

DEPLACEMENTS
CITOYENS avec vous

Le président, Jean MURARD, téléphone : 04 78 29 19 92
Un vice président, Jean-Luc SABER, téléphone: 04 37 24 33 37

Site internet: deplacementscitoyens.free.fr

Mail: murard3735@wanadoo.fr

L'association « Déplacements Citoyens » cherche à promouvoir dans **l'agglomération lyonnaise** des méthodes de transports et de déplacements qui soient plus sûrs, plus efficaces, plus confortables et plus écologiques.

Débat public du mercredi 29 novembre au Palais du travail à Villeurbanne

Quelle réponse tram sur l'infrastructure CFEL
entre Meyzieu Z.I. et Tignieu-Collège (12 km env)
pour offrir un service de transports en commun attractif
entre le Nord Isère et l'agglomération lyonnaise



Le président, Philippe ZUCCARELLO, mobile: 06 11 61 40 07

Le vice président, Gérard MAURIN, mobile: 06 04 18 34 96

Une association qui depuis plus de 15 ans milite
en faveur du Tram-Train de la gare de Lyon-Part Dieu jusqu'à Crémieu,
ou pour le prolongement du Tram T3

Site internet: www.parfer-lyon-cremieu.org

Mail: lcparfer@gmail.com

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

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



SOMMAIRE

- L'association Déplacements Citoyens	Page 1
- L'association Lyon-Crémieu PARFER	Page 2
- Carte du projet de prolongement du tramway T3	Page 4
- Le Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL)	Pages 5 à 8
- Le pôle d'échange multimodal de Meyzieu (PEM)	Pages 9 et 10
- Le réseau routier, la congestion	Pages 11 à 13
- La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA)	Page 14
- L'architecture territoriale multipolaire	Page 15
- Les lignes fortes du réseau de transport en commun	Page 16
- Flux de déplacements domicile-travail entre les différents secteurs	Page 17
- Etudes, emploi, population, perspectives du territoire à l'horizon 2040	Pages 18 à 23
- Zones urbanisées et zone de chalandise autour des futures gares	Page 24
- Scénarios de l'étude SYSTRA 2013	Pages 25 à 27
- Scénario proposé par Déplacements Citoyens	Pages 28 à 37
- <i>Données chiffrées du scénario</i>	<i>Pages 29 à 32</i>
- <i>Evaluations financières</i>	<i>Pages 33 à 35</i>
- <i>Organisation et tarification</i>	<i>Pages 36 à 37</i>
- Conclusions des Présidents des deux associations	Pages 38 à 39
- Symbole de collaboration de nos deux associations	Page 40

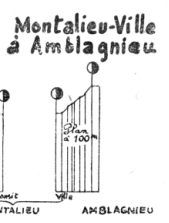
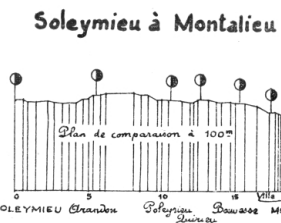
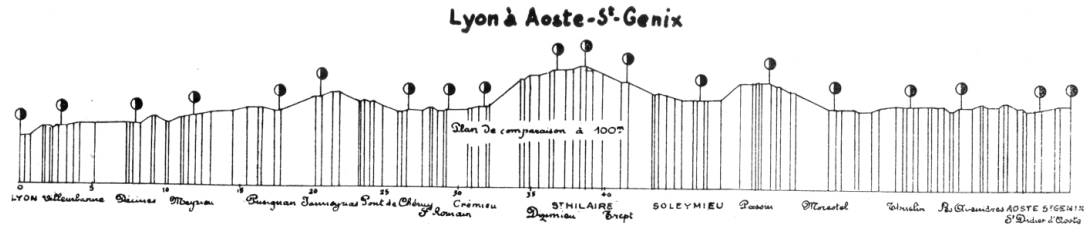
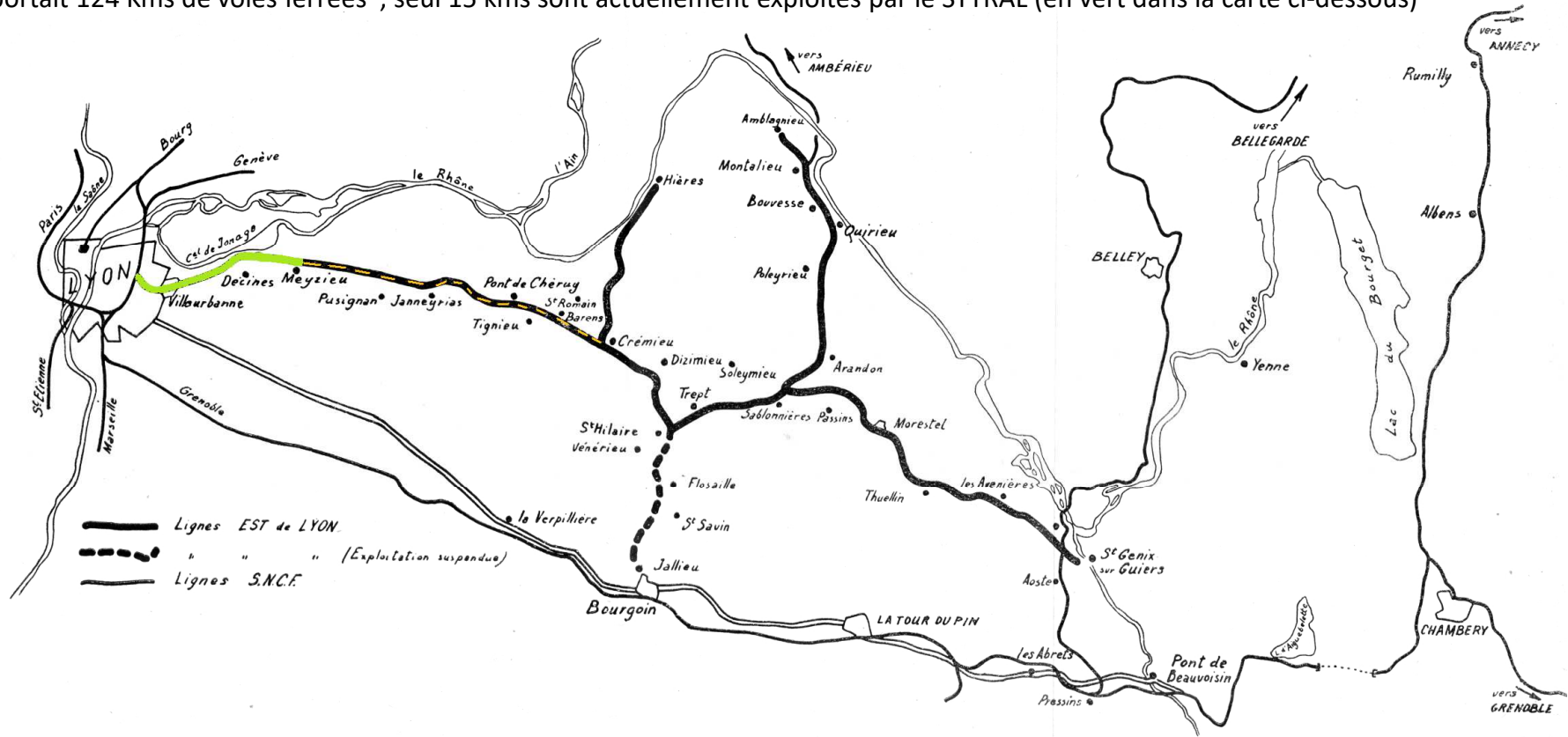
Situation géographique du territoire et tracé du projet le long du CFEL (Chemin de Fer de l'Est de Lyon)



Tignieu-Collège à Meyzieu ZI = 12,6 Kms et jusqu'à Lyon Part-Dieu = 27 Kms avec la ligne T3 prolongée

Le CFEL (Chemin de Fer de l'Est de Lyon)

Le CFEL comportait 124 Kms de voies ferrées ; seul 15 kms sont actuellement exploités par le SYTRAL (en vert dans la carte ci-dessous)



Le CFEL (Chemin de Fer de l'Est de Lyon)

- La ligne a été exploitée jusqu'en 2003 de Lyon Part-Dieu à Décines,
- Elle **comportait 124 Kms de voies ferrées** ; seul 15 kms sont actuellement exploités par le SYTRAL de Lyon Part-Dieu à Meyzieu ZI pour le tram T3 (mise en service en 2006), ainsi que le Rhône Express

FIN DE L'EXPLOITATION

Section	fin du trafic	déclassement de la ligne
Saint Hilaire - Jallieu (tous services)	1947	
trafic voyageur (ensemble du réseau)	31 décembre 1947	
Morestel à Saint-Genix d'Aoste	5 mai 1956 (fret)	11 février 1957
Montalieu-Vercieu à Montalieu-Ville et Amblagnieu-Porcieu	1957	
Soleymieu - Sablonnières à Morestel	31 mars 1960 (fret)	3 juillet 1961
Meyzieu-ZI à Bouvesse	25 juin 1987 (fret)	
Décines - Meyzieu-ZI	1999 (fret)	
Lyon-Part-Dieu - Décines	Décembre 2003	

- Un **patrimoine** délaissé suite à son déclassement partiel en 2002 (les bâtiments et les terrains autour de l'emprise du CFEL), ainsi que la portion après Crémieu,
- C'est une **opportunité** qu'il faut saisir pour l'exploiter sans attendre,
- Une emprise qui appartient aux départements 69 / 38 et **prête à être aménager, sans obstacles majeurs**,
- Son tracé historique **traversent les communes** qui se sont développées le long de cette voie,
- De la place existe autour de l'emprise (anciennes gares, zones industrielles) pour l'accès au futur TC et le stationnement, l'habitat ou les activités économiques tertiaires ou industrielles,
- Son utilisation permettra de continuer à urbaniser en toute intelligence : **densifier autour de la ligne**, au **cœur des communes** traversées, en préservant les espaces agricoles et naturels en périphérie.

