

## Rencontre de proximité Charvieu-Chavagneux Compte-rendu

**Date :** samedi 22 novembre 2025 de 9h à 12h

**Lieu :** marché de Charvieu-Chavagneux

**Nombre de participants :** environ 50 participants

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

L'équipe projet de la Région était présente sur le marché de Charvieu-Chavagneux le samedi 22 novembre. Pour présenter le projet et inviter à participer à la concertation, les intervenants disposaient de panneaux de présentation du projet ainsi que de différents supports (dépliant, dossier de concertation). Des « fiches avis » étaient également disponibles afin de recueillir les contributions écrites du public rencontré.

Cette troisième rencontre de proximité à Charvieu-Chavagneux a permis d'échanger avec plus de 50 personnes : une population mixte (retraités, familles) était présente, dont des habitants de Charvieu-Chavagneux et des communes aux alentours, plusieurs élus, dont le maire (une quinzaine de personnes au total). Comme lors des rencontres de proximité de Crémieu et de Pusignan, l'association PARFER était également présente. Parmi les participants, hormis les élus, pas ou peu de personnes étaient venues spécifiquement pour la rencontre. 5 fiches ont été recueillies.

La majeure partie des personnes rencontrées avait entendu parler du projet depuis de nombreuses années et souhaitait en savoir davantage notamment sur le projet actualisé, présenté en concertation. Les contributions et questions du public sont synthétisées par thème dans le présent compte-rendu.



## Un projet attendu

La majorité des participants a exprimé une forte attente quant à la réalisation du projet. Les premiers questionnements des participants ont souvent porté sur la **date de mise en service de la nouvelle ligne de tramway**. Alors que certains sont confiants sur l'avancement du projet, d'autres sont sceptiques, exprimant des doutes sur la date annoncée voir sur son aboutissement. **Le calendrier jusqu'à la mise en service du projet est jugé trop long.**

- ▶ « C'est pour quand ? »
- ▶ « Depuis le temps qu'on en parle. »
- ▶ « Le calendrier est-il faisable ? »
- ▶ « 38 ans que je l'attends. »
- ▶ « Tout le monde le veut ! »
- ▶ « Le projet est-ce qu'il va vraiment se faire ? »
- ▶ « Je serai la première à signer s'il se fait. Mais il ne va pas se faire. »
- ▶ « C'est super on le prendra (...) Il faut être patient ! On a hâte ! »
- ▶ « Mon programme électoral doit prendre en compte la réussite du projet ? »

## Réponse de la Région

La Région rappelle qu'elle n'a repris le projet qu'en 2020 et a depuis mené des études préalables, en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires, permettant de s'assurer de l'opportunité et de la faisabilité du projet, avant de présenter le projet en concertation préalable. Conformément au code de l'environnement, après la concertation, et à la suite du bilan du garant, la Région délibérera sur la poursuite ou non du projet. Si la décision de poursuivre le projet est prise, le projet fera l'objet - entre 2026 et 2029 - d'études de conception détaillées et de procédures réglementaires en vue de l'obtention des autorisations réglementaires. Ces dernières devraient être délivrées en 2029, à l'issue d'une étape d'enquête publique et permettraient de démarrer les travaux. La mise en service est prévue à l'horizon 2032.

## Les objectifs et enjeux du projet

Les participants ont indiqué qu'actuellement, pour se rendre à Lyon, ils utilisent leur voiture jusqu'à Meyzieu où ils empruntent le tramway T3. Face à ce constat, **une majorité des personnes rencontrées s'est exprimée en faveur du projet, soulignant les bénéfices qu'il apportera** : facilité de déplacement, gain de temps, désengorgement des axes routiers (notamment à Pont-de-Chéruy), desserte plus large du bassin (Villette-d'Anthon notamment), enjeux écologiques (décarbonation des transports), plus grande liberté de déplacement pour les jeunes générations.

- ▶ « Aujourd'hui on prend la voiture. »
- ▶ « Meyzieu est déjà saturée, le projet est utile car sinon l'alternative c'est la voiture. »
- ▶ « Dépêchez-vous, qu'on arrête d'aller à Meyzieu ! ».

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

- ▶ « Il faut décongestionner les routes, c'est indispensable avec les EPR. »
- ▶ « C'est bien pour la pollution, la décarbonation des transports. »

### Le coût et le financement

Certains participants ont questionné la Région sur le financement du projet, considérant ce sujet comme susceptible de bloquer le projet. D'autres interrogations ont porté sur l'impact du projet sur les impôts ou la taxe foncière. Une question a en particulier porté sur le financement des parkings-relais.

- ▶ « Niveau financement c'est bon ? »
- ▶ « Les parkings seront à la charge des communes ? Ceci conduirait à une augmentation des impôts ? »

#### Réponse de la Région

Le projet est estimé en études préalables à environ 250 millions d'euros. Les coûts sont précisés à chaque phase d'études. Le projet, incluant la création des parkings relais, est porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes avec des contributions foncières, financières et techniques des principaux partenaires. Grâce à la gestion rigoureuse de ses finances, la Région porte ses projets sans augmenter les impôts.

