



Mobilisons-nous
pour un transport
en commun



ACCESSIBLE À TOUS
ÉCOLOGIQUE
et **ÉCONOMIQUE**



Pour le prolongement de la ligne de tramway **T3**

LYON-CRÉMIEU
PARFER

Lyon-Crémieu PARFER
20 ans d'engagement et de combat !

L'association Lyon-Crémieu-ParFer, soucieuse de l'intérêt collectif, soutient depuis de nombreuses années le projet de prolongement du tram T3 sur l'ancienne voie du chemin de fer de l'Est de Lyon (CFEL) entre Lyon et Crémieu.

La population des territoires concernés augmente d'année en année : les habitants sont contraints d'utiliser leur voiture, excédés de perdre du temps dans les embouteillages, de dépenser toujours plus en carburant alors qu'ils expriment fortement leur volonté d'être acteur de la transition écologique.

Depuis 2020, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a mis en place un comité de pilotage pour réaliser les études d'un projet de transport de Crémieu à Lyon en utilisant le CFEL, celles-ci démontrent l'intérêt d'une liaison en mode ferré qui permettra d'aller directement à Lyon sans effectuer de changement. Les études techniques se font aussi en collaboration avec la régie de transports de la métropole de Lyon, SYTRAL mobilités, puisque les voies entre Meyzieu et Lyon seront partagées avec celle du tramway T3. La prochaine étape pour la Région est de réunir les institutionnels qui pourront financer le projet, c'est-à-dire l'Etat, la Région, la Métropole de Lyon, les collectivités locales. L'objectif étant une mise en service d'ici 2027.

COMITÉ DE PILOTAGE RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES (COPIL)

L'étude porte sur l'amélioration de la liaison entre le bassin Pont de Chéruy–Crémieu et l'agglomération lyonnaise sur l'axe CFEL (Chemin de fer de l'Est lyonnais), sur sa connexion à St Exupéry et la plaine de l'Ain.

Historique

- 19/12/2019 : création du COPIL,
- été 2020 : recrutement du bureau d'étude Egis Rail, rencontres avec les différents acteurs du projet dont l'association Lyon-Crémieu-ParFer,
- septembre 2020 : établissement d'un **diagnostic**,
- automne 2020 : construction de **scénarios** suivis par les partenaires politiques et techniques de la Région,
- 15 décembre 2020 : présentation des scénarios élaborés par le bureau d'étude au Comité de pilotage.
- Mars 2021 : réunion techniques avec les communes sur le tracé pour déterminer le positionnement des gares
- 6 mai 2021 : CoPIL actant la décision de poursuivre le projet en prolongeant le tram T3
- Fin 2021 / 2022 : études de confortation de la section Meyzieu/Lyon avec SYTRAL mobilités
- 29/11/2022 : CoPIL (en attente d'un compte-rendu)

COMITÉ DE PILOTAGE RÉGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES (COFIL)

L'étude porte sur l'amélioration de la liaison entre le bassin Pont de Chéruy-Crémieu et l'agglomération lyonnaise sur l'axe CFEL (Chemin de fer de l'Est lyonnais), sur sa connexion à St Exupéry et la plaine de l'Ain.