Le CFEL, un patrimoine endormi, un tracé historique qui traverse nos communes

Pont de Chéruy



Pont de Chéruy



Le CFEL, un tracé historique qui présente peu d'obstacles et limitant les coûts d'investissements



Accès au Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Meyzieu à l'actuel terminus du tramway T3

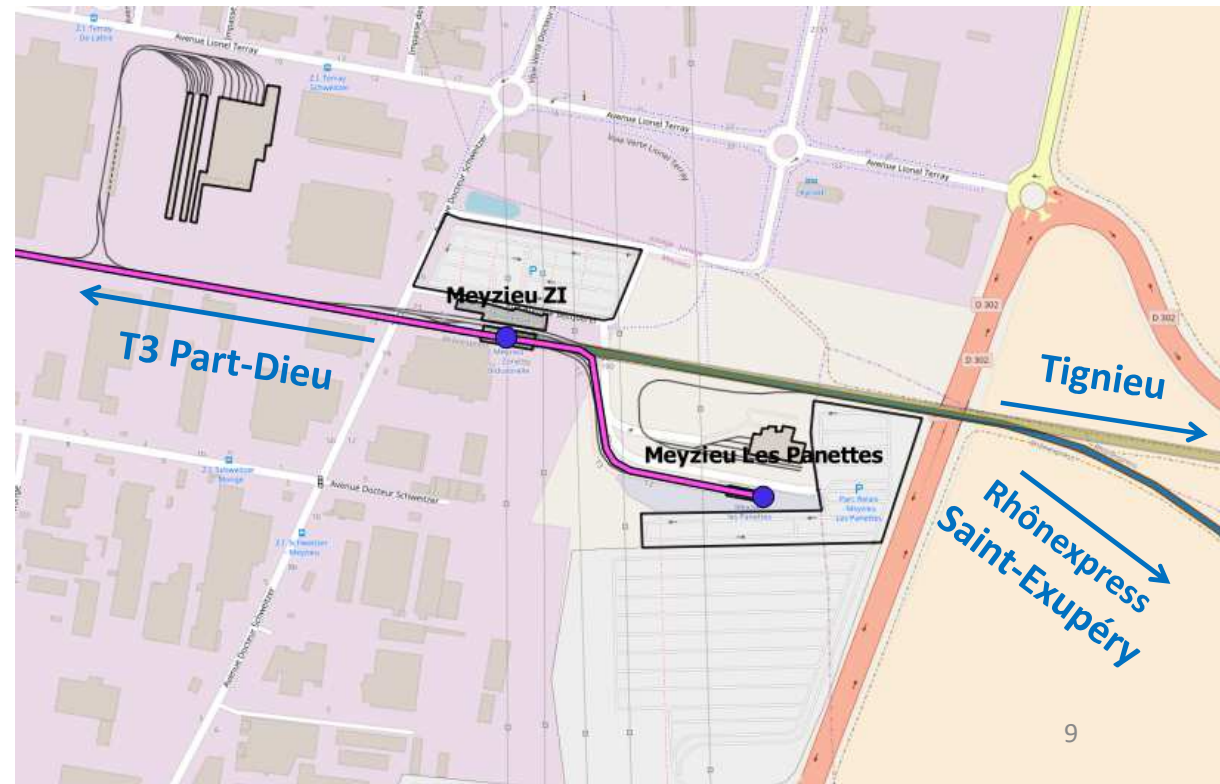
- **2 gares et 2 parkings** sont à la disposition des utilisateurs du tram T3

Un parking de 450 places à **Meyzieu ZI**

Un parking de 600 à **Meyzieu Panettes**

Le parking de 3200 places au sud qui est utilisé lors des grands événements au stade OL – Groupama Stadium

- Malgré cela mais il n'y pas assez de place, il y a quotidiennement des problèmes de stationnement.
 - Les véhicules qui se garent comme ils le peuvent en dehors des parkings avec des risques de contraventions.
- Cf photos diapositive suivante.
- D'autres véhicules vont sur Meyzieu Gare



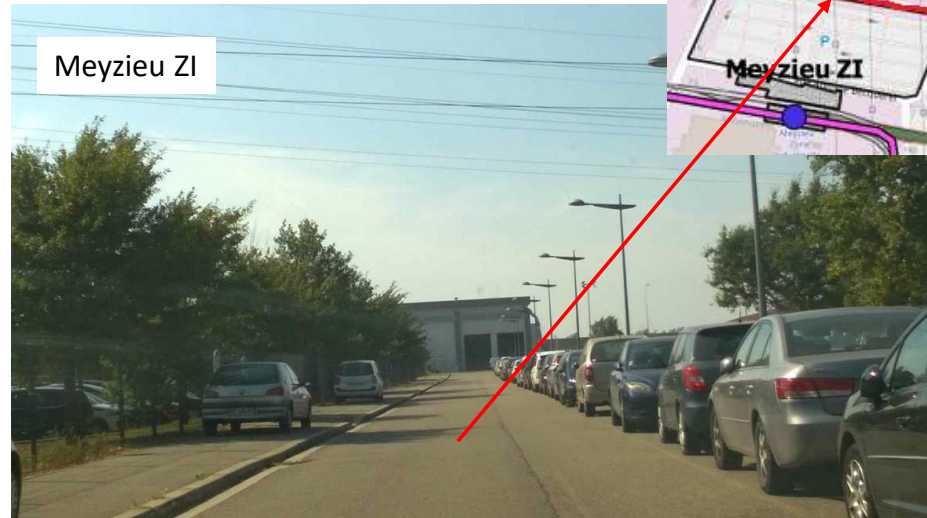
PEM Meyzieu actuel terminus du tramway T3

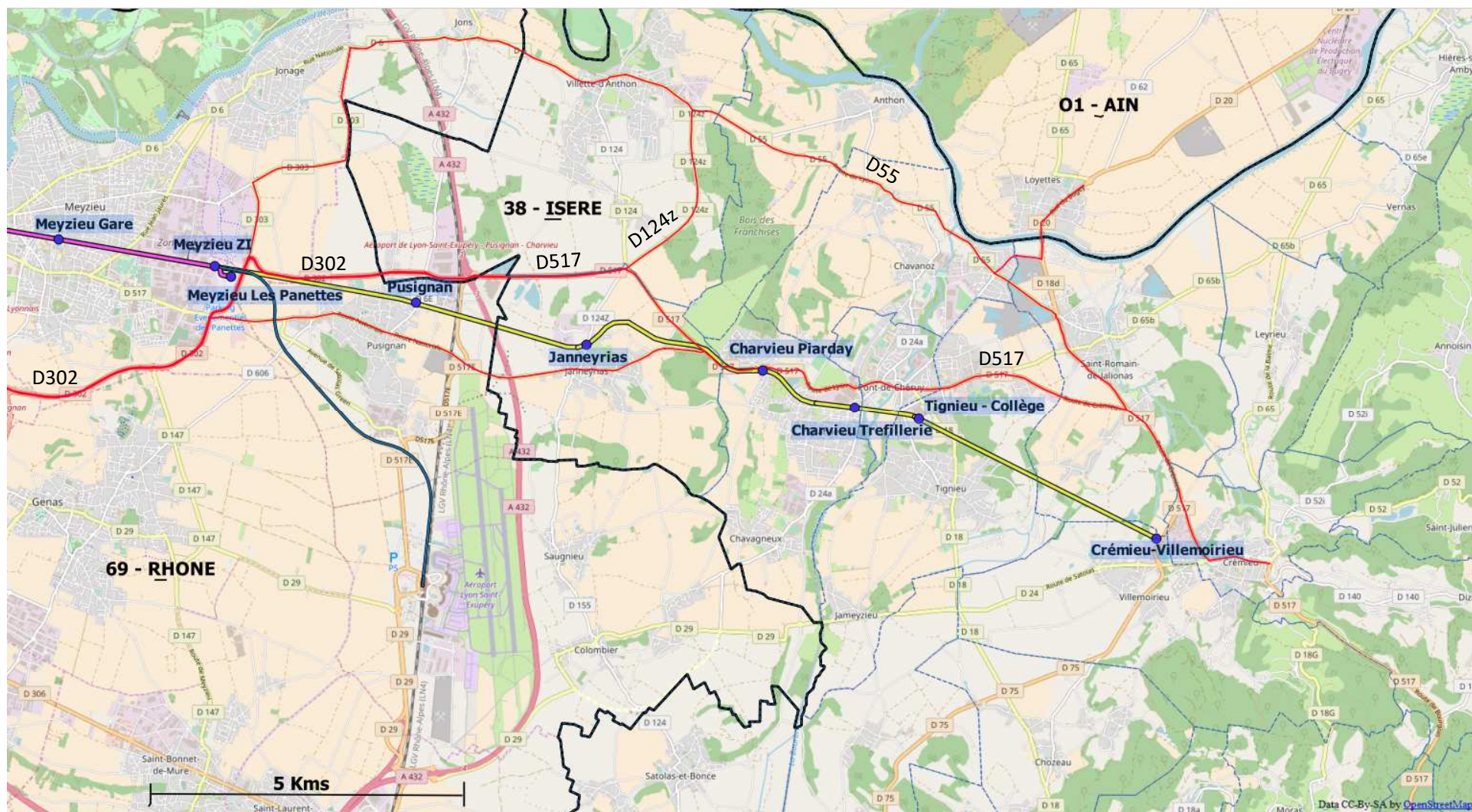


Parking Panettes



Meyzieu ZI





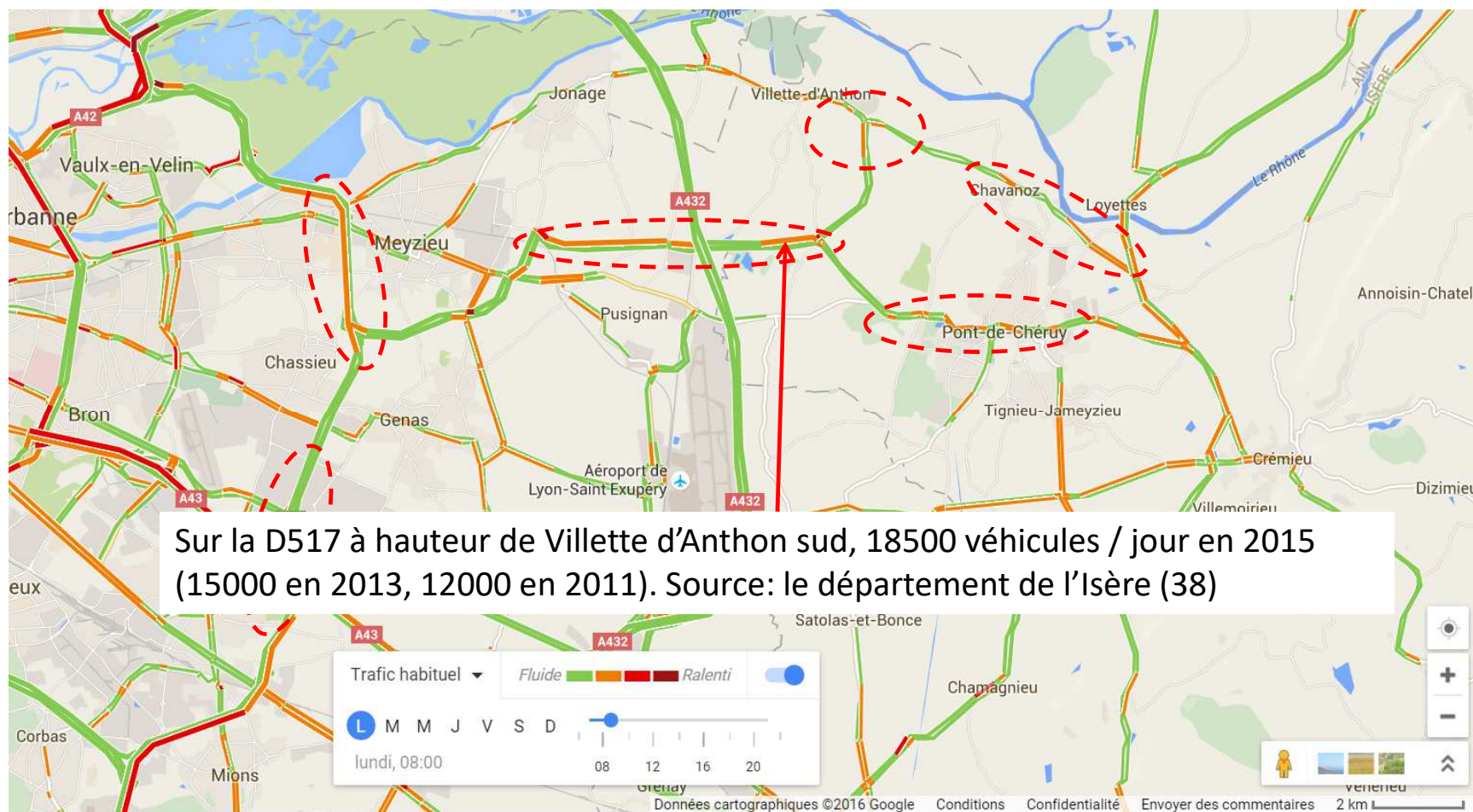
- Réseau routier D55, D124z, **D517**, D302, la Rocade-Est
- D302 : accès au tram T3 à Meyzieu ZI ou Meyzieu Les Panettes

