

## Rencontre de proximité - Janneyrias

### Compte-rendu

**Date :** jeudi 4 décembre 2025 de 15h30 à 18h30

**Lieu :** stade boulistes de Janneyrias

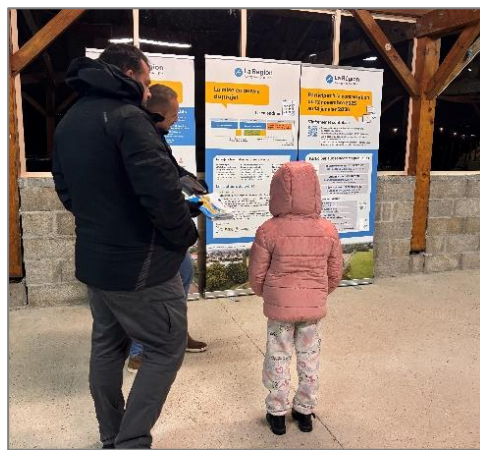
**Nombre de participants :** environ 50 participants

Dans le cadre de la concertation préalable menée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, 5 rencontres de proximité sont organisées pour aller à la rencontre du public, présenter le projet et la concertation, répondre aux questions et inviter à contribuer au projet.

L'équipe projet de la Région était alors présente à Janneyrias le jeudi 4 décembre, au stade Boulistes. Pour présenter le projet et inviter à participer à la concertation, les intervenants disposaient de panneaux de présentation du projet ainsi que de différents supports (dépliant, dossier de concertation). Des « fiches avis » étaient également disponibles afin de recueillir les contributions écrites du public rencontré.

Cette rencontre de proximité à Janneyrias a permis d'échanger avec près de 40 personnes : une population mixte (retraités, familles, enfants) était présente, essentiellement résidant ou travaillant à Janneyrias. Plusieurs élus, dont le maire, ont participé. La grande majorité des participants était venue spécifiquement pour la rencontre. 3 fiches ont été recueillies.

Les personnes rencontrées avaient entendu parler du projet depuis de nombreuses années et souhaitaient en savoir davantage notamment sur le projet actualisé, présenté en concertation. Les contributions et questions du public sont synthétisées par thème dans le présent compte-rendu.



## Un projet attendu

Les participants ont exprimé une forte attente quant à la réalisation du projet. Les premiers questionnements des participants ont souvent porté sur la **date de mise en service de la nouvelle ligne de tramway**. En complément, des précisions ont été demandées sur le calendrier jusqu'à la mise en service, certains participants souhaitant notamment savoir si une mise en service progressive était possible pour gagner du temps. En effet, **le calendrier jusqu'à la mise en service du projet a plusieurs fois été jugé trop long**.

- ▶ « Je suis 100% favorable au projet. J'espère qu'il verra le jour en 2032. »
- ▶ « Ça fait 40 ans qu'on en parle »
- ▶ « Pourquoi le calendrier a reculé ? Je croyais que c'était pour 2030 »
- ▶ « Pourquoi 2032 ? »
- ▶ « Quelles sont les prochaines étapes du projet et quand sera prise la décision de poursuivre le projet ? Les autorisations sont données par qui ? »
- ▶ « Toutes les stations ouvertes en même temps ? Ou progressivement au fur et à mesure des travaux ? Et l'itinéraire cyclable sera mis en service en même temps que le tramway ? »

## Réponse de la Région

La Région rappelle qu'elle n'a repris le projet qu'en 2020 et a depuis mené des études préalables, en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires, permettant de s'assurer de l'opportunité et de la faisabilité du projet, avant de présenter le projet en concertation préalable. Conformément au code de l'environnement, après la concertation, et à la suite du bilan du garant, la Région délibérera sur la poursuite ou non du projet. Si la décision de poursuivre le projet est prise, le projet fera l'objet - entre 2026 et 2029 - d'études de conception détaillées et de procédures réglementaires en vue de l'obtention des autorisations réglementaires. Ces dernières devraient être délivrées en 2029, à l'issue d'une étape d'enquête publique et permettraient de démarrer les travaux. La mise en service est prévue à l'horizon 2032.

L'ensemble du projet sera livré en même temps : l'infrastructure de tramway, les nouvelles stations et les parkings relais, l'itinéraire cyclable et piéton. Cela s'explique notamment par : le positionnement du SMR en bout de ligne, les coûts fixes de mobilisation des entreprises, l'approche globale visant à répartir les flux sur 6 stations pour limiter les impacts trafics routiers et parkings.

