

Réunion publique d'ouverture

Compte-rendu

Date : lundi 24 novembre 2025

Lieu : salle des fêtes de Crémieu

Nombre de participants : 265

Les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Frédéric Aguilera, Vice-Président délégué aux transports
- Jean-Pierre Girard, Conseiller régional en charge du projet de liaison
- Gautier Rouhet, Directeur adjoint des projets d'infrastructure de mobilité
- Franck Gimenez, Chef de projet
- Coline Grégoire, Référente concertation

Le garant de la concertation

- Denis Cuvillier, Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

La modératrice

- Aurélie Picque, PARIMAGE

Le diaporama présenté lors de la réunion publique d'ouverture est accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « médiathèque »](#).

Introduction

Isabelle Flores, Maire de Crémieu, remercie les participants pour leur présence en nombre à cette réunion d'ouverture du processus de concertation dont l'objectif est d'informer, répondre aux questions et écouter les habitants du territoire. Elle rappelle que le projet de tramway, longtemps considéré comme hypothétique est désormais concret. Selon elle, il constitue une opportunité majeure pour les déplacements domicile-travail vers Lyon et l'accès aux études supérieures, aux soins et à la culture.

Elle identifie quelques points de vigilance à considérer et anticiper, notamment le risque d'augmentation de la circulation routière aux abords des stations avec la nécessité de réfléchir aux accès et limiter l'usage de la voiture ; la pression immobilière avec l'impératif de maîtriser le foncier et la préservation de la qualité de vie.

Auréli Picque, modératrice de la réunion, présente les intervenants, l'ordre du jour et rappelle les objectifs de la réunion. (Cf. diapositives 2-4)

Frédéric Aguilera, Vice-Président délégué aux transports, remercie la commune de Crémieu pour son accueil, ainsi que le garant de la CNDP pour son accompagnement dans le cadre de la concertation. Il remercie également les élus présents, qui soutiennent ce projet sur le territoire et excuse les partenaires qui n'ont pu être présents, notamment l'Etat et SYTRAL Mobilités.

Il rappelle que la Région, seule autorité organisatrice des mobilités en mesure de couvrir l'ensemble du périmètre du projet, a repris le pilotage en 2020. Il précise que ce projet s'inscrit pleinement dans la politique mobilités de la Région et dans le cadre du futur SERM (Service Express Régional Métropolitain) lyonnais. L'objectif est d'organiser au mieux les transports autour de la métropole lyonnaise afin de permettre aux habitants de réduire l'usage de la voiture et ainsi contribuer à la décarbonation du territoire.

Enfin, il souligne l'importance pour la Région de mener une concertation à ce stade amont des études et souhaite que cette phase de dialogue permette l'expression des attentes des habitants et futurs usagers de la liaison. (Cf. diapositive 7)

Jean-Pierre Girard, Conseiller régional en charge du projet de liaison, rappelle que le projet est réalisé avec l'appui de plusieurs partenaires du projet : l'Etat, les départements de l'Isère et du Rhône, SYTRAL Mobilités, en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est Lyonnais, ainsi que les communautés de communes des Balcons du Dauphiné et de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné. Il ajoute que la Région travaille en étroite collaboration avec les communes et les partenaires locaux pour prendre en compte la spécificité des territoires traversés par le projet. Enfin, il indique que cette concertation doit permettre d'être à l'écoute de toutes et tous, dont des publics spécifiques, c'est pourquoi des rencontres dédiées et ciblées ont été proposées en début de concertation notamment avec les acteurs économiques, sociaux, environnementaux, associatifs et les représentants des personnes à mobilité réduite (Cf. diapositive 9).

Denis Cuvillier, garant désigné par la CNDP, rappelle d'abord que cette concertation relève d'une démarche volontaire de la Région, qui a choisi de la placer sous l'égide de la CNDP. Il précise que sa mission couvre l'ensemble du processus, depuis la préparation jusqu'à la clôture de la concertation. Il rappelle ensuite le statut de la CNDP, un organisme indépendant, non rattaché à un ministère et neutre vis-à-vis du projet et du maître d'ouvrage. Par conséquent, il précise que son rapport final – qu'il devra remettre dans le mois suivant la clôture de la concertation – ne portera aucun jugement sur le fond du projet. Il ajoute que le travail s'effectue en toute transparence, les échanges avec l'équipe projet étant consignés dans des notes annexées au bilan final.

