



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



CONCERTATION
PROJET DE LIAISON
Crémieu-Lyon par Meyzieu
Tramway et itinéraire cyclable

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

DOSSIER DE CONCERTATION



L'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais à Janneyrias

PROJET DE LIAISON
Crémieu-Lyon par Meyzieu
Tramway et itinéraire cyclable

CONCERTATION

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

ÉDITO



Frédéric AGUILERA

Vice-Président délégué
aux transports de la Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Les mobilités du quotidien sont un sujet central dans la vie de nos concitoyens, qu'il s'agisse du prix de l'énergie, du pouvoir d'achat, de l'accès à l'emploi, à l'école, aux études ou aux loisirs. Elles sont centrales pour les territoires qui ont besoin d'infrastructures et d'offres de transport de qualité et adaptés à leur réalité. Elles sont centrales pour les enjeux du changement climatique et de décarbonation.

Aujourd'hui, la Région Auvergne-Rhône-Alpes dispose de compétences larges, ouvertes au transport collectif et aux mobilités routières, et est devenue un acteur de premier rang dans le domaine de la mobilité quotidienne : autorité organisatrice de transport collectif, maître d'ouvrage de grands investissements, gestionnaire d'un grand réseau de voirie.

Ces compétences nous ont permis, en 2020, de réactiver et de prendre le pilotage d'un projet attendu de longue date sur le territoire autour du bassin de vie « Pont-de-Chéruy – Crémieu » dans le Nord Isère : la création d'une liaison en transport en commun performante via l'emprise désaffectée du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL).

Ce projet s'inscrit pleinement dans la stratégie de la Région adoptée il y a deux ans pour les mobilités du quotidien à horizon 2035, qui repose sur un choc d'offres TER et cars Région et de nouvelles lignes de transports collectifs régionaux en site propre, associés à un plan de décarbonation de la route. C'est en effet en agissant sur ces deux registres, que nous répondrons aux besoins de mobilité de nos concitoyens dans tous les territoires, tout en progressant résolument vers l'objectif de neutralité carbone.

Ce projet constitue également un élément du futur Service Express Régional Métropolitain lyonnais (SERM), dont la Région est partenaire et qui vise à favoriser la complémentarité entre les modes, simplifier le parcours usagers et desservir l'ensemble des territoires.

Le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu (tramway et itinéraire cyclable), que nous vous proposons aujourd'hui, bénéficie du soutien de l'État, des Départements de l'Isère et du Rhône, de SYTRAL Mobilités et des intercommunalités notamment, et résulte d'un dialogue renforcé avec l'ensemble des partenaires locaux. Il illustre notre ambition de répondre aux besoins de mobilité sans opposer les modes de transport et en veillant à assurer une intermodalité fluide.

Nous nous réjouissons aujourd'hui d'ouvrir une nouvelle étape, celle de la concertation préalable, qui permettra à tous les publics qui souhaitent d'y participer, d'échanger sur l'opportunité de ce projet et de l'enrichir de leur expertise d'usagers.

LE MOT DU GARANT



Denis CUVILLIER

Garant désigné par la
Commission Nationale
du Débat Public

denis.cuvillier@garant-cndp.fr

Une concertation préalable à l'initiative de la Région Auvergne-Rhône-Alpes est lancée sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, comprenant une ligne de tramway et un itinéraire cyclable. Suite à la sollicitation de la Commission Nationale du Débat Public par la Région j'ai été désigné pour accompagner celle-ci dans cette concertation.

La concertation préalable constitue un temps privilégié de dialogue avec le grand public pour débattre de l'opportunité du projet, de ses caractéristiques, de ses impacts socio-économiques et environnementaux..., en amont de la décision de réaliser ou non le projet, ou le cas échéant de le faire évoluer en prenant en compte les arguments échangés

Cette concertation ne concerne pas uniquement la Région mais aussi l'État et les collectivités territoriales, communes, communautés de communes, départements qui, de par leurs différentes compétences, sont des parties prenantes au projet.

À l'issue de la concertation, je rédigerai un bilan qui sera rendu public. Il rendra compte des observations et propositions présentées par le public. Il présentera également le choix des méthodes participatives retenues par le porteur du projet, ses différences éventuelles avec mes recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionnera les évolutions du projet qui résultent de la concertation.

Je souhaite que cette occasion majeure de vous informer et de contribuer suscite la mobilisation et la participation du plus grand nombre et reste à votre disposition, pendant toute la durée de la concertation, pour toute question ou avis sur son organisation, son déroulement et ses suites.

La concertation en bref



**Du 12 novembre 2025 au 14 janvier 2026,
participez à la concertation !**

S'informer et contribuer



- > Consulter l'**espace numérique** et déposer un avis ou poser une question :
expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon
- > Lire le **dossier de concertation**, disponible en ligne et dans les lieux de la concertation
- > Donner un avis sur les **registres**, disponibles dans les lieux de concertation, via l'adresse mail ou l'adresse postale
- > Rédiger un **cahier d'acteur**, pour les personnes morales
- > Participer aux **rencontres publiques** :
 - 2 réunions publiques
 - 1 atelier de concertation, sous format tables-rondes
 - 5 rencontres de proximité

Des rencontres sur invitation pour des publics spécifiques (membres de la Commission transport du CESER, acteurs économiques, associations, participants au Comité de suivi du schéma d'accessibilité PMR de la Région) seront également organisées durant cette concertation.





Participer aux rencontres publiques

RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE

LUNDI 24 NOVEMBRE 2025 DE 19H À 21H

à la salle des Fêtes de **Crémieu**

ATELIER DE CONCERTATION

MARDI 16 DÉCEMBRE 2025 DE 19H À 21H

à la salle Jules Verne de l'Odyssée, à **Pusignan**

RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE

LUNDI 12 JANVIER 2026 DE 19H À 21H

au Gymnase David Douillet de **Charvieu-Chavagneux**

Des rencontres de proximité

MERCREDI
19 NOVEMBRE
2025

DE 9H À 12H

sur le marché de
Crémieu

MERCREDI
19 NOVEMBRE
2025

DE 16H À 19H

Stade de rugby de
Pusignan

SAMEDI
22 NOVEMBRE
2025

DE 9H À 12H

sur le marché de
Charvieu-Chavagneux

JEUDI 4 DÉCEMBRE 2025

DE 15H30 À 18H30

au Stade Boulistes de
Janneyrias

MARDI 9 DÉCEMBRE 2025

DE 16H À 19H

au centre commercial Leclerc de
Tignieu-Jameyzieu

Ces rencontres sont **ouvertes à tous les publics, quel que soit leur lieu de résidence.**

Les dates et lieux de rencontres sont susceptibles de modifications. Le public est invité à consulter l'espace numérique avant de se rendre à une rencontre.

Le projet en bref

Afin de répondre aux besoins croissants en matière de mobilité et aux enjeux environnementaux dans le Nord Isère, plus précisément sur le bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu », **la Région Auvergne-Rhône-Alpes conduit un projet de liaison décarbonée** qui reliera ce bassin de vie à l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2032. Ce bassin de vie (environ 50 000 habitants), en dehors du ressort territorial de SYTRAL Mobilités (qui ne peut donc organiser un service de transport public en dehors du territoire du Rhône), est dépourvu d'axe TER pour le relier à l'agglomération lyonnaise et en forte croissance et développement. Le bassin est par ailleurs touché par une forte congestion routière (affectant également les cars interurbains de la Région). À caractéristiques démographiques et économiques comparables, ce bassin de vie est le seul autour de Lyon sans axe régional de transport collectif structurant.

Le projet de liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu, piloté par la Région viserait à faciliter les déplacements du quotidien des habitants avec une **ligne de tramway**, qui constituerait le maillon Est du futur Service Express Régional Métropolitain Lyonnais (SERM), composé de services de mobilités incluant notamment des lignes de TER périurbaines et des dessertes structurantes routières et cyclables.

6 nouvelles stations avec des services et aménagements multimodaux seraient mis en place pour desservir le bassin, et se connecter aux territoires alentours.

Un **itinéraire cyclable** serait aussi aménagé à proximité de la ligne de tramway pour relier les itinéraires existants à l'Est de Crémieu et à l'Ouest de Meyzieu.

1 **tramway** tous les **1/4h** en heure de pointe



Moins d'1h de trajet pour relier Crémieu à Lyon en **tramway**

6



nouvelles stations de tramway

1h10 de trajet pour relier Crémieu à Meyzieu à **vélo**



17 km

d'infrastructure nouvelle de tramway et d'itinéraire cyclable entre Crémieu et Meyzieu

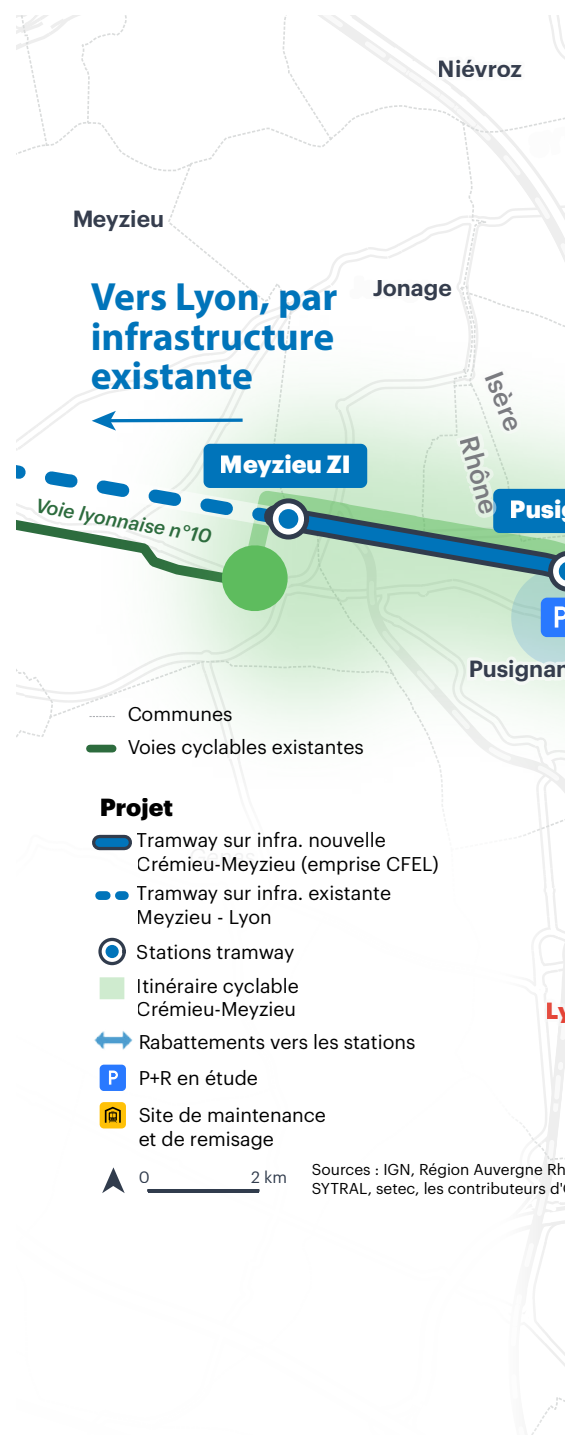


250 M€ investis



2032

horizon de mise en service





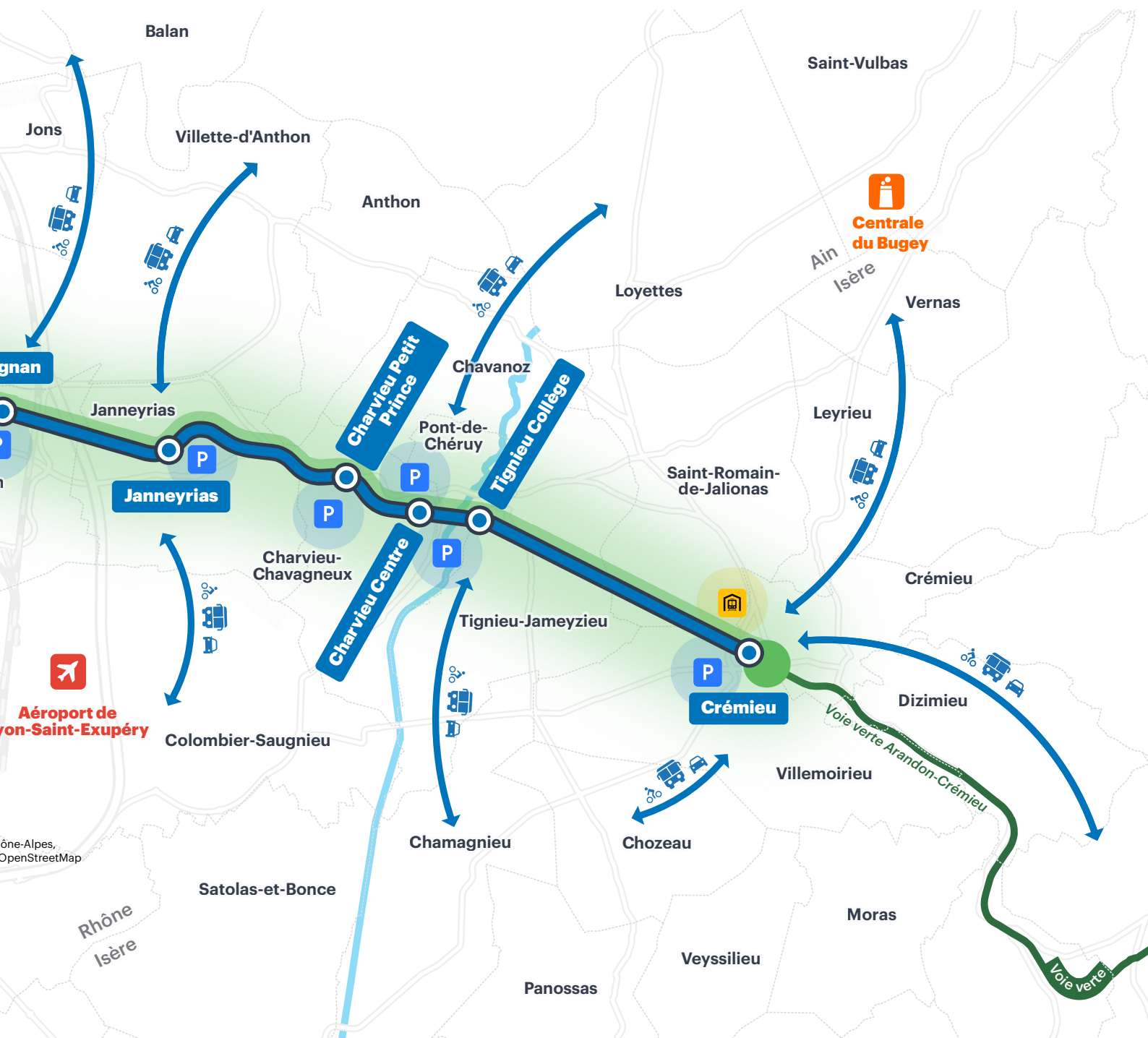
Les objectifs

Améliorer l'accessibilité du bassin de vie « Pont-de-Chéruy – Crémieu », et ses connexions aux territoires alentours

Offrir une alternative efficace à la voiture et décongestionner les axes routiers, sans opposer les modes

Accompagner la croissance démographique et le développement économique

Répondre aux enjeux environnementaux (climat, biodiversité, cadre de vie...)



SOMMAIRE

La concertation en bref	6
Le projet en bref	8
1. La concertation préalable	12
1.1 Les objectifs de la concertation	13
1.2 Le cadre de la concertation	13
1.3 Les modalités de la concertation	14
2. Pourquoi une nouvelle liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu ?	16
2.1 Un territoire en pleine expansion	17
2.2 Un territoire très dépendant de la voiture	20
2.3 Un projet pour répondre aux enjeux du territoire	27
2.4 Des bénéfices attendus à différentes échelles	29
3. Le projet soumis à la concertation	30
3.1 La genèse et le cadre du projet	32
3.2 Une nouvelle ligne de tramway d'intérêt régional	36
3.3 Un nouvel itinéraire cyclable d'intérêt régional	48
3.4 La prise en compte des enjeux locaux	49
4. Les alternatives au projet	53
4.1 Le scénario zéro : et si on ne créait pas de liaison structurante entre Crémieu et Lyon ?	54
4.2 Les alternatives de liaison structurante	54
5. Le calendrier et le coût du projet	56
5.1 le calendrier	56
5.2 Le coût	56
6. Les acteurs du projet	57
6.1 Le maître d'ouvrage	57
6.2 Les partenaires	57
7. Et après la concertation ?	58
8. Annexes	59



1. La concertation préalable

1.1 Les objectifs de la concertation

La concertation préalable du projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, souhaitée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes vise à associer le public à l'élaboration du projet, après un premier travail avec les élus locaux sur la base des études préalables, en amont des études de conception, afin de répondre au mieux aux attentes et enjeux locaux.



Elle a plus précisément pour objectifs :

- > De donner au public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet
- > De consulter le public sur **l'opportunité du projet**
- > D'écouter, échanger et recueillir les avis, questions et propositions de chacun sur le projet
- > D'intégrer les propositions qui amélioreront le projet, le cas échéant

La concertation préalable porte sur l'ensemble de la ligne de tramway entre Crémieu et Lyon (le tracé, les stations, les parkings, le site de maintenance et de remisage), et sur le tracé de l'itinéraire cyclable entre Crémieu et Meyzieu.

