

Compte rendu de la réunion du 17 avril 2013.

PROLONGEMENT DU TRAM T3 - INFORMATION/SENSIBILISATION DES HABITANTS DE NOTRE TERRITOIRE

Sommaire :

- Prolongement du tram T3 : Information / sensibilisation des habitants de notre territoire
- Étude complémentaire sur le prolongement du tram T3

JANNEYRIAS (Voir article de presse en annexe 1)

La réunion d'information qui s'est déroulée le 11 avril, salle des Glycines, en présence de plusieurs élus de la commune, a permis de faire le point sur ce projet de prolongement du tram T3.

Le Collectif PARFER LYON <=> CREMIEU a notamment fait part des informations obtenues lors de la réunion du 2 avril dernier sur le déroulement de l'étude lancée par le CG 38 sur le prolongement du tram T3 (voir détail de ces points en pages 2 et 3).

M. GIMEL, Maire de JANNEYRIAS a rappelé son attachement à ce projet en précisant notamment que la commune avait prévu les réserves de terrain nécessaires dans son P LU

pour permettre d'installer un parking relais à côté de l'arrêt du futur tram. Il a également indiqué que ce projet de prolongement du tram T3 était cité très régulièrement dans les réunions de concertation animées par le Préfet de Région concernant les territoires situés autour de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry. Il a confirmé les informations données par le Collectif PARFER LYON <=> CREMIEU sur le fait que les bus assurant la liaison Crémieu-Lyon pourraient à l'avenir utiliser la nouvelle déviation et ainsi ne plus traverser le centre de la commune.

Les questions ont été nombreuses comme toujours, montrant ainsi l'intérêt de la population pour ce projet.



Remerciements aux communes de :

CHAVANOS, COLOMBIER-SAUGNIEU, JANNEYRIAS, SAINT ROMAIN DE JALIONAS, TIGNIEU - JAMEYZIEU, TREPT, VILLEMORIEU,

pour l'aide apportée à la communication du Collectif.



7e réunion d'information : JANNEYRIAS, Salle des Glycines, le 11 avril 2013.

SAINT ROMAIN DE JALIONAS (Voir article de presse du 19/4 et rectificatif du 22/4 en annexe 2)

La réunion d'information s'est tenue le 17 avril dans la salle du Conseil de la Mairie en présence de plusieurs élus.

M. BLEROT, Maire de SAINT-ROMAIN DE JALIONAS a remercié le Collectif PARFER LYON <=> CREMIEU pour sa connaissance du dossier et sa ténacité dans la conduite des actions qu'il mène depuis plusieurs années. Il a indiqué sa préférence pour la solution tram

qui présente à ses yeux de nombreux avantages. Il a également précisé qu'il était illusoire de considérer possible la solution consistant à remplacer ultérieurement par un tram un bus utilisant l'emprise du CFEL, rejoignant ainsi les positions défendues par le Collectif PARFER LYON <=> CREMIEU.

L'information donnée par le Collectif PARFER LYON <=> CREMIEU sur le fait que

Prochaine Réunion

**Vendredi
24 mai 2013
à 20 h 30**

**VILLEMORIEU
salle polyvalente
(après la réunion d'information)**

le cabinet SYSTRA n'indiquerait aucune solution préférentielle dans sa conclusion a amené de nombreuses réactions des personnes présentes à cette réunion.

Il en a résulté plusieurs propositions sur les nouvelles actions qui devraient être menées à l'avenir pour faire avancer ce projet.



8e réunion d'information :

SAINT ROMAIN DE JALIONAS, le 17 avril 2013, Salle du Conseil de la Mairie

La prochaine réunion d'information est prévue à **VILLEMOIRIEU le vendredi 24 mai prochain à 19 h dans la salle polyvalente** à côté de la Mairie et en présence de son maire **M. HOTE**.

ÉTUDE COMPLÉMENTAIRE SUR LE PROLONGEMENT DU TRAM T3

Le Collectif PARFER LYON ⇔ CREMIEU a été convié à une réunion de lancement le 2 avril dernier pour faire le point avec le CG38 et le cabinet SYSTRA sur cette nouvelle étude.