Il insiste ensuite sur l'importance de l'argumentation dans une concertation, distincte d'un référendum. Il invite donc les participants à exprimer leurs positions en exposant les conditions ou arguments qui motivent leur avis, qu'il soit favorable ou défavorable. Il rappelle également deux principes fondamentaux de la CNDP : l'égalité de traitement de toutes les contributions et l'inclusion de tous les publics. À ce titre, la concertation

prévoit des dispositifs spécifiques pour différents groupes, comme les associations, le monde économique ou les personnes en situation de handicap.

Il rappelle enfin que le Code de l'environnement prévoit deux temps obligatoires de participation du public : la participation « amont », éventuellement sous l'égide de la CNDP - ce qui est le cas pour le projet de liaison Crémieu – Lyon, puis, en cas de poursuite du projet, une enquête publique constituant la participation « aval », conduite sous l'autorité du tribunal administratif.

La [vidéo de présentation du projet et de la concertation](#) est diffusée.

Première partie – Pourquoi une nouvelle liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu ?

Présentation par la Région, sur la base du [diaporama](#). (Cf. diapositives 16 à 22).

Temps d'échanges

[Les objectifs du projet](#)

Un participant demande si l'objectif du projet est d'acheminer les habitants de Crémieu vers Lyon ou, à l'inverse, de Lyon vers Crémieu.

La Région indique que l'objectif principal est d'améliorer l'accessibilité du bassin de vie « Pont-de-Chéruy–Crémieu », en reliant ce bassin de vie à l'agglomération lyonnaise pour des besoins liés à l'emploi, à la santé, à la culture, etc. Le projet prend également en compte les déplacements dans le sens inverse (emploi et tourisme local notamment), ainsi que les déplacements depuis et vers des territoires voisins comme la plaine de Saint-Exupéry (qui regroupe notamment l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry et des zones logistiques et industrielles) ou la plaine de l'Ain (zone industrielle et logistique majeure qui regroupe notamment le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, la centrale nucléaire du Bugey et le projet EPR2).

[Le financement et la gouvernance](#)

Les participants ont demandé si le projet était financé via le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) et si le Département de l'Ain participait au financement du projet. Des craintes ont également été exprimées concernant l'éventuel impact du projet sur les impôts locaux. Les participants ont par ailleurs souhaité savoir si les infrastructures connexes au projet (réaménagement des routes desservant les stations par exemple) étaient comprises dans le financement du projet.

Enfin, un participant a souhaité savoir si les échéances électorales de 2026 ne risquaient pas de compromettre la réalisation du projet.

La Région indique que grâce à la gestion rigoureuse de ses finances, le projet de 250 M€ (incluant notamment les études, l'infrastructure, le matériel, le site de maintenance et de remisage, les parkings) n'entraînera pas d'augmentation d'impôts. En effet, il est supporté majoritairement par la Région, et est réparti sur l'ensemble des 8 millions d'habitants du territoire régional.

S'agissant des études, elles sont estimées à 13M€ dans le projet d'avenant mobilités 2023-2027 du CPER, et correspondent aux études préalables et aux premières investigations (2M€) et au démarrage des études de conception et à la poursuite des investigations (11M€). La Région indique que ces études sont prises en charge par la Région à hauteur de 10,5 M€ et par l'État à hauteur de 1,5 M€. Le million restant est financé par d'autres co-financeurs (pour les études de faisabilité : le Département de l'Isère, la communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et la communauté de communes des Balcons du Dauphiné, ainsi que SYTRAL Mobilités). D'autres apports sont à souligner, notamment fonciers et techniques. A ce stade, le Département de l'Ain ne participe pas au financement du projet, il est cependant associé au Comité de suivi.

Concernant les infrastructures connexes au projet (routes d'accès, itinéraires cyclables locaux...) et les projets en articulation (franchissement du Rhône...), la Région indique que les besoins d'adaptations éventuelles et les articulations seront précisés dans les études de conception. Le travail partenarial, déjà initié, se poursuivra avec les élus locaux et départementaux, qui gèrent les réseaux routiers, élaborent les documents d'urbanisme et définissent leur stratégie territoriale.

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

Les études antérieures

Un participant évoque une étude menée par le Département de l'Isère avec le bureau d'études Systra, qui avait conclu que l'option tramway n'était pas adaptée en raison de la longueur de la ligne et des distances entre stations, susceptibles d'entraîner une usure prématurée du matériel. Il demande comment cette étude a été prise en compte.

