

Réunion publique de clôture

Compte-rendu

Date : Lundi 12 janvier 2026 de 19h à 21h

Lieu : Gymnase David Douillet à Charvieu-Chavagneux

Nombre de participants : 295

Les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

En tribune

- **Jean-Pierre Girard**, Conseiller régional en charge du projet de liaison
- **Gautier Rouhet**, Directeur adjoint des projets d'infrastructure de mobilité
- **Franck Gimenez**, Chef de projet
- **Coline Grégoire**, Chargée de la concertation

Lors du forum

- **Damien Favier**, Chargé d'opérations
- **Line Romdhane**, Chargée d'environnement
- **Louis Zana**, Chargé de communication et de relations riverains
- **Louise-Marie Cabal**, Chargée de communication et de relations riverains

Avec l'appui de Setec, bureau d'études techniques

- **Alexis Dereux**, Ingénieur transport
- **Pauline Teppe**, Ingénieure transport
- **Yann Souk**, Chargé de projet

Le garant de la concertation

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

La modératrice

- **Aurélie Picque**, PARIMAGE

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

Introduction

Gérard Dezempte, maire de Charvieu-Chavagneux, ouvre la réunion de clôture de la concertation préalable en remerciant les participants, la Région Auvergne-Rhône-Alpes et les partenaires institutionnels pour leur engagement. Il rappelle l'historique du projet et les efforts de longue date menés par les acteurs publics pour préserver l'emprise ferroviaire. Il salue la décision de la Région de financer majoritairement ce projet structurant pour le territoire, soulignant que les communes ne pouvaient en assumer seules le coût. Il affirme l'implication des élus locaux et précise que la communauté de communes a anticipé les moyens nécessaires, notamment pour l'aménagement des abords des stations et l'accueil des usagers. Il conclut en exprimant sa volonté de poursuivre une collaboration étroite avec la Région afin d'assurer la réussite du projet.

Aurélié Picque, modératrice, présente les intervenants, l'ordre du jour et rappelle les objectifs de la réunion.

Une vidéo de Frédéric Aguilera, Vice-président délégué aux transports, est diffusée, celui-ci n'ayant pas pu assister à la réunion de clôture.

Frédéric Aguilera, Vice-président délégué aux transports, rappelle que le projet de liaison est attendu depuis de nombreuses années sur le territoire et que la Région s'en est saisie à partir de 2020, considérant l'échelle régionale comme la plus pertinente pour un projet traversant plusieurs départements et intercommunalités. Il inscrit ce projet dans une stratégie globale de développement des mobilités, en cohérence avec le SERM lyonnais. Il réaffirme l'intérêt que porte la Région à ce projet, tout en soulignant la nécessité d'une écoute attentive des enjeux locaux. Il précise que le projet requiert la poursuite d'études approfondies et de réflexions avec les acteurs locaux notamment. Il met en avant le rôle central de la concertation préalable et l'importance de recueillir l'avis des habitants, avec l'appui du garant, afin d'enrichir et d'affiner le projet. Il indique enfin que des phases complémentaires de dialogue seront nécessaires, notamment sur les aménagements locaux tels que les accès et les stationnements.

Jean-Pierre Girard, Conseiller régional en charge du projet de liaison, ouvre son intervention en soulignant le rôle essentiel des partenaires institutionnels, dont la coopération constitue un facteur clé de l'avancement du projet. Il met en avant la maîtrise de l'emprise foncière comme un atout déterminant pour sécuriser et faciliter la poursuite des études (remerciant au passage les Départements de l'Isère et du Rhône propriétaires de l'emprise CFEL), ainsi que les différents apports techniques, fonciers et financiers des autres partenaires. Il remercie l'ensemble des élus locaux pour leur mobilisation et leur accueil lors des différentes réunions et rencontres de concertation organisées sur le territoire. Il évoque enfin l'élargissement de la concertation à de nouveaux publics, notamment les jeunes et les lycéens, avec l'appui du garant, et précise que la dynamique de dialogue devrait se poursuivre au-delà de cette première phase de concertation préalable.



Première partie – Le projet et la concertation en bref

La [vidéo de présentation du projet et de la concertation](#) est diffusée.

Franck Gimenez, chef de projet, remercie le public pour sa mobilisation durant les deux mois de concertation et souligne que le projet de liaison, intégrant tramway, stations, parkings vélos et voitures, et un itinéraire cyclable régional, semble répondre aux besoins de mobilité en transport en commun exprimés durant la concertation. Il rappelle que le programme d'études de conception intègre des mesures et solutions visant à limiter les impacts sur le cadre de vie des riverains, l'environnement, le foncier, et la circulation.

Il précise que cette réunion marque la clôture de la concertation préalable, laquelle se poursuit encore quelques jours, et rappelle les supports d'information mis à disposition du public, disponible sur [l'espace numérique](#). Il dresse un bilan des actions de concertation menées depuis le 12 novembre 2025 et replace cette procédure dans le calendrier du projet, porté par la Région depuis 2020, rappelant ainsi que les études ne sont encore qu'à un stade amont.

Enfin, il présente les prochaines étapes du projet, incluant une délibération des élus de la Région en avril 2026 sur le bilan de la concertation et la poursuite du projet (processus réglementaire), des études de conception et des procédures réglementaires et, à terme, une nouvelle phase de consultation du public dans le cadre d'une enquête publique, avant le démarrage des travaux sous réserve d'obtention des autorisations.

Deuxième partie – Retour sur la concertation

Coline Grégoire, en charge de la concertation, remercie le public pour sa forte participation, témoignant de l'intérêt porté au projet. Elle présente les actions menées durant cette concertation, avec 14 réunions organisées entre le 12 novembre 2025 et le 14 janvier 2026, associant une diversité de publics : élus, acteurs économiques, associatifs, habitants, usagers, lycéens, etc.

Elle indique que jusqu'à présent, près de 800 participants ont pris part à la concertation (*sans compter les 295 participants de la réunion de clôture*) et que 175 contributions ont été recueillies (*sans compter les compléments des deux derniers jours, atteignant*

280 contributions au total), principalement via la plateforme numérique. Elle rappelle l'engagement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes à répondre à l'ensemble des questions posées en ligne et encourage la poursuite des contributions jusqu'à la clôture de la concertation. Elle présente enfin la plateforme numérique comme l'outil central de diffusion de l'information et de recueil des avis.

Denis Cuvillier, garant de la concertation, 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 sous l'égide de 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.

Troisième partie - Présentation du forum

Franck Gimenez, chef de projet, précise que cette réunion n'a pas vocation à dresser les enseignements définitifs de la concertation, ceux-ci devant être consolidés après la période de concertation et validés par les élus régionaux. Il explique que cette réunion doit avant tout permettre de recueillir les contributions du public, la concertation n'étant pas terminée.

En termes de premiers enseignements, il indique que le projet est globalement bien accueilli et largement attendu sur le territoire, tout en suscitant certaines interrogations et préoccupations. Il précise enfin que l'ensemble des retours exprimés à date a été structuré autour de sept thématiques principales, présentées sur des panneaux mis à disposition du public.

Il détaille les principaux sujets abordés, regroupés dans ces sept thématiques :

- Opportunité : diagnostic du territoire et objectifs du projet
- Tramway : services proposés aux usagers, infrastructure, matériel et équipements
- Stations et accès : objectifs, localisation, solutions d'accès tous modes
- Itinéraire cyclable ouvert aux piétons : tracé, usages, service et aménagements
- Insertion et enjeux locaux : insertion des infrastructures et équipements, prise en compte des enjeux locaux
- Calendrier, coût, gouvernance
- Concertation préalable : dispositif et prochaines étapes

Aurélie Picque, modératrice, présente le fonctionnement de l'espace forum organisé autour de sept stands correspondant aux sept thématiques présentées ci-avant. Elle explique que les participants sont invités à circuler librement entre les stands, chacun comprenant trois types de panneaux : un rappel du contenu du projet présenté en concertation, une restitution de ce que la Région a entendu à ce stade, et un panneau destiné à recueillir de nouvelles contributions ou propositions. Elle décrit les modalités de participation proposées, notamment un exercice de priorisation à l'aide de gommettes permettant aux participants d'identifier les thématiques qu'ils jugent prioritaires, ainsi qu'un recueil d'avis et de propositions complémentaires via des post-it. Elle précise que des animateurs de la Région sont présents sur chaque stand afin d'accompagner la compréhension des panneaux et le recueil des contributions.

Restitution du forum

La restitution des contributions recueillies durant le forum a été rédigée a posteriori de la réunion. Cette restitution représente uniquement les expressions des participants à la réunion de clôture.

Les productions des participants (panneaux) sont disponibles en annexe du présent compte-rendu.

Opportunité du projet (voir annexe n°1)

Un premier panneau rappelait aux participants le **diagnostic territorial et les objectifs du projet**.

Les participants étaient ensuite invités à exprimer leurs **priorités** sur ce qui a été entendu par la Région durant la concertation préalable.