Étaient présents, M. RAMBAUD, Vice-président du CG38 en charge des transports et de la mobilité, M. MONNET et Mme. SARRET, respectivement Directeur adjoint et Chargée de projets à la Direction de la mobilité du CG38, M. LE BOT, Chef de projet en charge de l'étude du cabinet SYSTRA et MM. Maurin, Nartz et Mansiaux pour le Collectif PARFER LYON ⇔ CREMIEU..

Nous avons constaté que cette réunion avait été organisée spécifiquement pour le Collectif PARFER LYON ⇔ CREMIEU. et qu'il en serait de même pour les 2 autres réunions prévues alors que nous devions être convié aux réunions du Comité de pilotage composé d'élus. Nous adressons un courrier à ce sujet à M. RAMBAUD (voir annexe 3)

SYSTRA a présenté le planning de l'étude et la méthodologie retenue : **ÉTUDE RÉALISÉE DE MI-FÉVRIER À FIN JUIN 2013 EN 4 PHASES :**

1. **Analyses préliminaires (terminée) :** prise de connaissance du dossier, recon-

naissance du terrain, interview des acteurs concernés

2. **Études d'exploitation (de mi-mars au 20 mai) :** étude de la faisabilité technique de chacun des scénarios

3. **Études des aménagements et infrastructures (de début mai à mi-juin) :** identification des travaux et matériels nécessaires

4. **Études financières sur la base du résultat de la phase précédente + gouvernance (du 20 mai à fin juin).**

Les principaux points que nous retenons de cette réunion sont les suivants :

➤ SYSTRA et le CG 38 conviennent que le scénario de tram avec rupture de charge à Meyzieu ZI (tram indépendant de T3 assurant la liaison Crémieu -Meyzieu ZI) ne présente pas d'intérêt en termes de coût du projet et de temps de parcours. Ils considèrent que c'est une solution de rechange au cas où le prolongement du tram T3 ne puisse être mis en œuvre (infaisabilité technique ou refus du SYSTRAL d'assurer ce prolongement). Cette

solution pourrait selon eux permettre d'utiliser des rames plus adaptées au profil périurbain de notre territoire (distance assez importante entre 2 arrêts).

➤ Les croisements de route avec l'emprise du CFEL sont nombreux entre Meyzieu ZI et Crémieu. La législation a évolué ces dernières années, interdisant la création de nouveaux passages à niveau. Le cas des trams est particulier et peut permettre d'obtenir des dérogations : SYSTRA vérifiera s'il y aura ou pas nécessité de créer certains ouvrages pour éviter ces passages à niveau.

➤ SYSTRA établira un chiffrage complet des coûts des 4 scénarios en fonction des conditions d'exploitation qu'il aura défini et des matériels et infrastructures qui en résulteront.

Il y a lieu d'ajouter les réponses suivantes aux questions que nous avons posées, réponses plus que décevantes et ne correspondant pas à nos attentes :

➤ Le cabinet SYSTRA ne proposera pas de scénario préférentiel dans ses conclusions. M. RAMBAUD a précisé que SYSTRA avait comme seule

mission d'apporter des éléments techniques, d'affiner les coûts du projet et de proposer une possible gouvernance pour chacun des 4 scénarios prévus, et que ce serait aux politiques de choisir le scénario à retenir et mettre en œuvre.

Le Collectif PARFER LYON ↔ CREMIEU estime que ce scénario préférentiel, souvent présent dans ce type d'étude, aurait permis de faciliter le choix des élus. Nous allons donc continuer à avoir plusieurs scénarios en parallèle, non plus 2 comme c'était le cas depuis la conclusion de Transétude de 2007, mais cette fois 4 : **il faudra donc une forte volonté politique des élus locaux et une forte mobilisation de la population pour que le projet de tram ne s'enlise pas et voit le jour dans un délai raisonnable.**