La congestion liée au trafic routier

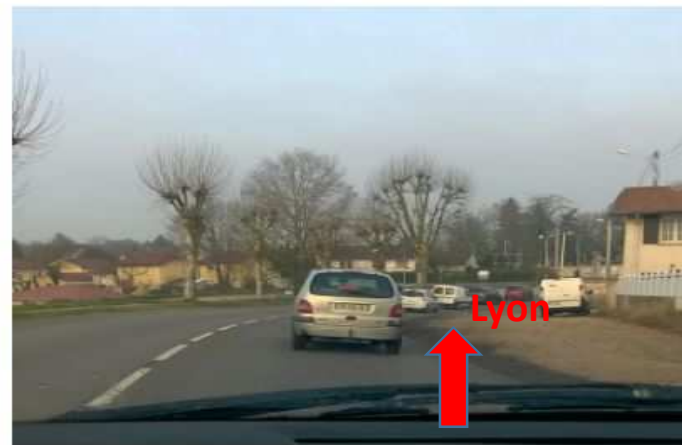
Congestion sur D517 pour traverser les communes de Pont de Chérury, Charvieu, Tignieu

Trafic dense sur les D55 / D124z / D517 / D302

Congestion autour du PEM de Meyzieu et pour rejoindre la rocade Est en direction de Lyon-Villeurbanne,

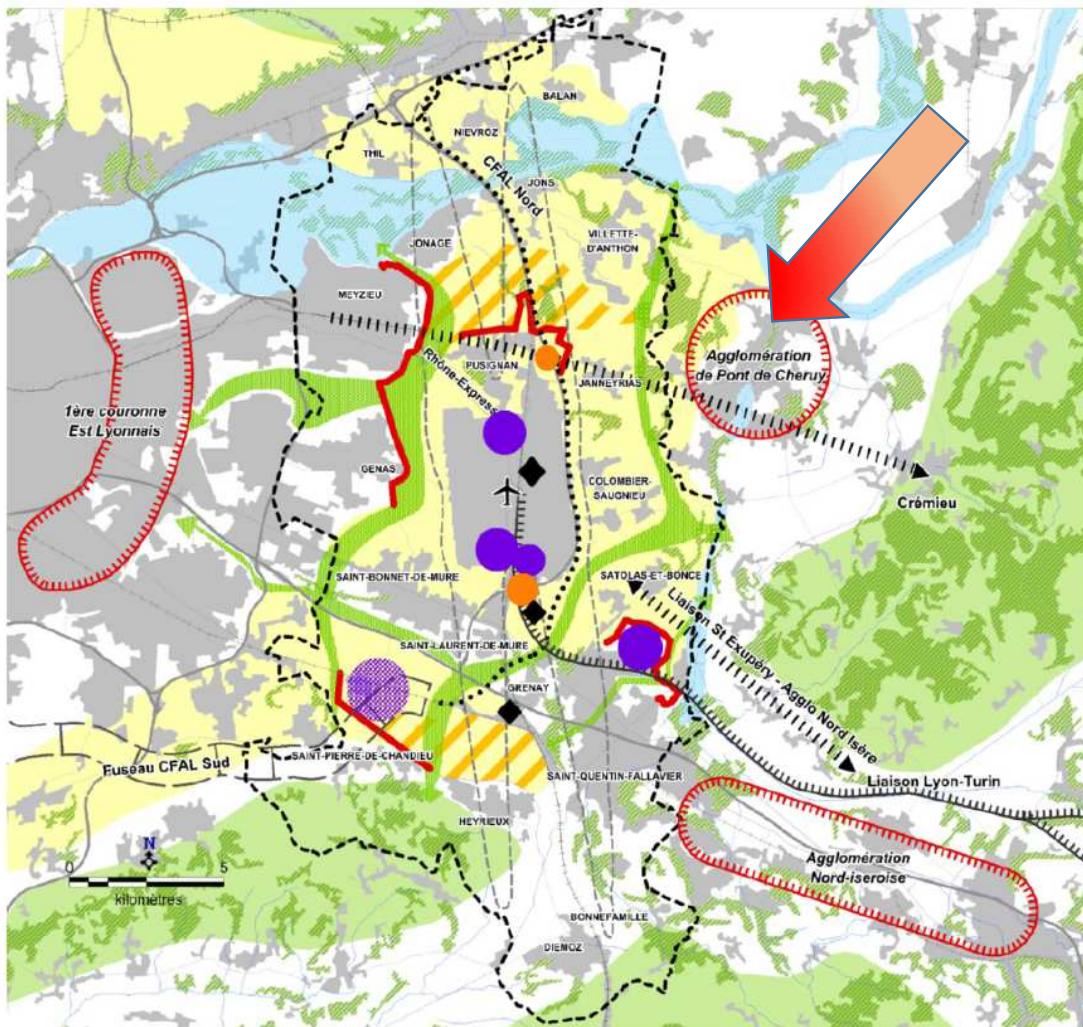


Traversée de Pont de Chéruy D517 direction Lyon ou Crémieu



En continu, toute la journée en semaine et le week-end

DTA - Directive Territoriale d'Aménagement - 2015-2016



Modification DTA AML se substituant aux pages 55 à 57




 PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

DIRECTIVE TERRITORIALE D'AMÉNAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE LYONNAISE

Modification sur l'Espace interdépartemental Saint-Exupéry

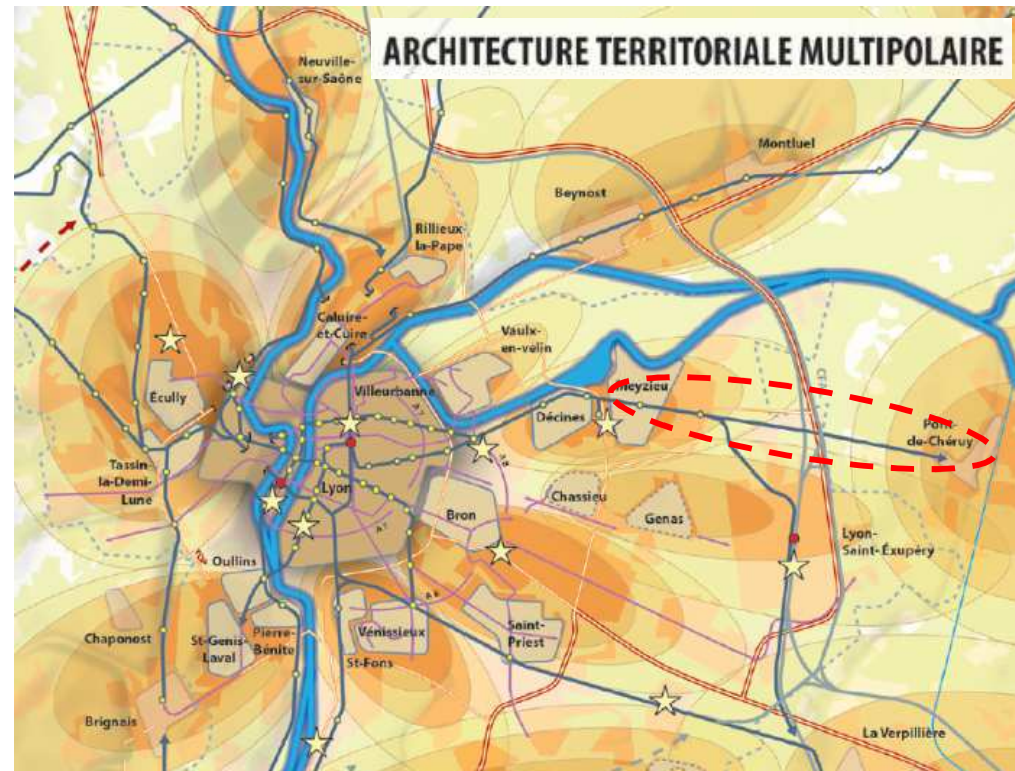
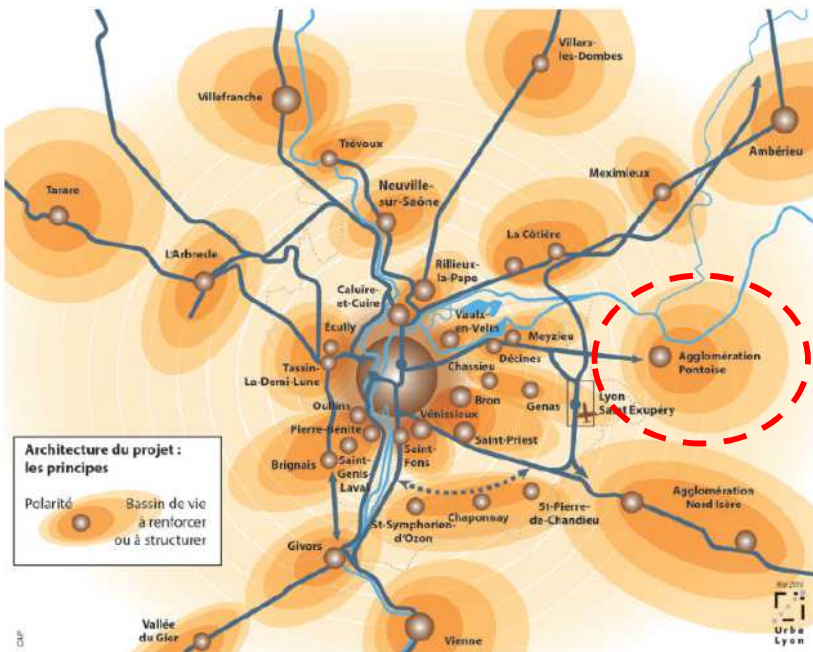
Orientations et prescriptions modifiées

Mars 2015

La DTA met en avant:

- La réutilisation de l'emprise du CFEL pour une desserte de l'agglomération de Pont de Chéruy,
- L'accroissement de l'offre TC en adéquation avec l'aménagement du territoire,
- L'amélioration de l'accessibilité métropolitaine,
- La promotion des mobilités durable,
- Urbanisation en privilégiant le cœur de l'agglomération plutôt que les secteurs périphériques,
- L'agglomération de Pont de Chéruy est considérée comme gisement propices au développement urbain
- Une limitation globale de la croissance démographique pour les communes autour de l'aéroport

Le réseau express métropolitain et les polarités urbaines



Le réseau maillé d'espaces naturels et agricoles

armature verte

Le réseau bleu

Rhône, Saône, Gier, Ain

Le réseau express métropolitain

réseau express métropolitain

intention de prolongement

intention de maillage

gare euro-régionale

autre gare du réseau express

réseau d'agglomération (existant et principe d'extension)