1.2 Le cadre de la concertation

Par délibération en date du 27 juin 2025, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a décidé d'organiser une concertation préalable. Elle en a informé la **Commission Nationale du Débat Public (CNDP)** le 25 juillet 2025 et a fait publier un avis d'information au public dans les annonces légales des Echos, le 29 juillet 2025, du Progrès et du Dauphiné Libéré, le 30 juillet 2025. La Région Auvergne-Rhône-Alpes a ensuite sollicité la CNDP afin qu'un **garant** soit désigné pour l'accompagner pour cette concertation. **Denis Cuvillier** a été désigné par la CNDP le 1^{er} octobre 2025.

Le garant veille au bon déroulement de la concertation préalable. Il prescrit les modalités de concertation (information et participation du public,) le choix des lieux et des espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. Il accompagne le porteur du projet dans l'élaboration du dossier de concertation, afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition.

Il s'assure que la concertation permet d'informer et recueillir le point de vue du public, y compris les publics les plus éloignés et potentiellement concernés, et que tout est mis en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat. Il facilite le dialogue entre tous les acteurs de la concertation sans émettre d'avis sur le fond du projet. Au terme de la concertation, le garant rédige un bilan dans lequel il consigne l'ensemble des avis et arguments exprimés. Il présente le choix des méthodes participatives retenues par le maître d'ouvrage, ses différences éventuelles avec ses recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. Ce bilan est rendu public.



Contacter le garant :
denis.cuvillier@garant-cndp.fr

1.3 Les modalités de la concertation

La concertation préalable se déroulera du **mercredi 12 novembre 2025 au mercredi 14 janvier 2026 inclus**. Tous les publics pourront y participer.

Pour cela la Région mettra en place **diverses modalités d'information et de participation**.

Pour s'informer :

- > Un espace numérique dédié au projet, où retrouver l'ensemble des documents d'information, le calendrier des rencontres et la vidéo de présentation du projet : expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon
- > Un dossier de concertation, qui présente le projet soumis à concertation, disponible en ligne et dans les lieux de la concertation
- > Un dépliant synthétique pour comprendre les informations essentielles du projet

Pour contribuer :

- > Un espace numérique dédié au projet, qui offre la possibilité de donner son avis : expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon
- > Des registres, disponibles dans les lieux de concertation
- > Une adresse mail : contact.liaisoncremieulyon@auvergnerhonealpes.fr
- > Une adresse postale :

Conseil régional d'Auvergne-Rhône-Alpes
Direction de la maîtrise d'ouvrage des projets d'infrastructures de mobilité
Concertation préalable Liaison Crémieu-Lyon
101 cours Charlemagne, 69002 Lyon

Des cahiers d'acteurs, pour les personnes morales (collectivité territoriale, association, chambre consulaire, syndicat professionnel, organisme public parapublic ou privé...) qui souhaitent faire connaître leur position sur le projet.

Pour s'informer et s'exprimer, le public pourra aussi participer aux rencontres publiques :

- > 1 réunion publique d'ouverture, le lundi 24 novembre 2025 de 19h à 21h, à la salle des Fêtes de Crémieu
- > 1 atelier de concertation, en format tables-rondes, le mardi 16 décembre 2025 de 19h à 21h, à la salle Jules Verne de l'Odyssée, à Pusignan
- > 1 réunion publique de clôture, le 12 janvier 2026 de 19h à 21h, au Gymnase David Douillet de Charvieu-Chavagneux
- > Des rencontres de proximité :
 - Le mercredi 19 novembre 2025 de 9h à 12h sur le marché de Crémieu
 - Le mercredi 19 novembre 2025 de 16h à 19h au Stade de rugby de Pusignan
 - Le samedi 22 novembre 2025 de 9h à 12h sur le marché de Charvieu-Chavagneux
 - Le jeudi 4 décembre de 15h30 à 18h30 au Stade Boulistes de Janneyrias
 - Le mardi 9 décembre de 16h à 19h au centre commercial Leclerc de Tignieu-Jamezieu

Ces rencontres sont **ouvertes à tous les publics, quel que soit leur lieu de résidence**.

Les dates et lieux de rencontres sont susceptibles de modifications. Le public est invité à consulter l'espace numérique avant de se rendre à une rencontre :

expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon

Des rencontres sur invitation pour des publics spécifiques (membres de la Commission transport du CESER, acteurs économiques, associations, participants au Comité de suivi du schéma d'accessibilité PMR de la Région) seront également organisées durant cette concertation.

Les lieux où consulter le dossier et déposer un avis dans un registre, aux heures d'ouverture de l'accueil au public :

Siège de la Métropole de Lyon :

20 rue du Lac,
69003 Lyon

Mairie de Meyzieu :

Place de l'Europe,
69883 Meyzieu

Mairie de Vaulx-en-Velin :

Place de la Nation,
69120 Vaulx-en-Velin

Mairie de Jonage :

Place du Général-de-Gaulle,
69330 Jonage

Mairie de Saint-Romain-de-Jalionas :

560 rue du Stade,
38460 Saint-Romain-de-Jalionas

Mairie de Pont-de-Chéruy :

22 rue de la République,
38230 Pont-de-Chéruy

Mairie de Pusignan :

Place de Schönwald,
69330 Pusignan

Mairie de Janneyrias :

30 route de Crémieu,
38280 Janneyrias

Siège de la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné :

100 allée des Charmilles,
38510 Arandon-Passins

Mairie de Villeurbanne – Service Urbanisme :

27 rue Paul Verlaine,
69100 Villeurbanne

Hôtel de Région à Lyon :

101 cours
Charlemagne,
69002 Lyon

Mairie de Décines-Charpieu :

Place Roger-Salengro,
69150 Décines-Charpieu

Mairie de Lyon

3^{ème} arrondissement :
18 Rue François Garcin,
69003 Lyon

Siège de la Communauté de Commune de l'Est Lyonnais :

Aéroport Lyon – Saint-Exupéry,
40 rue de Norvège, CS 60001,
69125 Colombier-Saugnieu cedex

Mairie de Villemoirieu :

654 rue Lamartine,
38460 Villemoirieu

Mairie de Crémieu :

Place de la Nation-Charles-de-Gaulle,
38460 Crémieu

Mairie de Tignieu-Jamezieu :

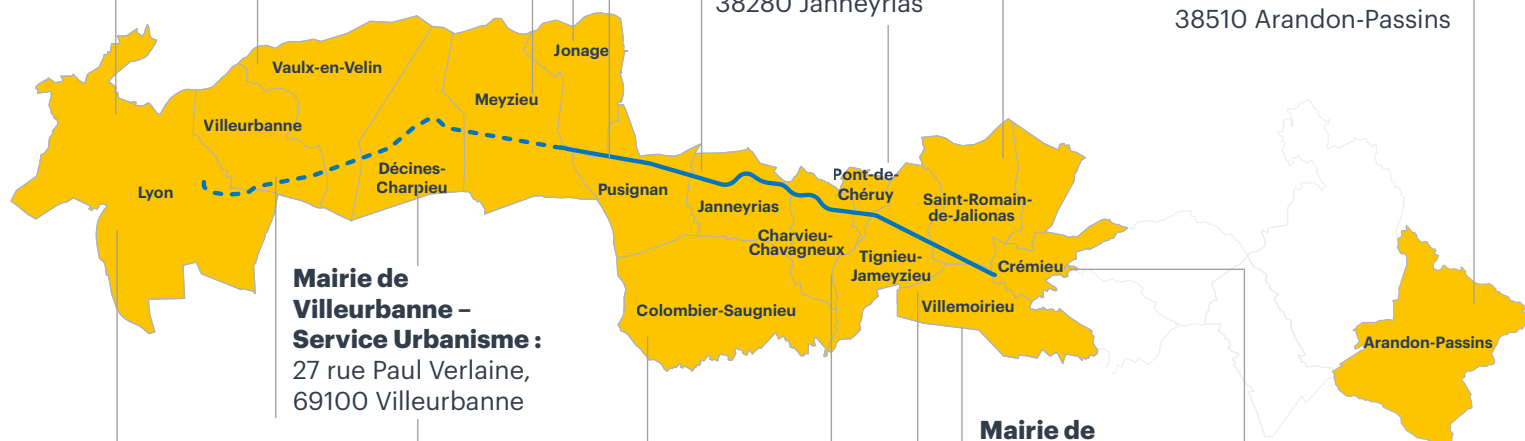
10 place de la Mairie,
38230 Tignieu-Jamezieu

Mairie de Charvieu-Chavagneux :

4 avenue Alexandre-Grammont,
38230 Charvieu-Chavagneux

Siège de la Communauté de Communes de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné :

4 avenue Alexandre Grammont,
38230 Charvieu-Chavagneux



2. Pourquoi une nouvelle liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu ?



L'idée d'une liaison performante en transports collectifs entre le bassin de vie « Pont-de-Chéruey – Crémieu » dans le Nord Isère et l'agglomération lyonnaise **est ancienne** et a fait l'objet de nombreuses études ces vingt-cinq dernières années. Depuis les années 2000, les collectivités territoriales étudient à différentes échelles l'intérêt de créer un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) pour relier ces deux territoires. **Cette réflexion s'inscrit dans le contexte du développement urbain et économique** du bassin de vie « Pont-de-Chéruey – Crémieu » et de l'Est de l'agglomération lyonnaise, et le besoin d'améliorer l'accessibilité du territoire en transport collectif.

Ces enjeux ont été identifiés dans plusieurs documents de planification, notamment :

- > La Directive Territoriale d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (2007, modifiée en 2015, horizon 2030)
- > Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET, 2020, horizon 2030), et sa déclinaison en matière de mobilités dans la feuille de route de la Région « Mobilités positives du quotidien : cap sur 2035 » (2023)

- > Le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné (2019, horizon 2040), sur les territoires de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné et des Balcons du Dauphiné
- > Le SCOT de l'agglomération lyonnaise (2010, horizon 2030), sur le territoire du Rhône, notamment sur la métropole lyonnaise et l'Est lyonnais (Pusignan et les communes alentours)
- > Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération lyonnaise (2017-2030), puis le Plan de mobilité des Territoires Lyonnais (2025-2040)

L'ensemble de ces documents met en évidence la nécessité d'une liaison performante pour relier le bassin de vie « Pont-de-Chéruey – Crémieu » à l'agglomération lyonnaise, en réponse au développement du territoire et à l'intensification des flux.

2.1 Un territoire en pleine expansion



2.1.1 Le territoire du projet

Le projet se situe sur le Nord Isère, plus précisément sur le **bassin de vie « Pont-de-Chéruey – Crémieu »** (communes autour des polarités de Pont-de-Chéruey et de Crémieu), et sur l'Est de l'agglomération lyonnaise, et est bordé au Nord par la Plaine de l'Ain (au-dessus du fleuve Rhône) et au Sud par la Plaine Saint-Exupéry (zone aéroportuaire et alentours).

L'infrastructure nouvelle du futur tramway traverserait 10 communes : Crémieu, Villemoirieu, Saint-Romain-de-Jalionas, Tignieu-Jamezieu, Pont-de-Chéruey, Charvieu-Chavagneux, Janneyrias, Pusignan, Jonage et Meyzieu.

Puis le tramway se connecterait à l'infrastructure existante de SYTRAL Mobilités à la station Meyzieu ZI afin de **rejoindre l'agglomération lyonnaise**.

Associé au projet de création du tramway, un projet de **liaison cyclable est prévu en parallèle du tracé tramway**, permettant de relier la Véloroute Arandon-Crémieu à la Voie Lyonnaise 10 Meyzieu – Lyon. Cette nouvelle infrastructure cyclable traverserait les mêmes communes que celles concernées par l'infrastructure nouvelle du futur tramway.

Le projet bénéficierait avant tout au bassin de vie « Pont-de-Chéruey – Crémieu » mais également à **une d'aire de chalandise élargie** (jusqu'à 15 min de bus/voiture de l'une des nouvelles stations entre Crémieu et Pusignan, et à proximité de l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon).



Cette **aire de chalandise élargie** correspond aux communes suivantes :

Dans le département de l'Isère : Chavanoz, Moras, Annoisin-Chatelans, Chamagnieu, Chozeau, Dizimieu, Hières-sur-Amby, Leyrieu, Panossas, Saint-Hilaire-de-Brens, Siccieu-Saint-Julien-et-Carissieu, Trept, Vernas, Veyssilieu ou encore Villette-d'Anthon, Anthoz et Satolas-et-Bonce.

Dans le département du Rhône et sur le territoire de la Métropole de Lyon : Jons, Colombier-Saugnieu, Décines-Charpieu, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Lyon.

Dans le département de l'Ain : Loyettes, Saint-Vulbas, Balan et Niévroz.

2.1.2 Un territoire dynamique

Une population en croissance et une forte dynamique économique

L'aire de chalandise compte **environ 50 000 habitants** et a connu une **hausse annuelle de sa population de 2,4%** entre 2007 et 2017. Ce dynamisme démographique confirme l'attractivité du territoire, porté notamment par sa proximité avec la métropole lyonnaise et ses grands pôles d'emploi.

Par ailleurs, l'aire d'emploi des 10 communes traversées par l'infrastructure nouvelle du futur tramway et de l'itinéraire cyclable, entre Crémieu et Meyzieu et leurs alentours affiche une **croissance annuelle moyenne de l'emploi plus de 2%** depuis cinq ans¹, soit près de trois fois plus que la moyenne régionale. Ce dynamisme s'est traduit par la création de plus de 6 000 emplois en dix ans, ce qui permet de compter plus de 30 000 emplois sur le secteur en 2021². Cette vitalité contribue à une amélioration nette du marché du travail, avec une baisse du taux de chômage de 2% en six ans³.

1 Observatoire des territoires, INSEE, 2024

2 Observatoire des territoires, INSEE, 2024

3 Observatoire des territoires, INSEE, 2024

Une attractivité résidentielle affirmée

La polarité pontoise (constituée des communes autour de Pont-de-Chérucy, notamment Charvieu-Chavagneux et Tignieu-Jamezieu) est identifiée dans les documents de planification comme **site d'accueil privilégié en matière de développement résidentiel**, et joue le rôle de relais du développement urbain. Cette polarité concentrera 46% des nouveaux logements prévus dans la Boucle du Rhône du Dauphiné (couvrant le territoire de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné, autour de Pont-de-Chérucy, et le territoire des Balcons du Dauphiné, autour de Crémieu), soit environ 8 000 habitants supplémentaires à terme⁴.

Le SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné souhaite cependant maîtriser le développement démographique sur son territoire en le limitant à environ 1% par an à l'horizon 2040.

2.1.3 Un territoire en pleine évolution

Le projet s'ancre au cœur d'un territoire en pleine évolution, porté par de nombreuses dynamiques. La mise en place d'une nouvelle offre de mobilité entre le bassin et des zones à forte fréquentation et en développement continu constituerait un levier essentiel pour accompagner cette croissance.

L'agglomération lyonnaise

Véritable **moteur économique et culturel de la région**, l'agglomération lyonnaise concentre une part majeure des emplois, des services spécialisés, des établissements d'enseignement supérieur et des infrastructures de transport. Elle constitue la destination principale des flux domicile-travail depuis le bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu », attirant chaque jour de nombreux actifs.

Cette attractivité s'explique par la diversité des secteurs d'activité présents, du tertiaire aux industries innovantes, et par l'offre riche en équipements culturels, de santé et de loisirs.

La Plaine Saint-Exupéry

Territoire charnière entre la Métropole de Lyon et les territoires périurbains et ruraux du Nord Isère, la Plaine Saint-Exupéry regroupe : **l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry, des zones logistiques et industrielles**, et des communes en forte croissance résidentielle.

Par son positionnement stratégique, ce territoire doit faire face à de forts enjeux d'accessibilité.

La Plaine de l'Ain

La Plaine de l'Ain, zone industrielle et logistique majeure, est l'un des pôles économiques les plus dynamiques de la région. Elle regroupe plusieurs infrastructures stratégiques existantes et à venir :

- > **Le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA)** qui est l'un des plus grands pôles économiques de la région, accueillant près de 180 entreprises et plus de 8 000 emplois. Sa croissance et son attractivité génèrent des flux quotidiens importants de salariés, principalement depuis d'Ambérieu, Meximieux et de l'agglomération lyonnaise, mais aussi depuis le bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu ».
- > **La centrale nucléaire du Bugey**, avec ses 4 réacteurs en fonctionnement, qui joue un rôle majeur dans la production énergétique nationale. Au-delà de son rôle dans la production d'électricité, la centrale est génératrice de nombreux emplois directs et indirects : plus de 1 400 salariés EDF et 600 salariés au sein d'entreprises partenaires travaillent en permanence sur le site. 600 à 1300 intervenants supplémentaires interviennent pour la maintenance des unités de production. Ces activités génèrent d'importants flux quotidiens de déplacements domicile-travail depuis les territoires voisins, notamment du Nord Isère et de l'agglomération lyonnaise.
- > **Le projet EPR2** (European Pressurized Reactor, réacteur pressurisé européen en français), projet majeur et structurant pour le territoire qui vise à la construction d'une paire de réacteurs nucléaires EPR2 à proximité de la centrale nucléaire du Bugey, sur les communes de Loyettes et de Saint-Vulbas (Ain). EDF a annoncé fin septembre 2025 sa décision de poursuivre le projet suite au débat public qui s'est tenu au printemps 2025. Le démarrage des travaux est envisagé au second semestre 2027 après obtention des autorisations administratives. La mise en service des deux réacteurs est prévue sur la période 2040-2045. Le futur projet EPR2 deviendra dans les prochaines années un pôle majeur d'emplois. 8 000 emplois sont estimés à date au pic du chantier. Près de 1000 emplois, en plus de ceux de la centrale, sont prévus pour la période d'exploitation entraînant des enjeux pour l'accès des salariés.

