



MARCHE A PROCEDURE ADAPTEE DE
PRESTATIONS INTELLECTUELLES

CAHIER DES CLAUSES PARTICULIERES

Pouvoir adjudicateur

DEPARTEMENT DE L'ISERE

Direction des Transports

Objet de la consultation

ETUDE DE FAISABILITE TECHNIQUE D'UNE PROLONGATION DE LA LIGNE T3 DU TRAMWAY DU SYTRAL SUR L'EMPRISE DU CFEL ENTRE MEYZIEU ZI ET CREMIEU

SOMMAIRE

1 - CONTEXTE DE LA PRESTATION D'ETUDE

2 - OBJET DE LA PRESTATION D'ETUDE

3 – CONDUITE DE LA PRESTATION D'ETUDE

3.1 Moyens mis à disposition par le Département de l'Isère et les partenaires

3.2 Devoirs du prestataire

4 – DELAIS DE REALISATION DE LA PRESTATION D'ETUDE

1 - CONTEXTE DE LA PRESTATION D'ETUDE

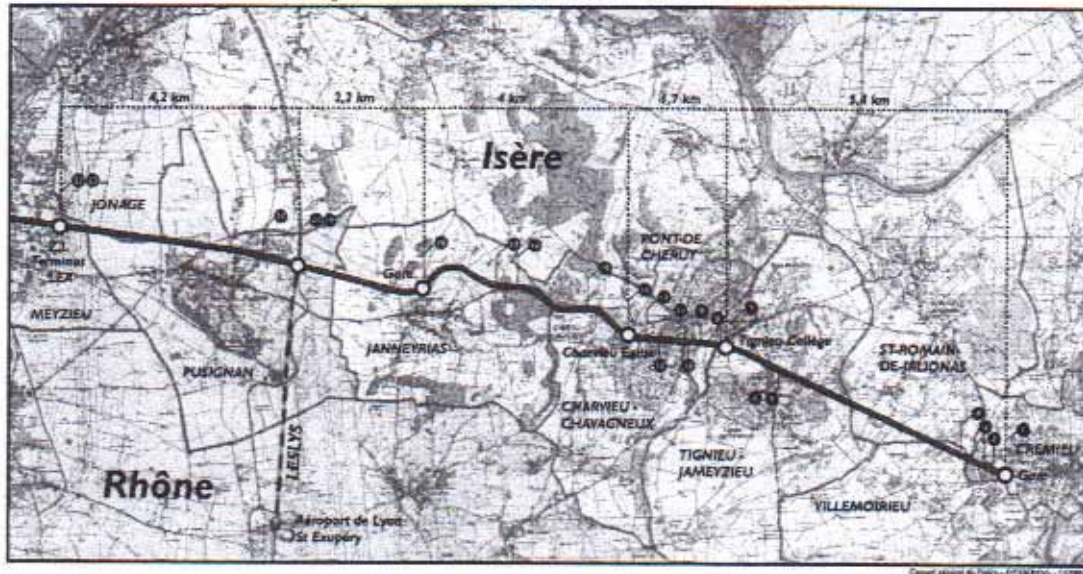
Le Département de l'Isère, partage avec celui du Rhône une partie de la propriété de l'emprise de l'ancienne ligne de Chemin de Fer de l'Est Lyonnais, appelée couramment CFEL.