Le réseau viare hiérarchisé et pacifié

réseau routier national

réseau routier métropolitain

COL et A 45 infrastructures telles qu'inscrites dans la DTA

zone économique métropolitaine

bassin de vie à organiser

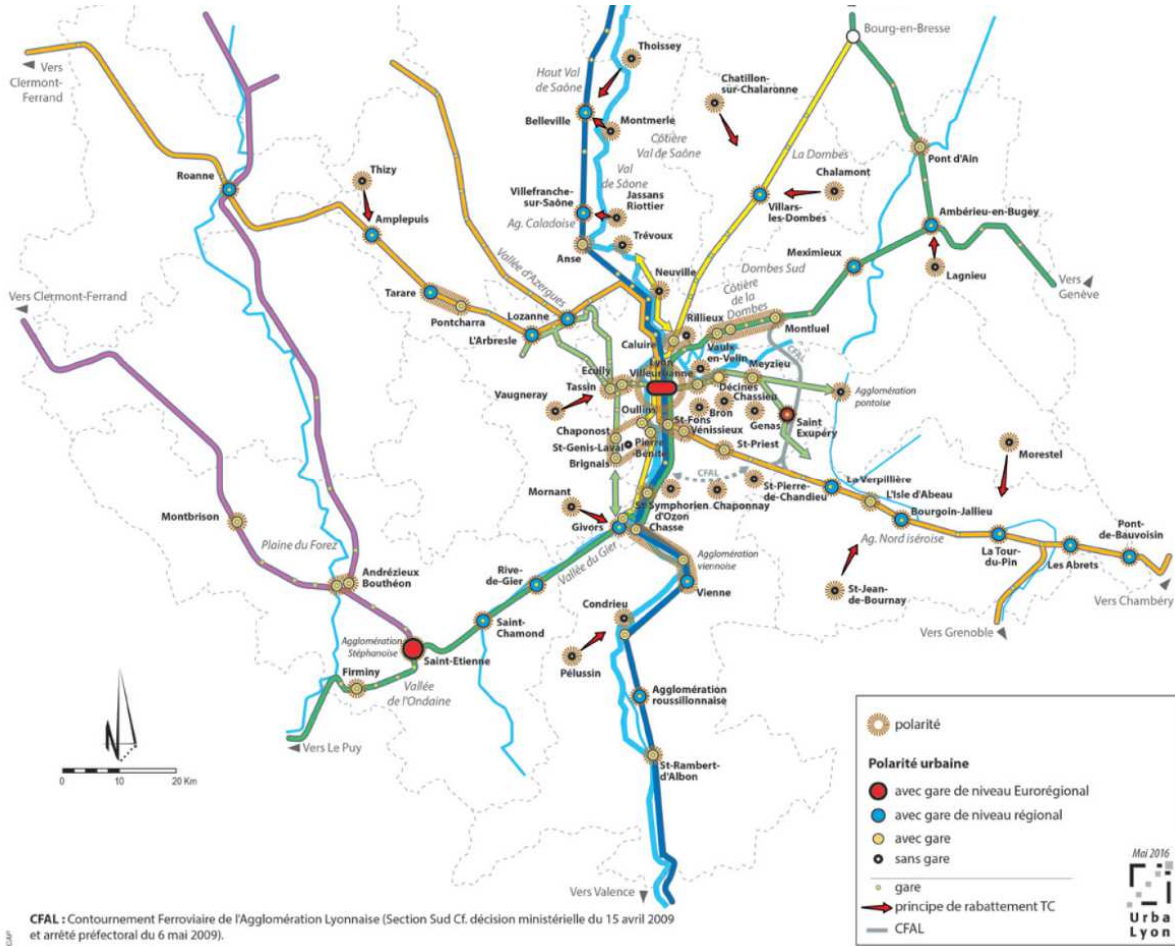
polarité d'agglomération

polarité relais

polarités à conforter

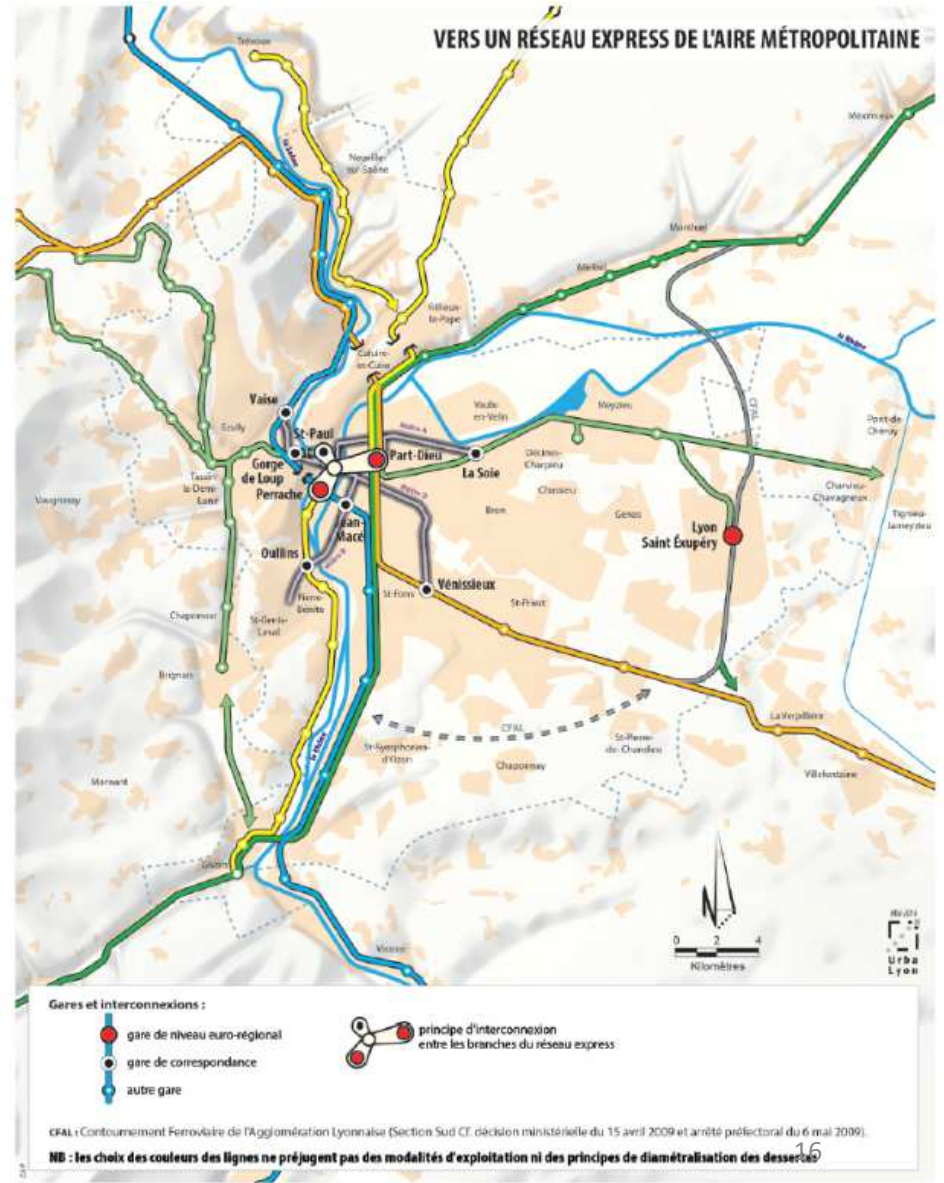
CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

P114

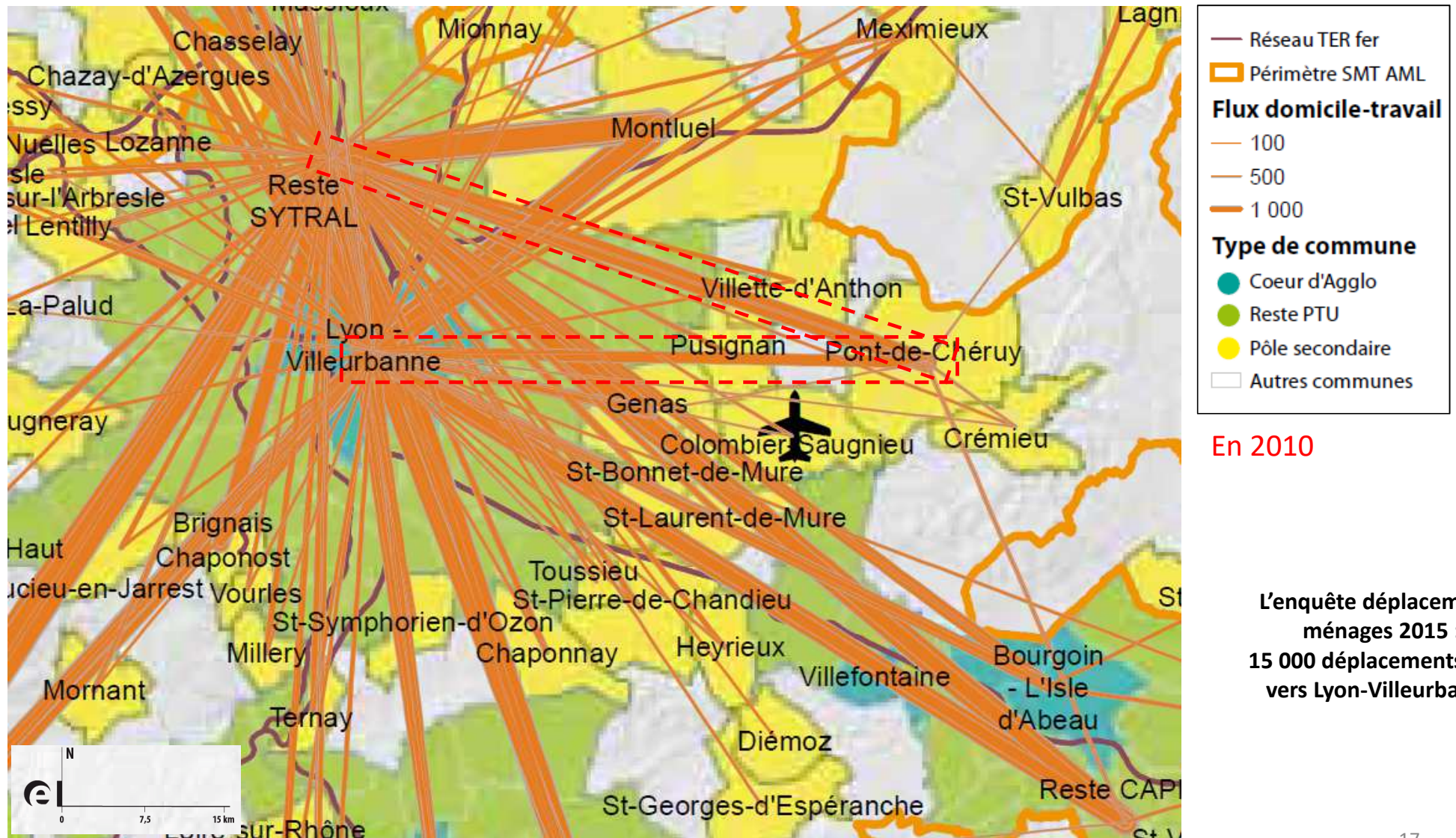


CFAL : Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (Section Sud Cf. décision ministérielle du 15 avril 2009 et arrêté préfectoral du 6 mai 2009).