- Priorité majeure :
 - Une **congestion routière** largement exprimée, qui occasionne des **difficultés de déplacements** aux heures de pointe
- Priorités importantes :
 - Une **offre de transport** actuelle jugée **insuffisante**
 - L'**amélioration perçue des déplacements** permettant une **connexion simplifiée vers l'agglomération lyonnaise**, pour les trajets domicile-travail, la desserte des établissements scolaires et universitaires, l'accès aux soins et à la culture
 - L'attente prononcée d'un **gain significatif en temps, en fiabilité et en confort**
 - Des questionnements sur **les connexions** avec l'aéroport, la centrale du Bugey et l'agglomération berjallienne
- Priorités secondaires :
 - L'apport du projet pour l'**attractivité du territoire**, notamment l'emploi et le tourisme, souligné
 - La contribution du projet à la **décarbonation des transports et l'amélioration de la qualité de l'air**, perçue comme un point fort du projet

- Priorités moindres :

- Des interrogations sur les **effets socio-économiques du projet**, perçus comme une opportunité pour certains et une crainte pour d'autres
- **Quelques expressions défavorables** au projet jugé peu rentable car peu fréquenté, qui amplifierait l'étalement urbain et impacterait le cadre de vie

Les participants ont exprimé des **avis et propositions complémentaires**, résumés ci-après :

- Le projet est perçu comme **structurant et opportun** pour le développement des territoires concernés, en particulier en cohérence avec des projets connexes tels que l'EPR2. Il est **fortement attendu**, dans un contexte marqué par une forte demande de déplacements, une congestion routière croissante et un déficit de transports en commun dans le nord de l'Isère.
- Les contributions ont principalement porté sur trois thématiques :
 - En matière de **développement économique**, le projet est vu comme un levier pour l'emploi local, les participants appelant à privilégier le recours aux entreprises et à la main-d'œuvre du territoire.
 - Concernant les **impacts fonciers, environnementaux et sur le cadre de vie**, des inquiétudes sont exprimées quant à la pression immobilière, à l'évolution des prix et au maintien du cadre de vie et de la tranquillité des habitants, notamment à Villemoirieu et Crémieu. En parallèle, l'impact environnemental est globalement jugé positif, avec des bénéfices attendus en termes de report modal et de réduction des émissions de CO₂.
 - Enfin, le projet est perçu comme un facteur de **renforcement de l'attractivité et de l'accessibilité du territoire**, en facilitant l'accès aux principaux pôles économiques, avec une demande de desserte de l'aéroport dans utiliser le Rhônexpress, jugé trop coûteux.



Tramway : services et infrastructure (voir annexe n°2)

Un premier panneau rappelait aux participants le **service proposé aux usagers** ainsi que ce que prévoit le projet en termes **d'infrastructure, de matériel et d'équipements**.

Les participants étaient ensuite invités à exprimer leurs **priorités** sur ce qui a été entendu par La Région durant la concertation préalable.

- Priorité majeure :
 - Une forte attente exprimée sur la **tarification**, notamment en termes de coût du trajet et de cohérence et fluidité entre les modes et réseaux
- Priorités importantes :
 - Le choix du **mode tramway sans correspondance** à Meyzieu plébiscité
 - La crainte d'une **sous-estimation de la fréquentation** du tramway et de la rapide saturation des rames et équipements
 - Des craintes exprimées sur la **saturation du T3 et l'efficacité du temps de parcours du Rhônexpress**
- Priorités secondaires :
 - La **réutilisation de l'emprise du CFEL** jugée judicieuse
 - Des demandes de précisions sur les **modalités d'exploitation** : fréquence, amplitude horaire, emport des vélos, accessibilité PMR, sûreté, ...

- L'intérêt de certains pour le type de **matériel roulant**
- Des interrogations sur le choix d'une **voie unique entre Crémieu et Meyzieu** et des craintes sur les conditions d'exploitation que cela induit, limitant une amélioration de fréquence à terme
- Priorités moindres :
 - Un **tracé alternatif contournant Pusignan** proposé au nord de la commune par certains habitants, et via l'aéroport par d'autres
 - Des interrogations sur **l'opportunité d'aller jusqu'à Crémieu**, plutôt que de positionner le terminus à Tignieu-Jamezieu
 - Quelques questionnements sur le **futur exploitant** de la ligne de tramway et l'articulation avec les exploitants du réseau TCL
 - Des questionnements quant à l'implantation du **site de maintenance et de remisage**
 - Des interrogations sur **l'articulation avec les lignes existantes** entre Meyzieu et Lyon (T3, T7 et Rhônexpress) notamment en termes de cohabitation d'exploitation
 - Des questionnements sur la **desserte de ce tramway entre Meyzieu et Lyon**, avec des souhaits qu'il desserve tous les arrêts pour certains et seulement les principaux arrêts pour d'autres

Les participants ont exprimé des avis et propositions complémentaires, résumés ci-après :

- Concernant la **fréquence et la desserte**, la fréquence annoncée est jugée insuffisante en comparaison à la fréquence actuelle du T3. Les participants soulignent l'importance d'un terminus à Crémieu ainsi qu'une liaison jusqu'à Lyon directe, sans rupture de charge, afin de garantir un temps de parcours simple, rapide et compétitif face à l'automobile. Des inquiétudes sont également exprimées quant aux risques d'attente prolongée en cas de surcharge des rames.
- S'agissant du **matériel roulant et de la capacité**, il est demandé de privilégier un matériel différent de celui du Rhônexpress, jugé trop bruyant. La capacité des rames doit être dimensionnée pour répondre à la fréquentation attendue, tenant compte des communes desservies et de la croissance démographique. La

possibilité d'un matériel composé de rames doubles est évoquée afin de mieux répartir la charge et d'optimiser les coûts d'entretien.

- En matière d'**exploitation**, plusieurs participants souhaitent que la ligne soit exploitée au sein du réseau TCL, organisé par SYTRAL Mobilités, afin d'assurer une cohérence globale du réseau. Le choix de l'implantation du **site de maintenance** est également questionné, avec une préférence pour des zones industrielles ou des friches existantes.
- Enfin, sur la **tarification**, il est demandé que les tarifs restent abordables et alignés sur ceux du réseau TCL suburbain, les tarifs du Rhônexpress étant jugés dissuasifs.



Stations et accès (voir annexe n°3)

Un premier panneau rappelait aux participants les **objectifs et localisations des stations** ainsi que ce que prévoit le projet en termes d'**accès multimodaux**.

Les participants étaient ensuite invités à exprimer leurs **priorités** sur ce qui a été entendu par La Région durant la concertation préalable.

- Priorité majeure :
 - La crainte évoquée d'un **sous-dimensionnement des parkings voiture** qui pourrait générer du stationnement sauvage
- Priorités importantes :
 - Des demandes exprimées concernant le **fonctionnement des parkings** : réserver les parkings aux usagers du tramway en leur assurant la gratuité, permettre de stationner la nuit, garantir une surveillance des véhicules...
 - Des inquiétudes concernant la **congestion de certains accès routiers** aux parkings des stations
 - Des demandes fortes sur l'aménagement d'itinéraires locaux, cyclables et piétons, sécurisés pour accéder aux stations
 - De fortes attentes sur les accès en bus et cars aux stations, en créant de nouvelles dessertes locales, en adaptant les lignes existantes tout en maintenant la desserte fine actuelle du territoire
- Priorités secondaires :
 - Des réactions **confortant globalement le nombre et la localisation des stations**, particulièrement les stations de Tignieu Collège, Charvieu Centre, Charvieu Petit Prince et Janneyrias
 - La prise en compte d'une **diversité de modes d'accès aux stations** considérée comme un **point fort du projet**
 - L'importance soulignée **des accès, à bien dimensionner** pour chacun des modes
 - Des questionnements sur la **localisation et l'aménagement des parkings** : impacts fonciers, paysagers et agricoles, opportunité de parkings en ouvrage, de reconversions de sites, de mutualisations...

- Priorités moindres :

- Des questionnements sur la **localisation de la station de Crémieu**, quelques-uns la considérant trop éloignée du centre-ville et d'autres pas assez proche de la RD75
- La **demande d'une nouvelle station à Villemoirieu**, en lien notamment avec l'Institution Soeur Emmanuelle
- Des **débats autour du nombre de stations à Pusignan et leur localisation**, certains privilégiant une localisation proche de l'Odyssée à la localisation envisagée proche de l'avenue de la gare
- Des demandes des cyclistes sur les **services et aménagements en station** : consignes sécurisées, nombre de places...

