



CESER - Commission Transports

Compte-rendu

Date : le lundi 3 novembre 2025 de 10h à 11h

Lieu : Hôtel de Région (Lyon)

Nombre de participants : environ 20 participants (membres de la Commission transport du CESER)

Les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Frédéric Aguilera, Vice-Président délégué aux transports
- Gautier Rouhet, Directeur Adjoint des projets d'infrastructure de mobilité
- Franck Gimenez, Chef de projet
- Coline Grégoire, Référente concertation

Le garant de la concertation

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

Le diaporama présenté lors de la Commission transport est accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « médiathèque »](#).

Introduction

Le Président de la Commission transport du CESER ouvre la séance et indique que celle-ci commencera par une présentation, suivie d'un temps d'échanges, sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu.

Frédéric Aguilera, Vice-Président délégué aux transports de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, remercie les membres de la Commission pour leur présence. Il remercie également Denis Cuvillier, garant nommé par la CNPD d'être présent. Il explique avoir convenu avec M. Cuvillier de l'intérêt d'évoquer le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu au sein de cette Commission Transport du CESER, dans la mesure où ses membres maîtrisent parfaitement les enjeux de ce type de projet. A ce titre, il indique qu'il lui semble important d'avoir le point de vue spécifique de la Commission sur le projet.

Il rappelle que la liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu est un projet majeur pour la Région qui a souhaité donner la priorité aux mobilités décarbonées ces dernières années. Il indique également que c'est un projet discuté depuis de longues années, très attendu par le territoire. Il souhaite donc que, grâce à la concertation, le projet puisse avancer de manière significative.

Denis Cuvillier, garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), rappelle d'abord que cette concertation relève d'une démarche volontaire de la Région, qui a choisi de la placer sous l'égide de la CNDP. Il précise que sa mission couvre l'ensemble du processus, depuis la préparation jusqu'à la clôture de la concertation. Il rappelle ensuite le statut de la CNDP, un organisme indépendant, non rattaché à un ministère et neutre vis-à-vis du projet et du maître d'ouvrage. Par conséquent, il précise que son rapport final – qu'il devra remettre dans le mois suivant la clôture de la concertation – ne portera aucun jugement sur le fond du projet. Il ajoute que le travail s'effectue en toute transparence, les échanges avec l'équipe projet étant consignés dans des notes annexées au bilan final.

Il insiste ensuite sur l'importance de l'argumentation dans une concertation, distincte d'un référendum. Il invite donc les participants à exprimer leurs positions en exposant les conditions ou arguments qui motivent leur avis, qu'il soit favorable ou défavorable. Il rappelle également deux principes fondamentaux de la CNDP : l'égalité de traitement de toutes les contributions et l'inclusion de tous les publics. À ce titre, la concertation

prévoit des dispositifs spécifiques pour différents groupes, comme les associations, le monde économique ou les personnes en situation de handicap.

Il rappelle enfin que le Code de l'environnement prévoit deux temps obligatoires de participation du public : la participation « amont », éventuellement confiée à la CNDP – ce qui est le cas pour le projet de liaison Crémieu – Lyon, puis, en cas de poursuite du projet, une enquête publique constituant la participation « aval », conduite sous l'autorité du tribunal administratif.

Première partie – Présentation de la concertation et du projet

- **La concertation** est présentée par la Région sur la base du [diaporama](#).
- Le gabarit des cahiers d'acteurs évoqué en séance est accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « cahiers d'acteurs »](#).
- **Le projet** est présenté par la Région sur la base du [diaporama](#).

Deuxième partie – Temps d'échanges

Principales thématiques abordées

- Maîtrise foncière
- Modalités d'exploitation et d'insertion
- Calendrier
- Accueil du projet par le territoire
- Fréquentation
- Financement

- **Le Président de la Commission** remercie les services pour leur présentation et s'interroge sur les emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet. Il souhaite savoir si la Région dispose de l'ensemble de la maîtrise foncière.