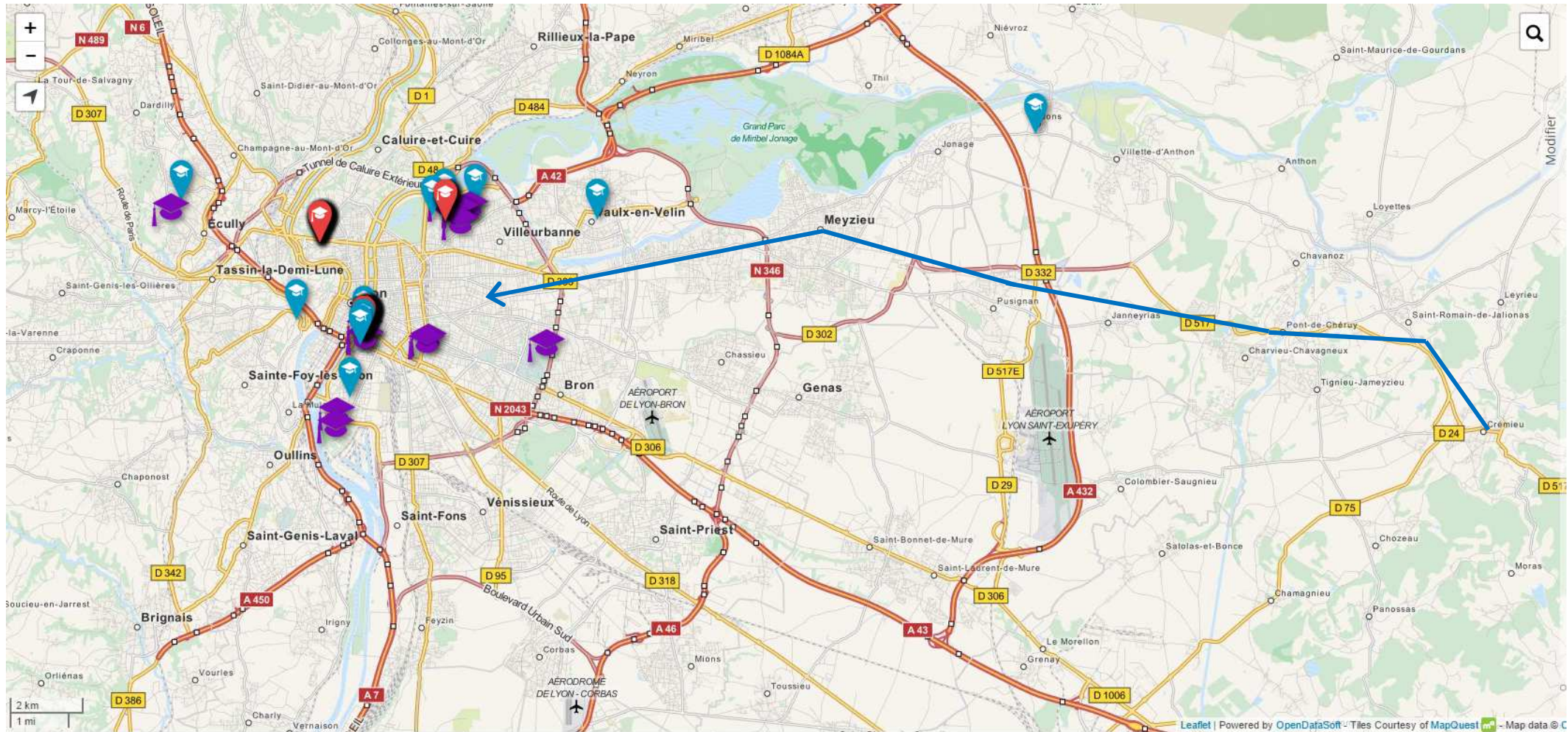
P116



Détail des flux de déplacements domicile-travail entre les différents secteurs

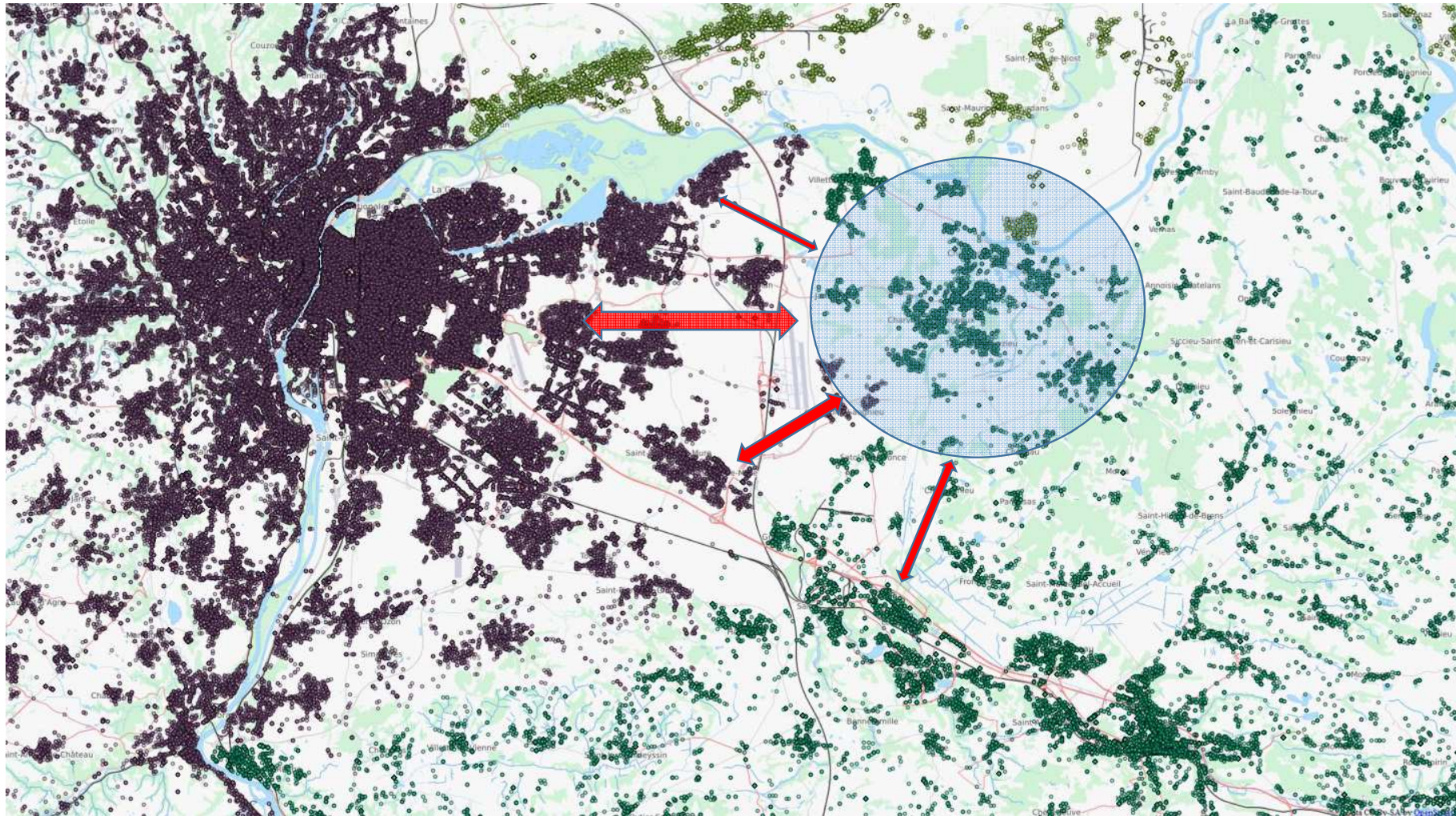


Accès aux établissements d'études supérieures de la métropole Lyonnaise



Source: <http://data.enseignementsup-recherche.gouv.fr>

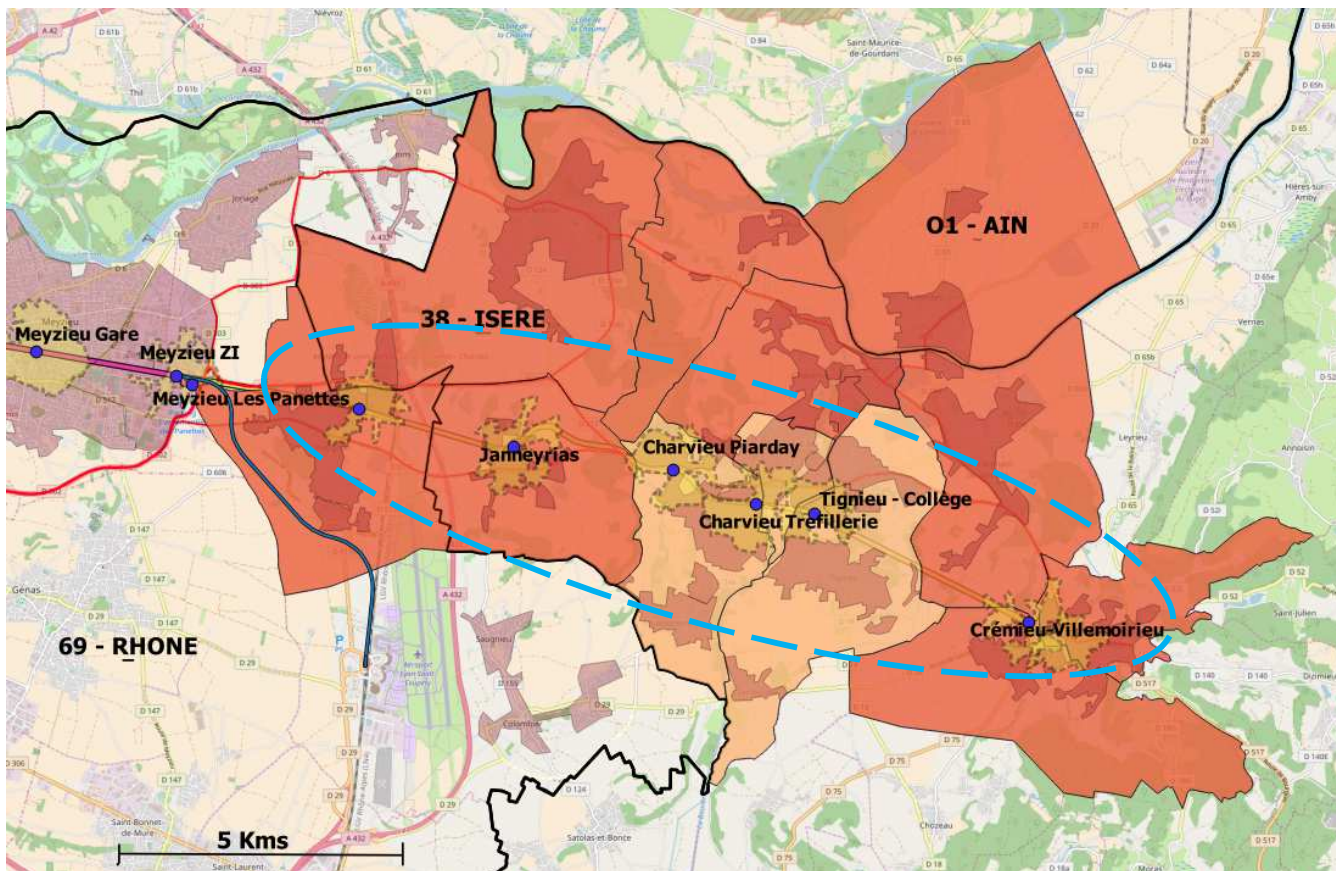
Accès à l'emploi de la métropole Lyonnaise