Les participants ont exprimé des avis et propositions complémentaires, résumés ci-après :

- S'agissant de la **localisation des stations** :

- A **Janneyrias** : une proposition, déjà faite lors de l'atelier de Pusignan, propose une localisation alternative, au niveau du Chemin du Savetier, permettant des accès facilités et un plus grand potentiel de stationnement
- A **Crémieu** : la localisation de la station de Crémieu suscite des interrogations. Certains se questionnent sur l'opportunité d'implanter la gare au-delà de la RD75 (au-delà de Villemoirieu donc), tandis que d'autres proposent de positionner la station sur la zone EZT qui permettrait une meilleure centralité et un parking plus dimensionné.
- Une station supplémentaire à **Villemoirieu** est jugée indispensable pour desservir l'institution Sœur Emmanuelle, qui accueille environ 1 200 élèves et personnels.
- Aucun complément n'a été apporté sur les différentes options évoquées sur **Pusignan**.

- Concernant les **accès aux stations**, le développement de lignes de cars régulières vers les stations est jugé nécessaire afin de faciliter l'accès des jeunes et des personnes à mobilité réduite depuis les communes non directement desservies par les stations de tramway, telles que Trept. La **sécurisation et la fluidité des accès** (routes, cheminements piétons) est considérée comme prioritaire compte tenu de l'intensité du trafic, des risques

de congestion et d'accidents, notamment autour de la RD75 entre Crémieu et Villemoirieu, et sur la route des Perves à Charvieu.

- En matière de **stationnement**, plusieurs pistes sont évoquées, notamment étudier la localisation du parking du Leclerc de Charvieu pour la station Charvieu Petit Prince, créer des places dédiées aux deux-roues motorisés dans les parkings-relais, et étudier un parking à proximité de la RD75, près de Saint-Romain-de-Jalionas, à côté du site de maintenance et de remisage.
- Le développement de lieux de vie et de **services à proximité des stations** est évoqué dans une contribution.
- Une contribution suggère d'utiliser au maximum des terrains disponibles et non occupés pour la localisation des stations.



Itinéraire cyclable ouvert aux piétons (voir annexe n°4)

Un premier panneau rappelait aux participants le **tracé** ainsi que ce que prévoit le projet en termes **d'usages, de services et d'aménagements**.

Les participants étaient ensuite invités à exprimer leurs **priorités** sur ce qui a été entendu par La Région durant la concertation préalable.

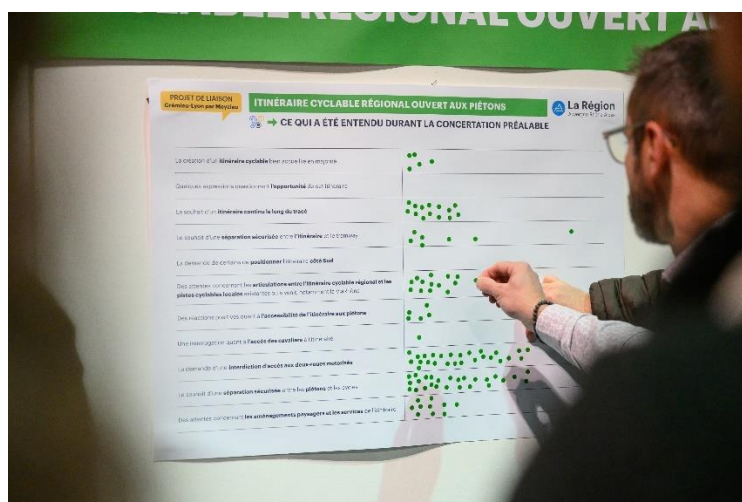
- Priorités majeures :
 - La demande d'une **interdiction d'accès aux deux-roues motorisés**
 - Le souhait d'une **séparation sécurisée** entre les **piétons** et les cycles
- Priorités importantes :
 - Le souhait d'un **itinéraire continu le long du tracé**
 - Des attentes concernant les **articulations entre l'itinéraire cyclable régional et les pistes cyclables locales** existantes ou à venir, notamment la ViaRhôna
 - Des attentes concernant **les aménagements paysagers et les services** de l'itinéraire
- Priorité secondaire :
 - La création d'un **itinéraire cyclable** bien accueillie en majorité
- Priorités moindres :
 - Le souhait d'une **séparation sécurisée** entre **l'itinéraire** et le tramway
 - Des réactions positives quant à **l'accessibilité de l'itinéraire aux piétons**
 - Une interrogation quant à **l'accès des cavaliers** à l'itinéraire
- Non priorisé :
 - Quelques expressions questionnant **l'opportunité** de cet itinéraire
 - La demande de certains de **positionner** l'itinéraire **côté Sud**

Les participants ont exprimé des **avis et propositions complémentaires**, résumés ci-après :

- En matière de **confort et de revêtements**, une attente est exprimée en faveur de l'utilisation de l'enrobé, jugé plus adapté aux usages quotidiens que les revêtements stabilisés, afin de limiter la poussière et d'améliorer le confort de roulage. Les participants attirent également l'attention sur les risques de projections de ballast en provenance de la voie ferrée, générés par le passage du tramway. Sur le secteur Arandon-Crémieu, l'itinéraire existant est jugé peu

compatible avec des déplacements réguliers en raison de la nature de son revêtement.

- Concernant la **lisibilité des itinéraires**, le besoin d'une signalisation claire est souligné, notamment par la mise en place de panneaux d'orientation, afin de faciliter l'appropriation du réseau par les usagers occasionnels.
- Les participants replacent le projet dans un contexte plus large de **maillage cyclable territorial**, en soulignant l'insuffisance actuelle de pistes cyclables sécurisées. Dans ce cadre, le projet est perçu comme un axe structurant, particulièrement bénéfique pour les déplacements quotidiens des enfants et des adolescents.
- La **cohabitation des usages** suscite de fortes préoccupations. La circulation de cyclistes rapides sur des espaces partagés avec des piétons, la présence de trottinettes, de vélos à assistance électrique, ainsi que les traversées piétonnes sont identifiées comme des points de vigilance majeurs. Ces contraintes sont notamment vues comme un frein à l'attractivité de l'itinéraire pour des trajets longs et continus, tels que la liaison Crémieu-Lyon.
- En termes de **sécurité**, les participants expriment des craintes liées à des usages détournés dans des sections isolées de l'itinéraire. Ils appellent à une sécurisation continue, et questionnent la mise en place de vidéosurveillance.
- Enfin, il est demandé que la **conception de l'itinéraire** prenne en compte les **usages actuels** de l'axe — déplacements piétons, course à pied et autres pratiques locales — et intègre des **cheminements transversaux** facilitant l'accès aux stations depuis les secteurs environnants.



Insertion et enjeux locaux (voir annexe n°5)

Un premier panneau rappelait aux participants ce que prévoit le projet en termes d'**insertion dans le territoire** et de **prise en compte des enjeux locaux**.

Les participants étaient ensuite invités à exprimer leurs **priorités** sur ce qui a été entendu par La Région durant la concertation préalable.

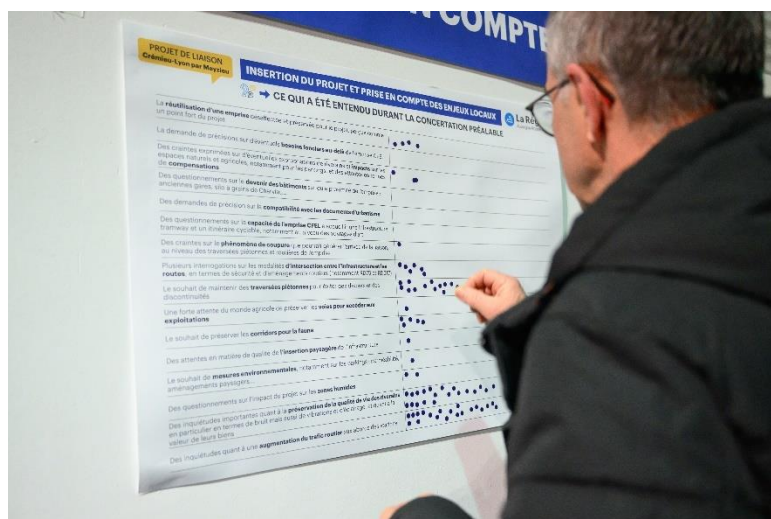
- Priorités majeures :
 - Des inquiétudes importantes quant à la **préservation de la qualité de vie des riverains**, en particulier en termes de bruit mais aussi de vibrations et d'éclairage, et quant à la valeur de leurs biens
 - Des inquiétudes quant à une **augmentation du trafic routier** aux abords des stations
- Priorités importantes :
 - Plusieurs interrogations sur les modalités **d'intersection entre l'infrastructure et les routes**, en termes de sécurité et d'aménagements routiers (notamment RD75 et RD517)
 - Le souhait de maintenir des **traversées piétonnes** pour éviter des détours et des discontinuités
- Priorités secondaires :
 - La **réutilisation d'une emprise** désaffectée et préservée pour le projet, perçue comme un point fort du projet
 - Le souhait de préserver les **corridors pour la faune**
- Priorités moindres :
 - La demande de précisions sur d'éventuels **besoins fonciers au-delà** de l'emprise CFEL
 - Des craintes exprimées sur d'éventuelles expropriations de riverains et **impacts** sur les espaces naturels et agricoles, notamment pour les parkings, et des attentes en termes de **compensations**
 - Des questionnements sur le **devenir des bâtiments** sur ou à proximité de l'emprise : anciennes gares, silo à grains de Charvieu...
 - Des demandes de précision sur la **compatibilité avec les documents d'urbanisme**