2.2 Un territoire très dépendant de la voiture

2.2.1 Des besoins en mobilités croissants

Avec une forte croissance ces dernières années dans le bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu », les déplacements se sont intensifiés. Actuellement, les travailleurs qui se déplacent entre ce bassin et l'agglomération lyonnaise représentent **45 000 déplacements quotidiens**⁵, avec une faible part de déplacements en transport en commun (3% environ⁶) et un **usage de la voiture individuelle très dominant**, notamment pour les déplacements domicile-travail (88% en moyenne sur le territoire du projet⁷).

Outre les **flux internes au bassin de vie, importants**, les principaux flux de déplacements sont orientés vers et depuis l'agglomération lyonnaise et les pôles d'emplois majeurs proches (Plaine Saint-Exupéry et Plaine de l'Ain).

Des flux principaux avec l'agglomération lyonnaise

Une grande partie des habitants du bassin effectue quotidiennement des déplacements vers l'agglomération lyonnaise pour le **travail, les études ou les services publics** (santé, scolaires, etc.). Ce flux important reflète la forte attractivité de la métropole lyonnaise et la nécessité d'une meilleure connexion entre ces territoires. Le bassin de vie attire également des travailleurs et visiteurs venant de l'agglomération lyonnaise, notamment vers les pôles d'emploi locaux (zones industrielles, services, commerces), et vers la cité médiévale de Crémieu et autres lieux de tourisme.

L'accessibilité depuis le bassin reste largement dépendante de la voiture individuelle, ce qui engendre congestion et allongement des temps de trajet, en particulier aux entrées Est de l'agglomération. Une nouvelle offre de mobilité performante permettrait de réduire ces contraintes, de fluidifier les échanges et de renforcer l'intégration économique et sociale entre les deux territoires.

Des flux secondaires avec la Plaine Saint-Exupéry

L'aéroport et plus largement la zone aéroportuaire et ses alentours génèrent des échanges, tant pour des trajets **domicile – travail** que pour l'accès à **l'aéroport** lui-même.

Des démarches et réflexions, menées ces dernières années par les acteurs de ce territoire, ont montré que le projet de tramway Crémieu-Lyon par Meyzieu et les lignes de cars et bus en connexions permettraient de proposer une alternative pour les déplacements, directement depuis le bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu », et indirectement depuis la Plaine de l'Ain, vers les zones d'emplois de la Plaine Saint-Exupéry et ainsi accompagner la poursuite de son développement.

Des flux secondaires avec la Plaine de l'Ain

La Plaine de l'Ain, génère des échanges avec le bassin, principalement des trajets **domicile – travail**. Aujourd'hui, la majorité des déplacements de la Plaine de l'Ain se fait en voiture individuelle, en raison d'une desserte en transports collectifs encore limitée. Les lignes de transport à la demande et les services de covoiturage offrent des solutions mais restent à renforcer.

Avec le projet ERP2, de nouveaux flux vont venir accroître la pression sur les transports avec également des enjeux de logement des salariés en déplacement qui chercheront à se loger dans la plaine de l'Ain mais également dans le Nord Isère. Les accès en voitures seront optimisés par la mise en place de plusieurs parkings déportés sur la Plaine de l'Ain et le Nord Isère, avec des navettes (cars) dédiées entre ces derniers et le site ERP2. Des navettes dédiées pour les salariés du chantier sont également à l'étude depuis les gares TER d'Ambérieu et de Meximieux, et depuis le futur terminus de Crémieu du projet de tramway Crémieu-Lyon par Meyzieu.

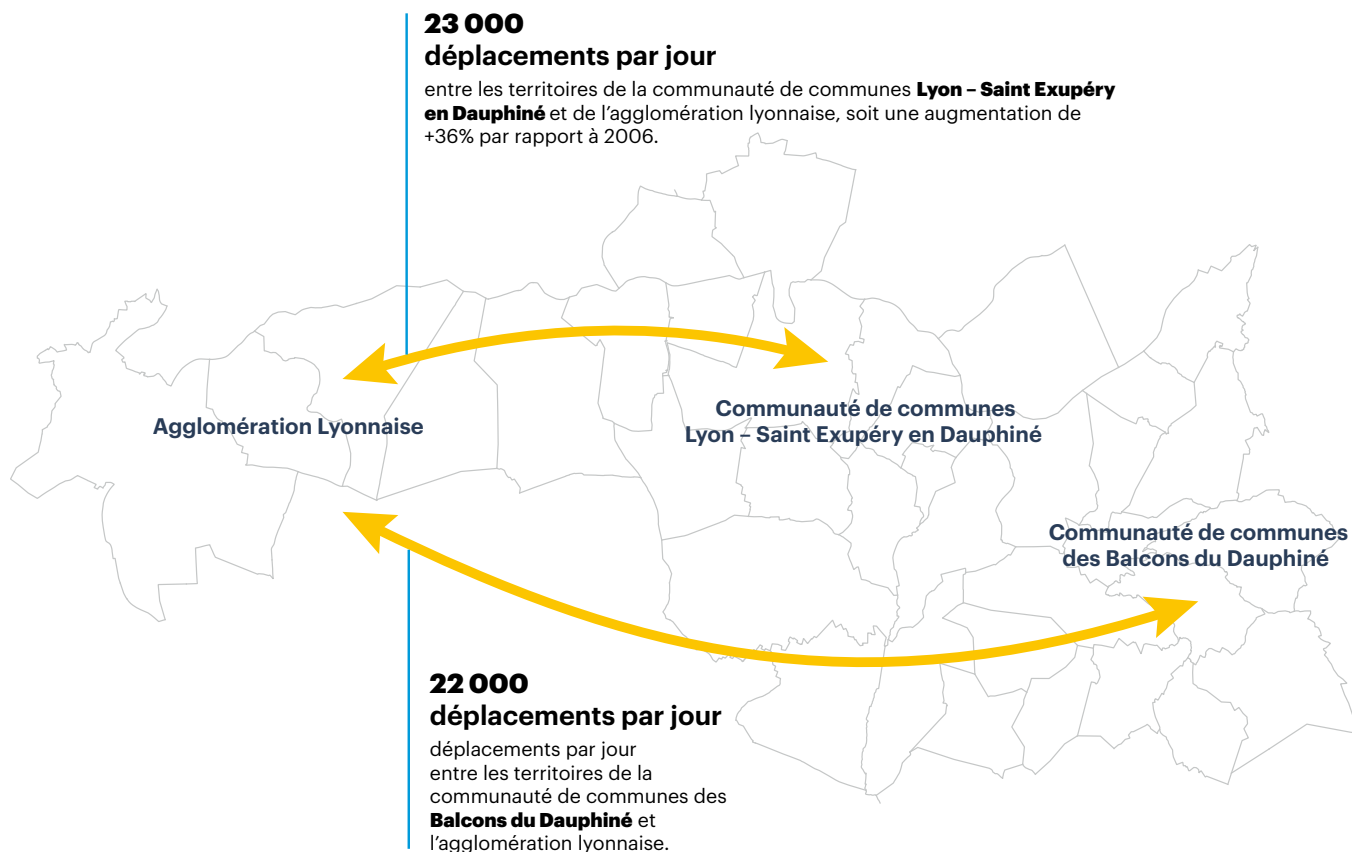
5 Enquête ménage déplacement 2015

6 Voir Annexe n°1 : Tableaux de répartition des modes de transports des habitants

7 Voir Annexe n°1 : Tableaux de répartition des modes de transports des habitants

Nombre de déplacements journaliers entre le territoire de la Boucle du Rhône en Dauphiné et l'agglomération lyonnaise (deux sens confondus)

Source : Enquête « Ménage Déplacements Lyon 2015⁸



Des flux en augmentation

Selon les projections démographiques, la population va continuer à croître et entraîner une forte pression sur les déplacements depuis et vers le bassin de vie. Cette augmentation continue des besoins en mobilité exigera une offre de mobilité durable structurée, capable :

- > D'absorber les flux pendulaires croissants vers l'agglomération lyonnaise et les flux vers et depuis la Plaine Saint-Exupéry et la Plaine de l'Ain
- > De proposer des alternatives crédibles à la voiture, sans opposer les modes
- > D'intégrer les différents modes de transport (vélo, covoiturage, transports collectifs)



⁸ L'enquête « Ménage Déplacements Lyon 2015 » est une EDGT (enquête déplacements grands territoires) qui porte sur un territoire s'étendant sur 3 départements (Rhône, Ain et Isère). Elle permet de renseigner les pouvoirs publics sur les mobilités des habitants et orienter les politiques publiques. Cette enquête fait actuellement l'objet d'une mise à jour dont les résultats sont attendus pour novembre 2026. Pour en savoir plus : <https://sytral-mobilites.fr/fr/enquete-mobilite.html>

2.2.2 Un trafic routier important et une forte congestion routière

Plus de 80 % des déplacements domicile-travail dans les secteurs périurbains à l'Est de l'agglomération lyonnaise, notamment Crémieu, Tignieu-Jamezieu ou Villette-d'Anthon **s'effectuent en voiture**⁹. Cette forte dépendance à l'automobile résulte d'un **manque d'alternatives attractives en matière de mobilité** et occasionne une **forte congestion routière** aux heures de pointe, renforcée par un environnement contraint.

Plusieurs axes routiers importants traversent les communes du bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu » pour accéder à l'Est Lyonnais :

- > La **D517** est un grand axe de desserte du bassin qui part de Crémieu et traverse Saint-Romain-de-Jalionas, Pont-de-Chérucy, Charvieu-Chavagneux avant de contourner Janneyrias en Isère, et se poursuit dans le Rhône en **D302** pour contourner Pusignan (depuis 2013).
- > La **D517A** est une route secondaire qui traverse et dessert le centre de Janneyrias en Isère et se poursuit dans le Rhône en **D517** pour traverser Pusignan. Avant la création du contournement de Janneyrias et de Pusignan décrits ci-dessus, il s'agissait de l'axe principal dans la continuité de la D517 qui relie Crémieu à Charvieu-Chavagneux.
- > La **D55** est une route secondaire qui traverse et dessert Saint-Romain-de-Jalionas, Chavanoz et Villette-d'Anthon en Isère et se poursuit dans le Rhône en **D6** pour traverser Jonage.

Le territoire est contraint par des infrastructures majeures (ferroviaires, routières, aéroportuaires) **et des barrières naturelles** (cours d'eau, reliefs) :

- > À l'Est de Crémieu les reliefs des plateaux des Balcons du Dauphiné contraignent les flux. Ainsi, la plupart des routes provenant de l'Est (Morestel, Soleymieu, Trept...) convergent vers Crémieu, qui constitue un goulot de congestion.
- > Entre Crémieu et Charvieu-Chavagneux, la rivière de la Bourbre (Nord-Sud) contraint fortement les flux (Est-Ouest), particulièrement sur la D517 au niveau du pont de Pont-de-Chérucy qui constitue un point de congestion très important.
- > À l'approche de l'agglomération lyonnaise la Ligne à Grande Vitesse et l'A432 (Nord-Sud), concentrent les flux (Est-Ouest) particulièrement sur la D302 au niveau de l'arrivée sur Meyzieu, ce qui constitue un point de congestion très important.

- > Au Sud de ce bassin, l'aéroport crée une réelle barrière avec l'agglomération lyonnaise.
- > Au Nord de ce bassin, un nombre limité de franchissements du fleuve Rhône limite les flux avec la Plaine de l'Ain. Ainsi les ponts de Loyettes et de Jons constituent des points de congestion importants. En réponse à ces enjeux, des projets de franchissement du fleuve Rhône sont en cours d'études par les Collectivités pour offrir une alternative au pont de Loyettes d'une part, et pour compléter le pont routier de Jons par un pont modes actifs, d'autre part.

L'ensemble de ces barrières naturelles et infrastructures majeures contraignent les accès routiers sur le bassin et participent fortement à la création de points de **congestion routière aux heures de pointe**.

Le bassin de vie présente des difficultés de circulation dans la traversée et les accès à la polarité pontoise¹⁰. En considérant les trois axes qui relient le bassin de vie à l'Est Lyonnais (D517-D302, D517A-D517, et D55-D6), **le trafic a globalement augmenté de 38%** entre 2011 et 2016. Entre 2016 et 2018, le trafic augmente encore de 11%.¹¹

À noter que le SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné anticipe une intensification des flux pour les prochaines années, depuis son territoire vers l'Est Lyonnais, la Plaine Saint Exupéry et la Plaine de l'Ain, liée à l'augmentation de la population.

Le trafic en direction de l'agglomération lyonnaise s'accroît beaucoup depuis Pont-de-Chérucy, et dans une moindre mesure depuis Crémieu. Cette saturation allonge considérablement les temps de trajet, pouvant atteindre jusqu'à 1h30 entre Crémieu et le centre de Lyon.

Intersection entre la D517 et la D517A (Janneyrias)



9 EDGT, 2015

10 SCOT de la Boucle du Rhône en Dauphiné

11 SCOT Boucle du Rhône en Dauphiné, CD38, données 2011, 2016 et 2018

Le réseau routier



2.2.3 Des solutions de mobilités actives et partagées présentes mais insuffisantes

Le covoiturage

Des solutions de covoiturage sont mises en place pour inciter à des déplacements collectifs afin d'éviter l'autosolisme. Par exemple, la communauté de communes des Balcons du Dauphiné finance un service de covoiturage avec garantie de retour « Balcons Mobilités Covoiturage », qui s'appuie sur l'application Karos. Ce service est gratuit pour les passagers pour les trajets locaux et propose une rétribution pour les conducteurs. Par ailleurs, la communauté de communes de la Plaine de l'Ain a également mis en place 4 lignes de covoiturage dont une relie Tignieu-Jameyzieu à la centrale nucléaire du Bugey et au parc industriel de la Plaine de l'Ain. Toutefois, ces services ne suffisent pas aujourd'hui à répondre aux besoins croissants en matière de transports collectifs.

Le vélo

La part modale du vélo pour les déplacements internes au bassin de vie est actuellement de 1%. Il s'agit en effet de territoires peu denses où les déplacements se font sur des distances plus longues et où la part modale du vélo est logiquement très faible. Cependant des initiatives locales en matière de mobilités actives et notamment l'aménagement d'itinéraires cyclables locaux sont à souligner.

2.2.4 Des transports collectifs peu développés et impactés par la congestion routière



Train

À caractéristiques démographiques et économiques comparables, le bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu » est l'une

des seules polarités autour de l'agglomération lyonnaise à ne pas bénéficier de desserte TER.

Les gares TER les plus proches sont celles de Bourgoin-Jallieu, La Verpillière au Sud et celle de Meximieux Pérouges et Montluel au Nord. Ces gares se situent à 10-15 km du bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu », soit un trajet en voiture de 20 à 30 minutes, pour ensuite un temps d'accès à Lyon (Part-Dieu) en 20 à 35 minutes. Il faut y ajouter un temps d'accès aux parkings des gares non négligeable, en raison d'une forte occupation. Les temps de parcours sont ainsi comparables entre l'accès aux gares TER et l'accès au tramway T3 du réseau TCL à la station Meyzieu Z.I. (permettant d'aller jusqu'à Lyon), mais la fréquence des TER est beaucoup moins attractive que celle du T3. Ces éléments montrent que malgré la congestion routière pour se rendre à la station Meyzieu Z.I., le T3 semble préférable au TER pour se rendre vers l'agglomération lyonnaise depuis ce bassin grâce à une fréquence plus attractive. Les gares TER, trop éloignées, ne constituent donc pas une offre intéressante pour les habitants du bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu ».

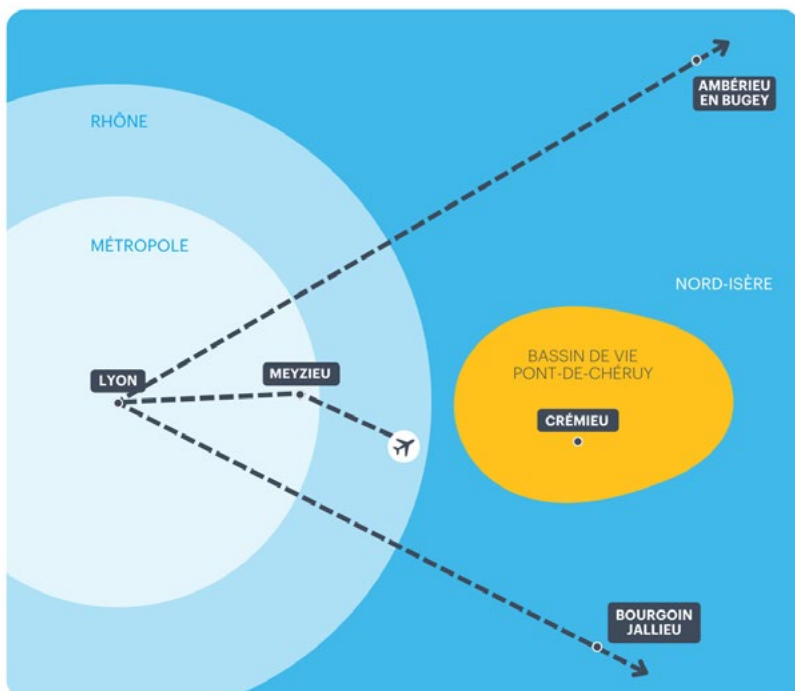


Cars-Bus

La desserte du bassin et des alentours est assurée par des lignes de cars (cars composés exclusivement de sièges) du réseau Cars Région en Nord Isère et par le réseau de bus (bus composés de sièges et de places debout) TCL organisé par SYTRAL Mobilités pour le Rhône. Les lignes de cars et de bus rabattent majoritairement le bassin vers la station Meyzieu ZI pour accéder à la ligne de tramway T3 du réseau TCL qui permet d'accéder principalement à Lyon Part-Dieu, ou à la presqu'île de Lyon avec une connexion à Vaulx-en-Velin La Soie avec le métro A. La station de Meyzieu ZI permet également l'accès à l'aéroport via le Rhônexpress ou via une ligne de car du réseau TCL.

