

## Rencontre de proximité - Pusignan

### Compte-rendu

**Date :** mercredi 19 novembre 2025 de 16h à 19h

**Lieu :** stade de rugby de Pusignan

**Nombre de participants :** environ 40 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 sur un stand au niveau du stade de rugby le mercredi 19 novembre. 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 deuxième rencontre de proximité à Pusignan a permis d'échanger avec 40 personnes : une population mixte (retraités, familles, jeunes) et essentiellement locale, plusieurs élus, dont la Maire. L'association PARFER était également présente. La majorité des personnes étaient venues spécifiquement pour la rencontre. 8 fiches avis ont été recueillies.

La majeure partie des personnes rencontrées avait entendu parler du projet depuis de nombreuses années et souhaitait en savoir davantage notamment sur le projet actualisé, présenté en concertation. Les riverains de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) à Pusignan étaient particulièrement intéressés par le sujet de l'insertion du projet dans l'environnement urbain. Les contributions et questions du public sont synthétisées par thème dans le présent compte-rendu.



## Un projet attendu

Une partie des participants a exprimé une **attente quant à la réalisation du projet** et la majorité des personnes rencontrées s'est positionnée en faveur du projet. Sans s'opposer au projet, certains participants propriétaires de maisons situées à proximité immédiate de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), ont exprimé **quelques craintes et interrogations, en raison des nuisances qui pourraient être causées par le passage d'un tramway.**

- ▶ « Ça serait malheureux qu'on n'arrive pas au bout »
- ▶ « C'est bien le tram à Pusignan mais on se pose des questions avec nos voisins »

## Les objectifs et enjeux du projet

Les participants ont indiqué qu'aujourd'hui pour se déplacer à Lyon, ils se rendent en bus ou en voiture jusqu'à Meyzieu où ils empruntent le tramway T3. 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, gain de temps, désengorgement des axes routiers Est-Ouest, plus grande liberté de déplacement pour les jeunes générations.

- ▶ « Aujourd'hui nous prenons le bus depuis Pusignan jusqu'à Meyzieu pour prendre le T3. Des fois nous allons même en voiture à Meyzieu pour récupérer notre fille »
- ▶ « Votre projet satisfait la demande, si vous n'y arrivez pas, je ne vois pas quel projet peut fonctionner ! »
- ▶ « Il y a beaucoup de trafic à Pont-de-Chéruf que le tramway permettra d'éviter »
- ▶ « Le projet permettra de répartir le trafic routier actuel vers les 6 nouvelles stations »
- ▶ « C'est bien pour les jeunes et les étudiants »

## La gouvernance

Une question a porté sur le **rôle de SYTRAL Mobilités** dans le projet.

- ▶ « Le Sytral est partenaire du projet ? »

### Réponse de la Région

Le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu est un projet partenarial, piloté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui en est le maître d'ouvrage, au titre de sa compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale sur l'ensemble du tracé, de Lyon jusqu'à Crémieu. Le projet est réalisé avec l'appui de plusieurs partenaires, dont SYTRAL Mobilités, pour l'utilisation de l'infrastructure de tramway existante entre Meyzieu et Lyon, en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est lyonnais. En effet, la Région et SYTRAL Mobilités travaillent conjointement pour proposer des offres dimensionnées et adaptées aux besoins des habitants de l'Est lyonnais et du Nord-Isère, tout en préservant la desserte de l'agglomération lyonnaise et de l'aéroport.

### La nouvelle ligne de tramway

Certaines questions ont porté sur la **desserte envisagée entre Meyzieu et Lyon**, certains participants proposant de ne pas desservir toutes les stations pour gagner en temps de parcours, comme le Rhônexpress.

- ▶ « Il empruntera les mêmes stations que le T3 ? »
- ▶ « Ça fera comme à Grange Blanche, avec un tramway sur deux qui continue ? »
- ▶ « Quid d'une ligne express qui ne s'arrête pas à toutes les stations entre Meyzieu et Part Dieu, qui ne ferait qu'un seul arrêt intermédiaire à La Soie ? »

### Réponse de la Région

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 tramway T3 notamment.

Diverses questions ont ensuite été posées : **fréquence, capacité, tarification du tramway, matériel roulant, vitesse de circulation ou encore modalités d'exploitation**. Un habitant a proposé d'ouvrir la possibilité aux cyclistes **d'emporter leur vélo à bord du tramway**.

- ▶ « Le tramway passera tous les combien ? »
- ▶ « Je crains que le tramway soit déjà plein arrivé à Pusignan »
- ▶ « Quel type de tramway circulera sur cette nouvelle ligne ? »
- ▶ « Quelle sera la vitesse de circulation du tramway ? »
- ▶ « Une voie de service pour les techniciens est-elle prévue ? »

### Réponse de la Région

Concernant la fréquence, 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. Le matériel roulant qui serait utilisé répondra aux normes de sécurité et de compatibilité avec les autres tramways de cet axe et serait comparable avec celui qui existe aujourd'hui sur le réseau TCL. Il répondrait aux attentes en matière de capacité et de services à bord sur ce type de ligne. Les rames seraient ainsi dimensionnées pour répondre à la fréquentation attendue.

