

Rencontre de proximité – Tignieu-Jameyzieu

Compte-rendu

Date : mardi 9 décembre 2025 de 16h à 19h

Lieu : Centre commercial Leclerc de Tignieu-Jameyzieu

Nombre de participants : environ 70 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 dans la galerie marchande du Leclerc de Tignieu-Jameyzieu le mardi 9 décembre. 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 plus de 70 personnes : une population mixte (retraités, familles, jeunes, enfants) était présente, résidant à Tignieu-Jameyzieu mais aussi dans les communes aux alentours : Pont-de-Chéruy, Saint-Romain-de-Jalionas, Blyes, Pusignan, Charvieu-Chavagneux, Loyettes. La majeure partie des échanges a eu lieu avec des passants qui n'étaient pas venus spécifiquement pour la rencontre. 22 fiches ont été recueillies et de nombreux dépliant ont été distribués.

Les personnes rencontrées avaient entendu parler du projet depuis de nombreuses années et souhaitait 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. Alors que certains sont confiants sur l'avancement du projet, d'autres sont sceptiques, exprimant des doutes sur son aboutissement. Les premiers questionnements des participants ont souvent porté sur le **calendrier** et tout particulièrement sur le **processus décisionnel**, les participants souhaitant savoir si le projet était acté. Certains ont souhaité avoir des **détails sur le calendrier et la temporalité des travaux**.

- ▶ « C'est une arlésienne, on ne le verra jamais ce tramway ! »
- ▶ « Je suis pour ce projet à 100% il y a longtemps que ça aurait dû être fait »
- ▶ « On l'attend depuis tellement longtemps. J'espère que ce projet se concrétisera. »
- ▶ « On prendra le tramway. On nous parle du tram depuis le lycée »
- ▶ « On ne va pas encore le reporter hein ? Quand le projet sera-t-il validé ? »
- ▶ « C'est toujours à l'état de projet ? »
- ▶ « Pourquoi les travaux ne débutent qu'en 2029 ? »
- ▶ « Combien de temps dureront les travaux ? »

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. Les travaux seraient alors réalisés entre 2029 et 2032 pour une mise en service prévue à l'horizon 2032.

Les objectifs et enjeux du projet

Les participants indiquent que pour se rendre à Lyon, ils se rendent en voiture ou en bus jusqu'à Meyzieu où ils prennent le tramway T3. Certains soulignent le manque de desserte en transports en commun pour les Nord-Isérois. De plus, la congestion actuelle des routes, tout particulièrement à Pont-de-Chéruf, est largement soulignée comme un problème pour les déplacements sur le territoire. Face à ce constat, **la majeure partie des personnes rencontrées s'est exprimée en faveur du projet, soulignant les bénéfices qu'il apportera** : facilité de déplacement sans voiture, accès au réseau de transports, gain de temps, désengorgement des axes routiers et meilleure liberté de déplacement pour les jeunes générations, réduction de la pollution.

Notons que **l'utilisation du tramway pour la desserte des établissements scolaires** a été tout particulièrement identifiée comme un point fort par plusieurs participants.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Enfin, une personne a précisé que **le mode tramway est favorable à l'accessibilité** des personnes à mobilité réduite.

