

Webinaire acteurs associatifs

Compte-rendu

Date : le jeudi 13 novembre 2025 de 12h à 13h30

Lieu : en ligne, par visio-conférence sur Zoom

Nombre de participants : 14 participants (acteurs associatifs du territoire)

Les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Jean-Pierre Girard, Conseiller régional en charge du projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu
- Gautier Rouhet, Directeur Adjoint des projets d'infrastructure de mobilité
- Franck Gimenez, Chef de projet
- Jordan Giuly, Chargé de mission environnement
- Coline Grégoire, Référente concertation

Avec l'appui de Setec, bureau d'études techniques pour la Région

- Noémie Vitorio, Cheffe de projet
- Rémy Bonnet, Ingénieur environnement

Le garant de la concertation

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

Organismes représentés

- Association nationale d'utilisateurs des vélos routes et voies vertes (AF3V)
- Association Lyon-Crémieu PARFER
- FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes
- Villemoirieu Demain
- Mobilités-Douces Nord-Isère
- France Nature Environnement (FNE) Isère
- Lo Parvi (Isle Crémieu)
- La Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) Auvergne-Rhône-Alpes

La modératrice

- Aurélie Picque, PARIMAGE

Le diaporama présenté lors du webinaire sera accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « médiathèque »](#).

Introduction

Aurélié Picque, modératrice, ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux participants. Elle informe le public que la réunion est enregistrée à des fins uniquement de compte-rendu. Elle rappelle que l'objectif du webinaire est de présenter le projet et d'en partager les grands principes avec les acteurs associatifs ainsi que les modalités de la concertation. Elle présente ensuite les intervenants et expose le déroulé du webinaire.

Jean-Pierre Girard, conseiller régional en charge du projet de liaison, salue à son tour les participants et souligne que ce projet constitue un enjeu majeur pour les mobilités décarbonées du territoire. Il rappelle que la Région est mobilisée depuis 2020, et accompagnée de partenaires, pour proposer une solution concrète et durable aux besoins de déplacements. Le projet, fortement attendu par le territoire, s'inscrit pleinement dans la stratégie régionale des mobilités positives « CAP sur 2035 », qui vise à développer des transports plus propres, plus accessibles et mieux intégrés. Il précise que la liaison Crémieu – Lyon constituerait un maillon essentiel du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) lyonnais, auquel la Région est pleinement associée. Il rappelle ensuite que la réunion de ce jour marque le deuxième rendez-vous du lancement de la concertation préalable, une démarche volontaire de la Région, conduite sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), afin de garantir un dialogue ouvert, transparent et constructif. Enfin, Jean-Pierre Girard insiste sur la volonté de la Région de faire progresser le projet grâce aux remarques, aux suggestions et aux contributions des participants. Il conclut avec le souhait d'un échange riche et direct avec le monde associatif, acteurs essentiels à la réussite du projet.

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 confiée à 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.

Première partie – Présentation du projet

- **Le projet** est présenté par la Région sur la base de la [vidéo de présentation du projet](#) et du [diaporama](#).
- **Les enjeux environnementaux** du projet sont présentés par le bureau d'étude Setec sur la base du [diaporama](#).
- **La concertation** est présentée par la Région sur la base du [diaporama](#). Le gabarit des cahiers d'acteurs évoqué en séance est accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « cahiers d'acteurs »](#).

Deuxième partie – Temps d'échanges

Principales thématiques abordées

- Impacts cumulés de multiples projets sur un même territoire
- Tracé de l'itinéraire cyclable
- Impacts fonciers et environnementaux
- Stations et accès
- Congestion routière
- Sécurité
- Calendrier des études

- **Un représentant de l'association Lyon Crémieu PARFER** explique qu'il s'exprime au nom de plusieurs membres présents. Il rappelle que l'association soutient le projet depuis toujours, le considérant comme une opportunité majeure pour un territoire dynamique, mais désormais saturé par la circulation routière alors qu'il bénéficiait autrefois de liaisons rapides vers Lyon. L'association défend depuis longtemps la réutilisation de l'ancienne voie ferrée de l'Est de Lyon pour un transport collectif performant, de préférence sous forme de tramway direct jusqu'à Lyon, jugé plus attractif et capable de réduire significativement l'usage de la voiture. Il se dit en accord avec les propositions concernant les stations et leurs accès et remercie la Région pour son pilotage du projet depuis 2020, les études récentes confirmant sa pertinence. Selon lui, ce mode de transport décarboné permettra à de nombreux ménages de réduire leur dépendance à l'automobile. Tout en regrettant un avancement qu'il juge parfois trop lent, il reconnaît la complexité institutionnelle du projet. Il précise avoir encore de nombreuses questions à poser mais qu'il le fera dans les suites de la concertation et affirme que l'association est prête à apporter son soutien, notamment en matière de communication.
- **Un représentant de l'association Lo Parvi** remercie les acteurs, en particulier la Région, pour l'avancée d'un projet discuté depuis près de trente ans, et réaffirme son soutien aux modes de déplacement alternatifs. Il s'interroge quant à la coexistence de nombreux grands projets dans la même zone – nouveau pont sur le Rhône, pipelines carbone et hydrogène, projet ferroviaire Lyon - Turin,



contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, chantiers des futurs EPR – tous prévus autour de 2032, ce qui pose la question des impacts cumulés de l'ensemble de ces projets. Il demande si le projet est intégré dans la démarche « Grands Travaux » annoncée par l'État, afin de coordonner les mesures compensatoires et foncières. Il soulève également des interrogations sur les impacts potentiels en termes d'artificialisation et de destruction d'habitats naturels liés à la piste cyclable (dont il souhaite connaître son tracé exact), aux parkings relais (dont il demande les implantations précises) et au site de maintenance et de remisage (SMR). Il pose également la question de la mutualisation avec les parkings temporaires des chantiers EPR. Enfin, il exprime le souhait que les associations soient associées aux prochaines étapes du projet afin de travailler avec les services concernés sur la démarche « éviter, réduire, compenser » et assurer une insertion environnementale cohérente.

- **Un représentant de l'association Villemoirieu Demain** explique que son association agit sur le territoire de Crémieu et Villemoirieu pour promouvoir la démocratie participative et sensibiliser aux enjeux environnementaux. Il précise qu'une réunion de préparation avec les habitants de Villemoirieu a déjà permis d'identifier plusieurs questions qu'il portera lors de la concertation pour soutenir le projet, tout en prenant en compte la vigilance des habitants sur certains points, notamment la polarité Crémieu - Villemoirieu et le passage de la route départementale 75, soulignant que la polarité Crémieu – Villemoirieu constitue d'ores et déjà un point de congestion routière significatif.
Il partage également les interrogations sur les effets cumulés des différents projets prévus dans le secteur.
Il demande comment les zones de chalandise ont été évaluées et comment le report modal sera organisé dans cette zone, notamment en bus et à vélo.
Enfin, il souligne que le sujet du parkings-relais pour le terminus de Crémieu suscite de vives inquiétudes chez les habitants : y aura-t-il encore plus de bouchons à Crémieu ? Comment cela va-t-il se passer ? Il insiste sur la nécessité de fournir des éléments rassurants pour accompagner le message et faciliter l'acceptation du projet par les habitants.

La Région invite les participants à consulter le dossier de concertation, qui répond à de nombreuses questions, et apporte les précisions suivantes.

Concernant l'articulation entre les différents projets sur le territoire, la Région travaille en coordination avec les principaux porteurs de projets concernés, notamment ceux de la plaine Saint-Exupéry et plus récemment sur la Plaine de l'Ain, en lien avec le projet EPR2 et le projet de nouveau franchissement du Rhône notamment. La Région précise que les horizons sont communs et que les impacts, qu'ils soient fonciers ou environnementaux, sont gérés de manière collective. Il est mentionné qu'une réunion récente organisée par la Préfète de Région a rassemblé l'ensemble des porteurs de projets afin d'anticiper ces impacts avec une vision globale. L'objectif est d'harmoniser et de mettre en cohérence les approches des différents porteurs de projets.

La Région rappelle que l'étude intègre bien la prise en compte des impacts sur la voirie, liés aux intersections tramways-routes et aux reports de flux sur les nouvelles stations. Les premières études menées estiment une diminution et un transfert des flux Est-Ouest vers des flux Nord-Sud en transport collectif et voitures, soulignant une diminution du trafic routier au global. Il est également précisé que ces premières études seront complétées dans les phases suivantes (comptages routiers...), tout en poursuivant les échanges avec les différents acteurs (gestionnaires de voirie notamment).

