

LA « VARIANTE EST » S'IMPOSE

OUI à la variante Est qui permet une grande cohérence du projet de Voies Vertes avec ses extrémités :

Côté La Verpillière :

Comme indiqué dans le dossier, « le raccordement à la piste cyclable de la RD1006 s'effectuerait non par une traversée à niveau, mais par un passage inférieur, sous la RD1006 et la piste cyclable existante »

- La traversée du carrefour giratoire RD126 / RD1006 avec un trafic de l'ordre de 20 000 véh/jour sur la déviation RD1006 est en effet rédhibitoire pour les piétons et cyclistes.
- De ce giratoire au futur Pôle d'Échanges des Mobilités (PEM) existe l'ancienne RD126 aujourd'hui avenue du Général Giraud sur 1,2 km environ à intégrer à l'itinéraire cyclable. Il faut assurer une très bonne continuité cyclable double sens.
- Réduire au maximum la longueur de la boucle de raccordement à la voie verte existante pour rejoindre l'aménagement cyclables sur le pont de l'autoroute A43 en rapprochant le passage sous la RD1006 le plus possible du giratoire.
- Faire une étude spécifique avec AREA pour élargir la voie verte sur le pont de l'autoroute car le croisement est difficile puisqu'il n'y a pas la largeur de 3 m. En cas de choc le basculement d'un cycliste au-dessus de la rambarde au-dessus de la circulation autoroutière est possible.

ROND-POINT DE LA VERPILLIÈRE



Côté Frontonas,

- Du panneau 70 km/h sur la RD126 avant l'extrémité du projet, au carrefour avec la RD123, soit 850 m environ, l'urbanisation proche avec ses entrées/sorties et la proximité du village permet d'intégrer les aménagements cyclables sous réserve de mettre la voie à 50 km/h. Cela est cohérent avec les 50 km/h sur la RD123.
- Il est impératif de concevoir la phase de continuité jusqu'au centre du village avec la vitesse maximale de 50 km/h avant le bourg et de zone 30 dans le village.

ENTRÉE DE FRONTONAS



Outre la mise en sécurité pour le trafic routier, une « voie verte » entre les deux communes permet d'envisager

- un trafic « modes actifs »
- un raccordement à la « voie verte de la Bourbre » dès lors que celle-ci continuera d'être prolongée comme prévu vers Satolas et au-delà, donc un maillage élargi de ces voies

EN CONCLUSION

Avec ce projet, le maillage des voies vertes en Nord-Isère continuera à se développer. Une fois réalisé ce sera une réelle invitation à recourir à des modes doux sur cet itinéraires à l'encontre de la situation dissuasive actuelle. Une condition nécessaire à ces pratiques, sur des itinéraires propices :

- à l'itinérance ou les loisirs, ainsi qu'à la promotion d'un réel tourisme local, y compris depuis les gares qui jalonnent la vallée ou même celles à venir depuis Crémieu vers Lyon.
- aux déplacements quotidiens, en ville et dans le village, vers les zones industrielles ou artisanales de La Verpillière et de Frontonas, mais aussi tout particulièrement pour accéder au PEM de La Verpillière.

Nous ne pouvons que souhaiter au plus tôt cette réalisation, **sans glissements de planning esquissé**. Sans doute aussi les Plans des Mobilités de la CAPI ou des Balcons pourront être amendés en conséquence.

Ce projet est sous maîtrise d'ouvrage CD38, mais il implique aussi coordination et collaboration des 2 EPCI (CAPI et CC BdD) aujourd'hui Autorités organisatrices des mobilités (AOM), lesquelles élaborent leur politique modes actifs dont pour les itinéraires sécurisés vélos/VAE.

Prolongeant ce projet :

Nous demandons aussi un Schéma directeur des voies vertes en Nord-Isère (SDVNI) :

La ViaRhôna, la Ligne verte entre Crémieu et Arandon, la VV de La Bourbre, la VV des 4 gares, la future VV de Meyzieu à Crémieu proche du futur Tram-Train Lyon ⇔ Crémieu et autres projets réalisés ou en cours sont le fondement de ce Schéma directeur.

Nous profitons de notre avis pour demander avec insistance l'avancement du projet de PEM de La Verpillière comprenant l'aménagement d'un itinéraire complet et sécurisé pour vélo/VAE entre Villefontaine et la gare.

L'AMdNI demande à être partie prenante de instances de suivi de ces projets.