- ▶ « Comme ça on pollue moins »
- ▶ « Ça va nous changer la vie ! »
- ▶ « Nous attendons la réalisation de ce beau projet avec impatience. Ce train tram facilitera la vie à beaucoup de gens. Il est de plus en plus compliqué de se rendre à Lyon en voiture. Actuellement pour effectuer ce trajet, nous laissons notre véhicule au parking des Panettes et nous utilisons le T3 »
- ▶ « Je suis totalement pour la réalisation de ce projet. Il permettrait de désengorger la circulation au centre de Pont-de-Chéruf qui devient invivable à certaines heures. »
- ▶ « Favorable pour le projet car aucun moyen de transport pour les habitants du 38. Transisère toute les 2h y en a marre ! » (habitant de Charvieu)
- ▶ « Nous allons déjà prendre le tram à Lyon. Le projet est important car il permet une accessibilité plus simple pour aller sur Lyon en restant écologique » (habitant de Tignieu)
- ▶ « Quand on voit les blocages sur la route actuellement, on se dit que c'est un bon projet » (habitant de Pont-de-Chéruf)
- ▶ « La circulation routière s'est dégradée ses dernières années. Aujourd'hui je travaille en heures décalées pour éviter bouchons. »
- ▶ « Le tramway est bien pour l'accessibilité, ce qui n'est pas le cas de tous les modes de transport. »
- ▶ « Ça va être bien pour nous mais aussi pour les jeunes générations. Ça va ramener du monde à Janneyrias pour dynamiser le village c'est une bonne chose. C'est l'avenir. »
- ▶ « On a besoin d'une offre renforcée pour nos enfants et l'accès aux établissements scolaires »

Le financement

Certains participants ont questionné la Région sur le financement du projet.

- ▶ « Le budget de 250M€ est acté ? Il sera voté ? »
- ▶ « C'est financé par la Région ? »

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.

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. Il s'agissait principalement de questions relatives à la tarification de la future ligne de tramway. En effet, les participants jugent pour la plupart les transports actuels trop chers et soulignent que **le prix du trajet de tramway**

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

est un enjeu important pour sa réussite. Il a notamment été proposé d'articuler le billet avec le réseau TCL.

- ▶ « Pour aller de Villette d'Anthon à Meyzieu c'est cher en transports. »
- ▶ « Le bus X04 est trop cher. »
- ▶ « Utile avec un abonnement TCL si possible »
- ▶ « Comment coûtera le tram ? »
- ▶ « Le tarif sera décisif »

Réponse de la Région

La tarification de la future ligne de tramway et des cars de la Région qui permettront d'accéder aux stations reste à définir, notamment dans le cadre des études du SERM lyonnais sur la base notamment des principes de la gamme multimodale actuelle et dans une logique de parcours usager/client facilité.

Les nouvelles stations, les parkings et leurs accès

La localisation et le dimensionnement des parking-relais ont été questionnés, les participants soulignant le **risque de saturation** et l'enjeu du **dimensionnement des accès vers les parkings pour éviter l'engorgement des routes**. Plus globalement, la taille des parkings et leur accessibilité en voiture est perçue comme une condition de réussite du projet. Plusieurs participants ont interrogé la bonne prise en compte des **besoins fonciers pour la réalisation parking** dans les **documents de planification urbaine**.

- ▶ « Les parkings doivent être correctement dimensionnés et leurs accès renforcés. »
- ▶ « Je crains que, comme à Meyzieu, le parking soit saturé. »
- ▶ « Si les deux EPR se font, le nombre de véhicules va être un problème. »
- ▶ « L'OAP pour le nouveau quartier où se situera la station de tramway de Tignieu prend-elle bien en compte le besoin d'un parking ? »
- ▶ « Le PLU de Tignieu prend en compte le projet ? »
- ▶ « Le PLU de Tignieu ne semble ne pas avoir pris en compte le parking car l'OAP est à l'emplacement du parking. »

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.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

La station Tignieu Collège est envisagée sur l'emprise du CFEL, à proximité du collège Cousteau et du centre commercial E. Leclerc. Elle se situerait à proximité d'habitations, commerces et services permettant un accès facile pour ces différents usages. Elle permettrait une desserte de proximité, notamment le collège Cousteau, la zone commerciale, le quartier des Ardennes et du Nord du bourg de Tignieu-Jamezieu.