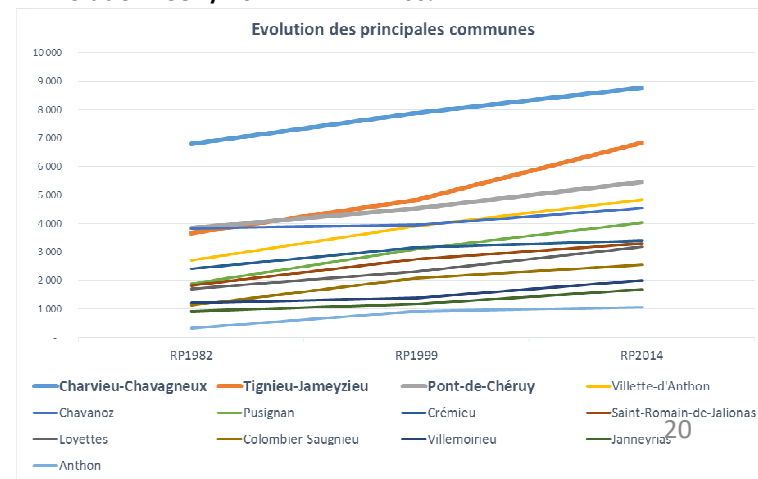
QUIZ TCL : La Part-Dieu est le 2^{ème} centre d'affaires au niveau national ? **VRAI** avec 2500 entreprises

@ParFerLC

Carte et chiffres de l'évolution de population de l'agglomération de Pont de Chérury sur l'emprise Zone de chalandise

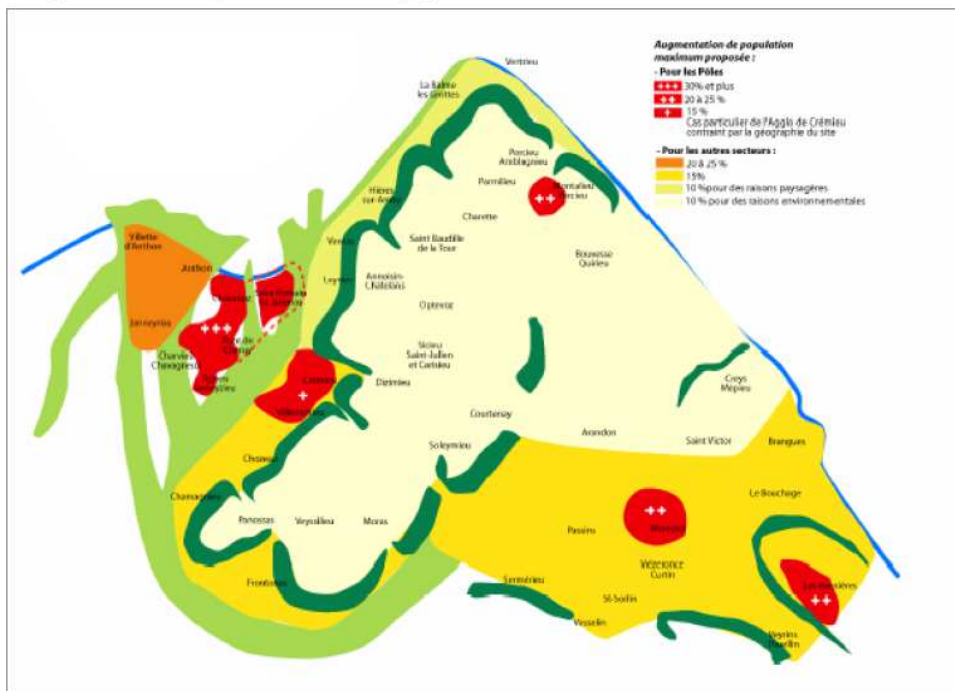


	RP1982	RP1999	RP2014
Charviéu-Chavagneux	6 804	7 889	8 782
Tignieu-Jameyzieu	3 666	4 838	6 835
Pont-de-Chérury	3 849	4 540	5 463
TOTAL	14 319	17 267	21 080
Evolution 1982 / 2014	47%		
Villette-d'Anthon	2 711	3 906	4 845
Chavanoz	3 834	3 954	4 545
Pusignan	1 876	3 098	4 030
Crémieu	2 409	3 169	3 392
Saint-Romain-de-Jalionas	1 816	2 749	3 299
Loyettes	1 713	2 322	3 187
Colombier-Saugnieu	1 127	2 083	2 558
Villemoirieu	1 218	1 392	2 001
Janneyrias	917	1 168	1 691
Anthon	333	917	1 052
TOTAL GENERAL	32 273	42 025	51 680
Evolution 1982 / 2014	60%		



Les objectifs de prospective de population du dernier SCOT SYMBORD ref. 2007

Figure 7 : Stratégie d'accueil de population d'ici 2030 sur l'aire du SCOT



Source : SCOT Haut Rhône Dauphinois – PADD 2006

SCoT Symbord = CC LYSED + CC Balcons du Dauphiné

« La population attendue à terme (2030) sur l'ensemble du territoire SCOT et de 94 000 habitants »

« Sur l'ensemble de l'aire d'étude élargie, cela se traduira par environ **105 000 habitants**, soit un accroissement de quelque 26 000 habitants (+33% par rapport à 1999). »

Actualisation par rapport aux données récentes

	RP2008	RP2013	RP2014
	31326	34172	35493
	91550	100282	104042

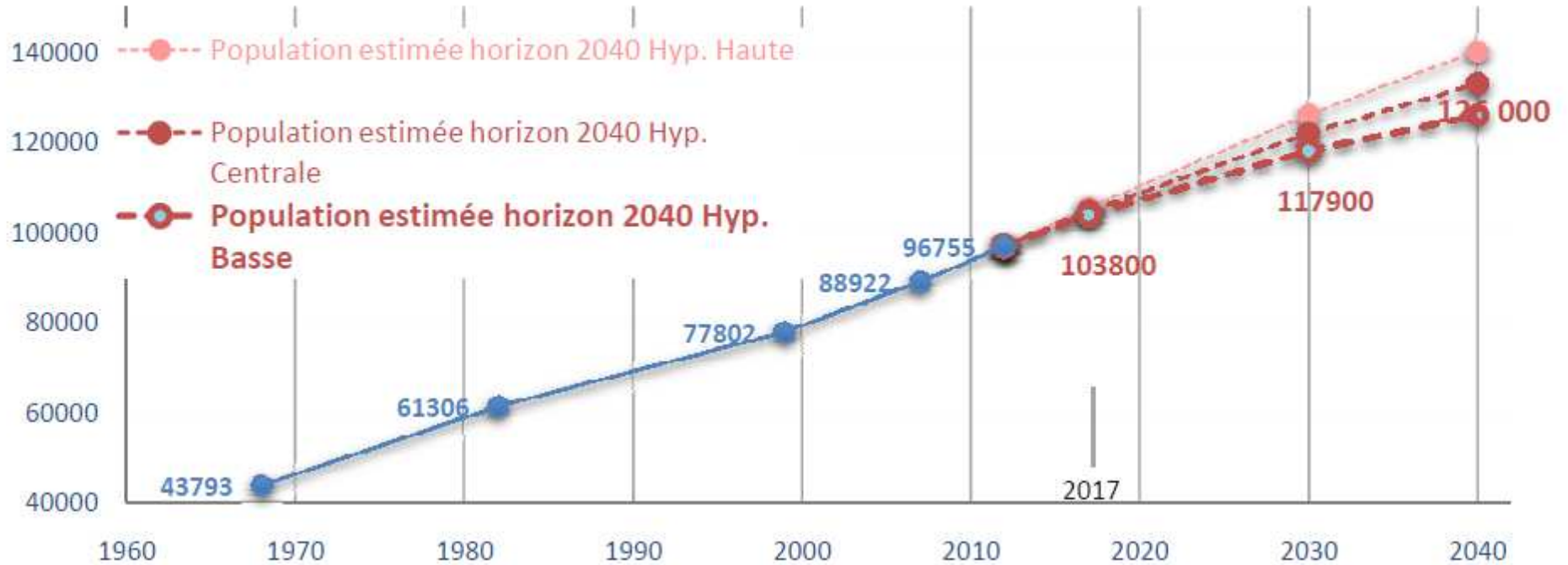
Depuis 2013, on compte plus de **100 000 habitants** pour l'aire d'étude élargie.

Et oui avec 17 ans d'avance !

SCOT SYMBORD prospective de population à l'horizon 2040 SCoT en cours de révision, validation prévue en 2019

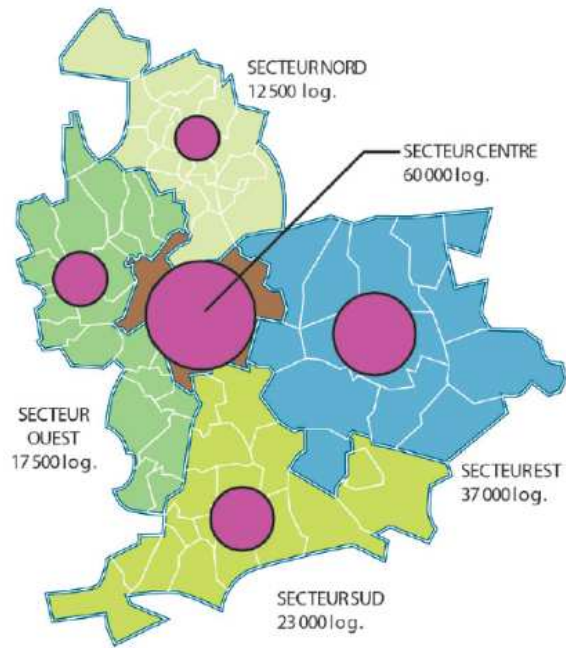
Evolution de la population de la Boucle du Rhône en Dauphiné :

Les derniers chiffres de prévisions du SYMBORD à l'échéance 2040 (le SCoT ne se réfère plus à 2030, mais à 2040) correspondent à l'hypothèse basse (126 000 habitants) des courbes ci-dessous (projections INSEE selon le modèle Omphale)

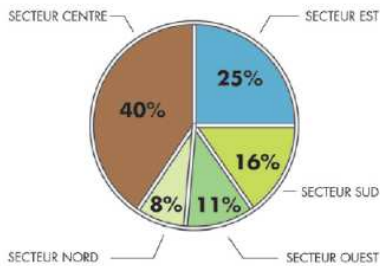


SCoT de l'agglomération Lyonnaise 2030

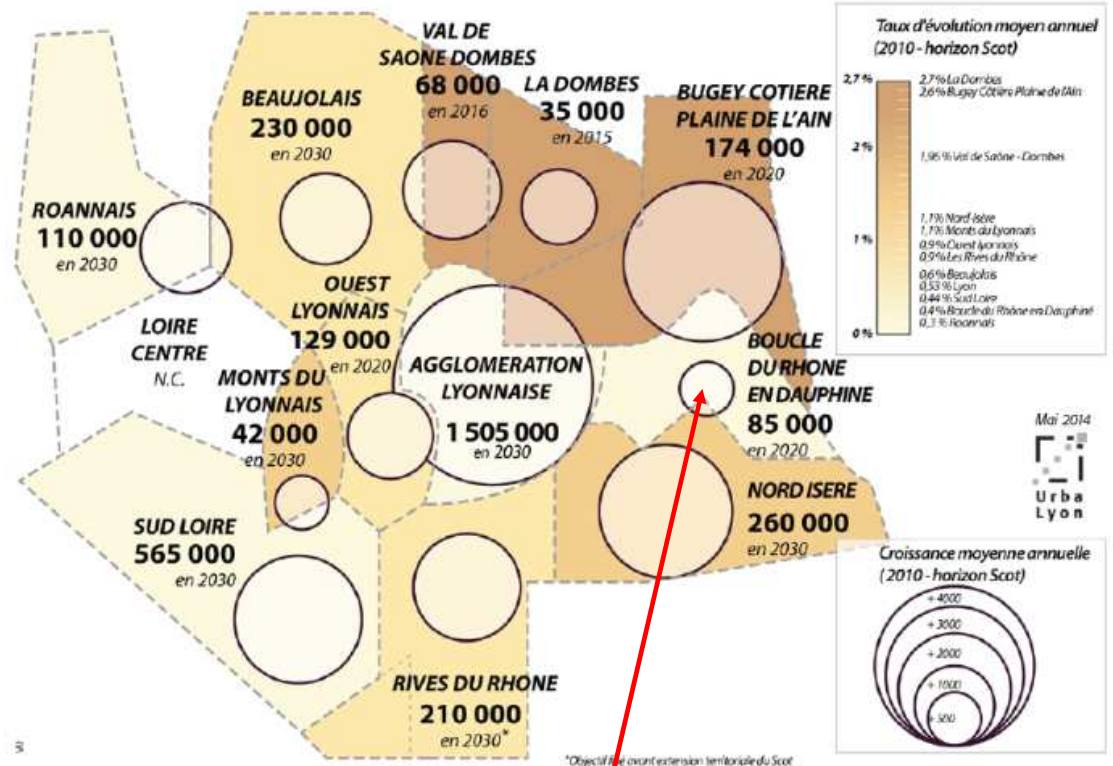
Objectifs de production de logements par secteurs (2010-2030)



