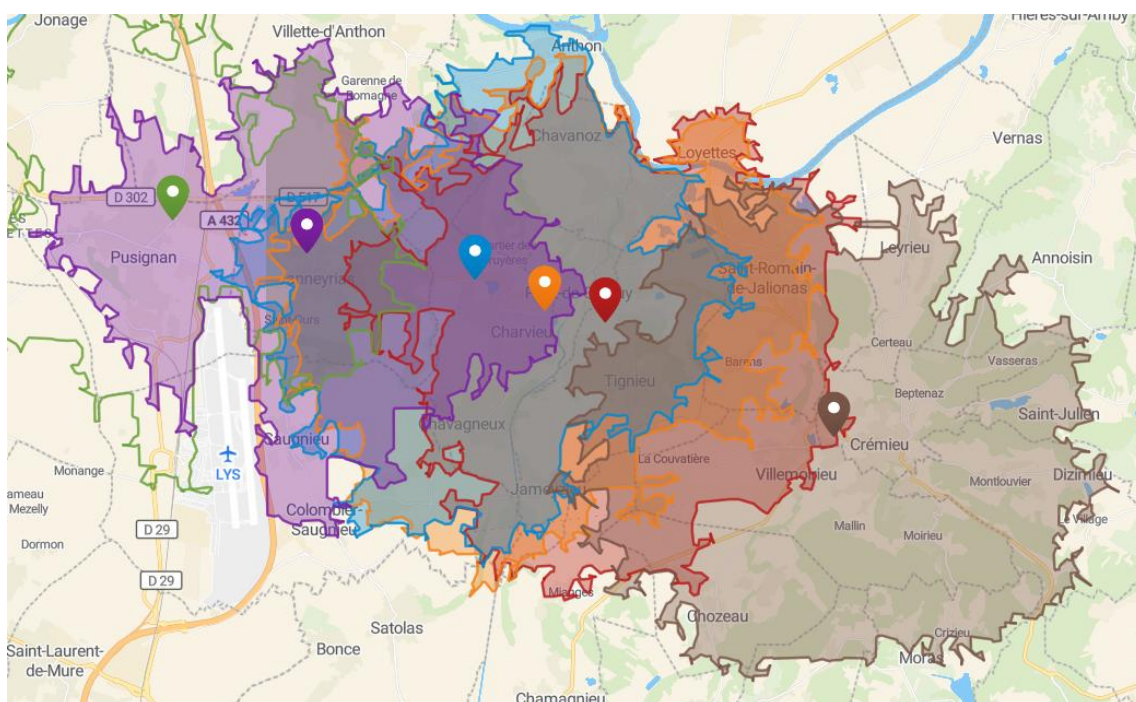
### 1.3.4 - Etude rabattement menée par le SYMBORD

Le SYMBORD, en charge de la gestion du SCoT qui couvre les 2 communautés de communes, avait prévu de lancer il y a plus d'un an une étude sur les rabattements vers les stations du tram. Selon nos informations (notre association devait faire partie du comité de pilotage de cette étude), cette étude a été abandonnée. Nous le regrettons car elle aurait permis d'avoir une approche locale coordonnée entre toutes les collectivités concernées par ces rabattements.