Elle permettrait également un accès piéton, vélo, car, depuis les bourgs de Tignieu-Jamezieu et de Pont-de-Chérucy. L'implantation de cette station, en cœur urbain (entre Tignieu-Jamezieu et Pont-de-Chérucy) impliquerait de limiter les rabattements en voiture, compte tenu des accès routiers congestionnés, peu dimensionnés et traversant les centres urbains. L'objectif est de se limiter au rabattement local dont une partie se fera en voiture. Sur ce secteur, le besoin en places de stationnement automobile est estimé à environ 400 places à horizon 2040.

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).

La Région indique que les réflexions locales d'aménagement à proximité du collège et à l'arrière du centre commercial intègrent bien le projet de station de tramway, d'un parking et d'un itinéraire cyclable.

Plusieurs échanges ont concerné **les infrastructures du réseau secondaire (bus et cars) qui permettront de desservir ou de rabattre vers les nouvelles stations de tramway**. Les secteurs de Villette d'Anthon, Bourgoin-Jallieu, la Plaine de l'Ain et l'aéroport Saint-Exupéry, ont notamment été cités comme lieu de rabattement-diffusion vers et depuis les nouvelles stations. Certains soulignent aussi la nécessité de profiter du projet pour **améliorer l'offre de Cars Région**, notamment au niveau de la fréquence en lien avec les horaires scolaires.

- ▶ « Je suis favorable au projet et serai aussi intéressé par un autre projet jusqu'à Bourgoin, Nous avons un gros problème de transport pour faire Pont de Chérucy - Bourgoin » (habitant de Pont-de-Chérucy)
- ▶ « La carte scolaire positionne Bourgoin comme une centralité plutôt que Lyon. »
- ▶ « Il faut prévoir l'intermodalité du tramway avec les lignes de bus T15 et T16 et augmenter l'offre de ces lignes »
- ▶ « Est-ce que le projet sera l'occasion de prévoir une ligne qui dessert l'aéroport et ses emplois ? »

Réponse de la Région

Si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, des adaptations et évolutions des lignes de cars et bus, en correspondance avec les stations de tramways, seront étudiées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et proposées à SYTRAL Mobilités s'agissant de l'Est lyonnais et aux Balcons du Dauphiné

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

s'agissant de leur territoire, afin de desservir plus largement le bassin, et le connecter également aux territoires de la Plaine de l'Ain et la Plaine Saint-Exupéry, et entre eux. Pour cela des quais dédiés aux cars et bus seraient envisagés à chaque nouvelle station.

Le nouvel itinéraire cyclable

La création d'un itinéraire cyclable est accueillie favorablement et a fait l'objet de quelques questionnements : tracé de l'itinéraire, place des piétons et accessibilité aux cavaliers.

- ▶ « Avez-vous pensé aux cavaliers qui sont assez nombreux dans le coin pour partager la zone cycliste avec les cavaliers et les piétons ? »

Réponse de la Région

La nouvelle infrastructure cyclable relierait Crémieu à Meyzieu, en longeant le tramway sur l'emprise historique du Chemin de Fer de l'Est de Lyon, afin de proposer un plus large corridor en se connectant à la voie verte Arandon-Crémieu et au projet de voie lyonnaise n°10 Meyzieu-Lyon.

L'itinéraire cyclable serait accessible aux piétons. S'agissant des cavaliers, le sujet sera approfondi dans le cadre des études ultérieures, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation.

L'insertion du projet

Le tracé du projet a été questionné, tous les participants n'ayant pas compris qu'il s'insérerait sur les emprises de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL). Les échanges ont également porté sur les **modalités d'insertion du projet**, certains participants jugeant les emprises existantes trop étroites. Des questions ont porté sur la **voie unique** et une personne a notamment proposé de réaliser une voie double sur l'ensemble du linéaire, pour favoriser la performance du tramway, au détriment de l'itinéraire cyclable. Un participant a par ailleurs questionné les **modalités d'insertion de l'infrastructure au niveau du lac de Fréminville**. Une question a porté sur les **besoins fonciers au-delà de l'emprise du CFEL**.