Synthèse du diagnostic

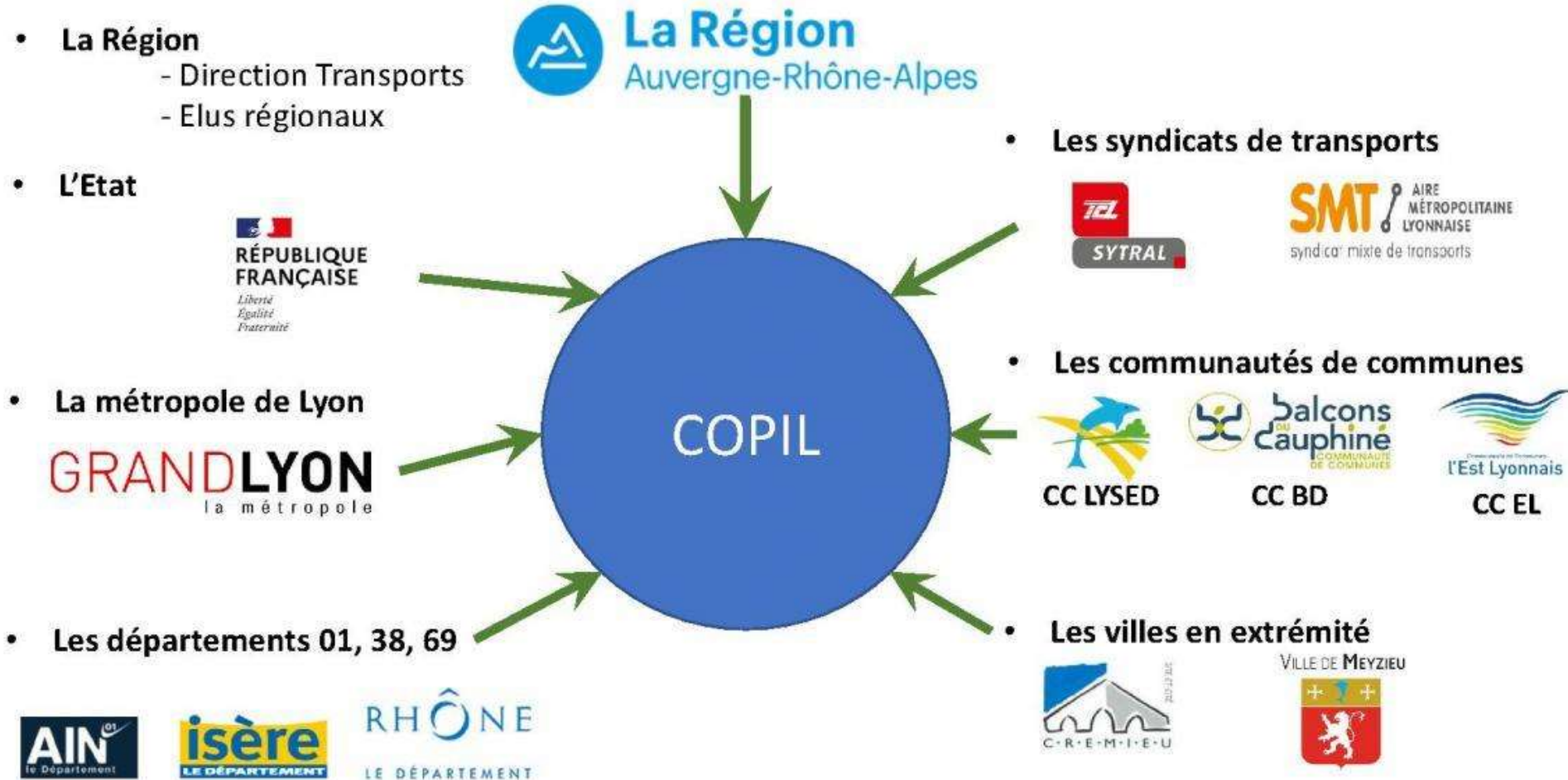
Le bureau d'études retient :

