

Cahier d'acteur

Le point de vue de la **coordination inter-associative** sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu :

- Nous sommes favorables à ce projet attendu depuis plus de 25 ans¹ à la fois par le monde associatif et par de nombreux habitants du territoire.
- Nous souscrivons à la solution Tramway entre Crémieu et Lyon Part Dieu sans rupture de charge, au lieu d'un BHNS dont nous actons que cette solution technique est définitivement abandonnée
- Nous sommes favorables à la réalisation du projet en une seule phase (il était évoqué il y a quelques années un phasage en deux temps : terminus à Tignieu Collège puis à Crémieu)
- Nous accueillons très favorablement la création d'une voie verte Crémieu – Lyon en parallèle avec le tram, ayant un intérêt pour le vélo du quotidien (liaisons entre pôles périurbains) et pour le vélotourisme (accès Lyon – Crémieu – et future boucle avec ViaRhôna). C'est une rationalisation intelligente des investissements et travaux.
- C'est un projet structurant pour équilibrer les différents modes de déplacements dans notre territoire du Nord-Isère en faveur des modes alternatifs à celui de « la voiture solo » économiquement trop cher pour les ménages (usage) que pour les collectivités territoriales (infrastructures).
- C'est un projet essentiel pour le respect des objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et polluants atmosphériques mentionnés dans les Plans Climat Air Energie Territorial LYSED et CCBD, ainsi que du Plan de Protection de l'Atmosphère de Lyon (dont LYSED fait partie). Il permettra une réduction des nuisances sonores et pollution aux oxydes d'azote et particules fines, en particulier en traversée des communes situées de long du tracé CFEL.

Nous émettons toutefois certaines réserves, demandes de précisions ou clarification explicitées ci-après.

¹ Nous tenons à la disposition de tous les archives de nos démarches et actions depuis janvier 2001



Associations locales œuvrant pour les mobilités décarbonées, la démocratie locale et participative, le suivi des projets en lien avec le territoire, la biodiversité, le lien social, la solidarité, la santé et plus globalement l'intérêt général.

- **APIE - Association Porte de l'Isère Environnement**
contact@apie-asso.net
- **Mobilités douces Nord-Isère**
accueil@mobilités-douces.fr
- **PARFER**
lcparfer@gmail.com
- **USPDD - Association des usagers de santé**
asso.uspdd@gmail.com
- **Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné**
contact@veille-citoyenne-brd.fr
- **Villemoirieu Demain**
contact@villemoirieu-demain.fr



Suggestions sur le projet

Accessibilité aux stations ou pôles d'échanges multimodaux (PEM)

- La modélisation de la fréquentation nous semble sous-estimée car ne tenant pas compte du volet tourisme dont de courtes durées, de territoires au-delà de 15 mn en voiture ou des travailleurs temporaires associés aux grands chantiers en projet sur notre territoire (EPR2, nouveau pont sur le Rhône, CFAL...). De plus, certaines hypothèses peuvent être potentiellement sous-estimées : hausse de la population, implantation de nouvelles entreprises
- Répartition par mode des personnes arrivant à chaque PEM : la proportion attendue en modes doux (piétons + cycles) nous paraît très optimiste au regard des infrastructures quasi inexistantes. Nous souhaitons que les hypothèses détaillées de simulation de montées/descentes du bureau d'études EGIS nous soient partagées. Il est par conséquent impératif que des crédits significatifs soient alloués au déploiement des schémas directeurs cyclables et aux itinéraires piétons, avec une répartition claire entre financeurs dès 2026 (Région, Département, Communautés de Communes et communes).
- Ces deux points nous amènent à un risque important de saturation des parkings lors de la mise en service du Tram, engendrant du stationnement sauvage, voire le maintien d'un flot de voitures continuant à aller prendre le Tram à Meyzieu Panettes.
- Prévoir un accès aménagé et sécurisé pour les piétons/cycles/trottinettes entre le PEM de Crémieu et le collège/lycée de Villemoirieu afin de réduire le trafic voiture sur ce secteur et sensibiliser nos jeunes aux mobilités alternatives à la voiture.
- Le SYMBORD, en charge de la gestion du SCoT, avait prévu de lancer il y a plus d'1 an une étude sur les rabattements vers les PEM. Selon nos informations (2 de nos associations devaient faire partie du comité de pilotage), 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. Nous préconisons de réactiver cette étude qui pourra notamment s'appuyer sur les 2 enquêtes en cours (SYTRAL Mobilité et Région AuRA).
L'objectif serait d'avoir une approche locale coordonnée entre toutes les collectivités concernées par ces rabattements, via un plan d'actions permettant de garantir que les accès aux 6 PEM pourront bien se faire majoritairement autrement qu'en voiture individuelle comme indiqué par les projections EGIS.