- Il est tout à fait possible qu'avec les scénarios bus, ces derniers utilisent les déviations de Janneyrias et de Pusignan et ne traversent donc pas le centre-ville de ces 2 communes : **5 000 personnes seraient concernées par cette dégradation de l'offre de transport collectif.**

- Le scénario de simple réaménagement des lignes TransIsère 1980 et 1990 nous avait été annoncé comme une solution provisoire avant mise en œuvre d'une solution durable utilisant l'emprise du CFEL. Le CG 38 considère que ce scénario pourrait être mis en œuvre comme une solution définitive, **ce qui serait contraire à ce qui nous avait été annoncé et sans aucun rapport avec les besoins de transports collectifs performants et efficaces nécessaires à notre territoire.**

- Il n'est pas prévu que l'étude prenne en compte un phasage dans le temps du prolongement du tram T3 avec une 1^{ère} étape à Tignieu Collège et un prolongement ultérieur jusqu'à Crémieu. Cette option a souvent été mis en avant par les élus (elle figure dans le SCOT voté en 2007) et le Collectif PARFER LYON ↔ CREMIEU a toujours accepté ce phasage qui permettrait de répondre aux besoins importants de l'Agglomération Pontoise en limitant d'une manière significative le coût du projet.

- SYSTRA n'est pas mandaté pour reprendre les estimations de

fréquentation qui seront seulement réajustées si nécessaire. Ces estimations ont été calculées sur la base de l'enquête de déplacement des ménages de 2006 et beaucoup de paramètres ont changé depuis : forte augmentation du coût des carburants, augmentation des embouteillages, plus grande sensibilisation de la population à la protection de l'environnement.

Le Collectif PARFER LYON ↔ CREMIEU regrette cette position d'autant plus que toutes les statistiques montrent une sensible augmentation de la fréquentation des transports en commun ces dernières années lorsque l'offre est à la hauteur de l'attente des usagers.

- Le Collectif PARFER LYON ↔ CREMIEU ne sera pas interviewé par SYSTRA comme cela est normalement prévu dans le cahier des clauses particulières. Après discussion il est convenu que le Collectif fera une note à SYSTRA pour lui faire part de ses commentaires sur le projet ([voir cette note en annexe 4](#))

Fin de CR

Le Collectif souhaite renforcer son réseau de bénévoles

participation aux réflexions et décisions du Collectif, à la préparation des réunions d'informations, ...)

Les volontaires sont les bienvenus !

merci de contacter Gérard Maurin (04 78 32 61 79) ou

NORD-DAUPHINÉ

JANNEYRIAS

Prolongement du tram T3 : la population est pour



Toute la population de l'agglomération est concernée par ce projet. L'arrivée du tramway à Crémieu revêt plusieurs avantages comme une très faible pollution, des temps de trajet plus courts et la ponctualité...

Le prolongement du tram T3 jusqu'à Crémieu était le sujet de la réunion d'information organisée jeudi à la salle des Glycines par le collectif Parfer Lyon-Crémieu.

Au côté de Gérard Maurin, c'est le maire Daniel Gimel qui a ouvert la séance en rappelant que l'intérêt de sa commune pour le projet s'est déjà concrétisé par une réserve de terrains communaux lors de l'élaboration du PLU. Après avoir fait l'historique de la ligne de chemin de fer de l'Est lyonnais (CFEL), André Mansiaux a déclaré que la population de l'agglomération pontoise était globalement favorable à la solution ferrée. Il a également affirmé que le tramway peut être financière-

ment viable en apportant des avantages comme une très faible pollution, des temps de trajet plus courts et la ponctualité. S'il a l'appui de la plupart des élus, le prolongement ferré est toujours en concurrence avec un projet alternatif de bus en site propre qui a les faveurs du conseil général.

