



La Région

Auvergne-Rhône-Alpes



DOSSIER DES ENSEIGNEMENTS ET DES ENGAGEMENTS DE LA RÉGION

ANNEXES

AVRIL 2026

CONCERTATION PRÉALABLE

PROJET DE LIAISON

Crémieu-Lyon par Meyzieu

Tramway et itinéraire cyclable

DU 12 NOVEMBRE 2025

AU 14 JANVIER 2026

ANNEXE 1

**CONTRIBUTIONS
RECUEILLIES SUR
L'ESPACE NUMÉRIQUE,
LES REGISTRES PAPIER,
LES FICHES AVIS ET
PAR E-MAIL**

N°	Origine	Titre	Contenu	Réponse de la Région	Date de la réponse
1	Espace numérique	Un projet essentiel à notre territoire	Avec cette concertation préalable du projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu (Tramway et itinéraire cyclable), la Région Auvergne Rhône Alpes et ses partenaires franchissent une nouvelle étape décisive afin de voir le projet se réaliser dans quelques années. Un projet évident sur l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL), et essentiel à notre territoire dynamique pour une mobilité fiable et décarbonnée aux services des usagers qui pourront éviter l'autosolisme et des temps de trajets aléatoires à cause de la congestion des routes. A voir l'utilisation des parkings du T3 à Meyzieu ZI et les Panettes, on peut se rendre à l'évidence de l'attractivité d'un tramway qui donnera un temps de parcours de moins d'une heure entre Crémieu et Lyon Part-Dieu.		
2	Espace numérique	Parking	Bonjour, j habite Satolas et Bonce et travail à villeurbanne. Serai t il possible d ouvrir un parking train tram avec un prix preferentiel sur le train express st ex _ Lyon pour les habitants du secteur? Pensons ENG avant ce qui existe en attendant la creation du tram cremieux lyon	Bonjour, Merci pour votre contribution. Cet espace de contribution est dédié au projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, porté par la Région Auvergne Rhône-Alpes. Votre question concerne le Rhônexpress, qui est géré par SYTRAL Mobilités. Nous vous invitons à les contacter directement : https://www.rhonexpress.fr/fr_FR/contact .	25/11/2025
3	Espace numérique	Prolongement T3 jusqu'à Crémieu avec arrêt à Meyzieu Les Panettes	En tant que voyageur stéphanois habitué au réseau STAS et intéressé par la ligne T3 du TCL entre Gare Part-Dieu – Villette et Meyzieu ZI, je soutiens le projet de prolongement vers Crémieu. Je souhaite que la station Meyzieu Les Panettes soit intégrée au tracé, entre Meyzieu ZI et Pusignan, afin d'améliorer la desserte du secteur et les correspondances locales. Un tracé idéal serait : • Meyzieu ZI • Meyzieu Les Panettes • Pusignan • Janneyrias • Chanvieu Petit Prince • Chanvieu Centre • Tignieu Centre • Crémieu Ce prolongement renforcerait la connexion entre l'Est lyonnais et le Nord-Isère tout en facilitant les trajets des voyageurs venant de la Loire ou d'autres départements.		
4	Espace numérique	Enfin! mais attention aux effets rebonds	Moment central pour ce projet qu'on attend depuis des (dizaines) d'années MAIS attention aux effets rebonds du projet, je ne citerai qu'un exemple dans cette expression: accès aux parkings, en particulier à celui de Tignieu: la traversée de Tignieu est déjà très compliquée du fait du centre commercial du Dauphiné, des bouchons se forment rue de Bourgoin au niveau du coiffeur/ boulangerie ou à l'entrée de Tignieu provenant du stade de foot ou route de Crémieu vers le labo, l'affluence au futur parking et tram va augmenter mais si les routes restent les memes, les habitants de Tignieu vont déchanter et voir des files sans fin de voitures se diriger vers le parking relais matin et soir (cf bouchon à la sortie du parking de Meyzieu ZI....) : qu'est il prévu pour éviter ces futurs désagréments quotidiens (qui existent pour la traversée de Pont de Cheruy à ce jour), le pb de Pont va basculer à Tignieu... et ce n'est pas le but! Ainsi ce la revient à étudier précisément et objectivement l'accès aux parkings (on peut imaginer de créer des tailles de parking à la hauteur des flux de voitures que l'on souhaite générer: un énorme parking attirant le public plutôt vers Crémieu car il semblerait que les accès soient moins congestionnés et créer un parking "rapidement" saturé à Tignieu (voire pas de parking si on juge que les usagers Tignolands peuvent accéder à la gare de TRAM à pied ou en vélo) pour éviter d'attirer et de faire arriver trop de voitures sur cette zone. Une solution serait de délocaliser les parkings relais à une distance raisonnable étant donné que les gares sont situées dans le centre des villes, si on s'obstine à mettre les parkings accolés aux gares, par la force des choses, les centres urbains seront noyés par les voitures et les désagréments et risques associés. Merci par avance pour votre réponse sur ce sujet, je reste à votre disposition pour échanger en tant qu'utilisatrice du tram T3 actuel, du futur tram bien sur mais aussi en tant qu'habitante de Tignieu constatant un trafic voitures de plus en plus dense et pénible/ dangereux à vivre et subir.	Bonjour, Merci pour votre contribution. La station située à Tignieu est envisagée sur l'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), à proximité du collège Cousteau et du centre commercial E. Leclerc. Elle permettrait une desserte de proximité, notamment le collège Cousteau, la zone commerciale, le quartier des Ardennes et du Nord du bourg de Tignieu-Jamezieu. Elle permettrait également un accès piéton, vélo, car, depuis les bourgs de Tignieu-Jamezieu et de Pont-de-Chéruy. L'implantation de cette station, en cœur urbain (entre Tignieu-Jamezieu et Pont-de-Chéruy) impliquerait de limiter les rabattements en voiture, compte tenu des accès routiers congestionnés, peu dimensionnés et traversant les centres urbains. L'objectif est de se limiter au rabattement local pour cette station, dont une partie se fera en voiture. D'autres stations, proche de grands axes routiers, sont prévues pour des accès depuis les territoires voisins. Par ailleurs, afin de garantir une bonne gestion des flux, la Région travaille avec les gestionnaires de voiries pour accompagner l'accès vers les différentes stations et éviter les congestions routières (plans de circulation, jalonnement).	25/11/2025
5	Espace numérique	Projet à enjeu	Le projet du tram est indispensable pour dégorgier les routes vers Lyon et répondre à un besoin de mobilité urbaine grandissant dans le bassin du Dauphinois.		
6	Espace numérique	Favorable	Nous sommes favorables au projet Famille Djebari @ Pusignan 0764289910		

7	Espace numérique	projet tram	<p>Bonjour, j'espère que le projet sera mené jusqu'à sa réalisation.</p> <p>1) Sur le plan environnemental, est-ce qu'il sera prévu de végétaliser au maximum le parcours vélo tant que faire se peut ? Notamment avec les étés caniculaires qui s'annoncent pour le futur.</p> <p>2) Dans les transports en commun les médias communiquent sur certains faits délictueux ou criminels se produisant dans les trams/TER/ trains, avez vous pensé à comment assurer la sécurité des voyageurs ?</p> <p>3) A partir de quel moment du projet vous pourriez déterminer le cout unitaire d'un voyage crémieu/ Lyon sur cette ligne ? quels seront les abonnements qui permettront aux voyageurs d'emprunter régulièrement cette ligne ? est-il prévu une interconnexion des tarifs avec le sytral ou la sncf ?</p> <p>4) Le coût estimé aujourd'hui de 250 millions d'euros sera amorti de quel façon ? allez vous augmenter les impots notamment la part région pour financer cette dépense ?</p> <p>Merci de votre écoute et de vos réponses . Bien cordialement Jean Yves MAILLOT</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour votre contribution.</p> <p>Pour répondre à vos questions :</p> <p>1) L'objectif de la Région est de conserver au maximum la végétation existante quand celle-ci est compatible avec les enjeux techniques et de sécurité de l'aménagement. Il est notamment prévu que l'itinéraire cyclable soit séparé de l'infrastructure du tramway par une bordure végétalisée et sécurisée.</p> <p>2) La Région est fortement sensibilisée à la sureté des voyageurs. Le tramway disposerait des mêmes dispositifs que ceux qui existent aujourd'hui sur les réseaux existants (trains, tramways, cars).</p> <p>3) La tarification de la future ligne de tramway et services associés reste à définir dans le cadre des études du SERM lyonnais sur la base notamment des principes de la gamme multimodale actuelle.</p> <p>4) Le projet est estimé à ce jour à environ 250 millions d'euros. Les coûts sont précisés à chaque phase d'études. Le projet 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.</p>	25/11/2025
8	Espace numérique	interstation Tignieu Cremieu	L'interstation Tignieu College/Cremieu est très longue et la commune de Tignieu n'est vraiment desservie que par l'ouest et qui plus est dans une zone dense. Une station supplémentaire avant ou après le marais de la Lechère ou au niveau de Vavres permettrait de mieux desservir la commune voire celle de St romain de jalionas.		
9	Espace numérique	En accord avec le projet	Je suis tres content que ce projet avance Je suis en accord avec le dossier proposé.		
10	Espace numérique	Impatient	Ce projet (anciennement dénommé tram-train) attendu depuis des décennies a enfin l'air de bien avancer. J'espère qu'il verra le jour. Cela permettrait désengorger les routes vers Lyon aux heures de pointe et diminuer l'usage des véhicules motorisés. La traversée de Pont-de-Chérury via le feu en 4 temps devant l'église rend le secteur invivable et le contournement dangereux. La voie verte longeant le tracé des rails est aussi une excellente nouvelle. Rejoindre ou sortir de Lyon par un itinéraire continu et sécurisé sera vraiment apprécié. Il faudra bien séparer les flux piétons et cyclables aux abords des stations pour éviter les conflits d'usage. La voie verte devra être large (le CEREMA préconise une largeur entre 3 et 5m, autant choisir le plus large quand c'est possible), végétalisée pour apporter des zones de fraîcheur, avec un revêtement en enrobé (surtout pas de stabilisé ou autre matière inondable).		
11	Espace numérique	Enfin une solution concrète pour nos déplacements quotidiens	Habitant à Charvieu depuis bientôt dix ans, je souhaite exprimer mon soutien au projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu. Ce projet me semble essentiel pour améliorer nos déplacements au quotidien. Aujourd'hui, les habitants du Nord-Isère dépendent presque entièrement de la voiture pour se rendre à Lyon ou dans sa métropole. Les trajets sont longs, fatigants et souvent sources d'embouteillages, sans parler de la pollution que cela engendre. L'arrivée du tramway jusqu'à Crémieu, avec un arrêt à proximité de Charvieu, offrirait une vraie alternative : un moyen de transport plus rapide, plus fiable et plus respectueux de l'environnement. Cela faciliterait mes trajets domicile-travail, mais aussi l'accès à Lyon pour les loisirs, les études ou les démarches. J'apprécie aussi que le projet prévoie une piste cyclable sécurisée, qui complète bien l'idée d'une mobilité plus douce. En résumé, ce projet représente une belle opportunité pour notre territoire. J'espère qu'il verra le jour rapidement, dans le respect du cadre de vie des habitants.		
12	Espace numérique	Super projet avis favorable	Avis favorable super projet J'espère qu'il verra le jour rapidement		
13	Espace numérique	Pour le projet de liaison	Je suis pour le projet		
14	Espace numérique	Très attendu	Ce projet de liaison Lyon-Crémieu est très attendu dans le Nord-Isère, pour offrir une alternative à la voiture pour rejoindre Lyon, désengorger les axes routiers et réduire les émissions de CO2. Attention toutefois à bien soigner le rabattement vers les nouvelles stations (accès, parking,...) pour donner envie aux gens de l'utiliser naturellement.		
15	Espace numérique	Continuité avec le réseau Sytral	Comment cette nouvelle ligne va s'intégrer avec le réseau Sytral ? Est-ce qu'elle sera le prolongement du T3 ? Est-ce que cela sera une autre ligne avec un autre nom ? Est-ce qu'il y aura un arrêt jusqu'à Meyzieu et ensuite on devra prendre le T3 ?	<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour votre contribution.</p> <p>Le tramway Crémieu-Lyon circulerait bien de Crémieu à Lyon, via la nouvelle infrastructure Crémieu-Meyzieu, sous MOA Région, et via l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon, gérée par SYTRAL Mobilités. Les usagers n'auraient donc pas de correspondance à faire à Meyzieu.</p> <p>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.</p>	14/11/2025
16	Registre papier	/	Avis favorable pour le projet de la liaison Crémieu-Lyon Part-dieu - Sofiane Djebaki		
17	Espace numérique	En faveur du tram	Habitant à Chavanoz et travaillant dans Lyon, ce nouveau tram me permettrait de me rendre au travail sans utiliser ma voiture et de limiter mes frais.		

18	Espace numérique	Domage, pas de desserte pour Collège Lycee Villemoirieu	Il faut absolument prévoir une desserte pour les élèves de l'ensemble Collège Lycee BTS- CFA de Villemoirieu, cela représente 1000 élèves au quotidien , auxquels on peut ajouter tout le personnel enseignant... Cela fait bcp de trajets qui seraient éviter grace au tram et en plus, cela permettrait de créer une gare en campagne beaucoup plus accessible que les gares en plein centre comme Tignieu. Merci de prendre en considération cette observation, d'ailleurs, une gare a été créée pour le lycée BELTRAME à Meyzieu, c'est une évidence qu'il faille le faire pour l'Institution Soeur Emmanuelle.		
19	Espace numérique	projet	on veut tous que ce projet ce réalise dans les années prochaines !		
20	Espace numérique	Intégration TCL	<p>Le projet de tramway Lyon-Crémieux doit impérativement être intégré dans la tarification TCL et placé sous la gestion du SYTRAL, afin d'assurer une cohérence à la fois pour les usagers et pour l'organisation globale du réseau de transport métropolitain. D'un point de vue utilisateur, la logique est claire : la zone de desserte du tramway s'inscrit dans le bassin de vie lyonnais. Une part importante des déplacements quotidiens entre l'Est lyonnais et le centre métropolitain relève de la mobilité domicile-travail ou d'études. Fragmenter la tarification en imposant un système distinct reviendrait à complexifier l'expérience usager, à créer une rupture de parcours tarifaire et à décourager l'usage des transports collectifs. L'intégration dans le réseau TCL permettrait au contraire une continuité de service : un seul titre, une seule application, un seul système de validation. C'est un facteur déterminant de fluidité et d'attractivité. Sur le plan de la gouvernance, la gestion par le SYTRAL est la garantie d'une cohérence d'exploitation et d'intermodalité. Le SYTRAL maîtrise déjà l'ensemble du réseau structurant de l'agglomération (métros, tramways, bus et Rhônexpress).</p> <p>Son expertise en planification, maintenance et coordination des correspondances permettrait d'intégrer le Lyon-Crémieux dans une logique de maillage territorial, évitant toute concurrence ou doublon avec les lignes existantes. Cela renforcerait la performance globale du réseau et optimiserait l'utilisation des ressources publiques. Enfin, intégrer cette ligne dans le périmètre TCL, c'est aussi répondre à un impératif d'équité territoriale. Les habitants de l'Est lyonnais participent à la dynamique métropolitaine ; il serait incohérent de les exclure du système tarifaire unique alors qu'ils partagent les mêmes besoins de mobilité quotidienne. En centralisant la gestion et la tarification sous l'autorité du SYTRAL, on garantit une vision globale, lisible et durable du transport collectif à l'échelle du Grand Lyon et de sa périphérie immédiate. En somme, pour l'utilisateur comme pour la collectivité, le tramway Lyon-Crémieux doit être conçu non comme une infrastructure isolée, mais comme une extension naturelle du réseau TCL : un projet de mobilité unifié, simple, cohérent et pleinement intégré.</p>		
21	Espace numérique	Liaison 100% indispensable pour la région	En tant qu'habitant de Charvieu-Chavagneux, je suis pleinement favorable à la création de la liaison Lyon-Crémieu par Meyzieu. Ce projet est nécessaire et attendu depuis longtemps par les habitants du Nord-Isère. Il offrira enfin une alternative efficace à la voiture, réduira les embouteillages quotidiens sur les axes Lyon-Crémieu et améliorera la qualité de vie de milliers d'usagers. Pour notre secteur, la création de deux arrêts à Charvieu-Chavagneux (Centre et Petit Prince) représente une opportunité exceptionnelle : un accès direct à Lyon sans dépendre du trafic routier, un meilleur maillage local entre les communes de la Plaine de l'Ain, une réduction des nuisances liées aux trajets pendulaires, et un gain environnemental important grâce à la baisse des émissions et du bruit. Ce tramway est aussi un investissement structurant pour l'avenir : il accompagnera le développement durable du territoire, favorisera les déplacements doux (vélo, marche) et renforcera l'attractivité économique de toute la région. Je souhaite que ce projet avance rapidement, sans retard inutile, et qu'il soit mené avec une vision ambitieuse et à long terme. Je soutiens pleinement son aboutissement et espère une mise en service rapide. En résumé : un projet utile, écologique, moderne et fédérateur, que j'encourage à 100 %.		
22	Espace numérique	avis projet liaison crémiu lyon	Bonjour, En tant qu'ancien habitant de Chavanoz, et bientôt de retour sur la commune (projet de construction en cours), j'apporte un avis positif sur le projet. Travaillant quotidiennement à Lyon, je tiens à exprimer tout mon soutien au projet. ce projet représente selon moi une avancée essentielle à notre territoire. - Véritable alternative à la voiture - Atout environnemental majeur - Attractivité de nos communes (secteur rendu encore plus dynamique, valorisera notre cadre de vie..) Bien cordialement, Joris Roy		
23	Espace numérique	Oui à la liaison Crémieu-Lyon	Bonjour, Ce projet est primordial pour le développement de notre environnement, notamment pour les étudiants qui peuvent rencontrer des difficultés pour aller faire leurs études sur Lyon. L'accès à Lyon devenant de plus en plus difficile en voiture, cette nouvelle liaison tant attendue permettra aux habitants de nos communes de se déplacer sur Lyon que ce soit pour le travail, les loisirs ou les soins. Ce projet doit voir le jour pour prendre en compte les déplacements au quotidien des habitants du nord isère. Je suis en faveur de ce projet.		

24	Espace numérique	Piste cyclable partout	L'idée du tram doit être de ne pas avoir utilisé sa voiture donc de s'y rendre en vélo ou à pied donc il faut qu'il y ait des pistes cyclables dans toutes les communes où il y a une gare de tram		
25	Espace numérique	Liaison Lyon-Crémieu	Bonjour, je suis favorable à la création d'une ligne entre Lyon et Crémieu afin d'améliorer la circulation devenue très difficile aux heures de pointe. l'idée de la construction des parking parc relai est également très bonne. merci.		
26	Espace numérique	Liaison Lyon Crémieu	Enfin !!! Avis très favorable		
27	Espace numérique	Station de Crémieu	Bonjour, Extrêmement favorable à ce projet ! Voici en PJ une suggestion sur l'insertion de la station de Crémieu pour qu'elle soit le plus proche du centre. A la place des friches industrielles il y a encore de la place pour y aménager un pôle multimodal à proximité directe. La seule contrainte est le contournement du bâtiment administratif. Possibilité de franchir cet endroit et le grand rond-point en tunnel. Merci pour ce projet !		
28	Espace numérique	Avis préoccupé	Il est vrai que cela peut-être utile pour certaines personnes mais est-ce que la venue d'un tramway dans notre secteur n'aura pas un effet négatif sur la qualité de vie à cause des nuisances sonores, du trafic, j'en pense également aux riverains qui habitent près des rails, aux agriculteurs. Notre beau secteur risque de devenir un catalyseur de l'urbanisation par la suite et j'espère de tout coeur pour qu'il soit préservé.		
29	Espace numérique	Avis favorable	Bonjour, Étant étudiant dans la ville de Pont De Cheruy je trouve ce projet intéressant. Cela nous permettra de nous déplacer dans Lyon depuis Pont De Cheruy en un rien de temps. Pour les étudiants demeurant à Pont De Cheruy peuvent se rendre à Lyon via ce tramway sans passer par les bus X04 qui a une fréquence abominable. Je suis donc favorable à ce projet. merci à vous. cordialement, Rafael da Luz		
30	Espace numérique	Enfin!	J'entends parler de ce projet depuis que j'habite la commune . J'espère vraiment que cela ça se concrétiser. Il est temps de pouvoir aller à Lyon facilement en transports .		
31	Espace numérique	Avis favorable au projet de liaison Crémieu-Lyon	Il s'agit d'un projet qui est discuté par le territoire depuis de nombreuses années qui s'inscrit sur une ligne déjà existante et exploitée pour les voyageurs et les marchandises. C'est un projet qui sera bénéfique au territoire, qui est composé de nombreux habitants effectuant des voyages quotidiens pour des raisons professionnelles ou d'études à Lyon mais aussi pour l'accès à une offre de soins. Jusqu'à présent, aucun mode de transport satisfaisant n'est disponible afin d'effectuer le trajet en transports en commun ou en mode doux vers le bassin lyonnais qui est le territoire d'attraction naturel de ces communes (peu de fréquences de bus, durée de trajet très longue notamment à cause des bouchons se formant sur tous les axes très tôt sur le trajet), lignes TER assez loin et déjà saturées avec un manque de stationnements pour ceux qui viennent en voiture). Ce projet permettrait d'assurer la continuité du tram T3 déjà emprunté par de nombreux voyageurs chaque jour et d'abandonner la voiture au profit d'un mode de transport plus écologique et économique. Il permettra également de mieux desservir ce bassin d'activité. L'emplacement se situant exactement sur celle de l'ancienne voie ferrée, ce projet ne devrait pas être une surprise pour les riverains.		
32	Espace numérique	Avis Favorable	Cela fait 30 ans que j'en entend parler et je pense que c'est une chose pour le secteur qui est saturé. Cependant je rejoins les avis indiquant qu'il faut que ca soit dans le giron du sytral pour la continuité des services pour les usagers. Avoir une tarification unique comme c'est le cas aujourd'hui. Autre point négatif je trouve qu'un tram toute les 15min en période de pointe ce n'est pas suffisant du tout. Je pense que ca serait bien d'augmenter et de passer à toute les 6/7min. Est ce que ce sont des longues rames déjà prévues ? Si non ca serait bien de prévoir tout de suite l'évolution car ca peut être une révolution pour le secteur et je crains que cette nouvelle ligne soit déjà saturés a son ouverture. Quand est ce qu'on pourra avoir une idée précises des arrêts ? Est ce que des aménagements seront prévu dans les villes pour pouvoir s'y rendre plus facilement ? Car les secteurs sont vastes et je crains que les parking soient vite saturés a certains arrêts. (notamment pusignan avec le rayonnement Villette/Jons/janneyras/pusignan) Avec le prolongement (on l'espère) un jour du métro cela permettrait de dégagé des voies de tram potentiellement sur la ligne meyzieu et permettre a plus de tram de passer. Cependant il faut que le temps reste compétitif a la voiture. C'est pour cela que 15min en période de point me paraisse bien peu.	Bonjour, Merci pour votre contribution. Pour répondre à vos questions : 1) La capacité des rames sera définie selon la fréquentation attendue par station à horizon 2040, a priori des rames de 43m. Par ailleurs, des emplacements aux stations seraient réservés pour agrandir les quais si nécessaire, à horizon 2050. 2) 6 nouvelles stations (arrêts) seraient créées entre Crémieu et Meyzieu, sur les emprises de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL). Le tramway partirait de Crémieu puis passerait par les stations de Tignieu-Collège, Charvieu-Centre, Charvieu-Petit Prince, Janneyrias, et Pusignan. 3) Des services et aménagements multimodaux pour tous les modes de déplacements (marche à pied, vélo, transport en commun, voiture) seraient mis en place à chaque nouvelle station en lien avec les acteurs locaux. Retrouvez ces services et aménagements en détail, en page 41 du dossier de concertation.	25/11/2025

33	Espace numérique	Questions riverain ultra proximité du tracé	<p>Bonjour, j'habite au 25 rue des canuts, donc collé à la voie verte actuelle, j'ai ces questions concernant le projet. Bruit / Vibrations Quel niveau de bruit est prévu à 8 m des rames, et quelles protections anti-bruit/vibrations seront mises en place ? Fréquence Quelle sera la fréquence exacte en heures de pointe, et y aura-t-il un tram dans chaque sens ? Sécurité piétons / familles Comment sera gérée la sécurité des piétons dans une voie verte aujourd'hui très utilisée par des familles, des assistantes maternelles et des enfants allant à l'école ou circulant entre les quartiers ? Le cheminement piéton actuel sera-t-il maintenu ou sécurisé ? Visibilité / Intimité Le tram et son éclairage seront-ils visibles depuis les habitations ? Des protections sont-elles prévues ? Valeur immobilière Une étude d'impact immobilier existe-t-elle pour les maisons situées à moins de 10 mètres du tracé ? Je serai à la réunion de ce mercredi à Pusignan Cordialement,</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution. Pour répondre à vos questions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) La Région respectera le cadre réglementaire afin de préserver le cadre de vie des habitants. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles pour l'infrastructure particulièrement dans les zones résidentielles ainsi que l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés. 2) Pour assurer une desserte régulière et rapide, le tramway circulerait tous les quarts d'heure en période de pointe les jours ouvrables, le matin (7h-9h) et le soir (16h-19h), dans les deux sens (voie unique) et toutes les demi-heures en dehors de ces périodes. 3) La voie verte prévue le long du tramway, serait accessible à tous les modes actifs (piétons et vélos), comme c'est le cas aujourd'hui sur la voie verte aménagée par la commune de Pusignan. Afin d'assurer la sécurité de tous, cette voie verte serait séparée de l'infrastructure du tramway par une bordure végétalisée et sécurisée. 4) Si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, celui-ci-ci fera l'objet d'une étude d'impacts détaillée. 	25/11/2025
34	Espace numérique	Avis concernant la portion Rue des Canuts – Pusignan	<p>Je suis riverain direct de l'ancienne emprise CFEL rénovée en voie verte il y a quelques années. Ma clôture est située à environ 3 mètres du futur tracé, et ma maison à environ 8 mètres des rails. Cette portion est aujourd'hui un axe piéton majeur pour le quartier : familles, enfants, assistantes maternelles, trajets vers l'école, déplacements entre les deux quartiers... La voie verte est un chemin utilisé toute la journée, dans les deux sens, pour des usages variés (école, courses, loisirs, visites). Mes préoccupations principales sont les suivantes : 1. Bruit et vibrations Quel niveau sonore est prévu à 8 m et quelles protections anti-bruit/anti-vibrations sont prévues ? 2. Fréquence des rames Quelle sera la fréquence réelle en heures de pointe, et le trafic sera-t-il en double sens ? 3. Sécurité des piétons Comment la sécurité sera-t-elle assurée dans une zone où de nombreux enfants marchent ou traversent en autonomie ? 4. Visibilité et intimité Le tram et son éclairage seront-ils visibles depuis les chambres et jardins ? Quelles protections visuelles sont prévues ? 5. Impact immobilier Une étude d'impact a-t-elle été menée pour les habitations situées en proximité immédiate du tracé ? Pour un projet à aussi fort impact local, il est essentiel d'avoir des réponses claires sur ces points avant la fin de la concertation.</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution. Pour répondre à vos questions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) La Région respectera le cadre réglementaire afin de préserver le cadre de vie des habitants. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles pour l'infrastructure particulièrement dans les zones résidentielles ainsi que l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés. 2) Pour assurer une desserte régulière et rapide, le tramway circulerait tous les quarts d'heure en période de pointe les jours ouvrables, le matin (7h-9h) et le soir (16h-19h), dans les deux sens (voie unique) et toutes les demi-heures en dehors de ces périodes. 3) La voie verte prévue le long du tramway, serait accessible à tous les modes actifs (piétons et vélos), comme c'est le cas aujourd'hui sur la voie verte aménagée par la commune de Pusignan. Afin d'assurer la sécurité de tous, cette voie verte serait séparée de l'infrastructure du tramway par une bordure végétalisée et sécurisée. 4) Si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, celui-ci-ci fera l'objet d'une étude d'impacts détaillée. 	25/11/2025
35	Espace numérique	Ligne T3 surchargée	<p>Bonjour, Je suis opposé à l'agrandissement de la ligne T3 vers Crémieu. En tant que riverain de la ligne T3, celle-ci passe déjà trop fréquemment et génère trop de nuisances. J'habite rue Vellin Dombes, proche de l'arrêt Meyzieu gare. Ma maison vibre à chaque passage du tramway et cela n'intéresse pas les TCL, je suis donc opposé au fait d'ajouter encore des rames et des passages. A moins que vous ne profitiez des travaux pour améliorer l'absorption des vibrations sur les rails existants ! De plus, en tant qu'utilisateur du tramway, celui-ci est déjà beaucoup trop surchargé et désagréable à utiliser avec l'affluence actuelle, sans compter celle à venir avec les nombreuses constructions en cours à Meyzieu... Cordialement, Jonathan Baudouin</p>		
36	Espace numérique	Un projet primordial pour le territoire	<p>Je tiens à exprimer mon soutien clair et déterminé au projet de tramway Crémieu-Meyzieu, un projet indispensable pour l'avenir de notre territoire. Depuis trop longtemps, les habitants de la LYSED, de la CCBD et plus largement de l'Est lyonnais subissent une saturation routière croissante, des temps de trajet qui explosent et une dépendance quasi totale à la voiture. Il est temps de proposer une alternative crédible, efficace et durable : ce tram en est une. Contrairement à d'autres projets d'infrastructures lourdes, celui-ci s'appuie intelligemment sur l'existant : réutilisation de la voie ferrée, limitation de l'artificialisation, circulation majoritairement à voie unique. L'impact écologique est donc maîtrisé, voire exemplaire. Et surtout, il s'agit d'un transport propre, sans émission directe de carbone, cohérent avec les engagements climatiques que notre région doit impérativement tenir. La voie verte associée renforce encore cette cohérence en offrant un itinéraire sécurisé pour les mobilités douces. À ceux qui doutent encore, rappelons que l'immobilisme serait bien plus coûteux que l'action. Chaque année passée sans alternative renforce la congestion, aggrave la pollution et réduit l'attractivité de nos communes. Le tram Crémieu-Meyzieu, au contraire, apportera un véritable souffle économique : meilleure accessibilité pour les actifs travaillant dans l'aire lyonnaise, dynamisation des zones d'activités, attractivité renforcée pour les entreprises et les familles. Ce projet n'est pas seulement utile : il est nécessaire. C'est un investissement stratégique pour l'avenir de notre bassin de vie, un choix courageux et cohérent, un levier de transition écologique réelle. Je soutiens pleinement sa réalisation et invite la collectivité à avancer résolument dans cette direction.</p>		

37	Espace numérique	Liaison très attendue	Bonjour j'habite Villemairieu et je me rends à Lyon plusieurs fois par semaine. Je prends aujourd'hui ma voiture jusqu'à Meyzieu puis les transports en commun TCL. Des 7h du matin il y a déjà des bouchons à Charvieu puis sur les ronds points jusqu'à Meyzieu. Nous avons été obligés de prendre un appartement pour mes enfants qui étudient sur Lyon : même si cela coûte cher ils étaient forcés d'adopter cette solution pour pouvoir réussir leurs études sans le stress de devoir se rendre à Lyon pour être à l'heure. Ce tram train est très attendu dans notre famille : nous serons sereins pour nous rendre sur Lyon sans bouchons et en faisant du bien à notre planète. Nous souhaitons plus que tout que ce projet voit enfin le jour.		
38	Espace numérique	Incidences sur Marais de la lechere	Bonjour la ligne va longer le marais de la lechere ENS, lieu primordial de gestion de l'eau pluviale et de biodiversité, dont le fonctionnement pourrait être perturbé par les travaux d'une part puis l'exploitation d'autre part : quelles modalités sont prévues dans le détail pour identifier les risques engendrés et les moyens prévus pour les atténuer ? Merci	Bonjour, Merci pour votre contribution. A ce stade du projet, plusieurs investigations ont été réalisées : inventaires faune-flore 4 saisons, premier diagnostic environnemental (état de l'environnement du projet : milieu physique, milieu naturel, milieu humain et cadre de vie, paysage et patrimoine, etc.), délimitations des zones humides. Des premiers enjeux ont été identifiés au niveau des zonages sensibles, notamment le Marais de la Léchère. En fonction des conclusions détaillées des investigations, des mesures intégrant les principes de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser), seront mises en place. Ce travail sera approfondi dans le cadre de l'évaluation environnementale, à venir dans les prochaines étapes, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation.	25/11/2025
39	Espace numérique	Pourquoi ne pas étudier faisabilité Tignieu séparément de Crémieu?	Bonjour, Pour qu'on ne repousse pas à nouveau le projet parce qu'il serait jugé trop cher, pourquoi ne fait-on pas une étude de faisabilité séparément une tranche de travaux jusqu'à Tignieu, puis une 2ème tranche Tignieu-Crémieu? Merci	Bonjour, Merci pour votre contribution. Le projet prévoit la création d'un site de maintenance et de remisage (SMR) en bout de ligne, il n'est donc pas possible de prévoir un phasage des travaux. Par ailleurs, aller jusqu'à Crémieu permettrait de mieux répartir les flux entre les différentes stations.	25/11/2025
40	Espace numérique	OUI au Tram	Il y a 22ans ,les agences immobilieres nous encourageaient à acheter sur le secteur,nous prônant le projet du Tram...je suis le projet avec l'asso Parler depuis 15ans...j'espere vraiment qu'il va enfin voir le jour..Nous avons vraiment besoin de ce mode de transport et d'etre desservis en "navettes" ou moyens de rabattements.Des pistes cyclables sont à envisager,des points de covoiturage....et j'espere que vous mettez tout en oeuvre pour qu'il arrive au plus vite. Cordialement		
41	Fiche avis	Fiche avis #1	Coordonnées : un jeune travaille à la MJC [fiche remplir par le garant] - favorable au projet - pour dynamiser Crémieu -Au courant du projet par les réseaux sociaux (Youtube) - Viendra à la réunion publique		
42	Fiche avis	Fiche avis #2	100% favorable nécessité absolue de désenclaver le nord isère Tous mes encouragements J'espère que le cas de Barens sera géré correctement		
43	Fiche avis	Fiche avis #3	Pour relier Crémieu à Meyzieu c'est positif pour contribuer à la baisse de déplacements individuels, et donc à l'environnement. Par contre, peut être l'attraction de plus de monde et immobilier augmente. Mais positif pour les commerçants.		
44	Fiche avis	Fiche avis #4	Très bien, en attente depuis 20 ans		
45	Fiche avis	Fiche avis #5	Merci pour toutes ces informations. Vivement que cet aménagement puisse se faire!		
46	Fiche avis	Fiche avis #6	Je suis contre, après de nombreuses années de réflexion, car le tram apporte certes des facilités de transport mais aussi une population qui a déjà contribué à la dégradation de la vie sur Meyzieu.		
47	Fiche avis	Fiche avis #7	Possibilité de prendre les transports en commun depuis Pusignan tant pour des raisons professionnelles et personnelles Peut inciter les gens à venir s'installer sur la commune Permet aux Pusignanais d'avoir des visites de personne de la région lyonnaise		
48	Fiche avis	Fiche avis #8	Favorable au projet : mobilités douces, alternatives à la voiture, multimodalité. Demande : un arrêt CITIZ (ou équivalent) au niveau de la station de Pusignan (pour éviter d'avoir à racheter une voiture). La piste cyclable permettra d'avoir un itinéraire sécurisé . Les + : autopartage favorisé / choix dans les mobilités. A condition que la piste mode doux soit faite en concertation avec les cyclistes. Contre exemple : Pusignan la piste longe le stationnement voiture (effet portière). Effet positif : éviter les "ronds points de la mort" (cités 3 fois). Demande complémentaire : liaison mode doux Pusignan-Jonage.		

49	Registre papier	/	Résidant à Tignieu, que prévoyez vous pour les habitations contre la voie ferrée ? Merci. Mail : vero.ricci@hotmail.fr	Bonjour, Merci pour votre contribution. 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 intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles sur l'infrastructure particulièrement dans les zones résidentielles ainsi que l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés.	25/11/2025
50	Espace numérique	Contribution	Les habitants de Colombier Saugnieu, qui ne sont pas directement concernés par le projet, voient néanmoins d'un très bon œil ce projet de tramway, mode de transport écologique et décarbonné entre Lyon et Crémieu. Je regrette à titre personnel que les élus des communes traversées aient pendant de si longues années, entraîné des pieds. Ces 30 années passées, de palabres et de tergiversations, reflètent assez bien l'inertie et le manque de vision de nos décideurs... Espérons qu'on soit désormais sur la "bonne voie" pour ce bassin de vie du nord Isère mais aussi pour les habitants de Pusignan et de Colombier Saugnieu !		
51	Espace numérique	DEFAVORABLE	Trop tard la démographie va baisser Le flux de voiture pour accéder aux différents parking y compris les panettes n'est pas réfléchi et anticipé Trop cher pour l'utilité que ca va servir ,sachant que les gens qui vont sur le coté sud ou nord de Lyon ,plaine de l'ain (en plus du futur EPR ou rien n'est bien pensé pour les flux automobiles)ne l'utiliserons pas Cette ligne sera vite non rentables donc les citoyens passeront à la caisse impôts pour compléter (encore une dette pour nos enfants) Et bien sur écologiquement de TIGNIEU à CREMIEU la biodiversité sera mise à l'épreuve (plus de chevreuils ,renards ,etc) La région oublie de parler sur les plans du centre de maintenance des trams à Villemoirieu ,encore des hectares cultivables en moins Dommage que la région soit aussi peu respectueuse de l'environnement comme sur d'autres projets en cours		
52	Fiche avis	Fiche avis #9	Je suis d'accord pour un tramway sur Villemoirieu		
53	Fiche avis	Fiche avis #10	J'espère que les élus de la Région tiendront leurs premiers engagements		
54	Fiche avis	Fiche avis #11	C'est un très beau projet pour l'avenir de nos enfants, pour avoir une mobilité vers la métropole de Lyon pour leurs études ; on souhaite vraiment que ça aboutisse rapidement.		
55	Fiche avis	Fiche avis #12	Desserte au Piarday (quartier de Charvieu) si possible et logiquement vu le nombre de maisons !!		
56	Fiche avis	Fiche avis #13	Bien informé		
57	Espace numérique	Une évidence	Bonjour, il me semble particulièrement pertinent de donner vie à ce projet de liaison de l'Est lyonnais à Lyon, cela permettrait de désengorger la circulation, de créer des emplois, de réduire la pollution... Les très nombreuses personnes qui vont travailler à Lyon ne peuvent qu'adhérer à ce projet. Il n'y a que du positif à voir naître cette liaison.		
58	Espace numérique	Avis projet et question	Je suis favorable au projet, car un besoin évident se fait sentir. Habitant Charvieu-Chavagneux je constate qu'il y a des Habitants qui empruntent l'ancienne voie ferrée pour se déplacer en vélo et aussi en tant que piétons , est-ce que un aménagement pour piétons également pourrait être prévu ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. L'itinéraire cyclable qui serait réalisé le long de la nouvelle ligne de tramway serait ouvert à tous les modes actifs, y compris piétons.	28/11/2025
59	Espace numérique	Projet Cremieu-Meyzieu	Que ce projet soit vite mis en place pour nos enfants (pour les études) car cela faciliterait la vie pour les étudiants		
60	Espace numérique	Parfer cremieu meyzieu	Je suis de tout cœur dans ce projet, en espérant que cela se concrétise vite, pour le bien de la population et des communes aux environs.		
61	Espace numérique	inquiétudes	Bonjour, le projet de train entre Crémieu et Lyon me succite beaucoup d'inquiétude concernant la gestion des flux de personnes sur Crémieu. Les parking sont déjà bien saturés ainsi que les axes de circulation. Sans parler des nouvelles personnes qui viendront habiter autour de Crémieu, augmentant encore sa fréquentation. Je suis aussi inquiète des nouvelles constructions qui pourraient affecter les zones naturelles sensibles et la biodiversité de l'isle crémieu.		

62	E-mail	Avis favorable au projet de tram Crémieu – Lyon	<p>Bonjour,</p> <p>Je souhaite exprimer mon soutien au projet de tramway entre Crémieu et Lyon, qui me semble être une avancée majeure pour notre territoire.</p> <p>Ce projet représente une véritable opportunité de désenclavement pour les habitants de l'Est lyonnais et du Nord-Isère. Il permettra de réduire fortement la dépendance à la voiture individuelle, de désengorger les axes routiers saturés, et d'améliorer la qualité de vie de nombreux usagers quotidiens.</p> <p>Sur le plan économique, ce tram favorisera les échanges entre les bassins d'emploi et rendra le territoire plus attractif, tout en soutenant un développement urbain plus équilibré.</p> <p>Le coût du projet me paraît justifié au regard des bénéfices attendus à long terme : moins de pollution, moins de temps perdu dans les bouchons, et une mobilité plus durable.</p> <p>Enfin, ce mode de transport répond aux enjeux écologiques actuels, en limitant les émissions de CO₂ et en proposant une alternative fiable, confortable et accessible à tous.</p> <p>Je souhaite donc que le projet soit mené à bien dans les meilleurs délais, avec une attention particulière portée à l'intégration paysagère, à la desserte des communes intermédiaires et à la complémentarité avec les autres modes de transport.</p>		
63	Espace numérique	Un grand OUI	<p>Je suis très favorable au projet qui permettrait de désengorger les routes saturées tous les jours pour aller bosser sur Lyon. Un gain d'attractivité pour la région et des déplacements facilités. À ce jour, trop compliqué de se rendre sur Lyon en transport. Vivement que le projet aboutisse !</p>		
64	Espace numérique	Dimensionnement des parkings	<p>Bonjour, Au vu des parkings très rapidement sous-dimensionnés sur la ligne de tramway T3, il conviendra d'être très attentif au nombre d'emplacements de stationnement offerts à proximité des stations, qui conditionnera l'utilisation de cette nouvelle ligne. Cordialement,</p>		
65	Espace numérique	Favorable	<p>Cela fait 20 ans que nous habitons Charvieu et que les routes pour aller travailler à Lyon sont de plus en plus saturées. L'arrivée d'un mode de transport en commun serait un plus pour les habitants et étudiants des communes limitrophes. C'est un grand oui pour ce projet, tant qu'il respecte l'environnement existant</p>		
66	Espace numérique	Liaison Tram Crémieu	<p>Favorable au projet.. MAIS il faut apporter une attention particulière à la gestion et aux accès des parkings. Habitant de Villemoirieu, nous sommes nombreux à craindre un engorgement de l'entrée de Crémieu par la route de Genas après la RD75. Il est donc primordial de prévoir un accès direct aux futurs parkings du terminus CREMIEU via la RD75, sans emprunter la route de Genas : il convient donc de favoriser la création d'un accès dédié en bordure du ruisseau de Veaud depuis la RD, ou via la route de Lyon et la zone d'activité (impasse des Platanes notamment). L'accès depuis la maison du département est à proscrire sous risque de venir bloquer entièrement l'entrée et la sortie de Crémieu pour les riverains ; accès déjà bien encombré pour les travailleurs locaux. Enfin, il semble indispensable d'associer à ce projet une sécurisation pour la traversée de la RD75 pour piétons/vélos en provenance de Beptenoud pour atteindre la future gare ! Sécurisation du rond point des pompiers par feus de signalisation ? Sous-terrain ou passerelle ?</p>		
67	Espace numérique	Mesures compensatoires	<p>Bonjour Je suis favorable à ce projet tant attendu dans le Nord Isère. Néanmoins, j'aimerais avoir des informations sur les emprises agricoles qui vont être prises pour réaliser le site de maintenance et sur les emprises foncières pour réaliser les nombreux parking tout au long du tracé du tramway. Y aura t-il des mesures compensatoires qui vont permettre de redonner des espaces agricoles aux agriculteurs concernés et recréer des espaces naturels/verts dans le secteur ? Je vous remercie</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour votre contribution.</p> <p>A ce stade du projet, les besoins fonciers identifiés au-delà des emprises historiques du CFEL concernent en effet principalement le site de maintenance et de remisage, et les parkings. Par ailleurs, pour alimenter la connaissance du territoire, plusieurs investigations ont été réalisées : inventaires faune-flore 4 saisons, premier diagnostic environnemental (état de l'environnement du projet : milieu physique, milieu naturel, milieu humain et cadre de vie, paysage et patrimoine, etc.), délimitations des zones humides.</p> <p>Si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les phases d'études ultérieures permettront de définir la localisation des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet, en lien avec les acteurs locaux et les propriétaires concernés, mais également les mesures à mettre en place qui intégreront les principes de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser). Ce travail serait approfondi dans le cadre de l'évaluation environnementale.</p>	28/11/2025
68	Espace numérique	Trafic routier Crémieu	<p>Bonjour Je vous remercie pour la présentation effectuée hier soir à Crémieu. Je suis favorable à ce projet qui va permettre de relier Lyon en mode doux. Par contre je tiens à insister sur un point qui me paraît fondamental pour le secteur de Crémieu/Villemoirieu, à savoir le trafic routier supplémentaire que la gare terminus de Crémieu va engendrer aux heures de pointe le matin et le soir. Il me paraît essentiel que vous preniez en compte qu'actuellement le secteur est déjà saturé aux heures de pointe. La gare et le passage à niveau sur la RD75 vont amplifier ce phénomène. Je vous demande donc de prioriser cette question dans votre projet. Il sera indispensable de faire toutes les études nécessaires de trafic routier actuel et futur, d'analyser finement tous les scénarios possibles d'accès aux parkings de la gare et de proposer (en lien avec les deux communes concernées et la CCBD) des aménagements qui impacteront le moins possible la vie et la circulation des habitants du secteur. Je vous remercie</p>		

69	Espace numérique	Avis favorable, oui mais ...	Bonjour, Je suis favorable à la création de cette liaison tant évoquée depuis 30 ans et enfin mise sur les rails ! L'accroissement fulgurant de la population du Nord-Isère, que les élus ne souhaitent pas ralentir, doit en contrepartie voir la mise en place d'infrastructures adaptées à l'augmentation du trafic jusqu'à Lyon par des voies moins destructrices que la voiture. Mais cela ne doit pas se faire sans une attention particulière accordée aux zones de stationnement (à chaque nouvel arrêt ou au terminus à Crémieu) afin de préserver au maximum les zones agricoles dont l'imperméabilisation galopante dévaste le pays, ainsi que la biodiversité environnante (qu'il s'agisse de faune et de flore très présente dans le Nord-Isère), sans quoi le projet serait un total échec. L'objectif doit demeurer de limiter les constructions à venir, et faire baisser l'usage de la voiture par tous les moyens ! La croissance sans être encadrée nous conduira à la ruine. Cordialement		
70	Espace numérique	RAMES DUPLEX	Bonjour, Dans le cadre du projet, est-il envisagé de mettre des rames à 2 niveaux (type TGV Duplex ou TER) ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. Le matériel roulant qui serait utilisé répondra aux normes de sécurité et de compatibilité avec les autres tramways de cet axe et serait comparable à celui qui existe aujourd'hui sur le réseau TCL. Il répondrait aux attentes en matière de capacité et de services à bord sur ce type de ligne. Les rames seraient ainsi dimensionnées pour répondre à la fréquentation attendue.	28/11/2025
71	Espace numérique	Aménagements routiers	Bonjour Je suis très inquiet sur la réalisation d'aménagements pour rejoindre la gare du Petit Prince à Charvieu. Nul doute que de nombreux habitants venant de l'Ain, de Saint Romain de Jalionas ou encore d'Anthon et voulant prendre le tramway, devront passer par Chavanoz ou à ce jour, la seule liaison existante est le Chemin des Bruyères qui porte bien son nom et ou 2 véhicules ont du mal à se croiser. Je suis prêt à vous accompagner sur le terrain pour vous présenter l'état actuel des lieux. Bien cordialement		
72	Espace numérique	Stationnement des voitures et vélos	Combien de temps pourra t-on resté stationné notamment la nuit si je vais à Lyon et que j'y reste 2 jours Actuellement pas possible à Meyzizu ZI et je suis contraint de prendre mon véhicule et de stationner à Lyon Merci pour réponse et bien cordialement Michel TURQUIN	Bonjour, Merci pour votre contribution. Les conditions d'accès aux parking-relais seront étudiées dans les phases d'études ultérieures (système de barriérage, contrôle d'accès, ...) si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation. La thématique soulevée retient l'intérêt de la Région et sera approfondie.	28/11/2025
73	Espace numérique	Enfin!	L'arrivée en 2032 du tramway reliant Crémieu à Meyzieu est une excellente nouvelle pour tout le territoire ! Ce projet va véritablement transformer la mobilité du secteur en offrant une alternative rapide, fiable et écologique. Grâce à cette nouvelle ligne, les déplacements du quotidien seront grandement facilités, que ce soit pour rejoindre Lyon ou simplement se déplacer entre les communes. Ce tramway représente un vrai progrès pour la qualité de vie : moins de voiture, moins de bouchons, moins de pollution et davantage de confort pour les habitants. C'est aussi un atout pour le dynamisme local, avec un meilleur accès aux commerces, aux emplois et aux services. En résumé, l'arrivée du tram Crémieu-Meyzieu est un projet attendu, ambitieux et bénéfique pour tous. Une belle avancée pour l'avenir de notre région !		
74	E-mail	Projet Lyon - Crémieux et arrêt Janneyrias	Bonjour, Etant domicilié sur la commune de Saint-Ours, qui est administrativement dépendante de Janneyrias, en direction de Colombier-Saugnieu (69), j'aurais une petite remarque en lien avec la sécurité des piétons. Selon le projet actuel, il semble manifeste que la présence d'un arrêt à Janneyrias (qui est en soi une très bonne chose) va ramener énormément de trafic depuis la zone Satolas/Colombier. Actuellement la route reliant Janneyrias et Colombier/Saugnieu est déjà relativement bien empruntée, mais il me paraît évident que ceci pourrait générer une multiplication du trafic très significative, une fois que les usagers auront compris qu'il est désormais possible d'accéder au tram depuis cette zone au lieu de se déplacer vers Meyzieu ou Bron. Or, la route reliant Saint Ours à Janneyrias (centre) ne présente pas de trottoir, avec notamment certains passages très périlleux (surtout à la tombée du jour, ou le matin, ce qui correspond justement aux pics de circulation). Il me semble donc ici urgent de repenser la manière dont cette route est agencée, en prévoyant a minima un véritable trottoir sur toute sa longueur. Bien cordialement,		
75	Espace numérique	Aménagement - Entretien espaces verts et déchets future ligne	Bonjour, Notre structure d'insertion par l'activité économique intervient sur le territoire du Nord Isère à travers des activités d'entretien et d'aménagement paysager. Si le projet venait à se concrétiser, il serait pertinent d'envisager la mise en place de marchés publics clausés ou réservés, afin que notre association de proximité puisse bénéficier des retombées économiques générées. La Région soutenant déjà notre fonctionnement par le biais de subventions, il serait cohérent d'envisager également un appui sous l'angle de la prestation. Je vous remercie par avance pour l'attention portée à cette remarque. Vous trouverez ci-joint la plaquette de présentation de notre structure. Cordialement,		

76	Espace numérique	Pour ce projet	Pour cette prolongation du tram. Tous les jours j'effectue Tignieu/Meyzieu et les routes sont très encombrées. Ce nouveau tram sera très utile aux habitants du Nord Isère pour se rendre rapidement sur Meyzieu et même jusqu'à Lyon. Nos jeunes en ont besoin aussi pour faciliter leurs études universitaires		
77	Espace numérique	Capacité de voyageurs	Je souhaiterais savoir comment vous allez gérer le flux de voyageurs? A partir de 7h15 le matin, je monte à Panettes, à Meyzieu gare, il n'y a déjà plus de places ni assises ni debout, les gens restent sur le quai! Alors si vous rajoutez 6 arrêts avant Meyzieu, sans mettre des voitures à double étages, les gens vont "se battre" pour aller travailler! A Meyzieu on ne pourra pas monter!! vous avez déjà rajouté 2 arrêts qui sont certes très utiles, mais qui augmentent le flux des voyageurs aux heures de pointe!! Merci pour votre réponse!	Bonjour, Merci pour votre contribution. Les stations de tramway de Meyzieu sont aujourd'hui utilisées par les Majolans mais également par les habitants du Nord Isère. L'objectif du projet est de permettre à ces derniers de se diriger vers l'une des 6 nouvelles stations créées, au plus proche de leur domicile ou travail. Cela permettrait de désengorger les stations de Meyzieu. Par ailleurs, SYTRAL Mobilités, en charge de l'exploitation du T3, étudie un renfort de capacité sur cet axe entre Meyzieu et Lyon. La Région et SYTRAL Mobilités travaillent conjointement pour proposer des solutions dimensionnées et adaptées aux besoins des Majolans et habitants du Nord Isère.	03/12/2025
78	Espace numérique	impact sur l'attractivité industrielle de crémiéu et de ses environs	Bonjour, Une analyse d'impact a-t-elle eu lieu (impact 5 ans, 10 ans, 30 ans), concernant : - les évolutions des coûts de l'immobilier (achat et locations) - les évolutions de la présence des commerces (concurrencée par Lyon bien plus accessible) et des activités de la zone industrielle de crémiéu (concurrencé par les salaires plus élevés proposé par Lyon), - sur les finances de la ville de crémiéu et des communes environnantes. - l'évolution sur la transformation de l'arrondissement (avec probablement un fort impact vers une augmentation du taux de personnes travaillant à Lyon) avec hausse des coûts lié à l'augmentation du nombre d'habitant dans un premier temps (plus d'école, de lieux collectifs, de routes, d'égouts ...)	Bonjour, Merci pour votre contribution. 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.	03/12/2025
79	Espace numérique	Préserver la qualité de vie	Madame la Maire, Monsieur le rapporteur de la commission nationale du débat public Mesdames, Messieurs, Lors de la réunion de concertation du lundi 24 novembre 2025, Madame la Maire de Crémiéu, Isabelle Flores, a présenté le projet de tramway Lyon-Crémiéu comme une opportunité pour l'accès au travail, à la culture et aux soins médicaux pour les habitants du territoire. Or, au vu du public présent ce soir-là (moyenne d'âge d'environ 60 ans et plus), je doute que les personnes réellement concernées par l'usage quotidien de ce tramway aient été suffisamment représentées. Même concernant les besoins médicaux, beaucoup privilégieront sans doute l'usage d'un taxi VSL, remboursé par la Sécurité sociale... 1. Une concertation qui ne touche pas la population réellement concernée La question de l'intérêt pour ce tramway a-t-elle été posée aux bonnes personnes ? A-t-on réellement interrogé les habitants et riverains directement concernés par les impacts du projet ? Vivre dans un environnement calme, préserver la sérénité et le cadre de vie est un choix. Les habitants du bassin de Crémiéu ont fait le choix de vivre ici en connaissance de cause. C'est également mon cas, et celui de ma famille. Mon fils, âgé de 10 ans, pourrait parfaitement bénéficier du tramway à sa mise en service, pourtant mes réserves demeurent importantes. 2. Augmentation du trafic et risques associés Le projet entraînera inévitablement une amplification de la circulation automobile autour de Crémiéu, déjà fortement congestionnée aux heures de pointe, alors qu'aucune amélioration routière n'est évoquée. Le tramway pourrait alors avoir un effet contre-productif ! S'ajoutent à cela : Le risque accidentogène la possible problématique de stationnement sauvage. 3. Implantation d'un atelier de maintenance : un non-sens La création d'un atelier de maintenance à proximité d'habitations interroge fortement. Qu'en est-il : de la protection des sites environnementaux ? des nuisances sonores pour les riverains ? des aménagements ou dédommagements prévus pour ceux dont la tranquillité serait durablement impactée ? Madame la Maire évoquait par ailleurs une pression immobilière. Qu'en est-il de la perte de valeur des biens situés en bord de ligne ? Un budget de compensation est-il prévu ? Les montants pourraient atteindre plusieurs centaines de milliers d'euros pour certains propriétaires. 4. Charge financière : un risque de hausse des impôts locaux Si la Région Auvergne-Rhône-Alpes finance une partie du projet, je crains que les taxes foncières ne soient augmentées par les municipalités pour couvrir les aménagements induits. Ce serait alors la double peine pour les habitants : dégradation du cadre de vie et augmentation de la fiscalité. 5. Pertinence réelle du projet Le coût du tramway (250 M€) paraît disproportionné au regard : de la fréquentation potentielle entre Crémiéu et Lyon, du gain de temps limité (environ 30 minutes), de la nécessité de créer de nouvelles stations et de prolonger le tramway jusqu'à Lyon.	Bonjour, Merci pour votre contribution. S'agissant de vos questions : Concernant la concertation : afin de toucher un public large, la Région a mis en place diverses modalités d'information et de participation. Un espace numérique en ligne permet à tout un chacun de consulter les documents d'information, les dates des rencontres, donner un avis ou poser une question. Des registres et dossiers de concertation sont par ailleurs disponibles en en format papier dans 19 lieux de concertation. Par ailleurs, différentes typologies de rencontres ont été planifiées afin de s'adresser au plus large public : des rencontres à destination de publics spécifiques (acteurs économiques, associatifs, public en situation de handicap, etc.), des rencontres en soirée dans 3 communes différentes concernées par l'infrastructure nouvelle, des rencontres dans l'espace public, en matinée, en fin de journée et le weekend, pour aller vers le public qui ne peut se déplacer en soirée. Au travers de l'ensemble de ces modalités, la Région entend permettre à tous ceux qui le souhaitent de s'informer et de s'exprimer sur le projet. Concernant la création d'un site de maintenance et de remisage (SMR) en bout de ligne : 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 intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles particulièrement dans les zones résidentielles, l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés. Concernant le volet environnemental, à ce stade du projet, plusieurs investigations ont été réalisées : inventaires faune-flore 4 saisons, premier diagnostic environnemental (état de l'environnement du projet : milieu physique, milieu naturel, milieu humain et cadre de vie, paysage et patrimoine, etc.), délimitations des zones humides. En fonction des conclusions détaillées des investigations, des mesures intégrant les principes de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser), seront mises en place. Ce travail sera approfondi dans le cadre de l'évaluation environnementale, à venir dans les prochaines étapes, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation.	04/12/2025