La Région précise que l'essentiel du tracé se situe sur une emprise ferroviaire existante entre Crémieu et Meyzieu, appartenant aux Départements de l'Isère et du Rhône. Cette emprise sera mise à disposition de la Région par les deux Départements, dans la mesure où elle est réservée depuis longtemps pour ce 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, à proximité de l'emprise CFEL et de la D75. Des échanges avec les acteurs locaux sont en cours pour identifier plus précisément les emplacements des P+R et du SMR. 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.

- **Le Président de la Commission** interroge la Région sur l'intégration du tramway avec le réseau de SYTRAL Mobilités et souhaite savoir si, à termes, le tramway sera exploité par SYTRAL Mobilités.

La Région indique que des études sont menées actuellement sur les conditions d'exploitation, conjointement avec SYTRAL Mobilités. Les études de conception, après la concertation, permettront de préciser les modalités d'insertion et d'exploitation de

ce tramway sur l'infrastructure Meyzieu-Lyon utilisée à ce jour par le tramway T3 notamment.

Aujourd'hui, la Région est la seule entité compétente pour porter ce projet. En effet, celui-ci se situe pour partie en dehors du ressort territorial de SYTRAL Mobilités (qui ne peut donc organiser un service de transport public en dehors du territoire du Rhône).

- [Un représentant de la CPME](#) interroge la Région sur la longue durée de ce projet, alors même que les emprises existent.

La Région indique qu'historiquement, l'absence d'accord entre les acteurs a bloqué le projet et que la Région n'a repris le projet que depuis 2020. De plus, le temps long s'explique par l'ensemble des études, procédures réglementaires, concertations, coordinations multi-acteurs, etc. Dans d'autres pays, ces phases administratives seraient réduites de moitié, mais en France le système est pensé pour être protecteur et démocratique.

- [Un représentant de la Mutualité Française](#) interroge la Région sur l'acceptabilité du projet par le territoire et le risque de recours judiciaires sur le projet.

La Région indique que le projet est complexe mais qu'il bénéficie d'une bonne acceptabilité, notamment de la part des élus locaux. La concertation préalable, permettra d'évaluer l'acceptabilité du point de vue des habitants.

Cependant, tout projet peut faire l'objet d'un recours judiciaire, qui est un facteur ralentissant, même pour des projets qui paraissent pertinents pour le plus grand nombre.

Les étapes de concertation sont donc indispensables pour faire comprendre le projet, répondre aux questions et le faire évoluer de sorte qu'ils répondent aux attentes et besoins des territoires.

- [Un représentant de l'UNICEM](#) interroge la Région sur les hypothèses de fréquentation.

La Région indique que la modélisation prévoit une fréquentation d'environ 14 000 voyages/jour à horizon 2032 et 15 000 voyages/jour à horizon 2040. Ces estimations sont basées sur l'outil de modélisation Modely (Grand Lyon et alentours), qui prend en

compte l'évolution démographique et des déplacements depuis 2015. Une nouvelle grande enquête sur les déplacements est en cours et permettra de mettre à jour le modèle et donc les estimations de fréquentations du projet.

Ces éléments figurent dans les études socio-économiques, qui seront approfondies dans les phases suivantes du projet.

- **Un représentant de la CFDT** interroge le financement du projet.

La Région indique qu'à ce stade, les études préalables sont financées à 80% par la Région. Les modalités de financement pour la suite des études et les travaux restent encore à discuter avec les partenaires du projet, mais la part régionale restera majoritaire.

- **Le Président de la Commission** souhaite savoir si l'emprise existante est suffisante pour un gabarit à 2x2 voies sur l'ensemble du tracé.

La Région indique qu'en raison de la faible largeur de l'emprise, le projet prévoit la création d'une voie unique sur plus de 17 km. Pour assurer une exploitation fluide du tramway, des voies d'évitement « voies doubles » seront 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. Des voies doubles sur l'ensemble du tracé auraient nécessité de larges acquisitions foncières, ce qui n'est pas le souhait de la Région.

Conclusion

Le Président de la Commission clôt le temps d'échanges et indique aux membres que, s'ils souhaitent poser des questions, ils peuvent les adresser par mail à la Région qui y répondra.