Les études préalables menées par la Région ont pris en compte les études précédentes des différents acteurs (notamment celle de 2013 de SYSTRA pour le Département de l'Isère, qui portait sur la liaison Crémieu-Meyzieu, et non Crémieu-Lyon). Elles ont confirmé que le mode tramway est le seul mode opportun pour relier Crémieu à Lyon sans correspondance à Meyzieu (solution validée par l'ensemble des partenaires, y compris par le Département de l'Isère).

Deuxième partie – Le projet soumis à la concertation

Présentation du projet et de la concertation par la Région, sur la base du [diaporama](#). (Cf. diapositives 26 à 38).

Temps d'échanges

[La fréquentation de la nouvelle ligne de tramway](#)

Un participant estime que la fréquentation de la nouvelle ligne sera supérieure à ce qui a été présenté, que les données socioéconomiques prises en compte dans le dimensionnement du projet sont dépassées et qu'il serait nécessaire de les actualiser. Il ajoute qu'il est important de prendre en compte les établissements scolaires dont les élèves utiliseront le futur tramway.

La Région répond que les estimations de fréquentation du tramway s'appuient sur une zone de chalandise qui s'étend à 15 minutes de voiture autour de chaque station. Cela couvre un large bassin, allant au nord jusqu'au sud de la Plaine de l'Ain, au sud jusqu'à la Plaine Saint-Exupéry, et à l'Est sur l'ensemble des plateaux des Balcons du Dauphiné. Au-delà, vers le nord et le sud, il existe des axes TER avec une fréquence envisagée au quart d'heure dans le cadre du futur SERM lyonnais, les offres de services seront donc comparables. Il y aura donc peu d'intérêt pour les habitants proches d'un axe TER de se rabattre sur le tramway.

Par ailleurs, la Région indique avoir retenu des hypothèses optimistes de report modal conduisant à une estimation de fréquentation d'environ 14 000 voyages/jour à horizon 2032 et 15 000 voyages/jour à horizon 2040. Ces estimations sont basées sur l'outil de modélisation Modely (Grand Lyon et alentours), qui prend en compte l'évolution démographique et des déplacements depuis 2015, ainsi que les projets. La Région précise que les données sont régulièrement mises à jour. Une nouvelle grande enquête sur les déplacements est en cours et permettra de mettre à jour le modèle et donc les estimations de fréquentations du projet. Ces éléments figurent dans la partie diagnostic des études préalables, et seront approfondies et mises à jour dans la partie

bilan socio-économique des études de conception et des procédures réglementaires à venir.

[L'exploitation de la nouvelle ligne de tramway](#)

Les questions des participants ont porté sur :

- ***La fréquence de passage du tramway***
- ***La cohabitation de la nouvelle ligne avec les lignes existantes entre Meyzieu et Lyon (T3, T7 et Rhônexpress)***
- ***Les correspondances du tramway avec les autres modes de transport notamment la connexion avec l'aéroport et la gare TGV de Saint-Exupéry.***

Concernant la fréquence, la Région indique que le tramway circulerait tous les quarts d'heure en période de pointe, le matin (7h-9h) et le soir (16h-19h), et toutes les 30 minutes en heures creuses.

Concernant l'articulation avec les autres réseaux de transport, la Région indique que les études de conception, après la concertation, permettront de préciser les modalités d'insertion et d'exploitation de ce tramway sur l'infrastructure Meyzieu-Lyon utilisée à ce jour par le T3, le T7 et le Rhônexpress. Deux options sont actuellement à l'étude : remplacer un sillon existant du T3 par le tramway Crémieu-Lyon (prolongement jusqu'à Crémieu d'une rame déjà programmée, donc pas d'offre nouvelle entre Meyzieu et Lyon), ou insérer un nouveau sillon (offre supplémentaire entre Meyzieu et Lyon). Cela nécessite des études et simulations détaillées pour déterminer la fréquence maximale possible de chaque tramway sur une infrastructure commune à la capacité limitée. Ces études devront se poursuivre afin de garantir la robustesse et la compatibilité des circulations.

Concernant la connexion avec l'aéroport et la gare TGV de Saint-Exupéry, le projet ne les desservira pas directement, mais prévoit de les desservir avec une connexion possible via le Rhônexpress, à Meyzieu, ou via les lignes de bus TCL, notamment à Pusignan.