Cette infrastructure est située dans le prolongement de celle de la ligne T3 du tramway du SYTRAL (SYdicat mixte des TRansports de l'Agglomération Lyonnaise) en terminus à Meyzieu ZI. La ligne T3 est une ligne de tramway urbain rapide de 14,6 km qui relie la gare de Lyon Part-Dieu à Meyzieu ZI en 25 minutes. Elle a été prolongée par une nouvelle section de 7 km sans passage à niveau et sans arrêt entre Meyzieu et l'aéroport de Saint-Exupéry pour accueillir le service Rhône Express proposée par le département du Rhône qui relie directement l'aéroport au centre de Lyon également en moins de 25'. Les voies réalisées entre Lyon et Meyzieu accueillent donc à la fois les tramways omnibus T3 de desserte de l'agglomération lyonnaise et les tramways express Rhône Express de desserte de l'aéroport. Les voies réalisées entre Meyzieu et Saint-Exupéry n'accueillent en revanche que les tramways Rhône Express. L'itinéraire emprunté oblique au sud-est à partir de Meyzieu ZI et délaisse par voie de conséquence la plate-forme de l'ancien chemin de fer de l'est lyonnais dans la traverse de l'agglomération de Pusignan. Elle prive en outre les habitants de cette commune d'un accès en transport collectif à la plate-forme aéroportuaire. Ce tracé complique tout projet de prolongement des voies au nord de l'Isère et au sud de l'agglomération lyonnaise en direction de l'Isle-d'Abeau et de Bourgoin-Jailleu.

L'axe du CFEL offre de ce fait une opportunité de réalisation d'un transport en commun en site propre efficace entre le secteur de Crémieu et l'agglomération lyonnaise.

Cet axe dessert un périmètre restreint de 8 communes regroupant 30.800 habitants : Pusignan dans le Rhône, Janeyrias, Pont de Cheruy, Charvieu-Chavagneu, Tignieu-Jamezieu, St Romain de Jalionas, Villemoirieu et Crémieu en Isère. Ce périmètre est susceptible de croître de +24% à horizon 2020 selon les prospectives du SCOT.

L'emprise du C.F.E.L. dans l'Isère



Ce territoire se caractérise par une population jeune (30% < 20 ans) et fortement motorisée. La zone de chalandise étendue autour de l'axe du CFEL présente une perspective de 100.000 habitants à échéance 2030 (+33% par rapport à 1999).

Sur ce territoire, 8.600 migrations alternantes quotidiennes (en semaine) ont été recensées par l'enquête ménage/déplacement réalisée en 2006 sur le périmètre de la Région Urbaine Lyonnaise. La part des déplacements en transport en commun y est très faible, de l'ordre de 3%. Une ligne express du réseau départemental Transisère le dessert principalement pour répondre aux besoins de déplacement domicile/travail : la ligne 1980 Crémieu-Lyon qui enregistre une fréquentation moyenne de 1300 voyages/jour. Le temps de trajet en voiture vers Lyon depuis Crémieu est de l'ordre de 45 minutes (non compris la recherche d'un stationnement et sans congestion) et de 70 minutes en transport en commun par autocar.

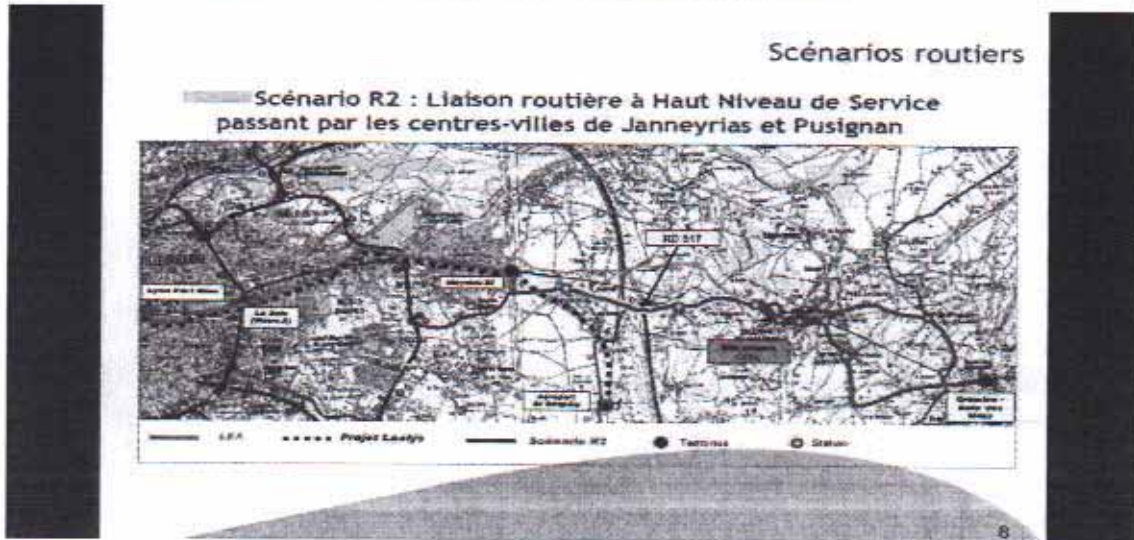
Les contournements routiers de Pusignan et Villette d'Anthon doivent être mis en service en 2012. Celui de Janeyrias l'est depuis 2011.