Aménagement des PEM

- On veillera dans les études détaillées pour que chacun des 6 PEM soit particulièrement performant en intermodalité et en accessibilité à pied à la gare pour l'utilisateur.
- Nous demandons une connexion avec le PEM Lyon Saint-Exupéry :
 - A court terme : depuis Janneyrias par bus
 - A moyen terme : via une branche du Tram en direction du sud depuis la commune de Pusignan, ainsi qu'une Voie Verte
 - Un accord (exploitation et tarification) entre la liaison CFEL et Rhône-Express
- Nous souhaitons que des services de proximité puissent être développés afin notamment de valoriser nos commerçants et artisans locaux : alimentation, point de rencontre abrité, dépôt de livraisons de marchandises et de regroupement alimentaire, possibilité de réparations basiques dont pour les vélos/VAE... Il ne faudra pas oublier un point d'informations par PEM pour les usagers touristes à pied ou en vélo/VAE.
- Stationnement vélo sécurisé : nous demandons un nombre d'emplacements vélo sécurisés et abrités de la pluie en adéquation avec le nombre de personnes attendues en vélo/trottinette d'après les modélisations EGIS



- Concernant les parkings, prévoir des ombrières photovoltaïques ainsi que des enrobés drainants évitant l'imperméabilisation des sols.

Biodiversité et qualité de l'eau

- Un point d'attention particulier doit être porté au positionnement actuel de la gare d'entretien et de remisage. Celle-ci est actuellement prévue dans un champ en agriculture biologique, situé en zone inondable et soumis à des phénomènes de remontée de nappe phréatique. Cet emplacement ne paraît pas cohérent au regard des risques techniques et des impacts potentiels sur les écosystèmes voisins. Il serait préférable de trouver une autre localisation.

Voie verte entre la VL10 et la voie verte Crémieu-Arandon

- **Un tracé au plus près de l'infrastructure Tram** : les aménagements cyclables ne jouxtant pas la voie de Tram devront être évités au maximum, les chemins parallèles à la ligne CFEL étant notamment absents entre Tignieu-Jamezieu et Crémieu.
- Nous préconisons les aménagements suivants :
 - **Sous la RD302**, toute alternative hors emprise CFEL générerait un détour très important.
 - La **traversée de l'ex RD517** entre Janneyrias et Charvieu-Chavagneux devra également mobiliser des moyens conséquents pour éviter une traversée de chaussée dangereuse.
 - La **traversée de la Bourbre** proche de la voie ferrée (l'emprise actuelle du pont sur la Bourbre ne permettant pas de faire passer une voie verte). Cette section entre Charvieu-Chavagneux Centre et Tignieu-Jamezieu collège est actuellement empruntée quotidiennement par des dizaines de piétons et cycles, notamment pour se rendre au travail ou faire ses courses...
 - **Aménagement de la traversée de la RD75** :
 - Cette route à grande circulation soulève la question de l'alimentation par caténaire du tramway dont la hauteur n'est pas compatible avec le passage des convois exceptionnels.
 - Se pose également la question de la compatibilité avec le SCOT actuel, ainsi que celle de l'interruption éventuelle de la circulation sur cet axe pendant la durée des travaux.
 - Prévoir un aménagement du giratoire des pompiers « à la hollandaise »
- **Eclairage permanent** avec recharge par panneau solaire
- **Revêtement**¹ : afin de rendre l'infrastructure compatible avec des déplacements quotidiens, y compris par temps de pluie, nous préconisons un enrobé clair dans un contexte de réchauffement climatique.

Développer une culture vélo/VAE sur le territoire

Dans un territoire encore peu enclin au vélo, il nous semble indispensable :

- de **développer ou poursuivre les offres favorables aux vélos/VAE** : aide à l'achat d'un vélo/VAE, location vélo/VAE longue durée ou de quadriporteur électrique capoté...
- de développer une **communauté vélo** via une coopération entre les associations et les communautés de communes pour notamment accompagner les habitants au changement : communication, sensibilisation, atelier de remise en selle, financement d'un atelier vélo auto-réparation...

¹ Voir la brochure FNE+AF3V : [Revêtements des voies vertes : déjouer les idées reçues pour un choix écoresponsable](#)



- que la Région mène des campagnes de sensibilisation / communication bien en amont de la mise en service du tram. Ces campagnes devront toucher aussi bien des pratiquants vélo/VAE potentiels (collégiens/lycéens, salariés, ...) que les automobilistes.

Urbanisation

- Il sera nécessaire de lancer dès 2026 la révision du SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné ainsi que la mise en compatibilité des PLU des communes dès que cette révision sera suffisamment avancée. Il s'agira en particulier de concentrer la création de logements à proximité des PEM ainsi que dans les communes reliées par ligne de bus à un futur PEM.
- Si on ajoute une forte croissance de la demande de l'habitat dont sociale, il devient très important de mettre en place, en complément aux PLU, des outils publics de maîtrise de l'urbanisation plus puissants que ces derniers.

Mode de gestion et tarification

- Afin d'assurer une cohérence à la fois pour les usagers et pour l'organisation globale du réseau de transport métropolitain (futur SERM), le projet de tramway doit répondre à un projet de mobilité unifié, simple, cohérent et pleinement intégré. Le gestionnaire retenu (SYTRAL ou Région) devra garantir les conditions d'utilisation par l'utilisateur suivantes : un seul titre, une seule application, un tarif attractif et un seul système de validation. C'est un facteur déterminant de fluidité et d'attractivité.

Implication des associations dans l'ensemble des instances de suivi du projet

- L'ensemble des associations signataires de ce cahier d'acteur demandent à être impliquées tout au long du projet jusqu'à sa mise en service, en particulier pour la prise en compte des remarques issues de ce cahier d'acteurs.