[La création de parking-relais et l'accès aux stations en voiture](#)

La localisation et le dimensionnement du parking relais à Crémieu suscite des interrogations d'un participant qui alerte sur l'impact potentiel que les accès à ce parking pourraient générer sur la circulation routière, en particulier sur la RD24. Le rabattement par un système de bus pour limiter l'entrée des voitures dans la ville est alors proposé.

La Région rappelle que l'objectif est d'aménager des parkings-relais (P+R) au plus près de chaque nouvelle station, avec un dimensionnement du parking et des accès adaptés à l'environnement (station proche de centralité ou proche de grands axes) et ce afin de garantir une large attractivité du tramway tout en minimisant les impacts sur la circulation locale.

Concernant la station terminus à l'Est, différentes alternatives ont été étudiées, notamment un terminus à Tignieu-Jamezieu, d'une part et vers Crémieu – Villemoirieu d'autre part. Les études préalables ont montré qu'un terminus dans le secteur de Crémieu permettrait de desservir 12 000 personnes (habitants + emplois) de plus qu'avec un terminus dans le secteur de Tignieu-Jamezieu, de plus cette option aurait générée un accès principalement en voiture des habitants de Crémieu. Le secteur de Barens à Saint-Romain-de-Jalionas a été écarté au regard de la faible densité autour et des axes routiers inadaptés. Le secteur de Crémieu – Villemoirieu a donc été privilégié. A l'Est de Crémieu, l'école maternelle les Dauphins ne permettrait pas le passage d'un tramway dans ce secteur, par ailleurs le contexte routier et le caractère médiéval ne permettraient pas de se rapprocher du centre de Crémieu. Enfin l'option buisson rond sur Villemoirieu, à l'ouest de la RD75 faciliterait moins les accès piétons et vélos. C'est pourquoi l'implantation de la station est envisagée sur l'emprise du CFEL, à proximité de la Maison du Département - Haut-Rhône Dauphinois, à l'Est de la RD75, une localisation intermédiaire qui permet de répondre aux objectifs du projet.

Autour de cette nouvelle station, un travail sera à mener avec les acteurs locaux compétents pour faciliter les accès (cheminements piétons, cyclables, navettes, etc.). Par ailleurs, des réflexions sont en cours pour identifier du foncier afin de proposer

des poches et accès de stationnements autour de ce futur terminus, tout en limitant l'impact sur la circulation. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception préciseront la localisation et le dimensionnement du parking relais, ainsi que les accès routiers privilégiés et les accès modes doux et en transport en commun. En lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région s'agissant du stationnement.

Un participant évoque la question du contournement de Crémieu.

La Région précise que cela ne fait pas partie du projet : il n'est pas financé dans ce cadre et ne relève pas de sa compétence. Il s'agit d'un autre projet, sous compétences des gestionnaires de voirie, mais cela ne signifie pas qu'il n'existe aucun lien, car tous les projets de mobilité interagissent entre eux.

Un participant demande si la Région prévoit de recourir à l'expropriation pour dimensionner le parking à Crémieu et si le PLU devra être modifié.

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. Si le projet est déclaré d'utilité publique et qu'une négociation amiable n'aboutit pas avec les propriétaires concernés par des acquisitions foncières, le recours à l'expropriation pourra être envisagé, mais uniquement en dernier recours. Et si cela s'avère nécessaire, des procédures de mise en compatibilité ou de modification du PLU pourront être engagées.

La question de l'impact de la construction de nouveaux parkings a été soulevée, un participant soulignant que cela impliquerait la consommation de terres agricoles. Une participante exprime au contraire des craintes quant au sous-dimensionnement des parking-relais qui pourrait générer du stationnement sauvage.

La Région indique qu'elle ne souhaite pas réaliser des aménagements « au rabais » ou disproportionnés, mais concevoir des infrastructures adaptées, correctement dimensionnées et évolutives, notamment s'agissant des parkings. Les études en cours et à venir permettront d'affiner les besoins. La Région ajoute que pour le Léman Express, dont la fréquentation a dépassé les prévisions, des réserves foncières avaient été anticipées ce qui a permis d'accompagner le développement lié au projet.

Le travail avec les acteurs locaux quant à la localisation et au dimensionnement des parkings permettra d'éviter le phénomène de stationnement sauvage, autour des stations.

Un participant demande que les parkings soient perméables et équipés d'ombrières photovoltaïques.

La Région précise que si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les caractéristiques des parkings seront précisées dans les études de conception, au regard de la réglementation applicable à la construction de parkings (ombrières photovoltaïques et perméabilité notamment) ainsi que des enjeux de coût et de foncier.