- Des craintes sur le **phénomène de coupure** que pourrait générer l'arrivée de la liaison, au niveau des traversées piétonnes et routières de l'emprise
- Une forte attente du monde agricole de préserver les **voies pour accéder aux exploitations**
- Des attentes en matière de qualité de **l'insertion paysagère** de l'infrastructure
- Le souhait de **mesures environnementales**, notamment sur les parkings : perméabilité, aménagements paysagers...
- Des questionnements sur l'impact du projet sur les **zones humides**
- Non priorisé :
 - Des questionnements sur la **capacité de l'emprise CFEL** à accueillir une infrastructure tramway et un itinéraire cyclable, notamment au niveau des ouvrages d'art

Les participants ont exprimé des **avis et propositions complémentaires**, résumés ci-après :

- En matière de **qualité et de cadre de vie**, des craintes sont exprimées concernant la tranquillité et la sûreté des riverains. Plusieurs participants s'interrogent également sur la prise en charge de mesures tels que des murs anti-bruit, le remplacement d'huisseries, l'isolation extérieures des habitations et la réparation de fissures éventuelles sur les façades.
- S'agissant de la **circulation**, les participants redoutent une hausse significative du trafic, notamment liée au rabattement vers les stations, et ses impacts sur les communes environnantes. Une inquiétude est notamment relevée quant à la coupure de la RD517 sur la commune de Charvieu, au niveau de l'entreprise GANOVA. Des interrogations portent sur le niveau de congestion attendu, y compris sur les axes secondaires, ainsi que sur les mesures envisagées pour fluidifier la circulation et assurer la sécurité. Certains participants demandent la réalisation de comptages routiers sur les principaux axes et la mise en place anticipée de dispositifs de gestion du report de trafic. Des préoccupations similaires sont soulevées sur le secteur du Pont de Loyettes, axe majeur de liaison entre l'Ain et l'Isère.
- La **sécurité des déplacements** constitue un point de vigilance important. La traversée de la RD75 est jugée dangereuse, notamment pour les scolaires se rendant aux établissements d'enseignement.

- Sur le plan **environnemental**, certains participants s'interrogent sur les variantes de tracé pour éviter les impacts sur les milieux naturels et d'autres recommandent de porter une attention particulière à la préservation des corridors écologiques, au-delà des seules nuisances liées au projet. Si l'augmentation du trafic vers les stations est considérée comme partiellement inévitable, elle appelle toutefois à des aménagements complémentaires portés par les gestionnaires locaux, visant à encourager le report modal par le renforcement des transports collectifs et des infrastructures cyclables (Chemin des Bruyères à Chavanoz notamment). Une contribution s'interroge sur la Zéro Artificialisation Nette et propose des parkings en silo pour réduire les impacts en termes d'artificialisation.
- Enfin, la question de l'**insertion sociale et de l'emploi** est abordée, avec des propositions visant à favoriser l'accès des habitants du territoire aux emplois générés par le projet, notamment par la mise en place de dispositifs de formation et d'accompagnement adaptés aux besoins de la future exploitation de la ligne.



Calendrier, coût, gouvernance (voir annexe n°6)

Un premier panneau rappelait aux participants le **calendrier**, le **coût/financement** et la **gouvernance** du projet.

Les participants étaient ensuite invités à exprimer leurs **priorités** sur ce qui a été entendu par La Région durant la concertation préalable.

- Priorité majeure :
 - Un projet **attendu** et une **crainte qu'il ne se réalise pas**
- Priorités importantes :
 - Des délais de réalisation jugés **trop longs** par certains
 - Des inquiétudes sur l'impact du financement du projet sur **l'augmentation des impôts locaux**
 - Des interrogations au sujet **du portage des financements des infrastructures connexes** au projet (réaménagement des routes desservant les stations, création de nouveaux cheminements piétons et cyclables)
- Priorités secondaires :
 - L'impact des **élections municipales** de 2026 sur la réalisation du projet questionné par certains
 - Des demandes de précision sur le **calendrier** notamment les prochains jalons de décision
 - Des craintes quant à la **soutenabilité financière du projet** par les collectivités
 - Des interrogations sur le rôle de chacun dans la **gouvernance** du projet, particulièrement sur l'implication de SYTRAL Mobilités
- Priorités moindres :
 - Des questions sur le **phasage des travaux**
 - Un **coût d'investissement** questionné, certains le considérant déjà élevé, d'autres estimant qu'il est sous-évalué
 - Un questionnement quant au **coût de fonctionnement** du tramway

Les participants ont exprimé des **avis et propositions complémentaires**, résumés ci-après :

- S'agissant du **calendrier**, les participants demandent davantage de clarté sur les prochaines échéances, en particulier sur la date de validation ou d'abandon du projet, ainsi que sur les délais prévisionnels de lancement des marchés et les modalités de consultation qui suivraient une éventuelle validation.
- Concernant la **faisabilité et le financement**, le coût global du projet est jugé élevé. Une proposition alternative au projet est d'ailleurs faite : le développement du **covoiturage** est proposé à travers la mise en place d'outils numériques, de parkings relais et de partenariats avec des parkings existants.
- En matière de **gouvernance et de coordination**, le rôle de SYTRAL Mobilités est questionné, notamment au regard des enjeux d'articulation avec le réseau de transport existant. Les participants s'interrogent également sur la pérennité du projet en cas de changement de majorité régionale.



Concertation préalable (voir annexe n°7)

Un premier panneau rappelait aux participants le **dispositif de concertation préalable** proposé du 12 novembre 2025 au 14 janvier 2026 et présentait les **prochaines étapes** en matière de concertation.

Les participants étaient ensuite invités à exprimer leurs **priorités** sur ce qui a été entendu par La Région durant la concertation préalable.

- Priorités majeures :
 - Le souhait exprimé d'une **poursuite de la concertation** dans les phases ultérieures de projet
 - Des demandes de précision quant à **l'information des riverains pendant les travaux**
- Priorités importantes :
 - Des interrogations quant aux **modalités de prise en compte des avis exprimés**
- Priorités secondaires :
 - L'organisation de **rencontres de proximité** aux plus près des habitants particulièrement appréciée
 - Des demandes de précision sur **les modalités et le calendrier de décision** suite à la concertation
- Priorités moindres :
 - Une grande satisfaction exprimée sur **l'organisation d'une concertation**
 - La **qualité des documents d'information** saluée
 - Des remarques sur le **manque de relais de la concertation sur les réseaux sociaux** de la Région et la nécessité de proposer des modalités dédiées aux jeunes

Les participants ont exprimé des **avis et propositions complémentaires**, résumés ci-après :

- Concernant l'organisation de **la concertation préalable**, plusieurs participants considèrent cette phase comme un signal positif attestant de l'avancement du projet. Ils expriment le souhait que la concertation se poursuive durant les phases ultérieures, en particulier durant la période de travaux.

- En matière d'**information et de communication**, les participants saluent le rôle joué par l'association Lyon Crémieu PARFER dans la diffusion des informations, notamment via les réseaux sociaux. Des pistes d'amélioration sont proposées, telles que la mise en place d'une newsletter pour suivre les avancées du projet, le boîtage pour informer les riverains immédiats, ainsi que l'adaptation des supports numériques afin de mieux toucher les lycéens et collégiens, particulièrement concernés par le projet.



Troisième partie – Les prochaines étapes du projet

Gautier Rouhet, directeur adjoint des projets d'infrastructure de mobilité, précise que les panneaux présentés lors de la réunion visent à partager les principaux éléments des avis et questions exprimés dans le cadre de la concertation, à date, sans pour autant constituer une restitution exhaustive. Il indique que le bilan aura pour objet de rendre compte de l'ensemble des contributions recueillies, afin de permettre à la Région de se prononcer sur la poursuite du projet et ses modalités, conformément au cadre réglementaire de la concertation préalable fixé par le code de l'environnement. Il présente enfin le calendrier des prochaines étapes : la concertation reste ouverte jusqu'au 14 janvier, le garant remettra son bilan au plus tard le 14 février, puis la Région disposera d'un délai maximal de deux mois, soit jusqu'au 14 avril, pour délibérer sur le bilan de la concertation préalable et décider des suites du projet.

Conclusion

Denis Cuvillier, garant de la concertation, livre un premier retour sur la concertation préalable, en soulignant la mobilisation continue des élus et l'investissement de l'équipe projet, ainsi que sa réactivité aux recommandations du garant, notamment en faveur de l'association du public jeune à travers l'organisation de rencontres dans des lycées. Il relève la forte participation du public, qu'il attribue à l'ancienneté du projet, à l'implication de longue date des associations et à la mise en place d'un dispositif complet par la Région, fortement relayé par les acteurs locaux.