Contribution par secteurs aux objectifs de production de 150 000 logements entre 2010 et 2030



Les ambitions démographiques des Scot

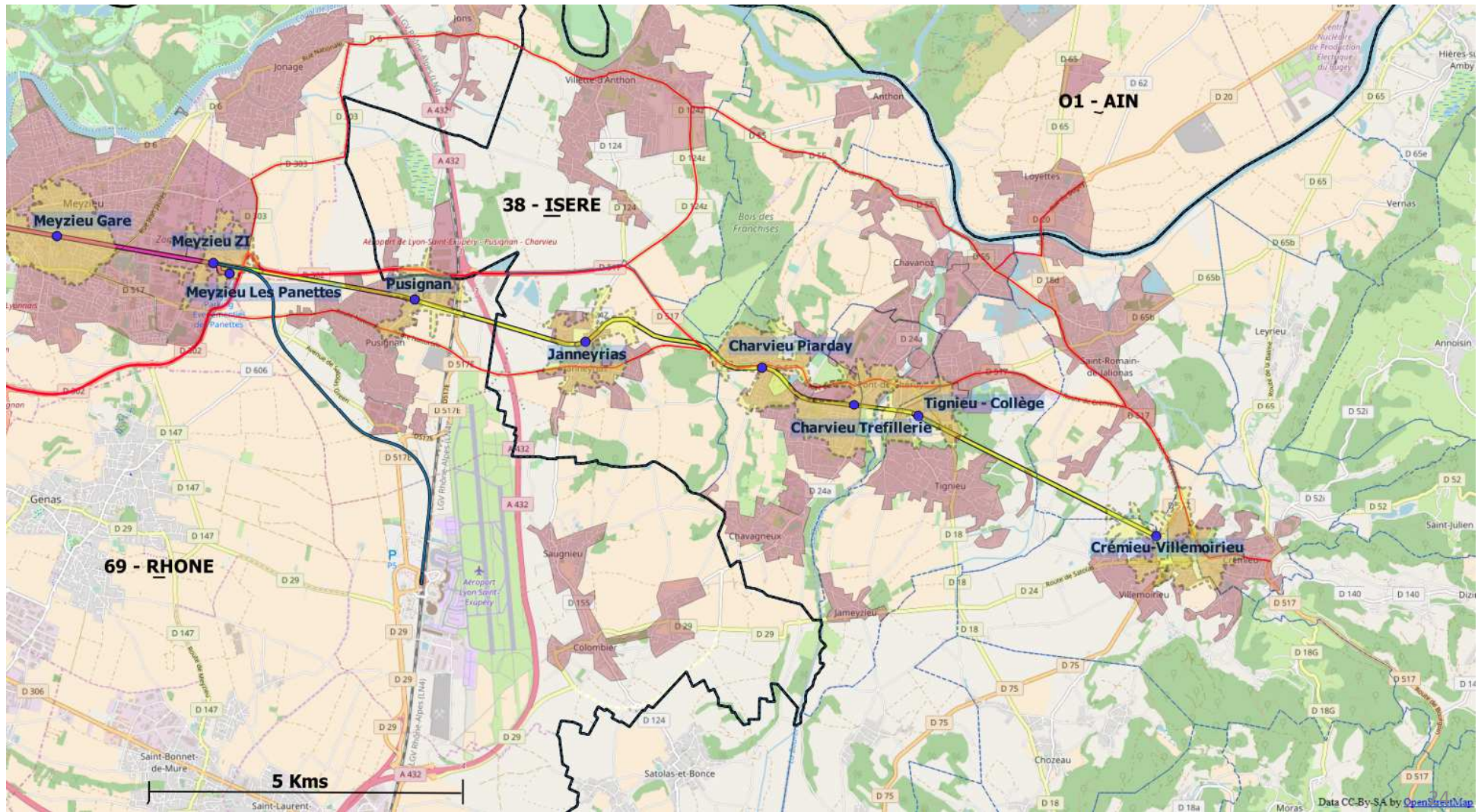


44 | Un développement urbain ambitieux, équilibré et durable

Boucle du Rhône en Dauphiné : 85 000 en 2020 = cette donnée est à actualiser, voir détails dans la page précédente, SCoT BRD en charge du SYMBORD. On est déjà à +100 000 depuis 2013 (chiffres Insee)

Habitat autour de l'emprise

Accès aux gares en marche à pied (isochrone avec distance réseau de 1km)



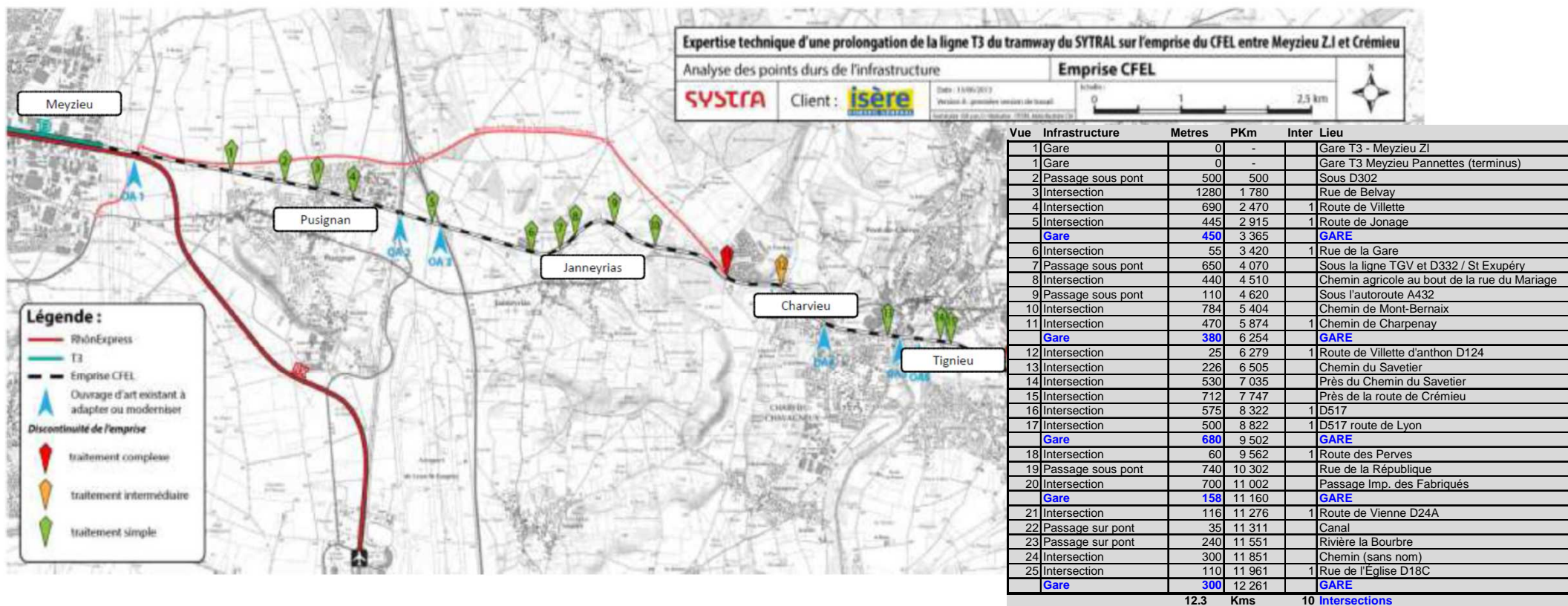
Etude SYSTRA 2013 Intersections entre Meyzieu ZI et Crémieu



2.1.2 Analyse des « points durs » de l'infrastructure communs à l'ensemble des scénarios en site propre

Deux types de points durs peuvent être recensés sur l'infrastructure pouvant amener des réponses différentes selon le mode :

- Le franchissement des 6 ouvrages d'art impliquant un passage en voie unique pour le mode routier (largeur < 4 m) sans conséquence pour les scénarios ferrés en voie unique
 - Le franchissement des 21 intersections envisagé avec un système d'IBs pour les scénarios ferroviaires, exportable également pour le mode routier
- La carte ci-après illustre le positionnement des intersections et leur criticité ainsi que les ouvrages d'art existant.



Etude SYSTRA - 05/12/2013- Prolongation de la ligne T3 du tramway du SYTRAL sur l'emprise du CFEL entre Meyzieu et Crémieu

Etude SYSTRA 2013 – Examen des scénarios

- Un chiffrage financier plus précis que les études précédentes (Transétude 2006, KPMG 2004)
- L'étude présente 4 scénarios
 - Un routier SR1 qui se traduit par une réorganisation du service Transisère actuel sans réutilisation du CFEL
 - Un routier SR2 en site propre sur le CFEL
 - Un ferré SF1 avec rupture de charge à Meyzieu ZI
 - Un ferré SF2 **sans rupture de charge** jusqu'à Part-Dieu mais qui passerait par Meyzieu Panettes

Scénario	Infrastructure	Itinéraire	Terminus	Nombre d'arrêt	Distance interstation moyenne *	Matériel roulant proposé	Vitesse max	Temps minutes Crémieu/Meyzieu Crémieu/Part-Dieu	Potentiel voyages / jour
SR1 « Transisère »	Voirie	routier	Meyzieu ZI – Crémieu Centre	9	2,1	autocar	90 km/h	43,5 min 1h 09 min	2 300 – 2 900
SR2 « AHNS »	Site propre en voie double	Emprise CFEL de Crémieu à Meyzieu	Meyzieu ZI – Crémieu Centre	9	2,0	autocar	70 km/h	32 min 57 min	2 400 – 3 200
SF1 « avec rupture de charge »	Site propre en voie unique avec évitement en station	Emprise CFEL de Crémieu à Meyzieu	Meyzieu ZI – Crémieu Centre	9	2,0	Tramway Citadis	70 km/h	31 min 56 min	3 400 – 5 200
SF2 « sans rupture de charge »	Site propre en voie unique avec évitement en station	Emprise CFEL et T3 de Crémieu à Lyon Part-Dieu	Lyon Part-Dieu – Crémieu Centre	9	1,8	Tramway Citadis	70 km/h	26 min 51 min	4 500 - 6 500

Tableau 2. Synthèse des 4 scénarios à l'étude

(Avec 5 min de correspondance pour SR1, SR2, SF1)

Les coûts d'investissements chiffrés par l'étude SYSTRA y compris matériel roulant

Scenario	Infrastructure En M€	Matériel	Nombre Freq 30' / 15'	Coût Matériel M€	Coût TOTAL
SR1 « Transisère »		Autocar	5 / 8	1,2 M€ / 2 M€	1,2 M€ / 2 M€
SR2 « AHNS »	32 M€	Autocar	4 / 6	0,9 M€ / 1,6 M€	35 à 40 M€
SF1 « avec rupture de charge »	71 M€	Tramway Citadis	4 / 6	18 M€ / 22,2 M€	80 à 90 M€
SF2 « sans rupture de charge »	89 M€	Tramway Citadis	6 / 11	22,6 M€ / 41,4 M€	90 M€ à 110 M€

SR1, SR2, SF1 : les chiffres sont calculés pour un service de Crémieu à Meyzieu ZI

SF2 : les chiffres sont calculés pour un service de Crémieu à Lyon Part-Dieu

En conclusion: ces 4 scénarios ont un rapport avantages/couts insuffisant pour que l'on puisse les préconiser

Proposition Déplacements Citoyens

Un nouveau projet plus économe de moyens, tout en étant au plus près des besoins de la clientèle.