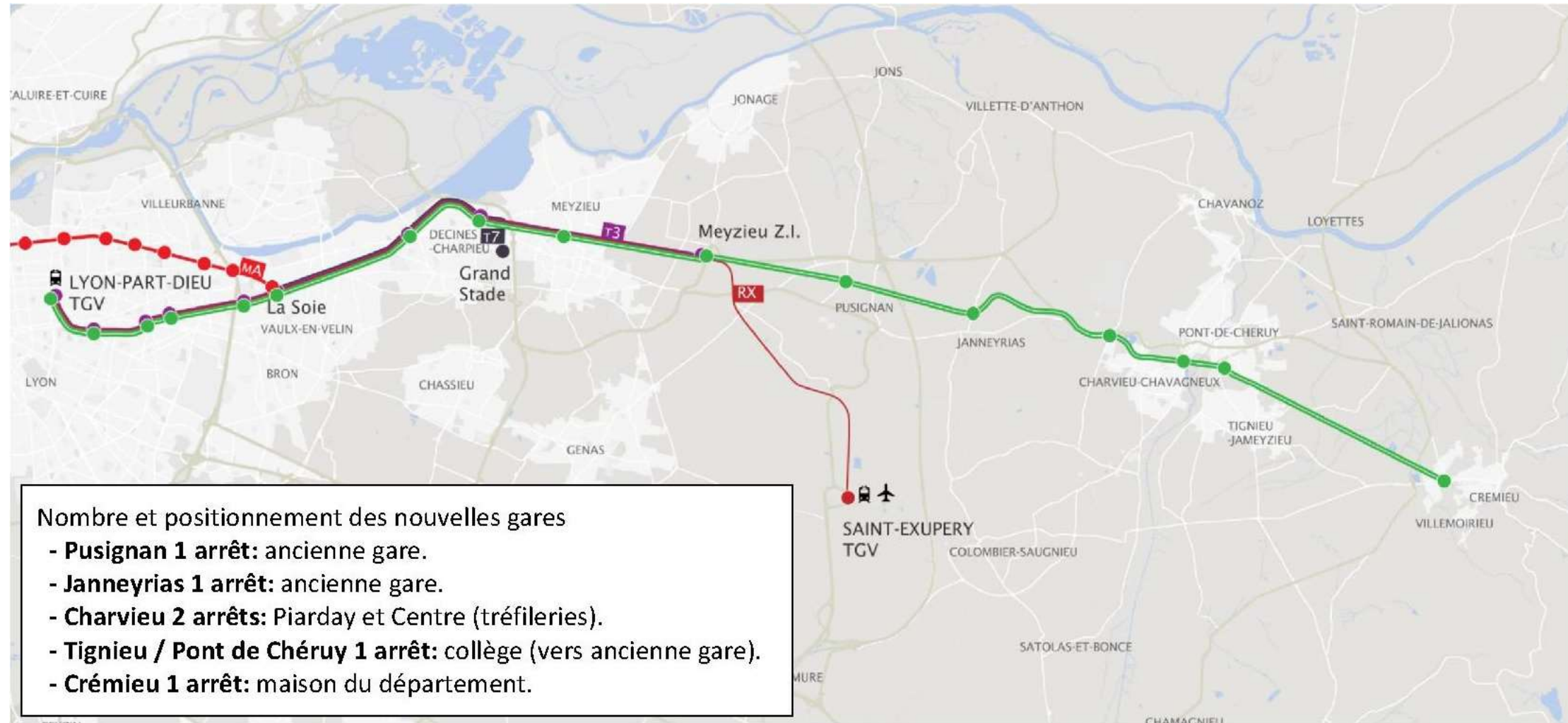
- une dynamique de développement du bassin Pont de Chéruy- Crémieu,
- une poursuite de ce développement, contraignant l'aménagement de ce territoire,
- un accroissement du trafic routier, proche de la saturation,
- une offre insuffisante de transports en commun,
- une faisabilité technique d'utiliser le tracé, maintenu disponible, du CFEL,
- un projet d'intérêt régional