## Les objectifs et enjeux du projet

Les participants ont indiqué que pour se rendre à Lyon, ils se rendent en voiture jusqu'à Meyzieu où ils prennent le tramway T3. Certains indiquent même parfois devoir se rendre jusqu'à Lyon en voiture, lorsque le parking à Meyzieu est complet. Face à ce constat, **une grande partie des personnes rencontrées s'est exprimée en faveur du projet, soulignant les bénéfices qu'il apportera** : facilité de déplacement sans voiture,

**DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026**

accès au réseau de transports de la Métropole, gain de temps, désengorgement des axes routiers et meilleure liberté de déplacement pour les jeunes générations. 3 enfants entre 7 et 9 ans ont exprimé leur soutien au projet, soulignant qu'ils auraient entre 14 et 16 ans à la mise en service du tramway, ce qui leur permettrait de se rendre à Lyon pour des sorties et au collège à Tignieu.

- ▶ « Aujourd'hui on va à Meyzieu en voiture, notamment pour le boulot. »
- ▶ « Ça nous permettra d'aller à Lyon en direct sans prendre sa voiture jusqu'à Meyzieu, voire jusqu'à Lyon quand le P+R de Meyzieu est plein. »
- ▶ « Je suis très favorable à ce projet qu'on attend depuis longtemps pour faciliter l'accès au réseau de transport public et aussi surtout pour les enfants et étudiants. Je vous encourage à aller jusqu'au bout. »
- ▶ « Pour la réalisation afin de désengorger les routes déjà saturées. »
- ▶ « Pour les jeunes c'est vachement bien. Pour aller à Lyon en bus c'est galère. »

## Le financement et la gouvernance

Certains participants ont questionné la Région sur le financement du projet, souhaitant notamment savoir s'il aurait un **impact sur les impôts locaux**. Le portage du projet et le rôle des partenaires ont fait l'objet d'interrogations, notamment au sujet de l'impact des élections municipales sur la poursuite du projet.

### Réponse de la Région

Le projet est estimé en études préalables à environ 250 millions d'euros. Les coûts sont précisés à chaque phase d'études. Le projet est porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes avec des contributions foncières, financières et techniques des principaux partenaires. Grâce à la gestion rigoureuse de ses finances, la Région porte ses projets sans augmenter les impôts.

Au sujet de l'impact possible des élections locales, la Région souligne que les élus locaux peuvent influencer le projet, mais qu'il est trop tôt pour en anticiper les effets, et rappelle que la Région reste le maître d'ouvrage du projet. L'essentiel porte aujourd'hui sur la concertation et le bilan qui en sera fait.

## L'exploitation de la nouvelle ligne de tramway

Certaines questions ont porté sur la phase exploitation, c'est-à-dire une fois les travaux réalisés et la liaison mise en service. La nécessité d'augmenter la fréquence du T3 a été exprimée. D'autre part, un participant a proposé la mise en place d'un tarif unique sur toute la ligne, alors que d'autres ont souligné les bénéfices d'une tarification par zones géographiques.

- ▶ « Sans augmentation de la fréquence du T3, les tramways seront surchargés, ils sont déjà en limite de capacité aujourd'hui. »
- ▶ « Il faudrait une tarification globale sur la ligne. »

**DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026**

### Réponse de la Région

La Région indique que SYTRAL Mobilités, en charge de l'exploitation du T3, étudie un renfort de capacité sur cet axe entre Meyzieu et Lyon. Par ailleurs la Région travaille conjointement avec SYTRAL Mobilités pour proposer des solutions dimensionnées et adaptées aux besoins des habitants du Nord Isère et de l'Est Lyonnais.

Par ailleurs, la tarification de la future ligne de tramway reste à définir dans le cadre des études du SERM lyonnais sur la base notamment des principes de la gamme multimodale actuelle.

### Les nouvelles stations, les parkings et leurs accès

La localisation de la future station à Janneyrias a été questionnée. Les discussions ont fait apparaître la **crainte de l'impact sur la circulation locale**. Cette crainte est directement liée aux rabattements qui seraient générés par le parking-relais, bien que la réalisation d'un parking à proximité de la station soit perçue comme nécessaire. Le chemin des Bruyères et le chemin du Savetier ont tout particulièrement été identifiés comme des routes pouvant être congestionnées. Des propositions ont été formulées pour éviter la circulation au sein de la commune, comme la création d'une bretelle depuis la RD517.

- ▶ « Où sera la station à Janneyrias ? Ça va être la guerre pour les accès à la station en voiture. »
- ▶ « Avez-vous vous fait des comptages routiers ? »
- ▶ « Je pense qu'une partie des habitants de Villette ira à Janneyrias ou à Pusignan et que l'autre continuera d'aller à Meyzieu. On aura aussi les gens de Colombier-Saugnieu qui passent déjà en voiture à Janneyrias pour aller à Lyon. »
- ▶ « C'est bien qu'il y ait des parkings. »
- ▶ « Nous ne voulons pas que le trafic généré par les parkings passe par le Chemin des Bruyères et le Chemin du Savetier. »
- ▶ « Il faut éviter que les voitures entrent dans le village. Je propose qu'une bretelle depuis la voie rapide 517 soit réalisée pour accéder au parking ».
- ▶ « Avez-vous travaillé sur l'aménagement des voies routières ? »

Le **dimensionnement du parking relais** a également été discuté, certains l'estimant sous dimensionné et d'autres surdimensionné. La **localisation et le foncier disponible** pour la réalisation du parking a aussi fait l'objet d'interrogations.