1 300 sympathisants

Lancée en février, une étude complémentaire confiée au cabinet Systra doit permettre de vérifier la faisabilité des différents modes de transports collectifs envisagés et d'en évaluer le coût. Fort du soutien de 1 300 sympathisants, le collectif souhaite que le scénario du tram T3 soit retenu. □

ISLE-CRÉMIEU

SAINT-ROMAIN-DE-JALIONAS

Tramway à Crémieu : réunion demain soir

Une réunion d'information ayant pour objectif d'informer la population et les élus sur le projet de prolongement du tram T3 de Meyzieu ZI jusqu'à Crémieu aura lieu demain à Saint-Romain-de-Jalionas, dans la salle de la mairie, à 18h30. Elle va permettre de mettre en évidence que ce projet, même s'il a l'appui de la plupart des élus et de la population, n'est toujours pas programmé et qu'il est même toujours en concurrence avec un projet alternatif de bus en site propre qui a les faveurs du conseil général de l'Isère.

Les intervenants du collectif Parfer (Gérard Maurin et André Mansiaux) veulent montrer que ce projet de pro-

longement de tram peut être financièrement viable et qu'il apporte des avantages importants (très faible pollution, temps de trajet court, ponctualité...).

Une étude complémentaire, dont la proposition avait été faite dès fin 2010 par le collectif, a été lancée en février par le conseil général de l'Isère. Elle doit permettre de vérifier la faisabilité technique des différents modes de transports envisagés et d'évaluer les coûts. Selon le collectif, un engagement fort et unanime des élus et le soutien de la population seront indispensables pour que le scénario de prolongement du tram T3 soit retenu. □

Le Dauphiné Libéré

Vendredi 19 avril 2013 page 13

NORD-DAUPHINÉ

ISLE-CRÉMIEU

Tram à Crémieu : ça patine



Elus et simples citoyens sont venus suivre les derniers rebondissements concernant un projet né il y a douze ans déjà...

Rien n'est gagné. Tel était le leitmotiv mercredi en mairie de Saint-Romain-de-Jalionas, où le collectif Parfer présentait les derniers rebondissements concernant le projet de prolongement du tram T3 de Meyzieu ZI jusqu'à Crémieu.

Rien ne semble acquis en effet après la réunion du 2 avril, avec Didier Rambaud, vice-président du conseil général de l'Isère, et le responsable de l'étude du cabinet Systra. Contrairement à ce qu'espérait le collectif Parfer Lyon-Crémieu, le cabinet Systra ne proposera pas en conclusion de son étude une solution préférentielle parmi les quatre scénarios étudiés, à savoir : une simple réorganisation des lignes TransIsère actuelles, l'utilisation de bus rou-

lant d'une manière partielle sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée, un tram indépendant allant de Crémieu à Meyzieu ZI et le prolongement du tram T3.

Une étude qui contrarie

Cette absence d'orientation ne va pas faciliter la tâche des élus qui devront en temps utile choisir le scénario qui leur semblera le plus adapté, ce qui ne peut qu'entraîner des délais supplémentaires dans le lancement du projet. Contrairement à ce qui était prévu initialement, il est envisagé pour le scénario bus que la ligne ne traverse pas le centre-ville de Pusignan et Janneyrias, mais utilise la nouvelle déviation, entraînant une forte dégrada-

tion de l'offre de transport collectif pour les 5 000 habitants de ces deux communes. Autre déception, par rapport à ce qui avait été annoncé et écrit par le CG38, le scénario de simple réorganisation des lignes actuelles TransIsère ne devrait pas être une solution provisoire mais une solution définitive.

En outre, l'étude ne prendra pas en compte l'option envisagée depuis plusieurs années, de réaliser le projet de prolongement du tram. Cette option qui a la faveur de nombreux élus du territoire, pourrait pourtant permettre dans un premier temps de répondre aux importants besoins de l'agglomération pontoise tout en limitant d'une manière significative le coût du projet. □

ISLE-CRÉMIEU

Précision concernant le projet de tram

■ Dans un article publié dans nos colonnes, vendredi, nous indiquions que "l'étude [du cabinet Systra] ne prendra pas en compte l'option envisagée depuis plusieurs années de réaliser le projet de prolongement du tram". Ce qui est faux. L'étude ne prendra pas en compte l'option de réaliser le projet de prolongement du tram en deux étapes : Meyzieu ZI/Tignieu et Tignieu/Crémieu.