Il indique que le travail atelier et forum a permis une expression de tous les publics, et observe que le projet est globalement fédérateur, malgré l'expression de certaines inquiétudes et oppositions, principalement liées aux impacts environnementaux, aux espaces naturels sensibles et au cadre de vie des riverains ainsi qu'à la réalisation effective du projet. Il mentionne également les questionnements relatifs au financement des aménagements autour des stations et la richesse des propositions formulées, portant notamment sur l'exploitation de la ligne et l'articulation avec les autres modes et réseaux de transport.

Il souligne enfin la qualité et la complémentarité des cahiers d'acteurs produits par les associations, les collectivités et les acteurs économiques notamment.

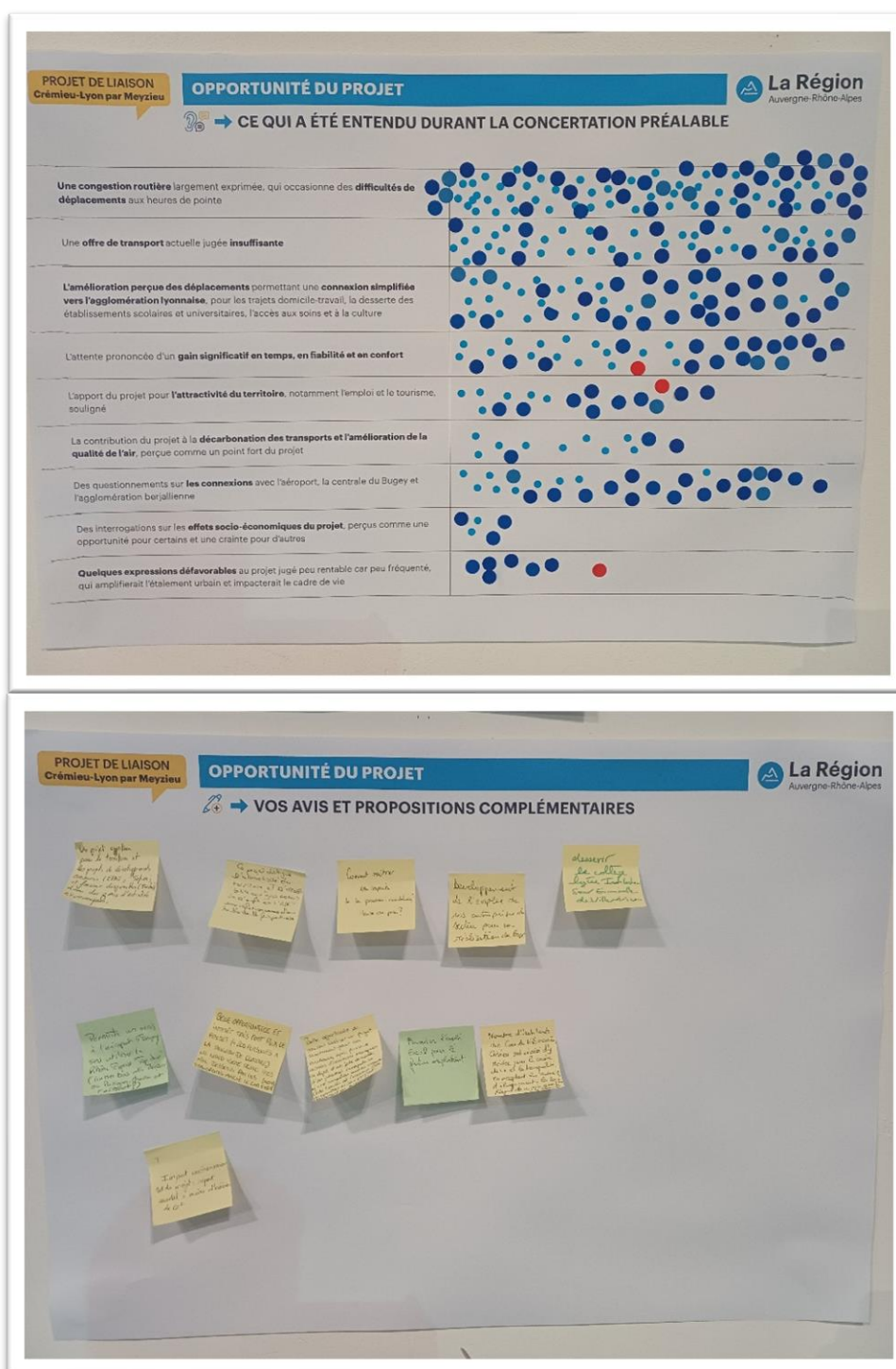
Il précise que son rapport, attendu dans un mois, formulera des recommandations portant à la fois sur la prise en compte des enjeux environnementaux et des préoccupations des riverains, ainsi que sur l'accompagnement des évolutions des pratiques de mobilité, notamment auprès des jeunes, en associant l'ensemble des acteurs mobilisés lors de cette phase. Il conclut en qualifiant cette concertation d'« essai réussi » appelant à être transformé.

Rodolphe Munier, directeur de la maîtrise d'ouvrage des projets d'infrastructures de mobilité et de bâtiments, remercie et félicite les équipes de la Région, et en particulier le chef de projet Franck Gimenez, pour leur forte mobilisation tout au long de la concertation. Il salue le caractère exemplaire de la démarche engagée et souligne l'investissement important des équipes, mobilisées de manière soutenue, y compris en dehors des temps habituels de travail, afin d'assurer la réussite de la concertation.

Jean-Pierre Girard, conseiller régional en charge du projet de liaison, souligne l'importance du rôle du garant et la qualité de son exposé, reflétant la complexité et la diversité des enjeux du projet. Il se dit satisfait du niveau des échanges avec le public et de l'intérêt manifesté par les participants tout au long de la concertation. Il indique que sa participation aux différentes rencontres lui a permis de mieux appréhender les attentes du territoire et précise qu'il portera l'ensemble des contributions recueillis auprès des élus régionaux. Il rappelle que des arbitrages organisationnels, techniques et financiers seront nécessaires et qu'ils s'appuieront sur les expressions du public. Il conclut en indiquant que la concertation a atteint son objectif et fournit une base solide pour la poursuite du projet, dans le respect des prochaines étapes et des décisions à venir.

ANNEXES

N°1 Opportunité : diagnostic du territoire et objectifs du projet



Retranscription des Post-It

- Un Projet opportun pour le territoire et les projets de développement annexes (EPR2, Safran) et fonciers disponibles (friches) dans des zones d'activités économiques
- Ce projet distingue l'attractivité du territoire et l'accessibilité aux « gros acteurs de l'emploi et l'ADL », une réflexion d'ensemble semble plus pertinente
- Comment maîtriser les impacts de la pression immobilière ? Hausse de prix ?
- Développement de l'emploi de nos entreprises de secteur pour la réalisation du projet
- Desservir le collège, lycée, institution Emmanuel de Villemoirieu
- Permettre un accès à l'aéroport, Saint-Exupéry sans utiliser le Rhônexpress « trop cher » (liaison bus entre Meyzieu ou Pusignan-Charvieu et l'aéroport ?)
- Belle opportunité et intérêt très fort pour le projet (plus de 200 personnes à la réunion de clôture). Le nord Isère reste très mal desservi pour les transports malgré le Car X04
- Belle opportunité de pouvoir réaliser un projet structurant pour ces territoires, après plusieurs années d'occasion manquées en dépit d'une forte demande d'un potentiel incroyable et d'une congestion routière croissante. Cette liaison est l'occasion rêvée de concrétiser un vieux projet
- Favoriser l'emploi local pour le futur exploitant
- Impact environnemental du projet : report modal = moins d'émission de CO2
- Nombre d'habitants des communes de Villemoirieu-Crémieux ont choisi de résider pour le cadre de vie et la tranquillité en acceptant les contraintes d'éloignement. La zone risque de devenir une deuxième ville nouvelle
















N°2 Tramway : services proposés aux usagers, infrastructure, matériel et équipements