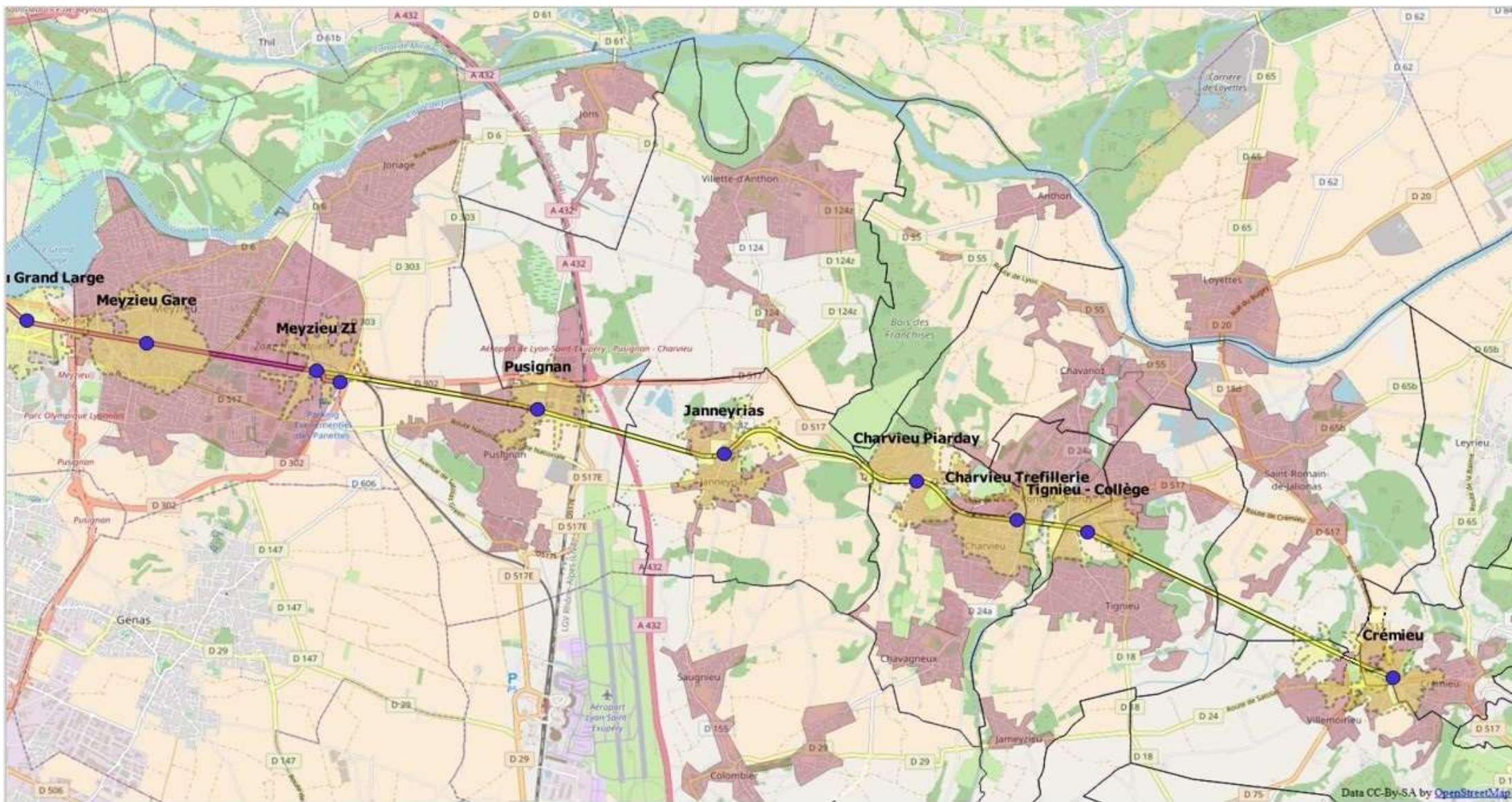
Il en déduit une fréquentation potentielle de transport en commun en site propre (CFEL) de 3000 à 5500 voyageurs/jour.

Le Syndicat Mixte des Transports pour l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (SMT AML) traite de la connexion avec la Plaine St Exupéry (4 fois moins fréquentée que la liaison sur CFEL) et coordonne les 2 études.

Les membres du comité de pilotage







Zones urbanisées



Marche à pied 1 km

PROLONGATION T3 – MEYZIEU Z.I.-CRÉMIEU

MOBILITÉ, LIBERTÉ, SÉRÉNITÉ



T3

Rapide !

Lyon Part-Dieu <-> Crémieu
Sans changement, en moins
d'1h.

T3

Facile !

6 stations à proximité de
chez soi ! À moins de 3 kms
pour les communes
traversées.

T3

Pratique !

Une offre de transports
station/domicile à chaque
point d'arrêt !

T3

Economique !

L'abonnement mensuel
moins cher qu'un plein de
carburant avec participation
employeur !

T3

No stress !

Fini les bouchons ! Enfin à
l'heure chez soi, au travail, à
l'école en toute sécurité !

T3

Cool !

Confortablement installé, plongé
dans un roman, en conversation
avec votre voisin !

T3

In !

De nouvelles rames :
rapides, spacieuses et
tendance !

T3

Fun !

Etudiants, actifs, retraités, on a
tous une bonne raison de
prendre le tramway !

T3

Bon pour la Planète !

Faible empreinte carbone !
Silencieux !

T3

Bon pour le porte- monnaie !

Economie de 6 000 € en
moyenne par an.

T3

Allez où vous voulez !

En connexion avec tout le
réseau TCL par une
tarification intégrée

T3

Partez presque quand vous voulez !

Des fréquences régulières de
05H00 à minuit !

LOIRE Édition de Saint-Étienne

AUVERGNE RHÔNE-ALPES

RER à la lyonnaise : la Région dévoile son plan

Le « RER à la lyonnaise » va-t-il enfin entrer en gare ? Ce projet de desserte ferroviaire cadencée de l'aire métropolitaine lyonnaise était porté par tous les candidats aux dernières élections régionales et ardemment souhaitée par la Métropole de Lyon. En exclusivité au Progrès, le président de la Région Laurent Wauquiez dévoile son plan et lance un appel aux partenaires, Métropole de Lyon et État, pour le financer.