[L'accès aux stations à vélo](#)

Un participant demande que la Région, le Département de l'Isère et la Communauté de Communes des Balcons en Dauphiné financent le développement des pistes cyclables, en complément du schéma de mobilité, afin de favoriser le report modal vers le vélo et réduire l'emprise des parkings.

La Région prend note de cette attente. Si la décision de poursuivre est prise à l'issue de la concertation, le travail avec les acteurs locaux et les gestionnaires de voiries, en charge des itinéraires cyclables locaux, se poursuivra durant les études de conception en veillant à articuler au mieux ces itinéraires locaux avec les stations de tramway et l'itinéraire cyclable régional.

[Les impacts pressentis](#)

Un participant demande si une étude d'impact du projet est réalisée et si elle peut être consultée.

La Région indique qu'à ce stade, les études préalables ont permis d'identifier l'ensemble des enjeux liés au projet soumis à concertation. A l'issue de la concertation, si la décision est prise de poursuivre le projet, les études de conception permettront d'évaluer plus précisément les impacts (environnement, foncier, socio-économiques, cadre de vie, trafic, etc.) et les mesures à mettre en place. Ces éléments seront présentés lors de l'enquête publique.

Une participante exprime ses inquiétudes quant aux nuisances, notamment sonores, que l'arrivée du tramway pourrait engendrer pour les riverains.

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 préciseront les mesures nécessaires, comme la mise en place de systèmes anti-vibratiles dans les zones résidentielles, ou encore l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit.

Un participant demande ce qu'il adviendra des vestiges de l'ancienne voie ferrée, ainsi que des ponts et des gares existants.

La Région indique que le projet envisage de conserver au mieux les vestiges de l'ancien CFEL, particulièrement les ponts et les gares, lorsque cela n'empêche pas sa réalisation technique. Les rails, qui ne sont pas réutilisables, seront quant à eux démontés.

[L'information et la concertation](#)

Un participant demande si les questions posées sur le site internet ou par e-mail sont directement transmises au garant, M. Cuvillier. Par ailleurs, la communication durant les travaux a été questionnée, notamment en ce qui concerne l'information pour les riverains.

La Région confirme que toutes les contributions (électroniques, papier...) sont transmises au garant, et précise qu'elle répond à toutes les questions posées. Les cahiers d'acteurs, les avis et questions déposés sur le site, ainsi que les réponses, sont mêmes visibles par tout le monde, contrairement aux avis papiers. C'est l'objectif de la concertation : assurer une transparence complète, avec un garant veillant à ce que la restitution et le bilan intègrent tous les éléments.

La Région ajoute que, si la décision de poursuivre est prise à l'issue de la concertation, un dispositif de communication est également prévu pendant les travaux avec notamment des chargés de relations riverains dédiés pour accompagner et informer tout au long du chantier. S'agissant des investigations durant les études, celles-ci font simplement l'objet d'informations auprès des Départements, Communes et Communautés de communes concernés, et auprès des acteurs privés le cas échéant.

Conclusion

Denis Cuvillier, garant de la concertation, conclue en saluant la richesse des échanges tout en encourageant les femmes à s'exprimer davantage lors de cette concertation préalable.

Il relève plusieurs sujets saillants de la réunion :

- Les stations, les parkings et les rabattements
- Le calendrier et le financement du projet
- L'impact du projet sur l'environnement naturel et humain

Il souligne que la création d'un itinéraire cyclable, seconde composante du projet, n'a pas été abordée par le public.

Frédéric Aguilera, Vice-Président délégué aux transports, conclue la séance en remerciant les participants et en les invitant à participer aux prochaines rencontres de la concertation. Il comprend également la frustration des participants de ne pas avoir obtenu de réponses à toutes leurs questions et précise que le projet est encore en phase amont. Il estime qu'il est essentiel de prendre en compte les contributions et les points de vigilance exprimés lors de la concertation, et surtout de donner la parole aux citoyens afin de concevoir un projet qui réponde au mieux aux attentes et enjeux locaux, pour l'intérêt général du territoire, tout en considérant, autant que possible, les intérêts particuliers.

La Région rappelle qu'à l'issue de la concertation et suite au bilan qui en sera rédigé par le garant, elle rédigera un document, rendu public, qui présentera les enseignements qu'elle tire de la concertation, en lien avec ses partenaires, notamment sa décision de poursuivre ou non le projet, sur la base des contributions recueillies lors de la concertation.