

27 Novembre 2019 – Lyon Crémieu ParFer Pusignan

Réunion publique en présence des citoyens et des élus

M. Gilbert Marboeuf, maire de Pusignan, élu à la CC de l'Est Lyonnais

M. Alain Moyne-Bressand, maire de Crémieu

M. Philippe Nartz, élu à Crémieu,

M. Jean-Louis Sbaffe maire de Tignieu,

M. Gilbert Pommet, élu à Tignieu,

M. Jean-Yves Mazabrard, élu à la mairie de Tignieu, élu à la CC des Balcons du Dauphiné.

M. Patrick Cossiaux, adjoint à la mairie de Villemoirieu.

Excusés : Région Auvergne Rhône Alpes (lien téléphonique avec le collaborateur de Mme Guibert), Mme Dubromel, directrice transports nouveaux projets de la Région, M. Kimelfeld, président de la Métropole de Lyon, M. Vidal, président de la communauté de communes de l'Est Lyonnais, M. Quiniou, maire de Meyzieu et élu SYTRAL et SMT AML (syndicat mixte des transports de l'aire métropole lyonnaise), Mme Bouzerda, présidente du SYTRAL.

Remerciements aux élus et aux services de la Ville de Pusignan qui nous accueille dans la salle Jules Verne du nom du grand écrivain du 19<sup>ème</sup> siècle, dont la littérature retrace les grands progrès scientifiques de son époque et aux communes qui ont relayé l'information pour cette soirée.

Remerciements aux personnes présentes.

Présentation sous forme de diaporama des résultats du questionnaire.

Les commentaires et observations formulés à la fin des questionnaires sont également exposés.

Puis le débat s'ouvre avec les questions de la salle :

-1ère question : - Il y a quelques années, le bus à haut niveau de service (BHNS) était dans les réponses apportées par la Région. Où en est-on aujourd'hui ?

M. Moyne Bressand répond qu'en mars 2017, il avait organisé une réunion avec M. Mignola, vice-président chargé des Transports à la Région et effectivement à cette période, la réponse était « le tram coûte trop cher, ce sera un BHNS ». Lyon Crémieu ParFer (LCP) avait participé à cette réunion.

Or, cet été, LCP a provoqué une visite technique du tracé existant en sa présence pour les techniciens de la Région et du SMT AML. Mme Dubromel directrice transports de la région AURA et d'autres techniciens ont constaté la faisabilité du projet et indiqué que le prolongement du tram n'était pas à écarter.

Hier, M. Moyne Bressand a eu un échange téléphonique avec M. Figuet qui précisait que l'étude avance favorablement. Il va reprendre contact avec M. Figuet pour faire avancer ce projet. Félicitations à LCP pour son énergie. Remerciements aux élus. Le projet peut avancer grâce à nous tous.

C'est une chance de disposer de l'emprise qui appartient au département.

La visite du mois de juillet a été très positive pour la Région. Les coûts peuvent être réduits. Les citoyens sont très en attente de ce mode de transport.

LCP : a rencontré Mme Guibert vice-présidente aux Transports et l'a alerté sur les problèmes engendrés par un BHNS. M. Zuccarello précise que l'étude en cours porte sur les deux solutions : bus et tram. M. Moyne Bressand rappelle l'erreur commise dans le tracé du Rhône Express, non conforme au plan convenu, car il devait passer par Pusignan.

- 2ème question :-Tracé du tram ? Pour les habitations qui sont limitrophes, des mesures acoustiques sont-elles prévues ?

LCP en ce qui concerne le tracé, il suit le Chemin de Fer de l'Est Lyonnais. La voie est déjà existante et appartient au domaine public. Quand un projet se fait, les bureaux d'études prennent en compte les nuisances possibles. De plus une infrastructure en mono-voie avec double-voie à certaines gares pour faire croiser les rames occupe beaucoup moins de place en largeur que les 2 voies prévues pour les BHNS et amoindrit les vibrations.

Intervention d'un membre de LCP M. Juan Pablo Calvo, ingénieur en génie civil, expérimenté sur ce sujet. Il confirme que ce type de projet met en œuvre les nouvelles technologies pour éviter les nuisances sonores.

- 3ème question :-Choix du terminus ? Le Chemin de Fer de l'Est Lyonnais va jusqu'à Crémieu (Buisson-Rond)

L' élu de Villemoirieu pose la question du prolongement jusqu'à Crémieu. La Commune de Villemoirieu est très favorable au tram mais pour le terminus envisagé nous sommes sur un ENS espace naturel sensible (étang de la Besseye). Les communes de Villemoirieu et Saint Romain de Jalionas travaillent sur la réouverture du Marais depuis 2008, aménagent des sentiers, introduisent des pâtures, retrouvent et protègent des espèces remarquables de la faune et de la flore, organisent des visites pédagogiques en collaboration avec les associations de protection de l'environnement. L'ENS est traversé par les rails et il convient de réfléchir pour ne pas nuire au marais . La zone bénéficie d'un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope, l'enquête publique est terminée. Les associations de protection de l'environnement (Lo Parvi par ex) doivent être conviées à la réflexion sur le tram pour protéger le périmètre. Cet élu demande donc que le projet de tram dans son tracé respecte ce milieu fragile et souhaite être associé à son élaboration.