Dans ce contexte, et pour confirmer son attachement à conserver cette emprise, le Conseil général de l'Isère a intégré l'axe du CFEL en 2004, sous la forme d'un projet de Tram-Train, au schéma multimodal des déplacements en Nord Isère, confié au bureau d'étude TTK. Il a ensuite conduit une étude de faisabilité dont il a remis les conclusions fin 2007 à l'ensemble des acteurs locaux, réalisées par le bureau d'étude Transétude.

Cette étude a permis d'approfondir deux scénarii pour les 22 km concernés entre Meyzieu ZI (terminus de T3) et Crémieu « Salle des fêtes ».

Le premier scénario consiste à mettre en place une liaison routière à haut niveau de service entre Crémieu et Meyzieu ZI passant par les centres ville de Janeyrias et Pusignan pour un coût d'investissement estimé à 7.7M€ HT (matériel roulant et infrastructure). Le niveau d'offre envisagé est une amplitude de 6h/21h en semaine et une fréquence de 15' en heure de pointe et de 30' en heure creuse. Le temps de trajet estimé entre Tignieu collège et Meyzieu ZI est de 23' auxquelles s'ajoutent 11' pour rejoindre Crémieu « Salle des fêtes ». Ainsi, le temps de trajet

total entre ce dernier point d'arrêt et Lyon Part-Dieu est estimé à : 62'. Un potentiel de 2.300 à 3.200 voyages/jour est escompté avec un objectif de 10% de part de marché des transports en commun. Les coûts d'infrastructure sont évalués de 4,4 à 4,7 M€, ceux du matériel roulant à 0,4 M€/véhicule et 7 à 9 véhicules seraient nécessaires. Les coûts d'exploitation sont estimés à : 2,3 M€/an.



Le second scénario est basé sur une liaison ferrée directe entre Crémieu et Lyon avec un premier tronçon de 12,7 km et 19' entre Meyzieu ZI et Tignieu Collège, soit 50' depuis Lyon Part-Dieu pour un coût estimé à 100M€ (matériel roulant et infrastructure). Le niveau d'offre envisagé est une amplitude de 6h/21h en semaine et une fréquence de 15' en heure de pointe et de 30' en heure creuse. Le temps de trajets estimé entre Tignieu collège et Meyzieu ZI est de 19' auxquelles s'ajoutent 8' pour rejoindre Crémieu « Salle des fêtes ». Ainsi, le temps de trajet total entre ce dernier point d'arrêt et Lyon Part-Dieu est estimé à : 55'. Un potentiel de 3.200 à 6.500 voyages/jour est escompté avec un objectif de 30% de part de marché des transports en commun. Les coûts d'infrastructure sont évalués de 47 à 61 M€, ceux du matériel roulant 4 M€/rame et 5 à 10 rames seraient nécessaires. Les coûts d'exploitation sont estimés de 2,6 à 7 M€/an.

Scénario F2 : Liaison ferrée directe avec Lyon



16

Un certain nombre d'acteurs locaux militent pour que seule la solution ferrée soit retenue.

D'autres études ont donc été réalisées par les acteurs locaux portant notamment sur une analyse des capacités financières de collectivités à accompagner un projet d'investissement de ce type.

Enfin, au plan technique, l'étude confiée en 2010 et 2011 au bureau d'étude Altermodal par les 3 Contrats de Développement Durable de la Région Alpes couvrant tout le territoire du Nord Isère a permis de compléter les études réalisées par le Département de l'Isère en actualisant le potentiel de clientèle, en identifiant toutes les marges de manœuvre financières du projet et en réexaminant les temps de parcours, les coûts généralisés et les coûts externes d'un investissement sur l'axe du CFEL.