Le territoire du bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu » est desservi par le réseau Cars Région Isère, géré par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, avec une desserte interurbaine entre les principales polarités (et des dessertes scolaires), et une desserte plus ciblée sur Lyon Saint Exupéry en Dauphiné et la Plaine de l'Ain, la Région étant en charge de la desserte locale sur ces deux territoires. À noter qu'il n'existe pas encore de lignes de desserte locale sur le territoire des Balcons du Dauphiné, sous la responsabilité de la Communauté de communes

Les axes ferrés desservant l'Est Lyonnais



Le bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu » est l'une des seules polarités autour de l'agglomération lyonnaise à ne pas bénéficier de desserte TER. »

L'offre en cars sur le bassin a été améliorée ces dernières années (réorganisation de la ligne X04 notamment) et la fréquentation augmente, mais elle reste limitée en raison de la saturation des routes, et n'offre pas de réelle alternative à la voiture particulière.

Le tramway T3



© Eurotram 1006

Le **territoire de l'Est lyonnais** (Pusignan notamment) est desservi par le **réseau TCL de SYTRAL Mobilités**, réorganisé très récemment, et notamment :

- > **La ligne 32** dessert et traverse Jons, Pusignan et Meyzieu (Connexion tramway T3 et Rhônexpress notamment)
- > **La ligne 47** dessert et traverse St-Laurent-de-Mure, l'aéroport Saint Exupéry - Pusignan et Meyzieu (Connexion tramway T3 et Rhônexpress notamment)
- > **La ligne C200** dessert et traverse (depuis septembre 2025) l'aéroport Saint-Exupéry, Genas, Chassieu et Vaulx en Velin la Soie (connexion métro A notamment)
- > **La ligne C201** (appelée 1E jusqu'en août 2025) dessert et traverse Colombier-Saugnieu, St-Laurent-de-Mure, St-Bonnet-de-Mure, St-Priest et Lyon Grange Blanche (connexion métro D notamment)

À noter que ces lignes TCL ne sont pas en connexion avec les lignes de cars de la Région qui desservent le bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu », à part à la station Meyzieu Z.I.

Tramway T3 Meyzieu ↔ Lyon Part-Dieu

Avec une rame de 43 mètres toutes les 5 à 8 minutes en heures de pointe, le tramway T3 est une **ligne structurante de l'Est lyonnais**. En environ **30 minutes elle relie Meyzieu à Lyon Part-Dieu** (gare SNCF, métro B, Tramway T4 et T1, centre commercial, bureaux...) et dessert de nombreuses stations sur Meyzieu, Décines, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Lyon 3^{ème}. Les connexions cars et tramways aux différentes stations permettent un large accès à l'Est lyonnais, **mais également jusqu'à la Presqu'île de Lyon avec la connexion au métro A** à la station Vaulx-en-Velin La Soie.

Fortement fréquentée en raison de la dynamique du territoire qu'elle traverse, cette ligne risque d'être saturée d'ici 2030¹². Le renforcement de sa capacité, par des rames plus capacitaires ou une fréquence renforcée, a été identifiée et inscrite au Plan de Mobilités des territoires lyonnais.

La ligne T3 offre un terminus à Meyzieu Z.I. les samedis, dimanches et jours fériés, avec un parking-relais (P+R) de 470 places. En semaine son terminus Est prolongé à Meyzieu Panettes (juste après Meyzieu ZI) offre un second parking de 590 places de base (modulable avec la desserte événementielle vers OL Vallée).

Les stations de Meyzieu Z.I. et Meyzieu Panettes, outre la desserte de la partie Est de la commune de Meyzieu, représentent la **porte de l'Est lyonnais permettant aux habitants du bassin de vie « Pont-de-Chérucy – Crémieu » d'accéder à l'agglomération lyonnaise**.

2.3 Un projet pour répondre aux enjeux du territoire

2.3.1 Améliorer l'accessibilité du bassin de vie « Pont-de-Chéruy – Crémieu »

Le projet de liaison entre Crémieu et Lyon par Meyzieu vise à améliorer l'accessibilité du bassin, et à faciliter les déplacements vers et depuis l'agglomération lyonnaise ; ainsi que vers et depuis la Plaine Saint-Exupéry et la Plaine de l'Ain par des connexions. En améliorant l'accessibilité, il permettrait également le développement du territoire en mettant en relation directe des communes aujourd'hui mal connectées avec les grands pôles d'activités et de services publics, facilitant ainsi l'accès aux zones d'emploi. Cette offre viendrait rééquilibrer la desserte en transport en commun sur le territoire.



La nouvelle ligne de tramway permettrait d'effectuer le trajet Crémieu – Lyon en moins d'une heure environ. »

2.3.2 Offrir une alternative efficace à la voiture, sans opposer les modes

En **évitant les axes routiers congestionnés**, le projet garantirait des temps de trajet plus fiables pour toutes et tous. En effet, **la nouvelle ligne de tramway** permettrait d'effectuer le trajet Crémieu-Lyon en moins d'une heure environ. Sa fréquence régulière, avec un départ **tous les quarts d'heures en heures de pointe**, le matin et le soir, favoriserait une liberté d'usage sans contrainte d'horaire pour les usagers. Cela permettrait d'offrir à ceux qui le souhaitent une alternative à la voiture individuelle.

En proposant **six nouvelles stations** avec des services et aménagements multimodaux, le projet vise également à renforcer l'intermodalité sur le territoire en permettant aux usagers de combiner différents modes de déplacements. Par ailleurs, les lignes de cars et de bus seraient repensées, notamment pour garantir des correspondances efficaces avec le tramway et donc une fluidité dans le trajet.

Le projet pourrait engendrer un report des usagers des parkings-relais de Meyzieu vers les nouveaux parkings-relais qui seront proposés à proximité de chaque nouvelle station entre Crémieu et Meyzieu, donc une diminution du trafic sur les axes routiers menant à Meyzieu depuis l'Est.

Le nouvel itinéraire cyclable entre Crémieu et Meyzieu présenterait une seconde alternative intéressante pour des trajets pouvant même aller d'Arandon jusqu'à Lyon.

L'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais à Tignieu-Jamezieu



2.3.3 Accompagner la croissance démographique et le développement économique

Le projet améliorerait la desserte du bassin de vie, dont la forte croissance démographique entraîne une pression importante sur les déplacements. Il serait également profitable pour le développement économique. D'un côté, il apporterait de nombreux avantages aux entreprises locales, en renforçant leur accessibilité et en élargissant leur zone de chalandise. De plus, il permettrait d'attirer de nouvelles entreprises et ainsi de dynamiser les zones d'activités.

2.3.4 Répondre aux enjeux environnementaux

En Auvergne-Rhône-Alpes, le seul transport routier est responsable de 60 % des émissions d'oxydes d'azote, de près de 20 % des émissions de particules et de 30 % des émissions de gaz à effet de serre¹³.

Le projet de liaison Crémieu-Lyon permettrait de **répondre à de multiples enjeux de la transition écologique**, en cohérence avec l'objectif régional de décarboner les mobilités à l'horizon 2035. Les trajets en tramway et à vélo remplaceraient des milliers de kilomètres parcourus en voiture individuelle, **réduisant ainsi les émissions de CO₂ et de polluants**. En effet, à l'ouverture de la ligne, ce sont près de 18 000 kilomètres parcourus en voiture qui seraient économisés par an.

Par ailleurs, le projet limiterait au maximum la consommation de nouveaux espaces naturels, en utilisant les emprises de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais et l'infrastructure existante, du T3 notamment, entre Meyzieu et Lyon.

2.4 Des bénéfices attendus à différentes échelles



À l'échelle locale, pour les communes directement concernées : **amélioration du quotidien et de l'accessibilité**

DOMAINE	BÉNÉFICES
Qualité de vie	Moins de trafic routier, déplacements facilités
Mobilités du quotidien	Accès rapide à l'agglomération lyonnaise sans voiture, meilleure desserte locale
Rabattements et diffusions des modes actifs	Réseaux cyclables, parcs vélos, cheminements piétons développés
Urbanisme maîtrisé	Densification autour des stations, limitation de l'étalement urbain
Attractivité résidentielle	Renforcement de l'attractivité des petites communes



À l'échelle de la zone de chalandise élargie : **structuration de l'offre de mobilité et soutien au développement économique**

DOMAINE	BÉNÉFICES
Désengorgement routier	Allègement des axes saturés, principalement D517 et D302
Emploi & économie	Meilleure accessibilité aux zones d'activités (Plaine Saint-Exupéry, Plaine de l'Ain avec le PIPA, centrale du Bugey, EPR2)
Environnement	Réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, contribution à la transition écologique
Aménagement structurant	Trame de mobilité solide qui soutient les autres projets d'infrastructures et de développement



À l'échelle du Nord Isère, de la Métropole de Lyon et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes : **décongestion, décarbonation et équité territoriale**

DOMAINE	BÉNÉFICES
Intermodalité renforcée	Le SERM permettra de renforcer l'interconnexion entre les différents réseaux de transport existants : TER, Cars Région, réseau TCL.
Décongestion métropolitaine	Moins de pression automobile à l'entrée de Meyzieu
Lutte contre la pollution	Levier de réduction des véhicules polluants au cœur de la Métropole
Équité territoriale	Inclusion des territoires périurbains et ruraux dans la dynamique métropolitaine

3. Le projet soumis à la concertation



Le projet consiste à proposer :



Une ligne de tramway entre Crémieu et Lyon par Meyzieu sans correspondance,

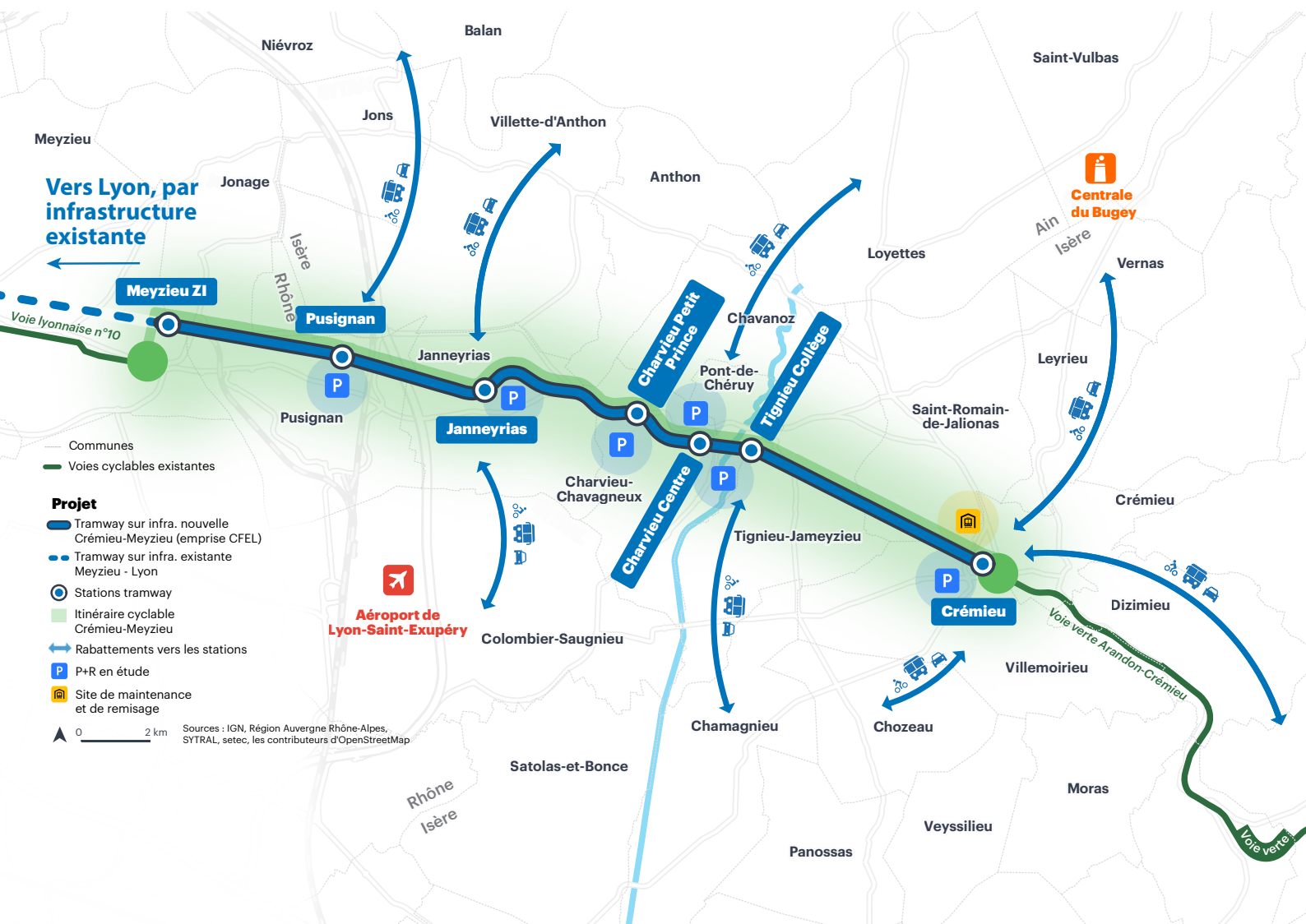
en créant une plateforme tramway sur l'emprise de l'ancienne ligne du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL), **6 nouvelles stations** et des services et aménagements, dont des parkings relais permettant les rabattements, ainsi qu'un site de maintenance et de remisage, et en utilisant la plateforme tramway existante de Meyzieu à Lyon de SYTRAL Mobilités. Cette ligne constituerait le **Maillon Est du futur SERM lyonnais**.



Un itinéraire cyclable

continu entre Arandon et Lyon, en créant une nouvelle infrastructure cyclable à proximité de la ligne de tramway, pour relier la voie verte Arandon-Crémieu à l'Est et le réseau des voies lyonnaises à l'Ouest.

Carte du projet



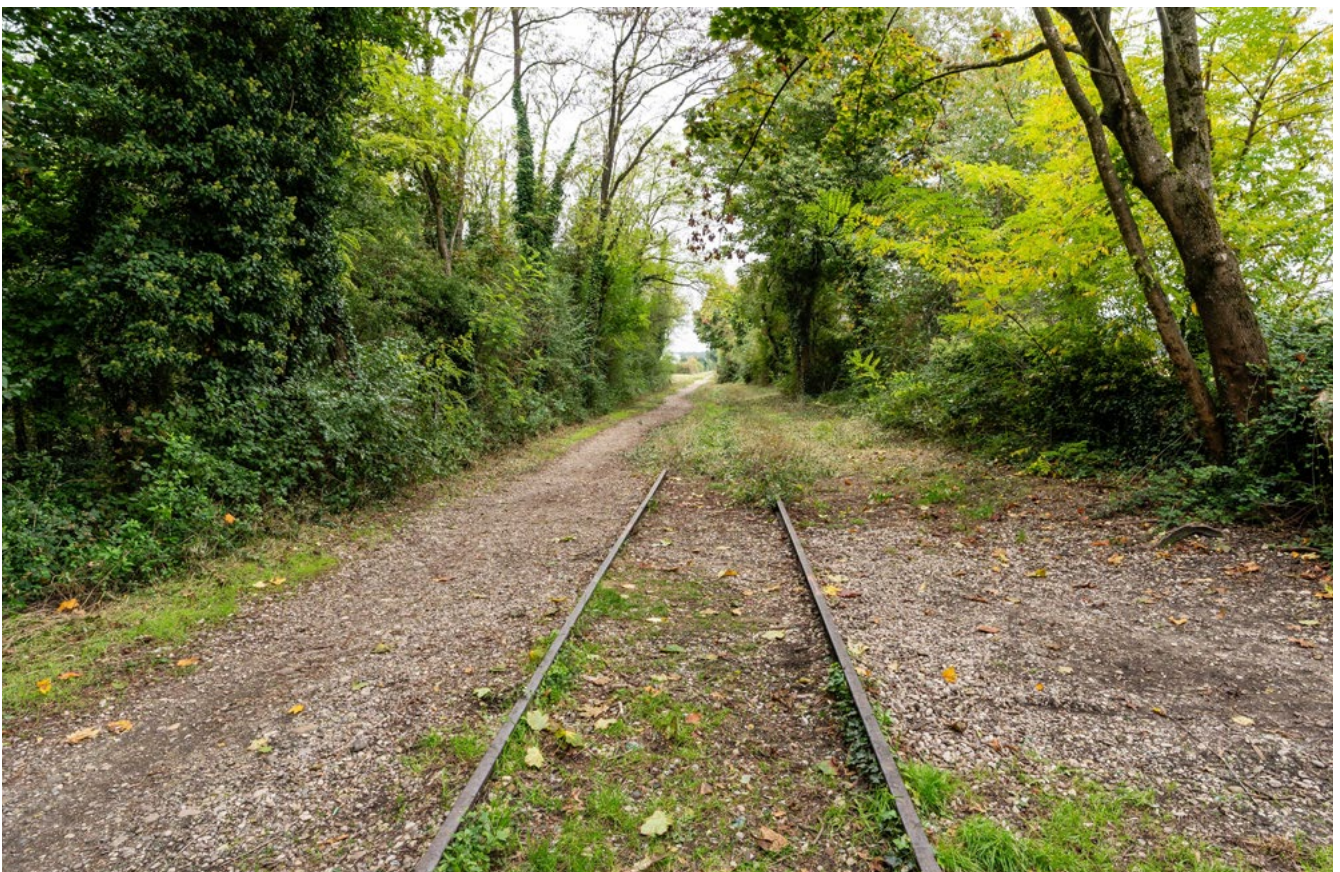
3.1 La genèse et le cadre du projet

3.1.1 Un projet de transport collectif en site propre identifié de longue date

Depuis de nombreuses années, en raison d'une forte et croissante congestion routière aux heures de pointes, et ce malgré les améliorations sur l'offre et les infrastructures, **les élus et associations du territoire** autour du bassin de vie « Pont-de-Chéruy – Crémieu » dans le Nord Isère **souhaitent que soit réalisée** une liaison en transport en commun performante via l'emprise désaffectée du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL) pour accéder à l'agglomération lyonnaise (emplois, études, hôpitaux...) et plus précisément **un tramway permettant d'accéder à Lyon, sans correspondance à Meyzieu**. Plusieurs études préalables ont donc été réalisées depuis près de 25 ans par diverses collectivités et acteurs du territoire pour étudier un nouveau transport collectif performant entre ce bassin de vie et l'agglomération lyonnaise.