La tarification de la future ligne de tramway et des parkings-relais reste à définir dans le cadre des études du SERM lyonnais sur la base notamment des principes de la gamme multimodale actuelle.

La vitesse du tramway serait de 70 km/h maximum, 30 à 50 km/h en zone urbaine, 15 km/h à l'approche des stations et des intersections.

L'itinéraire cyclable, le long de la ligne de tramway servirait de voie de service pour les techniciens.

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

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

Une partie des échanges a porté sur la **localisation de la station à Pusignan**. Certains soulignent les **bénéfices de la localisation aujourd'hui étudiée** (à proximité de l'avenue de la gare, au niveau de l'ancienne gare) afin de privilégier les accès à la ZAE pour les emplois notamment. **Certains préféreraient qu'elle soit positionnée au niveau du center culturel de l'Odyssée** (à proximité du stade Jean Bouin). Cette seconde option permettrait aux habitants riverains du tracé de pouvoir y accéder facilement. **D'autres ont proposé que Pusignan accueille deux stations.**

#### 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 (habitations, entreprises), 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.

La **localisation et le dimensionnement du parking relais** a été questionné, tout comme les **rabattements** qui seraient générés à la station de Pusignan. Enfin, un participant a interrogé la **réorganisation du réseau de bus**, craignant en particulier pour la desserte de l'axe Nord-Sud du territoire.

- ▶ « Le parking sera-t-il construit à la place de Fimurex ? »
- ▶ « Y aura-t-il assez de places dans les parkings relais ? »
- ▶ « Les 600 places de parking prévues ne sont-elles pas surdimensionnées ? »
- ▶ « Le trafic va augmenter à Pusignan car les voitures se détourneront de la 2x2 voies »
- ▶ « J'ai peur qu'avec la nouvelle ligne de tramway, nous soyons privés de desserte vers l'aéroport ou vers le Bugey. Prenez-vous en compte les liaisons entre le nord et le sud ? »

#### Réponse de la Région

Le parking relais serait localisé à proximité de la station, soit à proximité de l'avenue de la gare. Cette localisation de la station permettrait une desserte de proximité en modes actifs (marche, vélo) des quartiers résidentiels, des activités industrielles (Z.I. Mariages et Bruyères). Cette station permettrait également une desserte plus large via des rabattements vélo, car et voiture (notamment via la D302 et l'A432, par exemple depuis Jons). Sur ce secteur, le besoin en place de stationnement automobile est estimé à environ 600 places à horizon 2040. Les échanges avec la commune de Pusignan, la communauté de communes de l'Est Lyonnais et le Département du Rhône, sont en cours pour identifier des emplacements proches de la future station. 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

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

lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région.

Si la décision de poursuivre est prise à l'issue de la concertation, des adaptations des lignes de cars et bus seraient étudiées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le Nord-Isère, et suggérées à SYTRAL Mobilités s'agissant du Rhône, afin de se connecter aux stations de tramways (correspondances horaires...), mais également d'améliorer les articulations avec la Plaine de l'Ain et la Plaine Saint-Exupéry, et les relier entre elles afin notamment de garantir des liaisons Nord-Sud.

### **Le nouvel itinéraire cyclable**

La création d'un itinéraire cyclable est accueillie très favorablement, soulignée comme un point fort du projet, pour aller travailler à Meyzieu par exemple. Des participants soulignent **l'importance d'une voie aménagée le long du tracé du tramway, continue et sécurisée**, notamment pour éviter les axes jugés dangereux aujourd'hui pour les vélos. L'intérêt de créer, en complément de cet itinéraire régional, des itinéraires cyclables locaux pour accéder aux stations, notamment sur les axes où il est aujourd'hui dangereux de circuler à vélo, a été évoquée.

Quelques participants ont indiqué l'emprise du CFEL est aujourd'hui utilisée par les piétons et se questionnent sur la possibilité de maintenir une zone de promenade à l'avenir.

- ▶ « Aujourd'hui je ne prends le vélo que lorsque le trafic routier est calme, pour des raisons de sécurité. »
- ▶ « Il faut faire des rabattement vélo depuis les villes vers les stations de tramway. J'attends en particulier une liaison mode doux sécurisée entre Jonage et Pusignan ».

### **Réponse de la Région**

Concernant les usages actuels de la voie, 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.

Si la décision de poursuivre est prise à l'issue de la concertation, les études de conception permettront de préciser les caractéristiques de l'itinéraire cyclable régional et de poursuivre le travail avec les acteurs locaux pour connecter les projets d'itinéraires locaux à cet itinéraire régional.

