

Rencontre de proximité – Crémieu

Compte-rendu

Date : mercredi 19 novembre 2025 de 9h à 12h

Lieu : marché de Crémieu

Nombre de participants : environ 70 participants

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

L'équipe projet de la Région et le garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public étaient présents sur le marché de Crémieu 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 première rencontre de proximité à Crémieu a permis d'échanger avec près de 70 personnes : habitants de Crémieu et des communes alentours, commerçants, conseillers municipaux et associations. Une partie des participants était venue spécifiquement pour la rencontre. 6 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 contributions et questions du public sont synthétisées par thème dans le présent compte-rendu.



Un projet attendu

La majorité des participants a 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**, ainsi que les différentes étapes à venir. Alors que certains sont confiants sur l'avancement du projet, d'autres sont sceptiques, exprimant des doutes sur son aboutissement. **Le calendrier jusqu'à la mise en service du projet est jugé trop long.**

- ▶ « C'est acté ? »
- ▶ « Avons-nous une certitude que le projet se fera ? »
- ▶ « C'est pour quand ? »
- ▶ « On nous l'a promis depuis longtemps. »
- ▶ « Ça fait 20 ans qu'on en parle. »
- ▶ « On n'y croit plus ! »
- ▶ « 25 ans d'études n'ont pas abouti. Pourquoi ça serait le cas maintenant ? »
- ▶ « On est pour le projet, on compte sur vous pour qu'il voit le jour. »
- ▶ « Ça se fera ! »
- ▶ « C'est un bon projet mais qui arrive tardivement. »

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.

Les objectifs et enjeux du projet

Les participants considèrent l'offre de **transports en commun actuelle insuffisante** à Crémieu, tant en termes de desserte que de fréquence, et constatent qu'ils sont de fait peu utilisés, au profit de la voiture. 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, réduction du trafic routier vers et depuis l'agglomération lyonnaise, attractivité du territoire (emploi et tourisme). L'utilisation du tramway et/ou de la voie cyclable pour le travail, les études, les déplacements liés la santé ou encore la culture est aussi évoquée.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

- ▶ « Aujourd'hui les transports sont un frein pour l'emploi. Je ne regarde même pas les offres d'emploi à Lyon. »
- ▶ « Nécessité absolue de désenclaver le Nord Isère. »
- ▶ « Ça va désengorger les routes. »
- ▶ « Ça délestera le territoire, si ça se fait. »
- ▶ « Le tramway remplacera le bus X04. »
- ▶ « Mieux vaut se déplacer 1h en tramway que faire 1h30 de voiture. »
- ▶ « Vous allez drainer à 20 km à la ronde. »
- ▶ « Je serais étonné que les gens soient contre le projet, à moins qu'ils soient contre le développement économique du territoire. »
- ▶ « Le projet va donner de la valeur au territoire. »

Toutefois, deux contributeurs ont estimé que le projet serait peu rentable, considérant que le tramway sera peu fréquenté.

- ▶ « Les bus sont aujourd'hui vides et vous pensez pouvoir remplir un tramway tous les quarts d'heure ? »
- ▶ « Le projet ne sera pas rentable car il y a un problème de répartition des heures de pointe et des heures creuses, ce qui va causer des problèmes de gestion à long terme. »

Réponse de la Région

La Région indique que les études préalables estiment la fréquentation à 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 l'ensemble des projets de transport aux horizons 2030 et 2040. 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 seront précisés dans les études socio-économiques lors des phases suivantes de conception du projet.

De plus, la Région rappelle que le tramway est un mode de transport plus attractif que le car, notamment en raison de sa fiabilité, puisqu'il n'est pas soumis à la congestion routière.

Le coût, financement et l'impact des élections municipales

Certains participants ont questionné la Région sur le financement du projet, considérant ce sujet comme susceptible de bloquer le projet. Quelques personnes ont souhaité savoir si le projet serait de nature à augmenter les impôts locaux.

L'impact des élections municipales sur l'avancement du projet a également été interrogé.

Enfin, le rôle des différents partenaires a fait l'objet de questions.

- ▶ « Le montant des travaux n'est pas inscrit dans le CPER »

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

- ▶ « Il y avait un blocage de la part des partenaires financiers à un moment, ça n'est plus le cas ? L'Etat est partie prenante ? L'Etat et les collectivités sont prêts à investir lourdement ? »
- ▶ « Est-ce que ça va se faire avec les changements politiques suite aux élections ? »
- ▶ « Quel est le rôle du Sytral ? »

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.

La nouvelle ligne de tramway

La nouvelle ligne de tramway a fait l'objet de questionnements. Les modalités **d'intersection de la ligne de tramway avec les routes**, en particulier de la RD75 très circulée aujourd'hui, ont attiré l'attention des participants et des craintes sont exprimées quant à la sécurité de ces intersections. L'insertion de la ligne de tramway au niveau des **ouvrages d'arts** (ponts, tunnels) est également questionnée. Enfin, l'occupation actuelle de l'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) au niveau du quartier Barens soulève des interrogations.