			<p>de la faible densité de population sur le tracé (Crémieu, Janneyras, Pusignan...).</p> <p>Cela laisse craindre une sous-utilisation importante hors heures de pointe, et donc un tramway circulant presque vide une grande partie de la journée.</p> <p>Les personnes assistant aux réunions ne représentent pas la future population utilisatrice : ce biais pose question.</p> <p>Conclusion</p> <p>Préserver la sécurité, le bien-être des riverains et un environnement naturel calme relève aussi du rôle des élus.</p> <p>Je souhaite que ces points soient pleinement pris en compte et que ce projet, s'il venait à être poursuivi, ne se fasse pas au détriment de la qualité de vie des habitants.</p> <p>Je vous remercie de l'attention portée à la présente contribution et espère qu'elle aidera à préserver l'intérêt collectif.</p> <p>Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.</p> <p>Franck RADET</p>		
80	E-mail	Suite à la réunion publique d'ouverture du 24/11/2025 à Crémieu	<p>Bonjour Madame, Monsieur,</p> <p>J'ai assisté à la réunion publique d'ouverture du 24/11 à Crémieu relative au lancement de la concertation du projet de liaison Crémieu-Lyon en tramway. Les échanges ont été de qualité, cependant je regrette que la parole ait été souvent monopolisée par des retraités et représentants d'associations plutôt septiques sur le projet et dont les préoccupations sont l'hypothétique risque d'engorgement de Crémieu par des véhicules extérieurs.</p> <p>Soit dit en passant, la ville de Crémieu est déjà engorgée par le passage quotidien de véhicules qui se rendent à Lyon.</p> <p>Aucune pensée pour les actifs qui subissent quotidiennement les bouchons pour aller à Lyon (1h30 de vie perdue matin et soir !). Bouchons présents aussi, et cela n'a pas été rapporté, sur la D29 reliant le rond-point de l'éolienne à Colombier-Saugnieu au rond-point de St Laurent de Mure (parfois 15 min pour passer ce bouchon de 2,8km).</p> <p>Les actifs (dont je fais partie) étaient peu présents à la réunion, souvent contraints par des obligations familiales ou professionnelles, mais ils ont besoin de ce tramway.</p> <p>Pour ma part, je prends une à deux fois par semaine le tramway T3 à Meyzieu les Panettes, le trajet en voiture entre Charvieu-Chavagneux (mon lieu de résidence) et le parking relais de Meyzieu les Panettes prend entre 25 et 30 min.</p> <p>Je tiens à souligner, ce qui a été évoqué lors de la réunion, que la ligne de tramway entre Meyzieu et Lyon est déjà bien exploitée, avec le T3, T7 et Rhône-express, et il est clair que la ligne sera saturée les soirs de match ou de concert. Il y aura nécessité de rallonger les rames pour augmenter leur capacité.</p> <p>Concernant la piste cyclage, étant moi-même cycliste, je pourrais me réjouir, néanmoins, la distance entre Charvieu et Meyzieu est telle qu'il ne me semble pas concevable de la faire 2 fois par jour. Cela peut expliquer pourquoi personne n'a rebondi sur la création de cette piste cyclage : c'est une bonne initiative cette piste cyclage, mais moins prioritaire que le tramway. Personnellement, je l'utiliserai peut-être les week-ends, mais pas au quotidien, à moins d'avoir un vélo électrique.</p> <p>Le vice-président délégué aux transports de la région AURA a bien résumé: comme tout projet, il n'y aura pas que des avantages, mais la balance avantages/inconvénients tend vers le positif.</p> <p>Voilà ce que je souhaitais apporter, j'espère que ma fille pourra utiliser ce tramway pour aller faire ces études à Lyon, j'espère pouvoir l'utiliser avant ma retraite car j'ai encore plus de 20 ans à travailler, je reste donc optimiste ! Nous sommes pressés d'être en 2029 et la fin de l'enquête publique, la phase travaux est très attendue.</p>		
81	Espace numérique	Commentaires et questionnements	<p>beaucoup d'interrogations sur un projet qui a mis si longtemps à sortir et qui paraît comporter quelques insuffisances va-t-il vraiment décongestionner la circulation autour des points d'accès ? la campagne environnante (et ses "habitants" hommes et animaux) sera-t-elle "barrée" par cette voie franchissable seulement en certains points tout sera-t-il fait pour le développement du vélo autour du tramway et dans le tramway ?</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour votre contribution.</p> <p>1) Les premières études menées estiment une diminution et un transfert des flux Est-Ouest vers des flux Nord-Sud en transport collectif et voitures, soulignant une diminution du trafic routier au global. Il est également précisé que ces premières études seront complétées dans les phases suivantes (comptages routiers...), tout en poursuivant les échanges avec les différents acteurs (gestionnaires de voirie notamment).</p> <p>2) La nouvelle ligne de tramway croiserait plusieurs routes départementales et voiries communales. Ces intersections feraient l'objet d'aménagements adaptés à chaque environnement, assurant la sécurité de l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, automobilistes, et bien sûr les usagers du tramway. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études se poursuivraient pour définir les types d'intersections ainsi que les impacts sur la circulation et les solutions pour les limiter. En dehors de ces nombreuses intersections, un millier serait mis en place pour éviter les intrusions afin de garantir</p>	03/12/2025

				intersections, un girage serait mis en place pour éviter les intrusions afin de garantir la sécurité. 3) Le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu prévoit la création d'un itinéraire cyclable le long de la ligne de tramway. A chaque nouvelle station, des consignes sécurisées et des arceaux libres d'accès seraient prévus. Des cheminements cyclables qualitatifs et sécurisés, pouvant être en lien avec les schémas directeurs cyclables ou mobilités actives, pourraient également être aménagés par les collectivités locales en charge des mobilités actives. La question de l'emport du vélo dans le tramway serait étudiée dans les études ultérieures.	
82	Espace numérique	Enfin	Enfin, après 30 ans depechez-vous !		
83	Espace numérique	Indispensable de modéliser la circulation autour des parkings et des passages de route	Bonjour comme le dit le titre , les parkings en plein centre des communes en particulier à Tignieu vont représentes des points de congestion qu'il convient d'étudier dans le détail afin d'éviter des situations nefastes, ainsi le projet doit comprendre les éléments chiffres relatifs aux circulations , d'autant plus qu'on peut imaginer à moyen terme des bus qui desserviraient la PIPA et les EPR, alors prévoir des parkings en conséquences pour les bus navettes, bref il ne s'agit pas de juste poser des gares et parkings au milieu des communes dans réflexion complète et assorties de chiffres et arguments, merci		
84	Espace numérique	Avis famille Jugla Villemoirieu	Depuis plus de 25 ans à Villemoirieu, et devant aller régulièrement à Lyon, le tramway serait le transport idéal, alliant sécurité, écologie et confort. Dommage que le train ait été arrêté il y a plus de 50 ans pour laisser place à la voiture triomphante ! L'histoire est un éternel recommencement ! Vivement le jour où on pourra s'asseoir dans ce Tramway !		
85	Espace numérique	Pour le tramway Lyon Crémieu	Bonjour, Passionné par la cartographie et le cyclisme, j'ai appris par francebleu une concertation sur ce projet. Bien que je n'habite pas dans les zones directement desservi par ce tramway et ne serai ni futurs usagers aux quotidiens de ce tram, je voulais tout de même partager mon avis sur ce projet. D'abord, je suis très heureux que la ligne de chemin de Fer de l'Est Lyonnais soit enfin réouvert jusqu'à Crémieu. Cela fait plusieurs années que l'idée de rouvrir la ligne était évoqué mais rien n'y avait été fait. Ainsi je suis favorable : -Au choix du mode : tramway -A l'itinéraire cyclable longeant le tram afin d'avoir une colonne vertébrale pour le réseau cyclable des communes de l'Est Lyonnais (et pour les trajets courtes distances) tout en se connectant à la Voie Lyonnaise 10 qui elle-même longe le tramway T3 jusqu'à la gare Lyon Part-Dieu. Cependant, j'ai quelques réserves concernant ce projet. Ces réserves n'ont pas pour but de bloquer le projet ou de s'y opposer mais ils sont là pour contribuer et améliorer le projet : -> Si le projet est bien porté par la région AURA, ce qui est tout à fait normal afin d'avoir un projet interdépartemental (donc régional), ce tramway risquerait de ne pas être un prolongement du tramway T3 existant mais une nouvelle ligne. Ce nouveau tram (Lyon Crémieu) desservirait bien les stations TCL existantes (Lyon Part-Dieu Villette jusqu'à Meyzieu ZI) + les 6 nouvelles stations mais ce choix comporte des risques : -La difficulté d'exploitation entre la gare Lyon Part-Dieu et Meyzieu ZI : avec T3, le Rhônexpress, tram Lyon Crémieu, ce tronçon commun sera très dur en termes de gestion. Il faudra donc que les opérateurs travaillent ensemble et ne surtout pas dégrader le service du tram T3 (déjà saturé et souffrant du partage avec le Rhônexpress). Ainsi, il est urgent d'améliorer ce tronçon commun pour garantir la fréquence du nouveau tramway, d'améliorer la fréquence du tram T3. -La tarification dû au changement tram régional Lyon Crémieu et le réseau TCL : un usager vivant à l'une des 6 nouvelles stations qui prendra ce tramway aura de très forte chance d'emprunter le réseau TCL. Nous connaissons déjà de la tarification très chère de l'abonnement combiné TCL + TER. Alors, pour rendre attractif ce tramway et pour qu'il soit une réelle alternative à la voiture, l'abonnement ne doit pas être trop onéreux. -Un espace pour le terminus à Lyon, en face de la gare. -> Accord Métropole/Sytral Mobilités & Région AURA : une bonne entente, sans blocage politique, doit être indispensable à la réalisation de ce projet. Il ne faut en aucun cas que cela finit comme pour le projet de finalisation de la ViaRhôna entre Pierre-Bénite et Givors ou encore le projet de BHNS Lyon Trévoux où le terminus se situe aux Brotteaux et non à la gare Part-Dieu côté Vivier Merle. Ce qui est le plus important n'est pas de savoir qui a réalisé ou bloqué un tel projet de mobilité mais bien de l'avoir mené jusqu'au bout pour servir le quotidien des habitants.-> L'incertitude de la crise politique nationale : depuis 2022, il n'y a aucune majorité à l'assemblée et depuis la dissolution de l'assemblée par Emmanuel Macron en 2024, la crise politique s'est fortement amplifiée et il n'y a toujours aucune majorité absolue, faute d'absence d'entente entre les partis politiques et de coalitions (avec au moins 289 députés). Nous connaissons aujourd'hui les conséquences : les difficultés à trouver un budget ; la réduction des dépenses publiques dont le soutien financier au projet de transport en commun pourtant indispensable à l'heure du réchauffement climatique, de la saturation des réseaux routiers en grandes agglomérations et des enjeux de santé ; et la dette du pays qui augmente toujours. Le projet ne doit pas souffrir ce contexte et être encore une variable pour faire « des économies ». Il s'agit de mon inquiétude principale concernant l'aboutissement de ce projet. En tout cas, j'espère vraiment que le projet verra le jour pour commencer à réaliser le SERM Lyonnais. Merci de votre compréhension !		
86	Registre papier	/	avis favorable Chantal Luthen		

87	Espace numérique	Desenclaver le parc relais de Meyzieu Zi	Les personnes qui habitent les communes de l'Isère desservies par ce futur tramway n'auront pas besoin de venir à Meyzieu ce qui libérera des places dans les parcs relais souvent pleins.		
88	Espace numérique	jusqu'à bourgoin-jailieu et le médipole ?	si on va un peu plus loin, pour les habitants du nord isère, le prolongement de la ligne , en reprenant la ligne historique vers sablonière, puis l'ancien embranchement vers bourgoin jailieu et le médipole. Je suis sûr que cet embranchement à du sens. Cela permettrait de décloisonner tout ce nord isère et de lui permettre également de s'intégrer à l'isère, pour un surcoteur somme tout modeste.		
89	Espace numérique	Un prolongement qui facilite le quotidien	Nous sommes favorables pour le prolongement du T3 Travaillant sur Lyon, il est compliqué de se déplacer sereinement avec le nombre de véhicules sur la route.C'est extrêmement bouché. Mon grand va poursuivre ces études supérieures en ville ce prolongement est un sacré coup de main. merci		
90	Espace numérique	Mobilité essentielle	Bonsoir, Cela fait plus de 43 ans que nous espérons un début de concertation, c'est chose faite. En espérant que cela aboutisse. Nous sommes des milliers à se retrouver seul dans notre voiture du lundi au vendredi. Vous aviez pensé pour désengorger la commune de Janeyrias et Pusignan, une voie rapide mais maintenant, la mobilité verte doit être essentielle. Le tram train est l'avenir du Nord Isère, souvent le parent pauvre du département de L'Isère. Merci de tenir ce projet dans délai réalisable. Bien cordialement		
91	Espace numérique	Horaire heure creuse	Bonsoir, J'ai commencé à suivre les échanges via les journaux. Il est noté des 15 mn sur les heures de pointes ce qui est intéressant mais je ne sais si cest réalisable entre le Rhône express et le tram T3? Je m'inquiète plus sur les horaires en dehors des heures pleines, cest à dire après 20h qui est souvent mon horaire d'arrivée sur ma commune, devrais je attendre des 3/4 h ou heure pour un tram train...ce qui ne va pas m'aider à laisser ma voiture sur ma commune...si le retour, en heure creuse est plus long en temps. Merci pour votre réponse.	Bonjour, Merci pour votre contribution. Le tramway circulerait de 4h30 à 5h, tous les quarts d'heure en période de pointe les jours ouvrables, le matin (7h-9h) et le soir (16h-19h), dans les deux sens et toutes les demi-heures en dehors de ces périodes.	03/12/2025
92	Espace numérique	Opportunité à ne pas manquer	Très forte opportunité à ne pas manquer. Cela va aider grandement la jeunesse futur à se déplacer en polluant moins d'autant plus qu'en piste cyclable permettra de réaliser le trajet tout en faisant du sport. C'est un projet qui ne possède que des avantages 0 inconvénients cela va dans le sens de connecter les communes aux universités pour nos enfants. Gain de temps, délestage du trafic routier.		
93	Espace numérique	Le bon sens au service de la mobilité et du climat	J'approuve ce projet, qui ne nécessitera pas, a priori, d'investissements pharaoniques pour la création des infrastructures nécessaires, avec un gain attendu en termes de confort de déplacement et de réduction des émissions polluantes. Toutefois, j'attends que des dessertes "bus" régulières soient confirmées afin de faciliter le rabattement vers les arrêts les plus proches (Jameyzieu --> Tignieu en ce qui me concerne).		
94	Registre papier	/	Avis favorable Eric Patton		
95	Espace numérique	Parking relais	Bonjour, Où trouver le plan de l'implantation du parking relais pour la future gare qui devrait se trouver à Charvieu-Chavagneux au niveau du Petit Prince ? Merci pour votre vretour	Bonjour, Merci pour votre contribution. Vous trouverez les informations relatives à la station Charvieu Petit Prince en page 45 du dossier de concertation. A ce stade du projet, la localisation du parking-relais n'est pas encore définie. Sur ce secteur, le besoin en places de stationnement automobile est estimé à environ 400 places à horizon 2040. Les échanges avec la commune de Charvieu-Chavagneux, la communauté de communes de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et le Département de l'Isère, sont en cours pour identifier des emplacements proches de cette future station, qui se situerait à proximité du rond-point du Petit Prince. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études de conception préciseront la localisation et le dimensionnement du parking-relais. En lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région.	03/12/2025
			Pour le lecteur pressé Le lecteur pressé pourra se contenter de lire le résumé suivant du présent mémoire. Si besoin, il trouvera des développements sur chacun de ces thèmes dans le corps de ce mémoire : ☑ Zones d'évitement. Pour des raisons d'économie la ligne sera à voie unique avec des zones d'évitement et non pas à double voie, comme le T3. Nous aurions préféré une double voie. Pour préserver l'avenir de la ligne au cas où son trafic augmenterait plus que prévu à plus ou moins long terme, nous recommandons que le nombre de ces zones d'évitement soit plus largement prévu, au moins en acquisitions foncières. Le fait que la ligne se situe en zone majoritairement rurale rend cet objectif relativement peu onéreux. ☑ Espacement des stations. Le projet prévoit des stations assez largement espacées, correspondant à la structuration des zones traversées, ce qui sera le gage d'une bonne vitesse commerciale. La concertation ne manquera pas de		

96	Espace numérique	Contribution de l'association Les Droits du Piéton	<p>demandes pour augmenter leur nombre, chacun souhaitant avoir un arrêt près de sa porte. Nous conseillons au maître d'ouvrage de rester ferme par rapport à ces demandes qui aboutiraient à dégrader la vitesse commerciale.</p> <p>☑️ Densification de l'urbanisation autour des stations. Afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et améliorer la qualité de vie d'un plus grand nombre de personnes et aussi d'assurer la rentabilité de la ligne dans le temps, nous souhaitons que le projet soit accompagné par la révision des plans d'urbanisme sur les communes traversées afin de densifier l'urbanisation autour des stations. Cette évolution serait aussi très sociale en ce sens qu'elle permettrait à un plus grand nombre de personnes de vivre beaucoup plus agréablement que dans la ville dense (immeubles R+6 en continu formant des rues), comme elles le souhaitent.</p> <p>☑️ Acquérir le foncier nécessaire. Le dossier est très timide sur ce point. Nous recommandons au contraire au maître d'ouvrage de prévoir des acquisitions assez larges pour garantir l'avenir. Ci-dessous, le paragraphe concerné du présent mémoire en fournit deux exemples pertinents. Dans ce but, la déclaration d'utilité publique constitue pour le maître d'ouvrage une opportunité à ne pas laisser passer.</p> <p>☑️ Prise en compte réaliste de la marche dans l'accès aux stations. Le dossier n'indique pas le rayon retenu pour l'attractivité des stations par la marche. Nous conseillons au maître d'ouvrage de retenir la valeur de 1 km, soit 15 minutes de marche. Cette dernière valeur est en hausse par rapport aux précédentes estimations, mais elle est plus certaine. En effet, elle a pu être déterminée par un sondage du Sytral effectué pour le projet du métro E (depuis abandonné) auquel nous avons eu accès.</p> <p>☑️ Emprunt des voies du tram T3. Nous regrettons que le dossier soit aussi succinct sur ce point pourtant essentiel. Nous souhaitons que le Crémieux - Lyon n'ait pas d'arrêt sur cette section afin de satisfaire la majorité des voyageurs qui l'emprunteront jusqu'à son terminus.</p>		
97	Espace numérique	Avis de l'association Les Droits du Piéton	Voir la PJ.		
98	Espace numérique	Avis très favorable pour la réalisation de la liaison Crémieux-Lyon par le tramway	<p>Cette liaison ne devra pas impacter les ENS et minimiser son impact environnemental lors de sa réalisation. Les accès PMR devront être garantis de la place de parking de chaque station jusqu'à l'arrivée à Lyon Part Dieu. Si des parkings relais à étages sont construits pour minimiser l'artificialisation au sol, il sera nécessaire de mettre en place toilettes et ascenseur avec accès PMR.</p> <p>L'utilisation de PV devra être prévue à chaque station afin de favoriser l'utilisation d'énergie renouvelable en journée. Un maximum de matériaux issus de la filière recyclage, devront être utilisés lors de la construction. L'utilisation de la pierre sèche devra être favorisée dans la construction de murs à la station de Crémieux et bien sûr des cinq autres stations si cela est possible et souhaité pour un plus bel aspect visuel. Essayons d'avoir le moins de béton visible !!</p>		
99	Registre papier	/	<p>Est-il possible et pertinent de réfléchir à l'offre de transport en commun comme maillage non en étoile ? serait il intéressant de compléter l'offre de tram Crémieux-Lyon par un réseau de transport en commun reliant les lignes de train Lyon-Genève et Lyon Grenoble pour pouvoir aller d'Amberieu à Bourgoin-Jallieu sans passer par Lyon? écrit par Lua Triplet, Crémolane 29 chemin de la terratière.</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution.</p> <p>Le projet constituerait le maillon Est du SERM lyonnais, et proposerait 6 nouvelles stations dans le nord du Nord Isère. A chaque station des services et aménagements multimodaux, travaillés avec les acteurs locaux, permettront une desserte locale (accès piétons et vélos, consignes) et des connexions aux territoires voisins (lignes de cars et bus, parkings et accès voitures). Si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, des adaptations et évolutions des lignes de cars seront donc étudiées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, afin de se connecter aux stations de tramways (correspondances horaires...), mais également d'améliorer les articulations avec la Plaine de l'Ain et la Plaine Saint-Exupéry, et les relier entre elles.</p>	pas d'adresse mail
100	Registre papier	/	N'est il pas possible d'inclure dans le projet, une liaison en bus avec la plaine de l'Ain (Loyette)?		
101	Fiche avis	Fiche avis #14	Je suis 100% favorable au projet. J'espère qu'il verra le jour en 2032. Bon courage à tous		
102	Fiche avis	Fiche avis #15	Je suis très favorable à ce projet qu'on attend depuis longtemps pour faciliter l'accès au réseau de transport public et aussi surtout pour les enfants et étudiants. Je vous encourage à aller jusqu'au bout. Cordialement, Inès Kais		
103	Fiche avis	Fiche avis #16	Pour la réalisation afin de désengorger les routes déjà saturés. Les personnes ayant achetées un terrain / maison était au courant du tram par la grande de l'emprise voie férée. Pour cette réalisation		
104	Registre papier	/	Avis favorable Sylvie Patton		

105	Espace numérique	modalités d'interconnexion avec T3 et Rhonexpress - modalités de fonctionnement ? -	<p>Bonjour je souhaiterais avoir des précisions sur les modalités d'interconnexion de la nouvelle ligne avec la ligne T3 et le Rhône express dans le secteur de Meyzieu ZI. En effet et concrètement, il y a déjà un fort maillage sur cette zone avec ces 2 lignes. - le nouveau tram Lyon crémiéu roulera t il jusqu'à Lyon en empruntant les rails existants de la ligne T3-RhôneExpress entre Meyzieu et Lyon Part-Dieu ? et ces rames s'arrêteront elles aux mêmes arrêts que le T3 ? est ce que ce sont les mêmes rames TCL qui assureront la desserte de part-Dieu à Crémieu ? - ou est ce que les usagers de la ligne de Crémieu devront ils "changer de tram" pour monter dans le T3 à Meyzieu ZI ? De plus : à l'origine la T3 était une ligne "rapide" pour aller jusqu'au centre de Lyon. Or avec la multiplication des arrêts + la cohabitation sur une même ligne du T3 + T7 + Rhône Express, cette ligne est devenu plus lente. N'y a t-il un risque de surchauffe pour cette ligne ? encore plus les jours d'événement sur le parc OL ? Pour accélérer cette ligne et la projection des usagers vers Lyon : est-il envisager de prévoir à certains moment de la journée des lignes direct avec peu d'arrêt depuis crémieu . le tram s'arrêterai alors uniquement à quelques noeud d'interconnexion lourd comme Meyzieu ZI et Vaulx-la-Soie puis PartDieu ? Merci Cordialement J POTHIN</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution. Le tramway Crémieu-Lyon circulerait bien de Crémieu à Lyon, via la nouvelle infrastructure Crémieu-Meyzieu, sous maîtrise d'ouvrage Région, et via l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon, gérée par SYTRAL Mobilités. Les usagers n'auraient donc pas de correspondance à faire à Meyzieu. 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, tout en tenant compte des fréquences de T3 et de Rhônexpress, notamment.</p>	16/12/2025
106	Espace numérique	Nous attendions ce projet de tramway depuis longtemps	<p>Lorsque fin 2006, le tramway est arrivé sur la zone de Meyzieu, puis à la gare de Saint Exupéry, nous pensions que l'étude de la prolongation du tramway jusqu'à Crémieu serait faite dans la foulée. La saturation de la circulation dans Janneyrias, Vilette d'Anthon et Pusignan ont incité la Région et les départements à construire un contournement routier qui s'est achevé en 2013. Il manque toutefois à cet ouvrage un prolongement qui permettrait d'éviter les villes de Charvieu-Chavagneux, Pont de Chéruy, Tignieu et Jamezieu. Nous habitons Janneyrias et nous nous apercevons que depuis quelques années, ce contournement routier est souvent engorgé aux heures de pointe et que les usagers recommencent à passer par notre village ainsi que par Pusignan. Nous attendons donc avec impatience la concrétisation du projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu avec le tramway. L'attractivité de la Communauté de Communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné (LYSED) en sera renforcée.</p>		
107	Espace numérique	Contribution APIE	<p>A l'attention de M. Denis CUVILLIER Garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public Concertation Publique pour le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu Tramway et itinéraire cyclable.</p> <p>L'APIE, Association Porte de l'Isère Environnement, représente près de 500 adhérents sur le Nord Isère (bassin de la Bourbre). Nous sommes l'association locale de France Nature Environnement sur notre territoire et travaillons étroitement avec notre voisin Lo Parvi sur le territoire de l'île Crémieu. Nous sommes actifs sur la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire, les mobilités douces et le vélo.</p> <p>Notre association est très favorable au projet de tram + voie cyclable Lyon - Crémieu, qui doit permettre un transfert modal voiture - transports collectifs ou vélo pour les trajets en direction de Lyon.</p> <p>Nous souhaitons souligner les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Risque de périurbanisation. La création de cette liaison tram vers Lyon augmentera la pression forte existante d'urbanisation sur l'île Crémieu et sur les autres zones autour de l'itinéraire. Si non maîtrisé, cela accentuerait encore plus les problèmes d'engorgement routière, notamment de Crémieu, et aboutirait à l'effet contraire de celui escompté (plus de trajets en voiture avec plus de périurbanisation). La réalisation du tram doit s'accompagner d'une relecture des SCOT pour concentrer la création de logements dans les bourgs reliés par ligne de bus à un futur arrêt du tram, et pour exclure toute urbanisation en dehors des enveloppes urbaines existantes. • Liaisons cyclables. Nous accueillons très favorablement la création d'une voie cyclable 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 une rationalisation intelligente des investissements et travaux. Nous soulignons l'intérêt <ul style="list-style-type: none"> - de relier cette voie via Crémieu à ViaRhône (par Leyrieu ou Saint Romain de Jallionas) - de connecter, à Tignieu, la voie cyclable Lyon-Crémieu à la Voie Verte de la Bourbre avec une continuité de voie verte de La Verpillière jusqu'à la ViaRhôna à Pont de Chéruy. Nous regrettons que la connexion avec la ViaRhôna ne soit pas mentionnée dans le Dossier de Consultation. Nous considérons que la connexion Voie Verte de la Bourbre - Voie Cyclable Crémieu - Lyon - Via Rhôna est complémentaire au souhait d'un itinéraire cyclable Lyon - Saint Quentin Fallavier - Voie Verte de la Bourbre, afin de desservir les Gares SNCF et les pôles périurbains le long de la RD1006. • Stationnements vélo et accès : Le dossier de consultation parle des stationnements voiture le long du futur tram, et des enjeux de circulation pour y accéder, par contre il ne parle pas de stationnement vélo. Nous soulignons l'importance de prévoir des stationnements vélo sécurisés et abrités de la pluie (important pour la durée de vie du vélo, pas uniquement pour le confort) à chaque arrêt du tram, et de sécuriser autant que possible des itinéraires cyclables pour accéder à ces arrêts. L'augmentation du prix des voitures et la volonté d'une mobilité écologique et bénéfique pour la santé amène de plus en plus d'utilisateurs des transports collectifs périurbains à y accéder en vélo. La prise en compte des accès vélos aux arrêts est suggérée sur la carte pages 9 et 31 du Dossier de Concertation. Il nous semble que l'étude détaillée de la sécurisation de ces itinéraires cyclables doit faire partie de l'Avant Projet Détaillé. 		

108	Espace numérique	liaison Crémieu-Lyon / saturation de la ligne	Actuellement la ligne de tram entre Décines Grand Large à Lyon supporte les trams T3, T7 et le train Satolas - Lyon. Régulièrement, pour les véhicules, l'attente aux passages à niveau peut atteindre plusieurs minutes. Le programme des écologistes 2026-2032 prévoit, si réélection, un doublement de la cadence du T3 (toutes les 3 mn) Avec ce projet de doublement de cadence et le futur tram Crémieu Lyon toutes les 15 mn, avez-vous étudié les conséquences sur l'attente des automobilistes aux passages à niveau en Décines Grand Large et La Part-Dieu? A noter que c'est la seule ligne dans la Métropole qui supportera à terme 3 lignes de tram (T3, T7 et Crémieu Lyon) plus un train SNCF La bonne solution n'est-elle pas le prolongement du métro de Vaux la Soie vers l'Est lyonnais pour soulager la circulation sur cette ligne ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. La Région et SYTRAL Mobilités travaillent conjointement pour proposer des solutions dimensionnées et adaptées aux besoins habitants de l'Est Lyonnais et du Nord Isère, tout en préservant la desserte de l'agglomération lyonnaise et de l'aéroport. 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 de préciser les impacts et les conditions d'insertion (aux intersections notamment).	16/12/2025
109	Espace numérique	Oui au projet de tram Lyon cremieu	Je suis entièrement favorable au projet de tram Lyon crémieu pour son aspect écologique, et pour le désengorgement des voies routières qui permettent de rejoindre Lyon notamment aux heures de pointes. D'autre part Cela va augmenter l'attractivité du nord isere et donc faire fonctionner le commerce et favoriser le travail. Vite !		
110	Espace numérique	Enfin	Bonjour; Depuis plus de 30 ans nous habitons janneyrias, et enfin nous allons avoir une desserte rapide pour lyon et son agglomeration.		
111	Espace numérique	Pour !	Bonjour, Je suis 100% pour la réouverture de cette ligne. Avoir les aménagement piétons et cyclables est un grand atout. Deux points techniques : 1/. Il faut envisager à l'avenir un doublement de la voie, donc tout doit être fait afin de préserver le terrain autour de la ligne, au cas où. 2/ Peut-être une idée folle, mais serait-il possible, afin de ne pas surcharger les voies entre Meyzieu et Lyon, de coupler les trams Rhônexpress avec ceux en provenance de Crémieu, à Meyzieu ZI ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. La Région et SYTRAL Mobilités travaillent conjointement pour proposer des solutions dimensionnées et adaptées aux besoins habitants de l'Est Lyonnais et du Nord Isère, tout en préservant la desserte de l'agglomération lyonnaise et de l'aéroport. 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, tout en tenant compte des fréquences du Rhônexpress, notamment.	16/12/2025
112	Fiche avis	Fiche avis #17	comme ça on polue moins		
113	Fiche avis	Fiche avis #18	je suis favorable pour le projet et serai aussi intéressant par un autre projet jusqu'à Bourgoin, Un gros problème de transport pour faire Pont de Chéry et Bourgoin		
114	Fiche avis	Fiche avis #19	Nous attendons la réalisation de ce beau projet avec impatience. Ce train tram facilitera la vie à beaucoup de gens. Il est de plus en plus compliqué de se rendre à Lyon en voiture. Actuellement pour effectuer ce trajet, nous laissons notre véhicule au parking des pasettes et nous faisons le T3		
115	Fiche avis	Fiche avis #20	Esperant que le projet se finalise pour esperer limité les voitures. Avis favorable		
116	Fiche avis	Fiche avis #21	Très beau projet, hâte qu'il aboutisse. Utile avec un abonnement TCL si possible, vivement les travaux. ++++ que du positif ALELA merci		
117	Fiche avis	Fiche avis #22	A 3 enfants et pour le projet, quand saurons - nous le type de protection qui sera mise en place devant notre maison	Bonjour, Merci pour votre contribution. 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 (cadre de vie, trafic, sécurité, 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.	pas d'adresse mail
118	Fiche avis	Fiche avis #23	Très bonne chose pour l'écologie pour les gens du coin et surtout financièrement c'est bénéfique		
119	Fiche avis	Fiche avis #24	Nous habitons à côté des rails, nous aimerons être tenus informés mètre par mètre du projet car nous sommes inquite de la proximité du tramway : bruit etc. merci		
120	Fiche avis	Fiche avis #25	Avez vous pensé aux cavaliers qui sont assez nombreux dans le coin pour partager la zone cycliste avec les cavaliers et les piétons merci. christianegiacomoni@gmail.com	Bonjour, Merci pour votre contribution. L'itinéraire cyclable prévu le long du tramway, serait accessible aux piétons. S'agissant des cavaliers, le sujet sera approfondi dans le cadre des études ultérieures, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation.	18/12/2025
121	Fiche avis	Fiche avis #26	Je suis totalement pour la réalisation de ce projet. Il permettrait de désengorger la circulation au centre de Pont-de-Chéry qui devient invivable à certaines heures.		
122	Fiche avis	Fiche avis #27	Je trouve que c'est une très bonne idée		
123	Fiche avis	Fiche avis #28	Je suis pour ce projet à 100% il y a longtemps que ça aurait du être fait		

124	Fiche avis	Fiche avis #29	Je suis pour le progrès on sera relier à Lyon		
125	Fiche avis	Fiche avis #30	On l'attend depuis tellement longtemps. J'espère que ce projet se concrétisera.		
126	Fiche avis	Fiche avis #31	Le prix du billet ? plan de circulation pour accès aux gares? Viendront à l'atelier	Bonjour, Merci pour votre contribution. La tarification reste à définir dans le cadre des études du SERM lyonnais sur la base notamment des principes de la gamme multimodale actuelle. S'agissant de l'accès aux stations et afin de garantir une bonne gestion des flux, la Région travaille avec les gestionnaires de voiries pour accompagner l'accès vers les différentes stations et éviter les congestions routières (plans de circulation, jalonnement).	pas d'adresse mail
127	Fiche avis	Fiche avis #32	Reconnait le bien fondé de la liaison. Quelle insertion est prévue le long du lac de Frémenville ? (Charviéu) (pour assurer la compatibilité / protection avec les activités loisirs du site)		
128	Fiche avis	Fiche avis #33	Favorable pour le projet car aucun moyen de transport pour les habitants du 38. Transisenne toute les 2h y en a marre !		
129	Fiche avis	Fiche avis #34	Militante depuis plus de trente ans avec PARFER, j'adhère complètement au projet et souhaite la réalisation le plus vite possible		
130	Fiche avis	Fiche avis #35	oui au projet		
131	Fiche avis	Fiche avis #36	Avis favorable urgent +++ 28 rue du 19 mars 1962 38230 Pont-de-Chéry		
132	Fiche avis	Fiche avis #37	Nous allons déjà prendre le tram à Lyon. Le projet est important car il permet une accessibilité plus simple pour aller sur Lyon en restant écologique		
133	Fiche avis	Fiche avis #38	Inquiète avec ce projet personne ne s'inquiète des habitations contre l'ancienne voie ferrée. Je suis contre, aurevoir les balades sur l'ancienne voie ferré bonjour les nuisances		
134	Espace numérique	Renseignement pour	Bonjour, Propriétaire d'un terrain joustant ma maison. Quand serai-je fixé pour connaître si ce projet va embiéter ou pas sur ma propriété.. Bonne journée carole luzecki	Bonjour, Merci pour votre contribution. 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. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études de conception préciseront l'insertion du projet.	16/12/2025
135	Espace numérique	Bassin de vie	Le bassin de vie et l'aire de chalandise pris en compte dans le projet présenté ne reflètent pas la réalité. Si l'on prend en compte uniquement les bassins de population des communautés de communes directement concernées par le projet de prolongement du T3 (2 en Isère, 1 dans l'Ain, 1 dans le Rhône), on arrive à un total > 232 000 habitants (Chiffres Insee 2022), avec un taux de croissance moyen de 1,2%/an. Sachant que toutes les communes de ces 4 communautés de communes ne sont pas nécessairement intéressées par le projet car trop proches d'un mode de transport concurrent (autoroute, liaison SNCF) tant au Nord qu'au Sud du territoire, on peut néanmoins estimer la zone de chalandise à plus de 100 000 habitants, chiffre assez consensuel au sein des différents acteurs du territoire (donc bien loin donc des 50 000 habitants prise en compte dans le document de concertation édité par la Région). /// Chiffres Insee dans le détail : LYSED : 28 000 ha. / BDD : 78 700 ha. / CCEL : 42 500 ha. / Plaine de l'Ain : 82 900 ha. Enfin le tracé de la zone de chalandise ne prend pas suffisamment en compte le bassin de population situé à l'Est de Crémieu. Ce bassin de population est directement concerné le projet car il circule déjà sur les axes menant vers Crémieu et ensuite vers Lyon.		
136	Espace numérique	Trafic Routier - Chiffres et axes concernés	Les chiffres de trafic pris en compte dans le document de concertation publié par la Région remontent à quelques années (2015) alors que des chiffres plus récents existent. Le département de l'Isère réalise régulièrement des études de trafic sur les principaux axes routiers du département et a publié en 2022 une nouvelle étude qui permet de constater une fois de plus une hausse générale des flux de trafic. Vous trouverez ci-joint 2 documents, l'un pour l'ensemble du département (peu lisible) et l'autre pour le secteur du Nord Isère qui nous concerne (parfaitement lisible). Par ailleurs, à la lecture du document publié par la Région, je suis surpris que le trafic de la RD 24 reliant Crémieu à Colombier Saugnieu et au delà en direction de Lyon (via Saint Laurent de Mûre-Saint Bonnet de Mûre, via Genas-Chassieu; via l'A432-A43) ne soit pas pris en compte parmi les axes routiers fortement utilisés par les automobilistes. Le trafic sur la RD 24 est particulièrement important aux heures de pointe au point de provoquer de forts ralentissements en amont et au sud de l'aéroport.		
137	Espace numérique	Tram tct	La ligne de tram pour relier Cremieu à la part dieu m'intéresse beaucoup car ceci m'évite d'utiliser mon véhicule pour rejoindre mon travail. Faites vite		
138	Espace numérique	Trop bien !	Je vie ici depuis toujours et je me souviens qu'en étant plus jeune, c'était très frustrant de ne pas pouvoir bouger. Le tram apporterait une grande liberté pour les plus jeunes avec un accès aisé aux grandes écoles et bien sûr cela faciliterait la mobilité pour tous. Je suis donc pour à 200%		

139	Espace numérique	Avis positif	Je suis totalement pour ce projet tant attendu depuis de trop nombreuses décennies... Travaillant sur la ZI de Meyzieu/Jonage je ne serais donc plus obligée de prendre mon véhicule puisque je pourrais me rendre à la Gare de Tignieu Collège à pieds pour un accès directement à la ZI. Donc moins de pollution moins d'usure et d'entretien de mon véhicule		
140	Espace numérique	Tram cremieu-lyon	Cette ligne est très importante pour moi car je suis retraité et je n'ai pas de voiture et les transports en commun pour Meyzieu sont rares (le bus) et c'est toujours très compliqué quand je dois aller voir un spécialiste ou passer des examens. Alors j'évite cela et de ce fait me soigne pas (suivi dermato pour mélanomes). Lorsque ce tram sera enfin disponible (depuis le temps qu'on en parle) mais quelle liberté ce sera!		
141	Espace numérique	Projet très attendu	Arrivé en région Rhône-Alpes, à Crémieu, en 09/2000, j'entends parler de ce projet depuis. En tant que salarié sur l'agglomération lyonnaise, j'ai beaucoup utilisé les transports en commun. Dans un premier temps, j'ai utilisé le TER en prenant le train à La Verpillière. Puis, dès l'ouverture du tramway T3 jusqu'à Meyzieu ZI (décembre 2006 ?), j'ai basculé sur ce mode de transport. Je n'ose imaginer le nombre de tonnes de CO ² (ainsi que les nombreuses heures de transport) qui auraient été économisées si sur cette liaison avait existé ! Le projet comporte maintenant un itinéraire cyclable, ce qui le rend d'autant plus intéressant. En résumé, tout le monde l'aura compris, mon avis sur ce projet est très favorable, bien qu'arrivant un peu tard pour ce qui me concerne, retraite oblige.		
142	Espace numérique	Aménagement face aux rails	Bonjour, Je vis le long des rails que doit emprunter le projet, au 11 impasse des Sables à Tignieu. Ma parcelle est située à 4/5 mètres des rails et ma maison à à peu près 10 mètres du tracé. Est-il prévu l'installation de murs phoniques et assez hauts en remplacement des clôtures actuelles pour les habitations situées le long du tracé pour les personnes qui le souhaitent ? Comment seront aménagés les abords des rails ? Actuellement la différence de niveau entre l'impasse et les rails est d'un peu plus de 50cm en dénivelé (les rails sont plus hauts que l'impasse), et malgré la faible largeur de l'enrobé, nous pouvons faire demi tour assez facilement en empruntant la partie en pierre et en terre. Qu'en sera-t-il avec le futur aménagement ? Aujourd'hui, nous (4 habitants de l'impasse) pouvons déposer nos poubelles hebdomadaires ou bi-mensuelles, en traversant les rails et les déposer rue des Ardennes à à peu près 15/20 mètres de nos maisons. Un aménagement est-il prévu également pour que nous puissions garder cette manière de procéder ? Sans aménagement cela nous obligerait à parcourir presque 250mètres avec nos poubelles pour les installer rue de Bourgoin. Cordialement, Christophe Fernandez	Bonjour, Merci pour votre contribution. 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. Des rencontres spécifiques avec certains riverains de l'emprise pourront être organisées pour effectuer des relevés de contraintes et trouver des solutions adaptées, notamment s'agissant des accès. 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.	16/12/2025
143	Espace numérique	Projet Tram Lyon Crémieu	Je suis totalement pour la réalisation de ce projet car il simplifierait ma vie pour me rendre au travail qui se situe à Lyon part dieu .		
144	Espace numérique	Prix abonnement tram	Comme ce projet sera réalisé par la région et la ville de Lyon , j'ai juste une interrogation concernant le roc de l'abonnement. Si vous pouviez m'éclairer un peu si vous avez des réponses à m'apporter	Bonjour, Merci pour votre contribution. Le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu est un projet partenarial, piloté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui en est le maître d'ouvrage. S'agissant de la tarification, celle-ci reste à définir dans le cadre des études du SERM lyonnais sur la base notamment des principes de la gamme multimodale actuelle.	18/12/2025
145	Espace numérique	Oui je suis pour le tram les bogesses	Toujours oui		
146	Espace numérique	Tram cremieu lyon	Je soutiens ce projet reliant cremieu à meyzieu. Je souhaite qu'il voit enfin le jour.		
147	Espace numérique	Contournement de Cremieu	Inadmissible que le contournement de cremieu ne soit pas étudié en même temps par la région le département la communauté de commune avec l'équipe municipale de Crémieu. L'augmentation du trafic routier va mettre en péril notre historique commune. Guy Poncet		
148	Espace numérique	Transport ver	Un projet magnifique, pour permettre les habitations de l'agglomération lyonnaise de circuler sans trop polluer. Le matin on voit des milliers de voiture et dans chaque voiture une personne. Des embouteillages interminables. Projet permettrait les habitants de laisser leur voiture et circuler dans le mois de transport en commun.		
149	Espace numérique	Un projet très attendu	Je soutiens vivement le projet de prolongement du tramway T3 jusqu'à Crémieu. Actuellement, les solutions de transport pour les trajets quotidiens depuis l'Est lyonnais vers Lyon sont très limitées et imposent l'usage de la voiture. L'extension du T3 offrirait une liaison efficace entre ces zones et Lyon, réduisant ainsi la dépendance à la voiture individuelle, avec des bénéfices notables pour l'environnement et la qualité de vie.		

150	E-mail	Question tram Crémieu-Lyon	<p>Bonjour,</p> <p>Sachant que le trajet Crémieu-gare de la Verpillière prend 20mn et que la SNCF propose déjà toutes les 10mn un trajet la Verpillière-Lyon part dieu qu'elle estime à 20mn... en quoi un tramway faisant Crémieu Lyon en 1h toutes les 15mn pour 250 millions d'euros est intéressant?</p> <p>L'aménagement d'un parking plus grand à la Verpillière et/ou un transfert Crémieu-la Verpillière facilité ne seraient il pas écologiquement et économiquement plus judicieux?</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour votre contribution.</p> <p>L'objectif du projet est d'améliorer l'accessibilité du bassin de vie « Pont-de-Chéruy – Crémieu », dépourvu d'axe TER pour le relier directement à l'agglomération lyonnaise. À caractéristiques démographiques et économiques comparables, ce bassin de vie est le seul autour de Lyon sans axe régional de transport collectif structurant.</p> <p>En effet, les gares TER les plus proches sont celles de Bourgoin-Jallieu, La Verpillière au Sud et celle de Meximieux Pérouges et Monttuet au Nord. Ces gares se situent à 10-15 km du bassin de vie « Pont-deChéruy – Crémieu », soit un trajet en voiture de 20 à 30 minutes, pour ensuite un temps d'accès à Lyon (Part-Dieu) en 20 à 35 minutes. Il faut y ajouter un temps d'accès aux parkings des gares non négligeable, en raison d'une forte occupation. Les temps de parcours sont ainsi comparables entre l'accès aux gares TER et l'accès au tramway T3 du réseau TCL à la station Meyzieu Z.I. (permettant d'aller jusqu'à Lyon), mais la fréquence des TER est beaucoup moins attractive que celle du T3. Ces éléments montrent que malgré la congestion routière pour se rendre à la station Meyzieu Z.I., le T3 semble préférable au TER pour se rendre vers l'agglomération lyonnaise depuis ce bassin grâce à une fréquence plus attractive. Les gares TER, trop éloignées, ne constituent donc pas une offre intéressante pour les habitants du bassin de vie « Pont-de-Chéruy – Crémieu ».</p>	18/12/2025
151	Espace numérique	Avis tram crémieu	<p>Bonjour, Je trouve que le tram à crémieu serait profitable à toutes les communes proche de Crémieu. Je soutiens ce projet à 100%. Cela serait un atout pour nos villages qui n'est absolument pas négligeable : ne plus prendre son véhicule pour se rendre à Meyzieu, Décines, Lyon. Cela ouvrirait nos communes à la périphérie Lyonnaise.</p>		
152	E-mail	Dédommagement Pusignan	<p>Bonjour,</p> <p>Avez vous pensé aux nuisances pour les riverains ?</p> <p>Avez-vous pensé à la perte financière lors d'une vente suite à ces nuisances ?</p> <p>Il y a quelques années en arrière il était déjà prévu de remettre en service l'ancienne ligne ferroviaire de l'est lyonnais, projet abandonné.</p> <p>De ce fait un aménagement piétonnier a vu le jour, bien sûr aux frais des contribuables.</p> <p>Enfin on parle de plus en plus de manque de sécurité pour les passages à niveau.</p> <p>Or, en ce qui concerne la commune de Pusignan, le tramway franchira une route ou un passage piétons à 5 reprises; cherchez l'erreur.</p> <p>A ce jour on efface tout et on recommence.</p> <p>L'état a vraiment trop d'argent à gaspiller mais ce n'est pas grave c'est le contribuable qui paie.</p> <p>Cordialement.</p> <p>Gérard BELLOT</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour votre contribution. Pour répondre à vos différentes questions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région respectera le cadre réglementaire. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles pour l'infrastructure particulièrement dans les zones résidentielles ainsi que l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés. 2. Les études préalables ont permis d'identifier les premiers enjeux, notamment socio-économiques, 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 l'ensemble des enjeux et les éventuelles mesures. 3. S'agissant des intersections de la ligne de tramway avec les routes et chemins, ceci feront l'objet d'aménagements adaptés à chaque environnement, assurant la sécurité de l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, automobilistes, et bien sûr les usagers du tramway. 	20/01/2026
153	Espace numérique	Complètement pour	<p>Complètement pour ! ça serait une bonne initiative pour un bassin en pleine expansion. a défaut d'un métro le tramway serait un bon mode de transport</p>		
154	Espace numérique	Un projet structurant et essentiel	<p>Bonjour, je souhaitait simplement indiquer mon avis plus quer favorable à l'arrivée du tram jusqu'à Crémieu. C'est un élément structurant qui dynamisera notre ville et va dans le sens de l'histoire s'agissant des transports décarbonnés. En espérant qu'il n'y ai plus qu'a patienter pour voir se beau projet se réaliser.</p>		
155	Espace numérique	Une nécessité	<p>Bonjour, Ce projet doit voir le jour au plus vite: c'est une nécessité. En heure de pointe, la traversée charvieu - pont de cheruy est un cauchemar, preuve du besoin de trouver des alternatives. En parallèle de ce projet, il serait bon d'avoir une vision et des réflexions plus globales afin d'apporter des solutions pérennes et durables pour le développement du secteur. 3 exemples. Exemple 1: l'accès au centre commercial de tignieu n'est pas adapté. Il serait nécessaire de prévoir un accès sans devoir faire la traversée des villes mentionnées (charvieu, pont de cheruy, tignieu). Exemple 2: le dynamisme de la zone (centre commercial, emploi) impose une réflexion de l'accès depuis les zones voisines de l'ain ou depuis les zones plus reculées iseroise. Les accès de tignieu (route de bourgoin) ou via Saint Romain de jallionas (pont de loyettes...) sont également saturés. Exemple 3: il me semble important de penser aux accès à l'aéroport St exupery. Si ce projet permettra l'accès à la gare de la part dieu, il ne répond pas aux problématiques d'accès à l'aéroport via transport en commun abordable, et j'insiste sur la notion abordable. Il est dommage de ne pas prévoir une liaison depuis pusignan par exemple. Vous l'avez compris, ce projet est une nécessité. Les communes sont saturés de part</p>		

			leur propre développement, et l'accès à Lyon via des alternatives à la voiture devrait faire consensus. L'enjeu de relier efficacement tous les transports en communs doit être pris en compte: train, tram, aéroport. En espérant qu'il se réalise le plus vite possible.		
156	Registre papier	/	je ne suis pas favorable au projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu. La balance bonus malus est à mon sens négatif : destruction de la nature pour construire le parking relais-convergence de flux automobiles importantes vers parking - augmentation de la circulation automobile sur la commune de villemorieu - destruction des chemins pédestre de balade pour construire et aménager la voie de tramway. Je ne comprends pas cette logique de vouloir urbaniser un monde rurale et va à l'encontre de toute logique de ne pas détruire la nature existant. Nathalie FEDY 10 rue des doues - villemorieu		
157	Registre papier	/	Je ne suis pas favorable à l'arrivée de la liaison ferroviaire par la commune de Villemorieu et de Crémieu. Le cadre de vie sera impacté de manière négative par l'infrastructure même, par les dégradations inhérentes à ce type d'ouvrage (à l'image de la ligne du Rhônexpress où l'impact est significatif sur le fonctionnement même de la ligne). La qualité de notre écosystème sera obligatoirement perturbé le site permettant à la faune et à la flore de se développer, ce qui ne serait plus possible car le bruit, l'agitation et le rythme des transports feraient fuir notre faune. La ligne serait par son activité même génératrice de nuisances sonores. de Dillecot Véronique 3 impasse descitudes		
158	Registre papier	/	Nous attendons la finalisation de ce projet d'espoir très longtemps, ma famille et mes proches. Cela nous permettra d'éviter l'utilisation de notre véhicule personnel		
159	Espace numérique	Avis Tramway	La mise ne service d'un tramway entre meyzieu ZI et l'agglomération de Pont de Chérury puis Crémieu est une nécessité pour les habitants de ce secteur. L'engorgement des routes pour rejoindre est de plus en plus patent.		
160	Espace numérique	Soutien à la liaison Crémieu-Lyon par tramway	Face à l'urgence climatique, les infrastructures de mobilité sont indispensables pour réduire notre impact carbone et permettre au plus grand nombre de citoyens de se rapprocher des grands axes, des gares, etc. Ce projet de liaison Crémieu-Lyon par tramway va offrir une opportunité de désengorger les voies d'accès routières de l'est lyonnais et fluidifier les transports. L'ouest lyonnais étant compliqué à développer, c'est vers l'est que toute l'activité se tourne inexorablement. Avec l'arrivée de chantiers d'envergure indispensables pour le bassin lyonnais et rhodalpin (EPR2 de la plaine du bugy et demain les voies d'accès au Lyon-Turin), cette réalisation s'insère dans le développement économique du bassin lyonnais. Ce futur axe va donc optimiser la desserte de Lyon et poursuivre le développement de ce territoire (habitations, commerces, etc.). La proximité de l'aéroport Saint-Exupéry est aussi un atout pour cet axe qui permettra une alternative au Rhône-express. Concernant l'infrastructure en elle-même, le choix du tramway est parfait. En effet, c'est un moyen de transport écologique, facile à construire et les travaux pourront être réalisés par des entreprises locales (à la différence d'un métro, infrastructure qui demande des moyens supérieurs et "extérieurs"). Cette réalisation va clairement permettre de fluidifier le trafic routier et de réduire le congestionnement à l'entrée de Lyon. Dans ce contexte, ces travaux vont augmenter la décarbonation du territoire avec moins de kilomètres parcourus par les véhicules thermiques. Nos entreprises de Travaux Publics, fortement impliquées depuis de nombreuses années dans cette action, seront indispensables pour atteindre les objectifs fixés pour 2050 et seront l'outil essentiel pour réduire l'impact carbone. De plus, il faudra former et recruter les femmes et les hommes pour réussir ce chantier. La formation et l'emploi seront au coeur de cet investissement structurant et celui-ci apportera à l'économie local et permettra de mieux respecter l'environnement. Les 250 millions € investis permettront à plus de 2 500 emplois salariés (directs et indirects) de travailler pendant la durée du chantier. C'est pourquoi la Fédération régionale des Travaux Publics Auvergne-Rhône-Alpes et toutes ses entreprises soutiennent ce projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu.		
161	Espace numérique	vivement demain	Tres bien ce projet. la piste cyclable sera aussi appréciable pour aller à crémieu.		