- ▶ « Quelle sera la dimension parking ? On va récupérer les usagers d'Anthon, de Villette et de Loyette ... vous avez fait des enquêtes pour savoir qui va venir à notre station ? »
- ▶ « Le parking sera trop petit. »
- ▶ « Il y aura des parkings comme on voit dans toutes les gares ? Combien de places sont prévues à Janneyrias ? 400 places ici ? »
- ▶ « Janneyrias ne dispose pas de terrain communal pour parking, il va falloir changer le PLU. »

### **Réponse de la Région**

La Région précise que le nombre et la localisation des stations visent à capter un maximum de personnes en mobilité active (marche, vélo) dans les centralités, et en voitures et cars depuis et vers les alentours via des routes structurantes, tout en garantissant une efficacité de desserte permettant de rejoindre Lyon en moins d'une heure. Ces sujets ont fait l'objet de nombreuses études et discussions avec les acteurs locaux, le dernier échange datant de cet été, sans pour autant être gravés dans le marbre. La Région ajoute qu'elle reste en effet ouverte aux suggestions pour améliorer ce maillage. L'atelier de concertation du 16 décembre à Pusignan est l'occasion d'échanger sur ces sujets.

La station Janneyrias est envisagée sur l'emprise du CFEL, à proximité du Gymnase Daniel Carret et du groupe scolaire Ecole des fleurs. Elle permettrait une desserte de proximité en modes actifs (piéton, vélo) de la quasi-totalité de la commune de Janneyrias. Cette station permettrait également une desserte plus large via des rabattements vélo, car et voiture, notamment à partir du Nord (Villette-d'Anthon) et du Sud (Colombier-Saugnieu). Sur ce secteur, le besoin en places de stationnement automobile est estimé à environ 400 places à horizon 2040. Les échanges avec la commune de Janneyrias, la communauté de communes de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et le Département de l'Isère, sont en cours pour identifier des emplacements proches de cette future station et travailler sur les axes de rabattement. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études de conception préciseront la localisation et le dimensionnement du parking-relais. En lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région.

Un travail sera également mené avec le Département de l'Isère et les acteurs locaux concernant le dimensionnement des accès routiers vers les nouveaux parking-relais et éviter les congestions routières (plans de circulation, jalonnement).

Enfin, un échange avec un policier municipal a permis d'échanger sur les **modalités de surveillance sur les parkings-relais et d'intervention en cas de besoin**.

- « Les caméras sur les parkings du futur tramway seront gérées par le PC police municipale ou le PC Gestion du tramway ? Pourrions-nous intervenir sur les parkings-relais ? »

### **Réponse de la Région**

L'articulation entre les polices municipales, l'autorité organisatrice de la ligne et le futur exploitant est à préciser pour assurer la sécurité et l'efficacité d'intervention sur les nouveaux parkings-relais. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, ce sujet sera traité durant les études de conception.

**Des échanges spécifiques avec des agriculteurs ont permis de mettre en lumière plusieurs sujets :**

- Crainte d'un empiètement sur le foncier agricole pour la réalisation des parkings et questions sur les compensations prévues le cas échéant ;
- Souhait d'avoir un interlocuteur Région dédié au foncier agricole ;
- Nécessité de rétablir des voies d'accès pour les agriculteurs et adapter les intersections sur les chemins vicinaux ;
- Interrogations sur le réseau d'irrigation qui traverse l'emprise du CFEL et sur le devenir du silo à grains à Charvieu Petit-Prince.

#### **Réponse de la Région**

Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études de conception préciseront la localisation et le dimensionnement des parkings relais. En lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région.

L'objectif est d'avoir le moindre impact sur les terres agricoles en privilégiant des sites déjà artificialisés non utilisés, lorsque cela est possible.

La Région prend note des souhaits et points d'attention et reviendra vers les exploitants ou les propriétaires agricoles concernés dans la poursuite des études, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable. L'atelier de concertation du 16 décembre à Pusignan est l'occasion d'échanger sur ces sujets.

#### **L'aménagement de l'itinéraire cyclable**

La création d'un itinéraire cyclable est accueillie favorablement et a fait l'objet de quelques questionnements.