LCP : Nous sommes attachés à l'écologie, nous savons qu'en cas d'enquête publique les associations protégeant l'environnement comme Lo Parvi ou France Nature Environnement contribueront à préserver cet espace.

4-Question de la dévaluation des maisons ? Non pas de crainte ; en fait, c'est même l'inverse qui se produit, à savoir un renchérissement du foncier. A ce sujet, il conviendrait que les maires y soient vigilants, car plus l'immobilier augmente, plus les populations à faible revenus s'éloignent ce qui crée des besoins accrus en transport public.

Rappelons aussi que l'objectif est de développer les modes doux et de réduire la voiture « solo ».

5- comment résoudre les difficultés insupportables de circulation ? Expression de colère d'un usager, mes enfants sont grands et durant toute leur scolarité j'ai dû faire le trajet A/R jusqu'à ZI, aujourd'hui encore les bouchons sont énormes sur la déviation. « C'est le bazar »

M. Marboeuf répond sur les nuisances sonores : la technique aujourd'hui permet de les minimiser au maximum. Il répond également sur le « bazar » sur la déviation :

1. La création de la route à 4 voies a fait un appel d'air vers le Nord Isère. Je rejoins M. Moyne Bressand. On a fait des erreurs car simultanément on aurait dû prévoir les transports en commun au lieu de tout miser sur l'automobile.
2. Il rappelle aussi que lors du projet du Rhône express, la mairie de Pusignan était opposée au tracé actuel au sud de Pusignan mais préconisait celui du chemin de fer qui traverse la commune jusqu'en limite du Rhône et de l'Isère. La demande était d'utiliser le transport pour desservir le Nord Isère.

Pusignan attend avec impatience ce tram.

Aujourd'hui, entre la création d'un BHNS ou le prolongement du tram la question ne se pose pas c'est le tram qu'il faut choisir. Dans le PLU, la mairie a prévu les réserves foncières pour la création de deux arrêts.

Sur la question du foncier, M. Marboeuf expose l'importance de la concertation à un niveau suffisamment large, il faut agir ensemble. On constate aussi que le foncier augmente malgré tout.

6- le projet de prolongement du tram est-il concerné par le nœud ferroviaire : le projet du nœud ferroviaire de Lyon a rendu son étude. Pour l'instant pas de projet et pas de lien entre le tram T3 et son prolongement. On peut juste souligner que dans le projet il faudrait bien être attentif car une bifurcation pourrait être faite vers Lyon Saint Exupéry (même si cette éventualité est fort improbable vu l'opposition catégorique de la métropole).

7- quel consensus autour du projet des différentes instances ?

M. Moyne Bressand: la Région est compétente mais plusieurs partenaires sont concernés par le projet (SYTRAL, Métropole, les départements Rhône et Isère et les élus du Territoire du Nord Isère).

M. Marboeuf précise qu'en terme de financement, la Région apporte 50%, d'autres financements peuvent être trouvés. Mais c'est le fonctionnement qui coûte cher. Celui-ci est à penser. Le prix d'un ticket payé par l'utilisateur ne représente que 15 % du coût réel. Une grande part est prise en charge par les entreprises grâce au versement transport. Mais il reste encore un delta.

LCP : La compétence est à la Région qui peut réunir tous ces acteurs. Elle va prochainement organiser un tour de table entre les différents acteurs concernés par le projet. LCP a demandé à être membre du comité de pilotage. La population augmente dans l'est lyonnais. A nous de nous associer pour réfléchir ensemble et valoriser la dimension touristique de ce territoire (en préservant l'ENS de la Besseye).

Nous sommes en partenariat avec l'association Villeurbannaise Déplacements Citoyens qui porte également le prolongement du tram T3 vers l'agglomération Pontoise, et en a parlé encore ce soir lors de la réunion sur l'aménagement des transports sur les secteurs de Villeurbanne et de Vaulx en Velin.

8- Calendrier de l'opération ?

Difficile aujourd'hui de savoir combien de temps cela prendra.

LCP : on peut se reporter au projet du Lyon-Trévoux études-concertation-enquête-travaux mènent à 2025. Notre projet est plus simple et espérons qu'il puisse se réaliser plus rapidement (la plupart des ouvrages existent).

9- quelle incidence sur les contribuables ?

M. Marboeuf : concernant l'imposition, je ne vois pas comment on pourrait augmenter les impôts pour ce type de projet en tout cas ce ne sont pas les communes qui vont les augmenter.