162	E-mail	Intégration sur la ligne T3	<p>Bonjour,</p> <p>c'est un très beau projet, surtout que le foncier existe en partie et n'est pas utilisé.</p> <p>Cependant je me pose la question de l'intégration des tram sur le réseau T3 existant, dont la fréquence actuelle impacte aux heures de pointes la circulation autre, notamment routière sur toute la ligne, que ce soit à Décines ou à Meyzieu.</p> <p>Le sujet n'a certainement pas sa réponse immédiate, mais devra être pris en compte au plus tôt pour ne pas encore gonfler les embouteillages aux passages à niveau, lorsque les trams se suivront à moins de 2 minutes les uns derrière les autres... ou prévoir les infrastructures pour, sur la ligne T3 également, et pas que sur le prolongement.</p> <p>Merci.</p> <p>Bonne fin d'année.</p> <p>Cordialement,</p> <p>Jérôme BIET</p> <p>Meyzieu.</p>		
163	E-mail	Avis concertation préalable	<p>Bonjour,</p> <p>Dans le cadre de la concertation préalable, je tiens à exprimer mon avis de citoyen de l'est lyonnais.</p> <p>Je m'appelle Vincent LARUE, suis âgé de 50 ans et réside à Vaulx-en-Velin village. Je circule occasionnellement sur l'axe Lyon-Crémieu pour des motifs de loisirs : randonnée ou cyclisme. J'ai aussi pas mal emprunté le tramway T3.</p> <p>Je suis très favorable au projet présenté dans le dossier, même si à ce stade des études ses caractéristiques sont très sommairement décrites.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Premièrement, c'est une chance rare pour un territoire de disposer de cette ligne de chemin de fer de l'est lyonnais. Elle est directe depuis le centre de Lyon, elle traverse le centre des villages desservis qui se sont organisés autour assez souvent, et ses emprises ont été préservées. On se demande juste pourquoi elle a été désaffectée tant elle semble la réponse adaptée aux besoins de mobilité entre Lyon et le bassin de vie « Pont-de-Chéruy – Crémieu ». - Deuxièmement, la démarche SERM est une opportunité à ne pas rater pour mettre au point ce projet, notamment parce que les acteurs sont davantage coordonnés et des moyens importants mobilisables. - Troisièmement, je trouve très appréciable de proposer un projet "double" : remettre en service un transport collectif en site propre sans oublier d'y associer une voie sécurisée pour les modes actifs. Hormis la ViaRhôna ou les chemins de campagne, le trafic sur les routes départementales de ce secteur est trop intense pour un usage du vélo. De l'est de Lyon à Crémieu, il n'y a qu'une vingtaine de kilomètres ce qui en fait une destination loisirs abordable à vélo, et prolongeable jusqu'à Morestel : un (très) bon point au tourisme décarboné et de proximité ! Je vous inviterai volontiers à y connecter les nombreux chemins de randonnée qui croisent la ligne CFEL et à prévoir un profil en travers type adapté à une fréquentation mixte vélo / piétons par exemple des accotements stabilisés en cas de groupe de randonneurs. Une séparation végétale avec la voie tramway serait également appréciable. Je suppose que des aires de repos avec ombrage et point d'eau seront prévus. <p>Merci de m'avoir lu jusqu'au bout et bonne suite aux études de conception de ce beau projet.</p> <p>Cordialement,</p> <p>Vincent LARUE</p>		
164	Espace numérique	tram cremieu lyon : projet nécessaire	<p>Pour les habitants de chozeau, il est nécessaire de pouvoir rejoindre Crémieu en vélo, et le plus rapidement possible. Pas par des chemins touristiques avec relief mais par une voie cyclable directe et plate qui longe la D75a et la D75. Merci</p>		
165	Espace numérique	Non à la pollution par le tram à Crémieu	<p>L'emprise du tram prévu n'étant plus utilisée depuis plus de 80 ans, son environnement a profondément changé (constructions, voirie). La mise en service de cette ligne apportera donc inévitablement de graves nuisances pour les riverains . Pour ces raisons : Nous ne voulons pas un train toutes le 3 mn en journée et de 4h à 1h du matin environ sous nos fenêtres ou au fond de nos jardins, sans compter les travaux nocturnes sur les voies et les passages de service ; Nous ne voulons pas des parkings relais dans nos villages avec leurs lots de pollutions et d'incivilités 24h/24 ; Nous ne voulons pas les pollutions générées par le nouveau centre d'entretien des trams à Crémieu qui fonctionnera probablement 24h/24 ; Nous ne voulons pas d'un terminus et de ses voies de garage au milieu de lotissements à Crémieu ; Nous ne voulons pas bétonner des terrains agricoles et des espaces sensibles ou de promenades; Nous ne voulons pas devenir un quartier de Lyon avec une spéculation immobilière et la dépréciation des biens des riverains ; Nous ne voulons pas subir une pression fiscale supplémentaire pour financer ce projet dont le montant n'est pas arrêté et sera nuisible à notre environnement , Nous voulons vivre la vie que nous avons choisie dans un village paisible avec ses avantages et ses inconvénients !!</p>		

166	Espace numérique	Coût billet transport	Bonjour Qui gèrera la ligne ? Le Sytral ? Le billet de transport sera au même tarif que sur Lyon ? Patrick gatt	Bonjour, Merci pour votre contribution. Pour répondre à vos différentes questions : 1. Aujourd'hui, la Région est la seule entité compétente sur l'intégralité de la ligne 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). 2. La future liaison ferait partie du maillon Est du projet de SERM lyonnais et la tarification et les modalités d'exploitation restent à définir dans cette démarche et à préciser dans la suite des études. S'agissant de la tarification, elle sera adaptée aux usages locaux, aux flux entre bassins, et à la fluidité entre différents réseaux et modes de transport.	20/01/2026
167	Espace numérique	Avis prolongation T3	Bonjour Nous avons hâte de voir ce projet validé pour permettre le désenclavement de cette partie de l'est lyonnais. Un atout certain pour le développement immobilier et le tissu commercial ainsi que les PME. Enfin, dans un contexte routier totalement saturé, il est primordial de voir ce projet naître au plus vite.		
168	Espace numérique	Convois exceptionnels	La RD 75, contournement Ouest de Crémieu est très fréquentée par les poids-lourds. De plus, elle a été aménagée pour le transit des convois exceptionnels Nord-Sud qui traversent le Rhône à Loyettes. Le tram coupera cette route pour accéder à la gare de Crémieu. Par où seront détournés ces camions et convois ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. La nouvelle ligne de tramway croiserait plusieurs routes départementales et voiries communales. Les intersections avec la route, et tout particulièrement la RD75, 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 transports en commun, automobilistes, et bien sûr les usagers du tramway. Par ailleurs, le projet prévoit bien une hauteur de ligne aérienne de contact (LAC) suffisante permettant le passage des camions et convois exceptionnels sur la RD 75. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études se poursuivront pour définir les types d'intersections en lien avec l'autorité en charge de la sécurité (STRMTG) et avec les gestionnaires de voiries départementales et communales.	21/01/2026
169	Espace numérique	Pusignan : tram inutile	Madame, Monsieur, La commune de Pusignan dont je suis habitant subit déjà de nombreuses nuisances sonores liées à la proximité de l'aéroport, de la ligne TGV, et de la voie rapide D302. Le trajet de tramway tel qu'il est envisagé va engendrer de nombreuses nuisances et dégrader la qualité de vie des habitants du nord de la commune. Alors que la commune est située à moins de 10 min, en voiture, de l'arrêt meyzieu ZI du T3, que nous disposons déjà d'une ligne de bus TCL, par ailleurs très peu fréquentée par les habitants, ce nouveau tram n'apportera que très peu d'avantages (pour ne pas dire aucun) aux habitants de notre commune. La qualité de vie des habitants ne doit pas être sacrifiée dans l'unique but de réduire les coûts d'un tel projet. La liaison Crémieu Lyon doit se faire via l'aéroport ! Cela permettrait de permettre aux salariés des entreprises situées sur la plate-forme aéroportuaire, de se rendre à leur travail. Augmentant l'attractivité d'un aéroport que en a bien besoin !		
170	Espace numérique	Rapidité	Bonjour, Résident de meyzieu, et afin de pouvoir profiter pleinement de la capacité de passage optimal du T3 jusqu'à la part dieu et pour l'ensemble des arrêts de son parcours, je ne souhaite pas que le tramway de Crémieu s'arrête au arrêt du T3. Car dans ce cas, le tramway sera déjà plein avant même l'arrivée à meyzieu. Il serait plus judicieux et logique que sur le parcours du T3, il fasse comme le RhoneExpress à savoir des passages direct sans arrêt pouvant dépasser le T3 à certaines comme c'est le cas. Comme cela les habitants après meyzieu vers Crémieu mettront moins de temps voir pas plus de temps que pour meyzieu, n'ayant pas d'arrêt intermédiaire ce serait du genre "un rapide, direct" vers l'est lyonnais. Ma proposition étant dans les 2 sens bien évidemment. Ensuite, à force de faire un cadencement des lignes, en tant que automobiliste, il y aura tellement de tramway entre Carre de soie et part dieu sur 1 ligne, T3, RhoneExpress, et le régional que les barrières de passage à niveau à Bron, Villeurbanne, Lyon passeront leur vie à être fermées, ainsi créant des bouchons puisque toutes les 20 voitures les barrières devront s'abaisser ! Le régional devrait peut-être s'arrêter à Carre de soie.		
171	Espace numérique	Enfin...	Plus de 25 ans que certains sont mobilisés pour cette opération... La réfection de la RD 517 a été privilégiée... Il faut voir chaque matin et chaque soir de semaine comme elle est saturée. Quid du parking relais de Charvieu Petit Prince après les constructions de lotissements ? mais qui n'ont fait qu'augmenter le nombre d'usagers potentiels. Comme c'est au moins la quatrième étude à ce sujet je reste prudent sur la date de mise en service... Un hommage à Messieurs les conseillers généraux Dezempte et Moine Bressand qui n'ont eu de cesse de freiner ce projet malgré leurs dires avant chaque élection.		
172	Espace numérique	Liaison Lyon Crémieu	100% ok pour cette liaison qui aurait dû être lancée en même temps que le T3		

173	Espace numérique	Renforcer les liaisons de l'Est Lyonnais	<p>Ce projet est vraiment intéressant et structurant pour l'Est lyonnais, permettant de renforcer les lignes de tramway T3 et T7 du réseau TCL, géré par SYTRAL Mobilités. Cependant, il est nécessaire de prendre en compte les contraintes techniques liées à la circulation sur l'infrastructure existante des tramways. En effet, au vu des projets d'augmentation des fréquences sur la ligne T3, il est nécessaire de ne pas impacter l'amélioration de ces fréquences. Une tarification TCL est recommandée sur la section existante située sur le territoire du SYTRAL afin de permettre aux habitants de la métropole d'utiliser la ligne entre Meyzieu et Part-Dieu. Cela peut s'accompagner d'une tarification différente sur le reste de la ligne, dans le sens Lyon – Crémieux. De plus, il serait intéressant que, dans l'autre sens de circulation, les voyageurs n'aient qu'un seul titre de transport pour rejoindre Lyon, sans avoir besoin de deux titres différents. La création et l'amélioration des liaisons cyclables sont primordiales pour ce projet structurant. Cela permettrait de disposer d'itinéraires métropolitains en liaison avec les itinéraires régionaux, pouvant s'inscrire dans la création de voies cyclables régionales, au même titre que les voies lyonnaises, en concertation avec la Métropole de Lyon. La fréquence de ce tramway régional devrait cependant être revue afin d'assurer un passage toutes les 10 minutes en heure de pointe. Ce projet devrait s'accompagner de la création de nouvelles lignes de ce type, permettant de mieux relier les territoires entre eux et notamment de connecter les pôles économiques majeurs de la région, en améliorant une offre de transport parfois insuffisante dans certaines zones.</p>		
174	Registre papier	/	<p>residant 42 boulevard des treffleries contre la future voie ferrée qu'est il prévu contre les nuisances sonores etc??? mail : veronique.delfosse@wanadoo.fr tel : 06 61 36 53 95</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution sur le registre de la concertation de Charvieu-Chavagneux. Votre question était " résidant 42 boulevard des treffleries contre la future voie ferrée qu'est-il prévu contre les nuisances sonores etc.?" Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région respectera le cadre réglementaire. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles pour l'infrastructure particulièrement dans les zones résidentielles ainsi que l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés.</p>	20/01/2026
175	Registre papier	/	<p>Nous habitons à proximité de la ligne du tramway et aimerions beaucoup savoir si nos bien seront impactés (positivement ou négativement) en termes de valeur immobilière? Avez vous une idée de ce que peut représenter un tel projet et donc de telles infrastructures sur le marché immobilier sur les dix prochaines années, c'est à dire pendant la phase de chantier puis une fois la mise en service, Nous sommes un peu inquiets, avec l'espoir de n'y trouver que des avantages. Merci</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution sur le registre de la concertation de Charvieu-Chavagneux. Pour répondre à votre question concernant l'immobilier, les études préalables ont permis d'identifier l'ensemble des enjeux, notamment socio-économiques, 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 cet impact et les éventuelles mesures.</p>	pas d'adresse mail
176	Espace numérique	concertation Lyon Crémieu	<p>L'AF3V, Association Française dont l'objectif principal est le développement des Véloroutes et Voies Vertes sur tout le territoire, soutient le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu par tramway et voie cyclable. L'AF3V demande que la voie cyclable soit revêtue d'un enrobé qui assure la sécurité et le confort des cyclistes en toute saison. Elle tient à la disposition du Maître d'ouvrage son fascicule : https://af3v.org/wp-content/uploads/2023/11/AF3V-Fiche-memo-1-Revêtement-des-voies-vertes.pdf Ainsi que le document suivant coréalisé avec France Nature Environnement : https://www.af3v.org/livret-revetement-des-voies-vertes-dejouer-les-idees-recues-pour-un-choix-ecoresponsable/ Qui démontrent les avantages du revêtement en enrobé. L'AF3V demande également au maître d'ouvrage de veiller à l'équipement de cette voie cyclable en vastes espaces de stationnement-vélos à l'approche des stations pour permettre l'intermodalité des déplacements vélos/tram selon les recommandations suivantes: https://www.af3v.org/wp-content/uploads/2024/08/Fiche-outil-intermodalite-velo-tc-V26-07-24.pdf Ainsi que la sécurisation cyclable des voies d'accès à ces stations. Cordialement, Christophe Duchêne Délégué AF3V pour le département du Rhône et la Métropole de Lyon</p>		
177	Espace	Faune, inerméabilisation	<p>1 - L'aménagement de voie de communication perturbe la vie de la faune sauvage et ses déplacements. Une étude d'impact a-t-elle été faite ? Est-il prévu des aménagements spécifiques pour limiter cet impact ? 2 - Le tramway Lyon-Meyzieu est déjà saturé pendant a minima 4 heures par jour (heures de pointe). Est-il prévu soit un rallongement des tram, soit une augmentation de la fréquence pour absorber la quantité importante d'utilisateurs supplémentaires ? 3 - Quel sera</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution. Pour répondre à vos différentes questions : 1. A ce stade du projet, plusieurs investigations ont été réalisées : inventaires faune-flore 4 saisons, premier diagnostic environnemental (état de l'environnement du projet : milieu physique, milieu naturel, milieu humain et cadre de vie, paysage et patrimoine, etc.), délimitations des zones humides. En fonction des conclusions détaillées des investigations, des mesures intégrant les principes de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser), seront mises en place. Si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, ce travail sera approfondi dans le cadre d'une étude d'impact détaillée qui sera rendue publique lors de l'enquête publique. 2. La ligne T3 qui relie Lyon à Meyzieu est gérée par SYTRAL Mobilités qui étudie un renfort de capacité (augmentation de fréquence, capacité de matériel). 3. Les études de trafic, réalisées par le bureau d'études Setec, sont en cours et incluent des comptages sur le territoire. Ces premières études seront approfondies dans les phases suivantes en lien avec les questionnaires de nuisances afin de mettre en</p>	20/01/2026

	numérique	impacts environnementaux et aménagements	l'impact sur le temps d'attente aux passages à niveau pour les déplacements en voiture qui eux aussi, sont nombreux aux heures de pointe ? 4 - Imperméabilisation des sols liée à cet ouvrage: est-elle compensée à surface égale par une action de désimpermeabilisation d'autres endroits, par exemple cours d'établissements scolaires, parkings publics, etc ? 5 - Des parkings à 2 étages sont-ils envisagés aux abords des stations pour limiter l'emprise au sol ?	avant les phases suivantes, en lien avec les gestionnaires de voies, aménagements en place les mesurer permettant de minimiser les impacts sur la circulation (plans de circulation, jalonnement). 4/5 L'essentiel du tracé se situe sur une emprise ferroviaire existante entre Crémieu et Meyzieu, appartenant aux Départements de l'Isère et du Rhône. S'agissant des parkings-relais (P+R) prévus à proximité de chaque nouvelle station et du site de maintenance et de remisage (SMR) envisagé proche du terminus de la ligne, leurs localisations et leurs caractéristiques (type d'aménagement, etc.) sont discutées avec les acteurs locaux et dans le cadre de la concertation, et restent à conforter dans la suite des études. L'objectif est d'avoir le moindre impact en privilégiant des sites déjà artificialisés non utilisés, lorsque cela est possible. Les phases d'études ultérieures permettront ensuite de définir le type d'aménagement et les mesures à mettre en place qui intégreront les principes de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser), notamment en cas d'artificialisation. Ce travail serait approfondi dans le cadre de l'évaluation environnementale.	
178	Espace numérique	mobilité	Avis favorable à ce projet car il facilitera la mobilité Lyon-Est lyonnais, sans avoir recours à un véhicule personnel. Cela devrait diminuer le trafic routier et augmenter l'attrait pour la zone autour de Crémieu ainsi que son développement économique. La perspective de sorties historiques ou nature à Crémieu le week-end pour les résidents de la Métropole ou en semaine pour les scolaires, est à envisager. Dans l'autre sens, l'accès rapide à Lyon sera une richesse pour les crémolans.		
179	Espace numérique	Préférence pour liaison est Lyon et non ENCORE MEYZIEU	Liaison Meyzieu déjà desservie par le bus X04... Il faudrait plutôt une liaison avec Lyon Mermoz Pinel (sur place metro,trams,bus) pour ceux qui veulent aller dans Bron (hôpitaux, Université, Lyon 3°, 7°, 8°, Vénissieux, St Priest ou même sur l'aéroport de Lyon St Exupéry pourvoyeur de nombreux emplois... Malheureusement la ligne de bus C201 s'arrête à Colombier-Saugnieu (69124) et ne passe pas à l'aéroport.		
180	Espace numérique	Report de circulation	La traversée de Crémieu en voiture est déjà actuellement très difficile le matin et en fin de journée aux horaires de travail. L'arrivée d'un tram va assurément augmenter le flux de circulation (usagers arrivant en voiture jusqu'au terminus) notamment depuis l'entrée de Crémieu côté Route de Bourgoin-D517. Afin d'éviter la traversée de Crémieu, les automobilistes vont contourner la ville par Villemoirieu via la D186, car il n'y a aucune autre possibilité, puis traverser les hameaux de Moirieu et les Arèmes. Ils iront ensuite en direction du rond-point de Carrefour market ou vers le hameau de Mallin et la rue de Bienassis. Ces mêmes chemins seront évidemment empruntés en sens inverse également. La circulation dans ces hameaux de Villemoirieu est déjà importante, la vitesse souvent excessive malgré la pose de ralentisseurs, et les routes parfois très étroites. Quelles sont les mesures envisagées pour éviter le report de circulation dans ces hameaux et routes de campagne ? Les flux circulatoires ont-ils été évalués sur ces réseaux secondaires ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. Pour répondre à votre question : les premières études menées estiment une diminution et un transfert des flux Est-Ouest vers des flux Nord-Sud en transport collectif et voitures, soulignant une diminution du trafic routier au global. L'étude intègre bien la prise en compte des impacts sur la circulation, liés aux intersections tramways-routes et aux reports de flux sur les nouvelles stations. Des comptages ont notamment été effectués afin de mesurer l'impact d'une coupure de circulation inférieure à une minute et définir les mesures d'accompagnement.	21/01/2026
181	Espace numérique	Un projet structurant qui devra prendre en compte les enjeux agricoles	Tout en souscrivant aux objectifs mis en avant dans le projet de liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu, la Chambre d'agriculture du Rhône entend contribuer à l'intérêt général tout en défendant au mieux l'activité économique agricole et notamment en limitant la consommation de terres agricoles et en garantissant le maintien des conditions favorables à l'exercice de l'activité agricole. La Chambre d'agriculture du Rhône souhaite s'assurer que ce projet aura un impact limité sur les espaces agricoles et les activités économiques qui en dépendent. Le document en pièce jointe -cahier d'acteur - présente les principes essentiels auxquels le projet ne saurait déroger.		
182	Espace numérique	Encouragements	Projet très attendu en espérant une bonne organisation et des tarifs raisonnable.		
183	Espace numérique	alerte	Bonjour, Ce nouveau projet va bouleverser la tranquillité et la sécurité de nos communes. n'oublions pas ceux qui ont construit leur maison et qui devront en subir les conséquences, démolition, nuisances sonores..... adieu tranquillité. tout une vie... le progres doit se faire certe mais...		
184	Espace numérique	Concertation tram lyon-cremieu	Étant étudiant sur Lyon, j'utilise ma voiture quotidiennement pour me rendre au parc relais de Meyzieu, pour ensuite prendre le tram jusqu'à Vaux-en Velin la soie pour prendre le métro. Je pense que cette nouvelle liaison en tram permettrait à beaucoup de personnes de diminuer leur trajet en voiture, et cela désengorgerait les axes routiers (trafic dense aux heures de pointes le matin et le soir). Je pense aussi que cela pourrait aussi aider d'autres personnes qui ne se rendent pas quotidiennement sur Lyon comme les personnes sans voitures, les personnes âgées la journée pour se rendre à des examens médicaux, les soirs de Match ou Concert au Groupama Stadium... Je donne donc un avis très favorable pour ce projet.		

185	Espace numérique	Accès et stationnement près des stations	Bonsoir, je pense qu'il est essentiel de prévoir des stationnements modulaires (étage ou souterrain) pour pouvoir absorber plus de stationnement de voitures. le dimensionnement des parking paraît sous doté je propose aussi de prévoir des constructions de bâtiments tertiaires au niveau de l'emprise départementale situé au nord de l'emplacement du parking prévu. enfin il faut prévoir du stationnement qualitatif pour les Cyclés à l'abri de la pluie et hyper sécurisé pour éviter les vols.		
186	Espace numérique	liaison pour rejoindre Lyon	je vais habiter en avant pays savoyard et je devrais venir régulièrement sur Lyon. Parcourir une distance réduite jusqu'à Crémieu et bénéficier de cette option serait très intéressant pour moi		
187	Espace numérique	Piste cyclable le long du parcours	Bonjour, concernant la piste cyclable, il faudrait vraiment que celle-ci soit sécurisée de bout en bout. Sur les zones qui ne sont pas urbanisées, on peut rouler assez tranquillement. Mais dès qu'on arrive sur des zones plus denses, avec intersections de route à circulation, absolument rien n'est fait pour protéger les cyclistes. Exemple pour ma part... je passais au Carré de Soie et j'ai abandonné le vélo car cette zone est à présent trop dangereuse. Idem à différents autres lieux où il faudrait à tout prix avoir une deuxième barrière entre la barrière existante et la route, pour laisser un passage au vélo et éviter que les voitures ne viennent se coller contre les barrières. Je pense que cela pourrait rendre les pistes plus sécurisées, et encourager les modes doux pour des personnes venant de plus loin aussi que Décines. Si la piste est étendue (ce qui est très bien) vers Crémieu, celle devrait être des points à prendre en compte dès le début il me semble. Merci pour votre attention. Cordialement		
188	Espace numérique	Projet d'avenir dans mon cas personnel	Bonjour, j'envisage dans 5 ans de déménager dans cette région pour continuer à travailler chez Alstom à Villeurbanne, c'est pour moi indispensable d'avoir cette évolution pour éviter d'ajouter ma voiture au trafic déjà existant. Merci de votre prise en compte ! Cordialement, François Texier		
189	Espace numérique	Voie vélo en parallèle du tram	Bonjour, je suis habitant de Lyon avec de la famille à Crémieu. La possible création d'un tram reliant les 2 villes est pour moi une bonne nouvelle. Je note qu'une voie cyclable est aussi envisagée ce qui constitue un avantage encore supérieure. J'attire cependant votre attention sur le fait que la bétonisation (ou le "goudronnement") est un phénomène à maîtriser. Je suggère ainsi que la voie cyclable ne soit pas une voie goudronnée mais une voie utilisant des matériaux plus naturels. A ce titre la voie verte de la dombes qui part de la croix rousse en direction des dombes pourrait être prise en exemple. Cordialement.		
190	Espace numérique	Atelier de maintenance	Bonjour, j'habite Lyon mais mes parents habitent Crémieu. A terme j'envisage de m'installer à Crémieu. J'ai compris qu'un centre de maintenance est à prévoir dans le cadre du projet et que ce centre serait installé sur une emprise localisée proche Crémieu/St Romain et Villemoirieu. J'ai noté que le matériel roulant serait très proche de celui utilisé par le Sytral. Le Sytral dispose déjà de toute l'infrastructure pour réaliser la maintenance: matériel aussi bien que compétences. Pourquoi dans ce cas ne pas solliciter/rétribuer/associer le Sytral au projet afin de limiter le cout global du projet ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. La solution de remisage et de maintenance n'est pas arrêtée à ce stade du projet et fait l'objet d'études. Une première analyse a conclu que la capacité des équipements de SYTRAL Mobilités n'est pas suffisante pour le remisage de ces nouvelles rames. Un site de remisage est donc nécessaire et envisagé proche du terminus de la ligne, mais sa localisation précise reste à définir dans la suite des études. En revanche, l'étude est en cours pour la mutualisation d'équipements de maintenance.	21/01/2026
191	Espace numérique	Horaires de fonctionnement annoncés	Bonjour j'habite Lyon et mes parents Crémieu. J'envisage de m'installer à Crémieu à ma retraite prévue dans 6 ans. Le fait de disposer d'un TRAM Lyon / Crémieu me semble une bonne nouvelle. Les horaires communiqués qui limitent le fonctionnement à minuit me semble cependant très orientés pour satisfaire les travailleurs et beaucoup moins pour ceux qui veulent utiliser le tram pour des activités de loisir. Les spectacles très attractifs proposés par Lyon et quelques communes entre Crémieu et Lyon se terminent aussi en limite de cet horaire de minuit. Ce moyen de transport risque ainsi de ne pas être utilisé dans ce cas. Que pensez vous d'une légère extension de l'offre jusqu'à minuit 30 ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. A ce stade du projet, il est prévu que le tramway soit doté d'une amplitude horaire large, environ entre 4h30 et minuit. Cela reste à préciser dans la suite des études.	21/01/2026
192	Espace numérique	Navette pour la gare	Actuellement les bus de la ligne Crémieu/Meyzieu partent de la Poste de Crémieu. La gare de tram prévue sera à plus d'un km du centre-ville. Faudra-t-il prendre sa voiture pour aller au parking de la Gare à 2km ou une navette est-elle prévue ? Cela ne va-t-il pas augmenter la circulation à l'entrée de Crémieu ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. La station Crémieu envisagée sur l'emprise du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), à proximité de la Maison du Département - Haut-Rhône Dauphinois. Cette implantation permettrait une bonne desserte de proximité notamment du centre-ville de Crémieu qui se situe à 1 km, permettant des accès facilités pour les piétons et les cyclistes. La proposition d'une navette reliant la station au centre de Crémieu est intéressante, et devra être étudiée par la commune de Crémieu en lien avec la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné, qui est l'autorité organisatrice de la mobilité locale sur ce territoire.	21/01/2026

193	Espace numérique	Trajet meyzieu >> part dieu	Le tram venant de Cremieu fera t il les arrêts du T3 à partir de Meyzieu ou bien le trajet à partir de meyzieu ZI sera direct jusqu'à part Dieu sans arrêts merci	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution.</p> <p>Il n'est pas encore déterminé à quels arrêts le tramway pourrait s'arrêter entre Meyzieu et Lyon. Plusieurs scénarios restent à l'étude, comme celui proposant l'ensemble des arrêts entre Meyzieu et Lyon, à l'image du T3, ou celui proposant des arrêts seulement à La Soie et à Part-Dieu, à l'image de Rhônexpress. Les équipes continuent de travailler sur ces scénarios et sur la cohabitation avec l'exploitation existante entre Meyzieu et Lyon.</p> <p>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.</p>	21/01/2026
194	Espace numérique	Positif++++++	Nous habitons Tignieu depuis 22 ans et le projet du tram était déjà d'actualité à l'époque!! Nous espérons vivement que le projet aura une issue positive et que ce n'est pas un argument de propagande pour les prochaines élections qui arrivent ! Le projet aura de nombreux avantages (moins de pollution, gain de temps, moins de stress, permettre de se rendre chez les spécialistes sur Lyon, trajet pour études.....et bien d'autres nous attendons vivement que le projet se concrétise en pratique et non en paroles Welcome prolongation Cremieu >> Part Dieu		
195	Espace numérique	La solution c'est le tram !	Ayant habité Villemerle et travaillé dans l'agglomération pontoise pendant plus de 40 ans, j'ai défendu ce projet de liaison ferrée entre Crémieu et Lyon avec l'association PARFER. Avec les habitants du territoire, qui ont largement soutenu, à 2 reprises, avec plus de 10000 signatures chaque fois, des pétitions en 2009 et 2013, nous avons régulièrement interpellé les élus, les instances régionales, départementales et communales et toutes les parties prenantes pour les convaincre que "La Solution, c'est le Tram!". J'approuve donc sans réserve le projet tel que présenté dans le dossier de concertation. Je joins un exemple d'information publiée par Parfer en 2013, en regrettant que cette association, moteur dans l'avancement du projet depuis 2000, ne soit pas citée dans le document de présentation.		
196	Espace numérique	Projet tramway	<p>Bonjour, je m'interroge sur l'aide apportée aux communes pour la réalisation des stations ou gares ainsi que les aménagements nécessaires pour le projet. Qui va financer les parkings aux abords des stations, les parkings de co-voiturage, les liaisons douces pour y accéder, les caméras de surveillance obligatoire pour sécuriser les lieux. L'étude de marché concernant la fréquentation du futur tramway, nous avons de moins en moins de jeunes sur nos communes et de plus en plus de personnes qui sont proches de la retraite et qui d'ici la sortie du projet à l'horizon 2035 ne seront plus sur le marché du travail. En cas de basculement au niveau de la métropole lors des prochaines élections, est-ce que le projet de métro suebi partiel est de la métropole pour remettre en cause le projet. Avec le télé-travail nous avons moins de déplacement également et l'insécurité grandissante peut amener des gens mal intentionnés à emprunter ce moyen de transport pour venir sur notre territoire. Je vous remercie et serai attentif à l'évolution du projet. Bien cordialement</p>		
			<p>En préambule, je suis totalement favorable au projet de Tramway jusqu'à Crémieu, qui correspond à la meilleure solution pour faciliter les mobilités et limiter la circulation automobile du secteur par report modal, grâce à son côté pratique, potentiellement rapide et confortable. Quelques points techniques notamment devront cependant être étudiés en détail et précisés pour que la ligne puisse atteindre le succès qui doit lui revenir, et afin d'éviter de dégrader les transports existants, en particulier la cohabitation potentielle avec T3/RX. Il va de soi que l'attractivité de la ligne serait nettement améliorée sans rupture de charge à Meyzieu, avec des services directs à minima jusqu'à La Soie, et potentiellement Part-Dieu. La circulation de services supplémentaires par rapport à T3 me semble possible (même avec le renfort d'offre prévu la fréquence reste loin des 2 minutes), cependant elle semble difficilement atteignable dans de bonnes conditions avec les infrastructures actuelles, notamment la signalisation et la marche à vue. La construction de la ligne nouvelle jusqu'à Crémieu pourrait être l'occasion de moderniser la ligne T3, afin d'optimiser celle-ci, et d'y faire circuler aisément les nouveaux services pour Crémieu. L'intégration de la nouvelle ligne doit également se faire en conservant RX, qui, outre le nombre de passagers conséquent, permet d'avoir un service dédié pour l'accès à l'aéroport apprécié des voyageurs, et évite le report de voyageurs avec bagages sur les rames T3 existantes, pas du tout adaptées à un tel trafic. Plusieurs solutions semblent envisageables pour cette modernisation, notamment * Un système de DAAT / contrôle de vitesse permettant aux rames de franchir certaines zones plus facilement (le passage à 15km/h du débranchement du stade sur une zone initialement autorisée à 60km/h fait perdre un temps précieux aux rames, par exemple), et permettrait également d'augmenter la vitesse des rames lors des dépassements en station * L'ajout d'évitements permettrait d'augmenter le nombre de sillons de rames sans arrêt, pour intégrer les rames en provenance de Crémieu, et faciliterait le passage des RX existantes,</p>		

197	Espace numérique	Pour un tramway express efficace jusqu'à Crémieu	<p>malgré une forte fréquence sur T3 * La suppression de l'évitement de Dauphiné Lacassage est en revanche nécessaire (le plus tôt possible), car accessible par une aiguille avec une vitesse faible, et très proche du terminus de Part Dieu * Ajout de cantonnement si nécessaire sur l'ensemble ou une partie de la ligne selon l'espacement entre les rames. * La station Meyzieu ZI devrait probablement être refaite, pour limiter les cisaillements des flux selon s'il s'agit d'une rame T3 / RX / Crémieu. Côté ligne nouvelle jusqu'à Crémieu, plusieurs éléments sont à prendre en compte pour que la cohabitation se passe au mieux: * Choix du / des terminus: La Soie ou Part-Dieu, selon les services? L'insertion jusqu'à Part Dieu en pointe avec le tronc commun avec T4 semble délicat. De même, un terminus à La Soie nécessite de repenser la station (ce qui ne serait pas un mal, toujours dans l'optique d'améliorer la ligne T3), mais risque de prendre de la place pour être fonctionnel. * En cas de desserte de Part-Dieu, peut-être qu'un passage par une rue adjacente pour les services Crémieu / RX serait intéressant, pour limiter l'adhérence avec T4? * Vu la longueur du trajet, qui ressemble plus à un trajet en TER périurbain qu'un voyage de quelques arrêts en tram, un matériel roulant adapté semble indispensable: on imagine plutôt un diagramme similaire aux rames de RX (moins de portes, plus de sièges, des suspension confortables... et un gabarit plus généreux, qui est déjà compatibles avec la ligne, plutôt que du Citadis classique en 2m40, qui aura de toute façon bien du mal à résister aux sollicitations à cette vitesse et sera bridé à 70km/h) * Une vitesse minimale de 100km/h, comme RX, permettant à la fois d'être plus attractif et de limiter potentiellement le nombre de rames nécessaires * Prévoir dès l'origine les modes dégradés (remorquage entre les différents types de matériel...) * Quelle tension d'alimentation? Est-ce qu'une tension plus élevée permettrait, en limitant le nombre de sous-stations, de compenser le surcoût du matériel? * Prévoir une signalisation compatible avec celle qui pourrait être installée sur T3 / RX (DAAT) * Est-ce qu'une optimisation des moyens ne pourrait pas être possible? Utilisation du tour en fosse de Meyzieu comme RX, voire partage d'un centre de maintenance, selon le gabarit des rames? * La longueur des rames (et des stations...) doit anticiper une augmentation de la fréquentation pendant les +40ans de durée de vie du matériel. Prévoir des rames de 40m couplables en unité multiple, si la fréquence max est aux 15min, semble raisonnable. Et conserver des possibilités d'extension au niveau des stations et évitements pour le futur. * Nombre de portes par rame déjà évoqué: quelle sera la politique d'arrêts entre Meyzieu et La Soie / Part Dieu? S'il y a plusieurs arrêts, il faut plus de portes, s'il est direct ou semi-direct, les temps de stationnement peuvent être un peu plus longs * Prévoir une possibilité en cas d'extension après Crémieu ou de branches sur la ligne * Sur les évitements, afin d'avoir une vitesse commerciale correcte, attention à la vitesse d'entrée et sortie des croisements * Comment sera gérée la régulation de la ligne? S'il s'agit d'une ligne avec un tronc commun avec T3/RX, une régulation commune par le réseau TCL, comme RX, semble indispensable * Attention encore une fois à la vitesse commerciale de la ligne pour conserver une bonne attractivité et pertinence du mode: les vitesses, notamment aux croisements ou traversées piétonnes, doivent être le plus élevé possible, et les traversées traitées en conséquence. * Toujours pour améliorer la vitesse, est-ce que des croisements dynamiques ont été envisagés? * Afin que la ligne soit utilisée et pas que pour des pendulaires, il est indispensable que la fréquence soit raisonnable y compris en heure creuse (à minima 30min), avec des départs cadencés, et une amplitude similaire à celle du réseau de tram urbain (5h - 0h30 environ). Ceci 7/7. * Sur Crémieu, est-ce qu'il ne serait pas possible de réaliser une 2e station à la sortie est de la ville, afin d'y réaliser un P+R pour les habitants des communes plus à l'est? Idéalement avec des offres type autopartage Citiz ou similaire... * Tignieu collège: il semble y avoir une incohérence entre le nombre de places du P+R et la volonté affichée de limiter le nombre de voitures... * Sur le parcours de la ligne jouxtant des habitations, il semble préférable de prévoir dès l'origine des protections acoustiques, à l'image de ce qui avait été réalisé sur T3.</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre riche contribution.</p> <p>Le projet a fait jusqu'à présent l'objet d'études préalables (opportunité, faisabilité) sur la section nouvelle entre Crémieu et Meyzieu (incluant notamment les caractéristiques, l'insertion, le dimensionnement et l'articulation/mutualisation de l'infrastructure, des stations, des parkings et du site de maintenance et de remisage) et en lien avec SYTRAL Mobilités sur la section entre Meyzieu et Lyon. Si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, l'ensemble des éléments techniques sera précisé dans les études de conception, notamment ceux évoqués dans votre contribution.</p>	21/01/2026
198	Espace numérique	Maison très proche du tram	<p>Bonjour, Je suis fortement impacté par ce projet. Je vis à Tignieu depuis 1 an et demie et ma maison (neuve) est située à 5m de la ligne de chemin de fer. Le tram passera à cet emplacement, donc à 5 m de chez moi. Je ne suis, pour ma part, pas ravi par ce projet, car lorsque j'ai acheté le terrain on m'a bien informé du projet de tram envisagé mais en m'indiquant qu'il ne verrait jamais le jour car sans cesse reporté. Je suis inquiet à plusieurs égards étant donné la très grande proximité des rails : - nuisance sonore des travaux - nuisance sonore une fois le tram en fonctionnement - nuisance visuelle également Qu'est-ce qui est envisagé pour les habitants dans ma maison, que ce soit pour les nuisances pendant les travaux et les nuisances une fois le tram en fonctionnement ?</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution.</p> <p>Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région respectera le cadre réglementaire tant en phase travaux qu'en phase exploitation. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles pour l'infrastructure particulièrement dans les zones résidentielles ainsi que l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés.</p>	21/01/2026
199	Espace numérique	Avis très favorable	<p>Bonjour, je suis très favorable à ce projet. Merci Anne Garro</p>		

200	Espace numérique	Urbanisation de l'est lyonnais portée par le Tram-Train & projet EPR2 ?...	<p>Ce projet de future liaison Tram-Train Meyzieu – Crémieu s'inscrit clairement dans une volonté de poursuivre le développement et l'urbanisation de la métropole lyonnaise vers l'est, initiée à l'orée des années 60. A cette époque, Vaulx-en-Velin, Décines comme Meyzieu n'étaient encore que de gros bourgs situés en périphérie rurale de Lyon... C'est seulement dans les années 70 avec la construction de grands ensembles, la délocalisation des usines lyonnaises en quête d'espaces et la colonisation des lotissements pavillonnaires que ces villes se transforment et sont absorbées par la croissance lyonnaise tant sur le plan spatial qu'administratif.</p> <p>Cette croissance exponentielle de l'habitat et du tissu urbain de l'Est lyonnais et du Nord Isère sera inévitablement accélérée par l'arrivée du Tram-Train et devrait donc interroger aujourd'hui plus que jamais les habitants de ces territoires. D'autant qu'elle percuté de « plein fouet » un autre projet d'ampleur nationale qui vise lui à construire sur ce même territoire deux réacteurs EPR2 qui seraient alors situés à moins de 10 km de l'infrastructure de transport urbain. Il convient d'observer la faiblesse actuelle des espaces intercommunaux du territoire périurbain situés entre les agglomérations traversées par le projet du Tram-Train et le site de la centrale, pour se convaincre du caractère inexorable de cette croissance urbaine et de l'importance que revêt en termes de sécurité le facteur clé de la densité de population environnante autour d'une infrastructure nucléaire de cette envergure et de ce niveau de puissance aux portes de la métropole lyonnaise. Je rappelle en effet ce que disent les instances internationales du nucléaire, à savoir que les états disposant d'infrastructures nucléaires sur leur territoire se doivent d'être en mesure de faire face aux situations les plus improbables, y compris un accident de niveau 7, dès lors qu'elles pourraient avoir des conséquences graves sur la population et l'environnement. Comme toute industrie lourde et complexe et malgré tout le sérieux et la prévenance des maîtres d'ouvrage, le nucléaire ne peut être considéré comme intrinsèquement sûr, notamment face aux scénarios de l'imprévu ou de l'imprévisible... Or, dès aujourd'hui et en cas d'accident de niveau 7 au Bugey nécessitant une évacuation forcée générale sur 30 km (cas des 2 exemples de catastrophes historiques connus), une telle entreprise serait de toute évidence insoutenable et irréalisable sur un plan à la fois matériel et humanitaire... Ce qui a été mis en place à Tchernobyl et Fukushima ne pourrait être reproduit ici du fait du changement d'échelle de grandeur de population (ces 2 centrales accidentées se trouvaient en effet dans des régions peu peuplées...) On peut également penser que la décision du gouvernement de 2016 d'établir un rayon de (seulement) 20 km pour le PPI du Bugey (englobant déjà + 370 000 personnes), au delà de son caractère arbitraire et même au cas où elle ne serait pas remise en cause, devra et à ce rythme de croissance urbaine, se heurter rapidement à des problématiques en cas d'accident majeur d'infaisabilité sur les plans à la fois organisationnels, matériels et humains... Qu'en sera-t-il alors à l'horizon 2100 ? Ainsi, la politique d'urbanisation, de développement démographique et économique de l'Est lyonnais encouragée et portée notamment par cette future liaison structurante ne va-t-elle pas à l'encontre des enjeux de sécurité inhérents à l'implantation d'une industrie lourde de cette nature, en laissant une telle infrastructure industrielle se laisser absorber de manière inexorable par la croissance d'une métropole urbaine de + 1,4 M d'habitants...?</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution.</p> <p>La Région rappelle que tout projet d'infrastructure transforme le territoire et génère des attentes ou inquiétudes qu'il faut accompagner. La sensibilisation des acteurs compétents en urbanisme a été effectuée pour garantir que l'évolution du territoire reste encadrée.</p> <p>Par ailleurs, les enjeux de sécurité liés au projet EPR2 sont pris en compte par le maître d'ouvrage, EDF, en coordination avec l'ensemble des acteurs publics du territoire, dont la Région Auvergne-Rhône-Alpes.</p>	21/01/2026
201	Espace numérique	inquiet pour notre village de Crémieu	<p>Bonjour, L'arrivée du tram impliquera inévitablement la transformation du village de Crémieu en ville citée dortoir. Avec tous les villages alentours qui augmenteront le trafic routier pour rejoindre le TRAM et Parquer leurs voitures sur le grand parking ! Adieu village, bonjour ville avec sa pollution, ses banlieusards et son terminus du TRAM : Y-a-t-il la place pour tout cela à Crémieu ? Ceci est mon inquiétude!</p>		
202	Espace numérique	2 Ens en danger	<p>Je suis contre ce projet qui consiste à longer l'ENS le marais de la lechere à Tignieu et de traverser celui de La Bessaye à Villemoirieu. Même si l'emprise de la cfel est présente, la nature a repris ses droits et hormis quelques promeneurs, il y a peu de passages. L'impact de passages de plusieurs tramways par jour et les aménagements seraient catastrophiques pour ces espaces sensibles tant pour la faune que pour la flore. Donc quid du bénéfice écologique évoqué résultant de la limitation des émanations de co2 des véhicules face à la destruction de 2 Ens ? En quoi est-ce mieux pour l'environnement??? Par ailleurs je suis contre cette urbanisation de nos espaces ruraux. Le tramway ne peut que nous ramener + de délinquance. De plus, une cité médiévale classée au patrimoine de l'Unesco desservie par un tramway ? Ça n'est vraiment pas préserver le cadre historique de la ville. Pour toutes ces raisons, il serait préférable de penser le terminus à Tignieu vers le collège et de conserver des bus de liaison entre Crémieu et Tignieu.</p>		
203	Espace numérique	Un projet indispensable pour nos déplacements	<p>Bonjour, Nouvel habitant depuis peu sur la commune de Pont-de-Chéruy, je suis très favorable à l'arrivée de la liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu. Ce projet permettrait d'avoir une alternative efficace aux bus et à la voiture, avec des trajets plus simples et plus fluides vers Lyon, tout en réduisant le trafic routier sur l'ensemble des axes déjà très chargés. Pour les habitants concernés, ce serait un vrai confort au quotidien : pouvoir aller travailler en tram-train, sans utiliser sa voiture, mais aussi se déplacer plus facilement pour les loisirs, que ce soit pour aller à Crémieu ou à Lyon. C'est un projet qui irait clairement dans le bon sens pour améliorer les déplacements, la qualité de vie et l'environnement.</p>		

204	Espace numérique	Soutien au projet : Une urgence pour la mobilité dans le Nord-Isère	Habitant de Leyrieu, je tiens à exprimer mon soutien total au projet de liaison Crémieu-Lyon. Actuellement, nous sommes trop dépendants de la voiture individuelle, ce qui engendre une saturation des axes routiers vers Lyon, beaucoup de stress et un impact environnemental lourd. Ce projet est une réponse concrète et attendue pour : Désengorger les routes : Offrir une alternative fiable pour les trajets domicile-travail. Gagner du temps : Sécuriser les temps de parcours vers la métropole lyonnaise sans subir les bouchons quotidiens. Agir pour l'environnement : Réduire l'empreinte carbone de notre territoire grâce à un mode de transport collectif performant. Il est crucial que ce projet aboutisse rapidement pour améliorer la qualité de vie dans nos communes rurales et renforcer l'attractivité du Nord-Isère. C'est un investissement indispensable pour l'avenir de notre région.		
205	Espace numérique	Voies d'accès	Qui paiera les accès aux stations et la création des parkings. La commune ou la région? merci d'avance pour votre réponse	Bonjour, Merci pour votre contribution. La création des parking-relais est comprise dans le coût du projet. Les accès aux stations (routes d'accès, itinéraires cyclables locaux...) relèvent de la compétence des gestionnaires de voiries (Départements, Communes, ...). Les besoins d'adaptations éventuelles et les articulations seront précisés dans les études de conception en partenariat avec les élus locaux et départementaux.	21/01/2026
206	Espace numérique	Opposition au projet	Je suis opposée à ce projet. Comment est-ce possible de rajouter des séquences de tram alors que les rotations sont déjà saturées. Nous sommes entassés et avons du mal à monter parfois à Meyzieu gare. De plus, la zone Meyzieu gare est saturée au niveau du trafic, à cause des fermetures régulières des barrières du T3. Comment rajouter un passage de tram en plus de chaque côté? ... et les soirs de match entre les T7 plus réguliers, les T3... comment gérer? c'est déjà l'enfer alors que le rhône express voyage à vide! les gens s'entassent dans le T3 avec leur valise en plus des travailleurs, les vélos, les trottinettes.....ne faudrait-il pas se tourner déjà vers des solutions avec l'existant mieux gérer? Défavorable		
207	E-mail	Riverain	Bonjour, Je ne suis pas pour cette liaison car j'ai beaucoup d'interrogations et d'inquiétudes. Le coût de ce projet, le bénéfice pour les riverains? Des sites qui vont perdre de leur nature...comme le lac de freminville. Quand sera-t-il également des riverains qui habitent le long de la voie ferrée? Nos maisons vont perdre énormément de valeur, nous aurons des nuisances sonores, des vibrations, certaines maisons sont vraiment collées aux rails. Qu'est-il prévu? Nous payons déjà énormément de taxes foncières, pour avoir autant de nuisances, y aura-t-il une réévaluation? Les problèmes qui sont pour le moment à Meyzieu se déplaceront jusqu'à Crémieu, Les zones piétonnes auront accès facilement aux jardins des habitants également.. J'ai donc peur pour ma sécurité, celle de mes enfants, et bien sûr pour l'impact financier que cela va engendrer. Espérant que les avis des riverains seront entendus, Bien cordialement Defosse Véronique	Bonjour, Merci pour votre contribution. Pour répondre à vos différentes questions : 1. Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région respectera le cadre réglementaire. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles pour l'infrastructure particulièrement dans les zones résidentielles ainsi que l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagées. 2. Les études préalables ont permis d'identifier les premiers enjeux, notamment socio-économiques, 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 l'ensemble des enjeux et les éventuelles mesures. 3. S'agissant du coût du projet, celui-ci est supporté 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.	20/01/2026
208	Espace numérique	bon projet	Le projet de réouverture de la ligne de CFEL a été étudié par une "structure fédérative de communes" (? revoir exactement quelle structure autour de Crémieu à l'époque?) dès le début des années 1980... Il serait intéressant de retrouver les motifs de l'échec de ce projet? En gros cela fera 50 ans de perdus et beaucoup de pollutions! Espérons donc que ce nouveau projet aboutira.		
209	Espace numérique	Station Charvieu petit prince	Nous habitons actuellement en bordure de la voie ferrée et nous souhaiterions savoir comment les nuisances sonores ainsi que la pollution due aux travaux (qualité de l'air) seront gérées?	Bonjour, Merci pour votre contribution. Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région respectera le cadre réglementaire. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires. En phase travaux, l'utilisation d'engins de chantier conformes aux normes en vigueur, la limitation de la vitesse de circulation de ces engins, l'implantation du matériel fixe bruyant en dehors des zones sensibles et le captage sont notamment envisagés.	21/01/2026
210	Espace numérique	Gare Charvieu petit prince	Nous habitons actuellement en bordure des voies ferrées et nous souhaiterions connaître les différentes mesures envisagées pour lutter contre les nuisances sonores dues à l'exploitation de la ligne? (bruit tramway et bruit des véhicules sur les parkings)	Bonjour, Merci pour votre contribution. Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région respectera le cadre réglementaire. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles pour l'infrastructure particulièrement dans les zones résidentielles ainsi que l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés.	21/01/2026

211	Espace numérique	Projet de tramway Lyon-Crémieu : un aménagement disproportionné et inadapté aux besoins réels du territoire	<p>Bonjour 1. UNE PRESENTATION INCOMPLETE. La présentation faite est un silo. L'exposition du projet n'intègre aucunement les impacts sur la circulation, l'accélération de l'urbanisation, le congestionnement des routes d'accès, le stationnement sauvages inhérent à ce genre de projet. Notamment sur Crémieu, alors que l'étude met en évidence le congestionnement actuel, le projet précise (schéma à l'appui) que des flux supplémentaires des communes voisines vont converger vers Crémieu. Les élus locaux n'apportent aucune réponse, la Région par la voix du Président Aguilera renvoi vers les élus locaux, l'étude ne répond pas à ces préoccupations ! Il est donc impossible de valider une telle orientation, et nous pouvons nous interroger sur la volonté d'occulter ces sujets.. 9 questions sur 10 lors des réunions ont porté sur ces impacts Evoquer le fait que ce sera dans les études prochaines, n'est pas une réponse entendable, comment donner un avis sur une partie uniquement de l'étude ??? La situation en amont, soit jusque Tignieu paraît plus adaptée, les flux pourraient dès lors converger sans passer intégralement par la RD65 qui traverse Crémieu (ex. les habitants de Villemoirieu, de Optevoz, de Vernas, etc n'auraient pas à passer par le centre ville déjà complètement saturé 4 heures par jour. 2. PARKING SAUVAGES. Toutes les entreprises situées au niveau des Panettes à Meyzieu ont dû sécuriser leurs parkings pour éviter les parkings sauvages. Si la gare de Crémieu se situe au centre ville, et alors que les riverains se plaignent déjà du manque de place dans cette cité médiévale, pas conçu pour les voitures, que vas t'il se passer ? La cité n'est absolument pas adaptée à ce genre de chose. A l'inverse Tignieu et en amont, la situation paraît plus acceptable et la configuration urbaine connectée à la métropole, plus dimensionnée. Prévoir un parking de 600 places au centre ville, est juste à pas faire, la ville n'est pas adaptée, configurée pour être un ville de stationnement urbain, alors que la sortie Tignieu permettrait d'aménager des grands parking, d'éviter le croisement de la RD75, et de limiter la congestion de la RD65 au coeur de Crémieu, la blocage chaque 15 minutes du rond point de Villemoirieu, et par conséquence le blocage des axes Crémieu vers St Exupéry, Crémieu vers Tignieu, Crémieu vers Isle d'Abeau et Crémieu vers Villefontaine et Vienne. 3. TRAVERSEE DE LA RD75 CREMIEU. En admettant que le tram comme il est évoqué doit traverser la RD75 entre Crémieu et Tignieu, alors la RD75 sera bloqué 3 minutes chaque 15'. Cet axe RD75 est utilisé par près de 1000 camions chaque jour (axe Ambérieu - Vienne + axe Europe du Nord vers la zone logistique de Villefontaine (plus importante en Europe etc). Le fait de bloquer la RD75 3 minutes chaque 15' va nécessairement venir bloquer le rond point de Villemoirieu (Pompier), situé à quelques mètres. Le fait de bloquer ce rond point, va bloquer l'axe RD65 (Est vers Ouest = Morestel-Crémieu vers Lyon et St Exupéry), tout en bloquant la circulation sur 3 axes majeurs (Est vers Sud = Crémieu vers Isle d'Abeau / Est vers Sud bis = Crémieu vers Villefontaine / Est vers Nord Ouest = Crémieu vers Tignieu). Ce sont sur les matinées et fin de journée, des milliers d'automobilistes qui seront ainsi gênés 4. INCOHERENCE PLU SCOT. Le SCOT prévoit de limiter la population à 1% par an, pour maîtriser les impacts paysagers, la consommation d'espaces naturels et agricoles, la préservation des ressources en eau (dont la situation est déjà critique) et la capacité des territoires à absorber cette population supplémentaires (réseaux, écoles, assainissement..). Alors que nous connaissons un dépassement actuellement sur les objectifs, l'arrivée du tram est annoncé comme un accélérateur du bassin de vie (toutes les études d'autres projets le montre). Comment dès lors concilier les objectifs du SCOT avec celle du tram !? N'y a t'il pas une vraie incompatibilité entre les documents cadres et objectifs validés et cet accélérateur !? que dis le législateur sur le sujet en cas de recours !? voix des élus par le vote du SCOT ? 5. INCOHERENCE AVEC UNE VISION DURABLE ET REEL DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE. Alors qu'ele projet du tram défend des valeur de durabilité sur ces objectifs, nous pouvons y voir de la poudre aux yeux. En effet, une bonne vision "durable" serait de développer l'emploi local, et non d'accélérer une hyper dépendance à la Métropole de Lyon (tous ce que nous reprochons à la centralité parisienne, nous le reproduisons en région). Alors même que la plaine de l'ain, le CNPE annoncent des milliers d'emplois, la secteur de la CAPI Isle Abeau - Bourguoin explose en terme d'emplois, nous maintenons le cap d'une hyper dépendance Est - Ouest, alors que les bassins d'emplois sont Nord et Sud. En parallèle, les entreprises lyonnaises sont tendances à se délocaliser en réponse aux préoccupations des travailleurs, aux loyers, aux contraintes urbaines... les stock de m2 de bureaux vacants s'accroissent chaque jour sur Lyon, alors qu'il y a une carence ailleurs. N'y a t'il pas une hérésie ? Ce serait dommage de se tromper et de reproduire le schéma de centralité parisienne, en allant à contre sens de l'histoire et justement d'une vision durable. le projet présenté ne répond qu'à une infime partie des flux d'aujourd'hui et encore moins demain (ils seront beaucoup plus fort sur un axe Nord - Sud clairement, tout au moins au niveau de Tignieu - Crémieu - Villemoirieu - Vernas, Optevoz, etc). La densification d'un réseau péri-urbain de bus pour desservir la Plaine de l'Ain, la gare de Isle Abeau, et une gare Tram sur Tignieu serait sûrement plus pertinent, et passablement moins chère, plus agile, flexible, évolutive dans le temps que cette "extension" vers Crémieu. Certes l'extension de la Métropole actuellement est sur un axe Ouest vers Est, mais demain, les axes seront à l'inverse Nord - Sud, et ce n'est pas nouveau (dès les années 1960, les projets d'extension de la Métropole prévoyait 50 000 habitants sur Isle d'Abeau (Sud) et un pôle industriel majeur sur la Plaine de l'ain (Nord) avec un poumon vers entre Lyon et Crémieu. Aujourd'hui, nous accélérons à contre sens avec ce projet. 6. TRANSFORMATION DU COMMERCE. La mise en place du tram Crémieu vers Tignieu, devrait inévitablement favoriser l'évasion commerciale au profit des super et hyper marchés de la zone Tignieu. ce qui fait le charme actuel, de nos villages, comme Crémieu, est justement de "tenter" de maintenir quelques</p>	
-----	------------------	---	--	--