- ▶ « Je pourrai aller à vélo jusqu'à Janneyrias en sécurité. On pourra courir aussi ? »
- ▶ « Comment sera la voie verte ? »

#### **Réponse de la Région**

La Région indique que l'itinéraire cyclable prévu le long du tramway serait ouvert aux piétons et séparé de l'infrastructure du tramway par une bordure végétalisée et sécurisée, permettant ainsi de garantir la sécurité des promeneurs et des cyclistes.

## L'insertion du projet

L'insertion du projet dans les emprises du CFEL et particulièrement au niveau des **ouvrages d'arts** a été questionnée. L'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) est en effet jugée étroite par endroits. Une question a par ailleurs porté sur les **besoins fonciers au-delà de l'emprise du CFEL**.

- ▶ « Vous allez être obligés d'acheter du terrain, c'est petit comme largeur. »
- ▶ « Vous allez supprimer des ouvrages d'arts sur le tracé du CFEL ? »
- ▶ « Est-il prévu de construire de nouveaux tunnels ou ponts ? »
- ▶ « Quels besoins fonciers supplémentaires au-delà de l'emprise existante ? »

## Réponse de la Région

La Région rappelle que le projet s'inscrit prioritairement sur les emprises historiques du CFEL, propriétés des Départements du Rhône et de l'Isère. Certains secteurs nécessiteraient des besoins fonciers supplémentaires pour la réalisation du projet (pour la réalisation des parking relais et du site de maintenance et de remisage notamment). Ces besoins supplémentaires, au-delà des emprises historiques du CFEL, se situeraient principalement sur du foncier public communal, des friches, ou du foncier non bâti. Cela sera étudié plus précisément dans le cadre des phases d'études ultérieures, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, en lien avec les acteurs et propriétaires concernés. L'objectif est de permettre l'insertion du projet dans des conditions optimales en garantissant la sécurité, l'accessibilité et la continuité du tracé et en minimisant les impacts fonciers et environnementaux.

La nouvelle infrastructure s'intégrerait sous ou sur 13 ouvrages d'art existants ; aucune incompatibilité majeure n'a été identifiée lors des études préalables. Aucun ouvrage d'art ne serait supprimé, mais certains pourraient être élargis.

Les modalités **d'intersection de la ligne de tramway avec les routes** ont attiré l'attention des participants : certains craignent quant à la sécurité de ces intersections, tandis que d'autres perçoivent le projet comme une opportunité de pacifier la circulation routière via le réaménagement des voiries au niveau des intersections. Un participant, policier municipal, a souligné l'importance de travailler ces réaménagements de voirie avec les services de police. Le sujet de l'intersection de la nouvelle ligne de tramway avec la RD517 à Janneyrias a été questionnée à plusieurs reprises, les participants craignant que la route soit coupée à deux reprises étant donné le tracé actuel du CFEL.

- ▶ « Qu'est-il prévu pour l'intersection avec la route de Villette d'Anthon ? »
- ▶ « Il y aura des barrières ? »
- ▶ « Comment fonctionnent les croisements avec la route ? »
- ▶ « Où va passer le tramway au niveau de la route 517 ? Il y a une zone inondable et deux routes à couper, ce qui peut causer des bouchons. »

### Réponse de la Région

La nouvelle ligne de tramway croiserait plusieurs routes départementales et voiries communales. Il est précisé que les intersections feraient l'objet d'aménagements adaptés à chaque environnement, sur le modèle du Tramway T3, assurant la sécurité de l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, automobilistes, et bien sûr les usagers du tramway. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études se poursuivraient pour définir les types d'intersections en lien avec l'autorité en charge de la sécurité (STRMTG) et avec les gestionnaires de voiries départementales et communales.

Concernant la RD517 au niveau de Janneyrias, entre la route de Crémieu et la rue de la Léchère (entreprise Ganova), il est envisagé de faire passer le tramway et l'itinéraire cyclable sur l'actuelle RD517 et de faire passer celle-ci sur l'actuelle emprise CFEL afin d'éviter deux croisements avec la route, mais cela reste à étudier plus précisément dans la suite des études.

### Les impacts pressentis

Quelques riverains du CFEL ont interrogé les **nuisances** qui pourraient être générées par le projet (bruit, impact visuel du tramway) sans s'opposer à sa réalisation. Certains ont demandé si des murs anti-bruit seraient construits.

- ▶ « Les personnes ayant acheté un terrain ou une maison était au courant du tramway »
- ▶ « Quand j'ai fait construire je savais qu'il y aurait le tramway qui serait fait. »
- ▶ « Prévoyez-vous des mesures anti-bruit ? »

### Réponse de la Région

Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région appliquera strictement le cadre réglementaire. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles particulièrement dans les zones résidentielles, l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés.

### L'information et la concertation

La présence de la Région à Janneyrias a été accueillie très positivement et les personnes rencontrées ont remercié les intervenants pour l'information fournie. Plusieurs participants, ont indiqué qu'ils participeraient à l'atelier de concertation du 16 décembre.