

L'association

LYON - CRÉMIEU
PARFER



Pour le prolongement de la ligne de tramway T3
jusqu'à l'agglomération Pontoise et Crémieu



CREMIEU-MEYZIEU la Solution c'est le Tram

- Le Tram favorise la sortie du « tout voiture »
- Le Tram favorise un transport rapide : Lyon Part Dieu - Crémieu en 51'
- Le Tram favorise la décontraction : fini les bouchons et les difficultés de parking
- Le Tram favorise la réduction de la pollution : tram = 17 g CO₂ / km / passager
bus = 75 g CO₂ / km / passager
voiture = 301g CO₂ / km / passager
- Le Tram favorise l'optimisation des transports : 1 tram = 4 bus = 300 voitures
- Le Tram favorise la réhabilitation d'infrastructures abandonnées : la voie de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL) est disponible
- Le Tram favorise la création d'une piste cyclable tout au long de son parcours
- Le Tram favorise la mobilité d'une population en augmentation en accord avec les enjeux climatiques
- Le Tram favorise l'essor économique des territoires desservis
- Le Tram favorise la qualité de vie des habitants de la métropole comme de sa périphérie

Ne pas jeter sur la voie publique



lcparfer@gmail.com



lyon-cremieu-parfer.fr



[@LCPARFER](https://www.facebook.com/LCPARFER)



[@ParFerLC](https://twitter.com/ParFerLC)

Pourquoi un TRAM entre MEYZIEU et CREMIEU

- 1) La **population du territoire** de Pont de Chéruy augmente à un rythme **très rapide** conformément à la volonté de nos élus et la DTA (Directive d'Aménagement du Territoire qui considère que notre secteur est le plus à même d'accueillir de nouvelles populations). Il suffit de circuler dans notre secteur pour voir la création permanente de nouveaux lotissements et la densification de l'urbanisation.

Les 5 communes de **Charvieu, Pont de Chéruy, Tignieu, Chavanoz et Saint Romain de Jalionas** totalisent plus de **30 000 habitants** (si on rajoute **Villette d'Anthon et Crémieu ...** cela fait plus de **50 000**, soit plus que la population de Meyzieu ou de Bourgoin-Jallieu).

- 2) Ces nouveaux habitants viennent essentiellement de **Lyon** et sa banlieue où ils vont se rendre pour leur **travail**.

Exemple : à Tignieu, 1 actif sur 2 travaille sur l'agglomération lyonnaise

- 3) Il n'y a pas de transport collectif **efficace** entre Pont de Chéruy et Lyon, beaucoup utilisent la voiture avec comme **inconvenients** :

- **bouchons** aux heures de pointe et difficulté de se garer dans Lyon,
- **pollution** aggravée alors qu'on nous demande de la réduire,
- **temps** de transport qui **augmente** régulièrement,
- **fatigue** accrue,
- **coût** des carburants de plus en plus **élevé**.

Et les personnes non motorisées (jeunes, personnes âgées, ou démunies ...) sont lésées pour aller sur Lyon (études, soins médicaux, loisirs, démarches administratives ...).

- 4) Le Tram T3 arrive à Meyzieu sur l'ancienne voie du CFEL (Chemin de Fer de l'Est Lyonnais). **Cette voie**, propriété des départements du Rhône et de l'Isère, continue jusqu'à Crémieu. Il faut donc utiliser cet atout **disponible pour y faire rouler le tram jusqu'à Crémieu : 12 km à aménager entre Meyzieu ZI et Tignieu + 4 km jusqu'à Crémieu** (Buisson rond)

- 5) Plusieurs études diligentées par le département de l'Isère, à la demande de PARFER, ont été réalisées ces dernières années. Sur le prolongement de T3 jusqu'à Crémieu, principalement :

- L'étude **TTK** en 2003
- L'étude **TRANSETUDES** en 2007
- L'étude **SYSTRA** en 2013

Toutes montrent le bien fondé du projet qui mettrait la **Part Dieu à 42 minutes de Tignieu-collège et sa zone commerciale** (Transétudes)

- 6) Coût du projet :

Les études varient un peu sur ce point. **Transétudes** avait chiffré à **58 millions d'euros** l'investissement nécessaire (hors matériel roulant) **jusqu'à Crémieu**. PARFER préconise un phasage du projet avec un terminus à Tignieu collège dans un premier temps ce qui répartirait le financement.