			<p>commerces vivants à l'année et de ne pas devenir une ville dortoir. Avec 3500 habitants, l'équilibre est fragile, et il faudrait une population de 8 à 10 000 habitants pour atteindre une taille critique suffisante pour maintenir un tissu commercial solide. Si nous accélérons l'évasion commerciale, alors le commerce devrait péricliter rapidement, et l'attractivité du centre bourg de Crémieu s'effondrer. Les commerçants aujourd'hui sont opposés à ce projet. Nous savons que face au tram, ce sera l'accélération de l'évasion commerciale, et aussi l'augmentation d'une population de "pendulaires" venant dormir à Crémieu sans consommer. (cf. Meyzieu). Ce serait dès lors un vrai changement de vision et d'orientation pour Crémieu, et un vrai échec pour le maintien de la vie locale. Est-ce cela une vision durable du déploiement du tram ? En conclusion, il est impossible de se prononcer favorablement, tant la présentation du projet, en silo, ne répond absolument pas aux interrogations formulées dans les réunions, tant les élus locaux sont pétris de frayeur à devoir répondre aux questions dont ils n'ont pas de réponse, tant le projet est incomplet, tant le projet est en même temps, tout au moins sur son extension Tignieu - Crémieu ni durable, ni responsable et clairement non voyants (RD75 - Rond Point - RD65 - Congestion de Crémieu - Parking sauvage - Incohérence SCOT - PLU - Fragilisation du commerce - Absence de vision durable - Contresens de l'aménagement des territoires avec une vision certes actuelle Est-ouest mais à l'opposé des visions d'avenir (Axe Nord - Sud). Dans ces conditions, je m'interroge et je suis contre le tram (au-delà de Tignieu) Bien à vous</p>		
212	Espace numérique	Avis favorable au projet de liaison, fondamental	<p>Pour les habitants de Chozeau, le tram Lyon-Crémieu est nécessaire pour permettre aux habitants de se rendre facilement et régulièrement à Lyon sans avoir besoin d'être équipé d'un véhicule (personnes précaires, sans permis...), ou d'être tributaire de la circulation, que ce soit pour des motifs professionnels, médicaux ou personnels. Il serait ensuite opportun et facile de créer un accès vélo sécurisé pour relier Chozeau à Crémieu, le long de la D75a et la D75A (direct, plat). Ce tram permettrait ainsi aux chozois de se rendre à Lyon en toute sécurité, à moindre coût et de manière écologique.</p>		
213	Espace numérique	ENFIN LE TRAMWAY	<p>Bonjour, je découvre avec plaisir que nous allons avoir prochainement une liaison par tram entre la région crémolane et la métropole lyonnaise ; il y a là de quoi se réjouir pour tous ceux qui doivent actuellement prendre leur véhicule pour aller soit à leur travail, soit profiter des possibilités culturelles ... ou de loisirs, sans oublier bien sûr ceux qui doivent s'y rendre pour bénéficier des offres médicales de la ville. Il s'agit d'une initiative d'un intérêt majeur, et dont l'environnement ne pourra qu'en être le grand gagnant ; j'espère que ce magnifique projet ne rencontrera pas d'opposition à sa réalisation, et qu'il verra le jour comme prévu ... et même avant bien cordialement Jean ROBY</p>		
214	Espace numérique	Tram nécessaire	<p>Tram nécessaire pour plein de raisons : - autonomie des jeunes et autres habitants de Crémieu et environs n'ayant pas de voiture - désengorgement des voies en direction de Lyon, et donc accès plus facile pour celles et ceux qui n'ont d'autre choix que la voiture - réduction de la pollution Sachant que la ligne existante rend le projet plus facile à mettre en œuvre, il doit démarrer au plus vite ! Il devra s'accompagner de voies cyclables directes et plates entre Crémieu et les villages environnants (pour l'exemple de Chozeau, le seul accès sécuritaire se fait par des chemins avec du dénivelé, il faut une piste cyclable qui longe la D75a et la D75).</p>		
			<p>Je suis très inquiète de cette arrivée du tram mais surtout de l'emplacement de la gare d'arrivée quasiment en plein centre de Crémieu. Aujourd'hui les différentes présentations occultent bon nombre d'axes importants comme la circulation, la sécurité, l'urbanisation.... Et ne nous donnent pas toutes les cartes pour se positionner réellement puisque peu d'études d'impacts ont été faites et donc aucune réponse concrète sur des points précis ne peut être donnée. Nous sommes venus et nous avons acheté à Crémieu parce que c'était une petite ville tranquille, à taille humaine ou il fait bon vivre, ou tout le monde se connaît. Nous n'avons pas souhaité être une ville de la banlieue lyonnaise. Aujourd'hui mes inquiétudes</p>		

215	Espace numérique	Non a la gare d'arrivée a Cremieu	<p>achete pour être une ville de la banlieue lyonnaise. Aujourd'hui mon inquiétude repose sur les points suivants : La circulation : nous sommes une cité dans un goulot d'étranglement ou une bonne partie des flux passe par Crémieu de par son relief naturel. Nous avons vu au fil du temps une saturation de notre axe principal engendrant par la même une saturation des rues secondaires qui sont désormais impactés par la circulation (les camions, automobilistes voulant éviter le cours principal saturé, essaient de passer par des rues hier tranquilles entraînant des problèmes de sécurité et de nuisances sonores). La gare, prévue derrière la maison du département, entrainera automatiquement un flux supplémentaire sur le cours principal dans le centre mais aussi un embouteillage supplémentaire en fin de la RD 65 vers le rond point qui permet d'accéder à La RD 75 très encombré par les camions qui vont d'un axe nord sud (saint Quentin Fallavier vers Meximieux) . En effet arrêter en période de pointe la circulation toutes les 15 mns même si ce n'est que 2 à 3 minutes sur cette voie très utilisée va entrainer un flux de ralentissement voir d'arrêt encore plus important. Qu'en est il réellement des accès pour aller à l'aéroport, à la centrale du Bugey, sur la plaine de l'Ain grand pourvoyeur d'emploi ou plus loin la zone de saint quentin fallavier, les gares de l'isle d'abeau. La voiture sera toujours le mode de transport choisi (car aucune solution n'est proposée) et certains axes comme le pont de loyettes sera toujours encombré. Le document parle « d'allègement de la circulation sur les axes saturés comme La D517 ???? comment allez-vous faire ? est ce au détriment de la D65 et de la D75 ? Il est mentionné que cela diminuera « la pression automobile à l'entrée de Meyzieu » mais qu'en est-il de celle de Crémieu ? On se retrouvera probablement dans le même cas dans quelques années, le problème est juste déplacé avec un terminus dans un environnement aujourd'hui préservé. Dans ce même rapport il est indiqué que « le terminus dans le secteur de Crémieu se situe dans un secteur un peu moins congestionné et plus propice au rabattement » personne n'a du venir vérifier sur place ou les notions de congestion diffère vraiment pour la population et pour un cabinet d'étude Les prévisions des « modes d'accès aux nouvelles stations en 2030 et 2040 » montrent une augmentation de la voiture dans la zone Crémieu/Villemoirieu, donc comment les problèmes de circulation et de stationnement dans une zone qui est déjà très congestionnés par sa géographie va-t-elle se résoudre ? les flux de circulation et aménagements routiers ne sont pas prévus ou peut être prévus mais pas financés. N'est-il pas plus judicieux de trouver vers Tignieu ou autres des espaces disponibles pour mettre les terminus et zones technique et avoir un bus rapide en Tignieu vers Crémieu . Le stationnement une des points noirs de Crémieu. On voit aujourd'hui la multiplication des parkings sur Meyzieu qui, pourtant a un foncier adapté. Comment si le trafic prend de l'ampleur va être géré le stationnement (un parking de 600 places est il suffisant ?). Comment éviter le stationnement sauvage qui va arriver dans les lotissements ou autres alentour. Le commerce. Nous avons la chance d'avoir un commerce de proximité qui se maintient. Les visiteurs, les habitants sont heureux de pouvoir aller à pied chez le boucher, le boulanger...Demain nous avons un tram, qu'en sera-t-il de notre commerce de proximité allons nous une fois de plus « engrosser » les gros supermarchés (et développer une zone commerciale a proximité de cremieu/Villemoirieu) perdre nos filières courtes et les emplois que cela génère. Les communes, département, région et l'état en général ne peut avoir un discours de maintien de nos petits commerces, des emplois et tout faire pour l'en empêcher. -Urbanisation : nous sommes un village médiéval, classé qui attire des visiteurs du monde entier. Ils aiment ce coté protégé. Un coté que nous allons détruire avec l'arrivée d'un tram et d'une urbanisation probablement accéléré ; perte totale de notre authenticité et devenir demain Pérouges sans aucune âme et avec le développement d'une zone urbaine a côté. Et qui dit développement de l'urbanisation dit aussi des problèmes au niveau de la gestion de l'assainissement, de l'eau, des écoles, cantine sous dimensionné... qui gèrera tous ces nouvelles dépenses (à part la collectivité qui ne le pourra pas ou au détriment de la qualité de vie, des animations...) et nous habitants qui verront nos impôts augmenter. Et surtout cette augmentation de population est elle suffisamment anticipée ? La fin de la tranquillité/sécurité Qu'en sera-t-il de notre paisible village quand nous verront le mauvais coté des grandes villes « débarquer » (délinquance...), saturation des routes, urbanisation a outrance..... Je comprends que les flux de voiture sont importants et qu'il faut trouver des solutions mais a quel moment une enquête auprès de TOUTE la population de Crémieu (qui va être la plus impacté par cette gare d'arrivée) a-t-elle était faite, combien de personne vont REELLEMENT utiliser ce mode de transport pour aller travailler ? combien de personne sont-elles REELLEMENT d'accord pour avoir la gare de terminus chez elle ? Je, nous (les 4 membres de ma famille) ne voulons pas devenir un Meyzieu bis, un pont de Chéry bis. Une citée préservée aujourd'hui mais qui demain verra la fermeture de ces commerces, une insécurité augmentée, nos rues désertées par les touristes, les visiteurs, une cité qui perdra son âme. Crémieu verra tous les inconvénients lui tomber dessus sans avantages importants.</p>		
216	Espace numérique	# Communications ciblées à développer	<p>Bonjour, Différents publics ont été consultés sur ce projet et je vous en félicite, c'est une étape essentielle pour garantir une prise en compte des besoins de chacun. Cependant, en ce qui concerne la communication, je pense que cette concertation n'a pas bénéficié de la visibilité qu'elle mérite. En effet, les trois plateformes les plus prisées par nos jeunes – Instagram, Snapchat et TikTok – n'ont pas été exploitées pour une communication ciblée à destination des 15-25 ans. Une approche spécifique sur ces réseaux aurait indéniablement été un atout. De plus, une publication relayée via le réseau TCL, par exemple sur la ligne T3, aurait permis d'informer plus efficacement les usagers directement concernés par ce projet. Enfin, pour les collectivités, la mise à disposition d'un kit de communication pour faciliter la diffusion des informations relatives à ce projet aurait été particulièrement appréciée. En résumé, quelques ajustements en matière de communication pourraient renforcer l'engagement de tous autour de ce beau projet. Bonne continuation</p>		

217	Espace numérique	Citoyen	Je suis pour la construction de la ligne de grammaire en tant que jeune ça favorisera les trajets vers Lyon		
218	Espace numérique	Avis pour la ligne de tramway	Je suis pour cette ligne de tramway. C'est super pratique pour aller à Lyon. TOUT LES JEUNES VEULENT METTRE EN PLACE CETTE LIGNE ALORS SVP METTEZ LÀ !		
219	Espace numérique	Réunion publique de clôture - 12 Janvier 2026	Bonjour. Si je m'en réfère au texte publié en ligne par la Région concernant le programme de la réunion publique de clôture du 12 Janvier, celui-ci ne s'est absolument pas déroulé comme prévu. Faire déplacer autant de monde (élus du territoire, associations, simples citoyens, ...) pour coller des stickers sur des tableaux et avoir en face des représentants de la Région qui n'avaient pas grand chose à dire, c'est assez décevant. Beaucoup de personnes que j'ai croisé m'ont dit attendre autre chose, notamment un retour et un 1er bilan des concertations et rencontres menées au cours des 2 derniers mois. Rien de tout cela au final. Que s'est-il passé ?	Bonjour, Merci pour votre contribution. La description de la réunion publique du 12 janvier 2026 précisait : "cette réunion permettra de revenir sur le déroulement de la concertation, de faire une synthèse des contributions recueillies, et de présenter au public les prochaines étapes. Le déroulé est le suivant : Mot d'accueil et introductions Retour sur la concertation Forum autour des premiers enseignements de la concertation Conclusions et clôture de la réunion" Cette réunion publique s'est déroulée telle que précisé ci-avant, les premiers enseignements ont été présentés lors du forum, organisé autour de 7 grandes thématiques.	21/01/2026
220	Espace numérique	Réunion publique de clôture - 12 Janvier 2026 - Partie 2	Bonjour. Pour faire suite à ma question précédente, et pour en avoir discuté avec l'une des représentantes en charge de l'organisation de l'évènement d'hier soir, il semblerait qu'à ce stade aucune nouvelle réunion publique ne soit prévue pour présenter le bilan des rencontres publiques et de proximité. De mon point de vue, il est absolument nécessaire d'en programmer une dès lors que la synthèse aura été réalisée. Il y a une forte attente des citoyens sur ce point. Merci par avance pour votre écoute.	Bonjour, Merci pour votre contribution. Pour répondre à votre question : si la décision de poursuivre le projet est prise par la Région, dans les deux mois suivant la remise du bilan du garant, la Région précisera les modalités de restitution de la concertation ainsi que de poursuite du dialogue avec le public.	21/01/2026
221	Espace numérique	Coût des études	Bonjour. Par soucis de transparence, serait-il possible d'obtenir les chiffres détaillés du coût des différentes études menées au cours des 20 dernières années concernant ce projet de liaison ? Malgré de multiples recherches sur internet et via l'IA, il est impossible de connaître les chiffres exacts ! Par avance, merci.	Bonjour, Merci pour votre contribution. S'agissant des études préalables menées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui a repris le projet en 2020, elles s'élevaient à environ 2 millions d'euros (250 000 euros pour l'opportunité, le complément pour la faisabilité et les premières investigations). Ces études sont prises en charge par la Région à hauteur de 75% par la Région. Les 25% restant sont financés par l'État, le Département de l'Isère, la communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et la communauté de communes des Balcons du Dauphiné, ainsi que SYTRAL Mobilités (en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est lyonnais). L'ensemble des études amont (de niveau pré-opportunité) ont été pilotées et prises en charge par d'autres acteurs avec différents co-financements, dont la Région n'a pas connaissance avec précision.	21/01/2026
222	Espace numérique	Projet tram	Je souhaite apporter mon soutien à ce projet de liaison de tram entre Lyon et Crémieu qui permettra de rallier Lyon plus rapidement et avec un moyen de transport économique et écologique.		
223	Espace numérique	Avis de la commune de Leyrieu sur tramway Crémieu-Part-Dieu	Bonjour, vous trouverez en pièce jointe, l'avis de la commune de Leyrieu, sur le projet de tramway Crémieu - Part-Dieu par Meyzieu. Bien cordialement Mairie de Leyrieu		
224	Espace numérique	Maîtriser l'urbanisation	L'arrivée du tram à Crémieu, ajoutée aux EPR, va entraîner une pression foncière importante voire très importante. Il est indispensable que les corridors verts et les sites patrimoniaux soient protégés par rapport à cette pression et qu'il n'y ait pas possibilité d'urbanisation sur eux. En particulier sur Villemoirieu, commune rurale, les environs du château templier de Montiracle (label "Patrimoine en Isère"), les couloirs verts entre ce château et les châteaux de Bienassis et Mallin doivent rester intacts et exempts d'urbanisation. Ces couloirs sont en particulier utilisés par de nombreux chevreuils pour rejoindre la plaine. L'urbanisation éventuelle ne doit se faire que dans des zones non patrimoniales.		
225	Espace numérique	Je recommande.com	Je recommande fortement, par contre il faut simplifier la création du compte. Je suis super chaud !		
226	Espace numérique	Financement du projet	Bonjour. Dans le point 5.2 du dossier de concertation, il est indiqué que "le projet est estimé à ce jour à 250 millions d'euros ..." et qu'il (le projet) "est porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes avec des contributions financières et techniques des principaux partenaires". Pouvez-vous nous préciser qui sont vos principaux partenaires, tant techniques que financiers ? Concernant le montage financier, quels scénarios sont envisagés ? - Avec participation de l'Etat ? Si oui, inscription au prochain CPER - Mobilités ? - Avec participation de la Métropole de Lyon ? Quel est son positionnement au jour d'aujourd'hui ? - Avec participation des communautés de communes (CC) traversées ? - Si oui, avec quelle articulation, sachant que certaines ont pris la compétence mobilités et d'autres pas ? - Si oui, selon quel mode (exemple : création d'un syndicat des	Bonjour, Merci pour votre contribution. Le projet est estimé à ce jour à environ 250 millions d'euros, dont 230 M€ pour le tramway et 20M€ pour l'itinéraire cyclable, incluant notamment les études, l'infrastructure, le matériel roulant, le site de maintenance et de remisage, les parkings. Les coûts sont précisés à chaque phase d'études. A ce stade, les études préalables qui s'élevaient à environ 2 millions d'euros (250 000 euros pour l'opportunité, le complément pour la faisabilité et les premières investigations), sont financées à 75% par la Région. Les 25% restant sont financés par l'Etat, le Département de l'Isère, la communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et la communauté de communes des Balcons du Dauphiné, ainsi que SYTRAL Mobilités (en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est lyonnais). Les modalités de financement pour les études de conception et les travaux restent encore à discuter avec les partenaires du projet, mais la part régionale restera majoritaire. D'autres apports sont à souligner, notamment fonciers et techniques :	21/01/2026

			<p>mobilités des CC traversées) ? - Si, oui à quel niveau (aménagement des stations, des parkings, des accès, ...) ? Merci d'avance pour vos éléments de réponse.</p>	<p>> Des Départements de l'Isère et du Rhône qui mettent à disposition de la Région l'emprise historique de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) entre Crémieu et Meyzieu ; > De SYTRAL Mobilités, pour l'utilisation de l'infrastructure de tramway existante entre Meyzieu et Lyon, en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est Lyonnais ; > Des communes, intercommunalités, SCoT, SMATML, Département de l'Ain notamment pour l'articulation mobilités/aménagement du territoire.</p>	
227	Espace numérique	Tram	<p>Nous espérons sincèrement que ce projet verra enfin le jour. Travaillant sur Lyon, il devient indispensable de disposer d'une alternative d'autant plus que les voitures ne sont plus les bienvenues à Lyon. Les routes sont totalement saturées et nos temps de trajet ne cessent de s'allonger au fur et à mesure des nouvelles constructions. Ce projet est également essentiel pour l'avenir de nos enfants, qui pourraient ainsi poursuivre leurs études sans avoir à déménager.</p>		
228	Espace numérique	Etude de la circulation Rue de Bourgoin à Tignieu	<p>Bonjour au même titre que la RD 75 à Villemeris/ Crémieu, la rue de Bourgoin va être coupée en deux au niveau du marais de la tèche/ Autovision par le passage du tramway. Il s'avère que cet axe permet la communication entre deux pôles de la commune de Tignieu Jamezieu (Village et Plaine) , permet l'accès à l'importante zone commerciale du Dauphine + Centre Leclerc de part de toutes les habitations situés au Sud de ce croisement avec le tram: à ce titre elle est très passante entre 17h30 et 19h entre autre (entrées/ sorties des magasins) dans les deux sens . Etant riveraine de ce quartier, je sais de quoi je parle . Ma question est simple: pouvez vous fournir une étude récente sérieuse et représentative de la circulation à ce passage de la rue de Bourgoin démontrant l'absence d'impact néfaste (bouchons, démultiplication de l'attente des conducteurs dans l'un ou l'autre sens) et le cas échéant , pouvez vous présenter des alternatives (route en élévation, tramway en tranchée couverte...) afin de ne pas générer des perturbations quotidiennes nouvelles pour certains sous prétexte d'améliorer le quotidien d'autres.... (" habiller Paut en déshabillant Jacques.....") , d'autant plus qu'à ce noeud de circulation, il y aura une partie de la sortie de parking P+R de Tignieu. Ainsi le modèle devra prendre en considération différentes phases de la journée (matin , fin de journée) et de la semaine dans des scénarios optimistes et pessimistes, vérifiés et vérifiables sur le terrain. (il s'agit de ne pas se tromper et de ne pas générer des nuisances irréversibles). Merci pour votre réponse, Cdt C MERLIN</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution. La nouvelle intersection entre le tramway et le rue de Bourgoin ferait l'objet d'aménagements adaptés, assurant la sécurité de l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, automobilistes. S'agissant de la circulation routière, des comptages ont été effectués et les études sont en cours afin de mesurer l'impact d'une coupure de circulation inférieure à une minute et définir les mesures d'accompagnement.</p>	21/01/2026
229	Espace numérique	Contribution de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais	<p>Courrier adressé à Monsieur Fabrice Pannekoucke, Président de la Région Auvergne-Rhône-Alpes par Monsieur Daniel Valéro, Président de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais</p>		
230	Espace numérique	Indispensable	<p>Projet attendu et indispensable pour enfin désenclaver l'est lyonnais et rendre les déplacements bien plus simples pour tous, sur un territoire en pleine expansion</p>		
231	Espace numérique	impact sur les riverains situé sur le tracé	<p>Bonjour, Je vis le long du tracé du futur tramway. Mon jardin est à moins de 5 mètres des rails. Qu'est-il prévu pour nous protéger de l'impact sonore dû par la circulation du tram ? Un mur anti-bruit le long des rails ? Qu'est-il prévu pour l'accès aux maisons en bout d'impasse et qui ont déjà du mal à manoeuvrer pour rentrer ou sortir de chez soi ? Aujourd'hui l'aménagement "sauvage/naturel" permet d'empiéter hors de la route. Un remplacement des fenêtres donnant sur le trajet du tram par du triple vitrage aux frais de la région est-il prévu pour ne pas être impacté par le bruit ? L'aménagement "naturel/sauvage" actuel nous permet de déposer nos poubelles au bord de la "grande" route la plus proche en passant sur les rails. Cette facilité d'accès sera-t-elle conservée ? Sans cet accès il faudra emmener les poubelles à plus de 700 mètres. Quand elles sont pleines ou qu'il pleut ce n'est vraiment pas pratique surtout quand on vieillit ou en situation de handicap. Cordialement, Christophe Fernandez</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution. 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. Des rencontres spécifiques avec certains riverains de l'emprise pourront être organisées pour effectuer des relevés de contraintes et trouver des solutions adaptées, notamment s'agissant des accès. 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.</p>	21/01/2026
			<p>Ce projet de liaison entre Lyon et Crémieu est fondamental pour la population de l'Est Lyonnais dans son ensemble. Au début des années 2000, l'ancien président du Sytral, Monsieur Bernard Rivalta, avait été visionnaire en créant LEA et LESLYS, à partir de l'ancien Chemin de Fer de l'Est Lyonnais (CFEL). Presque 20 ans après l'ouverture de la ligne T3 du réseau TCL, on remarque que le pari est clairement réussi devant l'explosion de la fréquentation et l'engouement suscité par cette desserte : il faut reproduire cette recette qui fonctionnera inévitablement entre Meyzieu et Crémieu ! En heures de pointe, malgré l'utilisation de rames Alstom</p>		

232	Espace numérique	Cette liaison doit être un prolongement de la Ligne T3 des TCL	<p>Citadis de 43m, la ligne saturée, tant par le nombre de rames sur la plateforme tramway (T3 + Rhônexpress + T7 et/ou TS Navettes Grand Stade Groupama Stadium) que par le manque de capacité d'emport laissant des voyageurs sur le quai. L'équation est complexe quant à rajouter des missions supplémentaires (Meysieu Z.I. / Crémieu) sur l'infrastructure existante, compte-tenu de la marge de manœuvre inexistant à l'heure actuelle pour faire face aux aléas, l'exploitant en charge des lignes pouvant en témoigner au quotidien à la moindre perturbation survenant sur les lignes T3/RX. Aussi, bien que l'infrastructure en zone périurbaine permette une circulation des rames à une vitesse maximale de 70 km/h et un passage des intersections barrières à 50 et 60 km/h pour offrir une vitesse commerciale élevée, la présence des nombreux trains, ainsi que de certaines zones de manœuvre complexes plombe la performance des liaisons T3 et Rhônexpress. Rajouter des "missions Crémieu" rajouterait de la difficulté aux difficultés déjà présentes. Pour répondre à la problématique de capacité, il serait judicieux de songer à une exploitation de ce prolongement grâce aux unités multiples (UM) de rames Alstom Citadis 302 de 32m circulant actuellement sur le réseau TCL (plus précisément des tranches 3 et 4 livrées entre 2005 et 2009, de la 848 à la 873) pour assurer des liaisons omnibus en desservant toutes les stations entre Crémieu et Gare Part-Dieu Villette (en prolongement de T3), en complément de rames de 43m pouvant être utilisées à la fois en liaison express en desservant toutes les stations de Crémieu à Meysieu Z.I., puis en ne desservant que la station Vaulx-en-Velin La Soie et Part-Dieu, de la même manière que le font les Rhônexpress. La présence de T7 et de son faible potentiel hors événement à Décines OL Vallée devrait poser question sur son fonctionnement quotidien qui livre plus d'inconvénients que d'avantage à la desserte du bassin de vie.</p> <p>Techniquement, il serait impératif d'équiper les rames ainsi que la ligne de dispositifs permettant de considérablement augmenter la vitesse des trains tout en garantissant un niveau de sécurité optimal. En premier lieu, l'installation du D.A.A.T. (dispositif automatique d'arrêt des trains, à l'image des Rhônexpress entre Meysieu Z.I. et l'aéroport Saint-Exupéry) offrirait la garantie de l'arrêt des trains en cas de désobéissance du conducteur au franchissement d'un signal restrictif pour raison humaine ou technique (si le conducteur franchit un signal ferroviaire lui imposant l'arrêt, la rame déclenche un freinage d'urgence avant d'entamer la zone protégée, comme il croise de voies ou un aiguillage). Ensuite, il faudrait le même principe avec le contrôle permanent de la vitesse : Si le conducteur adopté une vitesse plus élevée que celle permise par la signalisation sur une portion donnée, la rame déclenche un freinage d'urgence, à l'image des trains). Ces deux dispositifs, DAAT et contrôle de vitesse permanent, donneraient la possibilité d'augmenter considérablement la vitesse de passage des trains, aujourd'hui terriblement faible, sur les zones du débranchement du Grand Stade ainsi qu'à La Soie). Au sujet de La Soie, sur la voie 1 direction Part-Dieu Villette, la chicane entre le quai T7 et le quai T3 que les rames doivent emprunter à 10 km/h casse la vitesse commerciale. Il serait judicieux de configurer un passage de toutes rames directement par le quai T7 à 45 km/h, et de n'utiliser cette communication à 10 km/h les jours d'événements avec la présence des Navettes Grand Stade La Soie. La tarification représente également un enjeu crucial pour le succès de la ligne. Il est impératif que la desserte Meysieu/Crémieu doive faire l'objet d'une intégration totale dans le réseau TCL, quitte à créer une nouvelle Zone I pour Isère permettant le suivi de la fréquentation pour ensuite ventiler les financements grâce à une clé de répartition dynamique entre Sytral Mobilités et la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Dans l'idéal, il faudrait songer cette liaison Meysieu Z.I. avec un maximum de double-voie, des doubles communications, une clôture le long de la voie et une signalisation permettant la circulation de façon banalisée sur l'une ou l'autre voie en cas d'avarie matérielle ou d'infrastructures (comme pour Rhônexpress). Cette liaison est à voir comme une extension du réseau TCL : Le réseau de transport se doit d'être sans coutures, à l'image des habitudes de déplacements de la population qui ne s'arrête pas aux frontières administratives d'un réseau, d'une collectivité, ou d'un département. Il faudra aussi, inévitablement, dépasser les clivages et les guerres sans intérêt entre les différentes collectivités pour l'intérêt général : Sytral Mobilités et la Région Auvergne Rhône-Alpes doivent avancer main dans la main sur ce projet, pour répondre aux besoins de la population ! L'un et l'autre ont besoin de l'autre pour se compléter et aboutir à une liaison efficace, sans tenir compte des couleurs politiques. Ce projet, c'est l'occasion rêvée de concrétiser une liaison souhaitée depuis trop longtemps, et qui répondra inévitablement à la congestion routière actuelle, pour offrir des déplacements plus durables, réduisant l'impact sur notre environnement menacé. Montrons qu'en France, on sache construire un projet en dépit des divergences politiques, pour répondre aux besoins de la population.</p>		
233	Espace numérique	Positif	<p>Ce projet semble très positif pour les communes nord iséroises. En espérant le voir aboutir et fonctionner de façon efficace au plus tôt. Il faudra néanmoins inclure de grands parkings gratuits à proximité immédiate des gares pour permettre aux communes environnantes d'en profiter correctement. Des gares routières de transport par bus/car seront également bienvenues sur le parvis de ces gares de tram/train. Puis le prolongement jusqu'à Bourgoin Jallieu sera à mettre en place pour desservir d'autres communes et permettre un accès rapide à cette ville de proximité au-delà de la métropole de Lyon.</p>		
234	Espace numérique	Avis positif	<p>Ce projet me semble tout à fait d'actualité, en accord avec les besoins de la région.</p>		

235	Espace numérique	accès impasse suite travaux tram	<p>Bonjour, Je souhaiterais savoir mais surtout m'assurer que l'accès en bas de notre lotissement en bordure de la futur ligne de tram soit fermé pour des raisons de sécurité pour nos enfants mais également éviter toute intrusion des piétons, cyclistes ou personnes malveillantes dans notre milieu de vie actuellement très calme. Nous sommes sur l'impasse de la Pastourelle 38230 Charvieu. Merci pour le temps que vous pourrez consacrer à notre demande. Belle journée</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution. En dehors des intersections barrières, l'infrastructure de tramway serait bien sécurisée pour préserver la sécurité et éviter les intrusions, sur le modèle du tramway T3 entre Lyon et Meyzieu.</p>	21/01/2026
236	Espace numérique	Avis favorable	<p>Projet indispensable et attendu facilitant l'accès à Lyon, en adéquation avec le développement actuel et futur de ce territoire</p>		
237	Espace numérique	étonnements / présentation incomplète et incohérence PLU	<p>Bonjour 1. UNE PRESENTATION INCOMPLETE. La présentation faite est un silo. L'exposition du projet n'intègre aucunement les impacts sur la circulation, l'accélération de l'urbanisation, le congestionnement des routes d'accès, le stationnement sauvages inhérent à ce genre de projet. Notamment sur Crémieu, alors que l'étude met en évidence le congestionnement actuel, le projet précise (schéma a l'appui) que des flux supplémentaires des communes voisines vont converger vers Crémieu. Les élus locaux n'apportent aucune réponse, la Région par la voix du Président Aguilera renvoi vers les élus locaux, l'étude ne répond pas à ces préoccupations ! Il est donc impossible de valider une telle orientation, et nous pouvons nous interroger sur la volonté d'occulter ces sujets.. 9 questions sur 10 lors des réunions ont porté sur ces impacts Evoquer le fait que ce sera dans les études prochaines, n'est pas une réponse entendable, comment donner un avis sur une partie uniquement de l'étude ??? La situation en amont, soit jusque Tignieu paraît plus adaptée, les flux pourraient dès lors converger sans passer intégralement par la RD65 qui traverse Crémieu (ex. les habitants de Villemoirieu, de Optevoz, de Vernas, etc n'auraient pas à passer par le centre ville déjà complètement saturé 4 heures par jour. 2. PARKING SAUVAGES. Toutes les entreprises situées au niveau des Panettes à Meyzieu ont dû sécuriser leurs parkings pour éviter les parkings sauvages. Si la gare de Crémieu se situe au centre ville, et alors que les riverains se plaignent déjà du manque de place dans cette cité médiévale, pas conçu pour les voitures, que vas t'il se passer ? La cité n'est absolument pas adaptée à ce genre de chose. A l'inverse Tignieu et en amont, la situation paraît plus acceptable et la configuration urbaine connectée à la métropole, plus dimensionnée. Prévoir un parking de 600 places au centre ville, est juste à pas faire, la ville n'est pas adaptée, configurée pour être un ville de stationnement urbain, alors que la sortie Tignieu permettrait d'aménager des grands parking, d'éviter le croisement de la RD75, et de limiter la congestion de la RD65 au coeur de Crémieu, la blocage chaque 15 minutes du rond point de Villemoirieu, et par conséquence le blocage des axes Crémieu vers St Exupéry, Crémieu vers Tignieu, Crémieu vers Isle d'Abeau et Crémieu vers Villefontaine et Vienne. 3. TRAVERSEE DE LA RD75 CREMIEU. En admettant que le tram comme il est évoqué doit traverser la RD75 entre Crémieu et Tignieu, alors la RD75 sera bloqué 3 minutes chaque 15'. Cet axe RD75 est utilisé par près de 1000 camions chaque jour (axe Ambérieu - Vienne + axe Europe du Nord vers la zone logistique de Villefontaine (plus importante en Europe etc). Le fait de bloquer la RD75 3 minutes chaque 15' va nécessairement venir bloquer le rond point de Villemoirieu (Pompier), situé à quelques mètres. Le fait de bloquer ce rond point, va bloquer l'axe RD65 (Est vers Ouest = Morestel-Crémieu vers Lyon et St Exupéry), tout en bloquant la circulation sur 3 axes majeurs (Est vers Sud = Crémieu vers Isle d'Abeau / Est vers Sud bis = Crémieu vers Villefontaine / Est vers Nord Ouest = Crémieu vers Tignieu). Ce sont sur les matinées et fin de journée, des milliers d'automobilistes qui seront ainsi gênés 4. INCOHERENCE PLU SCOT. Le SCOT prévoit de limiter la population à 1% par an, pour maîtriser les impacts paysagers, la consommation d'espaces naturels et agricoles, la préservation des ressources en eau (dont la situation est déjà critique) et la capacité des territoires à absorber cette population supplémentaires (réseaux, écoles, assainissement..). Alors que nous connaissons un dépassement actuellement sur les objectifs, l'arrivée du tram est annoncé comme un accélérateur du bassin de vie (toutes les études d'autres projets le montre). Comment dès lors concilier les objectifs du SCOT avec celle du tram ? N'y a t'il pas une vraie incompatibilité entre les documents cadres et objectifs validés et cet accélérateur ? que dis le législateur sur le sujet en cas de recours !? voix des élus par le vote du SCOT ? 5. INCOHERENCE AVEC UNE VISION DURABLE ET REEL DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE. Alors que le projet du tram défend des valeurs de durabilité sur ces objectifs, nous pouvons y voir de la poudre aux yeux. En effet, une bonne vision "durable" serait de développer l'emploi local, et non d'accélérer une hyper dépendance à la Métropole de Lyon (tous ce que nous reprochons à la centralité parisienne, nous le reproduisons en région). Alors même que la plaine de l'ain, le CNPE annoncent des milliers d'emplois, la secteur de la CAPI Isle Abeau - Bourguoin explose en terme d'emplois, nous maintenons le cap d'une hyper dépendance Est - Ouest, alors que les bassins d'emplois sont Nord et Sud. En parallèle, les entreprises lyonnaises sont tendances à se délocaliser en réponse aux préoccupations des travailleurs, aux loyers, aux contraintes urbaines... les stock de m2 de bureaux vacants s'accroissent chaque jour sur Lyon, alors qu'il y a</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre riche contribution. Le projet a fait jusqu'à présent l'objet d'études préalables (opportunité, faisabilité), notamment les caractéristiques, l'insertion, le dimensionnement et l'articulation/mutualisation de l'infrastructure, des stations, des parkings et du site de maintenance et de remisage. Ces études préalables ont également permis d'identifier l'ensemble des enjeux, notamment socio-économiques, fonciers, environnementaux, mais aussi l'impact sur le trafic routier et cadre de vie. A l'issue de concertation, si la décision est prise de poursuivre le projet, les études de conception permettront d'évaluer plus précisément l'ensemble de ces impacts et les éventuelles mesures, qui seront présentés dans l'étude d'impact détaillée qui sera rendue publique lors de l'enquête publique.</p>	21/01/2026

			<p>une carence ailleurs. N'y a t'il pas une hérésie ? Ce serait dommage de se tromper et de reproduire le schéma de centralité parisienne, en allant à contre sens de l'histoire et justement d'une vision durable. le projet présenté ne répond qu'a une infime partie des flux d'aujourd'hui et encore moins demain (ils seront beaucoup plus fort sur un axe Nord - Sud clairement, tout au moins au niveau de Tignieu - Crémieu - Villemoirieu - Vernas, Optevoz, etc). La densification d'un réseau péri-urbain de bus pour desservir la Plaine de l'Ain, la gare de Isle Abeau, et une gare Tram sur Tignieu serait surement plus pertinent, et passablement moins chere, plus agile, flexible, évolutive dans le temps que cette "extension" vers Crémieu. Certes l'extension de la Métropole actuellement est sur un axe Ouest vers Est, mais demain, les axes seront à l'inverse Nord - Sud, et ce n'est pas nouveau (dès les années 1960, les projets d'extension de la Métropole prévoyait 50 000 habitants sur Isle d'Abeau (Sud) et un pôle industriel majeur sur la Plaine de l'ain (Nord) avec un poumon vers entre Lyon et Crémieu. Aujourd'hui, nous accélérons a contre sens avec ce projet. 6. TRANSFORMATION DU COMMERCE. La mise en place du tram Crémieu vers Tignieu, devrait inévitablement favoriser l'évasion commerciale au profit des super et hyper marchés de la zone Tignieu. ce qui fait le charme actuel, de nos villages, comme Crémieu, est justement de "tenir" de maintenir quelques commerces vivants à l'année et de ne pas devenir une ville dortoir. Avec 3500 habitants, l'équilibre est fragile, et il faudrait une population de 8 à 10 000 habitants pour atteindre une taille critique suffisante pour maintenir un tissu commercial solide. Si nous accélérons l'évasion commerciale, alors le commerce devrait périr rapidement, et l'attractivité du centre bourg de Crémieu s'effondrer. Les commerçants aujourd'hui sont opposés à ce projet. Nous savons que face au tram, ce sera l'accélération de l'évasion commerciale, et aussi l'augmentation d'une population de "pendulaires" venant dormir à Crémieu sans consommer. (cf. Meyzieu). Ce serait dès lors un vraie changement de vision et d'orientation pour Crémieu, et un vrai échec pour le maintien de la vie locale. Est ce cela une vision durable du déploiement du tram ? En conclusion, il est impossible de se prononcer favorablement, tant la présentation du projet, en silo, ne répond absolument pas aux interrogations formulées dans les réunions, tant les élus locaux sont pétris de frayeur à devoir répondre aux questions dont ils n'ont pas de réponse, tant le projet est incomplet, tant le projet est en même temps, tout au moins sur son extension Tignieu - Crémieu ni durable, ni responsable et clairement non voyants (RD75 - Rond Point - RD65 - Congestion de Crémieu - Parking sauvage - Incohérence SCOT - PLU - Fragilisation du commerce - Absence de vision durable - Contresens de l'aménagement des territoires avec une vision certes actuelle Est - ouest mais à l'opposé des visions d'avenir (Axe Nord - Sud). Dans ce conditions, je m'interroge et je suis contre le tram (au delà de Tignieu) Bien à vous</p>		
238	Espace numérique	Blocage de la RD75 Villemoirieu - Crémieu - Blocage d	<p>Bonjour Il est annoncé une extension du tram jusque Crémieu centre ville. Cette extension obligera le tram a couper pendant 3 minutes chaque 15 minutes, la RD75 (axe Ambérieu - Loyette vers Villefontaine - Vienne). Cet axe RD75 est utilisé par plus de 1000 camions par jour, sans parler des convois exceptionnels. Ce trafic très important progresse chaque année, car il apporte des réponses aux transporteurs voulant raccourcir le kilométrage et les frais d'autoute, sur l'axe Nord - Sud européen, pour éviter le contournement de Lyon ou pour desservir le cas échéant le plus grand centre logistique européen (Capi - Villefontaine). Le fait de couper, aussi régulièrement cet axe, va nécessairement bloquer le rond point de Villemoirieu (celui ddu SDIS Pompier). Hors ce rond point est également un noeud routier important puisqu'il permet aux véhicules venant de Morestel - Crémieu de se rendre à Isle d'Abeau, à Villefontaine, à St Exupéry et à Tignieu (et inversement). Hors dans la configuration proposée, les axes majeurs en direction de l'Isle d'Abeau, St Exupéry, Saint Priest ou Villefontaine seront bloqués. Ce blocage devrait également se prolonger jusque Crémieu centre ville (RD65) comme nous le voyons déjà chaque matin, midi et soir (même sans ce blocage de 3 minutes toutes les 15 minutes). En parallèle, quid des services de secours, qui de fait seront bloqués 3 minutes toutes les 15 minutes avec l'impossibilité de sortir de la caserne, car le rond point sera saturé et bloqué ?? Enfin, si la gare se situe non pas à Crémieu, mais entre Tignieu et Crémieu, dès lors, la RD75 ne sera pas coupée, les services de secours seront disponibles, les flux Est - Ouest ou Est vers le Sud seront fluides, et en parallèle, une partie des flux des véhicules voulant se rendre au terminus, n'auront pas à passer par le centre ville de Crémieu (ex. Villemoirieu, Beptenaz, Beptnoud, Vernas, Optevoz, Saint Romain de Jalionas et même Loyette). N'est ce pas plus raisonnable et cohérent ? Merci à vous</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution. Concernant la station terminus à l'Est, différentes alternatives ont été étudiées, notamment un terminus à Tignieu-Jameyzieu, et plusieurs options de terminus vers Crémieu - Villemoirieu. Les études préalables ont montré qu'un terminus dans le secteur de Crémieu permettrait de desservir 12 000 personnes (habitants + emplois) de plus qu'avec un terminus dans le secteur de Tignieu-Jameyzieu, de plus cette option aurait générée un accès principalement en voiture des habitants de Crémieu. Parmi les différentes alternatives de terminus sur Crémieu-Villemoirieu, le positionnement au niveau de l'ancienne gare répond le mieux aux objectifs de desserte, notamment une plus grande accessibilité piétonne sécurisée des habitants à proximité. Même si cette localisation créerait effectivement une intersection entre le tramway et la RD75, elle éviterait de nombreuses traversées piétonnes depuis Crémieu. La nouvelle intersection ferait l'objet d'aménagements adaptés, assurant la sécurité de l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, automobilistes, et bien sûr les usagers du tramway. S'agissant de la circulation routière, des comptages ont été effectués et les études sont en cours afin de mesurer l'impact d'une coupure de circulation inférieure à une minute et définir les mesures d'accompagnement.</p>	21/01/2026

239	Espace numérique	La Création d'une ligne qui nous	<p>Bonjour, Je suis en classe de 1ere au lycée La Pléiade à Pont-de-Cheruy et j'ai aujourd'hui même vu la présentation du projet par un employé de la région. Je me suis alors naturellement dit que cette nouvelle ligne reliant la ville de cremieu à Lyon serait pour tous les lycées des alentours une aide considérable. En effet, en tant que jeune de 16ans j'éprouve beaucoup de plaisir de sortir avec mes amis pour parler manger mais aussi faire les magasins. Or dans notre belle région les seuls magasin où nous pourrions passé des jours à faire nos emplettes sont situés a Lyon, à La Pardieu. C'est pourquoi la création d'un accès direct nous aiderait considérablement pour ne plus dépend de nos parents le week-end et en semaine de vacances et jours fériés. Ainsi, je suis très favorable à se projet et même si la ligne n'ouvrirait qu'en 2032 je suis près à l'attendre avec impatience. Bonne fin de journée et merci pour ce que vous faites, cordialement COTHENET Julien.</p>		
240	Espace numérique	riverains de la ligne tram Lyon Crémieu	<p>Bonjour, nous habitons lotissement de la pastourelle à charvieu-Chavagneux, en effet la ligne l'Est actuelle n'est qu'à 5 ou 6 mètres de notre propriété, à l'Ouest se trouve le pont (rue de la république) qui surplombe la ligne et à l'Est l'usine Cables Prysmian, cette situation géographique permet un cadre de vie agréable que nous avons choisi pour ce bien être en 1984, nos inquiétudes sont multiples en rapport à votre projet. * Du fait de la proximité de la future voie et de notre haie de végétaux en limite de notre propriété les risques de nuisances sonores par les passages de rames risques de beaucoup nous perturber, quels moyens prevoyez-vous pour atténuer ces nuisances? * Concernant le voie piétonne et cyclable nos inquiétudes est bien plus importantes, nous ne souhaitons pas de passages en ce genre à proximités de nos maisons, ne serais-t'il pas judicieux de faire cette piste cyclable derrière le voie de tram ?, les limites des propriétés du cotés opposés sont des murs en parpains, nous ne souhaitons pas un passage par des piétons perturbants par des cris, part de la musiques trop forte, par des dépôts de déchets sauvages ou simplement squatter car c'est un secteur tranquille, nous ne souhaitons pas voir notre sécurité des personnes et des biens transformées par des passages de personnes indésirables et indelicates, nous souhaitons concever ce cadre de vie essentiel, quels moyens et dispositifs prevoyez-vous pour éviter ces nuisances? J'étais présent à la réunion de cloture lundi 12 janvier 2026, j'approuve vore projet de transport par tram Lyon Crémieu et vous apporte mon total soutien. * Pour information notre lotissement est cadastré Section AL n° 293divisé comme suit me concernant : Parcelle n° 9 Section AL n° 305 Mr. ROBERT Parcelle n° 8 Section AL n° 304 Mme. PERCHE Parcelle n° 11 Section AL n° 307 Mr. LEROY Je vous remercie pour votre lecture, pour vos réponses attendues. Respectueusement et Cordialement. Alain ROBERT</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution. Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région respectera le cadre réglementaire. Par ailleurs, l'insertion de la ligne de tramway et de l'itinéraire cyclable à proximité à de votre lotissement sera, comme souligné, en contre-bas pour passer sous le Pont de la République, atténuant naturellement les éventuelles nuisances sonores et vibratiles, et éloignant le passage des tramways et des cyclistes et piétons des habitations. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires, notamment acoustiques et les solutions adaptées.</p>	21/01/2026
241	Espace numérique	Contribution Lyon-Crémieu	<p>Résidant à Lyon mais travaillant sur le territoire des Balcons du Dauphiné. Je visualise plusieurs enjeux auxquels il semble nécessaire de répondre selon moi : - Assurer la connexion de l'ensemble des Balcons du Dauphiné par la mise en place d'une offre TC (car) performante, irriguant l'ouest du territoire depuis Crémieu, au-delà de Vernas et Dizimieu : Hières/Ambly et Optevoz ? Combiner à l'offre TAD des Balcons ; renforcer la ligne T22 vers Morestel. - S'assurer que la liaison Part-Dieu / Crémieu puisse se faire en MOINS d'une heure. - Associer les habitants à certains temps forts du chantier : visites de chantier, sondage pour définir les noms de certains arrêts / le design des stations / voire baptiser les rames ? - Expérimenter un dispositif de valorisation du territoire traversé par un système embarqué et une signalétique décrivant paysages et patrimoines traversés et services à proximité. Aux gares, mise en place d'une signalétique valorisant l'histoire du CFEL. Création de boucles pédestres et cyclables au départ des gares, et promotion touristique de ces circuits.</p>		
242	Espace numérique	Favorable sous conditions	<p>Je suis favorable au projet aux conditions suivantes : La gare de Pusignan soit positionnée face à l'ancienne gare du CFEL. Le dimensionnement des parkings soit suffisant pour éviter le stationnement anarchique. L'expérience du T3 et du parking Meyzieu Zi à l'ouverture de la ligne doivent servir de leçon. Les accès au parking relais soient dirigés par les rues Hélène Boucher et Jacqueline Auriol et par la D332 pour le Sud. Les secteurs résidentiels ne doivent pas avoir à souffrir du rabattement prévisible de véhicules provenant des communes et départements voisins. Il ne peut être question de rajouter du flux de transit dans le cosur de village. L'itinéraire cyclable devra être parallèle au tramway et suivre absolument le tracé de la voie existante, ainsi que la liaison piétonne qui devra être préservée, y compris au raccordement au réseau Sytral. Les usagers les plus vulnérables ne doivent pas être sacrifiés au profit des véhicules motorisés. Sur un projet tel que celui-ci, qui est un pari sur la modification des pratique de déplacement, le seul</p>		

			<p>Cout ne peut être un argument. Le choix et l'équipement du matériel roulant garantit le bruit et la vibration minimums. Là aussi l'expérience de la cohabitation du T3 et de Rhônexpress doivent être utiles, en effet les 2 matériels roulants génèrent des nuisances très différentes, notamment le Rhônexpress. Les arrêts de Meyzieu ZI et Pusignan se trouveront dans le périmètre de SYTRAL Mobilités. Il est logique que les trajets entre ces deux stations bénéficient du tarif TCL incluant les zones « 1+2 ». Il faudra néanmoins veiller, d'une manière générale, à ce que la tarification applicable à cette nouvelle liaison n'engendre pas d'effets pervers, notamment l'afflux de voyageurs vers des stations situées à l'Ouest et bénéficiant de conditions plus favorables. Les lignes de bus telle que la ligne 47 soit maintenue ou modifiée pour continuer d'assurer le service Est Ouest et Sud Nord, dans le village et éviter l'usage automobile pour rallier la future gare. Merci de votre attention</p>		
243	Espace numérique	Une très bonne chose pour notre commune	Bonjour, J'ai habité à Cremieu toute mon enfance et mon adolescence et je peux vous dire que j'ai rêvé de cette ligne de tramway de nombreuses fois. Etant actuellement un étudiant sur la ville de Lyon, je peux vous dire que cette ligne va révolutionner la manière de se déplacer pour un grand nombre de jeunes provenant des communes proches de Cremieu ! Merci beaucoup !!		
244	Espace numérique	contribution Chambre d'Agriculture 38	Cahier d'acteur Chambre d'Agriculture 38		
245	Espace numérique	membre du gfa Jean Roby	Un beau projet dont la réalisation, attendue de longue date, améliorera considérablement la vie des habitants du canton de Crémieu quel que soit leur lieu de travail.		
246	Espace numérique	Complément à mon post précédent	gestion des vibrations et bruits aériens et solidiens par des protections appropriées. campagne de mesures des bruits émis et perçus sur les parties intramuros.		
247	Espace numérique	citoyen de Crémieu	Prévoir d'inviter les associations ainsi que les quelques 1000 participants à la restitution de la concertation par la Région AURA à l'issue des 3 mois de rédaction de la concertation.		
248	Espace numérique	MEMBRE ASSOCIATION PARFER	Prévoir la connection vers les Aéroports de Lyon via Rhonexpress en veillant à réduire la tarification sur la même base que celle du tramway T3		
249	Espace numérique	USAGER DU TRAMWAY MEMBRE PARFER	<p>Le budget annoncé ainsi que le calendrier " horizon " 2032 sont excessifs ! ces 2 données n'ont pas cessé d'augmenter au fil des années . La situation économique en déclin du pays , les futures élections municipales sur Lyon et/ou législatives risquent de fragiliser la réalisation de ce projet. A quelle date la décision irréversible d'engager le projet sera prise ? Les représentants du Sytral et de la Métropole ont été absents à toutes les réunions et ateliers de la concertation. Cette attitude affiche un certain désaccord entre les acteurs majeurs du projet . Quand aurons nous une présentation concrète du mode de Gouvernance du projet ainsi que l'annonce des tarifs appliqués?</p>	<p>Bonjour, Merci pour votre contribution. Pour répondre à vos différentes questions :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La Région n'a repris le projet qu'en 2020 et a depuis mené des études préalables, en étroite coordination avec l'ensemble des partenaires, notamment SYTRAL Mobilités, 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 en avril 2026. 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. 2. L'ensemble des partenaires du projet s'est fortement mobilisé lors des Comités de Pilotage qui ont permis collectivement de suivre les études pendant 5 ans et préparer la concertation. L'absence de certains partenaires lors des réunions publiques et ateliers est due à des incompatibilités d'agenda. S'agissant de SYTRAL Mobilités, partenaire historique et incontournable du projet présent techniquement lors de la réunion publique de clôture, un travail en étroite collaboration avec la Région est à souligner. 3. S'agissant de la gouvernance du projet, vous pouvez la retrouver en page 63 du dossier de concertation. 4. S'agissant de la tarification de la future ligne de tramway et services associés, celle-ci reste à définir dans le cadre des études du SERM lyonnais sur la base notamment des principes de la gamme multimodale actuelle. 	21/01/2026

