



DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Cahier d'acteur

Le point de vue de l'**Association Mobilités douces Nord-Isère**, membre de la coordination inter-associative, sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu :

- Nous sommes favorables à ce projet attendu depuis plus de 25 ans par le monde associatif, économique ainsi que par de nombreux habitants du territoire.
- Nous souscrivons à la solution Tramway entre Crémieu et Lyon Part Dieu sans rupture de charge afin que l'attractivité du service soit plus importante que la solution BHNS.
- Nous sommes favorables à la réalisation du projet en une seule phase jusqu'à Crémieu
- Nous accueillons très favorablement la création d'une voie verte Crémieu – Lyon en parallèle avec le tram, ayant un intérêt pour le vélo du quotidien (liaisons entre pôles périurbains) et pour le vélotourisme (accès Lyon – Crémieu – et future boucle avec ViaRhôna).
- C'est un projet structurant pour équilibrer les différents modes de déplacements dans notre territoire du Nord-Isère en faveur des modes alternatifs à celui de « la voiture solo »
- C'est un projet essentiel pour le respect des objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants atmosphériques, pour la réduction des nuisances sonores dues au trafic routier et pour la décarbonation du mix énergétique des transports.
- Nous tenons à souligner la qualité de la concertation menée pendant deux mois, en particulier la variété des formats proposés qui ont permis de toucher tous les habitants (retraités, actifs et jeunes), les entreprises, les associations, les personnes en situation de handicap... Un grand merci à l'équipe projet de la Région ainsi qu'à Denis Cuvillier de la CNDP !

Vous trouverez malgré tout ci-après quelques points de vigilance.



Association de plaidoyer œuvrant sur 5 EPCI du Nord-Isère visant à encourager les mobilités douces, quotidiennes et de loisir par tous et pour tous, ainsi que les intermodalités avec les transports collectifs par rail ou route.

Siège social
Maison Pour Tous Denise Tronchet
3, rue Pasteur
38090 VILLEFONTAINE

Messagerie
accueil@mobilites-douces.fr

Site internet
<https://mobilites-douces.fr>



Suggestions sur le projet

Voie verte entre la VL10 et la voie verte Crémieu-Arandon

Nous sommes très favorables à cette continuité pour les raisons suivantes :

- Elle s'intégrera à la construction en cours d'un maillage des Voies vertes en Nord-Isère ce qui permettra un accès Nord-Ouest depuis la Métropole de Lyon depuis la VL10 dont sur les VV :
 - o A la ViaRhôna au Nord par la mise en œuvre du schéma directeur vélo de la CC LYSED
 - o A la Voie verte de la Bourbre au Sud par une continuité de la CAPI vers la CC des Balcons du Dauphiné
 - o A la ViaRhôna à l'Est sur Arandon via la voie verte entre Crémieu et Arandon
- Un tracé au plus près de l'infrastructure Tram pour minimiser la distance entre Crémieu et Meyzieu
- Pour la voie verte nous préconisons les aménagements suivants :
 - La réalisation **sous l'A432** d'un passage de la VL10 parallèle à celui du Tram (pour 1 seule voie) est nécessaire.
 - La **traversée** de la **RD124** au Nord de Janneyrias doit être particulièrement soignée avec le passage à niveau. Il faudra prévoir les raccordements avec les itinéraires piétons et cyclables le long de la RD124 tant vers Villette d'Anthon que vers le centre de Janneyrias.
 - Les **traversées** des **RD517/517a** entre Janneyrias et Charvieu-Chavagneux sont à éviter à niveau car les routes sont fortement circulées
Ce point doit faire l'objet d'études de variantes avant décision définitive dont la question de rester côté Sud de la RD517 tant pour la Voie verte que pour le Tram.
 - La **traversée** de la branche Sud du **giratoire du Petit Prince** (Charvieu-Chavagneux) est à soigner pour le respect du passage à niveau.
 - La **traversée de la Bourbre** proche de la voie ferrée doit faire l'objet d'une passerelle avec probable raccordement avec la voie verte de la Bourbre en réflexion. Cette traversée est particulièrement sensible pour la biodiversité et les inondations. Cette section entre Charvieu-Chavagneux Centre et Tignieu-Jameyzieu collège est par ailleurs empruntée quotidiennement par des dizaines de piétons et cycles.
 - Comme précédemment, **les passages à niveau de la rue de l'Eglise et de la route de Bourgoin** à Tignieu (branche Sud du giratoire) sont à sécuriser.
 - **Traversée de la RD75** : Nous préconisons un passage sous-terrain, solution la plus sécurisante compte-tenu du trafic routier. Une étude particulière est à faire pour assurer les continuités vélo/VAE entre la VL10 et les itinéraires Nord ⇔ Sud dont sur le giratoire à 5 branches au droit du SDIS 38.

Accessibilité aux Pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Nous préférons l'expression Pôle d'échange multimodal (PEM) en lieu et place des mots stations ou gare.