La Région indique que le nombre et le positionnement des stations visent à maximiser les bénéfices pour certains et à minimiser les impacts pour les autres. L'objectif est de positionner les stations au plus près des centralités pour capter un maximum d'habitants et de futurs salariés (stations prioritairement pour un accès local, piéton et vélos), ou proche de grands axes routiers pour capter les territoires voisins (stations prioritairement pour des rabattements-diffusions), en cars-bus ou vélos notamment. Les rabattements-diffusions en voiture sont cependant bien sur pris en compte dans l'étude, d'où la proposition de parkings à chaque station, calibrés en fonction de leur fonctionnalité (local ou rabattements-diffusions), et accompagnés de mesures pour limiter la congestion en lien avec les collectivités compétentes en matière de voirie. L'objectif global du projet reste de réduire l'impact de la voiture sur le territoire, tout en accompagnant au mieux les flux générés par les accès aux stations.

La Région précise que l'approche sécuritaire est également intégrée à l'étude, notamment pour les vélos et piétons.

Concernant l'itinéraire cyclable, également accessible aux piétons, il est indiqué que la solution privilégiée serait de longer le tramway de Crémieu jusqu'à Meyzieu, sur l'emprise historique, et que le tracé a été étudié conjointement avec celui du tramway pour garantir une bonne insertion. Il est précisé que certains passages plus étroits (ouvrages d'art), très peu nombreux, sont à l'étude afin de proposer les solutions les plus qualitatives possibles pour les usagers.

Enfin, la Région précise les besoins fonciers au-delà des emprises historiques du CFEL concernant principalement le site de maintenance et de remisage, et les parkings. Du foncier public communal ou intercommunal, et du foncier privé (terrains agricoles principalement) seraient envisagés pour cela. Cela serait étudié plus précisément, en lien avec les acteurs locaux et les propriétaires concernés, dans le cadre des phases d'études ultérieures, notamment en fonction des contributions de la concertation, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable.

- [Un représentant de Mobilités-douces Nord-Isère](#) se dit ravi que le projet soit enfin en phase de concertation. Il rappelle avoir été l'un des initiateurs du collectif PARFER et souligne l'intérêt historique du chemin de fer de l'Est de Lyon. Il note que le Nord-Isère comprend deux zones distinctes (le Nord-Isère et le Nord du Nord-Isère) et insiste sur le fait que l'arrivée du tramway à Crémieu (Nord du Nord-Isère) aura des répercussions sur la partie plus au Sud du bassin du projet (le Nord-Isère), en raison de son attractivité. Il souligne la nécessité de compléter les connaissances issues des enquêtes de mobilité de 2015-2016 avec les nouvelles enquêtes en cours, menées notamment par la Région et SYTRAL Mobilités, afin d'avoir une vision actualisée des déplacements et de vérifier les tendances observées, comme la légère baisse des mobilités quotidiennes dans certains secteurs. Il se félicite du maintien de l'itinéraire vélo majoritairement le long du tramway. Il insiste également sur l'importance d'infrastructures fonctionnant dans les deux sens, tant pour les déplacements vers Lyon que pour les déplacements vers le Nord du Nord-

Isère. Il rappelle enfin que ces grandes infrastructures génèrent aussi un développement économique et touristique local, ce qui devra être pris en compte pour anticiper les impacts sur l'ensemble du territoire.

- **Un autre représentant de Mobilités-Douces Nord-Isère** remercie les organisateurs pour cette réunion dédiée aux associations et se dit heureux de pouvoir enfin s'exprimer sur ce projet attendu depuis longtemps. Il rappelle que le tramway permettra de réduire la circulation automobile et d'améliorer la qualité de l'air et le niveau sonore, notamment dans la zone congestionnée de Pont-de-Chéruf, et souligne l'importance du rabattement vers les stations pour maximiser l'usage du tramway, en particulier par les modes doux. Il insiste sur la nécessité de disposer d'infrastructures sécurisées pour les déplacements à pied ou à vélo pour relier les différentes stations, et s'interroge sur la coordination des aménagements cyclables prévus par la Région pour desservir les stations de Charvieu-Chavagneux et de Janneyrias. Il souhaite également obtenir des précisions sur les estimations de fréquentation, en distinguant les montées et descentes des usagers à pied, à vélo ou en trottinette. Il attire l'attention sur la localisation des parkings-relais et la planification des navettes vers les stations, soulignant que la fréquence du transport en commun, le coût et le temps de parcours seront déterminants pour inciter les usagers à privilégier le tramway. Enfin, il pose une question sur l'impact des prochaines échéances électorales, notamment municipales et régionales, sur le projet.
- **Un représentant de la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) Auvergne-Rhône-Alpes** intervient pour souligner plusieurs points concernant l'impact environnemental du projet. Il souhaite disposer de chiffres précis sur les zones impactées, notamment les zones impactées par l'itinéraire cyclable qui accompagne le tramway, et s'inquiète des effets sur les zones humides à haute valeur environnementale. Il rappelle que, si cet itinéraire favorise la mobilité douce, elle peut générer des impacts sur la faune et la flore, notamment en cas de revêtement bitumineux qui pourrait constituer une barrière pour certaines espèces. Il s'interroge également sur les conséquences en termes de pression foncière dans le secteur, liée à