Rectificatif publié dans l'édition du lundi 22/04/2013 dans la rubrique LOCALE EXPRESS en page 13

	COLLECTIF PARFER LYON <=> CREMIEU	
	Chez Monsieur Gérard MAURIN Résidence des Chênes 4, chemin des toumes 38230 TIGNIEU-JAMEYZIEU	Téléphone : 04 78 32 61 79 Adresse e-mail lparfer@gmail.com Et retrouvez-nous aussi sur le net http://www.parfer-lyon-cremieu.org

Tignieu-Jameyzieu, le 25 avril 2013

Monsieur Didier RAMBAUD
 Vice-président du Conseil Général de l'Isère, chargé des transports
 et des déplacements
CONSEIL GENERAL de l'ISERE
 Hôtel du Département
 7 Rue Fantin-Latour B.P. 1096
 38022 Grenoble Cedex1

OBJET : «Participation du Collectif PARFER LYON ↔ CREMIEU au Comité de Pilotage de l'Expertise technique d'une prolongation de la ligne T3 du tramway du SYTRAL sur l'emprise du CFEL entre Meyzieu ZI et Crémieu »

Monsieur le Président,

Comme vous nous l'avez indiqué lors de la réunion de lancement du 2 avril dernier, nous avons bien noté que nous serions conviés à 2 réunions complémentaires, l'une à mi étape de l'étude et l'autre en fin d'étude et que ces réunions seront spécifiquement organisées pour le Collectif.

Nous vous demandons que notre Collectif soit en fait convié aux 2 réunions du Comité de pilotage composé d'élus qui sont programmées aux mêmes échéances (fin de la mission 2 vers le 20 mai et fin de la mission 4 fin juin). Au-delà du fait que cela serait conforme à ce que vous nous aviez indiqué avec M. MONNET lors de la réunion du 11 juillet 2012, il nous semble que cela serait profitable à tous les participants à ces réunions et cela éviterait de plus leur multiplication. Nous vous rappelons que le Collectif avait été ainsi convié aux réunions du Comité de pilotage de l'étude Transétude.

Nous vous remercions par avance de nous informer de la date et du lieu de tenue de ces 2 prochaines réunions et nous vous rappelons la décision prise le 2 avril de nous communiquer à l'avance les présentations faites durant ces réunions de manière à les rendre plus constructives.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre haute considération.

Pour le Collectif PARFER LYON <=> CREMIEU

André MANSIAUX

Pour le prolongement jusqu'à CREMIEU de la ligne ferrée de l'est lyonnais



EXPERTISE TECHNIQUE D'UNE PROLONGATION DE LA LIGNE T3 DU TRAMWAY DU SYTRAL SUR L'EMPRISE DU CFEL ENTRE MEYZIEU ET CRÉMIEU

Commentaires du Collectif PARFER LYON ↔ CREMIEU au cabinet SYSTRA : 25 avril 2013

1. DIFFÉRENTS SCÉNARIOS

1-1 Scénario SR1 Transisère

Nous n'avons aucun commentaire concernant ce scénario n'ayant aucun rapport avec le prolongement de la ligne T3 sur l'emprise du CFEL objet de l'expertise. Nous ne concevons ce scénario que comme une solution provisoire avant la réalisation de ce prolongement.

1-2 Scénario SR2 CHNS

Nous avons été surpris de constater que vous envisagez de ne pas faire passer les cars par les centres villes de Janneyrias et de Pusignan. En effet cette variante n'est pas prévue dans le Cahier des clauses particulières de l'expertise et par ailleurs Transétude ne l'avait pas conservé dans les conclusions de son étude.

Nous attirons votre attention sur le fait que cette solution entraînerait une forte dégradation de l'offre de transport collectif offerte aux 5 000 personnes habitant ces 2 communes.

