

Cahier d'acteur

Réuni en séance plénière le lundi 15 décembre 2025, le CESER Auvergne-Rhône-Alpes a approuvé pleinement le projet de tramway LYON- CREMIEU

Le CESER approuve pleinement l'intervention de la Région pour conduire une démarche volontariste de consultation publique et faire aboutir le projet, à décliner dans une logique de maîtrise d'usage par les utilisateurs, après un long retard faute d'accord entre les parties prenantes.

Il appelle au respect de points de vigilance :

- Optimiser un travail en équipe entre les acteurs de chaque maillon de la liaison
- Appréhender la décomposition et la maîtrise des coûts d'investissement
- Préciser l'exploitation envisagée (ex-fréquence, tarification, parcs relais)
- Procéder à une prospective à moyen et long terme des trafics
- Dimensionner les équipements avec l'ambition nécessaire, notamment avec les réserves foncières indispensables à la performance requise pour absorber les flux et les besoins de long terme en parkings



Collez votre logo

Description de votre entité

Le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) est la 2ème institution régionale. C'est l'assemblée consultative de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Par ses avis et contributions, il concourt à l'administration de la Région.

Coordonnées

Adresse :
125 Rue Smith, 69002 Lyon
Téléphone :
04 26 73 49 73
Mail
ceser@auvergnerhonealpes.fr



Une urgence

Il note que l'intervention de la Région maître d'ouvrage en qualité d'autorité organisatrice régionale est une bonne opportunité pour faire aboutir un projet demeuré au milieu du gué depuis de longues années faute d'accord entre les parties prenantes.

Ce projet répond à une urgence pour satisfaire à la fois :

- Le développement des entreprises de l'Est lyonnais, limité par la saturation du trafic routier entre le bassin de vie Pont de Chéruy-Crémieu et l'agglomération lyonnaise.
- La qualité de vie des habitants des territoires desservis, pénalisés pour leur mobilité aux heures de pointe.
- Un report modal indispensable pour contenir pollution et émissions de gaz à effet de serre.

Un choix opportun de la Région pour une démarche volontariste de consultation publique.

Elle doit permettre de recueillir en deux mois des suggestions argumentées pour améliorer la qualité du projet et en limiter des fragilités éventuelles, y compris sur le plan juridique, favoriser son acceptabilité sociale, limiter les risques de recours et les retards de mise en œuvre in fine. Le temps passé à la concertation aujourd'hui peut être un gain de temps pour mener le projet à bon terme demain.

Il est nécessaire de décliner ce projet dans une logique de maîtrise d'usage par les utilisateurs, à associer et combiner dès le départ avec la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. C'est ce que le CESER avait recommandé dans sa contribution de décembre 2021 sur l'ingénierie de projet au service des territoires.

Il importe que la société civile soit partie prenante, non seulement pour la construction de la liaison mais aussi après sa mise en service.

Par ailleurs le CESER s'étonne qu'avant les travaux et l'achat du matériel roulant à partir de 2029, un chantier prévu sur une emprise existante nécessite encore plus de 3 ans d'études de conception.

Des points de vigilance.

• Optimiser un travail en équipe entre les acteurs

Il faut coordonner l'action d'acteurs (Etat, Région, Départements, SYTRAL Mobilités, Métropole, communautés de communes, ...) en charge dans leur périmètre respectif de chacun des maillons de la liaison ; le défaut d'un seul pouvant compromettre l'ensemble du projet d'infrastructure. Il importe d'anticiper toutes les questions juridiques nécessaires à cette bonne coordination.



• Appréhender la décomposition et la maîtrise des coûts d'investissement

Le CESER prend acte que l'enveloppe annoncée à hauteur de 250M€ comprend la voie, les rames de tramway, l'atelier d'entretien, les parkings relais, la piste cyclable. La présentation d'une répartition détaillée retiendra toute l'attention du CESER. Il souhaite que cette estimation pour le projet actuel soit suffisamment dimensionnée, ne connaisse pas de dérive et qu'elle soit pilotée avec la plus grande rigueur.

• Préciser l'exploitation envisagée pour le service de transport

- Quelle organisation du transport, s'agissant de services en marge du service TER, avec du matériel utilisable aussi par SYTRAL mobilités sur une liaison sous maîtrise d'ouvrage Région ? Quelles modalités de choix de l'exploitant ?
- Quelle tarification, attendue dans le cadre du SERM lyonnais ? Sera-telle attractive et cohérente avec la tarification sur le réseau métropolitain ?
- Quelle fréquence, quels arrêts, quelle tarification sur la section existante LYON PART DIEU-MEYZIEU ? La tarification est-elle commune avec le SYTRAL ?
- Qui exploite les parcs relais ? Selon quelles modalités et quelle tarification ?

• Procéder à une prospective à moyen et long terme des trafics

Une seule hypothèse de trafic est proposée à l'horizon 2040. Il convient d'utiliser une méthode de scénarios indexés sur différentes hypothèses d'évolution de population, d'emploi et de flux d'échanges entre les bassins de vie. Ces scénarios pourraient être initialisés à partir de l'enquête décennale ménage déplacements en cours Avis du CESER sur la liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu / 15 décembre 2025 Page | 9 d'actualisation par SYTRAL mobilités et pourraient retenir une prospective à l'échelle de l'aire de chalandise élargie évoquée dans le dossier de consultation sans s'en tenir aux seules prolongations des tendances constatées.

• Dimensionner les équipements avec l'ambition d'un scénario haut sans fausse manœuvre

En première phase, on peut retenir les capacités des infrastructures présentées dans le dossier de consultation (ligne CFEL à voie unique réutilisée, six parkings relais de 200 à 600 places, flux de 15 000 passagers en 2040) en prévoyant néanmoins dès à présent les recharges électriques nécessaires pour VL dans les parcs relais. Le CESER s'interroge sur le ratio nombre de places de parking/fréquentation.

On peut également étudier l'opportunité d'utiliser cette voie la nuit pour des livraisons de colis (logistique urbaine).



Il convient de prévoir des capacités de développement ultérieur de parkings si la demande survenait à la hauteur de l'ambition exprimée par la Région d'en faire le maillon Est du SERM lyonnais, en évitant de reproduire des erreurs telles que celle constatée à Meyzieu durant plusieurs années (engorgement avant la réalisation du Groupama Stadium). Cette anticipation est primordiale.

Il convient donc de procéder sans délai à l'inscription dans les documents d'urbanisme (SCOT et PLU à adapter si nécessaire) de réserves foncières :

- Pour aménager un nombre plus important de points de croisement / stationnement de façon à accroître la fréquence des rames de tramway sur voie unique.
- Pour optimiser la faisabilité éventuelle d'une adaptation de l'emprise actuelle par une voie nouvelle ouvrant la possibilité de passer la liaison par tramway à deux voies.
- Pour agrandir les parcs relais, dont une capacité anticipée doit notamment permettre de faciliter le rabattement envisageable sur cette ligne forte LYON MEYZIEU du maximum d'usagers des espaces à enjeux autour de l'aéroport de LYON ST EXUPERY, ou dans la plaine de l'Ain (parc industriel et centrales nucléaires)