Une réponse tram qui permettrait de voyager sans rupture de charge de Tignieu à La Part Dieu, en reconstruisant une voie ferrée de Meyzieu Z.I. à Tignieu, sur l'emprise du CFEL, et en y faisant circuler une partie des services réguliers de T3.

- Sans desservir le terminus des Panettes qui a été construit principalement pour les besoins du stade OL
- Après Meyzieu Z.I., la ligne passerait sous la D 302, comme Rhônexpress, puis poursuivrait sur la voie CFEL en direction des cinq stations suivantes : Pusignan, Janneyrias, Charvieu (deux lieux de stations à définir) et Tignieu-Collège (soit environ 12 km dont un peu plus de 11 km seraient à construire)
- Pour une ligne prolongée à Tignieu Collège, on retiendra une clientèle de 5000 voyages-jour, contre 5 500, milieu de la fourchette retenue par Systra pour un prolongement jusqu'à Crémieu (4 500/6 500)

Quels services mettre en place pour faire face aux besoins les jours de semaine ?

Hypothèse de fréquence

	De Tignieu vers Lyon Part-Dieu	De Lyon Part-Dieu vers Tignieu
HP matin	1 rame T3 sur 3	1 rame T3 sur 6
HP soir	1 rame T3 sur 6	1 rame T3 sur 3
Reste	1 rame T3 sur 6	1 rame T3 sur 6

Nombre de courses de Tignieu vers Lyon Part-Dieu		
Fréquence	Plage horaire	Nb
45 mn	5h et 6h 30	2
22,5 mn	6h30 et 8h 45	6
45 mn	8h45 et 16h15	10
90 mn	16h15 et 19h15	3
Total :		21

Nombre de courses de Lyon Part-Dieu vers Tignieu		
Fréquence	Plage horaire	Nb
90 mn	6h30 et 11h	3
45 mn	11h et 15h30	6
22,5 mn	15h30 et 18h30	8
45 mn	18h30 et 20h45	4
Total:		21

Soit 42 courses / jour

Estimation du taux d'utilisation

Si l'on prend comme point de repère les 5000 voyages/jour avancés ci-dessus à partir des données figurant dans le rapport SYSTRA de 2013;

Cela représenterait, avec **42** courses par jour environ $5000 / 42 = \mathbf{119 \text{ montées}}$ par rame pour une course.

Si l'on estime, intuitivement, qu'un voyage représenterait en moyenne **8 km** sur une ligne prolongée de **12 kms**,

l'on peut avancer que pour 119 montées par rame pour une course, la charge moyenne serait de l'ordre de $119 \times 8 \text{ km} / 12 \text{ km}$ de longueur de la ligne = **79 personnes**, pour une capacité de 287 places qui est celle d'une rame de 43 m

Soit un taux d'utilisation moyen de moins de 28 %

Rappel des chiffres de l'étude SYSTRA pour scénario SF2 de 4500 à 6500 voyages/jour jusqu'à Crémieu

Cadencements, Conclusion sur le dimensionnement

- **Les cadencements dissymétriques du matin et du soir nécessiteront une gestion fine des rames et du temps de leurs conducteurs**

Gestion qui peut être cependant facilitée par la proximité géographique du centre de maintenance des rames de 43m situé à environ 500m à l'Ouest de la station Meyzieu Z.I. (pour un parc de 19 rames, dont 10 pour la ligne T3 régulière et 9 en réserve pour la desserte du stade de Décines)

- **Conclusion sur le sur dimensionnement apparent des services mis en place**

Ces rames qui transporteraient de nouveaux voyageurs venant du Nord Isère permettraient probablement ainsi de mieux “rentabiliser” la ligne. Au sens économique comme au sens financier du terme.

Temps de parcours

Le temps de parcours sera fonction de la vitesse de pointe des rames (70km/h) et du nombre de stations. Avec le choix de 5 stations que préconise ParFer, la distance moyenne entre deux stations entre Meyzieu Z.I. et Tignieu est la même que celle existant entre La Soie et Meyzieu Z.I..

On peut donc retenir la même vitesse moyenne (42 km/h).

Sur cette base, le temps de parcours serait de l'ordre de :

17 mn entre Tignieu et Meyzieu Z.I.

17 + 25 = 42 mn entre Tignieu et La Part Dieu

Par rapport au temps de parcours de 2 mn entre Meyzieu Z.I. et les Panettes, les rames seraient utilisées 17 mn - 2 mn = 15 mn de plus pour aller à Tignieu.

Avec un temps de retournement au terminus estimé à 5 mn, les rames seraient immobilisées 15 + 5 + 15 =

35 minutes par rotation

Besoins en nombre de rames, et investissements nécessaires

Avec l'hypothèse, en heure de pointe, d'une rame sur trois poursuivant son chemin plus à l'Est, ce qui suppose un cadencement d'une rame toutes les 22,5 mn, une rame supplémentaire ne suffirait pas pour faire la rotation.

Pour un temps d'immobilisation supplémentaire de la rame de 35 mn, **il en faudrait** $35/22,5 = 1,6$ arrondi à **deux**.

A 3,5 millions d'euros pour une rame de 43m, **l'investissement supplémentaire en matériel roulant** serait donc de l'ordre de $3,5 \times 2$, soit 7 M€.

2 rames pour un coût de 7 millions d'euros

Rappel du coût du matériel roulant prévu par l'étude SYSTRA pour un scénario ferroviaire sans rupture de charge de Crémieu jusqu'à La Part Dieu :

22,6 M€	6 rames et une fréquence de 30 mn
41,4 M€	12 rames et une fréquence de 15 mn

Les coûts d'exploitation

Avec l'hypothèse moyenne retenue de 42 courses x 12 km = 504 kms/jour et avec un coût d'exploitation de l'ordre de 7 euros le Km.

Cela conduirait à **un coût journalier de** : 504 km/jour x 7 euros = **3 528 €**

Si l'on raisonne sur un nombre de jours de fonctionnement annuel équivalent à **280 jours pleins de semaine**, cela nous conduirait à 3 528 x 280 jours, soit par an :

987 840 / an (env 1 million) pour 141 120 km

Rappel des coûts d'exploitation prévus par l'étude SYSTRA pour un scénario ferroviaire sans rupture de charge de Crémieu jusqu'à La Part Dieu :

1 162 813 Kms/an

Fourchette 7,6 à 9,3 M€

Quel niveau d'investissement pour construire une infrastructure tram de Meyzieu Z.I. jusqu'à Tignieu

Nous considérerons que le montant d'investissements indiqué à la page 51 de l'étude de SYSTRA de décembre 2013, hors matériel roulant, peut être retenu. A savoir 51 millions d'euros.

Y compris ces 2 rames soit 7 millions, cela conduirait à un montant d'investissements total de :

$$51 + 7 = 58 \text{ millions } \text{€}$$

Rappel des coûts d'investissements prévus par l'étude SYSTRA:

Meyzieu-Tignieu	Meyzieu-Crémieu	
51 M€	71 M€	pour l'infrastructure
26 M€	32 M€	pour les rames de tram (moyenne entre 22,6 et 41,4)
16 M€	16 M€	pour l'ouvrage Panettes (évitement Rhône Express et D302)

Soit un total de:

93 millions € **119 millions €**

Quelles autorités organisatrices, quels maîtres d'ouvrages, quels gestionnaires, quels financements ?

Dans la mesure où l'on sort du périmètre de transports en commun de l'agglomération lyonnaise, **c'est la Région qui est l'autorité organisatrice de mobilité pour les transports non urbains de personnes.**

La région peut déléguer au SYTRAL la maîtrise d'ouvrage de la construction de la ligne, et son exploitation de tous les jours.

Quelles tarifications ?

Pourrait-on s'inspirer, pour la desserte des stations situées à l'est de Meyzieu ZI des principes de tarification T.E.R. des lignes de l'Ouest Lyonnais, au départ, ou à destination de la gare Saint-Paul ?

Notamment de la ligne Sain Bel - L'Arbresle - Gare Saint Paul ? de longueur à peu près comparable à celle de Part Dieu à Tignieu-Collège ?

Nos associations n'ont pas suffisamment travaillé sur ce sujet pour apporter une réponse.

CONCLUSIONS des Présidents des deux associations

1. Atouts du scénario proposé le 29 novembre 2017 pour le prolongement de T3 de Meyzieu Z.I. à Tignieu (12 km)

- **Desserte par des transports en commun efficaces au centre de l'agglomération de Pont de Chéruy, d'un pôle de population de plus de 50 000 habitants** dont 30 000 à moins de 5 km de Tignieu.
- **Scénario plus économique que le scénario ferré SYSTRA de 2013 :**
 - 58 millions d'investissements contre environ 93 millions de Meyzieu à Tignieu.
 - des coûts d'exploitation divisés au minimum par 3, par mutualisation des moyens entre Meyzieu et La Part-Dieu.
- **Pas de rupture de charge à Meyzieu Z.I.** contrairement au scénario routier de SYSTRA de 2013, d'où un trajet Tignieu - Part Dieu nettement plus rapide (moins de 45 mn) et plus confortable
- **Réduction du flux important de véhicules routiers**, notamment autour de Meyzieu Z.I.

CONCLUSIONS des Présidents des deux associations (suite)

2. Critiques du scénario non recevables

- **Malgré ses rames de 43m, la ligne T3 “sur saturée” ne pourrait accepter davantage de voyageurs ?**

Certes elle est chargée à certaines heures et dans certains tronçons. Mais moins que les lignes de métro et que les 3 autres grandes lignes de tram, qui ne fonctionnent aujourd’hui qu’avec des rames de 32m pour un nombre de voyageurs annuels beaucoup plus élevé : *(ci-dessous données 2016)*

T1 : 30,2 millions de voyages

T2 : 23,8 millions de voyages

T4 : 23,7 millions de voyages.

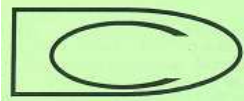
contre T3 : 11,3 millions de voyages.

En cas de besoin, sa capacité pourrait être renforcée (par augmentation des fréquences de passage ou de la longueur des rames).

- **Faire fonctionner une ligne de tram sur deux départements poserait des problèmes juridiques ?**

Dans le cadre de la loi NOTRe, qui donne compétence à la Région pour les transports non urbains de personnes, les montages juridiques devraient être facilités. Et non le contraire.

Un travail collaboratif entre nos deux associations



DEPLACEMENTS
CITOYENS avec vous



Le 29 juin 2017, les associations **Déplacements Citoyens** et **Lyon-Crémieu ParFer** visitent le CFEL de Meyzieu à Tignieu.