La déviation de Janneyrias étant à 2 fois 1 voie entre le Piarday et le giratoire situé au sud de Villette d'Anthon, il existe un risque significatif de ralentissement ou de blocage de la circulation (trafic aux heures de pointe et/ou accident) sur cette portion, ce qui pourrait compromettre la ponctualité des cars et ne plus permettre d'assurer correctement la correspondance avec les tram T3 à Meyzieu ZI.

L'argument mis en avant sur le fait que ce scénario routier pourrait être une première étape avant une réalisation ultérieure d'une liaison ferrée ne nous semble pas recevable pour les raisons suivantes :

- les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison ferrée empêcheraient l'exploitation du CHNS pendant une longue durée (1 an et demi à 2 ans) laissant la population sans solution, ce qui ce serait inacceptable
- le scénario de prolongement du tram T3 ayant été repoussé à une date indéfinie, le risque est important que le SYTRAL, comme il l'a fait depuis plusieurs années, ne le prenne pas en compte dans ses prévisions, augmentant ainsi les risques de rendre ce prolongement techniquement infaisable.

1-3 Scénario SF1 avec rupture de charge

Ce scénario ne se justifie que comme une alternative au scénario de prolongement du tram T3 (sans rupture de charge) au cas où ce dernier ne pourrait se faire (refus du SYTRAL et/ou infaisabilité technique).

Comme nous l'avons précisé lors de la réunion du 2 avril, il aurait été préférable de n'étudier ce scénario qu'après l'éventuel constat de l'impossibilité de réaliser la prolongement du tram T3,



EXPERTISE TECHNIQUE D'UNE PROLONGATION DE LA LIGNE T3 DU TRAMWAY DU SYTRAL SUR L'EMPRISE DU CFEL ENTRE MEYZIEU ET CRÉMIEU

Commentaires du Collectif PARFER LYON ↔ CREMIEU au cabinet SYSTRA : 25 avril 2013

car ce scénario avec rupture de charge ne présente a priori aucun intérêt (durée de parcours jusqu'à Lyon plus longue et coût plus élevé en fonction de l'impossibilité de mettre en commun avec la ligne de tram T3 des rames, un centre de maintenance et du personnel).

Le fait que ce scénario présente l'avantage de pouvoir éventuellement utiliser des rames (type tram-train) plus adaptées à la configuration des lieux (parcours relativement long avec des distances importantes entre les arrêts) ne nous semble pas pertinent. Quel serait en effet l'intérêt d'avoir des rames pouvant rouler plus vite si en final ce gain de temps était largement annulé par le temps associé à la rupture de charge (5 à 10 mn) ? Par ailleurs une vitesse élevée entre les arrêts poserait problème à la traversée des routes en fonction de la nouvelle législation en vigueur : des ouvrages permettant d'éviter des passages à niveaux sont à notre avis à proscrire ou à éviter au maximum pour ne pas entraîner de surcoût du projet.

1-4 Scénario SF2 sans rupture de charge (« vrai » prolongement du tram T3)

Ce scénario défendu par notre Collectif depuis plus de 12 ans est celui prévu dans la DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, dans le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné et dans le Schéma multimodal des transports et infrastructures du Nord Isère.

Ce scénario a été très récemment confirmé dans le document que le SYMBORD a adressé au Préfet concernant sa contribution à la modification de la DTA suite aux réflexions menées sur la « Plaine de Saint-Exupéry ».

Afin que le temps de parcours soit le plus court possible entre le Nord-Isère et Lyon Part Dieu, nous pensons qu'il y a lieu de prendre en compte les éléments suivants :

- optimisation du nombre d'arrêts entre Meyzieu ZI et Crémieu pour limiter les temps d'arrêt tout en permettant au plus grand nombre d'être à une distance raisonnable des arrêts prévus. Il nous semble qu'il y aura lieu, notamment dans l'Agglomération Pontoise, de privilégier les moyens de rabattement vers un nombre limité d'arrêts (mise en place de navettes, pistes cyclables avec solutions adaptées pour garer les vélos aux arrêts du tram, ...). Il y aurait lieu de prendre en compte dans cette détermination du nombre d'arrêts et de leurs emplacements les options retenues par plusieurs communes qui ont prévus des réserves foncières dans leur PLU pour servir de parc relais pour le tram (Janneyrias, Pusignan, Tignieu-Jamezieu, ...)
- possibilité que toute ou partie des rames provenant du Nord Isère (ou y allant) soit de type direct entre Meyzieu ZI et Lyon Part-Dieu (avec un seul arrêt à la Soie).