PROJET DE LIAISON
Crémieu-Lyon par Meyzieu

TRAMWAY : SERVICE ET INFRASTRUCTURE

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

 → CE QUI A ÉTÉ ENTENDU DURANT LA CONCERTATION PRÉALABLE

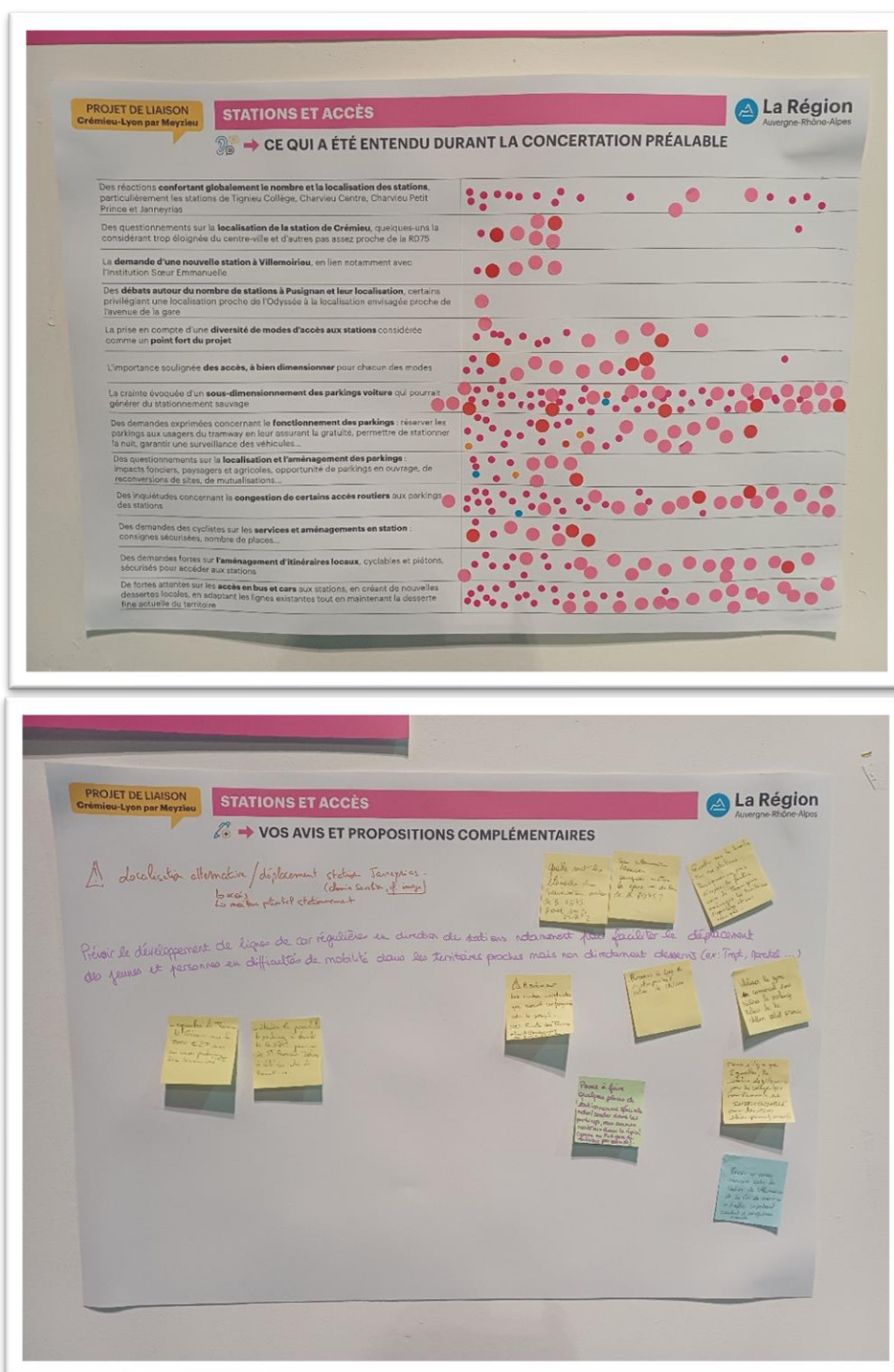
Le choix du mode tramway sans correspondance à Meyzieu plébiscité	                                                
La réutilisation de l'emprise du CFEL jugée judicieuse	                                                
Un tracé alternatif contournant Pusignan proposé au nord de la commune par certains habitants, et via l'aéroport par d'autres	                                                
Des interrogations sur l' opportunité d'aller jusqu'à Crémieu , plutôt que de positionner le terminus à Tignieu-Jamezieu	                                                
Une forte attente exprimée sur la tarification , notamment en termes de coût du trajet et de cohérence et fluidité entre les modes et réseaux	                                                
Des demandes de précisions sur les modalités d'exploitation : fréquence, amplitude horaire, emport des vélos, accessibilité PMR, sûreté, ...	                                                
Quelques questionnements sur le futur exploitant de la ligne de tramway et l'articulation avec les exploitants du réseau TCL	                                                
L'intérêt de certains pour le type de matériel roulant	                                                
La crainte d'une sous-estimation de la fréquentation du tramway et de la rapide saturation des rames et équipements	                                                
Des questionnements quant à l'implantation du site de maintenance et de remis	

Retranscription des Post-It

- Pourquoi une fréquence de 30 minutes (15 minutes au mieux) ≠ fréquence tram T3 actuel ? Je trouve la proposition de fréquences insuffisante
- Ce projet doit se réaliser sans rupture de charge. C'est essentiel d'offrir une liaison simple rapide, efficace, qui soit sans correspondance pour être compétitif à la voiture.
- Choix du matériel roulant différent du Rhônexpress, qui est beaucoup plus bruyant que le tram
- Pour mémoire les bus des VED reliaient les territoires avec une ligne Lyon-Cremieu qui n'existe plus aujourd'hui. Le tramway est un service performant et attractif (temps / fréquence)
- Crainte d'un sous dimensionnement en termes d'infrastructures (tailles des rames, voie unique) et de fréquence au regard de la croissance démographique
- Contrairement à ce qui a pu être exprimé, nous souhaitons avec vraiment qu'il aille jusqu'à Crémieu. Nous aussi avons besoin de nous déplacer !
- Exploitation nécessaire avec un accouplement de 2 rames citadis de 32 mètres pour fluidifier la charge et les coûts d'entretien du matériel
- J'espère que les tarifs proposés ne seront pas prohibitifs. Vu les tarifs du Rhônexpress, j'ai un gros doute ...
- La taille des rames a-t-elle été prévue pour accueillir aux nombres suffisant pour l'ensemble des communes concernées et alentours -> contre-exemple T3
- Fréquences insuffisantes : comment éviter une forte attente quand les rames du tram sont bondées ? 15/30 min ≠ aux 2/5 min voire 10 min du T3
- Un opérateur commun entre le projet et le concessionnaire (...) Sytral (RATP)
- Utilité de mettre le site de maintenance à Crémieu ? Pourquoi pas dans une zone industrielle (voire des friches industrielles) existante à proximité ?
- L'exploitant doit être TCL ! Et le tarif proche (ne pas avoir de tarif exagéré comme le tram desservant St Exupéry)
- L'exploitation est pour moi primordiale avec du matériel du Sytral et tarification TCL suburbaine
- Pour répondre à la problématique de charge sur T3 et sur le prolongement à Crémieu : il faudrait exploiter la ligne de Lyon à Crémieu avec des rames en unités multiples, permettant d'offrir un maximum de capacité pour la desserte urbaine et périurbaine

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

N°3 Stations et accès : objectifs, localisation, solutions d'accès tous modes



Retranscription des Post-It


- Localisation alternative/déplacement de la station Janneyrias (chemin Savetier) : accès + meilleur potentiel de stationnement
- Prévoir le développement de lignes de car régulières en direction des stations, notamment pour faciliter le déplacement des jeunes et personne en difficulté de mobilité dans les territoires proches mais non directement desservis (ex : Trept, Morestel, ...)
- Quels sont les éléments de sécurisation autour de la RD 75 prévu sur ce projet ?
- Sur Villemoirieu/Crémieu, pourquoi mettre la gare au-delà de la RD 75 ?
- Questions sur la localisation des stations : pourquoi ne pas dévier la future voie de tram pour aménager les territoires disponibles et non occupés
- Attention à sécuriser les routes existantes qui seront sur fréquentées avec le projet. Exemple : route des Perves reliant Chavagneux au Petit Prince
- Promouvoir des lieux de vie et de proximité autour des stations
- Utiliser la zone commerciale pour réaliser le parking relais de la station Petit Prince
- Penser à faire quelques places de stationnement spéciales motos/scooters dans les parkings. Nous sommes nombreux dans la région (comme au P+R gare de Vénissieux par exemple)
- Même s'il y a que deux gommettes, la station de Villemoirieu pour le collège-lycée, Sœur Emmanuel est indispensable pour les 1200 élèves/personnels concernés
- Prévoir un accès sécurisé entre la station de Villemoirieu et la commune de Crémieu, car trafic important, accident et congestion assurée
- Rapprocher le terminus de Crémieu sur la zone EZT avec un vrai parking bien dimensionné
- Etudier la possibilité d'un parking à droite de la RD 75 en provenance de Saint-Romain-de-Jalionas, à côté du centre de maintenance






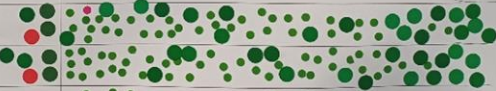


DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

N°4 Itinéraire cyclable ouvert aux piétons : tracé, usages, service et aménagements