2 - OBJET DE LA PRESTATION D'ETUDE

Dans le prolongement des études déjà réalisées et notamment des conclusions du bureau d'étude Altermodal, la prestation souhaitée consiste à approfondir la faisabilité technique des deux scénarii routier et ferré examinés par le bureau d'étude Transétude en 2007.

Pour le scénario routier, il s'agit d'explorer les conditions de réalisation d'une correspondance au pôle multimodal de Meyzieu ZI entre le TCSP routier et le tram T3 du Sytral et/ou les rames Rhône Express du Conseil général du Rhône. Cela suppose en particulier :

- d'identifier les conséquences de cette correspondance sur la capacité des rames de T3 ou de Rhône express en termes techniques et financiers ;
- de prévoir les aménagements nécessaires des infrastructures dans le pôle multimodal actuel de Meyzieu notamment dans la perspective éventuelle

d'accueillir des véhicules de transport en commun articulés de 18 ou 24m de longueur, ou à double étage ;

- de dresser l'inventaire des solutions tarifaires à proposer aux usagers pour réaliser cette correspondance dans des conditions financièrement acceptables compte tenu des gammes tarifaires proposées par les trois collectivités concernées : Département du Rhône, de l'Isère et Sytral ;
- de mesurer les conséquences financières de cette correspondance sur le budget départemental des transports de l'Isère en distinguant ce qui relève de l'application d'une tarification avantageuse (coût pour l'Isère d'une formule de tarification combinée avec le Sytral pour les abonnements mensuels et annuels), de ce qui relève de compensations éventuelles du Conseil général de l'Isère au Sytral pour des surcoûts d'investissement ou d'exploitation du fait de l'utilisation de rames plus capacitaires .

Pour le scénario ferré, il s'agit d'une part, comme pour le scénario routier, d'explorer les conditions de réalisation d'une correspondance en gare de Meyzieu ZI entre le mode ferré CFEL et le tram T3 du Sytral et/ou les rames Rhône Express du Conseil général du Rhône. Cela suppose en particulier :

- d'identifier les conséquences de cette correspondance sur la capacité des rames de T3 ou de Rhône Express en termes techniques et financiers ;
- de prévoir les aménagements nécessaires des infrastructures en gare de Meyzieu pour organiser l'échange de voyageur entre les rames CFEL et Rhône Express ou T3 ;
- de dresser l'inventaire des solutions tarifaires à proposer aux usagers pour réaliser cette correspondance dans des conditions financièrement acceptables compte tenu des gammes tarifaires proposées par les trois collectivités concernées : Département du Rhône, de l'Isère et Sytral ;
- de mesurer les conséquences financières de cette correspondance sur le budget départemental des transports de l'Isère en distinguant ce qui relève de l'application d'une tarification avantageuse (coût pour l'Isère d'une formule de tarification combinée avec le Sytral pour les abonnements mensuels et annuels), de ce qui relève de compensations éventuelles du Conseil général de l'Isère au Sytral pour des surcoûts d'investissement ou d'exploitation du fait de l'utilisation de rames plus capacitaires et de sillons.

D'autre part, s'agissant spécifiquement du mode ferré, il convient d'examiner la capacité globale de la ligne T3 /Rhône Express tenant compte des spécificités de graphissage commun de ces deux services exploités par deux exploitants différents pour le compte de deux autorités différentes, et des impacts globaux d'une augmentation éventuelle de leur fréquence sur la circulation routière (nombreuses barrières en PN).

L'étude devra faire cette analyse en tenant compte également de la perspective de l'ouverture du Grand Stade à Décines à l'heure de pointe. Dans ce dernier cas, il conviendra également de proposer des scénarii d'exploitation et de cohabitation des trois modes. Un graphissage prévisionnel sera donc demandé à l'appui de ces démonstrations.