Le RER à la lyonnaise est-il enfin lancé ? « C'est un des projets d'avenir les plus importants pour notre territoire. On parle de trois millions d'habitants, d'un réseau qui couvre à peu près un tiers de notre région mais aussi de défis colossaux. Notre obsession, c'est de faire gagner du temps de vie et du pouvoir d'achat aux gens. Enfin, il y a enjeu d'équilibre entre les territoires. Pour ce projet de RER à la lyonnaise, qui a notamment été porté par l'un de nos élus à la Région, Christophe Geunzou, nous avons travaillé depuis huit mois pour vous le présenter. »

« À Paris, on a cette offre. Ici, on ne l'a pas. Pourquoi ? »

Quel est l'objectif ?

« Avoir un moyen de transport tous les quarts d'heure, aux heures de pointe sans avoir besoin de consulter les horaires. Il y a aussi des gens qui travaillent à des horaires atypiques. On veut couvrir une amplitude horaire de 5 à 23 heures. À Paris, on a cette offre. Ici on ne l'a pas. Pourquoi ? L'idée, c'est aussi de conjuguer les moyens de transport : train, tram, tram-train, bus ou cars... Il y a du court terme, du moyen terme et du long terme. »

À quel horizon ?

« Cela commence maintenant et ça va aller jusqu'en 2035. »

« Nous avons passé un mandat à mettre au niveau nos infrastructures »

Pourquoi maintenant ? Vous êtes à la tête de la Région depuis 2015...

« C'est possible aujourd'hui, car nous avons passé un mandat à mettre au niveau nos infrastructures : les rails, les gares, les rames... Par-Dieu n'avait pas bougé d'un iota depuis 1983. Nous n'avions pas les infrastructures pour le supporter. Nous sommes tout de même passés de 800 millions à 1,4 milliard d'euros d'investissement. Nous avons quand même franchi des étapes avec une diminution de 30 % des trains en retard, grâce notamment aux pénalités réclamées à la SNCF. »

Par quoi allez-vous commencer ?

« La grande révolution, ça va être l'ouverture de la voie L à la Part-Dieu, prévue pour le 28 juin. La gare va passer en capacité de 35 000 voyageurs/jour (à sa conception, NDLR) à 175 000. Ensuite, nous mettrons en service 19 nouvelles rames gros porteurs, prévues pour 2023. Sur le Métron-Villefranche-Lyon, par exemple, le train de 6 h 35 est complètement congestionné. Les rames passeront de 700 à 1 300 voyageurs. Nous allons travailler sur une densification du nombre de trains en étendant les plages horaires, en renforçant les heures creuses, le tout en faisant tourner plus de rames. Nous pourrions d'abord expérimenter sur l'axe Vienne-Lyon-Villefranche. »

Nous avez lancé, mercredi aussi, le BHNS (bus à haut niveau de service) Trévoux-Sathonay-Lyon...

« C'est un projet important, avec des bus hydrogène dans des corridors isolés, avec une voie verte à côté. C'est prévu pour 2025. J'ai un point de blocage avec la Métropole de



Dans son bureau, Laurent Wauquiez présente les différents points du projet du « RER à la lyonnaise ». Photo Progrès/Maxime JEGAT

Lyon, qui ne me répond pas depuis deux ans à une question simple : quand ces bus arrivent sur son territoire, peuvent-ils rouler sur les voies dédiées ? »

« Prolonger le Lyon-Brignais jusqu'à Voullas, Millery et Grigny »

Quel est le projet pour le tram-train de l'ouest lyonnais ?

« Nous comptons investir sur les trois branches : Lozanne, Sain-Bel et Brignais. Sur le Lyon-Brignais, nous avons l'ambition de passer le cadencement au quart d'heure, aux heures de pointe, et d'améliorer l'amplitude horaire. Nous souhaitons aussi prolonger cette ligne jusqu'à Voullas, Millery et Grigny. Et peut-être Givors, si la Métropole souhaite travailler avec nous. Le budget est de 80 millions pour le Lyon-Brignais, 250 si nous allons jusqu'à Givors. »

Pour Lozanne, notre conviction, c'est que c'est une ligne d'avenir. Des travaux, à hauteur de 30 millions d'euros, seront lancés dès cet été. Enfin, pour Sain-Bel, nous voulons améliorer sa fiabilité. »

Quid de l'Est lyonnais ou du Lyon-Saint-Étienne, des lignes très fréquentées...