- ▶ « C'est une voie unique ? »
- ▶ « Aucune déviation de prévue ? Le tram suit vraiment le CFEL ? »
- ▶ « L'emprise du chemin de fer est étroite : ça va rentrer ? »
- ▶ « Les riverains du CFEL vont être touchés ? Assez de place ? »
- ▶ « Le projet serait plus robuste avec deux voies. »
- ▶ « Quelle insertion est prévue le long du lac de Fréminville à Charvieu, pour assurer la comptabilité du projet avec les activités loisirs du site ? »
- ▶ « Le parking ça va prendre du foncier quand même, vous avez déjà le foncier ? »

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 Région indique qu'en raison de la faible largeur de l'emprise, le projet prévoit la création d'une voie unique sur plus de 17 km. Pour assurer une exploitation fluide du tramway, des voies d'évitement « voies doubles » seront aménagées à plusieurs endroits stratégiques, notamment à chaque station, en amont de la connexion avec l'infrastructure du tramway T3 (entre Pusignan et Meyzieu), entre les stations de Tignieu Collège et Crémieu (longue inter station), ainsi qu'entre l'accès au site de maintenance et de remisage du matériel roulant et la station la plus proche. Des voies doubles sur l'ensemble du tracé auraient nécessité de larges acquisitions foncières, avec un fort impact pour les riverains et l'environnement, ce qui n'est pas le souhait de la Région.

Les impacts pressentis

Quelques riverains du CFEL ont exprimé des inquiétudes relatives aux **nuisances** qui pourraient être générées par le projet (bruit notamment) sans s'opposer à sa réalisation, sauf pour une personne qui indique que les nuisances sont un motif d'opposition au projet. Certains ont demandé si des **mesures anti-bruit** étaient prévues. **L'impact du projet sur les circulations piétonnes qui traversent aujourd'hui le CFEL** a été interrogé.

- ▶ « Ai 3 enfants et suis pour le projet, quand saurons-nous le type de protection qui sera mis en place devant notre maison ? » (habitant de Pusignan)
- ▶ « Nous habitons à côté des rails, impasse des sables, nous aimerons être tenus informés mètre par mètre du projet car nous sommes inquiets de la proximité du tramway : bruit etc. » (habitant de Tignieu)
- ▶ « Inquiète avec ce projet car personne ne s'inquiète des habitations contre l'ancienne voie ferrée. Je suis contre, aurevoir les balades sur l'ancienne voie ferrée bonjour les nuisances » (habitant de Tignieu)
- ▶ « Qu'est-il prévu pour les riverains le long du tracé ? Le projet en lui-même est super mais besoin de mesures pour préserver les maisons. »
- ▶ « Je vais devoir faire un détour à pied pour aller au collège et au Leclerc avec le passage du tram. »

Réponse de la Région

A ce stade, les études préalables ont permis d'identifier l'ensemble des enjeux liés au projet soumis à concertation. A l'issue de concertation, si la décision est prise de poursuivre le projet, les études de conception permettront d'évaluer plus précisément les impacts (cadre de vie, trafic, sécurité, etc.) et les mesures à mettre en place.

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.

Concernant les traversées piétonnes, la Région indique que l'ensemble des intersections existantes aujourd'hui serait étudié afin d'évaluer leur conservation et leur sécurisation.

Enfin, l'effet de l'arrivée du tramway sur l'urbanisation a été interrogé. Certains participant, tout en restant favorables au projet, craignent les conséquences de l'étalement urbain que le projet pourrait induire. D'autres envisageant positivement l'augmentation de la valeur de leur biens immobiliers mais craignant que l'étalement urbain ne dilue ces effets.

- ▶ « *Urbanisation au niveau du nouveau quartier Tignieu va poser un souci avec trop de voitures* ».
- ▶ « *Il faut éviter que le projet n'induisse un étalement urbain.* »

L'information et la concertation

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