250	Espace numérique	Oui au tram aux portes de Charvieu, Non à Crémieu	<p>Je suis propriétaire à Villemoirieu depuis 2006 ; Je ne suis pas originaire de la région. Nous sommes une famille de 4 personnes. Je préconise une liaison qui s'arrêterait à la porte de l'Isère à l'entrée des communes de Pont de Cheruy/Charvieu/Tignieu qui faciliterait déjà l'accès à Lyon pour les Crémolans. Crémieu, Villemoirieu sont des communes du plateau de l'Isle Crémieu avec un patrimoine historique et une nature à protéger. La facilité d'accès va engendrer, Encore plus de circulation aux abords de la terminaison de Crémieu alors que la circulation actuelle est déjà très dense sur la RD 75 Une densification à long terme avec une croissance de la population et une pression immobilière qui ne permettra pas de conserver ce qui fait notre richesse et notre différence Nous sommes sur un secteur de plein emploi (activités locales, aéroport, centrale de Saint-Vulbas, activités logistiques de la zone de Bourgoin). Nos cités doivent rester ouvertes mais pas pour exactement les mêmes choses que les autres. Nous apportons à tout visiteur ou nouvel habitant beaucoup d'agrément. Ces projets sont bien entendu positifs pour la mobilité mais il est impossible au fonds de concilier la mobilité et la préservation de notre patrimoine.</p>		
251	Espace numérique	Une gare pour desservir plus de 1200 usagers quotidien	<p>La commune de Villemoirieu 1900 habitants compte en réalité 3500 habitants du lundi au vendredi ,10 mois par an. En effet l'établissement privé sous contrat Soeur Emmanuelle, ne sera pas desservi par une gare assez proche pour être utilisable par les collégiens et lycéens, alors que : - de nombreux bus (région) desservent cet établissement avec un stationnement toujours chaotique malgré un parking flambant neuf. - 1200 enfants y sont scolarisés - plusieurs centaines de professionnels le fréquentent chaque jour (en période scolaire) - de nombreux parents récupèrent leurs enfants en stationnant sur les voix piétonnes et cyclables à proximité du lycée (problème de sécurité) - une gare au bout du chemin de l'étang permettrait un accès piéton à 200m de l'établissement. Une gare "arrêt minute" pourrait également limiter la surcharge du terminus de Crémieu, dont l'accès est déjà compliqué par la D75, un rond point avec caserne de pompiers (sécurité, besoin de décaler rapidement), l'arrivée prochaine de centaines de véhicules allant sur le site des EPR de Loyettes, et finalement les usagers du Tram. En espérant que les élus actuels de Villemoirieu se soient mobilisés sur ce sujet</p>		
252	Espace numérique	Contribution Lyon Métro & TP sur le tramway régional de Crémieu	<p>Madame, Monsieur En tant que représentant d'une association oeuvrant pour les mobilités propres et les transports en commun depuis plus de 60 ans dans la grande région lyonnaise, nous nous réjouissons de la concrétisation prochaine de ce projet, dont on parle depuis une quinzaine d'années. Comme vos documents le mentionnent, le bassin de vie en question était le seul bassin de 50 000 habitants de la grande aire urbaine qui ne soit pas connecté par des moyens lourds à la Préfecture de Région. Points favorables : - La pré-existence d'une ancienne voie ferrée simplifient les études, le choix du tracé mais également les futurs travaux, même si la PF devra être reprise, drainée, viabilisée et les superstructures bâties ex-nihilo (notamment les caténaires et la signalisation). - Une voie unique avec 6 ou 7 points de croisements, dont certains de grande longueur paraît suffisante pour assurer la fiabilité d'une desserte au 1/4 heure. - Les stations nous paraissent bien positionnées. - La piste cyclable viendra créer une continuité entre des tronçons existants et permettra des trajets tant cyclotouristes (avec des temps de parcours compétitifs) que cyclotouristes (ouvre la possibilité intéressante d'une boucle vers Arendon et retour via la ViaRhôna au nord) Points à améliorer : - Je cite "La Région et ses partenaires ont décidé ensemble de lancer une nouvelle étude de liaison, sur un périmètre élargi à la Plaine Saint-Exupéry et à la Plaine de l'Ain, et sur plusieurs modes" => quelles sont les conclusions de cette étude plus globale que le fuseau de la ligne CFEL ? Les rabattements sont mentionnés MAIS PAS PRECISES dans le dossier public ! Hors il nous apparaît que des besoins de déplacements Nord-Sud (Plaine de l'Ain CAPI) sont avérés ... ils doivent être étudiés notamment et surtout dans leurs points de correspondance avec la ligne de tramway ! - Matériels : Le Tram-Train semble d'ores & déjà écarté ... est-ce pour une question de coût ? Hors... si ces matériels coûtent 2M d'euros de plus que les tramways urbains ... sur un parc de l'ordre d'une dizaine de rames, cela est relatif (notamment comparé aux coûts totaux du projet) Est-ce parce que ALSTOM a stoppé la fabrication des Citadis Dualis !? MAIS... des constructeurs étrangers pourraient se positionner (Siemens mais surtout Stadler qui fournit déjà les 6 rames du RhônExpress) Ces matériels sont plus confortables, plus solides mais surtout plus rapides en pointe (100KM/H contre 70 pour un tram urbain). Ils devraient permettre de gagner 10 à 12 min sur le temps de trajet de bout en bout. Il est en effet mentionné une heure pour réaliser Part-Dieu Crémieu soit 31,5KM/H de vitesse commerciale. Le tram-train ouest Lyon parcourt les 25,5 KM entre Lyon St-Paul et L'Arbreste (avec une douzaine de stations intermédiaires ce qui devrait être comparable au futur tram Part-Dieu Crémieu qui ne desservira vraisemblablement pas TOUTES les gares du tronçon urbain) ... il le parcourt en 39 min soit une vitesse commerciale de 39 KM/H. Appliquée aux 31,5KM de notre ligne... cela donnerait un temps de parcours de 48 minutes ! Les tram-train peuvent également être aménagés avec des toilettes (bien que ce ne soit pas le cas dans l'ouest Lyonnais) a contrario des tramways urbains. Cordialement Nicolas STRASSARINO Président de Lyon Métro & TP</p>		

253	Espace numérique	Avis sur la voie cyclable	<p>N'étant pas résident entre Crémieu et Meyzieu, je préfère laisser les habitants s'exprimer sur le projet de tramway. En revanche, en tant qu'utilisateur régulier de la piste cyclable reliant la Part-Dieu à Décines le long du T3, je souhaite partager et proposer quelques idées pour la future piste cyclable : - Utiliser un enrobé de qualité. Actuellement, la piste le long du T3 présente de nombreux trous ou bosses - Aux intersections entre modes doux et véhicules motorisés, prévoir un marquage au sol bien visible, avec des couleurs permettant de matérialiser clairement le cheminement de la voie verte. - Installer un éclairage avec détection sur la piste cyclable. Actuellement, entre Décines et Villeurbanne, la piste est totalement dans le noir la nuit, avec parfois des rétrécissements, des trous non visibles, des piétons,... ce qui est dangereux. - Avez-vous réalisé des études de trafic pour les piétons et les cyclistes ? La largeur de 3,00 m peut-elle être optimisée dans certaines zones afin de limiter les emprises ? En tout cas, la création d'une voie verte est une bonne chose, continuez !</p>		
254	Espace numérique	Contribution Puz'Union	<p>Nous accueillons ce projet de liaison avec beaucoup d'intérêt puisqu'il vient répondre directement à l'évolution démographique et au nécessaire développement du territoire. Nous resterons néanmoins très attentifs à ce que soient limitées les nuisances pour les riverains Pusignanais : tant au niveau des habitations en proximité du tracé que sur les zones du ou des arrêts sur la commune. Des espaces de vie devront y être implantés. Ceci faisant partie intégrante du projet de révision du PLU qui s'impose pour le prochain mandat à Pusignan.</p>		
255	E-mail	Concertation sur le projet de tramway Lyon Crémieu	<p>Bonjour Mesdames, Messieurs,</p> <p>Veuillez trouver ci joint mon avis sur ce projet.</p> <p>Je me réjouis de voir enfin cette liaison envisagée sous la forme d'un tramway, contrairement aux errements des études d'il y a une douzaine d'années qui évoquaient un simple site propre pour cars et bus sur une emprise aux caractéristiques ferroviaires.</p> <p>L'attractivité du mode ferroviaire moderne auprès de la clientèle me semble ici garantie.</p> <p>Il me paraît souhaitable de passer des contrats d'axes avec les collectivités locales desservies pour encourager la densification du bâti à proximité des stations au lieu d'un étalement périurbain néfaste à l'environnement.</p> <p>Je crois aussi nécessaire de travailler sur les facilités d'accès aux stations du tramway pour les autocars et autobus en rabattement, grâce à des couloirs et des priorités en voirie : En effet, la circulation dans Pont de Cheruy aux heures de pointe, par exemple, peut être pire que sur nombre d'artères au cœur de Lyon.</p> <p>Il faudra aussi impérativement soigner, de concert avec les communes desservies, les accès aux stations par les modes actifs : continuité impérative des trottoirs et voies cyclables, avec jalonnement adéquat, sur un maximum d'axes convergents vers les gares, puis stationnement protégés pour les vélos aux abords de celles-ci.</p> <p>Enfin, une suggestion : Réaliser, pour améliorer la desserte du cœur de Crémieu, une section finale supplémentaire, d'environ 800 mètres (en voie unique) sur l'avenue Roland Delachenal, avec terminus à double voie sur la place Maréchal de Lattre de Tassigny.</p> <p>Meilleures salutations</p> <p>Bernard GIRARD</p> <p>adhérent de la coordination d'associations DARLY www.darly.org</p>		
256	Registre papier	/	Nous espérons la réalisation et soutenons le projet		
257	Registre papier	/	<p>Il serait intéressant pour alléger les flux de voitures et camions dans crémieu, de prévoir des parcs relais en amont de Crémieu vers l'Est, Sommes favorable à ce projet de tram. Marc Brigitte SARAT de Dizimieu</p>		

258	Registre papier	/	<p>Questions – qu'est il prévu quant à la protection des bâtiments à proximité de l'ancienne ligne de chemin de fer qui servira au tram ?</p> <p>-quelles sont les emprises foncières de la ligne, la gare et du parking ?</p> <p>-quelles sont les prévisions d'augmentation de la circulation des accès aux parking ?</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour votre contribution. Pour répondre à vos différentes questions :</p> <p>1. Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région respectera le cadre réglementaire. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles pour l'infrastructure particulièrement dans les zones résidentielles ainsi que l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés.</p> <p>2. 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. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études de conception préciseront l'insertion du projet.</p> <p>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. 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.</p> <p>3. Les premières études menées estiment une diminution et un transfert des flux Est-Ouest vers des flux Nord-Sud en transport collectif et voitures, soulignant une diminution du trafic routier au global.</p> <p>L'étude intègre bien la prise en compte des impacts sur la voirie, liés aux intersections tramways-routes et aux reports de flux sur les nouvelles stations. Les études de trafic, réalisées par le bureau d'études Setec, sont en cours et incluent des comptages sur le territoire. Ces premières études seront complétées dans les phases suivantes (comptages routiers...), tout en poursuivant les échanges avec les différents acteurs (gestionnaires de voirie notamment).</p>	pas d'adresse mail
259	Espace numérique	Fomeris Roger	<p>Quels sont les postes entrant dans la constitution du budget de 250 M€ ? Quelle sera la participation financière des Communautés de Communes CCCEL, LYSED et CCBD? Dans ce budget ou hors ce budget ? Est il prévu d'organiser auprès du Grand Public une réunion de restitution des points retenus durant la Concertation ? Quand le planning hypothétique de 2032 sera confirmé ?</p>	<p>Bonjour,</p> <p>Merci pour votre contribution. Pour répondre à vos différentes questions :</p> <p>1. Le projet est estimé à ce jour à environ 250 millions d'euros, dont 230 M€ pour le tramway et 20M€ pour l'itinéraire cyclable, incluant notamment les études, l'infrastructure, le matériel roulant, le site de maintenance et de remisage, les parkings. Les coûts sont précisés à chaque phase d'études.</p> <p>A ce stade, les études préalables qui s'élèvent à environ 2 millions d'euros (250 000 euros pour l'opportunité, le complément pour la faisabilité et les premières investigations), sont financées à 75% par la Région. Les 25% restant sont financés par l'État, le Département de l'Isère, la communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et la communauté de communes des Balcons du Dauphiné, ainsi que SYTRAL Mobilités (en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est lyonnais).</p> <p>Les modalités de financement pour les études de conception et les travaux restent encore à discuter avec les partenaires du projet, mais la part régionale restera majoritaire.</p> <p>A noter que les accès aux stations (routes d'accès, itinéraires cyclables et piétons locaux,...) relèvent de la compétence des gestionnaires de voiries (Départements, Communes, ...).</p> <p>2. Si la décision de poursuivre le projet est prise par la Région, dans les deux mois suivant la remise du bilan du garant, la Région précisera les modalités de restitution de la concertation ainsi que de poursuite du dialogue avec le public. Elle lancera également les études de conception, plus détaillées que les études préalables, qui permettront de confirmer le planning de mise en service du projet.</p>	21/01/2026
260	Espace	ATTENTION AUX	<p>Comme toujours, la mise en service d'une ligne structurante de transports de personnes dans un territoire a des effets positifs ou négatifs difficiles à évaluer avec, souvent, des surprises de sous-évaluation des capacités dès la 1ère année de mise en service (réussite débordante !). J'attire l'attention pour que dans les prochaines études d'avant-projet détaillé (APD) à faire avant l'enquête publique, soit fait des simulations trafics/déplacements TOUS MODES prenant en compte :</p> <p>La très forte croissance annuelle de population (entre 1 et 2% par an). Une forte orientation politico-volontariste de transfert modal du mode « voiture solo » sur le mode « tram » avec accès aux 6 pôles d'échanges multimodaux en modes alternatifs performant à la « voiture solo » avec un temps de parcours d'accès de « porte à quai » à minima de 20 mn. Pour mémoire : A pied : entre 1,2 et 1,8 km A vélo physique : entre 3 et 5 km En VAE : entre 5 et 7 km Un effet certain d'accélération de la croissance des populations tant résidentes que temporaires (tourisme, travail) pourrait avoir un effet très négatif sur l'urbanisme avec une forte</p>		

	numérique	EFFETS INDUITS	demande de construction d'étalement sur les zones A et N actuelles des PLU. Il sera impératif de revoir dès la mise en place des nouvelles équipes municipales et des EPCI, le SCoT et les PLU en mettant en place des outils plus contraignants de la maîtrise des sols. Simultanément, les nouveaux règlements d'urbanisation dans les zones U devront tenir compte de la complexité de gérer la densification tout en améliorant le cadre de vie dont par les espaces publics à l'échelle des modes actifs de déplacement (marche à pied, vélo/VAE, PMR). Une possibilité connue : faire de l'habitat à étage de type R+3, 4 voire 5. Pour mémoire une telle offre de transport fonctionnera dans les 2 sens : le Nord-Isère vers la Métropole Lyonnaise (domicile vers le travail, l'université, les loisirs, ...) mais aussi de la Métropole Lyonnaise vers le Nord-Isère (domicile vers le travail grâce à la venue de nouvelles entreprises, domicile vers l'Isle-Crémieu pour le tourisme de courte durée à pied ou en vélo/VAE, ...) Enfin, il serait très judicieux d'utiliser cette offre structurante de transport pour les marchandises aux heures creuses et de nuit.		
261	Espace numérique	Mon avis	<p>Tramway Crémieu Meyzieu Lyon - quid du ZAN (Zéro Artificialisation Nette) ? liée aux surfaces supplémentaires à la voie existante . emprise de la piste cyclable . parking; imposer de les faire à étages sous-sol et aérien . site de maintenance, l'implanter sur une friche industrielle existante sur le trajet ou à proximité immédiate; je n'en voie pas à Crémieu. - coût 250m€ TROP CHER ! La France et donc la région n'a pas les moyens il faudrait d'abord développer énormément le covoiturage : . développer un site web performant PUBLIC et inciter fortement / obliger les conducteurs a y inscrire tous leurs déplacements, ensuite 1 passager les consulterait comme des horaires de train / bus même au dernier moment . incitations fiscales, . voies réservées covoiturage (si au moins 2 occupants dans le véhicule) . parkings gratuits en ville si au moins 2 occupants dans le véhicule, -> cette solution de covoiturage sera nationale et pas uniquement pour l'axe Crémieu / Lyon et c'est une solution gagnant / gagnant . peu d'investissement pour la Nation (Région, Communes ...) . économique pour l'utilisateur (coûts divisé au moins par 2 si 2 occupants, ...) . développe du lien; discussion alors que dans les transports en commun, les passagers sont dans leurs smartphones :-(. vraie ZAN puisque quasi inutile de construire de nouvelles infrastructures si le nb de voitures est divisé par 2 - piste cyclable, bien déterminer son usage, loisir (promenade week-end) ou mobilité douce (déplacement alternative à la voiture); je pense que dans ce contexte transport elle doit être à usage mobilité douce, donc elle devra être : . goudronnée (enrobé) pour être utilisable en vélo route, propre (pas de poussière, boue) pour être utilisable au quotidien, rapide (d'après mon expérience on roule 15% plus vite sur du goudron que du stabilisé) . par sécurité, réservée aux vélos; au moins en semaine, promeneurs piétons uniquement le week-end ou voie dédiée piétons. Pour info, je fais du 27km/h de moyenne sur route pour aller au travail à vélo (= "vélotaf") avec des sacoches par la route de Crémieu à St Quentin Fallavier et ce n'est pas plat - de même il faudra penser au souffle lié au passage du tramway; danger de déstabiliser les vélos, et éviter de lever de la poussière du ballast - l'exploitant de la ligne doit être TCL, par cohérence du matériel roulant et voie, de la formation du personnel et des tarifs (ne pas se retrouver dans la configuration RhônesExpress pour Saint-Exupéry et des tarifs ahurissants) Donc globalement, je ne suis pas favorable même si c'est un projet structurant à long terme, développons des solutions simples rapides et économiques, financièrement et pour la Planète Cordialement Patrick</p>		



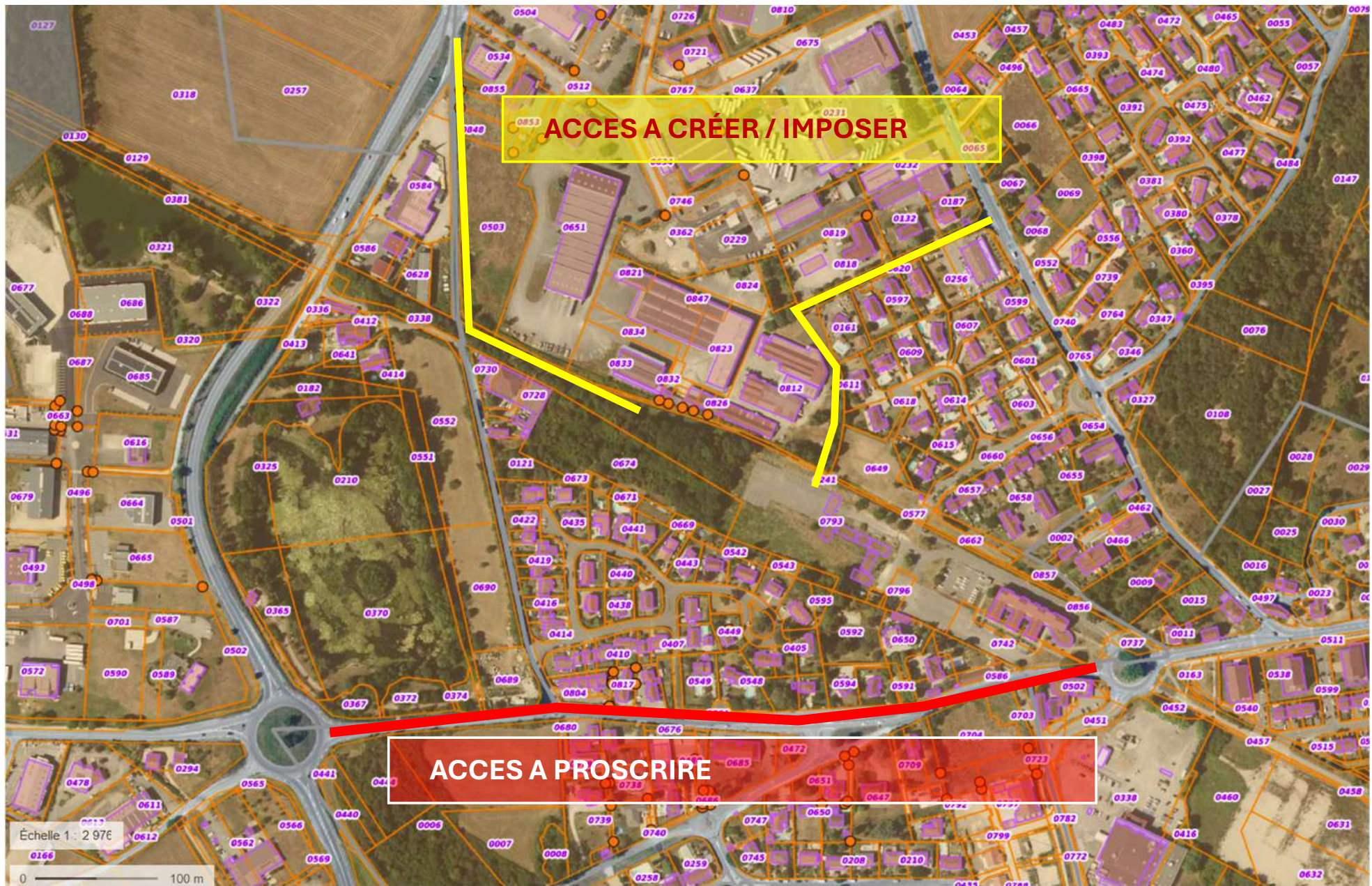
Ferro-Lyon, tous droits réservés.



Contourner le bâtiment administratif : 2 possibilité de tracé

Parking-relais + gare multimodale

Station terminus de Crémieu + voie(s) de garage



ACCES A CRÉER / IMPOSER

ACCES A PROSCRIRE

Échelle 1 : 2 976

0 100 m

ARRC

VALORISONS NOTRE PATRIMOINE BÂTI ET PAYSAGER

Les chantiers d'insertion : des prestations qui conjuguent qualité et solidarité

STRUCTURE D'INSERTION PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Depuis 1992, l'ARRC répond à deux missions, ancrées sur le territoire :

- **Entretien et valoriser le patrimoine local**
- **Favoriser l'inclusion sociale et professionnelle des personnes en difficulté**

30 ans d'expérience nous ont permis de développer des compétences techniques et des qualités de gestion de chantier incluant **conseil, flexibilité et adaptation aux besoins.**

NOS PRESTATIONS

Grâce à un savoir-faire spécifique, nous répondons à des demandes précises et variées.



Entretien des espaces naturels et espaces verts urbains



Construction et restauration d'ouvrages en pierre sèche



Aménagement en milieu urbain et naturel (génie écologique)



Travaux d'aménagements intérieurs et extérieurs



Suivant nos moyens humains et matériels, nous réalisons également des travaux de manutention divers : déménagement, enlèvement, remise en état de locaux, démolition,... Étudions votre besoin !
Retrouvez toutes nos prestations et réalisations sur notre site arrc-cremieu.fr

NOS ATOUTS



Connaissance du territoire

Nous connaissons les spécificités du territoire et avons ainsi développé des compétences adaptées à vos besoins.



Encadrement professionnel

Nos salariés sont encadrés par des professionnels qui contribuent au développement des compétences individuelles.



Engagement pour la protection du patrimoine

Nous contribuons à des actions permettant la sauvegarde et la valorisation du patrimoine local.



Acteur de l'emploi du territoire

Nous accueillons et favorisons l'accès à l'emploi par le chantier d'insertion.

À QUI S'ADRESSENT NOS CHANTIERS ?

Nous répondons à une grande diversité de besoins :

- Collectivités
- Entreprises
- Associations
- Bailleurs sociaux
- Particuliers

Adressez-nous vos questions ou demandes de devis au **04 74 90 99 16** ou par mail **contact@arrc-cremieu.fr**

Territoire d'intervention

Nous étudions toutes les demandes à la périphérie de cette zone



ARRC

32, passage des marronniers
38460 Crémieu

04 74 90 99 16

www.arrc-cremieu.fr



ARRC est un chantier d'insertion conventionné par l'Etat pour mettre œuvre son projet d'accompagnement vers l'emploi.

Concertation préalable - Liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu

Remarques et questionnements, Stéphane OLIVIER, habitant Tignieu-Jamezieu

(à partir du document <https://expression.auvergnerrhonealpes.fr/uploads/media/default/0001/65/bb383993bb26e4554aa150c66b8367f7c8ac8f95.pdf>)

p8

- Un itinéraire cyclable sera aussi aménagé à proximité de la ligne de tramway pour relier les itinéraires existants à l'Est de Crémieu et l'Ouest de Meyzieu.
- 17 km d'infrastructure nouvelle de tramway et d'itinéraire cyclable entre Crémieu et Meyzieu

p17

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

→ il y a un **manque flagrant de pistes cyclables sur les "grands" axes** (Pont-de-Cheruy / Tignieu / St Romain / Crémieu), peut-être plus nécessaires que celles associées au tramway

p19

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

→ Parfer a déjà des retombées négatives : la construction effrénée depuis quelques années ? Perturbation de l'immobilier et d'un certain cadre de vie, en ignorant l'identité et l'aspect "patrimonial" : le béton remplace le pisé par exemple, l'ancien est détruit au profit d'immeubles sans cachet, toutes les communes finissent par être identiques, et la banlieue envahit la campagne (à 45km de la métropole).

p9

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

p23

- La part modale du vélo pour les déplacements internes au bassin de vie est actuellement de 1%.

→ y-a-t'il une véritable étude sur l'utilisation du vélo, déplacements professionnels ou de loisir ?

- 1h10 de trajet pour relier Crémieu à Lyon à vélo

→ **des emplacements adaptés au voyage avec vélo sont-ils prévus dans les voitures du tramway ?**

p24

- Le territoire du bassin de vie « Pont-de-Chérucy –Crémieu » est desservi par le réseau Cars Région Isère, géré par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, avec une desserte interurbaine entre les principales polarités (et des dessertes scolaires)
- à noter qu'il n'existe pas encore de lignes de desserte locale sur le territoire des Balcons du Dauphiné, sous la responsabilité de la Communauté de communes

→ leur fréquence, leur trajet en font des moyens peu pratiques en local

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

p31

- *Un itinéraire cyclable continu entre Arandon et Lyon*

→ Arandon-Lyon en vélo : 3h30 / Arandon-Crémieu en vélo : 1h, c'est un exemple extrême ! Est-ce envisageable pour des déplacements réguliers ?

p38

- *L'infrastructure nouvelle croiserait plusieurs routes départementales et voiries communales. Ces intersections feraient l'objet d'aménagements adaptés à chaque environnement*
- *Entre les stations, pour des raisons de sécurité, la voie de tramway serait entièrement clôturée pour éviter toute traversée,*

→ d'après la Communauté de communes, la traversée de la D517 à l'entrée de Crémieu par pistes cyclables ou passage piéton est impossible car route de passage "de convois exceptionnels".

p41

- *Ainsi, le projet prévoit des accès depuis et vers les stations notamment :*
- *Les traversées piétonnes de la plateforme de tramway seraient possibles au niveau des stations où la plateforme sera bétonnée et les zones de traversées identifiées.*

→ les aménagements complémentaires à la charge des collectivités pourront-ils être effectivement réalisés (notamment financièrement) ? avant, en même temps ou après (!?) les travaux du tramway ?

→ **qu'en est-il des traversées en zone de campagne, pour les promeneurs, marcheurs, cyclistes, cavaliers, et (gros) animaux ?** Combien de passages deviendront "interdits" ?

p43

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

→ quel changement sur les encombrements de plus en plus importants dans la commune de Pont-de-Chéruy, pour les déplacements locaux, et les utilisateurs du tramway venant du nord de la commune par exemple ?

→ **les accès au parking ne risquent-ils pas de congestionner malgré tout cette zone ?**

→ question à se poser à chaque emplacement

p48

- *Un nouvel itinéraire cyclable d'intérêt régional*

→ mais enfermé dans un couloir, donc contraignant ! est-ce ce que veulent les cyclistes ?

→ est-ce que sont bien pris en compte les déplacements de loisirs, de tourisme etc. ? si les chemins de terre sont "bloqués" par endroit par l'implantation de la voie, comment va évoluer cette circulation ?

→ il me semble qu'on met (trop) l'accent sur les 17km le long de l'infrastructure du tramway, qui ne répond pas obligatoirement aux besoins locaux, face au déficit flagrant de pistes cyclables intercommunales



Pour la cité humaine - les droits du piéton

7 rue Major Martin - 69001 LYON

Association déclarée à la Préfecture du Rhône depuis 1975

www.pietons69.e-monsite.com

Date: 4 décembre 2025

Rédacteur : Y. Gascoin

gascoiny1@gmail.com

Tramway Crémieux - Lyon par Meyzieu Concertation Avis et attentes de notre association

Notre association de piétons s'intéresse vivement aux transports collectifs car ils sont le mode naturel d'extension de la marche, au-delà de son rayon d'action pratique.

Aussi ce projet nous convient parfaitement et nous souhaitons l'améliorer, dans l'intérêt général, tout en gardant présent la nécessité de ne pas en augmenter le coût inconsidérément.

Nous devons d'abord féliciter les élus qui, depuis l'arrêt des trains, ont su préserver cette emprise, d'une valeur inestimable. Car ils ont dû faire face, durant la période de "la voiture reine", aux demandes récurrentes de transformation en route, ce qui se serait révélé désastreux car pratiquement irréversible.

Pour le lecteur pressé

Le lecteur pressé pourra se contenter de lire le résumé suivant du présent mémoire. Si besoin, il trouvera des développements sur chacun de ces thèmes dans le corps de ce mémoire :

- **Zones d'évitement.** Pour des raisons d'économie la ligne sera à voie unique avec des zones d'évitement et non pas à double voie, comme le T3. Nous aurions préféré une double voie. Pour préserver l'avenir de la ligne au cas où son trafic augmenterait plus que prévu à plus ou moins long terme, nous recommandons que le nombre de ces zones d'évitement soit plus largement prévu, au moins en acquisitions foncières. Le fait que la ligne se situe en zone majoritairement rurale rend cet objectif relativement peu onéreux.
- **Espacement des stations.** Le projet prévoit des stations assez largement espacées, correspondant à la structuration des zones traversées, ce qui sera le gage d'une bonne vitesse commerciale. La concertation ne manquera pas de demandes pour augmenter leur nombre, chacun souhaitant avoir un arrêt près de sa porte. Nous conseillons au maitre d'œuvre de rester ferme par rapport à ces demandes qui aboutiraient à dégrader la vitesse commerciale.
- **Densification de l'urbanisation autour des stations.** Afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et améliorer la qualité de vie d'un plus grand nombre de personnes et aussi d'assurer la rentabilité de la ligne dans le temps, nous souhaitons que le projet soit accompagné par la révision des plans d'urbanisme sur les communes traversées afin de densifier l'urbanisation autour des stations. Cette évolution serait aussi très sociale en ce sens qu'elle permettrait à un plus grand nombre de personnes de vivre beaucoup plus agréablement que dans la ville dense (immeubles R+6 en continu formant des rues), comme elles le souhaitent.
- **Acquérir le foncier nécessaire.** Le dossier est très timide sur ce point. Nous recommandons au contraire au maitre d'ouvrage de prévoir des acquisitions assez larges pour garantir l'avenir. Ci-dessous, le paragraphe concerné du présent mémoire en fournit deux exemples pertinents. Dans ce but, la déclaration d'utilité publique constitue pour le maitre d'ouvrage une opportunité à ne pas laisser passer.
- **Prise en compte réaliste de la marche dans l'accès aux stations.** Le dossier n'indique pas le rayon retenu pour l'attractivité des stations par la marche. Nous conseillons au maitre d'ouvrage de retenir la valeur de 1 km, soit 15 minutes de marche. Cette dernière valeur est en hausse par rapport aux précédentes estimations, mais elle est plus certaine. En effet, elle a pu être déterminée par un sondage du Sytral effectué pour le projet du métro E (depuis abandonné) auquel nous avons eu accès.

- **Emprunt des voies du tram T3.** Nous regrettons que le dossier soit aussi succinct sur ce point pourtant essentiel. Nous souhaitons que le Crémieux – Lyon n’ait pas d’arrêt sur cette section afin de de satisfaire la majorité des voyageurs qui l’emprunteront jusqu’à son terminus.

Exigences de la voie unique

Bien sûr, nous aurions préféré que l’on opte pour une double voie sur l’intégralité du parcours, dans le prolongement du tram T3, Lyon-Meyzieu. Car c’était le gage d’une ligne garantissant un fonctionnement régulier, des horaires certains et un débit aussi élevé que nécessaire à long terme. Le dossier est regrettamment muet sur cette option.

Nous ne parlons pas de sécurité car, depuis que l’on fait des lignes de chemin de fer à voie unique, les exploitants ont développé de nombreux systèmes efficaces évitant la collision de trains circulant en sens opposés.

Le dossier indique au, § 3.2.2, qu’un certain nombre de voies d’évitement seront aménagées en plusieurs endroits stratégiques, dont les stations. Cette configuration oblige à plafonner l’intervalle entre 2 rames successives, donc la capacité de la ligne à terme. Pour y remédier, nous souhaitons que le nombre de ces zones d’évitement soit largement prévu, au moins en acquisitions foncières, pour préserver l’avenir lointain de la ligne. Le fait que le parcours se situe majoritairement en zone rurale fait que cet objectif est assez facile à atteindre.

La voie unique imposera une gestion très stricte des circulations car les incidents peuvent vite y dégénérer en cascade, demandant ensuite un délai important pour le retour à la normale. Elle limite aussi la fréquence, ce qui peut devenir une lacune si le trafic venait à augmenter à terme au-delà des prévisions, ce qui ne nous étonnerait pas.

Désormais les transmissions radio et l’électronique offrent un champ considérable de possibilités pour la signalisation, en cabine ou au PC, de toutes sortes d’automatismes de sécurité. Par exemple pour l’arrêt d’une rame à l’approche d’un passage à niveau en défaut de fermeture des barrières, comme sur le T3.

Emprunt des voies du tram T3

Il est regrettable que ce point essentiel ne soit traité que superficiellement dans le dossier. Il est cependant indiqué qu’il impacte très fortement les prévisions de fréquentation : celle-ci serait divisée par deux en cas de non continuité jusqu’à Lyon - Part-Dieu.

Il y aura donc 3 lignes à exploiter simultanément sur cette section : l’omnibus T3, et les deux express Rhône-Express et Crémieux-Lyon. Cela demandera donc une adaptation qui nous paraît faisable.

Le dossier n’évoque pas le nombre des arrêts envisagés sur la section. Il semblerait devoir être compris entre Zéro et deux, afin de ne pas pénaliser les nombreux voyageurs allant jusqu’au terminus. Les autres peuvent choisir une station précise par la correspondance au T3 à Meyzieu.

Notre préférence va à zéro arrêt intermédiaire pour satisfaire le plus grand nombre de personnes.

Espacement des stations

La concertation ne manquera pas de demandes pour augmenter le nombre des stations, chacun souhaitant avoir un arrêt près de sa porte. Nous conseillons au maître d’œuvre de rester ferme par rapport à ces demandes car un espacement conséquent est le gage d’une bonne vitesse commerciale. A l’échelle urbaine dense, la ligne C3 des TCL (aujourd’hui TB11) a été dernièrement convertie en tram-bus, avec une réduction du nombre des stations. Bien sûr, il y a eu des protestations mais le résultat est là : les temps de parcours ont été significativement réduits. C’est une réussite.

Dans la pratique, les usagers font toujours l’effort nécessaire pour rejoindre une station dès lors qu’ils ont assurés de prendre une ligne forte, fréquente et rapide.

Densification de l’urbanisation autour des stations

Afin d’optimiser l’utilisation de l’espace et améliorer la qualité de vie d’un plus grand nombre de personnes, nous souhaitons que le projet soit accompagné par la révision des plans d’urbanisme sur la totalité du tracé afin de densifier l’urbanisation autour des stations.

C’est ce qui a été fait avec succès sur le trajet du tram E, Grenoble- Le Fontanil, où les élus (maires notamment), après mûres réflexions, ont finalement accepté une telle densification. De ce fait, de nombreux secteurs pavillonnaires ont été convertis en zones d’immeubles espacés R+2 ou R+3, le plus

souvent avec balcons, afin de garantir à la ligne une fréquentation suffisante, assurant sa rentabilité dans le temps.

Cette évolution serait aussi très sociale en ce sens qu'elle permettrait à un plus grand nombre de personnes de vivre, certes un peu moins bien que dans des logements individuels, mais beaucoup mieux que dans la ville dense (R+6 en continu formant des rues).

Bien sûr il s'agit d'une mesure impopulaire. Les propriétaires des zones de villas y seront radicalement opposés. Mais les élus les plus courageux qui accepteraient de réviser ainsi les plans d'urbanisme auront le mérite de satisfaire de nombreuses familles qui souhaitent quitter la ville dense pour des zones plus aérées, sans avoir les moyens d'acquérir une villa totalement indépendante.

Acquérir le foncier nécessaire

Concernant les acquisitions foncières, nous lisons dans le dossier qu'elles seront "minimisées dans toute la mesure du possible". Nous regrettons que le maitre d'ouvrage se montre aussi frileux en partant battu d'avance par la contestation des riverains et des maires.

En matière d'infrastructures, les réserves foncières ont une valeur inestimable à long terme. Comme on construit pour 100 ans, la déclaration d'utilité publique doit être mise à profit dans ce sens. Un retard de 1 an pour des expropriations est négligeable par rapport à la durée de vie de la ligne. Ce n'est pas tous les jours que le gestionnaire dispose, après une longue procédure, d'une déclaration d'utilité publique ouvrant droit aux expropriations, si nécessaire.

Nous citons à cet effet l'exemple du SYTRAL qui, après avoir longtemps évité les expropriations, vient de changer de politique en y ayant recours, ponctuellement mais très efficacement, sur les nouvelles lignes (BHNS Lyon Part-Dieu – Sept chemins, tram TEOL). Cela prendra peut-être un an de plus, mais ces rues ainsi ponctuellement alignées seront bien plus "nettes". Nous exhortons la Région à faire de même. Nous garantissons qu'elle n'aura pas à le regretter, même si cela lui prend du temps pour convaincre les maires concernés, comme ce fut les cas à Grenoble : ils ont compris où était l'intérêt général.

Pour le tram Grenoble – Le Fontanil, évoqué ci-dessus, le maitre d'ouvrage n'a pas hésité à procéder à quelques acquisitions foncières, soigneusement définies, pour faire sauter quelques "points durs". Le résultat est à la hauteur.

En voici un autre exemple. Sur le réseau français d'autoroutes, construit pour l'essentiel dans une période d'augmentation rapide du trafic, les acquisitions foncières ont été prévues largement, le plus souvent. D'autant plus que leur coût est modeste par rapport à l'ensemble de travaux. Cette politique s'est avérée pertinente à long terme. Ces réservations ont pu être utilisées plus tard, lorsque le besoin s'en est fait sentir, par exemple pour des élargissements (de 2 X 2 à 2 X 3 voies) ou des extensions de gares de péage.

Nous souhaitons donc que le maitre d'oeuvre prévoie des acquisitions assez larges pour garantir l'avenir. Dans ce but, la déclaration d'utilité publique, obtenue à l'issue d'une longue procédure mais pour une durée limitée, constitue pour le maitre d'ouvrage une opportunité à ne pas manquer.

Prise en compte réaliste de la marche dans l'accès aux stations

La marche a été ringardisée pendant plus de 40 ans du fait de la prééminence écrasante de la voiture, plus confortable et rapide, effectuant le porte à porte, avant que la saturation des villes, en stationnement et circulation, ne vienne progressivement raboter ces avantages.

Sous l'effet des simulateurs de trajet à pied, les usagers de la ville prennent progressivement conscience que la marche leur permet d'aller plus vite et plus loin qu'ils ne le pensaient.

La vitesse usuelle du piéton est de 4 km/h environ, soit 70 m par minute.

Le dossier indique (p.36) que "la fréquentation de la ligne repose sur une modélisation prenant en compte divers paramètres". Bien que non cité, le choix du rayon d'influence des stations par la marche est l'un de ces paramètres. Nous ne connaissons pas la valeur ici retenue. Assez souvent, ce rayon est fixé vers 500 m ou 700 m. Nous conseillons au maitre d'ouvrage de retenir la valeur plus certaine de 1 km, soit 15 minutes de marche. Cette dernière valeur est en hausse par rapport aux précédentes estimations, mais elle est plus certaine. En effet, elle a pu être déterminée par un sondage du Sytral effectué pour le projet du métro E (depuis abandonné) auquel nous avons eu accès.

Contribution APIE à la Consultation Publique sur le tram Lyon – Crémieu

A l'attention de M. Denis CUVILLIER

Garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public

Concertation Publique pour le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu Tramway et itinéraire cyclable.

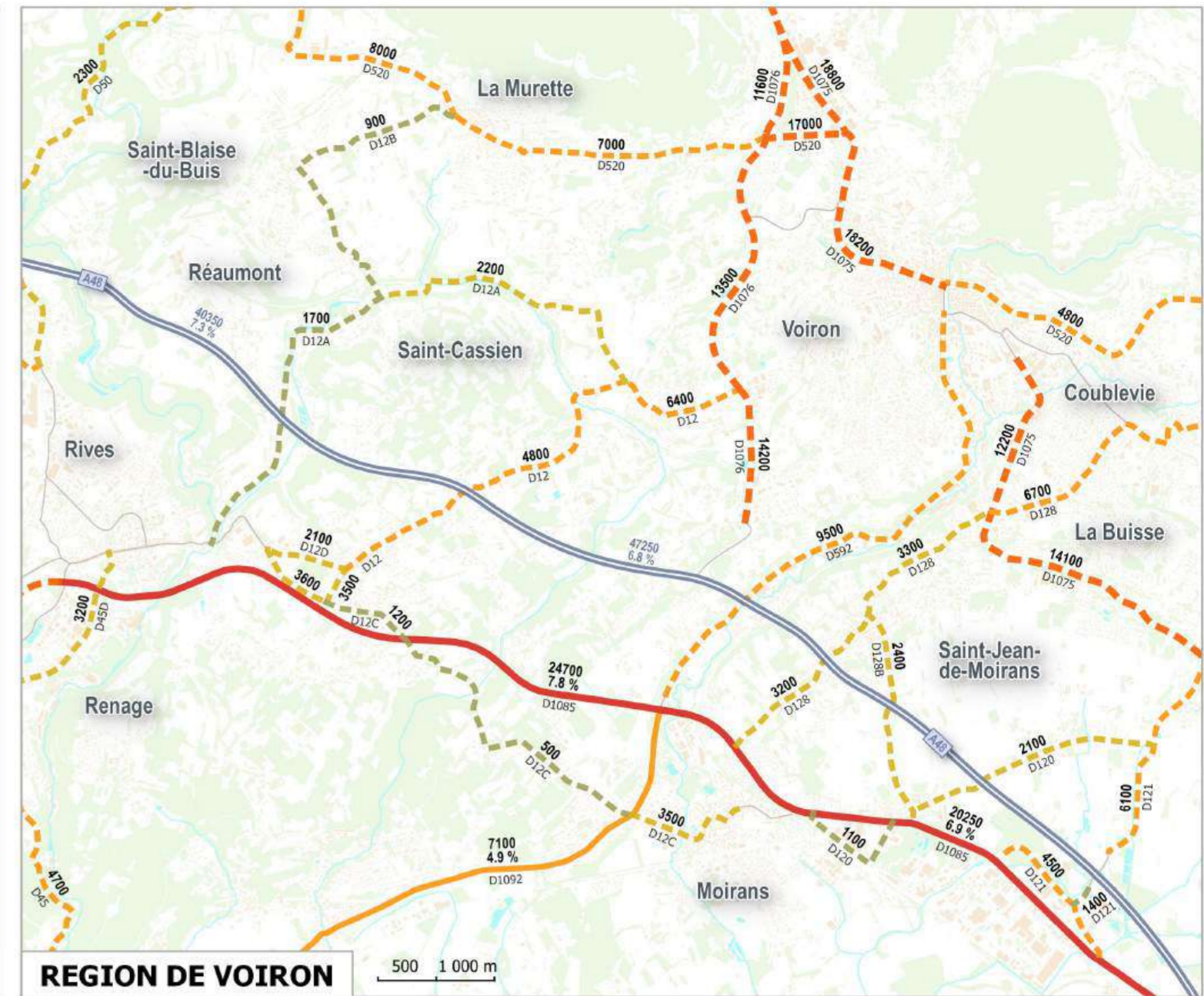
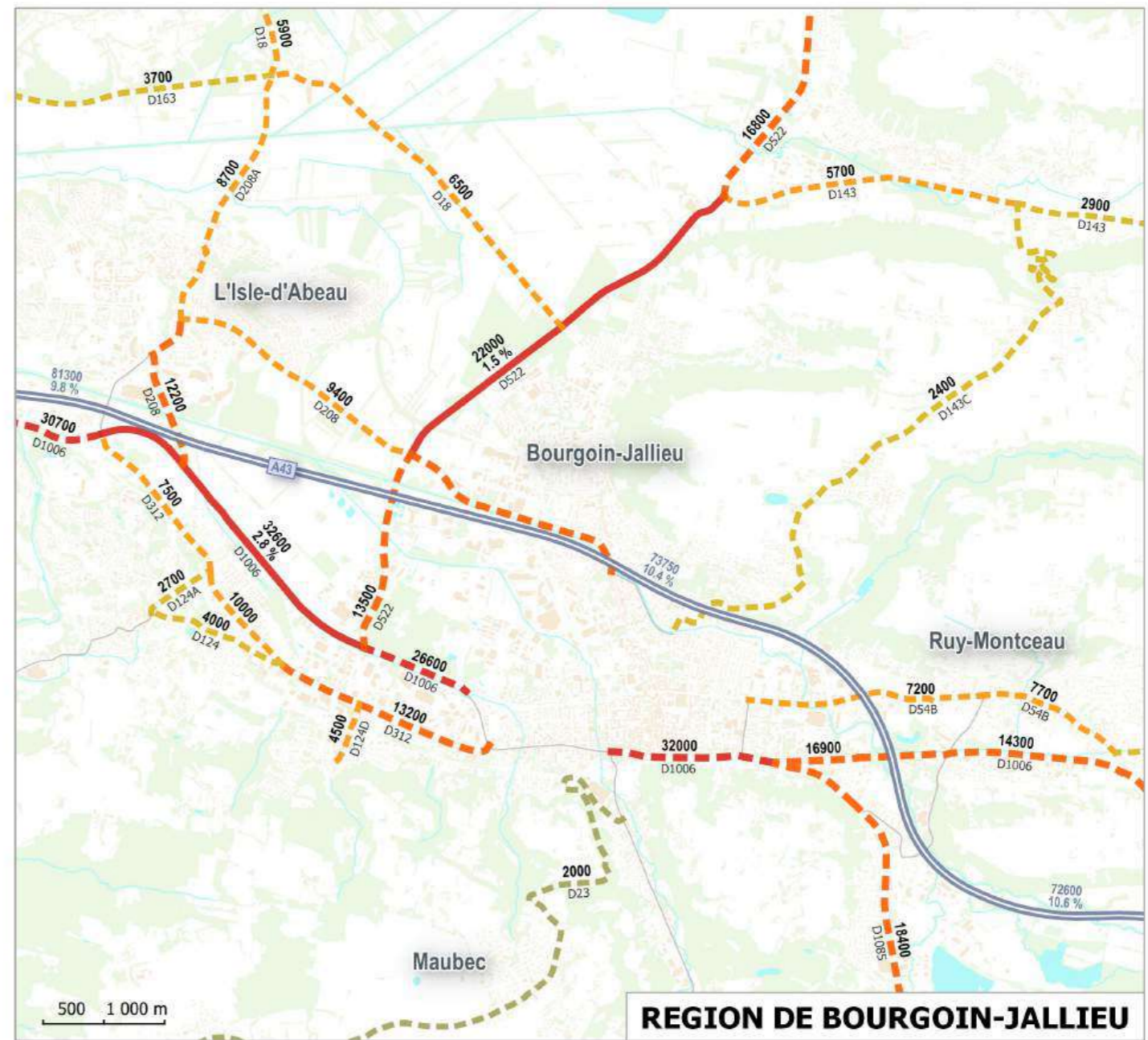
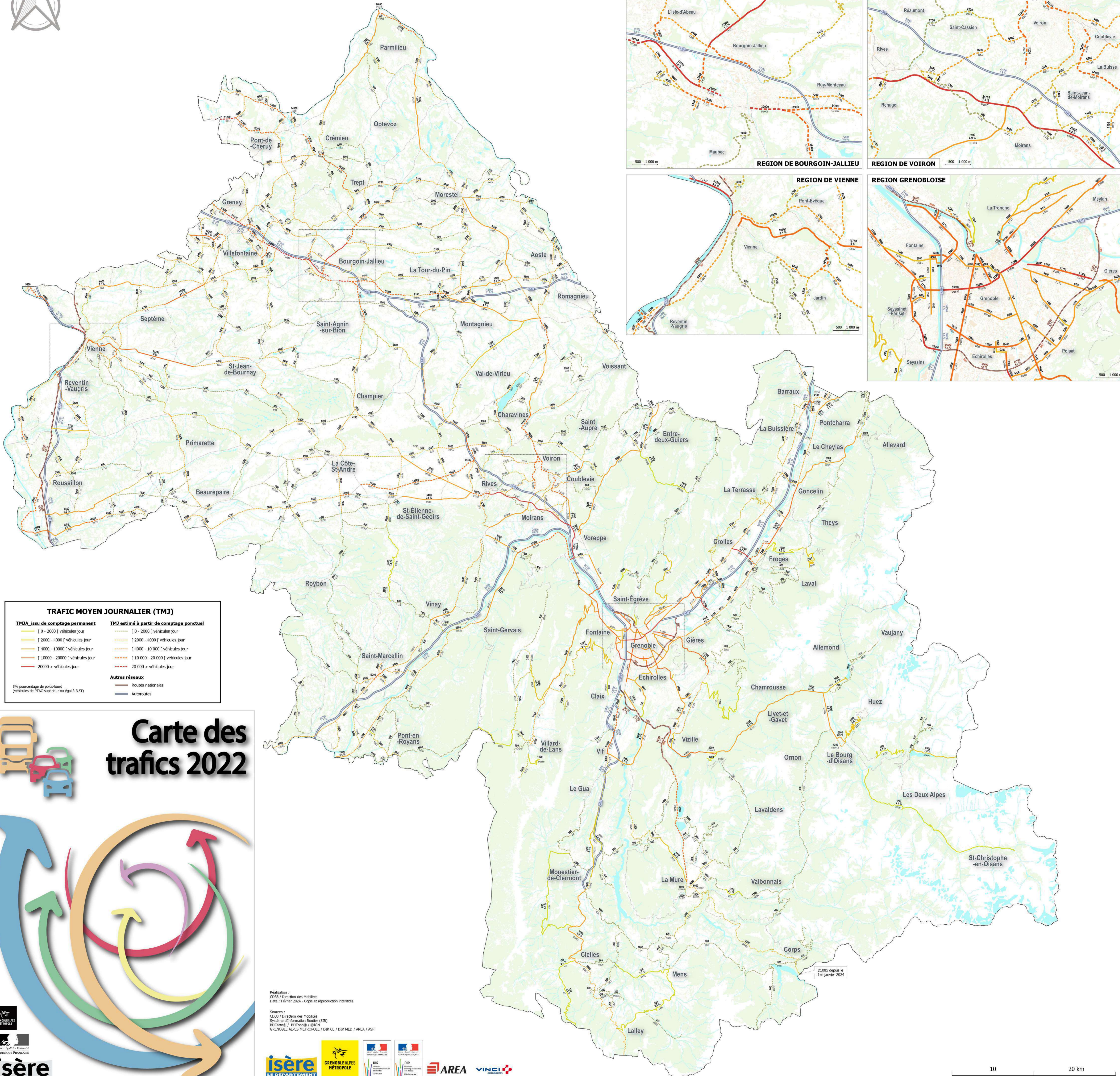
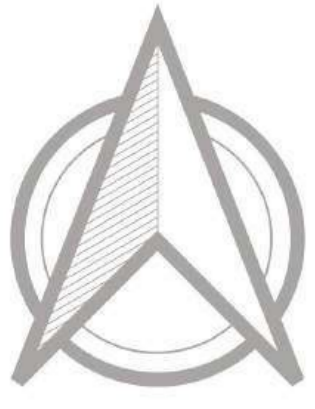
L'APIE, Association Porte de l'Isère Environnement, représente près de 500 adhérents sur le Nord Isère (bassin de la Bourbre). Nous sommes l'association locale de France Nature Environnement sur notre territoire et travaillons étroitement avec notre voisin Lo Parvi sur le territoire de l'île Crémieu. Nous sommes actifs sur la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire, les mobilités douces et le vélo.

Notre association est très favorable au projet de tram + voie cyclable Lyon – Crémieu, qui doit permettre un transfert modal voiture – transports collectifs ou vélo pour les trajets en direction de Lyon.

Nous souhaitons souligner les points suivants :

- **Risque de périurbanisation.** La création de cette liaison tram vers Lyon augmentera la pression forte existante d'urbanisation sur l'île Crémieu et sur les autres zones autour de l'itinéraire. Si non maîtrisé, cela accentuerait encore plus les problèmes d'engorgement routière, notamment de Crémieu, et aboutirait à l'effet contraire de celui escompté (plus de trajets en voiture avec plus de périurbanisation). **La réalisation du tram doit s'accompagner d'une relecture des SCOT pour concentrer la création de logements dans les bourgs reliés par ligne de bus à un futur arrêt du tram, et pour exclure toute urbanisation en dehors des enveloppes urbaines existantes.**
- **Liaisons cyclables.** Nous accueillons très favorablement la création d'une voie cyclable 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 une rationalisation intelligente des investissements et travaux. Nous soulignons l'intérêt
 - de relier cette voie via Crémieu à ViaRhône (par Leyrieu ou Saint Romain de Jallionas)
 - de connecter, à Tignieu, la voie cyclable Lyon-Crémieu à la Voie Verte de la Bourbre avec une continuité de voie verte de La Verpillière jusqu'à la ViaRhôna à Pont de Chéruy.Nous regrettons que la connexion avec la ViaRhôna ne soit pas mentionnée dans le Dossier de Consultation.
Nous considérons que la connexion Voie Verte de la Bourbre – Voie Cyclable Crémieu – Lyon – Via Rhôna est complémentaire au souhait d'un itinéraire cyclable Lyon – Saint Quentin Fallavier – Voie Verte de la Bourbre, afin de desservir les Gares SNCF et les pôles périurbaines le long de la RD1006.
- **Stationnements vélo et accès :** Le dossier de consultation parle des stationnements voiture le long du futur tram, et des enjeux de circulation pour y accéder, par contre il ne parle pas de stationnement vélo. Nous soulignons l'importance de prévoir des

stationnements vélo sécurisés et abrités de la pluie (important pour la durée de vie du vélo, pas uniquement pour le confort) à chaque arrêt du tram, et de sécuriser autant que possible des itinéraires cyclables pour accéder à ces arrêts. L'augmentation du prix des voitures et la volonté d'une mobilité écologique et bénéfique pour la santé amène de plus en plus d'utilisateurs des transports collectifs périurbains à y accéder en vélo. La prise en compte des accès vélos aux arrêts est suggérée sur la carte pages 9 et 31 du Dossier de Concertation. Il nous semble que l'étude détaillée de la sécurisation de ces itinéraires cyclables doit faire partie de l'Avant Projet Détaillé.



TRAFFIC MOYEN JOURNALIER (TMJ)

TMJA issu de comptage permanent	TMJ estimé à partir de comptage ponctuel
[0 - 2000 [véhicules jour	[0 - 2000 [véhicules jour
[2000 - 4000 [véhicules jour	[2000 - 4000 [véhicules jour
[4000 - 10 000 [véhicules jour	[4000 - 10 000 [véhicules jour
[10 000 - 20 000 [véhicules jour	[10 000 - 20 000 [véhicules jour
20 000 > véhicules jour	20 000 > véhicules jour

Autres réseaux

- Routes nationales
- Autoroutes

5% pourcentage de poids-lourd (véhicules de PTAC supérieur ou égal à 3,5T)

Carte des trafics 2022

Réalisation :
CD38 / Direction des Mobilités
Date : Février 2024 - Copie et reproduction interdites

Sources :
CD38 / Direction des Mobilités
Système d'Information Routier (SIR)
BDCartho® / BDTopo® / IGN
GRENOBLE ALPES METROPOLE / DIR CE / DIR MED / AREA / ASF



A yellow speech bubble with a tail pointing downwards and to the left, containing the text 'ANNEXE 2'.