Propriétaire d'une grande partie de l'emprise désaffectée de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL), **le Département de l'Isère a réalisé plusieurs études préalables concernant ce projet** en tant que maître d'ouvrage principal (en lien notamment avec le Département du Rhône). Leur dernière étude date de 2013, **avant que la Région ne reprenne le projet**. Elle a permis d'inscrire les premières études de l'opération (250 000 €) dans les volets territoriaux du Contrat de Plan État Région (CPER) 2015-2020.

L'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais à Tignieu-Jamezieu



Comité de suivi de février 2025



3.1.2 Un projet piloté par la Région depuis 2020

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a réactivé le projet et repris son pilotage en 2020, sous l'impulsion du territoire, après les transferts de compétences des lignes et projets de transports interurbains des Départements vers les Régions. La Région a conservé l'objectif principal d'améliorer l'accessibilité du bassin, en dehors du ressort territorial de SYTRAL Mobilités (la limite de son ressort territorial coïncidant avec la limite départementale du Rhône dans le secteur concerné par le projet), en élargissant cependant la zone de réflexion (Plaine Saint-Exupéry et Plaine de l'Ain) et en diversifiant les solutions avec l'ajout de l'étude d'un itinéraire cyclable en complément du projet de transport en commun en site propre (TCSP).

Le pilotage par la Région, en tant que maître d'ouvrage (MOA) du projet, est rendu possible par la restructuration majeure de la répartition des compétences de mobilités, intervenue avec l'adoption des lois NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) en 2015, et LOM (Loi d'Orientations des Mobilités) en 2019. En effet, ces deux lois ont notamment fait évoluer les compétences des Régions en matière d'organisation des transports et des mobilités, à l'échelle régionale ainsi qu'à l'échelle locale lorsque le sujet n'est pas porté par une intercommunalité.

Afin de garantir une réponse de mobilité adaptée aux besoins du territoire, la Région a rapidement réuni les principaux acteurs concernés (partenaires du projet) pour l'accompagner dès les premières études, en élargissant le périmètre d'acteurs au fur et à mesure de l'avancement des études.

Ainsi, lors du Comité de Pilotage (COPIL) de février 2020, **la Région et ses partenaires ont décidé ensemble de lancer une nouvelle étude de liaison, sur un périmètre élargi à la Plaine Saint-Exupéry et à la Plaine de l'Ain, et sur plusieurs modes.** Des études préalables sont alors lancées mi-2020 par la Région. Elles ont permis d'identifier plusieurs scénarios de Transport Collectif en Site Propre, ainsi que les enjeux et contraintes associés. Elles ont également permis de définir les grandes lignes du projet, notamment en matière de tracé, de stations, de matériel roulant et de dépôt, dans la continuité de plus de 25 ans d'études ayant déjà bien précisées les principaux sujets. Bien que non obligatoire, les élus ont rapidement proposé d'étudier la possibilité d'intégrer un itinéraire cyclable le long de la ligne de tramway pour relier les itinéraires existants à l'Est de Crémieu et à l'Ouest de Meyzieu afin d'offrir une seconde alternative à la voiture via cet itinéraire cyclable régional. Cette proposition s'inscrit dans l'engagement de la Région en faveur des mobilités actives et notamment son objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, ainsi que de la valorisation de son patrimoine et de ses territoires.

Les études, portant sur un diagnostic du territoire et de nombreux scénarios de liaison, ont été présentées au **Comité de Pilotage fin 2022, qui a confirmé l'opportunité d'une liaison, avec comme scénario privilégié un tramway entre Crémieu et Lyon, sans correspondance à Meyzieu et la nécessité d'approfondir le tracé d'un itinéraire cyclable en parallèle.**

En 2023, la suite des études préalables (2 M€) a été inscrite dans le projet de Contrat de Plan État Région (CPER) 2022-2027. Des participations de l'État, du Département de l'Isère, des communautés de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et la communauté de communes des Balcons du Dauphiné, ainsi que de SYTRAL Mobilités (en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est Lyonnais) permettent d'accompagner les dépenses relatives à la suite des études préalables portées majoritairement par la Région. Par ailleurs, le projet a également été ancré dans les réflexions de RER Lyonnais. L'apparition des nouveaux services express régionaux métropolitains (SERM) par la loi de décembre 2023, a remplacé les démarches de RER, leur donnant une tout autre ampleur et renforçant le poids des projets concernés sur le territoire.

Les études préalables se sont poursuivies entre juillet 2024 et l'été 2025. Basées notamment sur des investigations de terrain, elles ont permis d'étudier la faisabilité du projet et d'en préciser le calendrier. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, des études de conception et des investigations complémentaires seront lancées à partir du printemps 2026, en intégrant les retours de la concertation.

3.1.3 Un projet constituant le maillon Est du futur SERM lyonnais

Le 27 décembre 2023, la loi sur les services express régionaux métropolitains (SERM) a été promulguée, pour accélérer le développement coordonné des transports collectifs dans les grandes aires urbaines.

Le projet de SERM lyonnais, parmi les 6 SERM en Auvergne-Rhône-Alpes, s'inscrit dans la continuité des projets de mobilités déjà initiés sur le périmètre de l'aire métropolitaine lyonnaise. Depuis plusieurs années, des efforts majeurs ont été entrepris pour renforcer l'ensemble des modes de transport, qu'ils soient ferroviaires, routiers (cars, bus), guidés (tramway et métro), actifs (vélos) ou partagés (covoiturage).

L'objectif est double : améliorer l'existant et accroître l'offre afin de répondre aux enjeux de mobilité durable et de qualité de service. Le SERM devra permettre de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, conforter les différentes polarités de l'aire urbaine, en prenant en compte la diversité des territoires, renforcer le maillage et l'articulation des offres de transport, pour les rendre plus attractives et faciliter le parcours des usagers.

Au-delà des aménagements à développer, **le projet de SERM Lyonnais prévoit également une réflexion sur la tarification des transports** à l'échelle de l'aire métropolitaine. La tarification de la nouvelle ligne de tramway régionale de Crémieu à Lyon serait alors fixée dans le cadre de ces réflexions.

Par ses caractéristiques, **la ligne de tramway Crémieu-Lyon par Meyzieu constituerait le maillon Est du futur Service Express Régional Métropolitain Lyonnais**, qui sera également composé de lignes de TER périurbaines et d'autres dessertes structurantes.

OÙ EN EST LE SERM LYONNAIS ?

La mission de préfiguration du SERM lyonnais, lancée en 2024, rassemble l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la Métropole de Lyon, SYTRAL Mobilités, la Société des Grands Projets ainsi que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Le Syndicat des mobilités des territoires de l'aire métropolitaine lyonnaise (SMT-AML) est étroitement associé à cette mission. L'Agence d'urbanisme de l'aire métropolitaine lyonnaise y apporte son concours.

Cette démarche partenariale a pour objectifs de :

- > définir un schéma d'ensemble du SERM présentant l'ambition de service multimodal aux horizons court terme (2030), moyen terme (2040) et long terme (post 2040) ;
- > de préparer le plan de financement ;
- > d'élaborer le schéma de gouvernance pour les phases ultérieures du SERM.

Le dossier de synthèse pour la demande d'octroi officiel du statut de projet de SERM devrait être finalisé fin 2025.

Le projet du SERM lyonnais



L'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais à Charvieu-Chavagneux



3.2 Une nouvelle ligne de tramway d'intérêt régional

3.2.1 Le service attendu de la future ligne de tramway



Desserte

De Crémieu à Lyon, le tramway desservirait **6 nouvelles stations** entre Crémieu et Pusignan (décrites ci-après) puis permettrait l'accès jusqu'à Lyon.



Temps de parcours

Le trajet entre **Crémieu et Lyon** serait de **moins d'une heure**, contre au moins 1h30 aujourd'hui en voiture, en heure de pointe, sans compter le temps de stationnement.



Fréquence

Pour assurer une desserte régulière et rapide, 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 service serait assuré de 4h30 à minuit, offrant ainsi aux usagers une plus grande liberté dans leurs déplacements.



Tarification

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



Fréquentation

La fréquentation de la ligne est estimée à :

- > Environ 14 000 voyages par jour à l'horizon 2032
- > Environ **15 000 voyages par jour à l'horizon 2040**

Ces estimations sont établies hors trajets internes au périmètre T3, et reposent sur une modélisation prenant en compte plusieurs paramètres à ces différentes échéances, notamment :

- > Les dynamiques territoriales : population, emplois, flux, projets de transport...
- > Les caractéristiques du projet de tramway : temps de parcours, fréquence...

6

nouvelles
stations de
tramway



1 tramway tous les **1/4h**
en heure de pointe



Moins d'1h de trajet pour
relier Crémieu à Lyon en
tramway en heure de pointe



Environ **15 000**
voyages par jour en 2040

3.2.2 L'infrastructure, les intersections, le matériel roulant et le site de maintenance et de remisage

Construire un nouveau « système tramway » sur les emprises du CFEL

Le projet prévoit la création d'une **voie unique** (en raison de la faible largeur de l'emprise), **sur plus de 17 km**, (sans réutiliser les anciens rails ferroviaires, encore très ponctuellement présents) principalement insérée dans les emprises du foncier historique du chemin de fer de l'Est lyonnais (CFEL), avec ponctuellement des besoins fonciers complémentaires. Aussi, cette nouvelle infrastructure s'intégrerait sous ou sur 13 ouvrages d'art existants (aucune incompatibilité majeure n'a été identifiée lors des études préalables).

Pour assurer une exploitation fluide du tramway, des **voies d'évitement « voies doubles » seraient 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. Cette configuration garantirait la sécurité, la régularité et la flexibilité de l'exploitation tout en optimisant l'insertion dans le territoire existant.

À noter qu'il s'agirait d'une ligne de tramway régional, avec des rames et des rails de tramway, **et non d'un tram-train**, avec des rames de tramway sur des rails de chemin de fer. Sous réserve de validation du projet, l'accès à Lyon étant réalisé via l'infrastructure de tramway de SYTRAL Mobilité et les anciens rails ferroviaires (partiellement présentes) étant inutilisables, la solution de création d'infrastructure nouvelle pour du tramway (et non du train) s'est imposée d'elle-même.

L'ANCIEN CHEMIN DE FER DE L'EST LYONNAIS

Initialement, le Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL) était exploité sur 124km, pour le transport de voyageurs jusqu'en 1947 et pour le transport de marchandises jusqu'en 2003. Aujourd'hui, seule la portion entre Lyon Part-Dieu et Meyzieu est réutilisée sur 14,6 km pour du transport de voyageurs, avec la ligne de tramway T3 notamment. La portion Meyzieu – Crémieu constitue environ 17km de linéaire non utilisé.

L'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais à Saint-Romain-de-Jalionas



Gérer les intersections

L'infrastructure nouvelle croiserait plusieurs routes départementales et voiries communales. Ces **intersections feraient l'objet d'aménagements adaptés à chaque environnement**, assurant la sécurité de l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, automobilistes, et bien sûr les usagers du tramway.

Entre les stations, pour des raisons de sécurité, la voie de tramway serait entièrement clôturée pour éviter toute traversée, exceptées aux intersections avec les voiries routières (dont passage piéton).

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.



Intersection d'une route à Charvieu-Chavagneux



Intersection d'une route à Pusignan



Intersection d'un rond-point à Tignieu-Jamezieu

Créer un site de maintenance et de remisage du matériel roulant

En lien avec le matériel roulant nécessaire à l'exploitation du service, la création d'un **Site de Maintenance et de Remisage (SMR)**, serait indispensable pour l'entretien, la maintenance et le remisage des rames en dehors des périodes d'exploitation commerciale. Pour cela, le « SMR » comprendrait :

- > Des ateliers équipés pour l'entretien des rames et leur maintenance ;
- > Des voies de stockage des rames ;
- > Des locaux d'exploitation pour le personnel (vestiaires, bureaux...).

La localisation du SMR

À l'issue des études préalables et des 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, le site est envisagé sur les communes de Villemoirieu et Saint-Romain-de-Jalionas, à proximité de l'emprise CFEL et de la D75.

Cet emplacement est envisagé au regard des critères suivants :

- > Sa proximité avec le terminus de la ligne ;
- > Le foncier existant dans ce secteur, le long des voies du tramway ;
- > Son éloignement de toute zone d'habitation, pour limiter les impacts riverains.

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

LE MATÉRIEL ROULANT

Le matériel roulant qui serait utilisé répondra aux normes de sécurité et de compatibilité avec les autres tramways de cet axe. Il répondrait aux attentes en matière de capacité et de services à bord sur ce type de ligne.

Se connecter à l'infrastructure existante du T3 à Meyzieu et poursuivre jusqu'à Lyon

La nouvelle infrastructure de tramway viendrait se connecter au réseau existant, à Meyzieu ZI. Le tramway poursuivrait ensuite son chemin jusqu'à Lyon.

Le secteur Meyzieu ZI présente une certaine complexité en termes de foncier, d'interfaces avec les ouvrages existants et des offres de transport existantes (infrastructures tramway T3 et Rhônexpress, pôle d'échange multimodal Meyzieu ZI, ouvrage D302, Pylône HT). Le tramway, en arrivant depuis Pusignan, devrait s'insérer sur la station de Meyzieu ZI, afin de se connecter à l'infrastructure existante exploitée par SYTRAL Mobilités.

En termes d'exploitation, il serait prévu que le tramway circule depuis Crémieu tous les quarts d'heure en heure de pointe. Les études de conception permettront de préciser l'insertion de ce tramway sur l'infrastructure utilisée à ce jour par le tramway T3 notamment.

Réseau ferré entre Pusignan et Meyzieu



3.2.3 Les nouvelles stations et leurs accès

6 nouvelles stations

Le projet intégrerait la création de **6 nouvelles stations** : le tramway démarrerait de la station Crémieu, terminus de la ligne, puis passerait par les stations de Tignieu Collège, Charvieu Centre, Charvieu Petit Prince, Janneyrias et Pusignan, si ces options sont confirmées. Puis, à partir de Meyzieu ZI, il emprunterait la ligne de tramway existante jusqu'à Lyon.

Des stations pensées pour un accès local et élargi

Le projet desservirait directement 5 communes (Pusignan, Janneyrias, Charvieu-Chavagneux, Tignieu-Jameyzieu et Crémieu) et indirectement Villemoirieu, Saint-Romain-de-Jalionas, Pont-de-Chérucy notamment. Les habitants de ces communes, potentiels futurs usagers du tramway, pourraient accéder rapidement à une station.