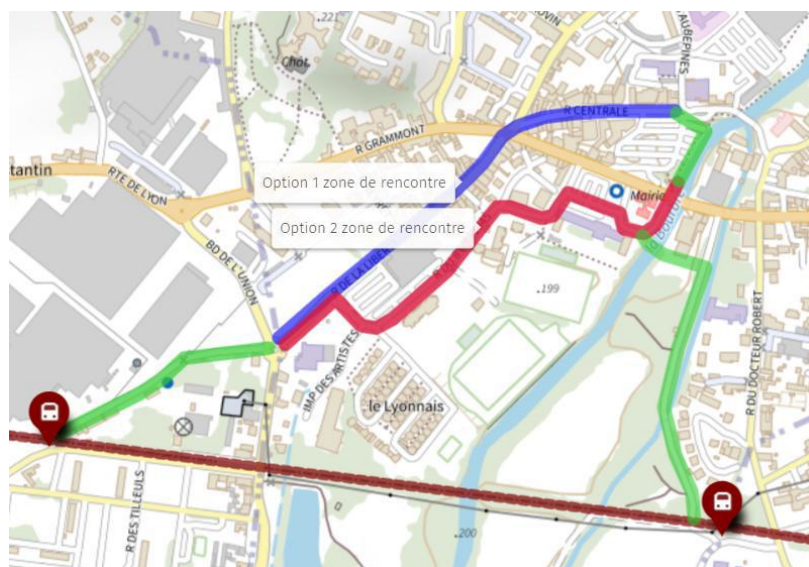
## 2 - NOS PROPOSITIONS

### 2.1 - Etendre la zone de chalandise vélo à 6 km

- Cette distance est tout à fait envisageable pour cette partie du territoire pratiquement sans relief (à part l'est de Crémieu), ce d'autant plus avec le développement de l'usage des vélos à assistance électrique (VAE) qui permet moins de fatigue et une vitesse moyenne de 20 km/h,
- Cette distance est celle retenue par les Balcons du Dauphiné et par LYSED,
- Elle permet de pratiquement doubler la zone de chalandise vélo de 32 400 à 63 700 habitants (source application [Smappen.fr](https://smappen.fr)).



### 2.2 - Envisager de dévier le tracé de l'itinéraire cyclable le long de la voie au centre de l'agglomération pontoise



- Les rabattements vélo vers les stations du tram depuis les communes de Pont de Chérucy et Chavagnieu sont complexes en fonction notamment de la traversée de la D517,
- Les lycéens de Tignieu-Jamezieu voulant se rendre à vélo aux 2 lycées de Pont de Chérucy se heurtent également à la traversée de la Bourbre et de la D517,
- Il nous semble pertinent d'étudier s'il ne serait pas intéressant de dévier le tracé de l'itinéraire cyclable pour faciliter ces rabattements et liaisons inter-communes : nous avons proposé la solution ci-contre consistant à installer la passerelle vélo sur la Bourbre plus au nord et à créer une zone de rencontre dans Pont de Chérucy.





## **2.3 - Prise en compte de l'absence de culture vélo pour son usage au quotidien sur notre territoire**

- La part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail est proche de 90 % et la part modale vélo est inférieure à 1 % (page 60 du dossier de concertation préalable)
- Il en résulte une absence de culture vélo pour son usage au quotidien sur notre territoire et une forte réticence pour beaucoup à utiliser le vélo pour des problèmes de sécurité. De plus les trajets domicile-travail ont lieu de nuit en période hivernale, ce qui rend indispensable que les conditions de sécurité soient maximales.
- Nos propositions :
  - Les services spécialisés de la Région devront s'assurer que les itinéraires de rabattement vélo proposés par les collectivités locales permettent de garantir un niveau suffisant de sécurité,
  - Ces mêmes services vérifieront que ces itinéraires de rabattement proposés sont en adéquation avec les taux de part modale vélo prévus pour l'accès aux stations,
  - Des campagnes de sensibilisation / communication seront menées bien en amont de la mise en service du tram. Ces campagnes devront toucher aussi bien des pratiquants vélo potentiels (collégiens/lycéens, salariés, ...) que les automobilistes,
  - Des services vélo seront créés sur des lieux à définir : système de vélos en libre-service (VLS), stations de réparation pour vélo en libre-service.

## **2-4 - Anticipation des actions à mener par les collectivités locales pour la mise en place des rabattements vélo**

### **2.4.1 - Financement des travaux**

- Les financements nécessaires à la réalisation d'itinéraires de rabattements vélo peuvent être conséquents pour permettre d'obtenir des conditions de sécurité suffisantes pour les usagers (notamment pour les pistes cyclables en site propre),
- Il nous semble nécessaire que les élus du territoire (communautés de communes et communes) planifient ces travaux et leur financement au plus tôt dès le début de la prochaine mandature 2026 - 2032, de manière à ce que ces rabattements soient opérationnel au plus tard à la mise en service du tram.

### **2.4.2 - Révision des documents d'urbanisme**

- Nous avons pu constater que certains PLU en vigueur ou en cours de révision ne font pas référence à l'arrivée du tram,
- Il nous semble important que ce projet soit intégré aux documents d'urbanisme dès que la Région aura pris sa décision de donner une suite favorable à ce projet dans les 3 prochains mois.