l'augmentation de la mobilité et des facilités d'accès. Enfin, il insiste lui aussi sur la nécessité de prendre en compte les effets cumulés de tous les projets prévus sur le territoire d'ici 2032 et demande comment ces différents projets seront intégrés pour éviter des impacts combinés dans un territoire déjà fortement contraint.

- Aurélie Picque, modératrice, [relaie les interventions de Villemoirieu Demain reçues sur le chat du webinaire](#). Tout d'abord, l'association pose la question du franchissement de la route départementale 75 entre Villemoirieu et Crémieu. Elle souhaite également des précisions sur la manière dont ont été menées les études de trafic et l'organisation du rabattement. Elle cite la présence d'un lycée privé de 1 200 élèves à Villemoirieu (Institution Sœur Emmanuelle) qui interroge sur l'évaluation du report modal des élèves vers le tramway. L'association pose aussi la question du maintien des zones agricoles pour les parkings, signalant qu'il semblerait que deux surfaces agricoles soient impactées, à Crémieu et Villemoirieu, et souligne la nécessité d'anticiper les besoins liés à l'accroissement de la population d'ici 2032.

La Région remercie l'ensemble des participants pour leurs questions et interventions, soulignant qu'elles illustrent l'ampleur des sujets abordés par le projet. Elle rappelle que ces thématiques ont été travaillées de longue date avec différents acteurs du territoire et qu'elles seront systématiquement réexaminées à chaque étape du projet.

Concernant les données de trafic, la Région indique que les bureaux d'études exploitent toutes les dernières informations disponibles dans leurs outils de modélisation, permettant d'anticiper à l'horizon 2040 l'évolution des populations, de l'emploi, des usages des transports et des habitudes de mobilité, y compris les phénomènes tels que le télétravail. La Région souligne que le projet de liaison Crémieu-Lyon avance en prenant en compte l'enjeu d'articulation des calendriers des autres projets du territoire, en particulier le projet EPR2 situé à proximité et pour lequel un travail approfondi avec l'Etat est en cours.

La Région précise que la question du rabattement et de la diffusion des flux de mobilité Nord-Sud est également bien prise en compte, l'objectif étant d'améliorer la desserte

et l'accessibilité du Nord-Isère et les différentes connexions, notamment avec la Plaine de l'Ain et la Plaine Saint-Exupéry, en tenant compte des déplacements domicile-travail, domicile-études, services, tourisme et autres activités.

La Région aborde également les questions liées à l'accès en voiture aux stations et au stationnement. Le travail réalisé avec les partenaires du projet sur le positionnement des stations et des parkings sera complété du retour de la concertation et approfondi dans la suite des études afin de proposer les solutions les plus adaptées. Il est précisé que le positionnement des stations a été étudié afin de limiter les impacts liés aux flux de voitures. Les études de trafic, réalisées par le bureau d'études Setec, sont en cours et incluent des comptages sur le territoire. Une première approche globale a été menée, avec des analyses plus détaillées prévues pour les phases ultérieures. La sécurité des intersections a également été étudiée.

Concernant l'accès en car aux stations, il est rappelé que plusieurs autorités organisatrices des mobilités sont compétentes sur le territoire. La Région, responsable de la mobilité régionale et interurbaine, mais également sur la mobilité locale sur la LYSED et la Plaine de l'Ain, travaille à refondre les lignes pour les connecter au mieux avec les stations et offrir des temps de trajet attractifs.

La question du vélo est traitée à deux niveaux : régional, via le nouvel itinéraire cyclable le long du tramway porté par la Région, et local, pour les rabattements sur les stations. Sur le volet local, la Région travaille avec les acteurs de la mobilité et les gestionnaires de voirie pour faciliter les accès par des aménagements cyclables sécurisés. La sécurité des usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes, constitue également un axe de l'étude majeur.

La Région rappelle que tout projet d'infrastructure transforme le territoire et génère des craintes qu'il faut accompagner. La sensibilisation des acteurs compétents en urbanisme a été effectuée pour garantir que l'évolution du territoire reste encadrée.