« L'Est lyonnais, c'est le territoire le plus dynamique de notre région. L'idée est de prolonger le T3 jusqu'à Crémieu. La solution serait opérée par la Région sur un ancien chemin de fer (CFEL). Nous allons en discuter avec les habitants pour connaître leurs attentes mais aussi avec le Sytral. Nous avons aussi prévu de nouveaux nœuds ferroviaires, dans des territoires qui ont beaucoup poussé : Chandieu-Toussieu et Reventin-Vaugris. Cela a du sens. »

Pour Lyon-Saint-Étienne, il y a un sujet sur Givors. Nous pourrions mettre à disposition de nouvelles rames pour une desserte au quart d'heure entre Givors et Perrache. Pour Saint-Étienne-Part-Dieu, nous avons rallié les quais et nous allons mettre en place des



Pour Laurent Wauquiez, « le RER à la lyonnaise, un des projets d'avenir les plus importants pour notre territoire ». Photo d'illustration Progrès/Catherine AULAZ

gros-porteurs, en passant de 950 à 1 400 passagers. L'objectif est de les avoir en 2023. »

« Il nous faut des réponses »

Reste la question de la tarification...

« Avec la carte Oûta, on peut l'utiliser dans les bus d'Anney, dans le train, aller au Puy, la valider à Grenoble, à Clermont. Il y en a un million dans la région mais on ne peut pas l'utiliser actuellement avec la même souplesse dans la métropole de Lyon. Cette solution permettrait aux Grands Lyonnais de se déplacer partout. Nous proposons à la Métropole que cette carte puisse servir à se déplacer dans la RER à la lyonnaise puis dans les TCL. »

Nous proposons (lire par ailleurs) de prendre en charge un tiers du budget de ce projet. Les partenaires sont sollicités. Quand espérez-vous une réponse ?

« Il faut qu'en septembre, nous soyons fixés. En investissement, en fonctionnement : il faut qu'on sache ce que la Métropole et le Sytral sont prêts à payer. Pour l'État, ce sera 2023. Il nous faut des réponses. »

Propos recueillis par Jean-Philippe CAVALLEZ

LE PROJET EN RÉSUMÉ

■ Dates
De 2022 à 2035.

■ Budget
Entre 1,4 milliard et 7 milliards, en investissement.

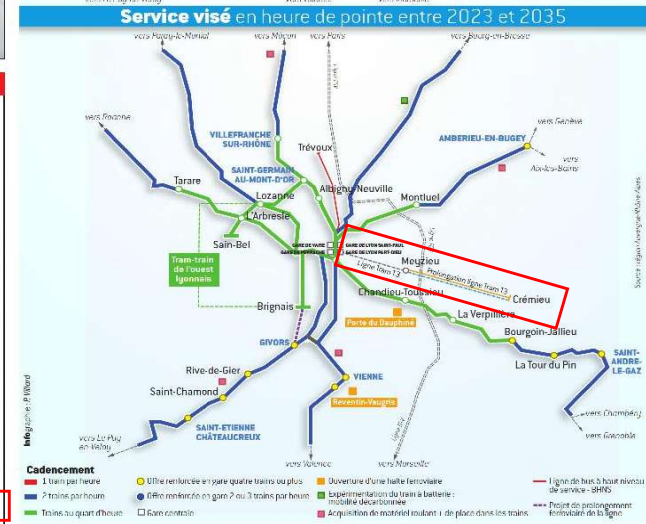
■ Le projet
Achat de rames plus grandes.

► Cadencement amélioré sur les axes Villefranche-sur-Saône - Lyon, Vienne-Lyon, Saint-Étienne - Lyon, Bourgoin-Jallieu - Lyon, Montluel - Lyon, Villars-les-Dombes - Lyon, tram-train de l'ouest lyonnais.

► Meilleure amplitude horaire et meilleur service en heures creuses.
► Prolongement éventuel de la ligne du tram-train Lyon Saint-Paul - Brignais jusqu'à Grigny ou Givors.

► Réouverture des haltes ferroviaires de Chandieu-Toussieu et de Reventin Vaugris.
► Utilisation de la carte Oûta sur le réseau TCL.