- La modélisation de la fréquentation nous semble sous-estimée car ne tenant pas compte du volet tourisme dont de courtes durées, de territoires au-delà de 15 mn en voiture (un VAE met 20 mn pour parcourir 7 km) ou des travailleurs temporaires associés aux grands chantiers en cours de discussion sur notre territoire. De plus, certaines hypothèses peuvent être potentiellement sous-estimées : hausse de la population, nouvelles entreprises...
- Répartition par mode des personnes arrivant au PEM. La proportion attendue en modes doux (piétons + cycles) nous paraît très optimiste au regard des infrastructures actuelles quasi inexistantes. Nous souhaitons que les hypothèses détaillées de simulation de montées/descentes fait par le bureau d'études EGIS soient partagées. Il est impératif que des crédits significatifs soient alloués au déploiement des schémas directeurs cyclables et aux itinéraires piétons, avec une répartition claire dès 2026 entre financeurs (Région, Département, Communautés de Communes et Communes).
- Ces deux points nous amènent à un risque important de saturation des parkings lors de la mise en service du Tram, engendrant du stationnement sauvage, voire le maintien d'un flot de voitures continuant à aller prendre le Tram à Meyzieu Panettes.
- Nous demandons la réactivation de l'étude du SYMBORD relative aux rabattements vers les stations du Tram. L'objectif serait d'avoir une approche locale coordonnée entre toutes les collectivités concernées par ces rabattements, via un plan d'actions permettant de garantir que les accès aux 6 stations pourront bien se faire majoritairement autrement qu'en voiture individuelle.

Aménagement des PEM

- On veillera dans les études détaillées pour que chacun des 6 PEM soit particulièrement performant en intermodalité et en accessibilité à pied à la gare pour l'usager.
- Nous demandons une connexion avec le PEM Lyon Saint-Exupéry :
 - A court terme : depuis Janneyrias par bus
 - A moyen terme : via une branche du Tram en direction du sud depuis la commune de Pusignan, ainsi qu'une Voie Verte
 - Un accord (exploitation et tarification) entre la liaison CFEL et Rhône-Express
- Nous souhaitons que des services de proximité puissent être développés afin notamment de valoriser nos commerçants et artisans locaux : alimentation, point de rencontre abrité, dépôt de livraisons de marchandises et de regroupement alimentaire, possibilité de réparations basiques dont pour les vélos/VAE... Il ne faudra pas oublier un point d'informations par station pour les usagers touristes à pied ou en vélo/VAE.
- Stationnement vélo sécurisé : nous demandons un nombre d'emplacements vélo sécurisés et abrités de la pluie en adéquation avec le nombre de personnes attendues en vélo/trottinette
- Concernant les parkings, prévoir des ombrières photovoltaïques ainsi que des enrobés drainants évitant l'imperméabilisation des sols.

PEM de Crémieu

La localisation actuelle du PEM de Crémieu nous amène à plusieurs observations :

- L'éloignement du centre de Crémieu (1.3 km de la Halle) pourrait constituer un frein pour les touristes et PMR.



- Il nous semble primordial que l'accès à ce PEM se fasse directement depuis la RD75 car il sera très prisé des usagers venant en voiture depuis Loyettes, Saint-Romain-de-Jalionas, Chamagnieu, Chozeau, communes pour lesquelles l'accessibilité en modes doux est à ce jour inenvisageable.
- Le Tram est une opportunité pour la desserte du collège/lycée de Villemoirieu (1 200 élèves). La distance à l'emplacement actuel du PEM (autour de 2 km) nous incite à proposer une 7ème station accessible 100% modes doux uniquement desservie aux horaires d'ouverture de l'établissement.
- Ce PEM sera le « terminus » d'un accès Tram depuis la Métropole Lyonnaise. Un apport conséquent d'usagers de type touristes de courtes durées sur la commune de Crémieu et ses environs, sur L'Isle Crémieu et sur le futur maillage de voies vertes en Nord-Isère pouvant avoir un vélo/VAE est fortement probable. Ce PEM doit faire l'objet d'un aménagement spécifique dont d'accueil et de services en conséquence.

Couche de roulement de la voie verte¹

Si le bi-couche présente des coûts de mise en œuvre plus faible, il cumule de nombreux inconvénients : son entretien se révèle fréquent et couteux, non compatible avec les vélos de route et les déplacements quotidiens, salissant par temps humide, ainsi qu'un impact écologique tout aussi important que l'enrobé : nous préconisons un enrobé clair dans un contexte de réchauffement climatique.

Développer une culture vélo/VAE sur le territoire

Dans un territoire encore peu enclin au vélo, il nous semble indispensable :

- de développer ou poursuivre les offres favorables aux vélos/VAE : aide à l'achat d'un vélo/VAE, location vélo/VAE longue durée ou de quadriporteur électrique capoté...
- de développer une communauté vélo/VAE via une coopération entre les associations et les communautés de communes pour notamment accompagner les habitants au changement : communication, sensibilisation, atelier de remise en selle, financement d'un atelier vélo auto réparation...
- que la Région mène des campagnes de sensibilisation / communication en amont de la mise en service du tram. Ces campagnes devront toucher aussi bien des pratiquants vélo/VAE potentiels (collégiens/lycéens, salariés, ...) que les automobilistes.

Implication dans les instances de suivi du projet

- Nous demandons à être impliqués tout au long du projet jusqu'à sa mise en service, en particulier sur le sujet du développement des infrastructures cycles/piétons, les lignes TC ainsi que les aménagements autour des PEM.

¹ Voir la brochure FNE+AF3V : [Revêtements des voies vertes : déjouer les idées reçues pour un choix écoresponsable](#)



1