ANNEXE 2

CAHIERS D'ACTEURS



Pour la cité humaine - les droits du piéton

7 rue Major Martin - 69001 LYON

Association déclarée à la Préfecture du Rhône depuis 1975

www.pietons69.e-monsite.com

Date: 4 décembre 2025

Rédacteur : Y. Gascoin

gascoiny1@gmail.com

Tramway Crémieux - Lyon par Meyzieu Concertation Avis et attentes de notre association

Notre association de piétons s'intéresse vivement aux transports collectifs car ils sont le mode naturel d'extension de la marche, au-delà de son rayon d'action pratique.

Aussi ce projet nous convient parfaitement et nous souhaitons l'améliorer, dans l'intérêt général, tout en gardant présent la nécessité de ne pas en augmenter le coût inconsidérément.

Nous devons d'abord féliciter les élus qui, depuis l'arrêt des trains, ont su préserver cette emprise, d'une valeur inestimable. Car ils ont dû faire face, durant la période de "la voiture reine", aux demandes récurrentes de transformation en route, ce qui se serait révélé désastreux car pratiquement irréversible.

Pour le lecteur pressé

Le lecteur pressé pourra se contenter de lire le résumé suivant du présent mémoire. Si besoin, il trouvera des développements sur chacun de ces thèmes dans le corps de ce mémoire :

- **Zones d'évitement.** Pour des raisons d'économie la ligne sera à voie unique avec des zones d'évitement et non pas à double voie, comme le T3. Nous aurions préféré une double voie. Pour préserver l'avenir de la ligne au cas où son trafic augmenterait plus que prévu à plus ou moins long terme, nous recommandons que le nombre de ces zones d'évitement soit plus largement prévu, au moins en acquisitions foncières. Le fait que la ligne se situe en zone majoritairement rurale rend cet objectif relativement peu onéreux.
- **Espacement des stations.** Le projet prévoit des stations assez largement espacées, correspondant à la structuration des zones traversées, ce qui sera le gage d'une bonne vitesse commerciale. La concertation ne manquera pas de demandes pour augmenter leur nombre, chacun souhaitant avoir un arrêt près de sa porte. Nous conseillons au maitre d'œuvre de rester ferme par rapport à ces demandes qui aboutiraient à dégrader la vitesse commerciale.
- **Densification de l'urbanisation autour des stations.** Afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et améliorer la qualité de vie d'un plus grand nombre de personnes et aussi d'assurer la rentabilité de la ligne dans le temps, nous souhaitons que le projet soit accompagné par la révision des plans d'urbanisme sur les communes traversées afin de densifier l'urbanisation autour des stations. Cette évolution serait aussi très sociale en ce sens qu'elle permettrait à un plus grand nombre de personnes de vivre beaucoup plus agréablement que dans la ville dense (immeubles R+6 en continu formant des rues), comme elles le souhaitent.
- **Acquérir le foncier nécessaire.** Le dossier est très timide sur ce point. Nous recommandons au contraire au maitre d'ouvrage de prévoir des acquisitions assez larges pour garantir l'avenir. Ci-dessous, le paragraphe concerné du présent mémoire en fournit deux exemples pertinents. Dans ce but, la déclaration d'utilité publique constitue pour le maitre d'ouvrage une opportunité à ne pas laisser passer.
- **Prise en compte réaliste de la marche dans l'accès aux stations.** Le dossier n'indique pas le rayon retenu pour l'attractivité des stations par la marche. Nous conseillons au maitre d'ouvrage de retenir la valeur de 1 km, soit 15 minutes de marche. Cette dernière valeur est en hausse par rapport aux précédentes estimations, mais elle est plus certaine. En effet, elle a pu être déterminée par un sondage du Sytral effectué pour le projet du métro E (depuis abandonné) auquel nous avons eu accès.

- **Emprunt des voies du tram T3.** Nous regrettons que le dossier soit aussi succinct sur ce point pourtant essentiel. Nous souhaitons que le Crémieux – Lyon n’ait pas d’arrêt sur cette section afin de de satisfaire la majorité des voyageurs qui l’emprunteront jusqu’à son terminus.

Exigences de la voie unique

Bien sûr, nous aurions préféré que l’on opte pour une double voie sur l’intégralité du parcours, dans le prolongement du tram T3, Lyon-Meyzieu. Car c’était le gage d’une ligne garantissant un fonctionnement régulier, des horaires certains et un débit aussi élevé que nécessaire à long terme. Le dossier est regrettablement muet sur cette option.

Nous ne parlons pas de sécurité car, depuis que l’on fait des lignes de chemin de fer à voie unique, les exploitants ont développé de nombreux systèmes efficaces évitant la collision de trains circulant en sens opposés.

Le dossier indique au, § 3.2.2, qu’un certain nombre de voies d’évitement seront aménagées en plusieurs endroits stratégiques, dont les stations. Cette configuration oblige à plafonner l’intervalle entre 2 rames successives, donc la capacité de la ligne à terme. Pour y remédier, nous souhaitons que le nombre de ces zones d’évitement soit largement prévu, au moins en acquisitions foncières, pour préserver l’avenir lointain de la ligne. Le fait que le parcours se situe majoritairement en zone rurale fait que cet objectif est assez facile à atteindre.

La voie unique imposera une gestion très stricte des circulations car les incidents peuvent vite y dégénérer en cascade, demandant ensuite un délai important pour le retour à la normale. Elle limite aussi la fréquence, ce qui peut devenir une lacune si le trafic venait à augmenter à terme au-delà des prévisions, ce qui ne nous étonnerait pas.

Désormais les transmissions radio et l’électronique offrent un champ considérable de possibilités pour la signalisation, en cabine ou au PC, de toutes sortes d’automatismes de sécurité. Par exemple pour l’arrêt d’une rame à l’approche d’un passage à niveau en défaut de fermeture des barrières, comme sur le T3.

Emprunt des voies du tram T3

Il est regrettable que ce point essentiel ne soit traité que superficiellement dans le dossier. Il est cependant indiqué qu’il impacte très fortement les prévisions de fréquentation : celle-ci serait divisée par deux en cas de non continuité jusqu’à Lyon - Part-Dieu.

Il y aura donc 3 lignes à exploiter simultanément sur cette section : l’omnibus T3, et les deux express Rhône-Express et Crémieux-Lyon. Cela demandera donc une adaptation qui nous paraît faisable.

Le dossier n’évoque pas le nombre des arrêts envisagés sur la section. Il semblerait devoir être compris entre Zéro et deux, afin de ne pas pénaliser les nombreux voyageurs allant jusqu’au terminus. Les autres peuvent choisir une station précise par la correspondance au T3 à Meyzieu.

Notre préférence va à zéro arrêt intermédiaire pour satisfaire le plus grand nombre de personnes.

Espacement des stations

La concertation ne manquera pas de demandes pour augmenter le nombre des stations, chacun souhaitant avoir un arrêt près de sa porte. Nous conseillons au maître d’œuvre de rester ferme par rapport à ces demandes car un espacement conséquent est le gage d’une bonne vitesse commerciale. A l’échelle urbaine dense, la ligne C3 des TCL (aujourd’hui TB11) a été dernièrement convertie en tram-bus, avec une réduction du nombre des stations. Bien sûr, il y a eu des protestations mais le résultat est là : les temps de parcours ont été significativement réduits. C’est une réussite.

Dans la pratique, les usagers font toujours l’effort nécessaire pour rejoindre une station dès lors qu’ils ont assurés de prendre une ligne forte, fréquente et rapide.

Densification de l’urbanisation autour des stations

Afin d’optimiser l’utilisation de l’espace et améliorer la qualité de vie d’un plus grand nombre de personnes, nous souhaitons que le projet soit accompagné par la révision des plans d’urbanisme sur la totalité du tracé afin de densifier l’urbanisation autour des stations.

C’est ce qui a été fait avec succès sur le trajet du tram E, Grenoble- Le Fontanil, où les élus (maires notamment), après mûres réflexions, ont finalement accepté une telle densification. De ce fait, de nombreux secteurs pavillonnaires ont été convertis en zones d’immeubles espacés R+2 ou R+3, le plus

souvent avec balcons, afin de garantir à la ligne une fréquentation suffisante, assurant sa rentabilité dans le temps.

Cette évolution serait aussi très sociale en ce sens qu'elle permettrait à un plus grand nombre de personnes de vivre, certes un peu moins bien que dans des logements individuels, mais beaucoup mieux que dans la ville dense (R+6 en continu formant des rues).

Bien sûr il s'agit d'une mesure impopulaire. Les propriétaires des zones de villas y seront radicalement opposés. Mais les élus les plus courageux qui accepteraient de réviser ainsi les plans d'urbanisme auront le mérite de satisfaire de nombreuses familles qui souhaitent quitter la ville dense pour des zones plus aérées, sans avoir les moyens d'acquérir une villa totalement indépendante.

Acquérir le foncier nécessaire

Concernant les acquisitions foncières, nous lisons dans le dossier qu'elles seront "minimisées dans toute la mesure du possible". Nous regrettons que le maitre d'ouvrage se montre aussi frileux en partant battu d'avance par la contestation des riverains et des maires.

En matière d'infrastructures, les réserves foncières ont une valeur inestimable à long terme. Comme on construit pour 100 ans, la déclaration d'utilité publique doit être mise à profit dans ce sens. Un retard de 1 an pour des expropriations est négligeable par rapport à la durée de vie de la ligne. Ce n'est pas tous les jours que le gestionnaire dispose, après une longue procédure, d'une déclaration d'utilité publique ouvrant droit aux expropriations, si nécessaire.

Nous citons à cet effet l'exemple du SYTRAL qui, après avoir longtemps évité les expropriations, vient de changer de politique en y ayant recours, ponctuellement mais très efficacement, sur les nouvelles lignes (BHNS Lyon Part-Dieu – Sept chemins, tram TEOL). Cela prendra peut-être un an de plus, mais ces rues ainsi ponctuellement alignées seront bien plus "nettes". Nous exhortons la Région à faire de même. Nous garantissons qu'elle n'aura pas à le regretter, même si cela lui prend du temps pour convaincre les maires concernés, comme ce fut les cas à Grenoble : ils ont compris où était l'intérêt général.

Pour le tram Grenoble – Le Fontanil, évoqué ci-dessus, le maitre d'ouvrage n'a pas hésité à procéder à quelques acquisitions foncières, soigneusement définies, pour faire sauter quelques " points durs". Le résultat est à la hauteur.

En voici un autre exemple. Sur le réseau français d'autoroutes, construit pour l'essentiel dans une période d'augmentation rapide du trafic, les acquisitions foncières ont été prévues largement, le plus souvent. D'autant plus que leur coût est modeste par rapport à l'ensemble de travaux. Cette politique s'est avérée pertinente à long terme. Ces réservations ont pu être utilisées plus tard, lorsque le besoin s'en est fait sentir, par exemple pour des élargissements (de 2 X 2 à 2 X 3 voies) ou des extensions de gares de péage.

Nous souhaitons donc que le maitre d'oeuvre prévoie des acquisitions assez larges pour garantir l'avenir. Dans ce but, la déclaration d'utilité publique, obtenue à l'issue d'une longue procédure mais pour une durée limitée, constitue pour le maitre d'ouvrage une opportunité à ne pas manquer.

Prise en compte réaliste de la marche dans l'accès aux stations

La marche a été ringardisée pendant plus de 40 ans du fait de la prééminence écrasante de la voiture, plus confortable et rapide, effectuant le porte à porte, avant que la saturation des villes, en stationnement et circulation, ne vienne progressivement raboter ces avantages.

Sous l'effet des simulateurs de trajet à pied, les usagers de la ville prennent progressivement conscience que la marche leur permet d'aller plus vite et plus loin qu'ils ne le pensaient.

La vitesse usuelle du piéton est de 4 km/h environ, soit 70 m par minute.

Le dossier indique (p.36) que "la fréquentation de la ligne repose sur une modélisation prenant en compte divers paramètres". Bien que non cité, le choix du rayon d'influence des stations par la marche est l'un de ces paramètres. Nous ne connaissons pas la valeur ici retenue. Assez souvent, ce rayon est fixé vers 500 m ou 700 m. Nous conseillons au maitre d'ouvrage de retenir la valeur plus certaine de 1 km, soit 15 minutes de marche. Cette dernière valeur est en hausse par rapport aux précédentes estimations, mais elle est plus certaine. En effet, elle a pu être déterminée par un sondage du Sytral effectué pour le projet du métro E (depuis abandonné) auquel nous avons eu accès.



Pour la cité humaine - les droits du piéton

7 rue Major Martin - 69001 LYON

Association déclarée à la Préfecture du Rhône depuis 1975

www.pietons69.e-monsite.com

Date :

18 décembre 2025

Rédacteur :

Y. Gascoin

gascoiny1@gmail.com

Tramway Crémieu - Lyon par Meyzieu Concertation Complément à notre avis du 4 décembre 2005

Le présent complément est relatif à l'emprunt des voies du tram T3 par le Crémieu - Lyon. Sur ce sujet, nous rappelons le texte de notre avis du 4 décembre 2005 :

« **Emprunt des voies du tram T3**

Il est regrettable que ce point essentiel ne soit traité que superficiellement dans le dossier de concertation. Il est seulement indiqué qu'il impacte très fortement les prévisions de fréquentation : celle-ci serait divisée par deux en cas de non continuité jusqu'à Lyon - Part-Dieu.

Sur cette section, il y aura donc 3 lignes à exploiter simultanément : le T3, le Rhônexpress et le Crémieu - Lyon. Cela demandera une adaptation qui nous paraît faisable.

Le dossier n'évoque pas le nombre des arrêts envisagés sur la section terminale. Il semblerait devoir être compris entre Zéro et deux, afin de ne pas pénaliser les nombreux voyageurs allant jusqu'au terminus. Les autres pourront choisir une station précise par la correspondance au T3 à Meyzieu.

Notre préférence va à zéro arrêt intermédiaire pour satisfaire le plus grand nombre de personnes. »

Préférence pour un tram express

Le dossier de concertation indique un temps de trajet total de moins d'une heure. Pour tenir ce temps, il faut probablement "sauter" quelques arrêts de la section terminale.

Il est certain que la majorité des voyageurs ira jusqu'à la Part-Dieu. Dès lors, il faut les prendre en compte avec des rames express.

Sur cette section on aurait un omnibus, le T3, et deux express, le Rhônexpress et le Crémieu-Lyon. Soit une charge importante, notamment en raison de la fréquence assez élevée du T3.

Comment remplir cet objectif ?

Évidemment, pour bien fonctionner les express doivent doubler par endroits les omnibus sur une 3ème voie localisée, en gare ou en section courante. Ce dont ne dispose pas la ligne Meyzieu- Lyon.

Aussi nous proposons de créer deux ou trois zones de dépassement en procédant à des acquisitions foncières, aux endroits les plus judicieux, là où le foncier est le moins dense et le moins cher.

Rien ne s'oppose à ce que ces créations soient incorporées au projet du Crémieu - Lyon car le tout forme un projet fonctionnel et cohérent. La DUP serait donc prononcée en conséquence. C'est une occasion unique, à ne pas laisser passer.

Bien sûr que les acquisitions pour utilité publique, donc par voie d'expropriation si nécessaire, ne sont pas populaires. Les élus locaux prennent souvent le parti de leurs administrés impactés. Mais, comme on travaille pour l'avenir, il faut aussi avoir le courage de s'en donner les moyens.

§ § § § § § § §

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@mobilités-douces.fr

Site internet

<https://mobilités-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-Jamezieu 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 multimodale (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, Choezeau, 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](#)



Cahier d'acteur

Point de vue de l'association **Lyon Crémieu PARFER** sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, sur l'ancien chemin de fer de l'Est de Lyon (CFEL).

Depuis 2001, en amont de la fin de l'exploitation du CFEL en 2003, le Collectif PARFER créé par des élus et des associations s'est mobilisé pour une réutilisation du chemin de fer pour y aménager un transport en commun de type tram-train afin de relier le nord du Nord-Isère à la métropole lyonnaise; l'agglomération Pointoise est à 25 km à vol d'oiseau de Lyon. Malgré les nombreuses études commandées par le conseil général de l'Isère (TTK/PTV - 2004, TRANSETTUDE - 2007, KPMG - 2009, INDDIGO - 2010, SYSTRA - 2013), il fallut attendre la loi NOTRe du 7 août 2015 pour que la compétence des transports soit confiée à la Région Auvergne-Rhône-Alpes. Le projet a pu prendre forme quelques années plus tard par la mise en place d'un comité de pilotage le 19 décembre 2019, puis le recrutement du bureau d'études EGIS Rail pour compiler et actualiser les précédentes études en mettant en évidence le projet de tramway, en prolongation du T3 actuellement exploité par SYTRAL Mobilités, sur la partie du CFEL non encore aménagée entre Meyzieu ZI et Crémieu (le restant des 124 km de voies ayant été déclassé en 2003 par décret ministériel). Face aux autres alternatives décrites au chapitre 4 du dossier de concertation (DC) le projet d'un tramway sans rupture de charge est en parfaite adéquation à nos attentes pour tous les bénéfices listés au chapitre 2.4 du DC. Le projet d'un tramway répond aux enjeux climatiques, environnementaux, la sobriété énergétique, la réduction de la place de la voiture en ville (ZFE de la métropole de Lyon), réduit la pollution qui nuit à la santé, améliore le pouvoir d'achat. Notre slogan :



Association

LYON - CRÉMIEU
PARFER 

<http://lyon-cremieu-parfer.fr>

Obtenir, sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), la réalisation du prolongement du tram T3 de Meyzieu ZI jusqu'à Crémieu, permettant ainsi d'améliorer dans les 2 sens les déplacements entre le Nord-Isère et l'agglomération lyonnaise. Elle permettra une sensible diminution du budget déplacement des ménages et participera à la protection de l'environnement (baisse des émissions de CO2 et de polluants des moteurs thermiques).

Siège social :

Association Lyon Crémieu
PARFER
Mairie de Pont de Chérury
22 rue de la République
38230 Pont de Chérury

Messagerie :
lcparfer@gmail.com



- Notre avis sur le dossier de concertation

Nous pouvons féliciter le travail accompli par le service transports de la Région Auvergne Rhône Alpes et ses partenaires qui nous amènent aujourd'hui à cette étape importante de concertation préalable. Les éléments qui suivent permettent de compléter ce travail et de proposer des pistes d'améliorations ou de réflexions.

Le dossier de concertation répond à de nombreuses questions ; l'opportunité du projet (chapitre 2 p16 à p29), le choix du mode tramway sans rupture de charge (alternatives p54 et p55), mais sans aller dans les détails sur le choix du terminus à Crémieu (p42), de plans précis des futures stations même si provisoires, une ébauche de l'itinéraire cyclable, les lignes de bus de rabattement vers les stations, l'intégration du projet à son environnement même si comme indiqué ces études seront approfondies à l'issue de la concertation ; en toute évidence des questions allant dans ce sens seront posées lors de la concertation. On peut également regretter de ne pas trouver de précisions sur la gouvernance, la tarification, ou les éléments d'un engagement ferme des partenaires pour sécuriser la réalisation du projet.

- Nos suggestions sur le projet
 - Réviser la DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise de 2015 (ou autre document de planification de l'Etat du SERM p34) pour inscrire le projet de tramway Lyon Crémieu afin d'avoir une même dynamique que pour le projet d'EPR2 de Bugey : projet annoncé par le gouvernement en février 2022, débat public réalisée au 1^{er} semestre 2025, décision de poursuivre le projet fin septembre 2025, lancement des travaux en 2027.
 - **fixer et réduire** les délais de réalisation du projet de tramway Lyon Meyzieu Crémieu précédemment annoncés pour 2027 puis 2030 et à présent « à l'horizon 2032 ».
 - Le budget d'investissement de 250 M€ a sensiblement augmenté ces 4 dernières années. La présentation détaillée des grands chapitres de ce montant est nécessaire à sa compréhension.
 - Rappeler les objectifs chiffrés du SDADDET et des PCAET, comme celui de la CC LYSED qui prévoit pour le transport une diminution de 38% des émissions de gaz à effet de serre à horizon du 4^{ème} budget carbone 2029-2033 (97% d'ici 2050) <https://www.lysed.fr/plan-climat-air-energie/ateliers> (Stratégie). En complément des p17 et p28 du DC.
 - Equiper les parkings d'ombrières solaires pour produire de l'énergie renouvelable et l'autoconsommer. L'ensemble des parkings des 6 nouvelles stations totaliserait près de 2 600 places et permettrait d'installer une dizaine de mégawatt-crête. La nuit sur les parkings, un éclairage (basse consommation) est nécessaire pour la sécurité des usagers.
 - Mettre en œuvre des solutions de covoiturage innovantes afin de limiter l'usage de la voiture pour rejoindre les gares ; avec par exemple des nouvelles lignes de type Lane (Ecov) ou des applications comme Covoit'ici couplés au système de billetterie.
 - Prévoir une tarification multimodale couplée à l'offre de SYTRAL Mobilités.
 - Clarifier la gouvernance des liaisons transverses par bus ou autres modes de transports permettant aux usagers de rejoindre la ligne de tramway Lyon Meyzieu Crémieu.



- Au sein des SCoT BRD (Boucle du Rhône en Dauphiné) et BUCOPA (Bugey, Côtière et Plaine de l'Ain) mettre en place un Plan De Mobilités (PDM) ou Simplifié (PDMS) pour cadrer l'organisation des mobilités, pour les flux de personnes comme de marchandises. Référence CEREMA : <https://outil2amenagement.cerema.fr/outils/plan-mobilite-pdm-et-plan-local-mobilite-plm>
- Les données de déplacements journaliers présentées en p21 sont anciennes (2015) ; afin de produire des données fines et régulièrement actualisées utiliser l'IA et les Big Data (mobiles) ou vidéo en ajoutant des stations de comptage permanent sur les axes principaux : D75 (Crémieu), D55 (axes Saint Romain de Jalionas, Chavanoz, Loyettes), D517 (axe Pont de Chéruy, Charvieu), D302 (contournement Janneyrias, Pusignan). Référence « La route en direct » du département de l'Isère <https://www.isere.fr/routes-mobilites/la-route-en-direct>.
- Pour le transport de marchandises tout le long de la ligne ; explorer des solutions de tram-fret aux heures creuses entre les centres de logistiques et les entreprises / commerces pour moins de poids lourds sur les routes (ex : relier Leclerc Tignieu/Charvieu à Socara de Pusignan).
- Aménager les gares avec des services de proximité (ateliers de réparation vélo, coworking, services publiques...) tout en favorisant l'économie locale par la vente de produits du territoire. En rappel les webinaires de 2021 et 2022 : Les jeudis du SMT AML : l'intermodalité en « mode pratique » (<https://www.smtaml.fr/actualites/les-jeudis-du-smt-aml-lintermodalite-en-mode-pratique>).
- Réserver la possibilité d'augmenter la longueur des quais pour permettre l'utilisation dans le futur de rames plus capacitaires.
- Voir la possibilité de mutualiser le site de maintenance et de remise du matériel roulant avec celui de SYTRAL Mobilités situé à Meyzieu (le nouveau site de Gerland aura une capacité de 44 rames de 43 mètres, avec une possible extension de 22 rames supplémentaires).
- En amont du passage sous la D302 raccorder l'extension de la ligne aux rails du Rhône Express afin de faciliter son insertion (et son exploitation) et ainsi libérer le passage pour la piste cyclable arrivant de Pusignan. Voir p39 du DC.
- Eviter la création de certaines intersections en réaménageant certains chemins agricoles ou communaux, des nouvelles voiries passant sur le CFEL ayant pris place après l'arrêt de son exploitation.
- Suite à la concertation préalable, intégrer autant que possible lors des phases d'études et de travaux les attentes des usagers exprimées lors de la concertation.
- Entre l'étape de concertation préalable et l'enquête publique (p56 calendrier), mettre en place une concertation continue avec les associations et les acteurs du territoire. En lien avec les PCAET et les SCoT, organiser des réunions d'informations et des ateliers participatifs.

Cahier d'acteur

Le point de vue de l'**Association Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné** sur le projet de liaison Crémieu-Lyon :

Notre association intervient depuis sa création en 2018 sur la plupart des thématiques liées au développement du territoire des 2 communautés de communes des Balcons du Dauphiné et LYSED. Elle s'est plus particulièrement investie dans la transition écologique, avec un focus sur la mobilité, et est partenaire des 2 communautés de communes dans les instances suivantes : groupe de travail climat et comité des partenaires mobilité des Balcons du Dauphiné, comité technique et comité de pilotage du PCAET LYSED.

Elle a apporté des contributions concrètes sur l'usage au quotidien du vélo lors des phases d'élaboration du schéma directeur des mobilités actives (SMDA) de LYSED (phases diagnostic, stratégie et plan d'action). Elle a dans ce cadre [mis en ligne une carte](#) recensant les cheminements existants, les pôles générateurs de déplacement et proposant des cheminements cyclables à réaliser pour notamment rejoindre les stations du futur tram depuis chacune des communes de LYSED. **Nous développons ce thème du rabattement vélo vers les stations dans la 2^{ème} partie de ce cahier d'acteur.**

Notre association apporte depuis sa création son soutien à la réalisation de cette liaison en tram Crémieu-Lyon qui doit permettre de :

- Baisser les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le niveau de pollution de l'air,
- Diminuer les temps de trajets pendulaires entre le territoire et la métropole lyonnaise,
- Faciliter l'embauche de salariés pour des compétences difficiles à trouver localement,
- Faciliter le tourisme sur le territoire.

Cette réalisation sera à notre avis une réussite si les conditions suivantes sont remplies :

- Une maîtrise du foncier passant notamment par une révision du SCoT et des PLU des communes concernées, en intégrant les autres grands projets prévus (2 EPR2, liaison Lyon-Turin, gazoduc hydrogène),
- Une amplitude journalière suffisante des rames dans les 2 sens, y compris le week-end, pour permettre un large usage de ce tram (domicile-travail dans les 2 sens, domicile-école/université vers l'extérieur du territoire et en interne au territoire, culture, loisirs, tourisme vers notre territoire, santé),
- Le tracé de la liaison cyclable associé au tram devra permettre de faciliter les liaisons internes vélo, notamment au sein de l'agglomération pontoise.



Permettre aux habitants de la Boucle du Rhône en Dauphiné (communautés de communes des Balcons du Dauphiné et de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné) d'être plus impliqués dans la vie publique de ce territoire et associés aux décisions publiques qui y sont prises :

- Démocratie participative,
- Veille citoyenne sur les dossiers en lien avec le développement du territoire,
- Information, sensibilisation et mobilisation des habitants sur les actions qui apparaissent contraires à l'intérêt général et sur celles nécessitant un dialogue public préalable.

Siège social de l'association :
Mairie de Tignieu-Jamezieu

Messagerie :

contact@veille-citoyenne-brd.fr

Site internet :

<https://www.veille-citoyenne-brd.fr>

Tél : 06 10 91 38 75

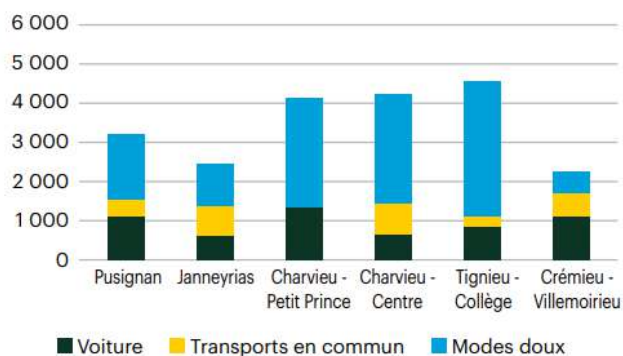


FOCUS DE NOTRE ASSOCIATION SUR LES RABATTEMENTS VELO VERS LES STATIONS DU TRAM

1 - NOTRE CONSTAT

1.1 - Prévisions de fréquentation par mode

Nombre de montées et descentes aux stations, par jour.



Les prévisions de fréquentation de chaque station par mode d'arrivée/départ (voiture, transports en commun, modes doux), indiquées à la page 41 du document de concertation préalable, nous amènent les commentaires suivants :

- Une part prépondérante de fréquentation en mode doux, en particulier pour les stations de l'agglomération pontoise (Charvieu - Petit Prince, Charvieu - Centre et Tignieu - Collège,
- Une part minoritaire de la fréquentation voiture,
- Ces parts modales nous semblent ambitieuses, mais possibles pour autant que le nécessaire soit fait pour que la part modale mode doux soit respectée,

- Une attractivité insuffisante de ces modes doux impliquerait une forte augmentation de la fréquentation des stations en voiture avec toutes les conséquences connues : stationnement sauvage, embouteillage notamment sur Crémieu et sur l'agglomération pontoise. Ces risques ont fait l'objet de nombreuses questions lors de la réunion publique d'ouverture de Crémieu du 24 novembre.

1.2 - Prise en charge des aménagements vélo

Ces aménagements ne seront pas inclus dans la réalisation du lot porté par la Région (tram, itinéraire cyclable le long de la voie, parkings voitures de chaque station). Ils seront à la charge des collectivités locales (communes et communautés de communes) en lien avec leur schéma directeur cyclable / mobilités actives.

1.3 - Options retenues pour les aménagements vélo

1.3.1 - Communauté de communes des Balcons du Dauphiné

- La Communauté de communes a pris la compétence mobilité,
- Elle possède une équipe salarié dédiée à la mobilité,
- Elle a validé en mai 2024 un "schéma d'accès vélo" qui intègre notamment des rabattements vélo sur les stations de Crémieu-Villemoirieu et Tignieu-Collège depuis les communes environnantes,
- Elle a mis en place un service de location de longue durée de VAE (1 à 12 mois).

1.3.2 - Communauté de communes LYSED

- Un schéma directeur des mobilités actives a été lancé en lien avec le PCAET,
- Sa stratégie a été validée en janvier 2024 :

"Le Schéma Directeur des Mobilités Actives a pour objectifs :

- **Objectif n°1 : Relier des communes-membres, notamment :**
 - Relier Vilette d'Anthon à Janneyrias
 - Relier Vilette d'Anthon à Pont de Chérucy via Charvieu-Chavagneux
 - Améliorer la liaison Anthon – Pont de Chérucy via Chavanoz
- **Objectif n°2 : Prévoir des pistes cyclables pour accéder aux futures gares de tram et les relier entre-elles**
- **Objectif n°3 : Assurer l'accès aux collèges et lycées, aux zones d'activités et commerciales de taille importante et aux installations sportives fréquentées par un public intercommunal depuis toutes les communes."**
- Le plan d'action n'est toujours pas validé (il aurait dû l'être fin 2024/début 2025),
- Aucun salarié dédié à la mobilité (la Communauté de communes a annulé la prise en charge par l'ADEME pendant 3 ans d'un chargé de mission vélo),
- La Communauté de communes a mis en place une aide à l'achat de vélo.

1.3.3 - Zone de chalandise vélo retenue pour le rabattement vélo dans le document de concertation

La zone de chalandise retenue par la Région pour le vélo dans le document de concertation (page 40) est de 10 mn, ce qui correspond à une isodistance de 2,5 km à 15 km/h. Cette zone couvre une population de 32 400 habitants (selon les résultats de l'application [Smappen.fr](https://smappen.fr)).



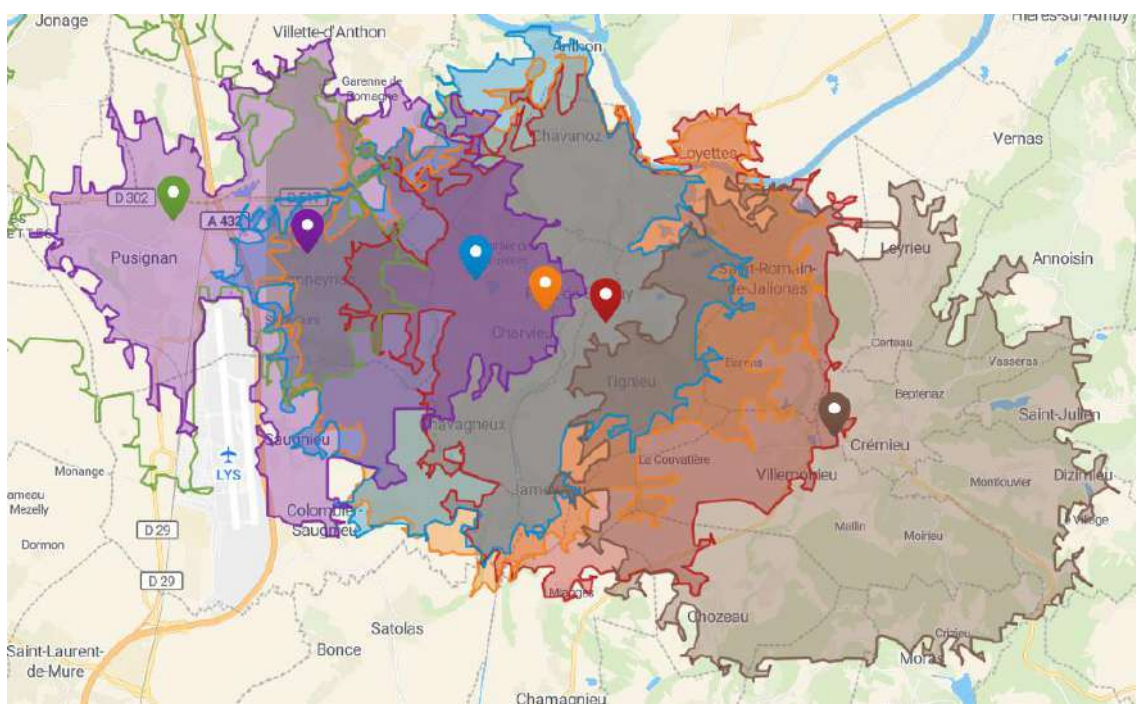
1.3.4 - Etude rabattement menée par le SYMBORD

Le SYMBORD, en charge de la gestion du SCoT qui couvre les 2 communautés de communes, avait prévu de lancer il y a plus d'1an une étude sur les rabattements vers les stations du tram. Selon nos informations (notre association devait faire partie du comité de pilotage de cette étude), cette étude a été abandonnée. Nous le regrettons car elle aurait permis d'avoir une approche locale coordonnée entre toutes les collectivités concernées par ces rabattements.

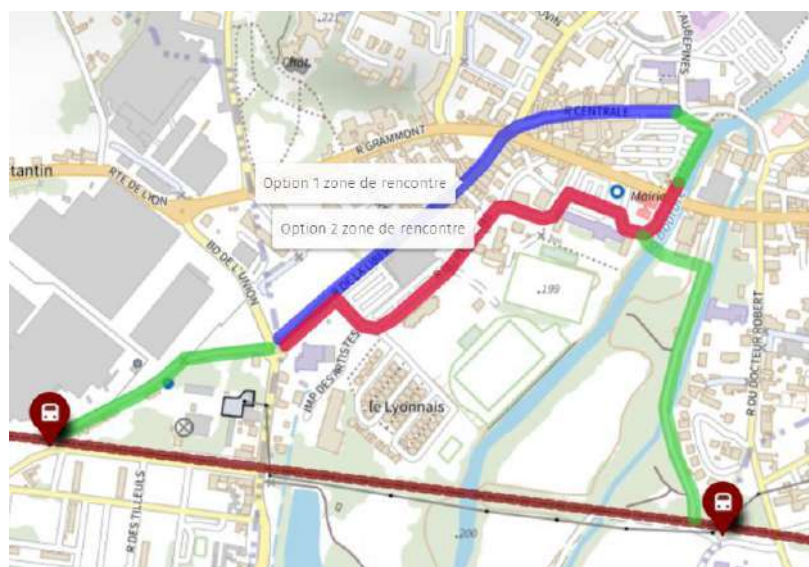
2 - NOS PROPOSITIONS

2.1 - Etendre la zone de chalandise vélo à 6 km

- Cette distance est tout à fait envisageable pour cette partie du territoire pratiquement sans relief (à part l'est de Crémieu), ce d'autant plus avec le développement de l'usage des vélos à assistance électrique (VAE) qui permet moins de fatigue et une vitesse moyenne de 20 km/h,
- Cette distance est celle retenue par les Balcons du Dauphiné et par LYSED,
- Elle permet de pratiquement doubler la zone de chalandise vélo de 32 400 à 63 700 habitants (source application [Smappen.fr](https://smappen.fr)).



2.2 - Envisager de dévier le tracé de l'itinéraire cyclable le long de la voie au centre de l'agglomération pontoise



- Les rabattements vélo vers les stations du tram depuis les communes de Pont de Chéry et Chavagnieu sont complexes en fonction notamment de la traversée de la D517,
- Les lycéens de Tignieu-Jamezieu voulant se rendre à vélo aux 2 lycées de Pont de Chéry se heurtent également à la traversée de la Bourbre et de la D517,
- Il nous semble pertinent d'étudier s'il ne serait pas intéressant de dévier le tracé de l'itinéraire cyclable pour faciliter ces rabattements et liaisons inter-communes : nous avons proposé la solution ci-contre consistant à installer la passerelle vélo sur la Bourbre plus au nord et à créer une zone de rencontre dans Pont de Chéry.



2.3 - Prise en compte de l'absence de culture vélo pour son usage au quotidien sur notre territoire

- La part modale de la voiture pour les déplacements domicile-travail est proche de 90 % et la part modale vélo est inférieure à 1 % (page 60 du dossier de concertation préalable)
- Il en résulte une absence de culture vélo pour son usage au quotidien sur notre territoire et une forte réticence pour beaucoup à utiliser le vélo pour des problèmes de sécurité. De plus les trajets domicile-travail ont lieu de nuit en période hivernale, ce qui rend indispensable que les conditions de sécurité soient maximales.
- Nos propositions :
 - Les services spécialisés de la Région devront s'assurer que les itinéraires de rabattement vélo proposés par les collectivités locales permettent de garantir un niveau suffisant de sécurité,
 - Ces mêmes services vérifieront que ces itinéraires de rabattement proposés sont en adéquation avec les taux de part modale vélo prévus pour l'accès aux stations,
 - Des campagnes de sensibilisation / communication seront menées bien en amont de la mise en service du tram. Ces campagnes devront toucher aussi bien des pratiquants vélo potentiels (collégiens/lycéens, salariés, ...) que les automobilistes,
 - Des services vélo seront créés sur des lieux à définir : système de vélos en libre-service (VLS), stations de réparation pour vélo en libre-service.

2-4 - Anticipation des actions à mener par les collectivités locales pour la mise en place des rabattements vélo

2.4.1 - Financement des travaux

- Les financements nécessaires à la réalisation d'itinéraires de rabattements vélo peuvent être conséquents pour permettre d'obtenir des conditions de sécurité suffisantes pour les usagers (notamment pour les pistes cyclables en site propre),
- Il nous semble nécessaire que les élus du territoire (communautés de communes et communes) planifient ces travaux et leur financement au plus tôt dès le début de la prochaine mandature 2026 - 2032, de manière à ce que ces rabattements soient opérationnel au plus tard à la mise en service du tram.

2.4.2 - Révision des documents d'urbanisme

- Nous avons pu constater que certains PLU en vigueur ou en cours de révision ne font pas référence à l'arrivée du tram,
- Il nous semble important que ce projet soit intégré aux documents d'urbanisme dès que la Région aura pris sa décision de donner une suite favorable à ce projet dans les 3 prochains mois.

Cahier d'acteur

Pour un tramway utile, soutenable et concerté :

L'association *Villemoirieu Demain*, engagée dans la vie locale et la concertation citoyenne, souhaite contribuer au débat public sur l'arrivée du tramway à Crémieu et Villemoirieu. Cette contribution s'appuie sur les échanges avec les habitants lors de la réunion de préparation le 24 octobre à Villemoirieu, les constats partagés lors de réunions publiques, et une volonté commune de faire de ce projet une réussite territoriale.

Le projet de tramway représente une opportunité structurante pour la polarité Villemoirieu / Crémieu et l'ensemble du Nord Isère d'adaptation face aux mutations profondes induites par les grands projets en cours (EPR2, pont sur le Rhône, nouvelles usines). Il promet une amélioration concrète du quotidien grâce à une mobilité plus fluide, une réduction du trafic routier, et un accès facilité à l'agglomération lyonnaise sans voiture. Il favorise la transition de notre société vers les mobilités actives (vélo, marche), soutient un urbanisme maîtrisé autour des stations, et renforce l'attractivité résidentielle des communes concernées. À l'échelle élargie, il désengorge les axes saturés, facilite l'accès aux pôles économiques majeurs (Plaine Saint-Exupéry, PIPA, Bugey), et contribue à la transition écologique par la réduction des émissions de gaz à effets de serre de nos modes de mobilité. Enfin, il s'inscrit dans une logique d'intermodalité, de décongestion métropolitaine et d'équité territoriale, en intégrant pleinement les territoires périurbains dans la dynamique régionale.

À l'échelle de la polarité Crémieu / Villemoirieu, plusieurs préoccupations ont été exprimées par les habitants. La D75, axe routier prioritaire, divise la commune de Villemoirieu et présente un danger avéré, notamment au niveau du rond-point des pompiers et la descente de Bienassis. Ce point de fracture territoriale est d'autant plus préoccupant que les grands projets en cours vont accentuer le trafic sur cet axe, sans perspective claire de diminution. Les habitants redoutent une aggravation de la circulation, avec des conséquences directes sur la qualité de vie par de nouvelles nuisances, la sécurité et la cohésion du territoire.

L'association soutient le projet de tramway sous réserve de plusieurs engagements concrets :

- **Sécurisation de la D75** : requalification du rond-point des pompiers, aménagements pour piétons et cyclistes, dispositifs de réduction de vitesse en amont et aval de l'entrée de la polarité.
- **Mobilités actives et report modal** : financement de pistes cyclables complémentaires, sensibilisation au covoiturage, réduction au maximum de l'emprise des parkings.
- **Stationnement responsable** : parkings perméables, équipés d'ombrières photovoltaïques, sans impact sur les terres agricoles, notamment biologiques.
- **Transparence et intermodalité** : clarification des compétences entre Région et intercommunalité pour les dessertes en bus, renforcement du maillage autour des gares.
- **Études de flux et simulations** : publication des hypothèses EGIS, prise en compte des établissements scolaires dans les modélisations, impact sur les circuits de ramassage, partage des analyses de flux routiers sur la polarité.
- **Impacts sociaux et économiques** : anticipation des effets sur le foncier, les services publics (éducation, santé, sécurité), et le développement économique local. Engagement des élus à partager en transparence les décisions déjà actées avant les élections municipales.



Villemoirieu Demain

Association de loi 1901 fondée en Mars 2025.

Notre raison d'être :
Développer la démocratie locale tout en ayant un rôle d'éducation populaire.

Nos ambitions :
Encourager la mobilisation et l'expression citoyenne sur les sujets qui concernent la vie de Villemoirieu.

S'inscrire dans la vie locale dans un soucis permanent de respect mutuel et des différences de chacun(e).

Faire entendre la voix des citoyens auprès des élus, associations, collectivités voisines.

Débattre, informer, sensibiliser face aux grands projets du territoire.

Soutenir le développement de l'économie sociale et solidaire, s'engager pour la préservation de l'environnement.

Coordonnées :
www.villemoirieu-demain.fr
Contact@villemoirieu-demain.fr

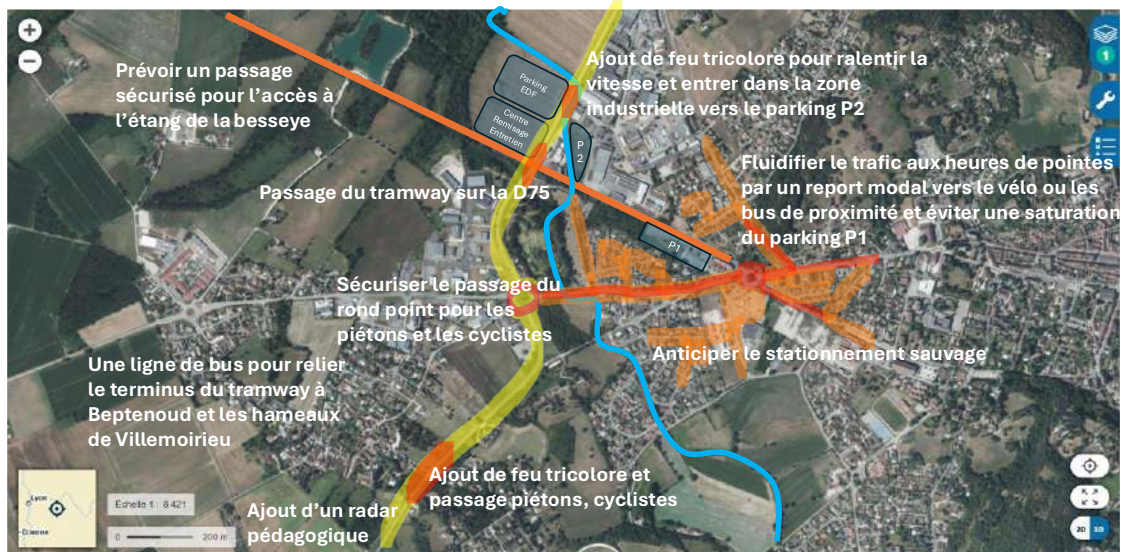


Orientation aménagement du territoire et report modal :

Nous soutenons l'opportunité de développement de tramway sous réserve :

- Que l'état, le département et les collectivités locales, Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné et communes de Crémieu et Villemoirieu fassent le nécessaire pour permettre la réduction de vitesse et le franchissement de la D75 en toute sécurité pour les piétons et cyclistes au niveau du rond-point des pompiers en complément du croisement du tramway prévu au niveau de la voie de chemin de fer de la CFEL. Cela ouvre la question du financement et de la modification du giratoire (en rond-point à la hollandaise ou autres solutions techniques sécurisants sa traversée) et ajout de feux tricolores et radars pédagogiques en amont et aval du giratoire pour forcer la réduction de vitesse des automobilistes et camions. Notamment au niveau de l'entrée de la polarité au niveau du stop de la descente de la rue de Bienassis et du croisement avec la rue de la chapelle en provenance de Beptenoud.

Impacts tramway sur Villemoirieu / Crémieu



- Que l'état, La Région, le département, la communauté de commune aident les communes de la polarité pour financer le développement de pistes cyclables complémentaires au schéma de mobilité engagé par la communauté de commune pour permettre un report modal vers le vélo beaucoup plus fortement qu'aujourd'hui, ce qui permettra de réduire au maximum l'emprise au sol des parkings. Pouvons-nous obtenir un engagement des élus locaux à sensibiliser la population au développement du covoiturage et à soutenir le développement de pistes cyclables sur la polarité dans le cadre des programmes de politiques locales de la campagne des municipales à venir en 2026 ?
- Que les parkings soient perméables, équipés d'ombrières photovoltaïques et sans influence sur les terres agricoles cultivées à proximité avec une attention plus particulière sur les terres agricoles cultivées en agriculture biologique. Pourquoi la région ne communique pas dans le cadre du débat sur les emplacements des parkings abordés et validés avec les élus locaux ? (Cf communication de la mairie de Saint Romain de Jalionas du rapport du COPIL Elargi du 7/10/25 [73693c_7b4e1ce8d4604c16bf91fb94b1dfe8c4.pdf](https://www.saintromaindejalionas.fr/IMG/pdf/73693c_7b4e1ce8d4604c16bf91fb94b1dfe8c4.pdf) et communication sur site internet de la mairie de Villemoirieu)
- Que le dimensionnement et l'emplacement des parkings ne soient pas la cause de bouchons à l'entrée de Crémieu sur l'axe de la D24 (Route de Genas côté Crémieu et D24 vers la zone d'activité du buisson rond), puis sur le cours Baron Raverat en direction du centre de Crémieu. Cela pose de nouveau la question du report modal et des simulations de montées et descentes au niveau du terminus. Mais également des études de comptages réalisées à l'issue des vacances de la Toussaint conformément à la communication du COPIL élargi. Pourquoi les études de comptages ou simulation de flux routier ne sont-elles pas partagées pendant le débat ?
- Que les hypothèses de simulation de montées descentes de la société EGIS soient partagées et discutées dans le cadre du débat. Les chiffres sur la polarité Crémieu / Villemoirieu nous semblent sous-estimés compte tenue des évolutions à venir sur le territoire avec notamment la construction de deux EPR2 à Loyettes qui vont avoir un impact majeur sur la démographie locale.

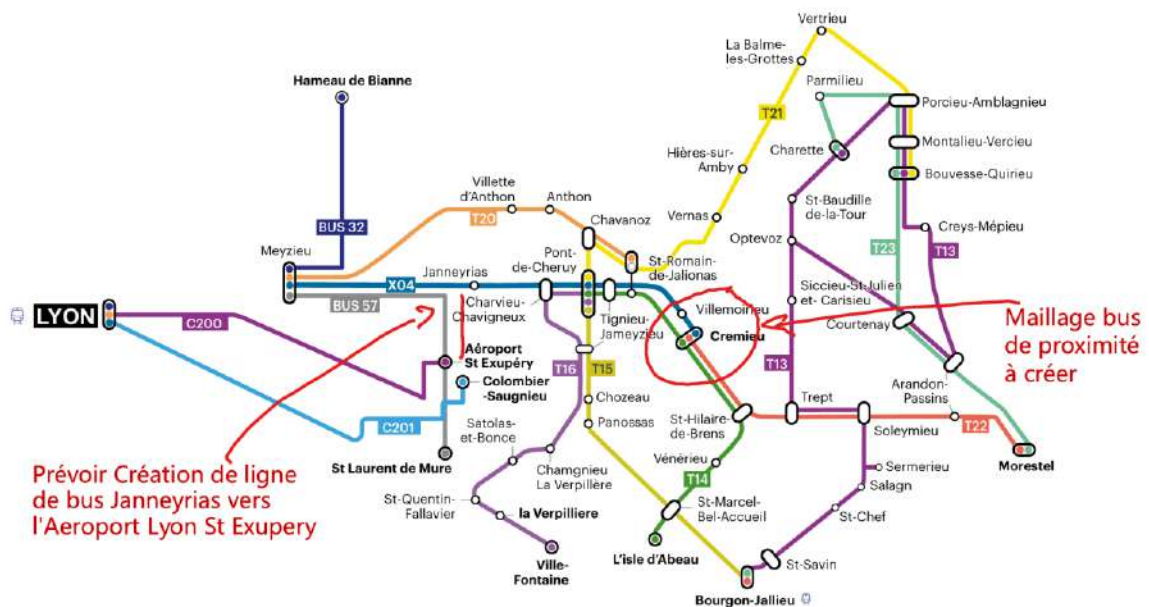
La commune de Crémieu dispose d'un collège public accueillant 600 élèves, tandis que Villemoirieu héberge un établissement privé, l'institution Sœur Emmanuelle, comptant 1200 élèves. Il convient d'évaluer l'incidence de ces deux structures scolaires sur les données présentées dans le graphique et les modélisations réalisées par EGIS. Par ailleurs, il serait pertinent d'analyser si la mise en service du tramway modifiera à terme les itinéraires des circuits de ramassage scolaire ou influencera le dimensionnement des autocars. Plusieurs parents d'élèves de l'institution Sœur Emmanuelle ont exprimé leur souhait de voir instaurer un arrêt supplémentaire à proximité de l'établissement. Selon certains élus, un arrêt supplémentaire serait déjà prévu à proximité du parking réservé à EDF ; cette information appelle à plus de transparence dans le débat.



- Que La Région AURA clarifie le partage de compétences avec la communauté de commune vis à vis des transports en Bus au niveau des dessertes locales et contribue au financement et développement d'un maillage plus fort dans les zones de chalandise autour des gares du tramway. Ce point peut-il être clarifié pendant le débat ou la concertation continue ?
- Il apparaît essentiel de créer une ligne de bus reliant Janneyrias à l'Aéroport Lyon Saint Exupéry afin de faciliter les déplacements, idéalement le temps de trajet entre Crémieu et l'Aéroport de Lyon Saint Exupéry devrait être de l'ordre de 30 min. Parallèlement, il convient de mettre en place un maillage de bus de proximité autour de Crémieu et Villemoirieu. Ce dispositif permettrait aux communes situées à l'est de Crémieu de rejoindre ce nouveau hub intermodal sans avoir recours à la voiture individuelle.

L'objectif visé par ce réseau de Bus serait d'alimenter efficacement les hameaux et les petits villages environnants, offrant ainsi une alternative crédible à l'utilisation de la voiture. Cette initiative favoriserait un report modal significatif vers les transports collectifs, contribuant à réduire l'emprise au sol des parking et du fonciers sur Crémieu et à une mobilité plus durable soutenant la réduction de l'empreinte carbone sur le territoire. Cette stratégie étant alignée avec le SCOT des boucles du Rhône en Dauphiné.

Le réseau de cars et de bus desservant le bassin de vie « Pont-de-Chéry - Crémieu »



Orientation impacts sociaux & économiques : Questions pour les élus locaux et l'Interco dans un cadre plus global.

Nous souhaitons que les élus locaux partagent en transparence les orientations abordées et approuvées en COPIL élargi durant le débat. Cela nous paraît être un pré requis à tout débat en confiance.

- Les habitants sont inquiets à l'idée de voir arriver sur la commune et le territoire une explosion démographique.
- Pour Villemoirieu, la population a du mal à s'imaginer perdre son côté rural, proche de la nature pour devenir un territoire urbanisé incluant de nouvelles contraintes sécuritaires, foncières et sociales impactant la qualité de vie. L'attachement au patrimoine architectural, vieille pierre, petits hameaux, fours historiques font écho à un ancrage rural revendiqué.
 - Quels impacts sur l'évolution du foncier ? le respect de la loi ZAN ? le SCOT et PLU ?
 - Quels impacts sur l'évolution démographique et l'adaptation des services publics : Quid de ces projections dans les simulations de flux de la société EGIS datant de 2020 ?
 - Scolaire (Petite enfance, écoles, collèges, Lycée)
 - Service de santé (Maison médicale, centre d'urgence, hôpitaux)
 - Service de secours, police et gendarmerie (croissance des effectifs en cohérence avec l'évolution démographique ?), développement des polices municipales ?
 - Comment lutter contre l'insécurité pour préserver l'attrait touristique, et la qualité de vie ?
 - Quels impacts sur le développement économique au niveau local et les zones d'activités (Foncier, Taxes, Création d'emplois) ?

Une nouvelle étude des flux est nécessaire prenant en compte le projet de Grand Chantier intégrant la construction de deux EPR2 à Loyettes et l'arrivée du tramway dans la polarité.



Questions d'ordre technique et économique :

- Quel type de tramway sera retenu dans le cadre de ce projet ? Une rénovation de la flotte de tramways actuels à Lyon est-elle envisagée ?
- Quel est le nombre de rames prévues pour le remisage et l'entretien en gare dédiée ?
- À qui appartiendra le centre de remisage et d'entretien, et quel organisme assurera son exploitation ?
- Combien d'emplois seront générés par ce projet sur la polarité Crémieu / Villemoirieu, et quelle sera la répartition entre emplois publics et privés ?
- L'implantation du centre de remisage étant prévue dans une zone inondable, à proximité d'un marais classé Natura 2000, quels risques ont été identifiés pour les fondations des bâtiments et du matériel roulant en cas d'inondation ? Quels seraient les impacts potentiels sur la faune et la flore environnantes ?
- Un dispositif de compensation écologique est-il envisagé afin d'atténuer la dégradation potentielle du milieu naturel de l'étang de la Besseye ? Nous proposons que la compensation écologique soit orienté au développement de mur en pierre sèche en soutien à la filière Artisanale et des métiers d'arts des murailleurs.
- Les pistes cyclables inscrites au projet seront-elles revêtues d'enrobé bitumineux ? Il serait opportun de préciser que ce type de revêtement favorise une mobilité cyclable plus rapide par rapport aux revêtements stabilisés ou en terre.