La Région indique que les nouvelles données issues des enquêtes mobilité en cours, dont les résultats sont attendus fin 2026, alimenteront les modélisations qui seront réalisées dans le cadre des études de conception. Elles seront présentées au public lors de l'enquête publique. Une modélisation plus fine sera alors menée, incluant aussi

des analyses sur la qualité de l'air, le bruit, les impacts sonores et les effets sur les zones humides et les espaces naturels.

Il est rappelé que le projet se situe encore au stade des enjeux, même si certaines études préalables ont déjà été réalisées. La concertation débute ; la Région, maître d'ouvrage, en tirera les enseignements une fois celle-ci achevée.

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

Enfin, la Région relaie un certain nombre de questions posées dans le fil de discussion concernant le travail réalisé avec SYTRAL Mobilités sur les infrastructures existantes de T3 et de Rhônexpress. Il est précisé qu'un travail est effectivement en cours pour définir les modalités précises d'insertion du projet de tramway sur le tronçon partagé, tout en tenant compte des fréquences de T3 et de Rhônexpress, notamment. Cette démarche permettra de sécuriser une fréquence attendue au quart d'heure ainsi que la desserte de la ligne jusqu'à Lyon. La Région ajoute qu'il n'est pas encore déterminé à quels arrêts le tramway pourrait s'arrêter entre Meyzieu et Lyon. Plusieurs scénarios restent à l'étude, comme celui proposant l'ensemble des arrêts entre Meyzieu et Lyon, à l'image du T3, ou celui proposant des arrêts seulement à La Soie et à Part-Dieu, à l'image de Rhônexpress. La Région indique que les équipes continuent de travailler sur ces scénarios et sur la cohabitation avec l'exploitation existante entre Meyzieu et Lyon.

Conclusion

Denis Cuvillier, garant de la concertation désigné par la CNDP, remercie tous les participants pour leur présence et souligne l'intérêt des débats, qui ont suscité de nombreuses questions pour la suite de la concertation. Il note qu'un certain nombre de participants prévoient de participer à l'atelier du 16 décembre et précise que leurs contributions permettront de mieux définir les thèmes de ces ateliers, les en remerciant.

Jean-Pierre Girard, conseiller régional en charge du projet de liaison, remercie tous les participants, en soulignant la densité des échanges et la diversité des sujets abordés. Il note que ces discussions sont au cœur de la concertation et qu'elles permettent de faire progresser le projet.

Réponses aux questions posées via le fil de discussion (post-réunion)

Les questions posées dans le chat n'ont pas toutes pu obtenir réponse dans le temps de la réunion. Comme indiqué en séance, les réponses complémentaires à celles déjà données pendant la réunion sont apportées ci-après dans le cadre du compte-rendu de la réunion.

- **Association Lyon-Cremieu PARFER** : Quelles seraient les conditions qui feraient que le projet sera ou ne sera pas lancé ?

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 règlementaires. Ces dernières devraient être délivrées en 2029, à l'issue d'une étape d'enquête publique et permettraient de démarrer les travaux.

- **Association Villemoirieu-Demain** : *Lors de la réunion de travail du 16 décembre, envisagez-vous des ateliers en fonctions de spécificités des différentes gares ? De manière à entrer plus simplement dans les détails des différentes polarités ?*

La Région indique que l'atelier de concertation du 16 décembre est en cours de préparation avec le garant de la concertation, notamment à l'aune des premiers échanges avec le public qui se sont tenus lors des rencontres de proximité et de la réunion publique d'ouverture. Nous notons la proposition.

- **Association Mobilités-Douces Nord-Isère** : *La station "terminus" de Crémieu sera hyper attractive pour le cyclotourisme dont de courte durée de type week-end. Quels sont les accompagnements prévus pour les vélos musculaires et les vélos VAE ?*

La Région précise que l'itinéraire cyclable le long de la nouvelle ligne de tramway serait ouvert à tous les modes actifs, y compris piétons. Les services associés à cet itinéraire et aux différents usages seront approfondis dans le cadre des études ultérieures. Ce sujet pourra être évoqué dans l'atelier de concertation, en cours de préparation avec le garant.

Par ailleurs, pour les cyclistes, il est prévu que les stations disposent de consignes sécurisées et d'arceaux libres pour stationner les vélos. La Région est à l'écoute des suggestions des usagers et des associations concernant ces aménagements.

- **Un représentant de Mobilités-Douces Nord-Isère** : *Aura-t-on le diaporama ?*

La Région indique que le diaporama présenté lors du webinaire sera accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « médiathèque »](#).