Un bassin plus large serait desservi par le tramway, via des rabattements tous modes vers et depuis les nouvelles stations. Ce bassin présente

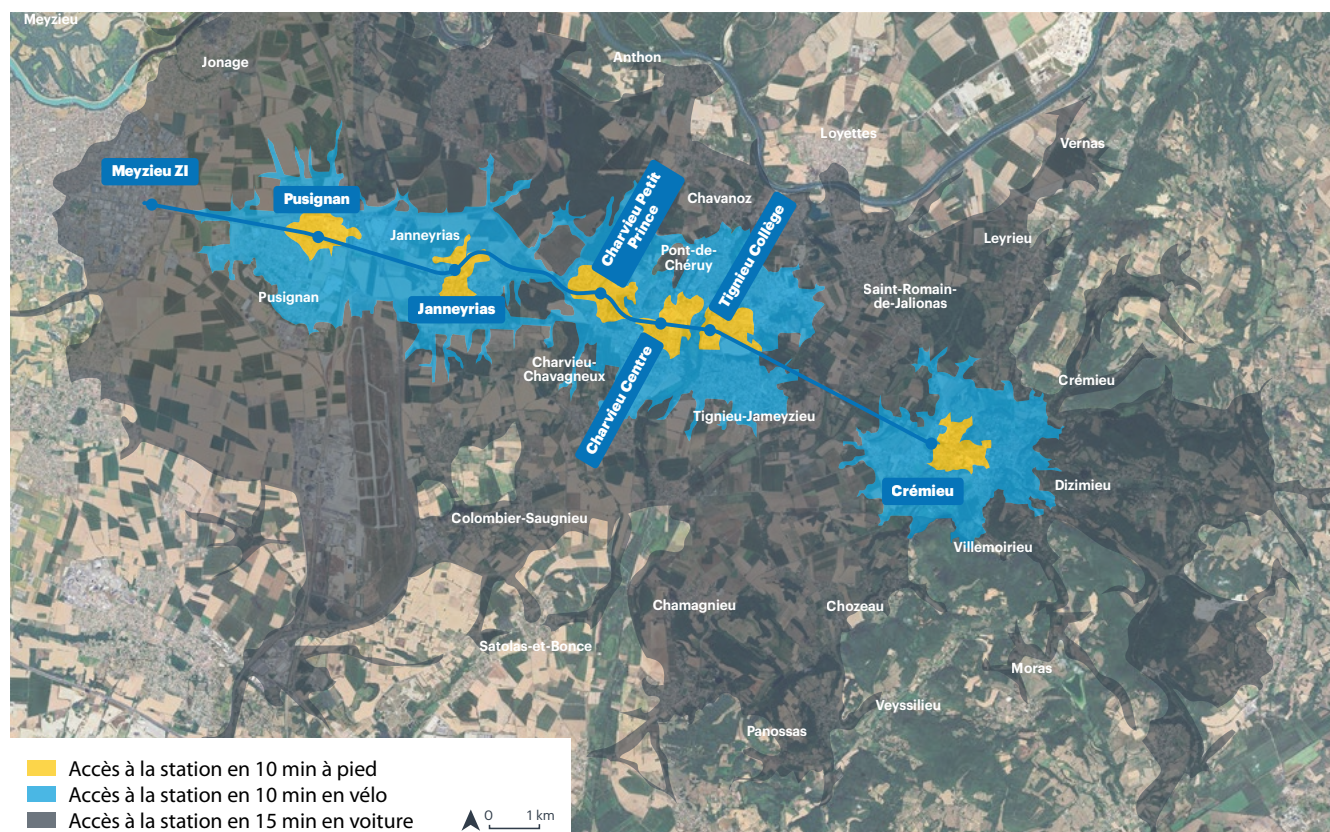
un grand nombre de potentiels usagers, populations et emplois confondus, situés hors zones de concurrence avec le TER ou le réseau de transports TCL.¹⁴ C'est dans ce bassin versant que les usagers du tramway seraient captés, via des rabattements tous modes.

Le **choix des emplacements** proposés des différentes **stations** a été pensé selon différents critères :

- > Leur **centralité** dans les communes ou les pôles de vie traversés, afin d'être **au plus proche des lieux de vie** et garantir une **fréquentation** suffisante et utile ;
- > Leur **connexion aux grands axes intermodaux** (routiers, cyclables), ainsi qu'aux autres réseaux de transports en commun pour faciliter les **correspondances** ;
- > La **disponibilité du foncier**, notamment pour aménager les parkings relais ou les espaces intermodaux.

L'implantation précise des stations sera précisée dans la suite des études, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, en lien avec les acteurs concernés.

Zones desservies par les 6 nouvelles stations



Des stations pensées pour favoriser l'intermodalité

Afin que la nouvelle liaison de tramway soit la plus attractive possible, un enjeu fort est identifié concernant l'accès aux stations. Ainsi, le projet prévoit des **accès depuis et vers les stations** notamment :

Pour les piétons

(modes actifs / modes doux)

- > Des parvis seraient aménagés à chaque station. Les usagers pourraient y trouver : des distributeurs de titres, de l'information voyageur, ainsi que des équipements de confort (abris, bancs).
- > Les cheminements entre les stations et les centralités urbaines pourraient également être aménagés par les Communes et Communautés de communes.
- > Les traversées piétonnes de la plateforme de tramway seraient possibles au niveau des stations où la plateforme sera bétonnée et les zones de traversées identifiées.



Pour les cyclistes

(modes actifs / modes doux)

- > Des consignes sécurisées et des arceaux libres d'accès seraient prévus.
- > Des cheminements cyclables qualitatifs et sécurisés, pouvant être en lien avec les schémas directeurs cyclables ou mobilités actives, pourraient également être aménagés par les collectivités locales en charge des mobilités actives.



Pour les usagers des bus et cars

(Transports Collectifs - TC)

- > Des quais dédiés aux cars ou bus seraient aménagés, à chaque station desservie par une ligne de transport en commun, pour faciliter les correspondances avec les réseaux de transport en commun.
- > Des adaptations et évolutions des lignes de cars seraient étudiées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, 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. Ces évolutions seraient envisagées selon les modalités participatives habituelles (notamment les comités de mobilités, les comités de bassin et les comités de partenaires locaux pour la concertation des acteurs locaux et associations constituées sur le domaine de la mobilité), pour les lignes interurbaines (entre polarités), et lignes de desserte plus fine sur les territoires de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné et la Plaine de l'Ain.



- > Des adaptations et évolutions pourraient être étudiées par SYTRAL Mobilités s'agissant de l'Est lyonnais.
- > Des créations de lignes pourraient être étudiées par les Balcons du Dauphiné s'agissant de leur territoire.

Pour les automobilistes

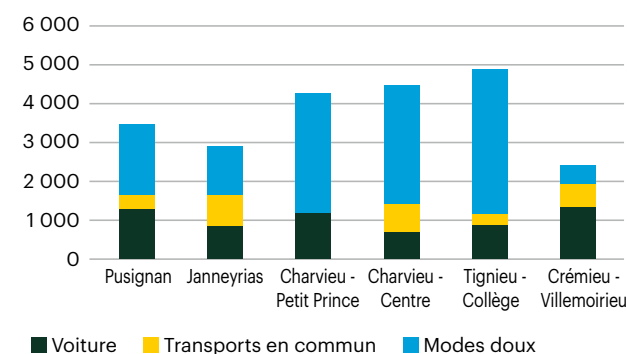
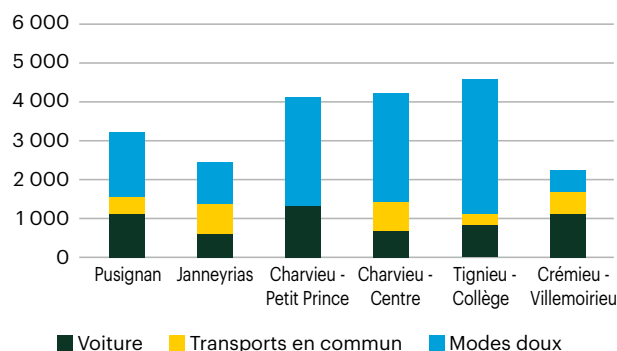
(Voiture Particulière - VP)



- > Des parkings-relais (P+R) seraient aménagés aux abords de chaque nouvelle station. Ils seront dimensionnés selon les besoins de chaque station et facilement accessibles depuis les axes routiers principaux pour éviter l'engorgement du trafic local.
- > Des ajustements de plans de circulation aux abords des stations ou encore des dispositifs de jalonnement pourraient être mis en place par les gestionnaires de voirie (communes ou Départements selon la typologie de voirie) pour permettre un accès facilité aux parkings relais.

Prévision des modes d'accès aux nouvelles stations en 2030 et 2040.

Nombre de montées et descentes aux stations, par jour.



Source : modélisation études d'opportunité 2020 (Egis)

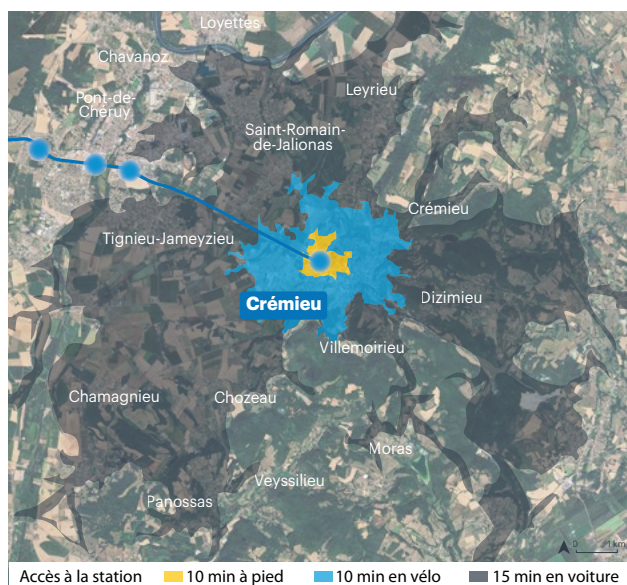
Présentation des stations et des accès

Crémieu station et accès

La station Crémieu serait le **terminus de la ligne**. Son implantation est envisagée sur l'emprise du 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.

Cette station 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 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 sera depuis la D75, afin d'éviter de congestionner le centre-ville de Crémieu. Un jalonnement adéquat serait également nécessaire.

Crémieu



Tignieu Collège

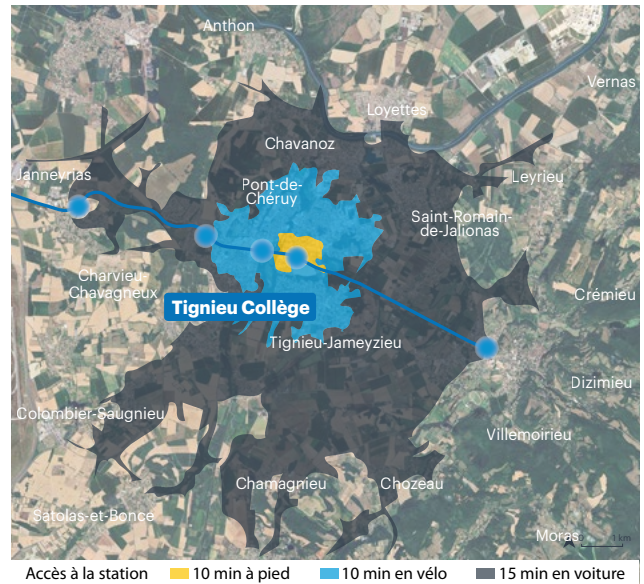
station et accès

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-Jameyzieu.

Elle permettrait également un **accès piéton, vélo, car**, depuis les bourgs de Tignieu-Jameyzieu et de Pont-de-Chéruy.

L'implantation de cette station, en cœur urbain (entre Tignieu-Jameyzieu et Pont-de-Chéruy) 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. Les échanges avec la commune de Tignieu-Jameyzieu, la communauté de communes des Balcons du Dauphiné et le Département de l'Isère, sont en cours pour identifier des emplacements proches de



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

Tignieu-Jameyzieu

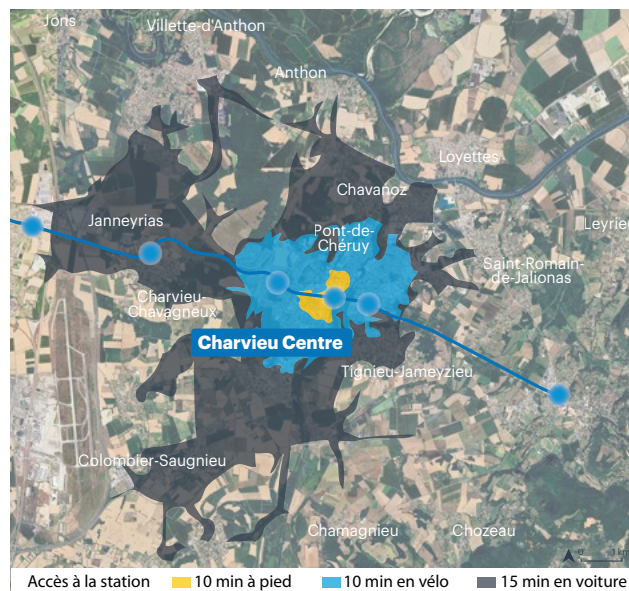


Charvieu Centre station et accès

La station Charvieu Centre est envisagée sur l'emprise du CFEL, **à proximité de la place du marché**. 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 centre de Pont-de-Chérury (mairie, commerces du centre-ville, lycée La Pléiade), et de Charvieu-Chavagneux (centre-ville, mairie, commerces, du collège Martin Luther King). Le positionnement de la station permettrait un rabattement local (**piéton, vélo**) depuis le bourg de Charvieu-Chavagneux, complété par des **cars**.

L'implantation de cette station, en cœur urbain (entre Charvieu-Chavagneux et Pont-de-Chérury) 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 cette centralité urbaine, le besoin en places de **stationnement** automobile est **estimé à environ 200 places à horizon 2040**. Les échanges avec la commune de Charvieu-Chavagneux, la communauté de communes de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et le Département de l'Isère, sont en cours pour identifier



Accès à la station 10 min à pied 10 min en vélo 15 min en voiture

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

Charvieu-Chavagneux

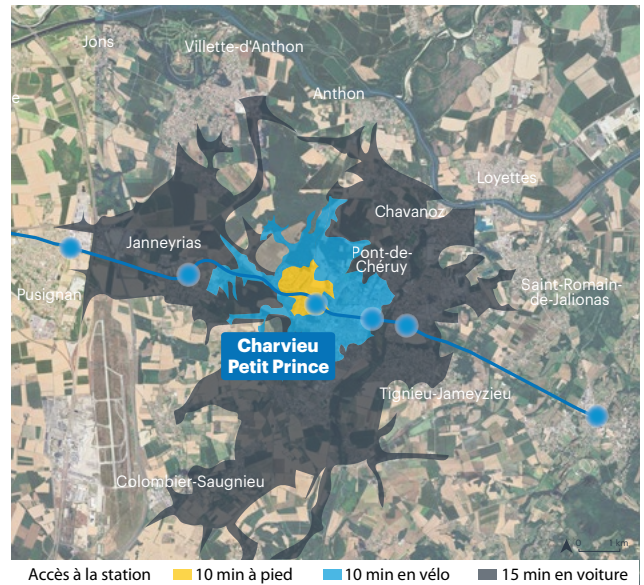


Charvieu Petit Prince station et accès

La station Charvieu Petit Prince est envisagée sur l'emprise du CFEL, **à proximité du rond-point du Petit Prince.**

Elle se situerait dans un secteur péri-urbain en cours d'urbanisation. La station permettrait une **desserte de proximité** en modes actifs (marche, vélo) de l'entrée Ouest de la polarité pontoise : lotissement Le Piarday, lac de Frémenville, quartier La Garenne.

Cette station permettrait également une **desserte plus large via des rabattements vélo, car et voiture**, notamment en provenance du Nord (Chavanoz, Anthon) et du Sud (Chavagneux, Colombier-Saugnieu), voire de l'Est de Charvieu-Chavagneux. Le secteur est assez peu congestionné et se situe dans un espace en cours d'urbanisation. Cette station offrirait ainsi une bonne complémentarité avec la station Charvieu Centre. Sur ce secteur, le besoin en places de **stationnement** automobile est **estimé à environ 400 places à horizon 2040**. Les échanges avec la commune de Charvieu-Chavagneux, la communauté de communes de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et le Département de l'Isère, sont en cours pour identifier des emplacements proches de cette future station. Si la décision de faire le projet



Accès à la station 10 min à pied 10 min en vélo 15 min en voiture

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.

Charvieu-Chavagneux

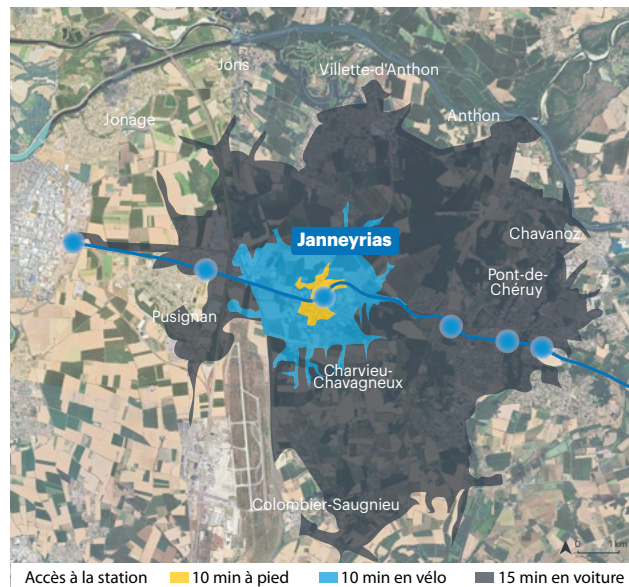


Janneyrias station et accès

La station Janneyrias est envisagée sur l'emprise du CFEL, **à proximité du Gymnase Daniel Carret et du groupe scolaire Ecole des fleurs.**

Elle permettrait une **desserte de proximité** en modes actifs (piéton, vélo) de la quasi-totalité de la commune de Janneyrias.

Cette station permettrait également une **desserte plus large via des rabattements vélo, car et voiture**, notamment à partir du Nord (Villette-d'Anthon) et du Sud (Colombier-Saugnieu). Sur ce secteur, le besoin en places de **stationnement** automobile est **estimé à environ 400 places à horizon 2040**. Les échanges avec la commune de Janneyrias, la communauté de communes de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et le Département de l'Isère, sont en cours pour identifier des emplacements proches de cette 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 lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région.