Si le débat ne permet pas de clarifier tous ces sujets, nous espérons qu'un groupe de travail sera mené avec l'ensemble des acteurs locaux au travers du comité des partenaires de la mobilité, piloté par la communauté de commune des balcons du Dauphiné et que notre association sera conviée pour représenter les habitants de la polarité.

Voici les sujets remontés par les habitants lors du brainstorming du 24 octobre 2025 à Villemoirieu :

Pour la thématique arrivée du Tramway :

🚶 Mobilité et circulation

- Saturation de la zone de Crémieu, sortie nord et ouest compliquée (1)
- RD75 : augmentation de la circulation, danger au croisement de Beptenoud et Paradis (16)
- Doutes sur le trafic RD75 et impact des barrières du tramway (18)
- Pont au-dessus du passage du tramway au niveau RD75 / CFEL, est-ce possible ? (17)
- Scénario du pont sur le Rhône : choix structurant par Région/Département (19)
- Sous-dimensionnement des routes et parkings (12)
- Bouchons et stationnement pirates, dégradation de la qualité de vie (11)

🚊 Infrastructures et aménagements

- Pourquoi le choix de la gare à la Maison du Département plutôt qu'à Villemoirieu ? (2)
- Villemoirieu tête de station : capacité d'accueil matériel, personnes, parkings (6)
- Entrée dans la zone des Triboullière : besoin d'un rond-point ou feu (7)
- Rond-point à la hollandaise pour l'entrée Crémieu/Villemoirieu (15)
- Dimensionnement des parkings et cadencement du tram aux heures de pointe (13)

🚲 Modes doux et alternatives

- Développer les pistes cyclables pour alimenter les bourgs et hameaux (4)
- Gestion des vélos : sécurité, cohabitation avec voitures et axes routiers (8)
- Aider les initiatives de covoiturage (14)
- Soutenir le développement d'un maillage de bus (20)

🌿 Environnement et cadre de vie

- Préservation de l'environnement : impact sur l'étang de la Besseye (5)
- Risque de dégradation de la qualité de vie locale (11, recoupement avec stationnement pirates)

🗣️ Gouvernance et concertation

- Sécurisation RD75 nécessité de faire pression auprès du département pour être acteur et non subir les orientations (3)
- Quelles alternatives ont été étudiées ? (10)
- Besoin de données de simulation fiables (13, recoupement)
- Estimation du nombre de personnes/véhicules actuels vers Lyon et impact réel du tram nécessaire (9)

🗨️ Lecture transversale et axe de priorisation des points levés par les habitants :

- 1) Circulation et sécurité routière : RD75 et ponts sur le Rhône sont des points critiques.**
- 2) Infrastructures : inquiétudes sur le dimensionnement (parkings, cadencement, accès).**
- 3) Modes doux et alternatives : volonté de développer cyclisme et covoiturage.**
- 4) Environnement : vigilance sur les zones naturelles sensibles.**
- 5) Concertation : forte demande de transparence et de participation citoyenne.**

Cahier d'acteur



Nous sommes très heureux de savoir que ce projet puisse enfin prendre forme .

Et nous n'envisageons pas du tout que le tram n'arrive pas même si nous sommes conscient que son arrivée ne peut pas plaire à tout le monde, notamment les riverains proches de la voie.

C'est parce que nous défendons les valeurs du bien commun, de biodiversité et la mobilité pour tous et surtout pour les plus défavorisés que nous sommes pour le Tram.

Nous pourrions ainsi toucher des populations de l'agglomération Pontoise qui sont intéressées par ce lieu intergénérationnel mais qui n'ont aucun moyen de locomotion, ni de bus pour venir au Buisson partagé.

Cependant nous avons un vrai **problème d'accès piéton et vélo** entre la polarité de Crémieu et le quartier du Buisson rond à cause du franchissement du Rond point des pompiers (voir cercle rouge sur la photo).

Nous souhaitons fortement que les élus communautaires et la Région profitent de l'arrivée du Tram à Crémieu pour permettre un **accès piéton et vélo**. qui pourrait également profiter aux **1200 élèves de l'établissement Sœur Emmanuelle** avec lequel nous avons un partenariat.

Le lieu de Buisson rond accueille Café Crém mais également c'est un tiers lieu de plus en plus utilisés avec des **co-workers** qui apprécieraient de venir en vélo ou à pied.

C'est également un espace **France Service** pour l'instant réservés aux **habitants motorisés**.

Nous avons également à cœur que la biodiversité soit respectée le long des voies et plus particulièrement l'étang de la Besseye où nous faisons souvent des découvertes avec les adhérents.

Café Crém est une association qui fait bouger le lien social !

Son objectif : rassembler, créer de la mixité et encourager les rencontres à travers des ateliers, des conférences et plein d'autres moments partagés. On y trouve des ateliers réguliers (dessin, écriture Repair Café) mais aussi des formats ponctuels. Il y en a vraiment pour tous les goûts et tous les âges. Les animateurs sont tous bénévoles, passionnés, avec l'envie sincère de transmettre leurs savoirs et leurs talents. La majorité des activités se déroulent au Buisson Partagé, à Villemoirieu

Le Buisson Partagé, zone d'activités de Buisson Rond, 38460 Villemoirieu
RNA : W382011251
contact@cafe-crem.fr
<https://www.cafe-crem.fr/>
<https://www.facebook.com/profile.php?id=61565942590296>



r



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

CONCERTATION

PROJET DE LIAISON

Crémieu-Lyon par Meyzieu

Tramway et itinéraire cyclable

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Cahier d'acteur

Avis de la communauté de communes des Balcons du Dauphiné sur le projet de liaison en tramway Crémieu-Part-Dieu par Meyzieu

Les Balcons du Dauphiné constituent un territoire résidentiel et économique attractif, marqué par des flux quotidiens importants vers la métropole de Lyon (plus de 6 000 allers/retours jours pour les déplacements domicile – travail, sans compter les autres motifs). À ce titre, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale (AOML), elle est pleinement investie dans la démarche de copilotage et de cofinancement du projet de tramway, aux côtés de la région et des autres partenaires.

La concertation préalable est donc l'occasion pour les Balcons du Dauphiné de rappeler que le projet de tramway est pleinement intégré au projet du territoire et aux engagements de la politique publique mobilité. Aussi, l'intercommunalité est particulièrement attentive à ce que l'ensemble des conditions aptes à garantir la meilleure intégration territoriale possible du futur tramway soient réunies. Ces conditions sont principalement liées à des enjeux d'aménagement du territoire et de gouvernance.

Un projet de tramway qui prend place dans le projet du territoire

La communauté de communes des Balcons du Dauphiné est devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale (AOML) en 2021. Pour déployer cette compétence, elle a élaboré et voté une politique publique mobilité en 2022 ainsi qu'un programme d'actions. L'action « Étude pour la mise en œuvre d'une liaison Lyon-Crémieu en Transport en Commun en Site Propre (TCSP) » est ainsi intégrée à l'axe 4 de la politique mobilité : « Améliorer notre accessibilité depuis et vers les pôles extérieurs ». Par ailleurs, le projet du territoire voté en juillet 2022 fait de la mobilité l'un de ses cinq enjeux majeurs, pris en compte dans toutes nos actions et politiques communales ou intercommunales.

Dans ce cadre, la communauté de communes soutient la réalisation de ce projet qui constitue une infrastructure stratégique intégrée aux réflexions du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM), assurant une desserte performante depuis Crémieu jusqu'au centre de l'agglomération lyonnaise. Ce projet doit par ailleurs se réaliser sans rupture de charge de Crémieu à Lyon pour garantir son efficacité et attractivité.

Dans un contexte de transition énergétique et d'exigence de réduction des émissions, il répond également aux attentes croissantes des habitants en matière de mobilités décarbonées, de lutte contre les congestions routières et d'amélioration de la qualité de l'air. Ces objectifs sont pleinement convergents avec ceux du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) adopté en 2022, notamment son axe 1 « Développer les modes de mobilités éco-responsables » (action 1-5 : Développer l'accessibilité et la connexion avec les territoires voisins).

Le tramway sera enfin un levier majeur de développement, en renforçant l'accessibilité du territoire et en soutenant son attractivité résidentielle, touristique et économique. Les Balcons du Dauphiné disposent d'atouts paysagers et patrimoniaux d'envergure (plateau de Crémieu, grottes de La Balme, site de Larina, etc.) et le tramway constituera une nouvelle porte d'entrée vers ces sites remarquables en se connectant par ailleurs directement à la voie verte Crémieu – Arandon et à la ViaRhôna. Le territoire, et particulièrement les communes de Tignieu-Jamezieu et Crémieu, gagnera également une attractivité nouvelle pour le développement d'entreprises, notamment tertiaires, en lien avec cette accessibilité facilitée à la métropole lyonnaise. Cela participera au rééquilibrage des flux domicile/travail, avec plus d'actifs venant travailler en Nord-Isère depuis les territoires limitrophes.



Située en Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le département de l'Isère, la communauté de communes des Balcons du Dauphiné bénéficie d'un emplacement géographique privilégié au carrefour des grandes agglomérations de la région (Lyon, agglomération des portes de l'Isère, Grenoble, Chambéry). Bordée par le fleuve Rhône sur environ 60 kilomètres, elle compte 47 communes et plus de 80 000 habitants. Elle est organisée autour de six polarités de bassins de services rassemblant les principaux services à la population : Montalieu-Vercieu, Crémieu, Tignieu-Jamezieu, Morestel, Saint-Chef et Les Avenières-Veyrins-Thuellin.

Coordonnées

Communauté de communes des
Balcons du Dauphiné
100 allée des Charmilles,
38 510 ARANDON PASSINS
Tél : 04 74 80 23 30
contact@balconsdudauphine.fr
<https://www.balconsdudauphine.fr>

L'enjeu d'une approche globale et intercommunale de l'aménagement du territoire

Les équilibres territoriaux des Balcons du Dauphiné seront fortement modifiés par la mise en service du tramway. Il s'agit d'anticiper les besoins en termes de pression foncière et résidentielle, habitat / logement, mobilités, services à la population, tout en restant vigilant quant aux impacts environnementaux et agricoles. Cette préoccupation est d'autant plus légitime que les effets territoriaux du tramway se cumuleront avec ceux du projet d'EPR2, dont le chantier débutera prochainement dans la plaine de l'Ain, sur la commune de Loyettes.

L'addition de ces projets structurants impose une coordination étroite entre collectivités, intercommunalités et État afin de garantir un aménagement du territoire harmonieux et un juste équilibre entre développement et préservation des ressources locales.

L'intercommunalité accueille donc ce projet avec responsabilité : maximiser ses effets positifs, maîtriser ses externalités, et maintenir un cadre de vie de qualité pour les habitants. Pour favoriser l'appropriation locale et réduire les impacts, la communauté de communes a validé avec les communes concernées les localisations futures des gares de Tignieu-Jamezieu et de Crémieu, du Centre Technique, de Maintenance et de Remisage ainsi que les parcs de stationnement. Chaque fois, l'objectif a été de concilier du mieux possible fonctionnalité et sobriété foncière, en étudiant les solutions d'optimisation/mutualisation possible. En ce sens, des intérêts communs ont pu être valorisés dans le cadre des besoins de parkings propres au projet d'EPR2.

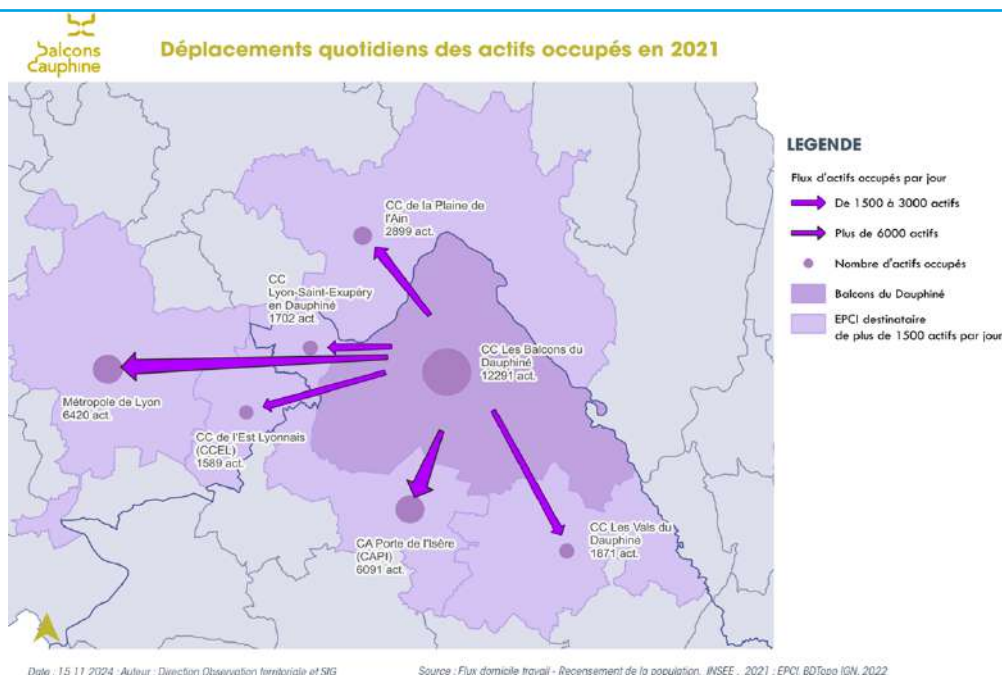
L'égal accès aux services (logement, santé, petite enfance, mobilités...) fait partie des 5 enjeux majeurs pris en compte dans les politiques publiques intercommunales, la mise en service du tramway ne devra en aucun cas dégrader l'offre existante ni accentuer les fragilités sociales. Dans un secteur déjà sous tension, l'intensification de la pression sur le foncier, le logement, les équipements et les services doit être anticipée et s'accompagner des moyens supplémentaires pour maintenir la cohésion territoriale et ne pas accroître les inégalités.

La démarche Grand Chantier qui s'engage autour du projet d'EPR2 permettra aussi de faciliter une approche inter-territoriale globale des enjeux et des adaptations/évolutions territoriales à soutenir, depuis la révision/modification des documents d'urbanismes (Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)) jusqu'aux équipements nouveaux à prévoir.

Une gouvernance des mobilités à consolider pour améliorer la place des territoires péri-urbains sur la scène métropolitaine

Le projet de tramway est intégré dans les réflexions en cours à l'échelle régionale sur le contrat opérationnel de mobilité du bassin Nord-Isère ainsi que sur le futur SERM lyonnais. Les divers échanges témoignent régulièrement des difficultés d'appréhension à leur juste mesure des enjeux de mobilités depuis/vers les pôles d'échanges. Il s'agit bien d'un sujet d'inter-territorialité, de porosité entre la métropole et ses territoires d'influence et d'articulation sur les questions de premiers/derniers kilomètres. A cet égard, les Balcons du Dauphiné ne disposent pas de gare. Le report modal doit donc se faire sur d'autres territoires.

Les premières projections budgétaires du projet de SERM témoignent de la concentration des financements de l'État sur les infrastructures lourdes de transport en commun en sous-estimant les besoins propres au maillage plus fin des territoires périurbains à ruraux, afin d'assurer des rabattements efficaces en modes alternatifs vers les gares. Il sera important de réserver une enveloppe budgétaire spécifique à destination des AOM Locales pour assurer ces connexions, qui sont l'une des conditions de réduction de la fracture territoriale et de meilleur partage des bénéfices de la métropolisation. Dans le même ordre d'idée, il conviendrait de faire évoluer les conditions de mise en place du versement mobilité, adapté et pensé pour les territoires urbains, mais moins adapté aux problématiques de territoires comme les Balcons du Dauphiné. En ce sens, les territoires périurbains comme les Balcons du Dauphiné doivent pouvoir être présents à la table des négociations, et ne pas être simplement consultés sur l'avancée des réflexions. Pour finir, l'enjeu de l'exploitation finale du service de tramway, entre région ou Sytral Mobilités, reste un point de clarification important pour les années à venir.





Balcons
DU
Dauphiné
COMMUNAUTÉ
DE COMMUNES

● ● ● ●
Délibération

N° 137 - 2025

Projet de tramway Crémieu – Lyon : Avis de la communauté de communes des Balcons du Dauphiné dans le cadre de la concertation préalable organisée par la région Auvergne–Rhône-Alpes

Nombre de conseillers en exercice : 73

Présents : 58

Pouvoirs : 9

Votants pour : 67

Votants contre : 0

Abstentions : 0

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT
ISERE

L'an deux mille vingt-cinq, le jeudi dix-huit décembre, le conseil communautaire dûment convoqué, s'est réuni sur la commune de Saint Chef, sous la présidence de monsieur Jean-Yves Brenier, président.

Date de la convocation : 12 décembre 2025

Présents :

Nora Chebbi, Alexandre Drogoz, Maria Sandrin, Anne-Isabelle Erbs, Frédéric Gonzalez, Aurélien Blanc, Jean-Yves Cado, Thierry Bekhit, Frédéric Géhin, Corinne Georges, Sophie Guillaud-Pivot, Stéphane Lefèvre, Nicole Genin, Pierre-Yves Bois, Frédérique Luzet, Azucena Hernandez, Alexandre Bolleau, Olivier Bonnard, Yvon Roller, Stéphane Bouchex-Bellomie, Rémi Chatelat, Jean-Louis Sbaffe, Annick Merle, Lucette Brissaud, Philippe Psaila, Philippe Reynaud, Annie Pourtier, Gilbert Pommet, Myriam Boiteux, Martine Bert, Luc Fabrizio, Éric Morel, Simone Salas, Léon-Paul Morgue, Youri Garcia, Francis Spitzner, Maryse Billet, Alexandra Contamin, Jean-Yves Brenier, Maurice Belantan, Christian Giroud, Dominique Desamy, Christiane Drevet, Jacques Bracco (suppléant), Bernard Attavay, David Emeraud, Marie-Lise Perrin, Frédéric Vial, Bernard Jarlaud, Joseph Quilès, Christophe Candy, Jean-Paul Giroud (suppléant), Luc Nguyen, Sylvain Granger, Francis Surnon, Sylvie Bogas, Laurent Guillet, Jérôme Grausi.

Pouvoirs :

Richard Arnaud donne pouvoir à Jean-Yves Cado
Daniel Barret donne pouvoir à Éric Morel
Bernard Castilla donne pouvoir à Youri Garcia
Jean-Yves Roux donne pouvoir à Nicole Genin
Isabelle Flores donne pouvoir à Pierre-Yves Bois
Christian Franzoi donne pouvoir à Aurélien Blanc
Éric Teruel donne pouvoir à Alexandre Bolleau
Stéphanie Ugolini donne pouvoir à Gilbert Pommet
Estelle Keller donne pouvoir à Frédéric Vial

Excusés :

Stéphanie Tavernese-Roche, Tristan Pain, Denis Thollon, Christelle Chièze, Nathan Gomes, Camille Regnier.

Vu le code général des collectivités territoriales, et notamment son article L.5214-16 ;

Vu la délibération n° 09-2021 du 28 janvier 2021 par laquelle la communauté de communes a pris la compétence mobilité, devenant ainsi Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) ;

Vu la délibération n° 93-2022 du 13 juillet 2022 par laquelle le conseil communautaire a approuvé le projet de territoire, intégrant la mobilité parmi ses cinq enjeux structurants ;

Vu la délibération n° 96-2022 du 13 juillet 2022 relative à la politique publique mobilités, et notamment son axe 4 visant à améliorer l'accessibilité depuis et vers les pôles extérieurs ;

Vu la concertation préalable organisée par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), pour le compte de la région Auvergne-Rhône-Alpes, sur le projet de tramway Crémieu – Lyon dont celle-ci est maître d'ouvrage ;

Vu la documentation mise à disposition dans le cadre de ladite concertation, ainsi que les réunions publiques et temps d'échanges organisés ;

Vu le rapport annexé au présent projet de délibération ;

Vu l'avis du bureau communautaire du 1^{er} décembre 2025 ;

Considérant l'absence de desserte en transports en commun régulier entre le territoire des Balcons du Dauphiné et la Métropole de Lyon ;

Considérant les bénéfices attendus pour la qualité de vie, l'attractivité, la transition écologique et la mobilité quotidienne des habitants, liés à la mise en service du projet de tramway Crémieu – Lyon à l'horizon 2032 ;

**après délibération,
le conseil communautaire :**

EXPRIME la position de la communauté de communes des Balcons du Dauphiné sur le projet de tramway Crémieu – Lyon au travers d'un cahier d'acteur, dans le cadre de la concertation préalable organisée par la région Auvergne-Rhône-Alpes.

AUTORISE le président, ou son représentant, à signer tous documents afférents à la présente décision.

Ainsi fait et délibéré

Le secrétaire de séance
Frédéric Géhin



Le président
Jean-Yves Brenier



BALCONS DU DAUPHINE
ISERE
COMMUNAUTE DE COMMUNES

Cahier d'acteur

- **Un projet pertinent et attendu**

Les deux Chambres de Commerce et d'Industrie Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne, et Nord Isère (CCI) considèrent que la liaison Crémieu-Lyon représente une réponse stratégique aux besoins de mobilité du bassin économique Pont-de-Chéruy – Crémieu, aujourd'hui en forte croissance et insuffisamment desservi. Les créations d'un tramway et d'un itinéraire cyclable constituent un levier essentiel pour améliorer l'accessibilité des entreprises implantées, réduire la congestion et renforcer l'attractivité économique du Nord-Isère.

- **Un impact positif pour l'économie locale**

Les deux CCI soulignent que le projet renforcera la desserte des centres-bourgs, des zones d'activités et des pôles d'emploi, facilitant les déplacements des salariés et clients. En offrant une alternative crédible à la voiture individuelle, il contribuera à la compétitivité, à la transition énergétique et à la qualité de vie des actifs et de tous les acteurs économiques installés comme à l'attractivité des futurs projets.

- **Une vision cohérente et opérationnelle en lien avec la transition écologique et la résilience territoriale**

Le projet s'inscrit pleinement dans les objectifs de mobilité durable, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de meilleure répartition des infrastructures de transport à l'échelle métropolitaine et régionale.

- **Des points d'attention importants identifiés par les deux CCI**, se portent principalement sur la desserte des espaces économiques ; l'accessibilité et la connectivité ; les horaires, correspondances, et le cadencement ; la tarification ; ainsi que l'accompagnement des acteurs économiques durant la phase travaux.

- **Un engagement total pour accompagner le projet**

Les deux CCI se félicitent d'être associées dès la phase de concertation et saluent la qualité du dialogue instauré. Elles réaffirment leur mobilisation pour contribuer à chaque étape du projet, afin d'assurer qu'il bénéficie pleinement aux entreprises et au territoire.

 CCI LYON METROPOLE
SAINT-ETIENNE ROANNE

 CCI NORD ISÈRE

Etablissements publics
représentants les entreprises
des secteurs commerce,
industrie et services sur leur
territoire.

Acteurs institutionnel
reconnus, les CCI portent les
voix des entreprises auprès
des collectivités et participent
aux concertations publiques.

Louis CHAMOUX,
l.chamoux@lyon-metropole.cci.fr
06 66 60 11 98

Laurence CLANET,
l.clanet@nord-isere.cci.fr
06 48 54 01 31



Les deux CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et Nord Isère (CCI) sont sollicitées dans le cadre de la concertation préalable sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu (tramway et itinéraire cyclable). En tant que représentantes des intérêts du monde économique les deux CCI souhaitent faire part de leur avis par le biais de ce cahier d'acteur. Ainsi, après examen du dossier de concertation et participation aux réunions préalables, nos deux CCI souhaitent partager les constats suivants.

Le projet, envisagé à l'horizon 2032, vise à doter le bassin de vie Pont-de-Chéruy – Crémieu (50 000 habitants), situé hors du périmètre SYTRAL et dépourvu d'axe TER à ce jour, d'un transport collectif structurant. Ce sont plus de 3 400 entreprises présentes et près de 7 000 emplois concernés directement. Ce territoire en forte croissance subit une congestion routière quotidienne importante, touchant aussi les cars régionaux, et constitue le seul bassin de cette taille autour de Lyon sans desserte régionale lourde. Le tram Lyon-Crémieu viendrait compléter le maillon Est du futur service express régional métropolitain (SERM), avec six stations nouvelles et un itinéraire cyclable. Implanté entre le Nord-Isère et l'est de la métropole lyonnaise, le tracé traverserait dix communes, de Crémieu à Meyzieu, avant connexion au réseau lyonnais.

Au-delà de la desserte du Nord-Isère, le projet offrirait également plusieurs bénéfices majeurs pour la Métropole de Lyon : un report modal significatif depuis la voiture réduirait la congestion à l'entrée Est de l'agglomération, notamment sur les axes A43, Rocade Est et RD517 ; l'amélioration de l'accessibilité renforcerait les liaisons domicile-travail tout en soutenant le développement économique de l'Est lyonnais ; enfin, l'arrivée d'un mode structurant en correspondance avec le T3 et le futur SERM consoliderait l'attractivité et la cohérence du réseau de transport métropolitain, tout en contribuant aux objectifs climatiques grâce à une réduction des émissions liées aux déplacements pendulaires.

Le projet de liaison Crémieu-Lyon est stratégique à plusieurs égards. Il permettra de :

- Renforcer la desserte des centres-bourgs et des zones d'activités situées le long de son tracé, en facilitant l'accès aux emplois, aux commerces et aux services ;
- Améliorer significativement la mobilité des salariés et des actifs en général, en offrant une alternative performante à la voiture individuelle, contribuant ainsi à la réduction des congestions routières et des émissions de gaz à effet de serre ;
- Encourager le report modal grâce à la création de parkings relais et d'équipements pour vélos, permettant une interconnexion fluide entre différents modes de déplacement ;

Au-delà de ces éléments, les deux CCI soulignent que le développement de solutions de mobilité durable et performante constitue un levier essentiel d'attractivité économique de ce territoire ainsi que la compétitivité pour les entreprises et de qualité de vie pour les habitants. Cette démarche s'inscrit dans une logique de transition énergétique et de résilience territoriale, conciliant développement économique et préservation de l'environnement. En cela, le projet contribue à l'équilibre entre attractivité du territoire, accessibilité des zones d'emploi et maîtrise des impacts environnementaux, tout en offrant une réponse concrète aux enjeux de mobilité quotidienne des actifs. De plus, le projet s'inscrit en cohérence avec les politiques sectorielles de mobilités sur le territoire, ce qui renforce la lisibilité des entreprises sur le long terme.



Cependant, les deux CCI tiennent à souligner plusieurs points d'attention qui devront faire l'objet d'une vigilance particulière au cours des prochaines phases :

- **La desserte des espaces d'activités :**

Les deux CCI insistent sur la nécessité de garantir une desserte performante et directe des principaux pôles d'activités situés le long ou à proximité du tracé. Il s'agit, en effet, d'assurer que les entreprises, les zones industrielles, artisanales ou commerciales puissent bénéficier pleinement du projet. Une attention particulière devra être portée à la localisation précise des stations, à la qualité des cheminements d'accès de toutes natures, ainsi qu'à la cohérence avec les flux actuels et futurs de salariés et actifs. Une desserte insuffisamment connectée ou éloignée des zones d'activités pourrait limiter les effets attendus en termes de report modal, de réduction de congestion et d'attractivité économique. Les deux CCI encourageront ainsi une analyse fine des besoins des entreprises, afin que l'infrastructure serve de levier réel pour la compétitivité et l'accessibilité du territoire.

- **L'accessibilité et la connectivité**

Le choix des emplacements des six stations devra permettre de renforcer la desserte des centres-bourgs pour contribuer au soutien et au développement des commerces locaux. Il sera également indispensable d'assurer une complémentarité efficace avec les réseaux de bus, les infrastructures cyclables et les parkings relais afin de garantir une mobilité cohérente et performante. Pour cela, des études approfondies devront être réalisées pour déterminer les actions nécessaires à déployer pour le fonctionnement optimal du projet. Une bonne gestion des flux de rabattement vers les gares, ainsi que la prise en compte de modes de rabattement alternatifs sont des conditions de réussite du projet. En outre, le projet devra notamment permettre et faciliter la desserte des pôles structurants du territoire, en particulier les grands projets d'aménagement et d'emplois, tels que le futur site EPR2 dans le département de l'Ain.

- **Les horaires proposés, notamment en matière de correspondances :**

La pertinence du projet dépendra fortement de l'adéquation des amplitudes horaires avec les rythmes de vie et de travail des salariés, commerçants et entreprises du secteur. Pour être véritablement compétitif face à la voiture individuelle, le futur tramway devra offrir une fréquence soutenue aux heures de pointe, mais également une amplitude large en début de matinée, en soirée et le week-end. De plus, la qualité des correspondances (en particulier avec le réseau lyonnais, les services interurbains régionaux et les modes doux) constituera un facteur déterminant pour encourager un usage régulier et massif de la nouvelle liaison. Les deux CCI resteront vigilantes afin que les horaires soient conçus en concertation avec les acteurs économiques, et qu'ils répondent aux besoins variés d'un territoire où les horaires atypiques (horaires décalés, travail le week-end, métiers de la logistique) et les mobilités pendulaires sont fréquents, comme le souligne le PILS (Pôle d'Intelligence Logistique Nord Isère).



- **La tarification adaptée :**

La tarification adaptée du tram constitue un levier majeur pour favoriser son utilisation par le plus grand nombre et renforcer l'attractivité économique du territoire. En proposant des tarifs accessibles (notamment via des abonnements réduits, des tarifs sociaux ou des formules multimodales) le tram facilite les déplacements quotidiens des salariés, améliore l'accès à l'emploi et élargit le bassin de recrutement des entreprises. Pour les employeurs, un coût de transport maîtrisé pour leurs collaborateurs se traduit par une meilleure ponctualité, une réduction de l'absentéisme et une attractivité accrue auprès des talents. Ainsi, une politique tarifaire inclusive contribue non seulement à la justice sociale, mais aussi au dynamisme économique local et à la compétitivité des entreprises.

- **L'accompagnement des activités économiques impactées pendant la phase de travaux :**

La réalisation d'une infrastructure de cette ampleur pourrait potentiellement engendrer des perturbations pour les entreprises situées le long du tracé : accès restreints, nuisances environnementales, impacts sur la visibilité commerciale ou sur les livraisons. Les deux CCI soulignent l'importance de mettre en place un dispositif d'accompagnement solide, réactif et anticipé. Cela inclut des mesures d'information régulières et transparentes, des dispositifs de maintien d'accès pour les commerces, un dialogue permanent avec les acteurs économiques, des horaires de chantier adaptés aux activités riveraines ainsi que des solutions opérationnelles pour soutenir l'activité en cas de perturbation prolongée. Un dispositif d'indemnisation adapté pourrait également être envisagé lorsque les impacts dépassent un certain seuil. L'objectif est d'assurer que les entreprises concernées ne subissent pas durablement les effets des travaux et puissent bénéficier pleinement des retombées positives du projet une fois celui-ci achevé.

En définitive, les deux CCI Lyon Métropole Saint-Étienne Roanne et Nord Isère soulignent la qualité, la pertinence et l'intérêt stratégique de ce projet de liaison Crémieu-Lyon. Le fait d'être associée dès la phase de concertation constitue un signal très positif, témoignant d'une volonté partagée de co-construction. Tout en ayant identifié plusieurs points d'attention nécessaires à la bonne conduite de l'opération, les deux CCI réaffirment leur mobilisation pleine et entière pour accompagner le projet dans toutes ses étapes, afin qu'il bénéficie pleinement aux entreprises, aux salariés et au dynamisme du territoire.

Pour l'ensemble de ces raisons, les deux CCI deux émettent un avis favorable au projet de liaison Lyon-Trévoux en phase de concertation préalable. Elles se tiennent à disposition des partenaires institutionnels pour poursuivre le dialogue et apporter son expertise sur les aspects économiques, de mobilité et d'aménagement du territoire liés à ce projet structurant.

Cet avis est émis sous réserve d'un vote favorable à l'Assemblée Générale de la CCI Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne le 2 février 2026

Cahier d'acteur

Réuni en séance plénière le lundi 15 décembre 2025, le CESER Auvergne-Rhône-Alpes a approuvé pleinement le projet de tramway LYON- CREMIEU

Le CESER approuve pleinement l'intervention de la Région pour conduire une démarche volontariste de consultation publique et faire aboutir le projet, à décliner dans une logique de maîtrise d'usage par les utilisateurs, après un long retard faute d'accord entre les parties prenantes.

Il appelle au respect de points de vigilance :

- Optimiser un travail en équipe entre les acteurs de chaque maillon de la liaison
- Appréhender la décomposition et la maîtrise des coûts d'investissement
- Préciser l'exploitation envisagée (ex-fréquence, tarification, parcs relais)
- Procéder à une prospective à moyen et long terme des trafics
- Dimensionner les équipements avec l'ambition nécessaire, notamment avec les réserves foncières indispensables à la performance requise pour absorber les flux et les besoins de long terme en parkings



Collez votre logo

Description de votre entité

Le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) est la 2ème institution régionale. C'est l'assemblée consultative de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Par ses avis et contributions, il concourt à l'administration de la Région.

Coordonnées

Adresse :
125 Rue Smith, 69002 Lyon
Téléphone :
04 26 73 49 73
Mail
ceser@auvergnerhonealpes.fr



Une urgence

Il note que l'intervention de la Région maître d'ouvrage en qualité d'autorité organisatrice régionale est une bonne opportunité pour faire aboutir un projet demeuré au milieu du gué depuis de longues années faute d'accord entre les parties prenantes.

Ce projet répond à une urgence pour satisfaire à la fois :

- Le développement des entreprises de l'Est lyonnais, limité par la saturation du trafic routier entre le bassin de vie Pont de Chérucy-Crémieu et l'agglomération lyonnaise.
- La qualité de vie des habitants des territoires desservis, pénalisés pour leur mobilité aux heures de pointe.
- Un report modal indispensable pour contenir pollution et émissions de gaz à effet de serre.

Un choix opportun de la Région pour une démarche volontariste de consultation publique.

Elle doit permettre de recueillir en deux mois des suggestions argumentées pour améliorer la qualité du projet et en limiter des fragilités éventuelles, y compris sur le plan juridique, favoriser son acceptabilité sociale, limiter les risques de recours et les retards de mise en œuvre in fine. Le temps passé à la concertation aujourd'hui peut être un gain de temps pour mener le projet à bon terme demain.

Il est nécessaire de décliner ce projet dans une logique de maîtrise d'usage par les utilisateurs, à associer et combiner dès le départ avec la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. C'est ce que le CESER avait recommandé dans sa contribution de décembre 2021 sur l'ingénierie de projet au service des territoires.

Il importe que la société civile soit partie prenante, non seulement pour la construction de la liaison mais aussi après sa mise en service.

Par ailleurs le CESER s'étonne qu'avant les travaux et l'achat du matériel roulant à partir de 2029, un chantier prévu sur une emprise existante nécessite encore plus de 3 ans d'études de conception.

Des points de vigilance.

• Optimiser un travail en équipe entre les acteurs

Il faut coordonner l'action d'acteurs (Etat, Région, Départements, SYTRAL Mobilités, Métropole, communautés de communes, ...) en charge dans leur périmètre respectif de chacun des maillons de la liaison ; le défaut d'un seul pouvant compromettre l'ensemble du projet d'infrastructure. Il importe d'anticiper toutes les questions juridiques nécessaires à cette bonne coordination.



• Appréhender la décomposition et la maîtrise des coûts d'investissement

Le CESER prend acte que l'enveloppe annoncée à hauteur de 250M€ comprend la voie, les rames de tramway, l'atelier d'entretien, les parkings relais, la piste cyclable. La présentation d'une répartition détaillée retiendra toute l'attention du CESER. Il souhaite que cette estimation pour le projet actuel soit suffisamment dimensionnée, ne connaisse pas de dérive et qu'elle soit pilotée avec la plus grande rigueur.

• Préciser l'exploitation envisagée pour le service de transport

- Quelle organisation du transport, s'agissant de services en marge du service TER, avec du matériel utilisable aussi par SYTRAL mobilités sur une liaison sous maîtrise d'ouvrage Région ? Quelles modalités de choix de l'exploitant ?
- Quelle tarification, attendue dans le cadre du SERM lyonnais ? Sera-telle attractive et cohérente avec la tarification sur le réseau métropolitain ?
- Quelle fréquence, quels arrêts, quelle tarification sur la section existante LYON PART DIEU-MEYZIEU ? La tarification est-elle commune avec le SYTRAL ?
- Qui exploite les parcs relais ? Selon quelles modalités et quelle tarification ?

• Procéder à une prospective à moyen et long terme des trafics

Une seule hypothèse de trafic est proposée à l'horizon 2040. Il convient d'utiliser une méthode de scénarios indexés sur différentes hypothèses d'évolution de population, d'emploi et de flux d'échanges entre les bassins de vie. Ces scénarios pourraient être initialisés à partir de l'enquête décennale ménage déplacements en cours Avis du CESER sur la liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu / 15 décembre 2025 Page | 9 d'actualisation par SYTRAL mobilités et pourraient retenir une prospective à l'échelle de l'aire de chalandise élargie évoquée dans le dossier de consultation sans s'en tenir aux seules prolongations des tendances constatées.

• Dimensionner les équipements avec l'ambition d'un scénario haut sans fausse manœuvre

En première phase, on peut retenir les capacités des infrastructures présentées dans le dossier de consultation (ligne CFEL à voie unique réutilisée, six parkings relais de 200 à 600 places, flux de 15 000 passagers en 2040) en prévoyant néanmoins dès à présent les recharges électriques nécessaires pour VL dans les parcs relais. Le CESER s'interroge sur le ratio nombre de places de parking/fréquentation.

On peut également étudier l'opportunité d'utiliser cette voie la nuit pour des livraisons de colis (logistique urbaine).



Il convient de prévoir des capacités de développement ultérieur de parkings si la demande survenait à la hauteur de l'ambition exprimée par la Région d'en faire le maillon Est du SERM lyonnais, en évitant de reproduire des erreurs telles que celle constatée à Meyzieu durant plusieurs années (engorgement avant la réalisation du Groupama Stadium). Cette anticipation est primordiale.

Il convient donc de procéder sans délai à l'inscription dans les documents d'urbanisme (SCOT et PLU à adapter si nécessaire) de réserves foncières :

- Pour aménager un nombre plus important de points de croisement / stationnement de façon à accroître la fréquence des rames de tramway sur voie unique.
- Pour optimiser la faisabilité éventuelle d'une adaptation de l'emprise actuelle par une voie nouvelle ouvrant la possibilité de passer la liaison par tramway à deux voies.
- Pour agrandir les parcs relais, dont une capacité anticipée doit notamment permettre de faciliter le rabattement envisageable sur cette ligne forte LYON MEYZIEU du maximum d'usagers des espaces à enjeux autour de l'aéroport de LYON ST EXUPERY, ou dans la plaine de l'Ain (parc industriel et centrales nucléaires)

Cahier d'acteurs

Tout en souscrivant aux objectifs mis en avant dans le projet de liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu, la Chambre d'agriculture de l'Isère entend contribuer à l'intérêt général tout en défendant au mieux l'activité économique agricole et notamment en limitant la consommation de terres agricoles et en garantissant le maintien des conditions favorables à l'exercice de l'activité agricole.

L'agriculture au cœur des territoires

La Chambre d'agriculture de l'Isère souhaite s'assurer que ce projet aura un impact limité sur les espaces agricoles et les activités économiques qui en dépendent. Ce document présente **les principes essentiels auxquels le projet ne saurait déroger.**

Les Chambres d'agriculture, partenaires dans l'accompagnement et les choix d'aménagement du projet

Nous soulignons la pertinence de réutiliser des emprises existantes pour la réalisation de ce projet, limitant ainsi les prélèvements de surfaces agricoles et naturelles.

Néanmoins, les aménagements impacteront inévitablement des surfaces agricoles. Pourtant, à ce jour, la profession agricole n'a pas été sollicitée et l'impact du projet sur le foncier agricole ne semble pas faire l'objet d'étude spécifique.

Nous rappelons que les terres agricoles et les activités agricoles présentes sur le tracé du projet nécessitent **d'être traitées avec la même attention et vigilance que les espaces présentant des enjeux environnementaux.** Nous soulignons l'importance d'anticiper les impacts sur les activités agricoles.

En conséquence, le réseau des Chambres d'agriculture et en particulier **les Chambres départementales d'agriculture du Rhône et de l'Isère demandent des échanges réguliers avec le maître d'ouvrage.**



La Chambre d'agriculture de l'Isère constitue l'échelon de proximité. Elle joue un rôle essentiel d'information et d'accompagnement des agriculteurs.

Organisme de consultation, elle est le porte-parole des intérêts du monde agricole et rural auprès des pouvoirs publics. Elle assure également une mission d'intervention au service des agriculteurs en conduisant des actions pour leur permettre de réussir dans leur métier, répondre aux exigences des consommateurs par la qualité et la traçabilité des produits, protéger l'environnement et assurer la pérennité des exploitations.

Chambre d'Agriculture de l'Isère

34 rue du rocher de Lorzier
ZA Centr'Alp 38430 Moirans

Sylvie FANJAT
Conseillère Aménagement
06 99 95 67 48



Limiter et anticiper les prélèvements sur les surfaces agricoles

Dans le respect des lois dites « Grenelle » et de modernisation pour l'agriculture et pour la pêche qui affichent des objectifs de réduction de la consommation foncière, la Chambre d'agriculture de l'Isère insiste sur la nécessité de réaliser des choix d'aménagement les moins consommateurs d'espaces agricoles et forestiers et les moins dommageables pour les activités agricoles.

La Chambre d'agriculture de l'Isère souhaite que soit portée une attention toute particulière sur :

- La consommation directe (par l'emprise de l'ouvrage) et indirecte (par les occupations temporaires et les mesures compensatoires) des espaces agricoles,
- L'exigence d'un projet minimisant au maximum les perturbations du fonctionnement des exploitations agricoles (création d'allongement de parcours...)

Pour illustration : Le projet de tramway s'accompagne d'une piste cyclable sur l'ensemble du tracé. Si cela nous semble pertinent de travailler les modalités de transport au sein du même projet et sur un jumelage étroit des tracés, il nous semble que les emprises existantes n'ont pas une largeur suffisante pour accueillir la totalité des aménagements. Des emprises supérieures sont donc, a priori, à prévoir sur les parties latérales où sont situées des parcelles agricoles.

Compenser les impacts agricoles pour une reconstitution du potentiel économique

Les effets du projet sur les espaces et activités agricoles doivent être gérés à l'instar des impacts environnementaux : les choix d'aménagement retenus doivent d'abord chercher à « **éviter** » les impacts agricoles et le projet dans sa conception doit ensuite rechercher des mesures de nature à les « **réduire** ». Lorsque les efforts d'évitement et de réduction conduisent néanmoins à un prélèvement de surfaces agricoles, la profession agricole rappelle que le maître d'ouvrage doit s'engager à mettre en œuvre des mesures de **compensation** permettant de reconstituer le potentiel économique de l'agriculture par des actions adaptées. Les Chambres d'agriculture peuvent accompagner le maître d'ouvrage dans chacune de ses étapes afin de préserver le potentiel de production alimentaire des territoires.

Limiter les nouvelles contraintes de la compensation environnementale pour les espaces agricole

Afin que les mesures de compensation environnementale ne conduisent pas à pénaliser, à double titre, les espaces agricoles, la Chambre d'agriculture de l'Isère insiste pour que :

- Les choix opérés en matière de compensation environnementale soient inscrits dans une logique d'« **évitement** » en examinant les solutions les moins dommageables, puis de « **réduction** » des impacts négatifs qui n'auraient pu être empêchés, et enfin de « **compensation** » des impacts négatifs résiduels et inévitables. Ces trois étapes doivent s'inscrire dans une succession chronologique : une instruction à chacune d'elle doit être réalisée afin d'assurer son bon accomplissement et avant d'engager la suivante.
- Les mesures envisagées soient motivées sur le plan scientifique. Leur efficacité à réparer le préjudice écologique et la restauration de la fonctionnalité des espaces dégradés doit être démontrée,
- Le ratio de compensation surfacique n'excède pas 1 hectare de mesure compensatoire pour 1 hectare de surface naturelle impactée,
- Les mesures de compensation environnementale ne portent pas sur le foncier agricole productif.

Cahier d'acteurs

Tout en souscrivant aux objectifs mis en avant dans le projet de liaison Crémieu - Lyon par Meyzieu, la Chambre d'agriculture du Rhône entend contribuer à l'intérêt général tout en défendant au mieux l'activité économique agricole et notamment en limitant la consommation de terres agricoles et en garantissant le maintien des conditions favorables à l'exercice de l'activité agricole.

L'agriculture au cœur des territoires

La Chambre d'agriculture du Rhône souhaite s'assurer que ce projet aura un impact limité sur les espaces agricoles et les activités économiques qui en dépendent. Ce document présente **les principes essentiels auxquels le projet ne saurait déroger.**

Les Chambres d'agriculture, partenaires dans l'accompagnement et les choix d'aménagement du projet

Nous soulignons la pertinence de réutiliser des emprises existantes pour la réalisation de ce projet, limitant ainsi les prélèvements de surfaces agricoles et naturelles.

Néanmoins, les aménagements impacteront inévitablement des surfaces agricoles. Pourtant, à ce jour, la profession agricole n'a pas été sollicitée et l'impact du projet sur le foncier agricole ne semble pas faire l'objet d'étude spécifique.

Nous rappelons que les terres agricoles et les activités agricoles présentes sur le tracé du projet nécessitent **d'être traitées avec la même attention et vigilance que les espaces présentant des enjeux environnementaux. Nous soulignons l'importance d'anticiper les impacts sur les activités agricoles.**

En conséquence, le réseau des Chambres d'agriculture et en particulier **les Chambres départementales d'agriculture du Rhône et de l'Isère demandent des échanges réguliers avec le maître d'ouvrage.**



La Chambre d'agriculture du Rhône constitue l'échelon de proximité. Elle joue un rôle essentiel d'information et d'accompagnement des agriculteurs.

Organisme de consultation, elle est le porte-parole des intérêts du monde agricole et rural auprès des pouvoirs publics. Elle assure également une mission d'intervention au service des agriculteurs en conduisant des actions pour leur permettre de réussir dans leur métier, répondre aux exigences des consommateurs par la qualité et la traçabilité des produits, protéger l'environnement et assurer la pérennité des exploitations.

Chambre d'Agriculture du Rhône

18 Avenue des Monts d'Or
69890 LA TOUR DE SALVAGNY
rhone.chambres-agriculture.fr

Emilie BARBIER
Responsable de Pôle
Entreprises et Territoires
06 75 09 23 96



Limiter et anticiper les prélèvements sur les surfaces agricoles

Dans le respect des lois dites « Grenelle » et de modernisation pour l'agriculture et pour la pêche qui affichent des objectifs de réduction de la consommation foncière, la Chambre d'agriculture du Rhône insiste sur la nécessité de réaliser des choix d'aménagement les moins consommateurs d'espaces agricoles et forestiers et les moins dommageables pour les activités agricoles.

La Chambre d'agriculture du Rhône souhaite que soit portée une attention toute particulière sur :

- La consommation directe (par l'emprise de l'ouvrage) et indirecte (par les occupations temporaires et les mesures compensatoires) des espaces agricoles,
- L'exigence d'un projet minimisant au maximum les perturbations du fonctionnement des exploitations agricoles (création d'allongement de parcours...)

Pour illustration : Le projet de tramway s'accompagne d'une piste cyclable sur l'ensemble du tracé. Si cela nous semble pertinent de travailler les modalités de transport au sein du même projet et sur un jumelage étroit des tracés, il nous semble que les emprises existantes n'ont pas une largeur suffisante pour accueillir la totalité des aménagements. Des emprises supérieures sont donc, a priori, à prévoir sur les parties latérales où sont situées des parcelles agricoles.

Compenser les impacts agricoles pour une reconstitution du potentiel économique

Les effets du projet sur les espaces et activités agricoles doivent être gérés à l'instar des impacts environnementaux : les choix d'aménagement retenus doivent d'abord chercher à « **éviter** » les impacts agricoles et le projet dans sa conception doit ensuite rechercher des mesures de nature à les « **réduire** ». Lorsque les efforts d'évitement et de réduction conduisent néanmoins à un prélèvement de surfaces agricoles, la profession agricole rappelle que le maître d'ouvrage doit s'engager à mettre en œuvre des mesures de **compensation** permettant de reconstituer le potentiel économique de l'agriculture par des actions adaptées. Les Chambres d'agriculture peuvent accompagner le maître d'ouvrage dans chacune de ses étapes afin de préserver le potentiel de production alimentaire des territoires.

Limiter les nouvelles contraintes de la compensation environnementale pour les espaces agricole

Afin que les mesures de compensation environnementale ne conduisent pas à pénaliser, à double titre, les espaces agricoles, la Chambre d'agriculture du Rhône insiste pour que :

- Les choix opérés en matière de compensation environnementale soient inscrits dans une logique d'« **évitement** » en examinant les solutions les moins dommageables, puis de « **réduction** » des impacts négatifs qui n'auraient pu être empêchés, et enfin de « **compensation** » des impacts négatifs résiduels et inévitables. Ces trois étapes doivent s'inscrire dans une succession chronologique : une instruction à chacune d'elle doit être réalisée afin d'assurer son bon accomplissement et avant d'engager la suivante.
- Les mesures envisagées soient motivées sur le plan scientifique. Leur efficacité à réparer le préjudice écologique et la restauration de la fonctionnalité des espaces dégradés doit être démontrée,
- Le ratio de compensation surfacique n'excède pas 1 hectare de mesure compensatoire pour 1 hectare de surface naturelle impactée,
- Les mesures de compensation environnementale ne portent pas sur le foncier agricole productif.

Cahier d'acteur

Le projet de liaison ferroviaire Crémieu-Lyon est attendu par les habitants depuis de nombreuses années.

Cette liaison entre Crémieu et Lyon sera un équipement structurant permettant de réduire considérablement les flux de circulation sur un réseau viaire complètement saturé.

L'Est lyonnais connaît une démographie exceptionnelle ces 20 dernières années et le Nord Isère se retrouve aujourd'hui aux portes de Lyon, sans réseau de transport collectif vraiment structurant et des voies modes actifs qui restent discrètes et dangereuses.

Nous sommes convaincus par la nécessité de réaliser ce projet. Nous souhaitons attirer l'attention sur les difficultés prévisibles liées à la proximité de la gare prévue à Tignieu-Jamezieu avec les parkings existants.

Il nous paraît important et indispensable que le parking relai qui sera créé à proximité de la gare soit suffisamment dimensionné afin d'inciter les usagers du tramway à y stationner.

En effet, se trouvent à proximité immédiate :

- le parking du collège
- le parking de CODYMO-TIGNIEUDIS et MS IMMOBILIER.



MS IMMOBILIER

CODYMO et TIGNIEUDIS :
Propriétaire et exploitant du centre
E.Leclerc de Tignieu-Jamezieu.

MS IMMOBILIER : Propriétaire et
bailleur des moyennes surfaces
mitoyennes au centre E.Leclerc.

CODYMO-TIGNIEUDIS
Rue des Ardennes
38230 TIGNIEU-JAMEYZIEU
christophe.pilon@socara.leclerc

MS IMMOBILIER
Rue de la République
69330 MEYZIEU
st.fernandes@a2l-holding.com



1. Capacité insuffisante aux heures critiques

En ce qui concerne la question des parkings du centre commercial, ces derniers ont déjà une forte affluence, particulièrement :

- En fin de journée (17h-19h) lorsque les actifs font leurs courses.
- Le samedi toute la journée.
- Pendant les différents temps forts de l'année : soldes, fin d'année...

A minima 50% sur la semaine, sur des semaines dites hors événements, les parkings ont un taux d'occupation moyen estimé à 85% de leur capacité.

Sans incitation suffisantes (tarifs, signalisation, sécurité...) il est fort à craindre que les usagers du tramway utilisent les parkings existants à proximité.

Les usagers de la gare stationneront leur véhicule toute la journée (voire plusieurs jours), occupant des places qui seraient normalement libérées toutes les 60 minutes en moyenne par les clients du centre commercial. Cette différence d'usage est incompatible avec une mutualisation efficace.

2. Conflits d'usage et dégradation du service

Sur les heures de pointes du soir, vont se cumuler les usagers de la gare et ceux du centre commercial. La superposition de ces deux flux risque de créer une saturation chronique de nos parkings :

- Difficulté accrue à trouver une place de stationnement.
- Allongement du temps de recherche de place.
- Risque de perte de chiffre d'affaires pour l'ensemble de la zone commerciale.
- Augmentation significative des flux piétons traversant le parking.
- Risques accrus d'accidents, notamment aux heures sombres en hiver.
- Présence prolongée de véhicules stationnés créant des zones moins surveillées.
- Problématiques de sécurité nocturne pour un parking commercial non conçu pour un usage 24h/24.
- Absence d'infrastructure adaptée pour le cheminement gare-parking.

3. Impact économique local

- Risque de baisse de fréquentation si le parking devient saturé.
- Possible détérioration de l'image du centre commercial et plus largement de l'image de la ville.
- Impact sur l'emploi local si les commerces sont affectés, risque de friches commerciales.

CONCLUSION

La probable utilisation de nos parkings par les usagers du tramway présentent des risques importants qui n'ont pas été suffisamment évalués. Un projet structurant comme la liaison Crémieu-Lyon mérite des infrastructures d'accompagnement à la hauteur de l'ambition affichée.



Il nous semble indispensable, si le projet se poursuit de :

- Réaliser une étude de dimensionnement précise du parking relais et de ses accès.
- Prévoir et définir un schéma de circulation sur l'ensemble du territoire afin de privilégier les parkings relais permettant de ne pas rajouter de circulation sur les centres-villes.
- Réaliser des études trafics permettant de déceler les possibles problèmes de circulation sur des voies aujourd'hui déjà très fréquentées sur la commune de Tignieu-Jamezieu, comme le Boulevard de Verna, où circulent notamment de nombreux collégiens.

Le centre commercial pourrait être amené à prendre des mesures conservatoires afin de protéger ses exploitants, qui dénombrent de nombreux indépendants, déjà fragilisés depuis de nombreux mois par la conjoncture économique.

Nous souhaiterions que ces préoccupations soient prises en compte dans la poursuite des études et que différentes solutions soient envisagées en partenariat avec les exploitants de la zone commerciale afin de préserver l'activité économique locale, l'image de la ville et permettre à ce beau projet les retombées les plus positives possibles.

Cahier d'acteur

Le point de vue 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 ans¹ à la fois par le monde associatif et par de nombreux habitants du territoire.
- Nous souscrivons à la solution Tramway entre Crémieu et Lyon Part Dieu sans rupture de charge, au lieu d'un BHNS dont nous actons que cette solution technique est définitivement abandonnée
- Nous sommes favorables à la réalisation du projet en une seule phase (il était évoqué il y a quelques années un phasage en deux temps : terminus à Tignieu Collège puis 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 une rationalisation intelligente des investissements et travaux.
- 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 » économiquement trop cher pour les ménages (usage) que pour les collectivités territoriales (infrastructures).
- C'est un projet essentiel pour le respect des objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et polluants atmosphériques mentionnés dans les Plans Climat Air Energie Territorial LYSED et CCBD, ainsi que du Plan de Protection de l'Atmosphère de Lyon (dont LYSED fait partie). Il permettra une réduction des nuisances sonores et pollution aux oxydes d'azote et particules fines, en particulier en traversée des communes situées de long du tracé CFEL.

Nous émettons toutefois certaines réserves, demandes de précisions ou clarification explicitées ci-après.

¹ Nous tenons à la disposition de tous les archives de nos démarches et actions depuis janvier 2001



Associations locales œuvrant pour les mobilités décarbonées, la démocratie locale et participative, le suivi des projets en lien avec le territoire, la biodiversité, le lien social, la solidarité, la santé et plus globalement l'intérêt général.