Livrables attendus :

- Une note de synthèse résumant les conclusions des deux études déjà conduites et mettant en évidence les orientations préconisées
- Une note de synthèse portant sur les conclusions de l'étude de capacité des lignes T3 et Rhône express (capacité des rames et graphicage optimal envisageable) et ses conséquences techniques et financières ;
- Des fiches de synthèse des entretiens avec les acteurs concernés : Sytral, Département du Rhône, Exploitants des réseaux concernés, Commune de Meyzieu, ...
- Des comptes-rendus de réunion de comité technique et/ou comité de direction de pilotage et de suivi la prestation d'étude
- Une ou plusieurs esquisses par scénarii de plan d'aménagement de la correspondance en gare de Meyzieu selon chaque mode (routier et ferré) ;
- Des éléments cartographiques et imagés permettant d'illustrer les conclusions de l'étude ;
- Un document au format Power Point permettant de dresser une présentation synthétique des résultats de l'étude à des interlocuteurs non spécialistes.

3 – CONDUITE DE LA PRESTATION D'ETUDE

3.1 Moyens mis à disposition par le Département de l'Isère et les partenaires

Le Département met à disposition du titulaire a minima les éléments suivants :

- Conclusions de l'étude CFEL réalisée en 2007 par le bureau d'étude Transétude ;
- Rapports et Conclusions de l'étude Altermodal réalisée en 2010/2011 pour la partie portant exclusivement sur le CFEL ;
- Liste de contacts d'interlocuteurs locaux à rencontrer concernés par tout ou partie de la prestation d'étude.

L'étude est réalisée sous maîtrise d'ouvrage du Conseil général de l'Isère en partenariat avec le Sytral, le Conseil général du Rhône et les collectivités locales concernées associées au sein d'une convention financière.

Le pilotage de l'étude et la coordination des partenaires co-financeurs sont confiées à la Direction des Transports du Département de l'Isère, et en particulier à M. Pierre Hetzel, directeur adjoint, Monsieur Max Lambert, chef du service des nouvelles mobilités et Monsieur Philippe Vandepitte, chargé de mission Isère Nord :

Pierre Hetzel Directeur adjoint Direction des transports tél. 04 76 00 38 65 port. 06 86 05 46 72 mail : p.hetzel@cq38.fr	Max Lambert Chef de Service Service des Nouvelles Mobilités tél. 04 76 00 30 03 port. 06 86 05 46 72 mail : m.lambert@cq38.fr
---	--

<p>Philippe Vandepitte Chargé de mission Isère Nord tél. 04.26.73.05.98 port. 06 82 85 40 56 mail : p.vandepitte@cq38.fr</p>	
--	--

3.2 Devoirs du prestataire

Le prestataire est chargé de réaliser l'objet de la prestation tel que défini à l'article 2 du présent CCP.

Le prestataire est chargé d'animer à minima trois réunions :

(convocations, animation de la séance et rédaction du compte-rendu) :

- une réunion est à programmer au lancement de l'étude pour caler l'organisation pratique de la mission, présenter son déroulement et recenser les documents de référence, réunion à programmer au démarrage ;
- une réunion d'étape à mi-parcours où sera validée l'orientation générale de l'étude ;
- une réunion conclusive de présentation des résultats de l'étude.

Le prestataire est chargé d'élaborer l'ensemble des supports de présentation (diaporama) et de présenter les résultats.

Les rapports produits par le prestataire sont remis en 3 exemplaires originaux en couleur en papier dont un en format reproductible (non broché) . Ils sont également remis au maître d'ouvrage sous forme informatique : format Word, Excel, Power Point et PDF. En format source pour les rendus propres au prestataire.

Le prestataire doit fournir le cas échéant les matrices de calcul exploitables (Excel) pour permettre une reproduction des travaux ou des ajustements ultérieurs directement par des agents de la direction des transports.

4 – DELAIS DE REALISATION DE LA PRESTATION D'ETUDE

La durée globale d'exécution de la prestation d'étude est de 6 mois au maximum à compter de sa date de notification au titulaire.