### La nouvelle ligne de tramway

La nouvelle ligne de tramway a fait l'objet de questionnements. Les modalités **d'intersection de la ligne de tramway** avec les routes ont attiré l'attention des participants et des craintes ont été exprimées quant à la **sécurité de ces intersections**. L'insertion de la ligne de tramway au niveau des **ouvrages d'arts** (pont de la République notamment) a également été questionnée, l'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) étant jugée étroite par endroits. Une crainte vis-à-vis de l'emprise du projet sur le foncier agricole a également été exprimée à plusieurs reprises.

- ▶ « Il va piller toutes les terres agricoles ? »
- ▶ « C'est une bonne chose de reprendre le tracé du CFEL existant »
- ▶ « Dommage ça ne va pas à l'aéroport. »
- ▶ « Aurez-vous une largeur suffisante pour le passage du tramway et de l'itinéraire cyclable ? Je pense notamment au pont de la République. »

#### Réponse de la Région

La Région rappelle que les emprises de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), entre Crémieu et Meyzieu, appartiennent aux Départements du Rhône et de l'Isère, qui les ont préservés et les mettent à disposition de la Région pour le projet.

La Région indique également que des parkings-relais (P+R) sont prévus à proximité de chaque nouvelle station et qu'un site de maintenance et de remisage (SMR) est envisagé proche du terminus de la ligne. Des échanges avec les acteurs locaux sont en cours pour identifier plus précisément les emplacements des P+R et du SMR. L'objectif est d'avoir le moindre impact sur les terres agricoles en privilégiant des sites

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

déjà artificialisés non utilisés, lorsque cela est possible. 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 des P+R et du SMR. En lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région.

La nouvelle ligne de tramway croiserait plusieurs routes départementales et voiries communales. Il est précisé que les intersections feraient l'objet d'aménagements adaptés à chaque environnement, sur le modèle du Tramway T3, assurant la sécurité de l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, usagers des cars et bus, automobilistes, et bien sûr les usagers du tramway. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études se poursuivront pour préciser les mesures à chaque type d'intersections ainsi que les impacts sur la circulation et les solutions pour les limiter, en lien avec les gestionnaires de routes et voiries.

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

### L'exploitation

Certaines questions ont porté sur la phase exploitation, c'est-à-dire une fois les travaux réalisés et la liaison mise en service : la **capacité de l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon** à supporter une nouvelle ligne de tramway en complément des lignes T3, T7 et Rhônexpress, la **tarification** du tramway et des parkings relais. Une habitante a proposé d'ouvrir la possibilité aux cyclistes **d'emporter leur vélo dans le tramway**.

- « Le problème avec la géographie de Lyon c'est l'empiètement sur trois départements, il faut que la tarification soit cohérente. »

### Réponse de la Région

Les études de conception, après la concertation, permettront de préciser les modalités d'insertion et d'exploitation de ce nouveau tramway sur l'infrastructure Meyzieu-Lyon utilisée à ce jour par d'autres lignes (T3 et Rhônexpress notamment).

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

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

Des questions sur la localisation des futures stations prévues à Charvieu-Chavagneux ont été posées et les participants ont souligné que les stations leur semblent **bien positionnées**. Un contributeur a souligné l'intérêt d'une nouvelle station au niveau du rond-point du Petit-Prince, proposée dans le projet, en raison de la forte dynamique du quartier alentour.

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

Certains habitants interrogent toutefois la possible surfréquentation des routes traversant les petites communes pour accéder aux nouvelles stations, comme Hières-sur-Amby ou Chavanoz, soulignant des difficultés de circulation déjà existantes. Enfin, le dimensionnement et l'accès aux parkings relais a été soulevé, en particulier les accès nord/sud qui pourraient générer des engorgements.

- ▶ « L'emplacement des stations est certain ? »
- ▶ « Il y aura combien de places au parking de Charvieu ? »
- ▶ « La gare de Janneyrias est belle, on va la détruire ? »
- ▶ « A Chavanoz, il y a une route de campagne très dangereuse, comment sera-t-elle empruntée pour aller au tram ? »

### Réponse de la Région

La Région précise que le nombre et la localisation des stations visent à capter un maximum de personnes en mobilité active (marche, vélo) dans les centralités, et en voitures et cars depuis et vers les alentours via des routes structurantes, tout en garantissant une efficacité de desserte permettant de rejoindre Lyon en moins d'une heure. Ces sujets ont fait de nombreuses études et discussions avec les acteurs locaux, le dernier échange datant de cet été, sans pour autant être gravés dans le marbre. La Région ajoute qu'elle reste en effet ouverte aux suggestions pour améliorer ce maillage.

En raison de sa forte population, d'une centralité forte d'une part (y compris avec Pont-De-Chéruf), et de la proximité de grands axes d'autre part, la commune de Charvieu-Chavagneux serait desservie par deux stations de tramway, chacune avec un parking relais de taille adaptée à sa fonctionnalité.