Nous attirons votre attention sur le fait que selon les informations en notre possession (étude d'avant-projet d'aménagement de la ligne T3 de fin 2010), ce serait le futur nouveau quai de Meyzieu ZI qui accueillerait notamment les futurs T3 directs. Ce quai excentré et situé au sud de l'emprise du CFEL pourrait rendre compliqué le prolongement des T3 directs vers le Nord-Isère. Nous doutons par ailleurs de l'intérêt de réaliser un terminus partiel à Tignieu Collège, certaines rames s'y arrêtant les autres poursuivant jusqu'à Crémieu, ce qui rendrait le tram beaucoup moins attractif au niveau de Crémieu en raison d'une fréquence beaucoup trop faible des rames.



EXPERTISE TECHNIQUE D'UNE PROLONGATION DE LA LIGNE T3 DU TRAMWAY DU SYTRAL SUR L'EMPRISE DU CFEL ENTRE MEYZIEU ET CRÉMIEU

Commentaires du Collectif PARFER LYON ↔ CREMIEU au cabinet SYSTRA : 25 avril 2013

En outre, s'il avait que les prévisions de fréquentation entre Crémieu et Tignieu-Jamezieu soient trop faibles à court/moyen terme, il nous semble qu'il serait préférable de réaliser le projet en 2 étapes avec en première étape un terminus provisoire à Tignieu Collège. Cette solution permettrait de diminuer d'une manière significative les coûts d'infrastructure et d'exploitation. Le cabinet Altermodal avait ainsi montré dans son analyse d'optimisation des coûts qu'il était possible dans ce cas d'avoir un budget équilibré sans augmentation de la fiscalité autre que la mise en place du Versement transport sur le périmètre de l'AOT.

2. AUTRES POINTS

Prévision de fréquentation

- Comme nous l'avons indiqué lors de la réunion du 2 avril, nous regrettons qu'aucune nouvelle étude de fréquentation ne soit prévue. Les prévisions de fréquentation ont été définies en 2006 par Transétude sur la base de l'Enquête Ménages Déplacements de cette même année. De nombreux paramètres ont évolué depuis cette date et peuvent changer d'une manière significative les habitudes de déplacement des personnes (forte augmentation du coût des carburants, embouteillages plus nombreux, sensibilisation à l'environnement, ...). Ces changements de comportement ont permis ces dernières années d'avoir d'une manière générale une hausse sensible de la fréquentation des transports en commun de toute nature lorsqu'ils étaient efficaces et adaptées aux besoins de la population.
- Nous attirons de plus votre attention sur le fait que vous avez considéré (voir présentation de votre réunion technique du 15 mars 2013), comme l'avait fait Transétude, que la zone de chalandise du tram se limitait aux 8 communes situées directement le long de l'emprise du CFEL (Pusignan, Janneyrias, Charvieu-Chavagneux, Pont de Chérucy, Tignieu-Jamezieu, Saint-Romain de Jalionas, Villemoirieu et Crémieu), représentant une population de 30 800 habitants en 2009. Le Cahier des Clauses Particulières étend ce périmètre aux 3 communes de Chavanoz, Villette d'Anthon et Colombier Saugnieu représentant un complément de 10 700 habitants, soit 1/3 de population en plus. Nous vous précisons de plus, comme nous l'avons constaté lors de nos contacts avec les habitants et les élus que d'autres communes hors de ce périmètre étendu sont également fortement intéressées. Il s'agit notamment des communes de Loyettes (Ain) et de celles du plateau de l'Isle Crémieu.
- L'ampleur des programmations de construction de logements en cours ou prévues, en particulier sur l'Agglomération Pontoise (prévision par exemple de plus d'un millier de logements sur Charvieu-Chavagneux et Tignieu-Jamezieu) montre que notre territoire reste particulièrement attractif et que les prévisions d'augmentation de la population prévues au SCOT à l'échéance 2020 sont a priori tout à fait réalistes. Une bonne partie de ces nouveaux logements seront occupés par des personnes venant de l'agglomération lyonnaise et y travaillant, augmentant d'autant plus les besoins de transport collectif efficace pour éviter une saturation complète des routes.