### L'insertion du projet

Les participants ont évoqué plusieurs sujets en lien avec l'insertion de la liaison (tramway et itinéraire cyclable) dans le territoire.

Tout d'abord, l'**insertion de la ligne de tramway** et d'un itinéraire cyclable a été questionnée, l'emprise de l'ancien CFEL étant jugée étroite par endroits.

- ▶ « La voie n'est pas large, comment faites-vous pour y faire entrer un tramway et une voie verte ? »

### Réponse de la Région

La Région indique qu'aucune incompatibilité majeure n'a été identifiée lors des études préalables.

Les riverains ont par ailleurs alerté sur la présence d'un **servitude gaz le long du CFEL**.

- ▶ « Une grosse conduite de gaz se trouve enterrée le long de la voie, nous n'avons pas le droit de construire de piscine dans nos jardins ».

### Réponse de la Région

La Région a connaissance de la servitude gaz et est en lien avec le gestionnaire pour étudier des solutions adaptées à cet enjeu.

Enfin les modalités **d'intersection de la ligne de tramway avec les routes** ont suscité des interrogations.

- ▶ « Comment serait géré le croisement des routes : barrières ? ouvrages d'art en plus ? »

### 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 cars et bus, 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 poursuivront pour préciser les mesures à chaque type d'intersections ainsi que les impacts sur la circulation et les solutions pour les limiter, en lien avec les gestionnaires de routes et voiries.

Par ailleurs, la Région indique que cette nouvelle infrastructure s'intégrerait sous ou sur 13 ouvrages d'art existants.

## Les impacts pressentis

Durant les échanges, des propriétaires de maisons situées à proximité immédiate de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), ont demandé ou soumis des **propositions de tracé alternatif**, en dehors des emprises du CFEL sur Pusignan, afin d'éviter les nuisances liées au passage du tramway. Ils souhaiteraient en effet que le tracé utilise les voies du Rhônexpress en direction de l'aéroport, puis des terres agricoles pour rejoindre Janneyrias. En complément, ils déplorent que des permis de construire aient été acceptés si proche des emprises du CFEL à Pusignan.

- ▶ « Pourquoi on n'étudie pas un autre tracé ? On passe dans des lotissements alors qu'il y a des champs »
- ▶ « Nous sommes à Pusignan, pas à Lyon où le tramway passe proche des habitations. N'existe-t-il pas une alternative ? »
- ▶ « Je propose que les rails du Rhônexpress soient utilisés pour contourner Pusignan »
- ▶ « Pourquoi construire un tramway si proche de là où on a autorisé la construction de maisons ? Pensez au côté humain. Nous sommes venus ici pour vivre à la campagne »

## Réponse de la Région

En s'insérant sur les emprises du CFEL, propriétés des Départements du Rhône et de l'Isère, le projet minimise son impact foncier et environnemental. Par ailleurs, le tracé du CFEL, rectiligne, garantit une efficacité de desserte pour relier efficacement Crémieu et Lyon en moins d'une heure, et minimise le coût de construction et d'exploitation.

**Les nuisances** pour les personnes vivant dans les habitations situées le long de l'ancien CFEL ont longtemps été discutées. Les riverains ont exprimé des **craintes relatives au bruit, aux vibrations et à l'éclairage** que générerait l'arrivée du tramway. Les échanges ont aussi porté sur les **mesures de réduction de ces nuisances**, certains demandant si la réalisation de **murs anti-bruit** était envisageable. Les propriétaires craignent également une dévaluation immobilière de leur maison. Certains ont aussi souligné que le passage du tramway soulevait un enjeu de sécurité pour les enfants qui se rendent parfois depuis les jardins sur les voies du CFEL ou qui ont l'habitude d'emprunter cette voie pour aller jusqu'à l'école.

- ▶ « La situation sera forcément aggravée par rapport à l'existant [en parlant du bruit] »
- ▶ « Nos chambres donnent sur la voie. Nous allons avoir des nuisances, notamment liés à l'éclairage »
- ▶ « Y aura-t-il des mesures anti-bruit ? »
- ▶ « Qu'est-il prévu pour l'isolation phonique ? »
- ▶ « Qu'est-il fait pour protéger les riverains ? »

### **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 (environnement, foncier, socio-économiques, cadre de vie, trafic, 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.

### **L'information et la concertation**

La présence de la Région à Pusignan a été accueillie positivement et les personnes rencontrées ont remercié les intervenants pour l'information fournie. Plusieurs participants, dont des associations, ont récupéré une liasse de dépliants de présentation du projet et de la concertation pour les diffuser dans leurs réseaux respectifs. Plusieurs personnes ont indiqué qu'elles participeraient à l'atelier de concertation du 16 décembre.