

Extraits du compte-rendu CA du 8 septembre 2025

Point sur les adhésions

- Selon nos statuts, une adhésion famille équivaut à deux adhérents.
- Le nombre d'adhérents au 31/12 permet de calculer le quorum pour l'Assemblée Générale
- Les nouvelles adhésions prises entre septembre et décembre sont valables pour l'année civile suivante

Les adhésions en chiffres :

Au 31 décembre (incluant les nouvelles adhésions de la fin d'année précédente) :

2024 : 454 adhérents répartis en 292 adhérents famille et 162 adhérents individuels

2023 : 407 adhérents répartis en 278 adhérents famille et 129 adhérents individuels

Au 30 juin (incluant les renouvellements d'adhésions)

2025 : 392 adhérents répartis en 264 adhérents famille et 128 adhérents individuels

2024 : 414 adhérents répartis en 268 adhérents famille et 146 adhérents individuels

La commune ayant le plus d'adhérents est celle de Trept avec 19 adhérents ; mais aucun adhérent à Chavanoz, La-Tour-du-Pin, Saint-Jean-de-Soudain, Saint-Sorlin-de-Morestel, Saint-Clair-de-la-Tour, Vertrieu, Chimilin, Granieu, Aoste.

Point sur le site web

La version actuelle du site web a été développée par QuadriColor à Passins et livrée en novembre 2022. Elle est le fruit d'une longue réflexion de la commission communication.

La fréquentation est plutôt homogène d'une année sur l'autre avec :

- En 2023 : 2162 visiteurs, 8017 pages vues
- En 2024 : 2405 visiteurs, 7923 pages vues
- En Août 2025 : 1605 visiteurs, 5505 pages vues

Pour 2025, l'activité mensuelle est stable sur les 5 premiers mois de l'année avec 850 pages vues en moyenne pour 258 visiteurs.

L'analyse des référents montre que le plus grand nombre d'accès au site web se fait par un moteur de recherche (1711 pages vues), principalement google (1527 pages vues).

Facebook arrive ensuite avec 524 pages vues puis la ville de Trept (69 pages vues) qui diffuse les informations relatives à Lo Parvi via sa lettre mensuelle aux habitants.

Ligne ferroviaire Lyon – Turin

Le projet n'en est plus un puisqu'il entre en phase de réalisation. Le dossier est suivi par Lo Parvi depuis la fin des années 80. Suite à la décision ministérielle du 2 décembre 2024, il est demandé à SNCF réseau de lancer les études d'Avant-Projet Détaillées (APD) sur la période 2025 – 2028 et de relancer les démarches de concertation. La déclaration d'utilité publique date de 2013.

Le raccordement de la ligne nouvelle avec le contournement Est de Lyon se fera au niveau de Grenay pour traverser ensuite la plaine de la Bourbre et du Catelan avec un impact important sur les zones humides (entre autres), qu'il conviendra de compenser avant le démarrage des travaux.

Un passage en tunnel est prévu sur la portion Bourgoin – Coiranne (tunnel de Bourgoin – Ruy), puis au niveau de La-Tour-du-Pin (tunnel de Sainte Blandine) et de La-Bâtie-Montgascon (tunnel de La-Bâtie-Montgascon).

Le tracé nécessite une bande réservée de 300m de large (voie ferrée, installations liées à la signalisation, talus ...). Le Fret et le voyageur circuleront dans le même corridor avec notamment des trains de voyageurs directs Lyon – Grenoble.

Nous ne savons pas encore ce que deviendront les matériaux d'excavation (réutilisation pour le remblai, vente à des entreprises de TP, enfouissement). Il faudra être particulièrement vigilants concernant le remblai de Zones Humides (ZH). Pour info actuellement, les déblais calcaires du tunnel de base sont récupérés par l'usine Vicat de Montalieu pour faire du ciment.

Des commissions territoriales de concertation (CTC) vont être mises en place par secteur. Nous sommes concernés par 2 de ces CTC : Plaine de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan, et collines du Bas-Dauphiné. Le financement des CTC est assuré à 36,1% par l'État, 39,4% par l'Union Européenne, 20,1% par la région.

Le Ministre annonce également la mise en place d'une démarche d'accompagnement des territoires (« Grand Chantier ») à moyen terme, lors du démarrage des travaux.

Les études d'avant-projet incluent les inventaires écologiques qui se dérouleront sur une année à partir du dernier semestre 2025 jusqu'au premier semestre 2026, avec plusieurs objectifs : établir un état initial détaillé et actualisé des enjeux du milieu naturel, alimenter la future actualisation de l'étude d'impact, identifier les enjeux liés à la réalisation des sondages géotechniques.

Projet Ligne de tramway Lyon – Crémieu

Un point de vigilance par rapport à l'impact des parkings relais est identifié, possibilité de réutilisation des parkings liés à la construction des EPR du Bugey, avec navettes de bus et construction de ponts sur le Rhône.

Une procédure « Grands chantiers » est demandée par les collectivités locales pour coordonner les différents projets sur le territoire (calendriers, impacts, flux, mesures compensatoires).