► Bus à haut niveau de service entre Trévoux et Lyon.
► Prolongement du T3 entre Meyzieu et Crémieu.



« Ma proposition : un tiers du financement »

Selon Laurent Wauquiez, le budget du projet s'établit, à court terme, à 1,4 milliard d'euros. « Et pour aller jusqu'au bout du plan, c'est 7 milliards. C'est colossal. Nous sommes prêts à mettre un tiers des 1,4 milliard sur ce mandat », pose le président de Région, qui propose « un pack de mobilités à la Métropole, au Sytral, à l'État et à des collectivités qui souhaitent s'associer (départements, agglomérations voisines, etc.) ».

Alors, un tiers Région, un tiers Sytral/Métropole de Lyon, et un tiers État ? « C'est à voir », répond-il. Tandis que Bruno Bernard, président de la Métropole de Lyon, avait envoyé un courrier le 24 mars demandant à Laurent Wauquiez d'avancer sur le RER à la lyonnaise et de se mettre autour de la table, l'ancien président des

LR a remis la balle dans le camp d'en face. « Je leur tends la main pour qu'on avance. Il faut sortir des effets de manche, de la communication. Il veut faire le travail de la Région. Il vaut mieux qu'il se concentre sur ses compétences », rétorque-t-il, indiquant qu'une missive « vigoureuse » va partir sous peu. Sur le RER à la lyonnaise, il espère désormais « une réponse très

précise. Il y a la liste des projets, les coûts en investissement et en fonctionnement. Suivant l'ambition de la Métropole pour son territoire, on peut faire plus ou moins. L'exemple, c'est le prolongement du tram-train pour Givors. » Quant à l'État, il est attendu de pied ferme sur la signature du contrat de plan État-Région en 2023.

..... et une vidéo sur Youtube, le 7 avril 2022



<https://youtu.be/kCljKkyzYrY?t=272>

► Un tram' entre Crémieu et Lyon : le projet prend du retard

On ne compte plus le nombre d'articles de presse, de réunions publiques, de motions votées en conseil municipal qui ont abordé ces dernières années le projet de liaison entre le cœur de Lyon et les communes de la Lyxed (communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné) et des Balcons du Dauphiné.

Depuis 30 ans, le Nord-Isère attend que ce projet aboutisse. Malheureusement, alors qu'en 2021, le dossier, piloté par la région Auvergne-Rhône-Alpes, avait connu des avancées significatives, depuis, le temps s'est considérablement ralenti. A tel point que Jean-Pierre Girard, conseiller régional à la manœuvre sur ce dossier, pense que le projet ne pourra pas être finalisé avant 2030, soit trois années de plus que prévu. Quant au mode de transport, entre les hypothèses du bus à haut niveau de service ou du tramway, aucune décision définitive n'a été prise non plus.

« C'est un projet qui continue de vivre. Il y a toutefois un certain nombre d'études complémentaires qui sont en cours, détaille encore Jean-Pierre Girard. Toute une partie du travail, construite avec le territoire nord-isérois, a été réalisée au cours d'un vrai travail de cohésion. Maintenant, il faut s'occuper de la liaison avec la métropole lyonnaise, de l'impact budgétaire et d'intégrer ce dossier dans la globalité de notre projet de mobilités. Tout cela prend du temps et nous fait prendre du retard, tout le monde en a conscience. »

« On sait seulement qu'il pourrait y avoir un phasage du projet »

Ce qui a changé la donne, en fait, c'est l'ambitieux projet de RER à la lyonnaise porté par la Métropole de Lyon et la Région. « Il y a beaucoup de projets ferroviaires et nous, on est une brique dans tout ça », décrypte Phi-



Le projet de ligne de tramway entre la Part-Dieu et Crémieu connaît un coup d'arrêt et ne pourra pas voir le jour avant 2030. Photo Progrès

lippe Zuccarello, de l'association ParFer, qui se bat depuis longtemps pour le prolongement de la ligne T3 sur le chemin de fer de l'est de Lyon. « Le volet mobilité de la Région, aujourd'hui, n'est pas encore abouti. Il y a encore des discussions avec les partenaires concernant le financement du projet, dont le nôtre. Qui met combien ? Qu'est-ce qu'on priorise ? Nous n'avons pas encore de réponses à ces questions. Ce que l'on sait par contre, c'est qu'il pourrait y avoir un phasage du projet, avec une partie des gares dans un premier temps,