10- Question de la saturation du tram : les trams sont déjà saturés pourquoi prolonger le T3, pourquoi pas créer un T7 ?

Réponse : les usagers du tram qui se garent à Meyzieu ZI ou Panettes viennent déjà de l'Est Lyonnais. Le T3 n'est pas surchargé si on le compare aux T1 et T2. Le scénario pourrait être de dédier des rames au départ de l'agglo de Pont de Chéry pour aller en direct à la Soie et Part-Dieu.

Tous ceux qui sont sur le long de la voie pouvaient imaginer qu'un jour un moyen de transport pourrait être mis en place sur cette voie.

Intervention de M. Sbaffe : personne aujourd’hui sur le territoire ne s’occupe de la question des mobilités alternatives à la voiture depuis la disparition de l’agence de la Mobilité Nord Isère. Il est important que les communautés de communes réfléchissent à la question à la mobilité douce : pistes cyclables, accès avec les vélos dans les transports en commun, navettes vers les transports publics, la commune de Tignieu a réservé du foncier pour un parking relais. La loi LOM va dans ce sens.

M. Marboeuf : La Communauté des communes de l’Est Lyonnais a lancé une étude autour de la mobilité douce. Les communes ont-elles prévu des surfaces dans les PLU pour les parkings relais ? Personne ne veut se retrouver dans la situation de Meyzieu ; il convient aussi que chaque commune fasse l’effort d’organiser l’acheminement de ses habitants vers les gares : navettes, vélo, marche à pied, covoiturage, etc

#### Autres interventions et échanges :

- Question du covoiturage

- inquiétude sur la circulation des voitures dans Pusignan : le projet arrive trop tard, il risque d’augmenter l’étalement urbain. Créer une ligne forte augmente le risque de voir un étalement urbain et d’augmenter l’auto-dépendance.

- M. Marboeuf : regrette qu’on raisonne toujours à l’envers car on fait ce type de projet sous la contrainte ! Les habitants sont déjà là. Il aurait fallu anticiper en créant les transports avant l’arrivée des habitants et non l’inverse.

Aujourd’hui il y a quand même urgence. Ce tram ne sera pas la solution miracle mais on ne va pas refuser qu’il passe par le territoire. La création d’un parking ne sera pas suffisant pour les gens des autres communes.

#### Témoignages

Je pense être la plus jeune dans cette assemblée, personnellement je ne veux pas de voiture. Nous, les jeunes, sommes nombreux à prendre le bus car nous ne voulons pas de voiture, ce n’est pas économique, ce n’est pas écologique.

- La pollution est aussi due aux transports poids lourds car de nombreuses plate formes d’entrepôts de marchandises viennent s’implanter sur le territoire.
- M. Zuccarello précise à ce sujet que dans le cadre du projet Noeud Ferroviaire Lyonnais Long Terme, il faut savoir qu’il y a aussi le Contournement Ferroviaire de l’Agglomération Lyonnaise qui permettra de remplacer le transport de marchandises effectué par des poids lourds par du Fret, le transport par poids lourds étant plus accidentogène et bien trop dense sur la rocade Est.
- J’ai habité à Meyzieu à côté du tram, fenêtres fermées, on n’entend rien. Dans le jardin c’est nettement supportable, bien plus que les avions.
- il y a urgence climatique : on est à un moment charnière ; on doit changer notre mode de vie et laisser nos peurs infondées (bruit ; hausse du marché immobilier, de la taxe foncière, etc). On a une responsabilité individuelle : avec les pics de pollution, il y a beaucoup de gens qui souffrent. Les particules fines font plus de dégâts que le tabac et l’alcool. En un siècle, on a détruit les ressources de notre planète qui date de plusieurs millions d’années. 60 % de la biodiversité a disparu en moins d’un siècle. Il faut arrêter avec les voitures individuelles. Applaudissements de la salle.

La réunion se termine Philippe Zuccarello précise que la région est intéressée par le questionnaire en ligne de LCP et la concertation faite par le biais des réunions publiques que l’association organise et qu’elle sera donc destinataire des résultats de l’enquête et du compte-rendu de la réunion de ce soir.

Près de 100 personnes ont participé à la réunion dont une bonne moitié de la commune de Pusignan.

Pour le prolongement du tram T3 jusqu'à CRÉMIEU sur la ligne ferrée de l'est lyonnais (CFEL)

# REJOIGNEZ NOUS !

## COMMENT FAIRE ?

- **Par Internet** : <https://www.helloasso.com/associations/lyon-cremieu-parfer>
- **Par courrier** : découpez le bulletin téléchargeable sur notre site web <http://lyon-cremieu-parfer.fr> et le transmettre par courrier à l'adresse indiquée.



@crédit photo - Bordeaux métropole