PROJET DE LIAISON
Crémieu-Lyon par Meyzieu


ITINÉRAIRE CYCLABLE RÉGIONAL OUVERT AUX PIÉTONS

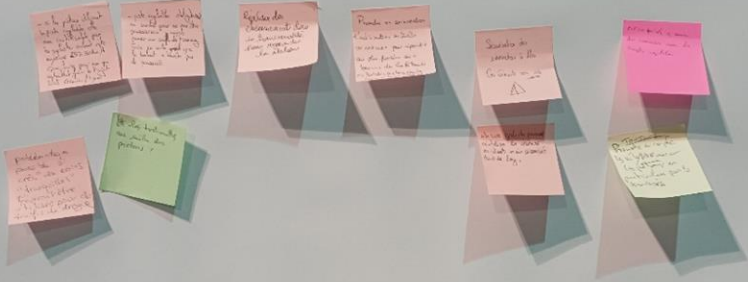
 → **CE QUI A ÉTÉ ENTENDU DURANT LA CONCERTATION PRÉALABLE**

La création d'un itinéraire cyclable bien accueillie en majorité	
Quelques expressions questionnant l'opportunité de cet itinéraire	
Le souhait d'un itinéraire continu le long du tracé	
Le souhait d'une séparation sécurisée entre l'itinéraire et le tramway	
La demande de certains de positionner l'itinéraire côté Sud	
Des attentes concernant les articulations entre l'itinéraire cyclable régional et les pistes cyclables locales existantes ou à venir, notamment la ViaRhôna	
Des réactions positives quant à l'accessibilité de l'itinéraire aux piétons	
Une interrogation quant à l'accès des cavaliers à l'itinéraire	
La demande d'une interdiction d'accès aux deux-roues motorisés	
Le souhait d'une séparation sécurisée entre les piétons et les cycles	
Des attentes concernant les aménagements paysagers et les services de l'itinéraire	

PROJET DE LIAISON
Crémieu-Lyon par Meyzieu

ITINÉRAIRE CYCLABLE RÉGIONAL OUVERT AUX PIÉTONS

 → **VOS AVIS ET PROPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES**

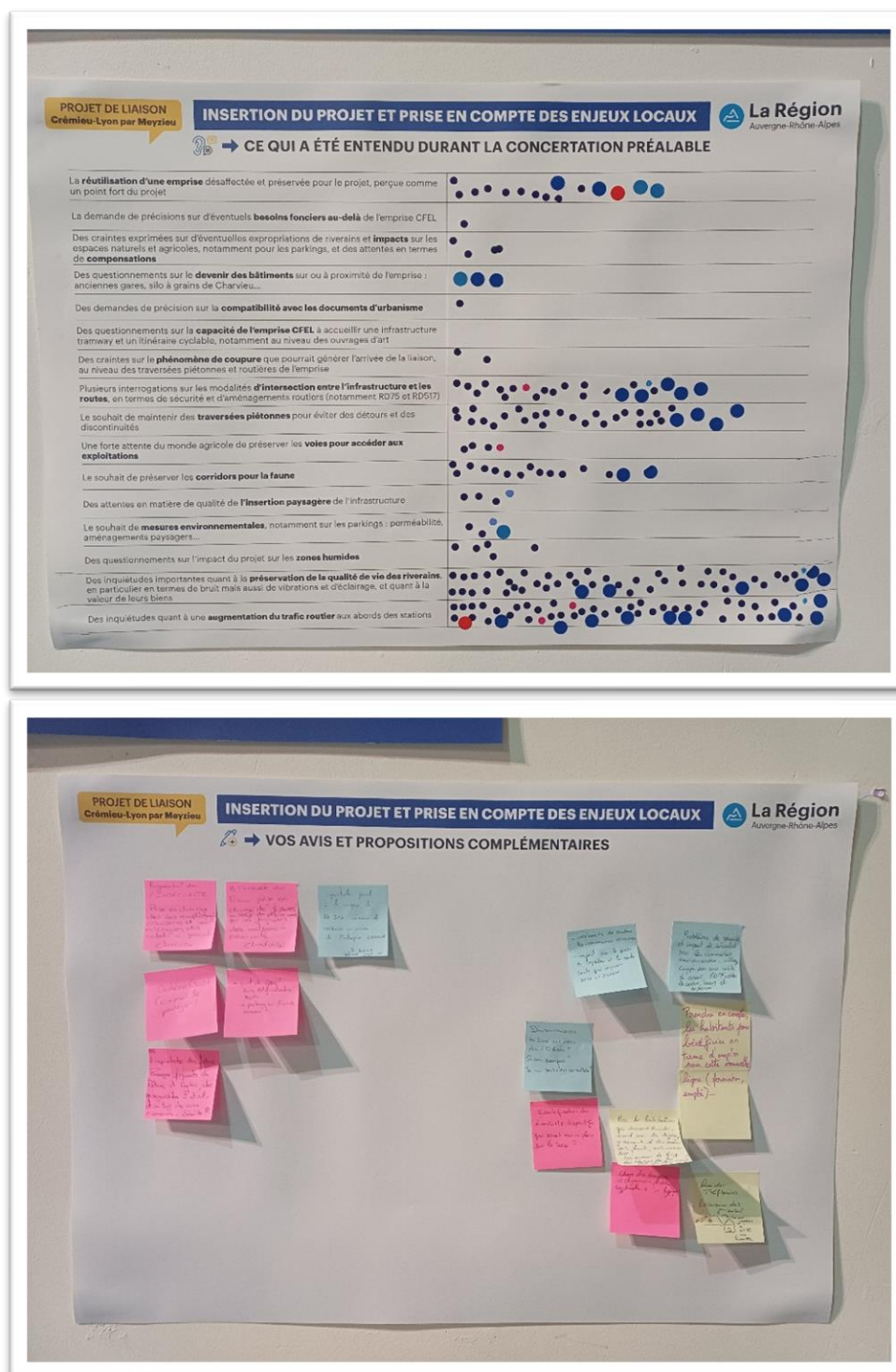


Retranscription des Post-It

- Si les piétons utilisent la piste cyclable, elle sera inutilisable par les cyclistes roulant vite (moyenne 25 à 30 km/h). Que faire pour ceux qui souhaitent faire le trajet total, Crémieu- Lyon ?
- Piste cyclable obligatoirement en enrobé pour ne pas être poussiéreux, y compris penser au souffle du tramway. Faire en sorte que le ballast n'amène pas de poussière
- Réaliser des cheminement doux et transversalité pour rejoindre les stations
- Prendre en considération l'utilisation actuelle de cet axe pour répondre au plus proche aux besoins des habitants -> balades piétons, cycles, course à pied, chasse...
- Sécurisation des intersections à vélos -> continuité voie verte
- Est-ce qu'il y aura des caméras sur les trajets cyclables ?
- Problématique possible si création de coins « tranquilles » qui pourront être utilisés pour du trafic de drogue
- Et les trottinettes au milieu des piétons ?
- Une voie cyclable pouvant réutiliser les chemins existants, mais sécurisée tout du long
- Toujours prendre en compte les vélos/VAE avec les piétons en particulier pour les traversées

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

N°5 Insertion et enjeux locaux : insertion des infrastructures et équipements, prise en compte des enjeux locaux




Retranscription des Post-It


- Augmentation de l'insécurité
- Prise en charge des remplacements d'huisseries et isolation extérieure des habitations à proximité Charvieu
- À l'arrivée du tram : prise en charge de « fissures » au bout de plusieurs années sur les façades des maisons à proximité (Charvieu)
- Inquiétude quant à la coupure de la RD517, sur la commune de Charvieu au niveau de l'entreprise Ganova
- Comment le protéger Quid du ZAN (zéro artificialisation nette) ? Parking sur plusieurs niveaux ?
- L'inquiétude des futurs passagers fréquents des piétons et cycles alors qu'aujourd'hui il est nul et ce le long des voies riveraines : sécurité !
- (...) comment le protéger ?
- Quid du ZAN (Zéro Artificialisation Nette) > parking sur plusieurs niveaux
- Insécurité de toutes les communes voisines
- Impact sur le port de Loyettes et la seule route qui rejoint Ain et Isère
- Problème de sécurité et impact de circulation sur les communes environnantes - village coupé par une route d'accès - RD 75 entre le centre Bourg et (...)
- D'autres variantes de tracé ont-elles été étudiées ? Si non, pourquoi ? Si oui, sont-elles consultables ?
- Prendre en compte les habitants pour bénéficier en termes d'emploi pour cette nouvelle ligne (formation, emploi, ...)
- Identification des éventuels dispositifs qui seront mis en place sur le tracé ?
- Pour les habitations qui donne directement sur la ligne, y aura-t-il des murs antibruit, anti-vibration ? Les arbres le long du chemin de fer, vont être coupés ?
- Chemin de Bruyères à Chavanoz : piste cyclable + piste hippique
- Rue des Tréfileries : emprise surélevée par rapports aux habitations : vues dur jardins à éviter ou limiter