À titre de comparaison :

- Le **grand stade** de Lyon a utilisé **190 millions d'euros d'argent public** pour sa desserte par une branche de T3 et pour l'aménagement des parkings.
- L'**Hôtel de Région** de la confluence à Lyon a coûté **150 millions d'euros**, celui de **Clermont Ferrand** (tout neuf) a coûté **80 millions d'euros** et il est inutile depuis la fusion de la région Auvergne avec Rhône-Alpes... (quand on veut trouver de l'argent public...)

- 7) Du côté de la population

Elle soutient le projet : 2 pétitions faites ces dernières années en 2009 et 2013 ont recueilli respectivement **10 000** puis plus de **11 000 signatures** favorables au TRAM.

- 8) Du côté de nos élus :

Certains maires sont des soutiens affirmés (Saint Romain de Jalionas, Moras, Tignieu ...) d'autres manifestent un intérêt affiché (Crémieu, Leyrieu, Pont de Chéruy...).

Afin que l'ensemble de nos élus se fédèrent pour porter le prolongement du tram T3 auprès de la Région, à qui revient la gouvernance, nous devons par **tous moyens** les convaincre de son caractère indispensable.

9) Où en sommes-nous ?

Certains décideurs, la députée Cendra MOTIN, nos conseillers généraux (Gérard DEZEMPTE, Annick MERLE), la Région Auvergne-Rhône-Alpes, mettent en avant un projet de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) qui consisterait à utiliser la voie du CFEL pour faire circuler des bus entre Crémieu et le terminal de T3.

Leur seul argument est le coût de la réalisation qui est moindre.

10) Les études (TTK, TRANSETUDE, SYSTRA) ont comparé le TRAM et le BHNS, il en ressort :

- Le coût d'investissement des BHNS serait moins élevé que le coût du TRAM (un peu plus de la moitié) **mais** :

a) Le temps de transport serait plus long à cause, entre autres, du changement à Meyzieu (Bus - tram). Les spécialistes appellent cela une **rupture de charge**.

Exemple : au minimum pour aller au centre de Lyon depuis Pont de Chéruy :

Voiture **puis** Bus **puis** Tram à Meyzieu **puis** Métro à la Soie ...

= au minimum 3 changements, 3 ruptures de charge.

b) La fréquentation serait divisée par 2 : 3 500 voyageurs/jour pour le BHNS contre 6 500 voyageurs/jours (beaucoup plus en 2019, la population a fortement augmenté depuis 2007) pour le TRAM (TRANSETUDE)

c) Certains ouvrages existants obligeraient le bus à se détourner de la voie du CFEL, **aggravant** ainsi encore les difficultés de circulation

d) Durée de vie du TRAM = **40 ans**, du bus = 15 ans

e) La construction de voies asphaltées pour le bus **condamnerait** définitivement la solution ferrée

11) L'étude TTK a montré qu'on pouvait faire une piste cyclable le long de la voie du TRAM.

12) Le TRAM est un facteur de développement économique : il suffit de constater le développement de Vaulx la Soie et de la zone industrielle de Meyzieu depuis la création de la ligne T3

CONCLUSION

Le TRAM est la seule option efficace pour améliorer durablement le transport entre notre territoire et l'agglomération lyonnaise.

La Région a la gouvernance du projet mais il faut faire pression sur tous nos élus, maires, député, sénateurs, conseillers du département et de la région afin qu'ils se mobilisent en faveur du TRAM et non des BHNS.

Il faut convaincre la population de notre territoire d'intervenir auprès de nos élus pour les pousser à agir.

Il faut utiliser le débat national initié par les gilets jaunes et les cahiers de doléances pour faire réussir ce projet nécessaire à notre population et à l'avenir du territoire.

CAR si l'option BHNS est choisie alors cela empêchera toute possibilité d'un TRAM !

NB : en **1913** il y avait déjà un tram qui reliait Pont de Chéruy à la gare de l'Est (Brotteaux-Part Dieu) en 46 minutes, **où est le progrès ?**

Le tram répond à cette demande de déplacements par un transport en commun écologique et fonctionnel.



Informez-vous sur les actions à venir et rejoignez-nous en consultant nos sites :

Site Internet : <http://lyon-cremieu-parfer.fr>

Messagerie : lcparfer@gmail.com

Compte Twitter : <https://twitter.com/ParferLC>

Compte Facebook : <https://fr-fr.facebook.com/LCPARFER>



Nous avons la ligne T3,
Nous avons la voie ferrée,
Nous avons 3 études favorables,
Nous avons 22 000 signatures en soutien,

La solution c'est le tram

LYON-CRÉMIEU
PARFER