- ▶ « Vous gardez le même tracé ? »
- ▶ « Comment sera traitée l'intersection de la D75, très circulée aujourd'hui ? »
- ▶ « Les intersections avec les routes vont être refaites ? »
- ▶ « Le tramway va passer sous les ponts routiers ? »
- ▶ « Certaines parties du CFEL n'ont-elles pas été vendues ou ne sont-elles pas occupées ? »
- ▶ « Des lotissements ont été construits sur la ligne de l'est. »
- ▶ « Un monsieur a acheté une ancienne gare du CFEL. »
- ▶ « J'espère que le cas de Barens sera géré correctement. »

Réponse de la Région

La Région rappelle que les emprises de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), entre Crémieu et Meyzieu, appartiennent aux Départements du Rhône et de l'Isère, qui les ont préservés et les mettent à disposition de la Région pour le projet. Aujourd'hui différents usages cohabitent (piétons, vélos, nature). L'occupation de cette emprise à

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Barens fait l'objet de discussion entre le Département de l'Isère et le propriétaire de l'ancienne gare de Barens.

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 ainsi que les impacts sur la circulation et les solutions pour les limiter.

Par ailleurs, la Région indique que cette nouvelle infrastructure s'intégrerait sous ou sur 13 ouvrages d'art existants ; aucune incompatibilité majeure n'a été identifiée lors des études préalables.

L'exploitation

Certaines questions ont porté sur la phase exploitation, c'est-à-dire une fois les travaux réalisés et la liaison mise en service : l'articulation avec le tramway T3, le type de matériel roulant utilisé, la tarification du tramway et des parkings relais.

- ▶ « La nouvelle ligne sera mutualisée avec le tramway T3 ? »
- ▶ « Le tramway sera comme le T3 ? »

Réponse de la Région

Le tramway circulerait bien de Crémieu à Lyon, via la nouvelle infrastructure Crémieu-Meyzieu, et via l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon. Les usagers n'auraient donc pas de correspondance à faire à Meyzieu. 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.

Le matériel roulant qui serait utilisé répondra aux normes de sécurité et de compatibilité avec les autres tramways de cet axe et serait comparable à celui qui existe aujourd'hui sur le réseau TCL.

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.

Notons que des **informations erronées** circulent à propos du projet. Certains participants ont parlé d'un projet de « tram-train », de « liaison routière » ou encore d'une correspondance à Meyzieu.

Réponse de la Région

Afin d'assurer une continuité avec l'infrastructure entre Meyzieu et Lyon et de garantir un temps de trajet de moins d'une heure environ, le tramway régional entre Crémieu et Lyon, sans correspondance à Meyzieu, s'est imposé comme la solution la plus adaptée, cohérente et efficace au regard des alternatives envisagées.

Les nouvelles stations, les parkings et leurs accès

Les participants ont souligné que les stations sont globalement **bien positionnées et les modes d'accès diversifiés**. Les parkings-relais sont tout particulièrement attendus, leur dimensionnement est souvent abordé. Des demandes ont également porté sur la desserte des stations en mobilités actives. Un participant a questionné la desserte de Saint-Romain-de-Jalionas tandis qu'un autre a proposé la réalisation d'une station supplémentaire entre Crémieu et Tignieu.

- ▶ « Nous sommes pour le projet sous réserve que celui-ci soit accompagné de parkings et de liaisons douces. »
- ▶ « Les parcs relais seront assez conséquents ? Celui de Meyzieu est chargé. »
- ▶ « Il y aura des parkings pour chaque station ? »
- ▶ « Il n'y a pas d'arrêt à Saint-Romain-de-Jalionas ? »

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 25 années d'études et de 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.

De nombreuses questions ont porté sur **l'implantation et l'aménagement de la station terminus et du parking à Crémieu** : localisation précise, capacité du parking, accessibilité routière (accès, giratoires, flux routiers). Certains riverains et habitués du centre historique ont jugé la station trop éloignée du cœur de ville, tandis que d'autres ont souligné l'importance de ne pas aller jusqu'au centre de la cité médiévale avec le tramway. Ils ont insisté sur la nécessité d'une navette ou d'un dispositif de rabattement adapté, notamment pour les personnes âgées, les familles ou lors d'événements.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

- ▶ « Où sera la gare ? »
- ▶ « Le parking sera à côté de la station ? »
- ▶ « Disposez-vous du foncier pour la station et le parking ? »

Réponse de la Région

La Région indique que la station Crémieu serait le terminus de la ligne. Son implantation est envisagée sur l'emprise du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), à proximité de la Maison du Département - Haut-Rhône Dauphinois. Cette implantation permettrait une bonne desserte de proximité du quartier de la Vraie Croix, qui constitue un des secteurs de développement de la polarité Crémieu/Villemoirieu. Elle serait à proximité directe d'une zone d'activité commerciale, et d'un secteur en développement urbain, et à 1 km du centre-ville de Crémieu, permettant des accès facilités pour les piétons et les cyclistes. La proposition d'une navette reliant la station au centre de Crémieu est intéressante, et devra être étudiée par la commune de Crémieu en lien avec la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné, qui est l'autorité organisatrice de la mobilité locale sur ce territoire.