N°6 Calendrier, coût, gouvernance

PROJET DE LIAISON
Crémieu-Lyon par Meyzieu

CALENDRIER, COÛT, GOUVERNANCE

 **La Région**
Auvergne-Rhône-Alpes

 → **CE QUI A ÉTÉ ENTENDU DURANT LA CONCERTATION PRÉALABLE**

Un projet attendu et une crainte qu'il ne se réalise pas	
L'impact des élections municipales de 2026 sur la réalisation du projet questionné par certains	
Des délais de réalisation jugés trop longs par certains	
Des demandes de précision sur le calendrier notamment les prochains jalons de décision	
Des questions sur le phasing des travaux	
Un coût d'investissement questionné, certains le considérant déjà élevé, d'autres estimant qu'il est sous-évalué	
Un questionnement quant au coût de fonctionnement du tramway	
Des craintes quant à la soutenabilité financière du projet par les collectivités	
Des inquiétudes sur l'impact du financement du projet sur l' augmentation des impôts locaux	
Des interrogations au sujet du portage des financements des infrastructures connexes au projet (réaménagement des routes desservant les stations, création de nouveaux cheminements piétons et cyclables)	
Des interrogations sur le rôle de chacun dans la gouvernance du projet, particulièrement sur l'implication de SYTRAL Mobilités	

PROJET DE LIAISON
Crémieu-Lyon par Meyzieu

CALENDRIER, COÛT, GOUVERNANCE

 **La Région**
Auvergne-Rhône-Alpes

 → **VOS AVIS ET PROPOSITIONS COMPLÉMENTAIRES**

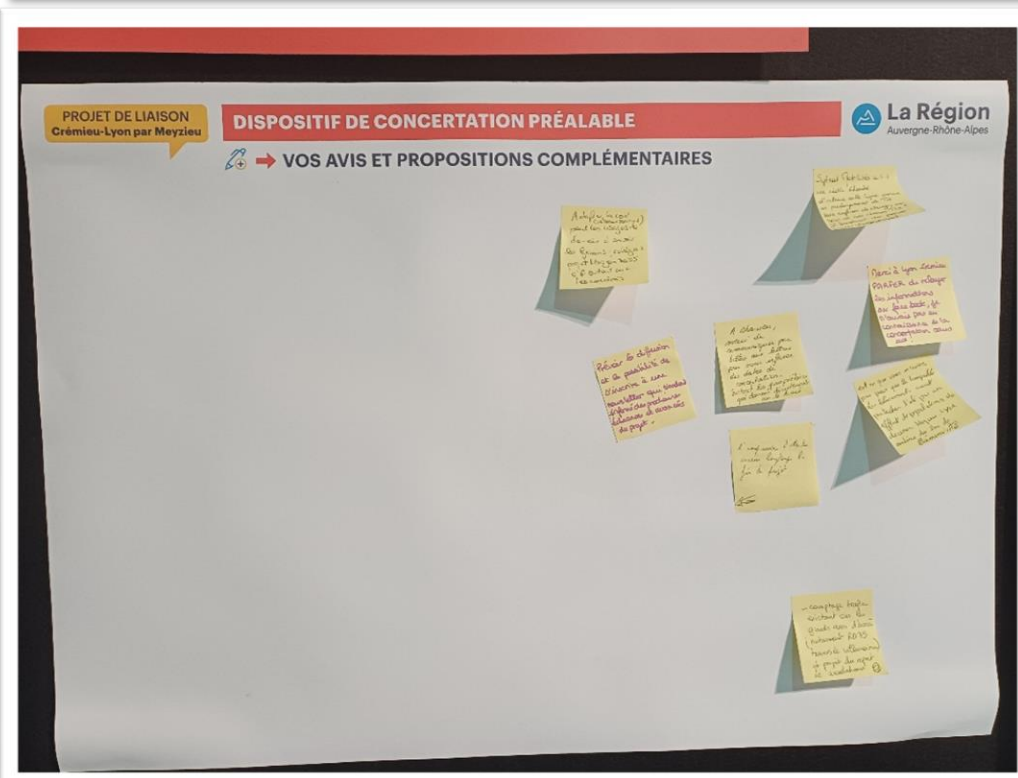
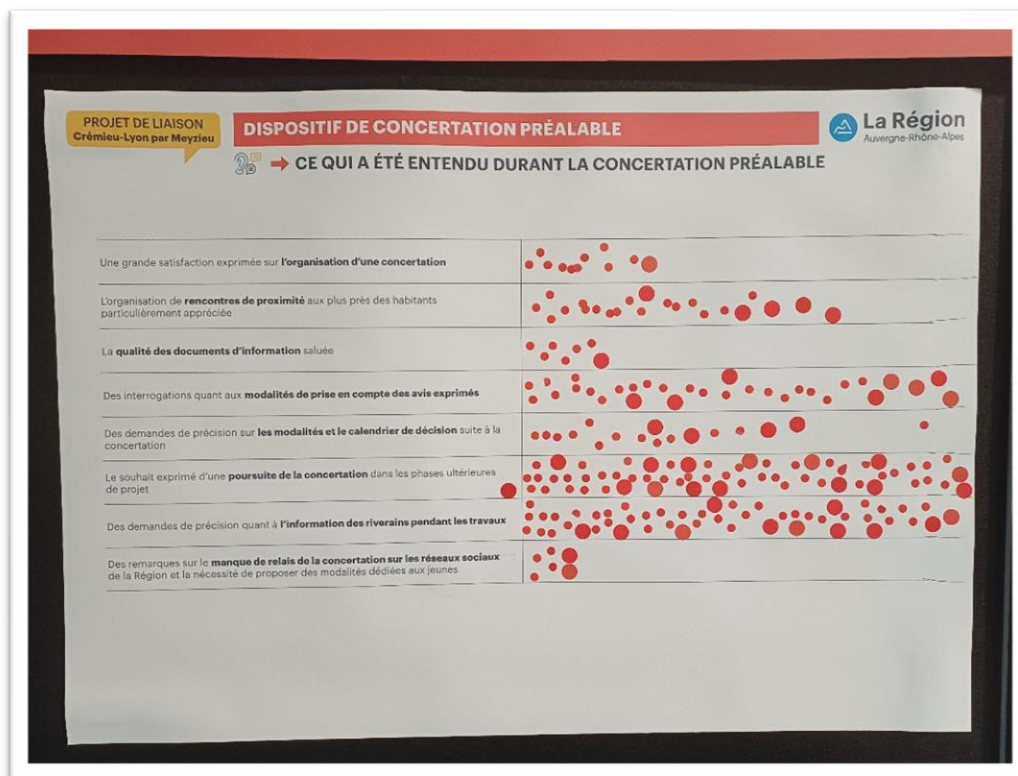
Handwritten notes on sticky notes:

- Top right (yellow):** Quel sera le rôle des collectivités locales ?
- Middle left (blue):** Réviser le calendrier de réalisation du projet.
- Middle right (yellow):** Quel sera le rôle des collectivités locales ?
- Bottom left (pink):** Le projet est-il compatible avec les autres projets de la région ?
- Bottom right (pink):** Quel sera le rôle des collectivités locales ?

Retranscription des Post-It

- Quid en cas de changement de majorité régionale ?
- Trop cher : a-t-on les moyens ? développer à fond le covoiturage (site Web, parking relais : négocier avec propriétaire de parking existant – ZAN - faciliter l'accès au covoiturage)
- En cas de validation du projet, sous quel délai les marchés vont-ils être lancés et comment se déroule la consultation ?
- À quelle date saurons-nous si le projet est validé ou abandonné ?
- Gouvernance : SYTRAL Mobilités devrait être la seule autorité décisionnaire sur cette plateforme, pour des questions de cohérence et d'harmonisation sur son réseau existant : le réseau doit être intégré et sans couture
- Le réseau est relié au réseau urbain du Sytral. Et pourtant les représentants du Sytral ne sont pas présents. Pourquoi ?

N°7 Concertation préalable : dispositif et prochaines étapes



Retranscription des Post-It

- Prévoir la diffusion et la possibilité de s'inscrire à une newsletter qui tiendrait informé des prochaines échéances et avancées du projet
- À Charvieu, merci de communiquer par les boîtes aux lettres pour nous informer des dates de concertation. Surtout les propriétaires qui donnent directement sur le tracé
- Adapter la communication (réseaux sociaux) pour les usagers de demain, à savoir les lycéens, collégiens > projet à horizon 2035, c'est surtout eux les concernés
- Sytral Mobilités a-t-il une réelle volonté d'inclure cette ligne comme un prolongement de T3, sans rupture de charge au sein de son réseau TCL ? Il faudrait des preuves d'engagement
- Merci à Lyon-Crémieu PARFER de relayer les informations sur Facebook, je n'aurais pas eu connaissance de la concertation sans eux !
- Est-ce que vous n'avez pas peur que la tranquillité des lotissements ne soit perturbé l'été par un afflux de population de Décines-Meyzieu-Lyon autour du lac de Fréminville ?
- L'impression d'attendre moins longtemps la fin du projet
- Contage trafic existant sur les grands axes d'accès (notamment la RD 75 en traversée Villemoirieu) et projet du report de circulation