Janneyrias

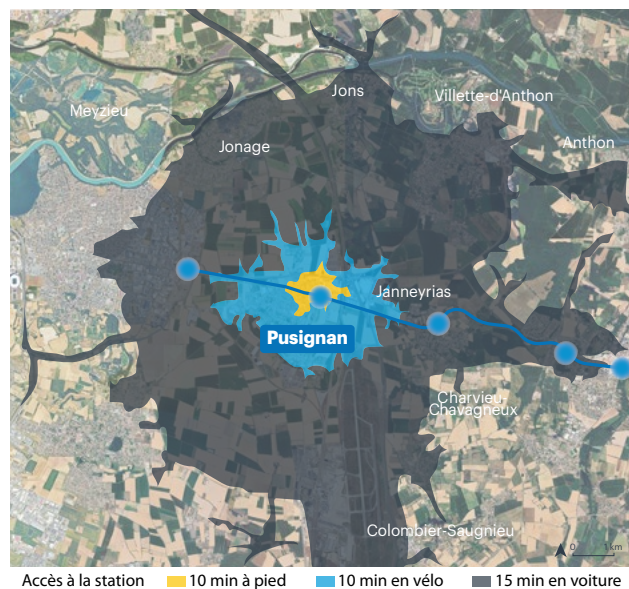


Pusignan station et accès

La station Pusignan est envisagée sur l'emprise du CFEL, **à proximité de l'avenue de la gare.**

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



Pusignan



3.3 Un nouvel itinéraire cyclable d'intérêt régional

3.3.1 Un axe régional structurant

À l'horizon 2032, la **demande cycliste** sur le territoire du projet est estimée (chiffres issus de la modélisation de trafic) à :

- > environ 9 000 vélos par jour pour les déplacements internes au Nord Isère, soit une part modale du vélo de 3% pour ces déplacements
- > environ 2 000 vélos par jour entre le Nord Isère et la Métropole de Lyon, soit une part modale du vélo de 5% pour ces déplacements

Cela traduit **l'attractivité croissante du vélo, y compris dans les secteurs péri-urbains et pour de longs trajets** et souligne le besoin de renforcer la desserte cyclable sur le territoire.

L'objectif de ce nouvel itinéraire est donc de constituer un **axe régional direct et structurant** à l'échelle de plusieurs intercommunalités, pensé pour accueillir un volume important de cyclistes et favoriser les trajets à vélo. Autour de ce nouveau corridor régional, les itinéraires cyclables locaux existants et à venir viendraient ainsi se connecter pour favoriser les trajets à vélo à différentes échelles et notamment en rabattement sur les futures stations tramway.

3.3.2 Le tracé

La nouvelle infrastructure cyclable aurait pour point de départ **Crémieu**, en se connectant à la **voie verte Arandon-Crémieu** existante à l'Est. La solution privilégiée pour cet itinéraire serait de **longer le tramway de Crémieu jusqu'à Meyzieu** sur l'emprise historique. Certains franchissements d'ouvrages d'arts nécessiteront cependant des approfondissements (expertises d'ouvrage d'art, comptages routiers, ...) dans la suite des études, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable.

Le trajet entre **Crémieu et Meyzieu**, via le nouvel itinéraire cyclable, serait de 17km soit environ **1h10**, en considérant une vitesse de circulation de 15 km/h en moyenne.

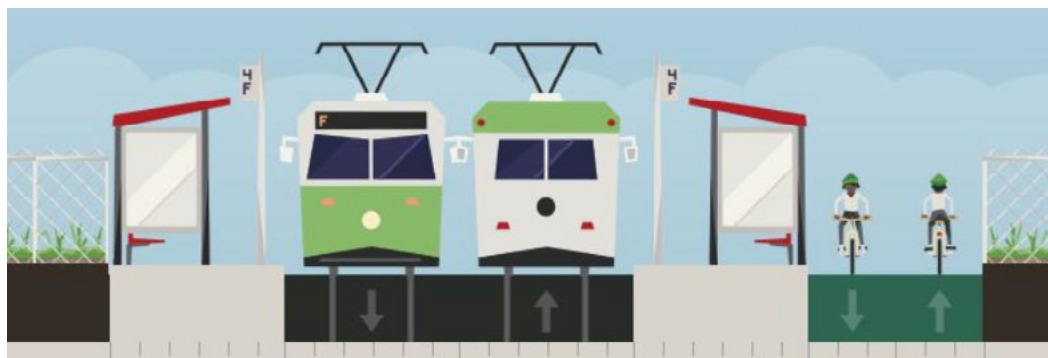
À **Meyzieu**, l'infrastructure cyclable se connecterait à la **Voie Lyonnaise n°10 existante**, jumelée sur une grande partie de son parcours à la ligne de tramway T3. L'itinéraire se terminerait alors à **Lyon**, où des pistes cyclables permettent de continuer jusqu'aux berges du Rhône et au-delà.

3.3.3 Les principes d'aménagement

La solution privilégiée pour la création de l'itinéraire cyclable est de longer la nouvelle infrastructure de tramway entre Crémieu et Meyzieu.

L'objectif est de réaliser, sur l'ensemble de l'itinéraire, **un aménagement de type voie verte d'une largeur de 3 mètres, lorsque les emprises le permettent, accessible à tous les modes actifs (piétons et vélos).**

Schéma-type d'insertion de la voie vélo aux abords des stations



3.4 La prise en compte des enjeux locaux

3.4.1 Préserver le cadre et la qualité de vie des habitants

En phase travaux

Les principales nuisances liées aux travaux qui affecteraient les riverains seront :

- > Des nuisances sonores, principalement liées aux engins de chantier, aux activités de chargement/déchargement des camions, aux activités liées aux installations de chantier et au trafic routier supplémentaire induit par le chantier sur les voiries adjacentes. Ces nuisances seraient limitées par un ensemble de mesures de réduction qui seront prises par le maître d'ouvrage : **utilisation d'engins de chantier conformes aux normes en vigueur, limitation de la vitesse de circulation de ces engins, implantation du matériel fixe bruyant en dehors des zones sensibles et capotage, travail de nuit et jours fériés interdits sauf situation exceptionnelle, etc.**
- > Des nuisances sur la qualité de l'air, liées aux émissions de poussières générées par le chantier et de gaz d'échappements par les engins. Ces nuisances seraient limitées par un ensemble de mesures de réduction qui seront prises par le maître d'ouvrage : **arrosage des pistes de chantier, limitation de la vitesse de circulation des engins, couverture des stocks de matériaux, etc.**
- > Des nuisances circulatoires, dont les impacts toutefois devraient être limités aux intersections entre l'emprise de chemin de fer et les routes qui la croisent. **Des déviations seraient alors étudiées et mises en place en fonction des travaux à mener, afin de maintenir les circulations et les dessertes locales.**

Les riverains, habitants et usagers seront tenus informés des travaux grâce à une communication de proximité claire et réactive.

En phase exploitation

Les impacts acoustiques et vibratoires du projet seront étudiés avec précision ultérieurement, dans le cadre de la constitution du dossier de Déclaration d'Utilité Publique, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable. Les impacts attendus à ce stade sont une augmentation des nuisances sonores du fait de la circulation des tramways et des flux de véhicules en rabattement sur les P+R des stations.

Des mesures pour réduire les nuisances acoustiques seront bien évidemment mises en œuvre dans le cadre du projet, dans le respect de la réglementation :

- > **Utilisation de matériel roulant moderne intégrant les dernières technologies de réduction du bruit ;**
- > **Mise en place de systèmes anti-vibratiles, particulièrement dans les zones résidentielles ;**
- > **Entretien régulier des voies, afin d'avoir une meilleure rugosité des rails et donc de limiter les vibrations transmises dans le sol ;**
- > **Des aménagements paysagers pourront être installés pour agir comme écrans naturels pour atténuer la propagation du son.**

Dans le cas où des points noirs de bruit localisés subsisteraient, des mesures complémentaires adaptées pourront être mises en œuvre : écrans acoustiques, protection en façade notamment.

3.4.2 Concevoir un projet respectueux de son environnement naturel

Les études préalables, en particulier le diagnostic environnemental, ont permis d'identifier que la partie Est du tracé, entre Tignieu-Jameyzieu et Crémieu, concentre la majorité des **enjeux écologiques identifiés**. Cette zone comprend plusieurs habitats naturels sensibles, des zones humides, ainsi que des corridors écologiques. Le linéaire croise ou longe plusieurs zonages réglementaires et d'inventaires : zones Natura 2000, espaces naturels sensibles (ENS), arrêtés de protection de biotope (APPB), zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF). À noter également la présence de plusieurs écoulements superficiels, dont les ruisseaux La Girine et Le Girondan, qui induisent un risque d'inondation selon les PLU locaux.

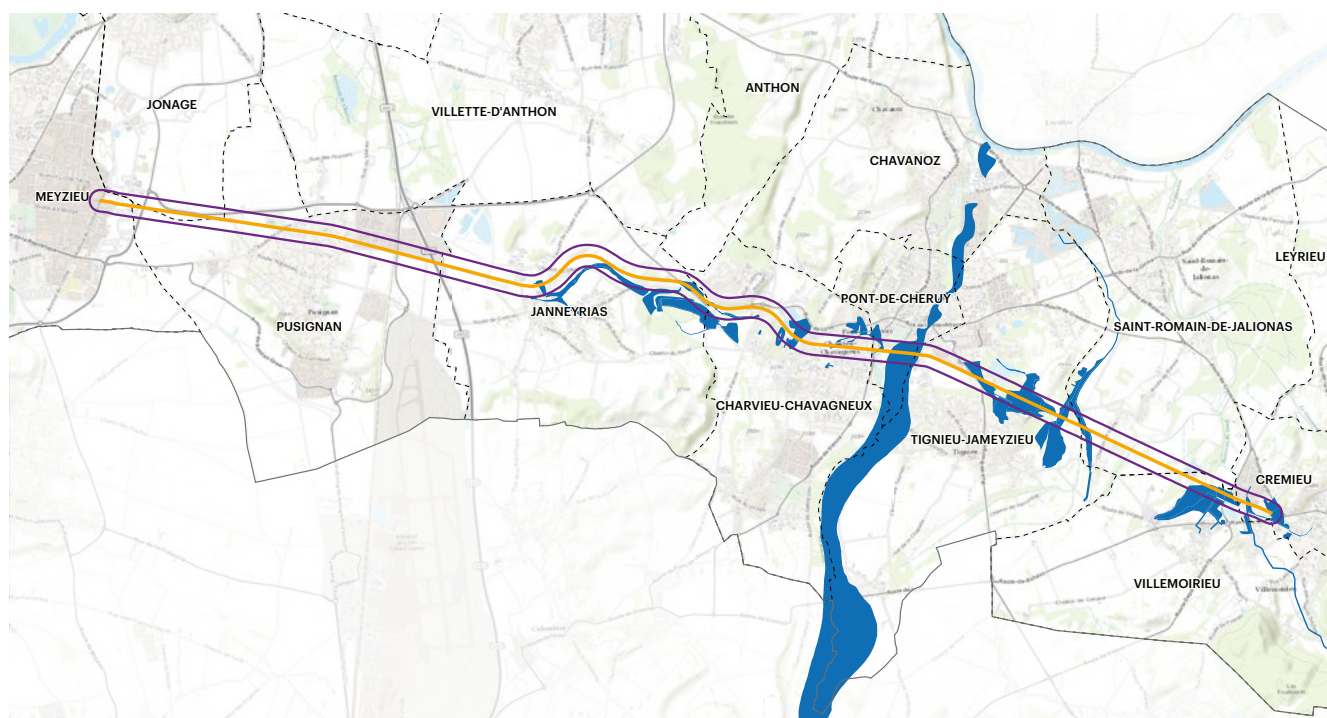
Parmi les impacts potentiels identifiés :

- > La destruction potentielle d'habitats ou d'espèces protégées liée aux défrichements et terrassements nécessaires à l'élargissement de la plateforme existante pour accueillir le tramway et l'itinéraire cyclable ;

- > La fragmentation de corridors écologiques et la perturbation de la faune par le bruit, la lumière et les vibrations en phase travaux comme en phase exploitation ;
- > L'imperméabilisation des sols limitant l'infiltration des eaux et augmentant ainsi les écoulements de surface et le ruissellement ;
- > L'exposition aux inondations par remontée de nappe ou débordement de cours d'eau (notamment le Girondan).

Un diagnostic complet, préalable à la démarche réglementaire d'évaluation environnementale a été engagé en septembre 2024, intégrant les principes de **la séquence ERC (éviter, réduire, compenser)**. Les inventaires faune-flore sur 4 saisons et l'étude de délimitation des zones humides, finalisés à l'automne 2025, permettront de préciser et d'anticiper les mesures à intégrer dans les dossiers réglementaires. Parmi les mesures envisagées à ce stade : **création de zones humides compensatoires, mise en place de fossés d'infiltration des eaux et de voiries perméables sur les P+R, installation de dispositifs de franchissement pour la faune, notamment les amphibiens, limitation des interventions en périodes sensibles, etc.**

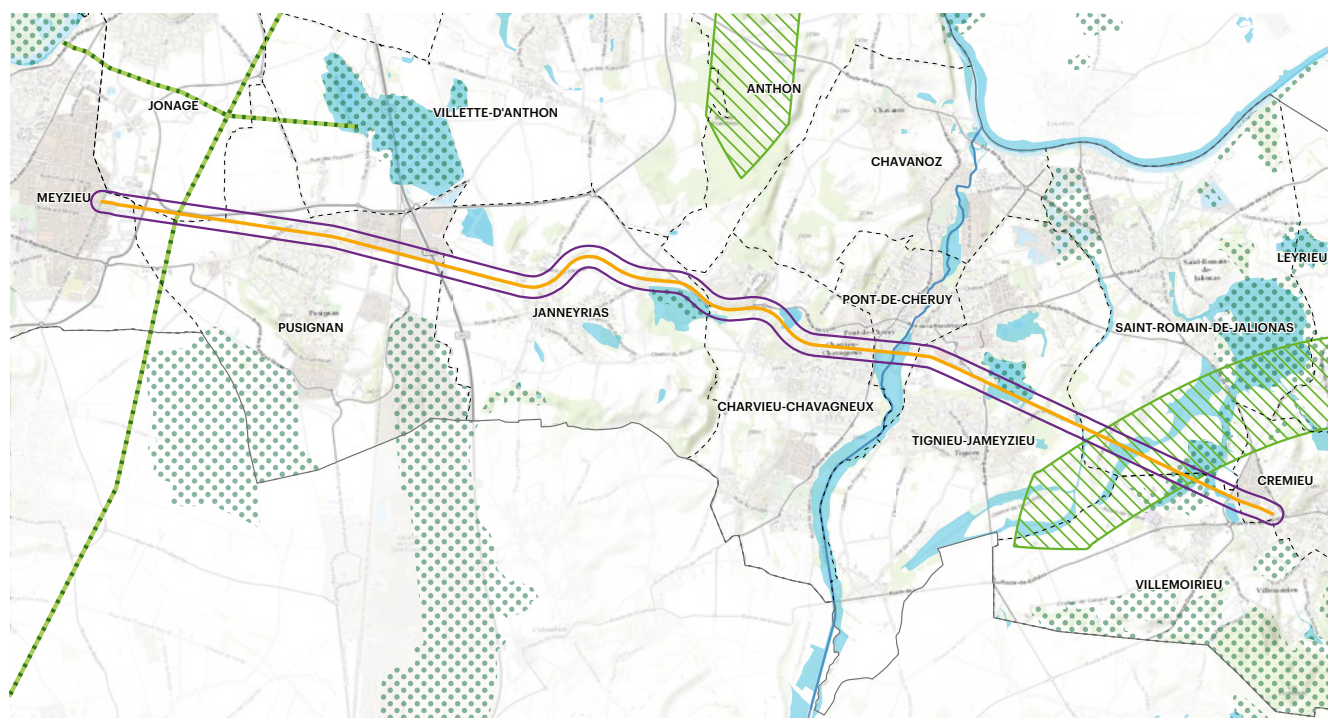
Carte du risque inondation



Légende

- Limite communale
- Risque inondation
- Tracé du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais
- Zone d'étude rapprochée (150m du CFEL)

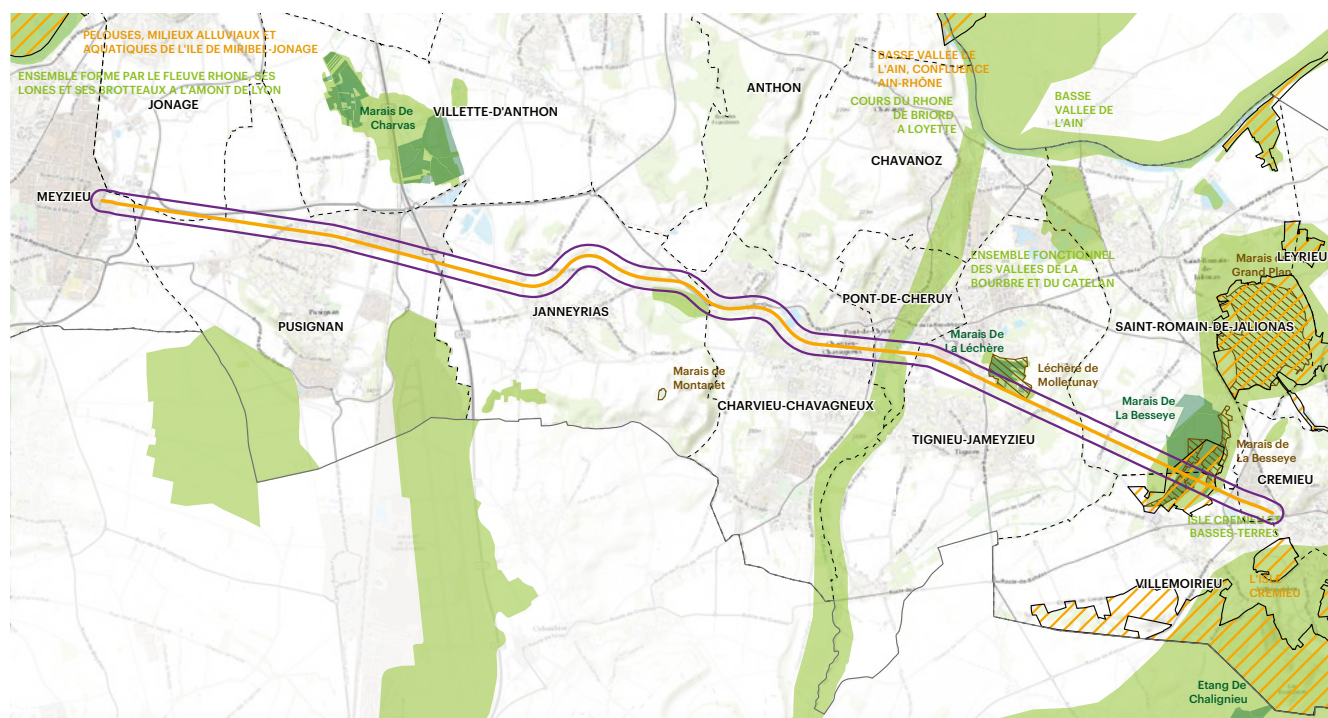
Carte des trames verte et bleue



Légende

- Limite communale
- Réservoir de biodiversité
- Corridor écologique (linéaire)
- Corridor écologique (surfacique)
- Tracé du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais
- Zone d'étude rapprochée (150m du CFEL)
- ~ Cours d'eau d'intérêt écologique
- Zones humides

Carte des espaces naturels protégés



Légende

- Limite communale
- Tracé du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais
- Zone d'étude rapprochée (150m du CFEL)
- Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)
- Espace Naturel Sensible (ENS)
- Zone Natura 2000
- Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope (APPB)



Lac de Fréminville à Charvieu-Chavagneux

3.4.3 Minimiser les impacts fonciers

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.