La station Crémieu permettrait également une desserte plus large via des rabattements vélo, car et voiture. Elle permettrait notamment un accès depuis et vers Villemoirieu et un accès plus large depuis les plateaux des Balcons du Dauphiné, et les Communes au Nord et au Sud de Crémieu.

Sur ce secteur en terminus de ligne, le besoin en places de stationnement automobile est estimé entre 500 et 600 places à horizon 2040. Les échanges avec les communes de Crémieu, Villemoirieu, Saint-Romain-de-Jalionas, la communauté de communes des Balcons du Dauphiné et le Département de l'Isère, sont en cours pour identifier des emplacements de parking proches de ce futur terminus. 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. Quelle que soit sa localisation, l'accès automobile privilégié au parking-relais serait depuis la D75, afin d'éviter de congestionner le centre-ville de Crémieu. Un jalonnement piéton adéquat serait également nécessaire.

L'aménagement de l'itinéraire cyclable

Plusieurs participants ont indiqué que les aménagements cyclables actuels ne sont pas suffisants. La création d'un itinéraire cyclable est donc accueillie très favorablement, et considérée comme un point fort du projet notamment pour les trajets domicile-travail. Des participants soulignent **l'importance d'une voie aménagée le long du tracé du tramway, continue et sécurisée**. Certains participants ont questionné la Région sur la possibilité que cet itinéraire puisse être accessible aux piétons.

Enfin, des craintes sont exprimées en ce qui concerne la sécurité sur cet itinéraire.

- ▶ « Aujourd'hui les vélos représentant un problème sur les routes »
- ▶ « Aujourd'hui c'est pas terrible en vélo »
- ▶ « Faire une voie vélo, c'est génial »
- ▶ « On fait des voies cyclables mais les gens utilisent leur voiture »

Réponse de la Région

La Région précise que l'itinéraire cyclable prévu le long du tramway, serait accessible à tous les modes actifs (piétons et vélos). Cet aménagement serait d'une largeur de 3 mètres et longerait la nouvelle infrastructure de tramway (lorsque les emprises le permettent). Afin d'assurer la sécurité de tous, cette voie verte serait séparée de l'infrastructure du tramway par une bordure végétalisée et sécurisée.

Les impacts pressentis

Les échanges avec les participants ont mis en lumière chez certains une **crainte liée au risque de dégradation du cadre de vie** avec l'arrivée du tramway, de l'ambiance du centre historique et de la tranquillité locale. D'autres ont souligné que l'arrivée du tramway s'accompagnerait d'une **plus-value immobilière** dans le secteur, ce qui est perçu comme un bénéfice.

- ▶ « Je crains pour la tranquillité de Tignieu. »
- ▶ « Je suis contre, après de nombreuses années de réflexion, car le tram apporte certes des facilités de transport mais aussi une perte de tranquillité dans les communes, comme c'est le cas à Meyzieu. »
- ▶ « Nos biens immobiliers vont prendre de la valeur ! »

Certains commerçants ou habitants de Crémieu ont questionné les **effets attendus sur l'activité touristique**, en indiquant que le tramway pourrait à la fois être vecteur de consommation locale, mais qu'il pourrait aussi générer de la surfréquentation, des nuisances ou des dégradations du centre historique.

Par ailleurs, les riverains proches du tracé ont exprimé quelques craintes en ce qui concerne les **nuisances** qui pourraient être générées par le passage du tramway.

Enfin, les échanges ont montré que les crémolans sont très attachés au cadre naturel et patrimonial de Crémieu, notamment la préservation **des paysages, de la végétation** et l'ambiance « campagne ». Un participant a également questionné la présence **d'espèces protégées** tandis qu'un autre a identifié la stabilité du sol au niveau des zones marécageuses comme un point de vigilance à prendre en compte dans le cadre du projet.

- ▶ « Besoin de renforcer au niveau des marais. »
- ▶ « Y-a-t-il des espèces à protéger sur les emprises ? »

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. Par ailleurs, les études de conception veilleront à étudier l'intégration fine du projet dans son environnement pour respecter au mieux l'identité paysagère et patrimoniale des territoires traversés.

Concernant le volet environnemental, à ce stade du projet, plusieurs investigations ont été réalisées : inventaires faune-flore 4 saisons, premier diagnostic environnemental (état de l'environnement du projet : milieu physique, milieu naturel, milieu humain et cadre de vie, paysage et patrimoine, etc.), délimitations des zones humides. En fonction des conclusions détaillées des investigations, des mesures intégrant les principes de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser), seront mises en place. Ce travail sera approfondi dans le cadre de l'évaluation environnementale, à venir dans les prochaines étapes, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation.

L'information et la concertation

La présence de la Région sur le marché de Crémieu 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. L'association Villemoirieu Demain a indiqué les sujets qu'elle souhaiterait voir abordé lors de l'atelier de concertation du 16 décembre, en suggérant de les traiter par secteurs : rabattements et diffusion vers et depuis les stations, impacts sur le trafic routier, aménagement des intersections avec les routes.