EXPERTISE TECHNIQUE D'UNE PROLONGATION DE LA LIGNE T3 DU TRAMWAY DU SYTRAL SUR L'EMPRISE DU CFEL ENTRE MEYZIEU ET CRÉMIEU

Commentaires du Collectif PARFER LYON ↔ CREMIEU au cabinet SYSTRA : 25 avril 2013

Il nous semble très important que des prévisions réalistes soient prises en compte pour d'une part les intégrer dans les calculs de recette de billetterie et d'autre part avoir des ratios permettant de montrer l'intérêt d'un tel projet. Nous demandons en conséquence que vous fassiez les ajustements nécessaires par rapport aux chiffres de 2006 pour avoir des prévisions de fréquentation prenant compte l'ensemble des éléments indiqués ci-dessus.

Nota : nous attirons votre attention sur le fait que votre document de présentation du 15 mars 2013 indique page 11 d'une manière erronée que les prévisions d'augmentation de la population sont celles à l'horizon 2030. Il s'agit en fait de prévisions à l'horizon 2020.

Aspects économiques

- Nous avons bien noté lors de notre réunion du 2 avril que vous alliez refaire un chiffrage complet pour chacun des 4 scénarios à partir de la définition des infrastructures et matériels découlant de l'exploitation retenue dans votre étude.
- Nous souhaitons que vous établissiez, comme l'avait fait le cabinet Altermodal, une évaluation des marges de manœuvre permettant de réduire les coûts du projet (prêts bonifiés, financement partiel de l'Etat dans le cadre des appels à projet TCSP, ...).
- Nous souhaitons également que la présentation des coûts permette de définir facilement et d'une manière la plus juste possible le coût du prolongement du tram T3 jusqu'à Tignieu-Jamezieu en 1^{ère} étape.

Pour le prolongement jusqu'à CREMIEU de la ligne ferrée de l'est lyonnais

REJOIGNEZ NOUS !

COMMENT FAIRE ?

Découpez le bulletin ci-dessous et envoyez le, dûment complété, au Collectif PARFER Lyon<=>Crémieu à l'adresse suivante :

	COLLECTIF PARFER LYON <=> CREMIEU	
	Chez Monsieur Gérard MAURIN	Téléphone : 04 78 32 61 79
	Résidence des Chênes	Adresse e-mail lcparfer@gmail.com
	4, chemin des tournes 38230 TIGNIEU-JAMEYZIEU	Et retrouvez-nous aussi sur le net http://www.parfer-lyon-cremieu.org

et éventuellement, joignez lui un chèque d'un montant à votre convenance, les cotisations étant libres et facultatives.

Les chèques doivent être émis à l'ordre de « Association Desserte Urbaine et Cadre de Vie » ou « Association DUCV » car le Collectif n'étant pas une association n'a pas la possibilité d'avoir de compte en banque, et c'est cette association qui assure sa gestion financière. La remise d'espèces peut également être effectuée lors des réunions mensuelles.

Merci de ne pas omettre de nous préciser outre vos nom et prénom, votre ville pour que nous puissions connaître la répartition géographique de nos soutiens, et de nous donner une adresse Email **valide** afin de nous permettre de vous informer plus régulièrement.



Je soutiens l'action du Collectif PARFER LYON <=> CREMIEU

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code Postal :

Ville :

Téléphone fixe :

Téléphone portable :



E-mail :

@

SIGNATURE :

Je fais un don* de € :

**libre et facultatif, les chèques doivent être émis à l'ordre de
« Association Desserte Urbaine et Cadre de Vie »
ou « Association DUCV »*