« On sera optimistes quand on aura entre nos mains le calendrier. »

Philippe Zuccarello, association ParFer

puis le reste dans un second. »

Le comité de pilotage, dans lequel siègent plus de 80 acteurs, dont la Région, le Département, l'État ou encore les intercommunalités concernées va se réunir à la fin du mois de novembre. Au cours de cette réunion très attendue, plusieurs résultats d'études pourraient être livrés, afin d'y voir plus clair. Est-ce que le projet pourrait être abandonné ? Ce n'est pas la tendance, répond-on du côté de la Région, « il ne faut pas inquiéter les habitants sur ce point ». Du côté de ParFer, on se veut plus prudent : « On sera optimistes quand on aura entre nos mains la fermeté du calendrier. Si effectivement, demain, la Région nous annonce qu'on part sur ce projet en mode ferré, alors on sera rassurés. »

L'association va néanmoins demander aux communes concernées par le prolongement du T3 de rédiger une motion pour montrer à quel point cette infrastructure est importante pour les habitants.

V.P.

Article du Dauphiné libéré
17 novembre 2022

COÛTS D'INVESTISSEMENT ET D'EXPLOITATION ENTRE MEYZIEU ZI ET CRÉMIEU

En €2022 HT	BHNS Meyzieu ZI - Crémieu	Tramway Meyzieu ZI - Crémieu	Tramway Lyon- Crémieu
Fréquentation en 2040	6 000 à 7 000 voy/jr	8 000 à 9 000 voy/jr	15 000 à 17 000 voy/jr
Type de matériel roulant et durée de vie MR et infra	Matériel 12 ans Infra 20 ans	Matériel 30 ans Infra 30 ans	Matériel 30 ans Infra 30 ans
Investissement sur durée de vie MR et infra Crémieu Meyzieu	100 M€	163,5 M€ (*)	163,5 M€ (*) + coûts Lyon – Meyzieu
Investissement sur 30 ans <i>Ratio investissement sur 30 ans sur nb de voyages journaliers</i>	140 M€ 20-23 k€ investis / voy.jour	163,5 M€ (*) 18-20 k€ investis / voy.jour	163,5 M€ (*) + coûts Lyon – Meyzieu 9,5-11k€ investis / voy.jour + part liée Lyon – Meyzieu ZI
Coûts d'exploitation annuel	7 M€	7,9 M€	7,9 M€ (*) + coût section Lyon - Meyzieu

(*) Les coûts d'investissement (infrastructure et matériel roulant) et d'exploitation) entre **la Part-Dieu et Meyzieu ZI** sont à travailler techniquement et financièrement entre les partenaires concernés

VOUS
RÉFÉRENTS ET AMBASSADEURS
DE LA LIAISON FERRÉE
LYON - MEYZIEU - CRÉMIEU

VOUS ETES REFERENTS DE VOTRE COMMUNE POUR

- **DEFENDRE AVEC PARFER LE PROJET DE LAISON FERREE LYON CREMIEU PAR LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE T3**
- **PROMOUVOIR CE PROJET AUPRES DES ELUS , DES CITOYENS ET DES ACTEURS ECONOMIQUES DE VOTRE COMMUNE**
- **PARTICIPER ACTIVEMENT AUX ACTIONS A VENIR AVEC PARFER**
- **PARTICIPER AUX TRAVAUX SUR LA COHERENCE DES AMENAGEMENTS SPECIFIQUES AUTOUR DES GARES**
- **SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE DECARBONEE**

OBJECTIFS

Inscription du projet au CPER de 2023

Mise en service en 2027 - ~~2030~~

NOUS CONTACTER

Président : Philippe Zuccarello - 06.11.61.40.07

Vice-présidente : Catherine Bodet - 06.18.07.67.92

Secrétaires : Bernadette Vivier Merle, Isabelle Sadeski

Trésorier : Edouard Fabre

Membres CA : Isabelle Desfontaines, Marie-Catherine Metzger, Eric Mariolle , Roger Forneris, Jean-Yves Mazabrard, Said Sassoui.

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

Mail : lcparfer@gmail.com

Tweeter : [@ParferLC](https://twitter.com/ParferLC) Facebook : [@LCPARFER](https://www.facebook.com/LCPARFER)

Adhésion : 10€ (5€ pour les moins de 25 ans) ou <http://lyon-cremieu-parfer.fr/index.php/adherer>