Ces besoins supplémentaires, au-delà des emprises historiques du CFEL, se situeraient principalement sur du foncier public communal ou intercommunal. 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**.

4. Les alternatives au projet

Plusieurs types de scénarios ont été étudiés lors des études préalables pour le projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) reliant Crémieu à Lyon, chacun présentant des caractéristiques différentes : un scénario **sans utiliser l'emprise CFEL** (puis une connexion à Meyzieu), et des scénarios **utilisant l'emprise CFEL, dont un sans correspondance à Meyzieu** (tramway) et **deux avec correspondance à Meyzieu** (tramway et Bus à haut Niveau de Service).

4.1 Le scénario zéro : et si on ne créait pas de liaison structurante entre Crémieu et Lyon ?

Le scénario zéro consisterait à **maintenir le statu quo avec l'absence de liaison en transports collectifs** performante entre Crémieu et Lyon. Ne pas réaliser le projet économiserait les coûts que celui-ci représente, éviterait l'impact environnemental et le risque d'étalement urbain.

Toutefois, l'absence de projet conduirait à **laisser empirer la congestion routière**, à ralentir voire bloquer le développement économique de l'Est lyonnais. De plus, les besoins en transports collectifs ne seraient pas satisfaits sur cette zone et ne permettraient pas le report modal et sa contribution à la lutte contre le réchauffement climatique.

4.2 Les alternatives de liaison structurante

Les alternatives à l'emprise CFEL

Afin d'éviter la congestion notamment à l'approche de Meyzieu, ce scénario reposait sur la création de voies réservées au car express X04 (reliant Crémieu et Meyzieu actuellement), sur les contournements routiers de Pusignan (D302) et Janneyrias (D517), les infrastructures de 2013 étant large.

Ce scénario ne permettrait de **répondre que partiellement aux besoins**. En effet, des voies réservées ne pourraient pas être aménagées sur le reste du parcours jusqu'à Crémieu, notamment au niveau de la traversée de Pont-de-Chérucy (D517), point noir de congestion sur l'itinéraire, en raison des contraintes de voirie et de la proximité des habitations. **Cette alternative a donc été écartée assez tôt au stade des études préalables.**

Bien que cette solution éviterait l'impact environnemental sur l'emprise CFEL, elle ne permettait pas de proposer un service suffisamment

efficace, en termes d'alternative sérieuse à la voiture individuelle. L'option visant à ne pas utiliser l'emprise CFEL a rapidement été écartée.

Les alternatives étudiées en termes de mode, via l'emprise CFEL : BHNS (bus à haut niveau de service) et tramway

Les scénarios ont été analysés selon les critères suivants :

- > Fréquentation à l'horizon 2030
- > Temps de parcours entre Crémieu et Lyon
- > Exploitabilité, impact sur les terminus existants et cohabitation TCSP / voie verte
- > Environnement : impact sur l'environnement (énergie utilisée, imperméabilisation chaussée), durabilité matériel et infrastructure et nombre de voitures économisées
- > Coûts de construction et d'exploitation

Un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) via l'emprise CFEL avec correspondance à Meyzieu

Ce scénario proposait la création d'une infrastructure de type BHNS sur les emprises de l'ancien CFEL, entre Crémieu et Meyzieu. Pour se rendre à Lyon, les usagers devaient descendre du BHNS à Meyzieu ZI pour emprunter le tramway T3 du réseau TCL.

Ce scénario offrait deux opportunités :

- > Il était sans impact sur l'exploitation du T3.
- > Il était légèrement moins onéreux.

Cependant, **ce scénario a été écarté** car :

- > Il proposait un temps de parcours de 6 à 7 minutes supplémentaires par rapport au scénario sans correspondance.
- > Il représentait une moindre attractivité en raison du temps de parcours mais également de la correspondance imposée à Meyzieu ZI (conditions de voyage) et de l'image renvoyée par le mode Bus. En effet, la fréquentation estimée était divisée par 3 par rapport au scénario retenu.
- > Il ne permettait pas d'évolution ultérieure vers une desserte directe vers Lyon puisqu'il obère la possibilité d'une liaison sans correspondance à terme.
- > La contrainte foncière autour de Meyzieu ZI rendait complexe l'accès entre l'emprise CFEL et la gare routière de Meyzieu ZI.

Un tramway via l'emprise CFEL avec correspondance à Meyzieu ZI

Ce scénario prévoyait la création d'une infrastructure de tramway sur les emprises de l'ancien CFEL, entre Crémieu et Meyzieu. Pour se rendre à Lyon, les usagers devaient descendre du tramway régional à Meyzieu ZI pour emprunter le tramway T3 du réseau TCL.

Ce scénario offrait deux opportunités :

- > Il était sans impact sur l'exploitation du T3.
- > Il permettait une évolution vers une desserte directe (sans correspondance) entre Crémieu et Lyon, à plus long terme.

Cependant, **ce scénario a été écarté** car :

- > Il proposait un temps de parcours de 6 à 7 minutes supplémentaires par rapport au scénario sans correspondance.
- > Son Coût est quasiment identique au scénario retenu pour une moindre attractivité en raison de la correspondance. En effet, la fréquentation estimée était divisée par 2 par rapport au scénario retenu.

- > Il était moins lisible pour les usagers.
- > La contrainte foncière autour de Meyzieu ZI rendait complexe l'aménagement d'un terminus proche de Meyzieu ZI sans impacter les infrastructures de T3 et de Rhônexpress

Les alternatives de terminus à l'Est

Deux terminus ont été étudiés à l'Est : Pont-de-Chérucy – Tignieu-Jamezieu, d'une part et Crémieu – Villemoirieu d'autre part. L'analyse a porté sur plusieurs critères :

- > La desserte : les études préalables ont montré qu'un terminus dans le secteur de Crémieu permettrait de desservir 12 000 personnes (habitants + emplois) de plus qu'avec un terminus dans le secteur de Tignieu-Jamezieu.
- > De plus, le terminus dans le secteur de Crémieu se situe dans un secteur un peu moins congestionné et plus propice aux rabattements.
- > Enfin, le terminus dans le secteur de Crémieu contribue à une meilleure structuration urbaine à l'échelle de la boucle du Rhône en Dauphiné

Ces arguments ont largement compensé les aspects moins vertueux d'un **terminus à Crémieu** :

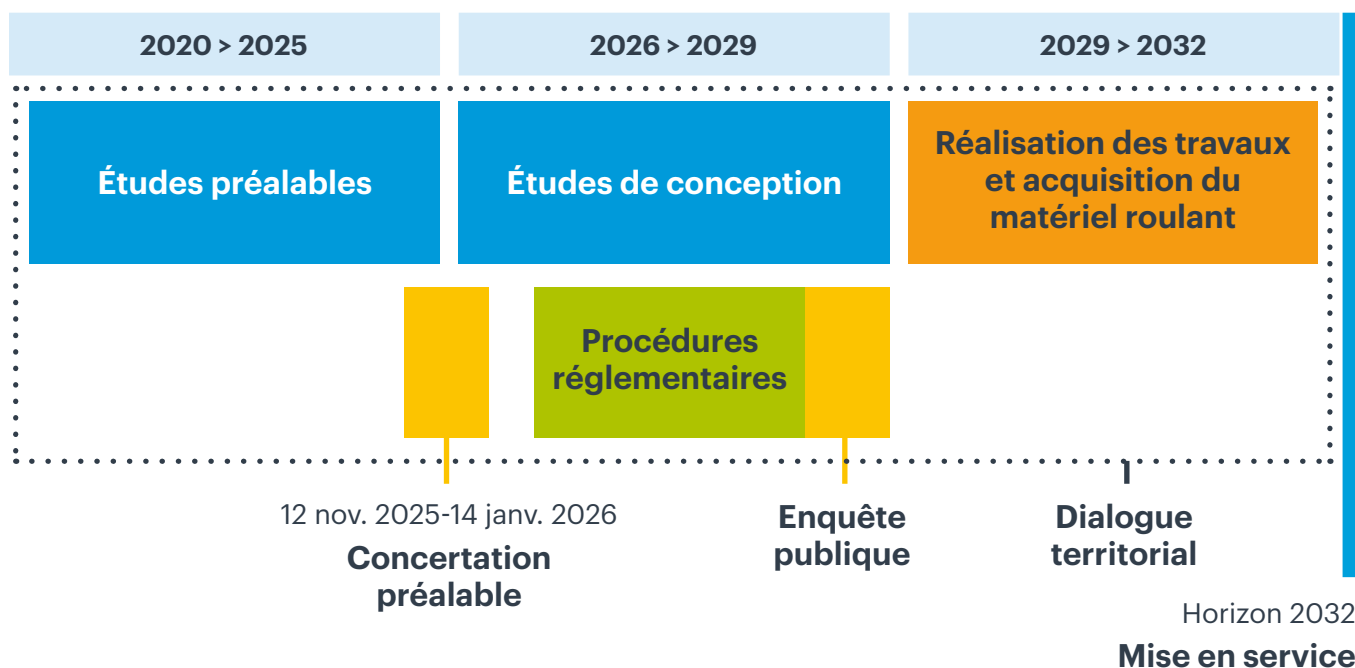
- > Le coût : Crémieu, plus éloigné, présente un coût supérieur en construction et en exploitation.
- > L'impact sur l'urbanisme : Crémieu, plus éloigné, présente un risque plus important d'accentuation de l'étalement urbain. Une maîtrise foncière, via les règles édictées par les documents d'urbanisme, permet cependant d'éviter ce risque.
- > Les contraintes environnementales : Crémieu, plus éloigné, implique de traverser l'espace naturel sensible (ENS) du Marais de la Besseye et de longer le Marais de la Léchère. Cependant l'emprise existante du CFEL étant déjà présente dans ces espaces, le risque est limité. Des études spécifiques devront être menées pour mieux caractériser les impacts et identifier les mesures éventuelles.

Les alternatives présentées, d'une efficacité et d'une attractivité moindres, ne permettant pas de répondre pleinement aux enjeux du territoire, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les partenaires privilégient un tramway direct Crémieu-Lyon, sans correspondance à Meyzieu (c'est-à-dire, sans nécessité de changer de tramway) via l'emprise CFEL.

5. Le calendrier et le coût du projet



5.1 le calendrier



FOCUS : LES PROCÉDURES AUXQUELLES LE PROJET EST SOUMIS

Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, le projet fera notamment l'objet d'une évaluation environnementale au titre de l'article R.122-2 du code de l'environnement. Celle-ci sera probablement sollicitée au titre des réglementations sur les espèces protégées, la loi sur l'eau et pour les défrichements.

Si des acquisitions foncières s'avéraient nécessaires, il sera également soumis à déclaration d'utilité publique (qui emporterait alors mise en compatibilité des documents d'urbanisme si besoin).

L'ensemble des autorisations nécessaires au projet pourrait faire l'objet d'une enquête publique unique.

5.2 Le coût

Le projet est estimé à ce jour à environ **250 millions d'euros**. Les coûts sont précisés à chaque phase d'études, avec l'évolution du projet et à mesure que son niveau de précision augmente. Le projet est porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes avec des contributions foncières, financières et techniques des principaux partenaires.

6. Les acteurs du projet

6.1 Le maître d'ouvrage

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 linéaire.

6.2 Les partenaires

Le projet est réalisé avec l'appui foncier, technique et financier :

- > De **L'État** ;
- > Des Départements de l'**Isère** et du **Rhône** qui mettent à disposition de la Région l'emprise historique de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) entre Crémieu et Meyzieu ;
- > De **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** ;
- > De la **communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné** et la **communauté de communes des Balcons du Dauphiné**.

Le projet implique également l'ensemble des acteurs locaux concernés, notamment **les communes**, les intercommunalités, les **syndicats en charge des SCOT**, ainsi que du soutien du syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise (**SMTAML**) et du Département de l'**Ain**.

Le projet fait ainsi l'objet de nombreuses instances techniques et politiques qui se réunissent régulièrement sous le pilotage de la Région Auvergne-Rhône-Alpes (voir présentation des instances en Annexe).

Comité de suivi de février 2025



7. Et après la concertation ?

À l'issue de la concertation préalable, Denis Cuvillier, garant de la CNDP, disposera d'un délai d'un mois pour rendre son **bilan, qui prendra en compte l'ensemble des contributions**, avis et questions formulés au cours de la concertation. Il transmettra ensuite ce bilan au maître d'ouvrage, qui le publiera sans délai sur l'espace numérique du projet (articles L. 121-16-1 et R. 121-23 du Code de l'environnement). Ce bilan sera également consultable sur le site de la CNDP.



Au plus tard dans un délai de 2 mois après la publication du bilan du garant, le maître d'ouvrage **rédigera un document, rendu public, qui présentera les enseignements** qu'il tire de la concertation et la manière dont il en tiendra compte dans la suite du projet.

Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, ces deux documents figureront dans le dossier d'enquête publique.



Le maître d'ouvrage rédigera un document, rendu public, qui présentera les enseignements qu'il tire de la concertation et la manière dont il en tiendra compte dans la suite du projet. »

8. Annexes



Annexe n°1 : Tableaux de répartition des modes de transports des habitants

Tableau : Répartition des modes de transports des habitants tous motifs de déplacements confondus

Source : Enquête « Ménage Déplacements Lyon 2015

	Voiture	TC	Vélo	Marche	Autre
Pont-de-Chéruy, Tignieu-Jameyzieu, Charvieu-Chavagneux	65%	3%	2%	30%	1%
Anthon, Chavanoz, Janneyrias, Villette d'Anthon	77%	5%	0,2%	17%	1%
Isle Crémieu Nord (St-Romain de Jalionas - La Balme)	67%	6%	1%	22%	3%
Isle Crémieu Sud (Crémieu - Frontonas)	68%	5%	2%	25%	0%
Plaine de l'Ain Sud (PIPA)	74%	7%	1%	16%	2%
Lyon - Villeurbanne	26%	26%	3%	45%	1%
Nord-Isère	69%	8%	1%	20%	2%

Tableau : Répartition des modes de transport pour le motif « domicile-travail »

Source : INSEE, recensement Filosofi 2017

	VP	TC	Velo	MAP	Autre
Pont-de-Chéruy, Tignieu-Jameyzieu, Charvieu-Chavagneux	86.2%	5.2%	0.7%	3.7%	4.1%
Anthon, Chavanoz, Janneyrias, Villette d'Anthon	88.7%	4.7%	0.4%	2.3%	4%
Crémieu Nord	91%	1.9%	0.6%	1.9%	4.6%
Crémieu Sud	88%	4.1%	0.5%	2.8%	4.9%
Plaine de l'Ain Sud	86.4%	4.9%	0.7%	2.3%	5,7%
Lyon - Villeurbanne	35.6%	38.8%	7.4%	13.5%	4.7%

Annexe n°2 : Instances politiques du projet

COPIL restreint	Région État	Isère Rhône	SYTRAL Mobilités Métropole de Lyon CC Est Lyonnais	CC Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné CC Balcons du Dauphiné
COPIL Élargi	= COPIL Restreint +			<i>Meyzieu, Jonage, Pont-de-Chérucy, Saint-Romain-de-Jalionas</i>
	SMTAML	Pusignan	Tignieu-Jameyzieu	
	SYMBORD	Janneyrias	Villemaurieu	<i>Communes traversées par l'emprise, sans station/dépôt, qui peuvent être associées en tant que de besoin</i>
	SEPAL	Charvieu-Chavagneux	Crémieu	
Comité de suivi	= COPIL Élargi +			
	Chamagnieu	Siccieu-Saint-Julien-et-	Jons	
	Hières-sur-Amby	Carisieu	Colombier-Saugnieu	
	Vernas	Dizimieu	Villette-d'Anthon	
	Leyrieu	Trept	Anthon	
	Veyssilieu	Saint-Hilaire-de-Brens	Chavanoz	
	Panossas	Moras	CA Porte de l'Isère	
	Annoisin-Chatelans	Chozeau	Satolas-et-Bonce	

NOTES



Informez-vous et participez en ligne
expression.auvergnerrhonealpes.fr



En partenariat avec



et avec toutes les communes et acteurs locaux