La station Charvieu Centre est envisagée sur l'emprise du CFEL, à proximité de la place du marché. L'implantation de cette station, en cœur urbain, impliquerait de limiter les rabattements en voiture, compte tenu des accès routiers congestionnés, peu dimensionnés et traversant les centres urbains. Le besoin en places de stationnement automobile est estimé à environ 200 places à horizon 2040.

La station Charvieu Petit Prince est envisagée sur l'emprise du CFEL, à proximité du rond-point du Petit Prince. Cette station permettrait une desserte de proximité en modes actifs (vélo, marche) et 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 territoire 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 de parkings pour les deux stations et travailler sur les axes de rabattement. Un travail sera également mené avec le Département de

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

l'Isère et les acteurs locaux concernant le dimensionnement des accès routiers vers les nouveaux parking-relais.

Enfin, la Région indique que le projet envisage de conserver au mieux les vestiges de l'ancien CFEL, particulièrement les gares, lorsque cela n'empêche pas sa réalisation technique.

### L'aménagement de l'itinéraire cyclable

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

- « Route dangereuse à vélo aujourd'hui, c'est bien de faire une voie. »

A l'échelle locale, l'aménagement de l'itinéraire cyclable sur le pont de la rue de la République a interrogé.

- *Ils vont devoir démolir le pont de la République pour faire passer la piste cyclable ? Idem au niveau du lac ?*

### Réponse de la Région

La Région précise que l'itinéraire cyclable prévu le long du tramway, serait accessible à tous les modes actifs (piétons et vélos). Cet aménagement serait d'une largeur de 3 mètres et longerait la nouvelle infrastructure de tramway (lorsque les emprises le permettent). Certains franchissements d'ouvrages d'arts nécessiteront cependant des approfondissements (expertises d'ouvrage d'art,...) dans la suite des études, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, mais le pont de la rue de la République serait bien sûr conservé.

### Les impacts pressentis

Les échanges avec les participants ont mis en lumière une **crainte liée au risque de dégradation du cadre de vie** avec l'arrivée du tramway. D'autres, alors qu'ils confirmaient l'attractivité du projet, soulignaient toutefois avec appréhension que l'arrivée du tramway impliquerait une **pression économique sur le foncier immobilier**.

- « Qu'en est-il de l'augmentation du prix de l'immobilier et de la capacité des ménages à faibles revenus à rester dans le secteur ? Qu'en est-il des infrastructures nécessaires pour accueillir de nouveaux habitants (écoles, etc.) ? »

Par ailleurs, des riverains expriment quelques craintes en ce qui concerne les **nuisances** qui pourraient être générées par le passage du tramway.

- « Qu'en est-il des maisons le long du chemin de fer ? ».

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

- « J'ai une entreprise de bien être au niveau de Charvieu Petit Prince, quelle sera la fréquence du tramway en heure de pointe ? Pour savoir s'il y aura des nuisances ? »

### Réponse de la Région

A ce stade, les études préalables ont permis d'identifier l'ensemble des enjeux liés au projet soumis à concertation. A l'issue de concertation, si la décision est prise de poursuivre le projet, les études de conception permettront d'évaluer plus précisément les impacts (environnement, foncier, socio-économiques, cadre de vie, trafic, etc.) et les mesures à mettre en place.

Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région appliquera strictement le cadre réglementaire. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception préciseront les mesures nécessaires, comme la mise en place de systèmes anti-vibratiles dans les zones résidentielles, ou encore l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit.

### L'information et la concertation

La présence de la Région sur le marché de Charvieu-Chavagneux a été accueillie positivement et les personnes rencontrées ont remercié les intervenants pour l'information fournie. Plusieurs participants, dont des associations, ont récupéré une liasse de dépliants de présentation du projet et de la concertation pour les diffuser dans leurs réseaux respectifs. L'association PARFER a réitéré son enthousiasme quant à cette période de concertation, qui permet de présenter au grand public le projet qu'elle soutient depuis longtemps. Certains contributeurs ont toutefois été sceptiques vis-à-vis du dispositif de concertation ou ont interrogé l'utilité de la concertation préalable.

- « Ça va vraiment servir à quelque chose que je mette mon avis ? »
- « Mais pourquoi la concertation ? Le projet il est nécessaire, on n'en a pas besoin ! »

### Réponse de la Région

La concertation préalable du projet de liaison-Lyon par Meyzieu, souhaitée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes vise à associer le public à l'élaboration du projet. C'est une étape importante dans la vie du projet puisqu'elle sert à débattre de l'opportunité du projet avec le grand public et d'enrichir le projet afin de répondre au mieux aux attentes et enjeux locaux.

A l'issue de la concertation et suite au bilan qui en sera rédigé par le garant de la concertation, la Région rédigera un document, rendu public, qui présentera les enseignements qu'elle tire de la concertation, notamment sa décision de poursuivre ou non le projet, en lien avec les avis recueillis lors de la concertation.