- **APIE - Association Porte de l'Isère Environnement**
contact@apie-asso.net
- **Mobilités douces Nord-Isère**
accueil@mobilités-douces.fr
- **PARFER**
lcparfer@gmail.com
- **USPDD - Association des usagers de santé**
asso.uspdd@gmail.com
- **Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné**
contact@veille-citoyenne-brd.fr
- **Villemoirieu Demain**
contact@villemoirieu-demain.fr



Suggestions sur le projet

Accessibilité aux stations ou pôles d'échanges multimodaux (PEM)

- 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 ou des travailleurs temporaires associés aux grands chantiers en projet sur notre territoire (EPR2, nouveau pont sur le Rhône, CFAL...). De plus, certaines hypothèses peuvent être potentiellement sous-estimées : hausse de la population, implantation de nouvelles entreprises
- Répartition par mode des personnes arrivant à chaque PEM : la proportion attendue en modes doux (piétons + cycles) nous paraît très optimiste au regard des infrastructures quasi inexistantes. Nous souhaitons que les hypothèses détaillées de simulation de montées/descentes du bureau d'études EGIS nous soient partagées. Il est par conséquent impératif que des crédits significatifs soient alloués au déploiement des schémas directeurs cyclables et aux itinéraires piétons, avec une répartition claire entre financeurs dès 2026 (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.
- Prévoir un accès aménagé et sécurisé pour les piétons/cycles/trottinettes entre le PEM de Crémieu et le collège/lycée de Villemoirieu afin de réduire le trafic voiture sur ce secteur et sensibiliser nos jeunes aux mobilités alternatives à la voiture.
- Le SYMBORD, en charge de la gestion du SCoT, avait prévu de lancer il y a plus d'1 an une étude sur les rabattements vers les PEM. Selon nos informations (2 de nos associations devaient faire partie du comité de pilotage), cette étude a été abandonnée. Nous le regrettons car elle aurait permis d'avoir une approche locale coordonnée entre toutes les collectivités concernées par ces rabattements. Nous préconisons de réactiver cette étude qui pourra notamment s'appuyer sur les 2 enquêtes en cours (SYTRAL Mobilité et Région AuRA).
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 PEM pourront bien se faire majoritairement autrement qu'en voiture individuelle comme indiqué par les projections EGIS.

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'utilisateur.
- 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 PEM 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 d'après les modélisations EGIS



- Concernant les parkings, prévoir des ombrières photovoltaïques ainsi que des enrobés drainants évitant l'imperméabilisation des sols.

Biodiversité et qualité de l'eau

- Un point d'attention particulier doit être porté au positionnement actuel de la gare d'entretien et de remisage. Celle-ci est actuellement prévue dans un champ en agriculture biologique, situé en zone inondable et soumis à des phénomènes de remontée de nappe phréatique. Cet emplacement ne paraît pas cohérent au regard des risques techniques et des impacts potentiels sur les écosystèmes voisins. Il serait préférable de trouver une autre localisation.

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

- **Un tracé au plus près de l'infrastructure Tram** : les aménagements cyclables ne jouxtant pas la voie de Tram devront être évités au maximum, les chemins parallèles à la ligne CFEL étant notamment absents entre Tignieu-Jamezyrieu et Crémieu.
- Nous préconisons les aménagements suivants :
 - **Sous la RD302**, toute alternative hors emprise CFEL générerait un détour très important.
 - La **traversée de l'ex RD517** entre Janneyrias et Charvieu-Chavagneux devra également mobiliser des moyens conséquents pour éviter une traversée de chaussée dangereuse.
 - La **traversée de la Bourbre** proche de la voie ferrée (l'emprise actuelle du pont sur la Bourbre ne permettant pas de faire passer une voie verte). Cette section entre Charvieu-Chavagneux Centre et Tignieu-Jamezyrieu collège est actuellement empruntée quotidiennement par des dizaines de piétons et cycles, notamment pour se rendre au travail ou faire ses courses...
 - **Aménagement de la traversée de la RD75** :
 - Cette route à grande circulation soulève la question de l'alimentation par caténaire du tramway dont la hauteur n'est pas compatible avec le passage des convois exceptionnels.
 - Se pose également la question de la compatibilité avec le SCOT actuel, ainsi que celle de l'interruption éventuelle de la circulation sur cet axe pendant la durée des travaux.
 - Prévoir un aménagement du giratoire des pompiers « à la hollandaise »
- **Eclairage permanent** avec recharge par panneau solaire
- **Revêtement**¹ : afin de rendre l'infrastructure compatible avec des déplacements quotidiens, y compris par temps de pluie, 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** 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...

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



- que la Région mène des campagnes de sensibilisation / communication bien 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.

Urbanisation

- Il sera nécessaire de lancer dès 2026 la révision du SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné ainsi que la mise en compatibilité des PLU des communes dès que cette révision sera suffisamment avancée. Il s'agira en particulier de concentrer la création de logements à proximité des PEM ainsi que dans les communes reliées par ligne de bus à un futur PEM.
- Si on ajoute une forte croissance de la demande de l'habitat dont sociale, il devient très important de mettre en place, en complément aux PLU, des outils publics de maîtrise de l'urbanisation plus puissants que ces derniers.

Mode de gestion et tarification

- Afin d'assurer une cohérence à la fois pour les usagers et pour l'organisation globale du réseau de transport métropolitain (futur SERM), le projet de tramway doit répondre à un projet de mobilité unifié, simple, cohérent et pleinement intégré. Le gestionnaire retenu (SYTRAL ou Région) devra garantir les conditions d'utilisation par l'utilisateur suivantes : un seul titre, une seule application, un tarif attractif et un seul système de validation. C'est un facteur déterminant de fluidité et d'attractivité.

Implication des associations dans l'ensemble des instances de suivi du projet

- L'ensemble des associations signataires de ce cahier d'acteur demandent à être impliquées tout au long du projet jusqu'à sa mise en service, en particulier pour la prise en compte des remarques issues de ce cahier d'acteurs.

Avis de la commune de Leyrieu

Le projet de tramway Crémieu–Part-Dieu par Meyzieu est un projet très attendu par la population, et la connexion avec la Métropole lyonnaise pourrait être une opportunité pour les habitants de la commune pour ce qui concerne l'accès à la formation, aux études supérieures, au travail, mais également à la santé, à la culture, aux loisirs, ou encore au sport.

La question des mobilités est un enjeu important dans la commune et qui concerne toutes les tranches d'âge. Le bouquet de mobilités mis en place par la communauté de communes des Balcons du Dauphiné constitue une réponse, notamment pour l'accès à l'emploi et les déplacements de proximité (- de 3 km). Mais cette opportunité de transport en commun sera un vrai plus.

Toutefois, un projet de cette envergure réclame une vision prospective afin de conserver les grands équilibres qui constituent la qualité de vie dans notre commune, et plus généralement dans notre bassin de vie.



Leyrieu est un village de 919 habitants situé à environ une trentaine de kilomètres à l'est de Lyon, à l'extrémité nord-ouest du département de l'Isère. La commune est composée d'un bourg et de deux hameaux : Certeau et Sainte-Marie-de-Tortas. Le village est adossé aux falaises calcaires du plateau de l'Isle Crémieu, entre le Rhône et de la cité médiévale de Crémieu. Elle fait partie de la communauté de communes des Balcons du Dauphiné.

Mairie

<http://www.leyrieu.fr>

1435 Route de La Balme,
38460 Leyrieu

Tél : 04 74 90 91 97





Au-delà de l'opportunité que constitue ce projet, les élus de Leyrieu seront attentifs aux questions de pression foncière.

Le PLU de la commune est actuellement en révision, et le PPAD relève trois axes :

Axe 1. Perpétuer les qualités et l'attrait d'une commune pleine de vies, soucieuse du bien-être de ses habitants

Axe 2. Penser la biodiversité et les ressources naturelles en lien avec la transition écologique et l'enjeu climatique

Axe 3. Poursuivre une politique d'aménagement responsable de Leyrieu, conjuguant désormais ambition avec sobriété.

Nous serons donc vigilants à ce que ce projet puisse être un bénéfice et non une contrainte.

Comme les communes limitrophes de la nôtre, nous serons attentifs aux études de trafic et aux aménagements prévus afin de limiter les congestions routières, notamment sur la RD65 qui traverse notre commune, d'autant que le projet doit se regarder à l'aune d'autres grands chantiers comme l'EPR 2 ou de la création d'un nouveau franchissement sur le Rhône. De plus, les questions de stationnements et de rabattements seront cruciales.

Nous préconisons que notre intercommunalité puisse être notre relais auprès de la Région dans le cadre du projet. D'ailleurs, nous nous joignons en complémentarité à l'avis émis par les Balcons du Dauphiné lors de cette concertation.

Enfin, la commune de Leyrieu préconise une incitation forte au covoiturage, notamment par la mise en place de tarifs dégressifs pour le stationnement en fonction du nombre de personnes présentes dans les véhicules.

La question de la réussite de ce transport dépendra du tarif qui sera appliqué pour son utilisation. Aussi, la commune émet la possibilité d'avoir dès le départ une offre qui permette un accès à la multimodalité (location vélo, billet de métro...).

En conclusion, la commune de Leyrieu se positionne favorablement quant à la création de cette ligne de tramway entre Crémieu et Lyon-Part Dieu, en passant par Meyzieu sans rupture de charges. Nous notons toutefois des vigilances quant à la gestion des flux et congestions de véhicules pour se rendre aux gares, quant aux stationnements, quant aux déséquilibres fonciers que pourrait engendrer l'équipement.

Cahier d'acteur

Le point de vue de [à compléter] sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu en quelques lignes :

Notre territoire est en attente depuis de nombreuses années d'une desserte directe jusqu'au centre de Lyon.

Le projet a été avancé, dès 1982, par de nombreux élus à des fins politiques sans être vraiment traité et ce jusqu'à l'arrivée de la nouvelle majorité politique de la Région Auvergne Rhône Alpes qui a enfin pris la mesure du besoin et de ses enjeux.

La population, comme les élus du territoire, ne peuvent que se réjouir de voir se concrétiser cette infrastructure de transport en commun indispensable à notre bassin de vie en offrant une alternative à l'usage de la voiture.

La communauté de communes Lyon Saint Exupéry travaillera pour adapter, en fonction de ses moyens, la desserte des trois stations présentes sur son périmètre tout en optimisant le service aux futurs usagers.

La CC LYSED réaffirme sa volonté de voir aboutir un tel projet et se félicite du travail partenarial engagé avec la Région Auvergne Rhône Alpes vis-à-vis de notre territoire.

Communauté de Communes



Lyon Saint Exupéry
en Dauphiné

6 communes membres :

- Anthon
- Charvieu-Chavagneux
- Chavanoz
- Janneyrias
- Pont de Chéry
- Villette d'Anthon

30 237 habitants

CC LYSED

4 avenue Alexandre Grammont
38230 Charvieu-Chavagneux
Tél. 04 72 46 19 80
Courriel : contact@lysed.fr
Site internet : www.lysed.fr



Soutien des entreprises au projet

Le MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes et la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes, ainsi que les MEDEF Ain, Lyon-Rhône et Isère et les CCI Ain, Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et Nord Isère, expriment un avis favorable sur le projet de nouvelle liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, proposé par la Région.

Il s'agit d'une infrastructure structurante répondant aux enjeux de mobilité, d'attractivité économique, de transition environnementale et de cohésion territoriale d'un large territoire incluant notamment :

- une part importante du Nord Isère : Crémieu, Dizimieu, Janneyrias, Tignieu-Jamezieu, Charvieu-Chavagneux, Pont-de-Chérucy, Chavanoz, Chozeau...
- de nombreuses communes de l'Est lyonnais : Meyzieu, Pusignan, Jonage, Décines-Charpieu, Vaulx-en-Velin...
- le Sud-Ouest de l'Ain : Loyettes, Saint-Jean-de-Niost, Niévroz, Balan, les zones en lien avec le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain.

Ce territoire concentre un tissu industriel et logistique dense, des zones d'activités majeures, d'importants déplacements domicile-travail et les entreprises de ce secteur expriment des besoins croissants en matière de recrutement et de recherche de compétences.

Le MEDEF et les CCI formulent toutefois plusieurs conditions pour la pleine réussite de ce projet, notamment en matière d'intermodalité, de dessertes des zones d'emploi, de dimensionnement des pôles multimodaux et d'anticipation des besoins en compétences, pour la construction, comme pour l'exploitation future de la ligne.

Le MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes est le premier réseau régional au service de l'entreprise et de l'esprit d'entreprendre. Grâce à son réseau composé de 11 MEDEF territoriaux et de 26 branches professionnelles, il accompagne, représente et forme les entreprises de toutes tailles et de tous secteurs d'activité, dans leur(s) transformation(s) au service d'une croissance responsable.

Dirigées par des chefs d'entreprise élus, les 13 Chambres de Commerce et d'Industrie Territoriales (CCIT) et la Chambre régionale (CCIR) d'Auvergne-Rhône-Alpes sont un réseau d'établissements publics de proximité au service des entreprises et du développement économique des territoires.

Ce cahier d'acteur a été rédigé en concertation étroite avec les MEDEF Ain, Lyon-Rhône, Isère et les CCI Ain, Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et Nord Isère.

MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes
60 avenue Jean Mermoz
69008 Lyon
T +33 04 78 77 06 60
<https://medef-aura.fr/fr/>

CCIR Auvergne-Rhône-Alpes
32, quai Perrache – CS 100015
69286 Lyon Cedex 02
T +33 04 72 11 43 43
www.auvergne-rhone-alpes.cci.fr



1. Une réponse attendue aux difficultés de mobilité domicile-travail

La saturation des axes routiers du Nord Isère, de l'Est lyonnais et du Sud-Ouest de l'Ain rend les trajets domicile-travail de plus en plus complexes pour les salariés et les entreprises. Le tramway Crémieu-Lyon apportera une alternative fiable, rapide et régulière, capable de soutenir le report modal et d'améliorer la ponctualité des déplacements professionnels. Il améliorera l'accès à des pôles économiques majeurs comme Meyzieu ZI, Pusignan, Décines, Vaulx-en-Velin La Soie et Lyon Part-Dieu.

2. Un projet structurant pour l'attractivité du territoire

Les entreprises, dans de nombreux secteurs d'activité, rencontrent des difficultés croissantes de recrutement.

L'absence de solution de mobilité efficace freine :

- l'attractivité des postes,
- la fidélisation des salariés,
- l'accès à un vivier élargi de compétences.

Le projet contribuera à lever ces freins et à renforcer l'attractivité des communes concernées, notamment Crémieu, Tignieu, Charvieu-Chavagneux, Janneyrias, Pusignan, Chozeau et Meyzieu.

3. Un enjeu majeur pour l'attractivité des talents et le développement des compétences

Point essentiel à souligner tant d'un point de vue économique que social, le tramway améliorera l'accès des salariés, apprentis et personnes en reconversion aux centres de formation, campus, CFA, PME et zones industrielles et logistiques du territoire. Il facilitera en particulier :

- l'élargissement des viviers de recrutement,
- l'accès à la formation professionnelle,
- la réduction des barrières territoriales et sociales à l'emploi,
- la mobilité des jeunes, publics prioritaires en alternance.

4. Un projet participant à la transition écologique

La mise en place d'un tramway décarboné et d'un itinéraire cyclable continu répond directement aux objectifs régionaux :

- de report modal et de réduction de l'usage de la voiture individuelle,
- d'amélioration du cadre de vie,
- de contribution à la stratégie "Mobilités positives – Cap sur 2035".

L'itinéraire cyclable Crémieu-Meyzieu, en continuité avec la Voie Lyonnaise n°10, permettra un véritable développement des mobilités actives, aidées notamment par les Plans de Mobilité Employeur.



5. Les conditions de réussite identifiées par les acteurs économiques locaux

Si les entreprises du territoire et leurs représentants soutiennent sans réserve le projet de tramway Crémieu-Meyzieu-Lyon et l'itinéraire cycliste qui lui est associé, elles observent que cette réalisation, pour être pleinement efficace, doit s'accompagner d'un certain nombre de mesures et d'investissements complémentaires. Sont notamment identifiés comme « conditions de la réussite » les éléments suivants :

5.1. Des pôles multimodaux correctement dimensionnés

La capacité des parkings-relais, des stationnements vélos et des aménagements piétons devra être adaptée à un territoire en croissance démographique forte.

5.2. Une articulation indispensable avec les réseaux de bus et de cars

La coordination avec les lignes interurbaines doit permettre une desserte efficace du Sud-Ouest de l'Ain et du Nord-Isère, y compris pour les horaires décalés des industries (2×8, 3×8).

5.3. La création souhaitée d'un Comité "Mobilités & Entreprises"

Ce Comité, associant l'ensemble des acteurs et notamment les acteurs économiques concernés, devrait être mis en place rapidement, dès le lancement effectif du projet et être maintenu dans la durée afin notamment :

- d'anticiper et limiter les impacts du chantier,
- d'ajuster dans le temps les modalités du service et notamment les horaires pour coller aux besoins des salariés et des entreprises,
- d'aider à dynamiser le report modal au sein des entreprises,
- d'impulser des mesures propres à accompagner les déplacements des salariés.

5.4. Une prise en compte des zones d'emploi périphériques

Certaines communes non directement desservies par le futur tramway (Loyettes, Niévroz, Balan, Saint-Jean-de-Niost, Chozéau) dépendent fortement de l'axe Crémieu-Meyzieu pour les mobilités pendulaires. Bien que la création de pôles multimodaux et le renforcement des liaisons de bus et de cars constituent des avancées positives, la nouvelle ligne ne pourra, à elle seule, absorber l'ensemble des flux de circulation aujourd'hui constatés sur l'autoroute et les axes routiers du Sud-Ouest de l'Ain, notamment en lien avec la zone d'emplois de la Plaine de l'Ain.

Dans un contexte de croissance démographique et de développement économique du territoire, ces flux pourraient s'intensifier à moyen terme. Le projet devra donc intégrer pleinement ces réalités dans ses solutions de rabattement, afin de limiter les risques de congestion persistants et de garantir une desserte efficace des zones d'emploi périphériques.

Dans une logique de connexion intermodale, les entreprises du secteur de la Plaine de l'Ain observent que la saturation routière du pont de Loyettes risque d'être un obstacle pour accéder aux futurs services du tramway, ce qui renvoie à la problématique de construction d'un nouveau pont sur le Rhône dans cette zone.



5.5. Une tarification adaptée

Il faudra que les services offerts par le tramway soient proposés à un prix attractif, avec des formules d'abonnement adaptés aux besoins spécifiques des salariés.

Pour renforcer l'attractivité du service, dans une logique de billettique unique, il conviendra de développer au maximum des formules permettant d'associer ces abonnements à d'autres abonnements à des services de mobilité (transport ferroviaire, transport en commun urbain, location de vélos...).

6. Un enjeu stratégique de compétences pour la construction et la maintenance de la liaison

La construction de l'infrastructure (17 km, lignes électriques, ouvrages, aménagements cyclables, stations) mobilisera des filières déjà en tension :

- génie civil,
- travaux publics,
- infrastructures ferroviaires,
- électricité et systèmes,
- signalisation,
- maintenance tramway.

Le MEDEF et les Chambres consulaires soulignent l'importance :

- d'anticiper ces besoins,
- de mobiliser les branches professionnelles,
- de renforcer l'apprentissage,
- de soutenir les parcours de reconversion,
- de favoriser l'emploi local.

Les organisations patronales se tiennent prêtes à contribuer à un **plan de compétences dédié au chantier**, en lien avec la Région et les entreprises titulaires des marchés.

Les CCI sont également prêtes à mobiliser leurs outils de formation et leur plate-forme d'accompagnement des entreprises « **CCI Business** » pour faciliter l'accès des TPE-PME locales et régionales aux marchés du futur chantier.

Conclusion

Le MEDEF et la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes, avec les MEDEF Ain, Lyon-Rhône et Isère et les CCI Ain, Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et Nord Isère, expriment un avis favorable sur le projet, convaincus de ses bénéfices pour la mobilité, la compétitivité, le recrutement, l'attractivité du territoire et la transition environnementale.

Ils souhaitent insister tout particulièrement sur la nécessité d'une concertation continue avec les entreprises, afin de garantir, dans le temps, une infrastructure et un service efficaces, adaptés aux modes de vie des salariés et à la dynamique économique du territoire.

République Française
Département du Rhône

OBJET DE LA DELIBERATION
N° 92-2025 – Concertation CFEL –
avis du conseil municipal

**EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE PUSIGNAN
RÉUNION DU 17 NOVEMBRE 2025**

Le dix sept novembre deux mille vingt cinq à dix neuf heures, le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, impasse de l'Odyssee, salle Jules VERNE à l'ODYSEE sous la présidence de Anita DI MURRO, Maire.

	Présent	Absent		Présent	Absent
DI MURRO Anita	X		LATOURE Florence		X
RUZ Florent	X		GROSSAT Clément		X
FADEAU Stéphanie	X		GAMER Katia	X	
VELARDO Benoit	X		DOS SANTOS Sylvane		X
HENRY Bénédicte	X		LAVOREL Laurent	X	
SPARZA Hervé	X		LAUPER Camille	X	
GHERBEZZA Françoise	X		DE SUREMAIN Frédéric		X
BOUSQUET Patrick	X		MARIEN Kassandre		X
BEAUDET Maryline		X	COMTE René	X	
BECHDOLFF Nicolas	X		DELECLOY Bénédicte	X	
GUERIN Delphine		X	BARRIOZ FANGET Hélène	X	
FERRARI Julien	X		BLEYER Etienne	X	
BAYZELON Allison		X	DUVAL Lionel	X	
CERDA Michel	X				

Elu absent	Donne pouvoir à
Maryline BEAUDET	Anita DI MURRO
Florence LATOUR	Katia GAMER
Sylvane DOS SANTOS	Françoise GHERBEZZA
Frédéric de SUREMAIN	Camille LAUPER

- Nombre de membres du Conseil Municipal : 27
- Présents : 19
- Qui ont pris part à la délibération : 23
- Date de la convocation : 10 novembre 2025

Secrétaire : Camille LAUPER

Rapporteur : Florent RUZ

Le bassin de vie « Crémieu – Pont-de-Chéruy », dépourvu d'axe TER pour le relier à l'agglomération lyonnaise et en croissance démographique, est touché par une forte congestion routière.

Le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, piloté par la Région va faciliter les déplacements du quotidien des habitants avec une ligne de tramway, qui constituera le **maillon Est du futur Service Express Régional Métropolitain Lyonnais (SERM)**, composé de lignes de TER périurbaines et d'autres dessertes structurantes.

Des **services et aménagements multimodaux** seront mis en place à chaque station nouvelle pour desservir plus largement le bassin, et se connecter aux territoires alentours. **Un itinéraire cyclable** sera aussi aménagé à proximité de la ligne de tramway pour relier les itinéraires existants à l'Est de Crémieu et à l'Ouest de Meyzieu.

Maillon « est » du futur Service express régional métropolitain lyonnais (SERM), ce projet porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, empruntera l'ancienne ligne de chemin de fer de l'est lyonnais (CFEL) entre Crémieu et Meyzieu, puis l'infrastructure de tramway existante entre Meyzieu et Lyon.

Il reliera en moins d'une heure Crémieu à Lyon, en passant par Meyzieu. Il proposera une desserte toutes les 15 minutes en période de pointe, avec 6 nouvelles stations : Pusignan, Janneyrias, Charvieu-Chavagneux Petit Prince et Centre, Tignieu-Jamezieu et Crémieu-Villemoirieu.

Ce tramway favorisera les mobilités collectives et durables pour tous en répondant aux enjeux environnementaux pour le climat, la santé et la préservation de la biodiversité. Il améliorera la qualité de vie des habitants du bassin de vie de « Crémieu – Pont-de-Chéruy ». Il contribuera au désengorgement du trafic routier et participera à l'attractivité économique du territoire pour les entreprises locales.

Une concertation publique a lieu du 12/11/2025 au 14/01/2026.

Un dossier ainsi qu'un registre sont tenus à disposition du public pendant la durée de la concertation publique à l'accueil de la mairie pendant les horaires d'ouverture.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité

1/ PREND ACTE de la concertation publique et du projet de Liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu

2/ EMET un avis favorable avec réserves :

- Continuité cyclable directe entre Meyzieu ZI et Pusignan,
- Passage en voie unique sur Pusignan,
- Mise en place de dispositif anti-bruit aux abords des logements,
- Arrêts à privilégier aux abords de l'ancienne gare.

Fait et délibéré en Mairie, les jours mois et an ci-dessus.

Au registre sont les signatures,

Pour copie conforme,

Le Secrétaire

Camille LAUPER



Le Maire

Anita DI MURRO





La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

CONCERTATION

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

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Cahier d'acteur

Voici le point de vue de la commune de Saint Romain de Jalionas sur le projet de liaison tramway Crémieu-Lyon par Meyzieu.

Synthèse de l'avis :

La commune de Saint-Romain-de-Jalionas soutient la réalisation de la liaison tramway Crémieu-Lyon via Meyzieu.

Nous considérons ce projet comme structurant pour le Nord-Isère et indispensable pour réduire l'autosolisme. Cependant, nous souhaitons qu'une prise en compte renforcée des impacts de trafic sur les communes directement ou indirectement desservies, dont Saint-Romain-de-Jalionas fait partie, soit étudiée de près, en concertation avec les élus et les habitants de la commune et des communes environnantes.

La commune est également favorable à la création d'une voie verte, qui doit permettre une organisation multimodale cohérente (bus, vélo, piétons, stationnement...).

Développement :

La commune de Saint-Romain-de-Jalionas estime que la réactivation de l'ancienne ligne du Chemin de fer de l'Est Lyonnais (CFEL), sur environ 17 km entre Crémieu et Meyzieu, est une initiative positive. Elle est favorable à la création de six nouvelles stations : Crémieu-Villemoirieu, Tignieu-Collège, Charvieu-Centre, Charvieu-Petit Prince, Janneyrias et Pusignan.



Mairie de Saint Romain de Jalionas. Avis voté en conseil municipal le 23 décembre 2025.

Mairie de Saint Romain de Jalionas :
560 rue du stade 38460
Saint Romain de Jalionas.

Mail :

contact@mairiesrdj.fr

Tél : 04/74/90/76/01.



Cette extension de ligne permettra aux Jalioromains de rejoindre Lyon Part-Dieu en moins d'une heure (52 minutes selon le projet), offrant ainsi aux étudiants et aux administrés une meilleure gestion de leur temps de trajet et évitant les nombreux bouchons quotidiens qui jalonnent la route jusqu'à l'agglomération lyonnaise. La fréquence prévue, de l'ordre d'une rame toutes les 15 minutes en heure de pointe, semble cohérente.

Nous soutenons également ce projet pour la création d'une voie dédiée aux modes doux en parallèle de la rame de tramway. En effet, permettre aux Jalioromains de rejoindre Lyon et son agglomération à vélo, à pied ou par tout autre mode non motorisé est positif pour notre village.

À ce titre, nous souhaitons que les communes directement impactées par ce projet puissent être accompagnées juridiquement, techniquement et financièrement, afin de permettre aux personnes de circuler en mode doux, notamment sur la route départementale D517, jusqu'à la gare de tramway de Crémieu-Villemoirieu.

Nous émettons cependant quelques interrogations quant aux incidences futures de l'arrivée de ce mode de transport sur notre territoire. En effet, celui-ci deviendra plus attractif et donc plus convoité. Nous devons veiller à une bonne cohérence territoriale. Il conviendra ainsi d'intégrer pleinement les effets de rabattement sur les communes concernées, dont Saint-Romain-de-Jalionas fait partie.

Nous serons donc attentifs aux études de trafic et aux aménagements prévus afin de limiter les congestions routières, notamment sur la route D517 qui traverse notre commune.

Nous estimons que le délai de cinq ans prévu (2027–2032) doit permettre de connecter cet équipement le mieux possible au territoire. À cet effet, nous soutenons l'organisation de rencontres régulières avec la Région et les porteurs de projet afin d'échanger sur la construction de celui-ci.

Nous serons également vigilants quant au coût futur de ce mode de transport, la réussite de cette rame dépendra aussi du tarif qui sera appliqué pour son utilisation.

Par ces éléments, le conseil municipal de la commune de Saint-Romain-de-Jalionas, réuni en séance le **mardi 23 décembre 2025**, émet le présent **cahier d'acteur** afin de soutenir le projet de tramway Crémieu–Lyon.

Résultat du vote : 19 votes

Pour = 18

Abstention = 0

Contre = 1

Le Maire,
Jérôme GRAUSI



Cahier d'acteur

SYTRAL Mobilités est favorable au projet d'une liaison en tramway entre le bassin de vie Pont de Chéruy / Crémieu et l'agglomération lyonnaise sous réserve d'approfondir les modalités techniques, financières et juridiques d'exploitation sur la section Meyzieu – Lyon aujourd'hui non définies.

Le choix de l'ensemble des partenaires du projet est de porter un service de mobilité structurant **sans rupture de charge à Meyzieu**. SYTRAL Mobilités est étroitement associé à ce projet **qui empruntera en partie une infrastructure du réseau TCL déjà fortement sollicitée pour 4 services tramway, dont un service express vers l'aéroport.**

En parallèle de la phase de concertation portée par la Région, il est donc indispensable d'approfondir trois enjeux majeurs :

- Vérifier que l'infrastructure puisse accueillir, sur la section Meyzieu <> Lyon, un nouveau service de tramway périurbain, en supplément de T3, T4, T7 et Rhônexpress pour garantir un niveau de service équivalent à celui d'aujourd'hui pour les usagers du réseau TCL tenant compte des renforts d'offre prévus à court et moyen terme, renforts nécessaires pour répondre à l'augmentation de la fréquentation.
- Trouver un accord avec la Région sur les modalités techniques, financières et juridiques d'utilisation de l'infrastructure et d'exploitation.
- Proposer une tarification TCL sur le périmètre de SYTRAL Mobilités en maintenant une tarification spéciale pour le service express qui dessert l'aéroport.

Collez

SYTRAL
MOBILITÉS

SYTRAL Mobilités est l'établissement public qui a en charge l'organisation et l'exploitation des transports en commun urbains de l'agglomération lyonnaise (TCL).

L'objectif majeur de SYTRAL Mobilités est d'offrir une offre de transport performante et adaptée aux besoins de tous les habitants et de tous les territoires pour renforcer l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle.

SYTRAL Mobilités

21 boulevard Vivier Merle
CS 63815
69487 Lyon cedex 03
04 72 84 58 00



SYTRAL Mobilités est favorable au projet d'une liaison en tramway entre le bassin de vie Pont de Chéruy / Crémieu et l'agglomération lyonnaise sous réserve d'approfondir les modalités techniques, financières et juridiques d'exploitation sur la section Meyzieu – Lyon aujourd'hui non définies.

Le choix de l'ensemble des partenaires du projet est de porter un service de mobilité structurant **sans rupture de charge à Meyzieu**. SYTRAL Mobilités est étroitement associé à ce projet **qui empruntera en partie une infrastructure du réseau TCL déjà fortement sollicitée pour 4 services tramway, dont un service express vers l'aéroport**. En parallèle de la phase de concertation portée par la Région, il est donc indispensable d'approfondir trois enjeux majeurs :

- Vérifier que l'infrastructure puisse accueillir, sur la section Meyzieu <> Lyon, un nouveau service de tramway périurbain, en supplément de T3, T4, T7 et Rhônexpress pour garantir un niveau de service équivalent à celui d'aujourd'hui pour les usagers du réseau TCL tenant compte des renforts d'offre prévus à court et moyen terme, renforts nécessaires pour répondre à l'augmentation de la fréquentation.
- Trouver un accord avec la Région sur les modalités techniques, financières et juridiques d'utilisation de l'infrastructure et d'exploitation.
- Proposer une tarification TCL sur le périmètre de SYTRAL Mobilités en maintenant une tarification spéciale pour le service express qui dessert l'aéroport

1/ Une indispensable vérification technique de l'insertion d'un service supplémentaire sur une infrastructure aujourd'hui fortement sollicitée

Le projet de liaison de tramway emprunterait l'infrastructure du corridor T3 entre Part-Dieu et Meyzieu. Cette infrastructure voit aujourd'hui circuler plusieurs lignes de tramway du réseau TCL (T3, T4 et T7) et le service Rhônexpress. Ces services sont fréquentés par plusieurs millions d'usagers.

Service	Origine / destination	Fréquentation annuelle	Fréquence actuelle
T3	Lyon Part-Dieu Villette <> Meyzieu Panettes	13,8 M de voyages	Heures de pointe : 5'30 Heures creuses : 9'
T4	La Doua <> Hôpital de Vénissieux	28,6 M de voyages	Heures de pointe : 7'30 Heures creuses : 9'30
T7	La Soie <> OL Vallée	750 000 voyages	Heures de pointe : 15' Heures creuses : 15'
Rhônexpress	Lyon Part-Dieu Villette <> Aéroport Lyon St Exupéry	1,4 M de voyages	15' de 6h à 21h 30' avant 6h et après 21h

Après de premières études portant sur la faisabilité théorique de ce scénario, SYTRAL Mobilités et la Région approfondissent la faisabilité en conditions réelles afin de maintenir le service offert aux usagers des services existants dans le cadre de ce futur projet. En tant que co-pilote de cette étude, SYTRAL Mobilités se fixe en effet l'objectif de garantir le niveau de service pour les usagers du réseau TCL (T3, Rhônexpress, T4 et T7). Les premiers résultats de cette étude indiquent des contraintes d'exploitation fortes ne garantissant pas ce maintien de niveau de service.

2/ Un accord à trouver concernant les aspects techniques, financiers et juridiques d'exploitation

Pour SYTRAL Mobilités, il conviendra d'approfondir les modalités techniques et financières pour :

- Adapter l'infrastructure existante entre Part-Dieu et Meyzieu.
- Adapter le terminus sur le secteur de la Part-Dieu afin de fiabiliser l'exploitation de divers services de tramway, dont certains en passage.



- Tenir compte des évolutions des lignes de tramway TCL d'ici à l'horizon 2032. Notamment, la fréquence du T3 pourrait être de 3'45" contre 5'30" actuellement, avec la mise en service d'un second tiroir de retournement à Part-Dieu Villette. Les augmentations de fréquences du T4 sont également à prendre en compte.
- Maintenir la performance de l'exploitation de la desserte express de la Gare TGV et de l'aéroport Saint-Exupéry par le service Rhônexpress, constituant un enjeu majeur pour l'agglomération lyonnaise et son attractivité.
- S'assurer du bon fonctionnement des carrefours. Les études de maîtrise d'œuvre devront analyser les impacts de l'augmentation de la fréquence de passage des tramways (tous services confondus), et le cas échéant proposer des mesures correctives.

De plus, le projet de tramway Lyon / Crémieu porte en partie sur un bassin de vie non compris dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités. Dès lors, se pose la question de l'existence de deux Autorités Organisatrices de Mobilité – SYTRAL Mobilités et la Région - appelées à utiliser une infrastructure commune, et d'une éventuelle multiplicité des exploitants qui seraient des sources de difficultés dans l'exploitation quotidienne. Il s'agit par conséquent d'étudier les options de maîtrise d'ouvrage et de mise en œuvre de l'exploitation pour que le rôle de chacun soit clairement établi.

3/ Une tarification TCL sur le périmètre de SYTRAL Mobilités en conservant une tarification spéciale pour Rhônexpress

La mise en place d'un nouveau service sortant du périmètre de SYTRAL Mobilités interroge les niveaux de tarification qui seront opérés, ainsi que les liens avec la tarification TCL existante. Pour SYTRAL Mobilités, les usagers du périmètre TCL empruntant ce nouveau service doivent pouvoir l'emprunter avec un titre de transport TCL.

Les stations de Meyzieu ZI et Pusignan étant sur le périmètre de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CCEL) et donc dans la zone tarifaire 2 du réseau TCL, les trajets entre ces deux stations pourraient bénéficier du tarif TCL incluant les zones 1+2.

En parallèle, SYTRAL Mobilités travaillera, en amont de l'ouverture de ce nouveau service de tramway, et en partenariat avec la CCEL et les communes concernées, à la réorganisation des lignes de bus TCL pour contribuer à rabattre les voyageurs sur cette station.

**DÉPARTEMENT DU
RHÔNE**

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**ARRONDISSEMENT
DE LYON**

**ÉTABLISSEMENT PUBLIC
SYTRAL Mobilités**

**DELIBERATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
Séance du 18 décembre 2025**

Nombre de conseillers en exercice au jour de la séance : 38

Date de convocation du Conseil d'Administration : vendredi 12 décembre 2025

Président : Bruno BERNARD

Secrétaire élu : Matthieu VIEIRA

N°25-099

Objet : Concertation préalable du projet de liaison Crémieu - Lyon par Meyzieu (tramway et itinéraire cyclable) : avis de SYTRAL Mobilités

L'an deux mille vingt-cinq, le 18 décembre 2025 à 14h00, les membres de SYTRAL Mobilités se sont réunis en Salle du conseil - SYTRAL Mobilités, conformément à la convocation qui leur a été faite par Monsieur Bruno BERNARD, Président.

Droit de vote	Membres du Conseil en exercice		Présent	Absent	Procuration à
3	DEBU	Raphaël	X		
3	BADOUARD	Benjamin		X	Monsieur VIEIRA Matthieu
2	BAGHDASSARIAN	Patrick		X	
3	BAGNON	Fabien	X		
1	BERNARD	Bruno	X		
3	BOFFET	Laurence	X		
3	BRUNEL	Vinciane	X		
3	BURRICAND	Marie-Christine		X	Monsieur DEBU Raphaël
2	CHAMBE	Régis		X	Monsieur OUTREBON Pascal
2	CHAVEROT	Virginie			Madame EDERY Michèle
1	CHONÉ	Jean-Philippe	X		
3	COLLIN	Blandine		X	Monsieur KOHLHAAS Jean-Charles
2	COMBET	Damien		X	Monsieur MALOSSE Daniel
3	DALBY	Hugo		X	Monsieur BAGNON Fabien
2	DOGANEL	Izzet	X		
3	DUVIVIER	Hélène	X		
3	EDERY	Michèle	X		
3	FRETY	Laurence	X		
3	GEOFFROY	Hélène	X		
3	GEORGEL	Nadine	X		
3	GIROMAGNY	Véronique	X		
2	IBANEZ	Raphaël	X		
3	KOHLHAAS	Jean-Charles	X		
3	LONGUEVAL	Jean-Michel	X		
3	LUNGENSTRASS	Valentin		X	Monsieur MONOT Vincent
2	MALOSSE	Daniel	X		
2	MEUNIER	Philippe		X	
3	MONOT	Vincent	X		

1	OUTREBON	Pascal	X		
3	PERCET	Joëlle		X	Madame BRUNEL Vinciane
3	POPOFF	Sophia		X	Madame GEORGEL Nadine
3	PORTIER	Alexandre		X	Monsieur RONZIERE Pascal
1	RONZIÈRE	Pascal	X		
3	TEYSSIER	Marie-Pierre	X		
3	VAN STYVENDAEL	Cédric		X	Monsieur LONGUEVAL Jean-Michel
3	VERCHÈRE	Patrice		X	
3	VESSILLER	Béatrice	X		
3	VIEIRA	Matthieu	X		

LE Conseil d'Administration

VU le rapport par lequel Jean-Charles KOHLHAAS, 1^{er} Vice-président et rapporteur, expose ce qui suit :

Vu la délibération du Conseil d'Administration du 27 novembre 2025 n° 2025-075 relative à l'approbation de la convention de financement entre la Région Auvergne-Rhône-Alpes et SYTRAL Mobilités d'une étude d'exploitabilité de l'infrastructure de tramway entre Meyzieu et Lyon.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes porte un projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu (tramway et itinéraire cyclable).

Le projet repose sur l'emprunt par le tramway de l'emprise du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais. Entre Meyzieu et Lyon, le tramway circulerait sur le corridor T3 jusqu'à Part-Dieu Villette. SYTRAL Mobilités est donc étroitement associé au projet qui emprunterait en partie une infrastructure du réseau TCL déjà fortement sollicitée (T3, T4, T7, Rhônexpress). Lors du Conseil d'administration du 27 novembre 2025, une convention de financement pour une étude d'exploitation dynamique que le tronçon Lyon – Meyzieu a d'ailleurs été adoptée, SYTRAL Mobilités finançant à 50% les coûts de cette étude. A date, les premiers résultats ne démontrent pas qu'il est envisageable d'accueillir le service supplémentaire du CFEL sur le tronc commun avec l'évolution prévue des fréquences des différentes lignes de tramway du réseau TCL.

Une concertation préalable relative au projet est organisée par la Région du 12 novembre 2025 au 14 janvier 2026, pour débattre de l'opportunité des objectifs et des principales caractéristiques du projet. Dans ce contexte, SYTRAL Mobilités se déclare favorable au projet d'une liaison en tramway entre le bassin de vie Pont de Cheruy / Crémieu et l'agglomération lyonnaise sous réserve d'approfondir les modalités techniques, financières et juridiques d'utilisation de l'infrastructure commune T3/T4/T7/Rhônexpress et d'exploitation sur la section Meyzieu – Lyon.

Il est en effet indispensable d'approfondir trois enjeux majeurs :

- Vérifier que l'infrastructure puisse accueillir, sur la section Meyzieu <> Lyon, un nouveau service de tramway périurbain, en plus de T3, T4, T7 et Rhônexpress tout en garantissant un niveau de service équivalent à celui d'aujourd'hui pour les usagers du réseau TCL en tenant compte des renforts d'offre nécessaires sur ces lignes à court et moyen terme.
- Trouver un accord avec la Région sur les modalités techniques, financières et juridiques d'utilisation de l'infrastructure et d'exploitation du service.
- Proposer une tarification TCL sur le périmètre de SYTRAL Mobilités tout en conservant une tarification spéciale pour Rhônexpress.

Après échanges de vues,

Présents :	23
Pouvoir(s) :	12
Ne prend pas part au vote (NPPV)	0
Abstentions	0
Total Suffrages exprimés	91
Dont « Contre » :	0
Dont « Pour » :	91

DECIDE, à l'unanimité des suffrages exprimés :

- d'approuver le cahier d'acteur en pièce jointe de SYTRAL Mobilités au titre de la concertation préalable sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu (tramway et itinéraire cyclable) organisée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes,
- de donner un avis favorable sous réserve des approfondissements techniques, juridiques et des modalités financières nécessaires à l'utilisation de l'infrastructure commune T3 / T4 / T7 et Rhonexpress.

Le Président
Bruno BERNARD

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Bruno Bernard', is written over a horizontal blue line.

ANNEXE 3

COMPTES RENDUS DES RENCONTRES

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.

Webinaire acteurs économiques

Compte-rendu

Date : le mercredi 12 novembre 2025 de 12h à 13h10

Lieu : en ligne, par visio-conférence sur Zoom

Nombre de participants : 12 participants (acteurs économiques du territoire)

Les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Jean-Pierre Girard, Conseiller régional en charge du projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu
- 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)

Les organismes représentés en séance

- CCI de Région Auvergne-Rhône-Alpes
- CCI Nord Isère
- CCI Lyon Métropole
- Office Tourisme Balcons du Dauphiné
- Syndicat Mixte du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (SMPIPA)
- MEDEF Lyon-Rhône
- MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes
- SOCARA - Leclerc
- Aéroport Lyon-Saint-Exupéry

La modératrice

- Aurélie Picque, PARIMAGE

Le diaporama présenté lors du webinaire est accessible sur l'espace numérique du projet, rubrique « médiathèque ».

Introduction

Aurélié Picque, modératrice, ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux participants. Elle informe le public que la réunion est enregistrée à des fins uniquement de compte-rendu. Elle rappelle que l'objectif du webinaire est de présenter le projet et d'en partager les grands principes avec les acteurs économiques locaux et régionaux ainsi que les modalités de la concertation qui démarre ce jour. Elle présente ensuite les intervenants et expose le déroulé du webinaire.

Jean-Pierre Girard, conseiller régional en charge du projet de liaison, salue à son tour les participants et souligne que ce projet constitue un enjeu majeur pour les mobilités décarbonées du territoire. Il rappelle que la Région est mobilisée, depuis 2020, et accompagnée de partenaires, pour proposer une solution concrète et durable aux besoins de déplacements. Le projet, fortement attendu par le territoire, s'inscrit pleinement dans la stratégie régionale des mobilités positives « CAP sur 2035 », qui vise à développer des transports plus propres, plus accessibles et mieux intégrés. Il précise que la liaison Crémieu – Lyon constituerait un maillon essentiel du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) lyonnais. Il rappelle ensuite que la réunion de ce jour marque le lancement de la concertation préalable, une démarche volontaire de la Région, conduite sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), afin de garantir un dialogue ouvert, transparent et constructif. Enfin, Jean-Pierre Girard insiste sur la volonté de la Région de faire progresser le projet grâce aux remarques, aux suggestions et aux contributions des participants. Il conclut avec le souhait d'un échange riche et direct avec le monde économique, acteurs essentiels à la réussite du projet.

Denis Cuvillier, garant désigné par 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 du projet

- **Le projet** est présenté par la Région sur la base de la [vidéo de présentation du projet](#) et du [diaporama](#).
- **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 »](#).

Deuxième partie – Temps d'échange

Principales thématiques abordées

- Articulations et impacts avec les autres réseaux (Rhônexpress, trams, cars...)
- Amplitude horaire et tarification
- Stations et accès

- **Un représentant de l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry** souligne la qualité et la clarté de la présentation du projet. Il rappelle que la ligne Rhônexpress, emprunte déjà la même infrastructure que le tramway T3 entre Meyzieu et Lyon, et souhaite savoir si le projet aura un impact sur la desserte de l'aéroport. Il interroge la Région sur l'existence d'études à ce sujet. Il exprime également le souhait que la qualité de service du Rhônexpress, ne soit pas dégradée et propose de participer aux réflexions prospectives relatives à ce corridor de transport.
- **Une représentante de SOCARA-Leclerc** explique qu'elle représente plusieurs entreprises situées notamment à Vilette d'Anthon et à Pusignan. Elle considère la nouvelle desserte comme une véritable opportunité pour le territoire et pour les entreprises locales. Elle remercie la Région d'associer les acteurs économiques au projet, et insiste sur l'importance de prendre en compte les besoins spécifiques des entreprises dans le dimensionnement des flux et des horaires. Elle souligne que de nombreuses entreprises industrielles fonctionnent en horaires décalés par rapport aux services tertiaires (prises de poste très tôt, changements d'équipe à 12h, 13h ou 19h, et fins de journée tardives). Adapter l'amplitude horaire des transports à ces rythmes permettrait, selon elle, de réduire considérablement le nombre de trajets en voiture. Elle ajoute qu'un simple ajout d'horaire de bus ou de tram peut générer jusqu'à 200 trajets en voiture en moins par jour, d'où l'importance de consulter systématiquement les entreprises lors de la définition des horaires.

La Région, répond qu'elle travaille en lien étroit avec SYTRAL Mobilités, Autorité Organisatrice des Mobilités sur le Rhône, le Rhônexpress notamment. Elle précise que le projet n'impacte pas cette ligne, ni sa fréquence ni son temps de trajet. Il n'y aura

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

donc pas d'impact sur la desserte de l'aéroport lié au projet. Des études complémentaires continueront à être menées s'agissant des modalités d'exploitation de l'infrastructure commune entre Meyzieu et Lyon. Concernant les horaires évoqués par la représentante de SOCARA-Leclerc, la Région indique que la future offre de transport collectif serait dotée d'une amplitude horaire large, de 4h30 à minuit, sans circulation nocturne afin de préserver la qualité de vie des riverains et limiter les coûts d'exploitation.

La Région ajoute qu'elle est preneuse des données de flux évoquées par la représentante de SOCARA-Leclerc pour alimenter la suite des études.

- **Un représentant de la Chambre régionale de commerce** remercie les intervenants et exprime la satisfaction du monde économique face à l'émergence de nouvelles offres de transport plus durables. Il souligne que les entreprises du territoire sont favorables au projet et qu'elles y voient une réelle opportunité d'améliorer l'attractivité et le recrutement, aujourd'hui limités par les difficultés de mobilité. Il pose deux questions : la première concerne la localisation des futures stations, jugée déterminante pour rendre le nouveau transport attractif. Il souhaite savoir si la localisation des six stations prévues est déjà précisément arrêtée ou si des études complémentaires sont encore en cours, auquel cas il propose d'associer les entreprises à la réflexion. La seconde question porte sur la tarification car, selon lui, les salariés n'ont pas la même appétence pour les transports en commun selon le prix du billet.

La Région précise que la localisation des stations a fait l'objet de 25 années d'études et de discussions avec les acteurs locaux, le dernier échange datant de cet été. Sans être gravés dans le marbre à ce jour, leur nombre et leur positionnement 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. Il est ajouté que la Région reste ouverte aux suggestions pour améliorer ce maillage.

Concernant la tarification, il est rappelé que la future liaison ferait partie du maillon Est du projet de SERM lyonnais et que la question du tarif reste à construire dans ce cadre afin de proposer une tarification adaptée aux usages locaux, aux flux entre bassins, et à la fluidité entre différents réseaux et modes de transport.

- Un représentant de l'Aéroport Lyon-Saint-Exupéry souligne que la zone aéroportuaire connaît elle aussi des difficultés de recrutement en lien avec les problématiques de mobilité des salariés. Il attire l'attention sur l'importance de maintenir et renforcer la ligne de bus TCL n°47, qui dessert actuellement l'aéroport, et demande que cette ligne soit pleinement prise en considération le moment venu dans la réorganisation du réseau secondaire.
- Une représentante de la SOCARA-Leclerc ajoute qu'elle souhaite que les nouvelles offres de transport ne se fassent pas au détriment des dessertes existantes. Elle explique que, récemment, certains ajustements ont conduit à la suppression d'horaires de bus utilisés par les salariés, et insiste sur la nécessité de préserver les connexions actuelles (retour d'expérience partagé suite à l'adaptation par SYTRAL Mobilités de la ligne de bus TCL n°47 lors du lancement de la ligne C200 vers l'aéroport).

La Région confirme que l'articulation avec la ligne de bus TCL n°47 est bien intégrée dans le projet. La Région travaille avec l'ensemble des Autorités Organisatrices compétentes en matière de mobilités afin d'assurer la cohérence entre les différents réseaux et de répondre aux problématiques de mobilité et de recrutement sur le territoire.

Conclusion

Denis Cuvillier, garant de la concertation désigné par la CNDP, rappelle son attachement au principe d'inclusion dans la concertation. Il souligne que celle-ci doit s'adresser non seulement au grand public, mais aussi à l'ensemble des publics spécifiques concernés (acteurs économiques, associations) afin de garantir une participation la plus large possible. Il considère que ce webinaire va dans ce sens et en est satisfait. Il indique avoir pris bonne note de la question autour de la localisation des stations.

Jean-Pierre Girard, conseiller régional en charge du projet de liaison, remercie le public pour sa participation active. Il salue la richesse et la densité des échanges, qu'il juge instructifs et en continuité avec le travail partenarial engagé en amont de la concertation. Il insiste sur l'importance de poursuivre les contributions tout au long de la période de concertation, celles-ci constituant un apport essentiel pour nourrir les études et orienter la décision finale relative au projet.

Webinaire acteurs associatifs

Compte-rendu

Date : le jeudi 13 novembre 2025 de 12h à 13h30

Lieu : en ligne, par visio-conférence sur Zoom

Nombre de participants : 14 participants (acteurs associatifs du territoire)

Les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Jean-Pierre Girard, Conseiller régional en charge du projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu
- Gautier Rouhet, Directeur Adjoint des projets d'infrastructure de mobilité
- Franck Gimenez, Chef de projet
- Jordan Giuly, Chargé de mission environnement
- Coline Grégoire, Référente concertation

Avec l'appui de Setec, bureau d'études techniques pour la Région

- Noémie Vitorio, Cheffe de projet
- Rémy Bonnet, Ingénieur environnement

Le garant de la concertation

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

Organismes représentés

- Association nationale d'usagers des vélo routes et voies vertes (AF3V)
- Association Lyon-Crémieu PARFER
- FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes
- Villemoirieu Demain
- Mobilités-Douces Nord-Isère
- France Nature Environnement (FNE) Isère
- Lo Parvi (Isle Crémieu)
- La Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) Auvergne-Rhône-Alpes

La modératrice

- Aurélie Picque, PARIMAGE

Le diaporama présenté lors du webinaire sera accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « médiathèque »](#).

Introduction

Aurélie Picque, modératrice, ouvre la séance en souhaitant la bienvenue aux participants. Elle informe le public que la réunion est enregistrée à des fins uniquement de compte-rendu. Elle rappelle que l'objectif du webinaire est de présenter le projet et d'en partager les grands principes avec les acteurs associatifs ainsi que les modalités de la concertation. Elle présente ensuite les intervenants et expose le déroulé du webinaire.

Jean-Pierre Girard, conseiller régional en charge du projet de liaison, salue à son tour les participants et souligne que ce projet constitue un enjeu majeur pour les mobilités décarbonées du territoire. Il rappelle que la Région est mobilisée depuis 2020, et accompagnée de partenaires, pour proposer une solution concrète et durable aux besoins de déplacements. Le projet, fortement attendu par le territoire, s'inscrit pleinement dans la stratégie régionale des mobilités positives « CAP sur 2035 », qui vise à développer des transports plus propres, plus accessibles et mieux intégrés. Il précise que la liaison Crémieu – Lyon constituerait un maillon essentiel du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) lyonnais, auquel la Région est pleinement associée. Il rappelle ensuite que la réunion de ce jour marque le deuxième rendez-vous du lancement de la concertation préalable, une démarche volontaire de la Région, conduite sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), afin de garantir un dialogue ouvert, transparent et constructif. Enfin, Jean-Pierre Girard insiste sur la volonté de la Région de faire progresser le projet grâce aux remarques, aux suggestions et aux contributions des participants. Il conclut avec le souhait d'un échange riche et direct avec le monde associatif, acteurs essentiels à la réussite du projet.

Denis Cuvillier, garant désigné par la 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 du projet

- **Le projet** est présenté par la Région sur la base de la [vidéo de présentation du projet](#) et du [diaporama](#).
- **Les enjeux environnementaux** du projet sont présentés par le bureau d'étude Setec sur la base du [diaporama](#).
- **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 »](#).

Deuxième partie – Temps d'échanges

Principales thématiques abordées

- Impacts cumulés de multiples projets sur un même territoire
- Tracé de l'itinéraire cyclable
- Impacts fonciers et environnementaux
- Stations et accès
- Congestion routière
- Sécurité
- Calendrier des études

- **Un représentant de l'association Lyon Crémieu PARFER** explique qu'il s'exprime au nom de plusieurs membres présents. Il rappelle que l'association soutient le projet depuis toujours, le considérant comme une opportunité majeure pour un territoire dynamique, mais désormais saturé par la circulation routière alors qu'il bénéficiait autrefois de liaisons rapides vers Lyon. L'association défend depuis longtemps la réutilisation de l'ancienne voie ferrée de l'Est de Lyon pour un transport collectif performant, de préférence sous forme de tramway direct jusqu'à Lyon, jugé plus attractif et capable de réduire significativement l'usage de la voiture. Il se dit en accord avec les propositions concernant les stations et leurs accès et remercie la Région pour son pilotage du projet depuis 2020, les études récentes confirmant sa pertinence. Selon lui, ce mode de transport décarboné permettra à de nombreux ménages de réduire leur dépendance à l'automobile. Tout en regrettant un avancement qu'il juge parfois trop lent, il reconnaît la complexité institutionnelle du projet. Il précise avoir encore de nombreuses questions à poser mais qu'il le fera dans les suites de la concertation et affirme que l'association est prête à apporter son soutien, notamment en matière de communication.
- **Un représentant de l'association Lo Parvi** remercie les acteurs, en particulier la Région, pour l'avancée d'un projet discuté depuis près de trente ans, et réaffirme son soutien aux modes de déplacement alternatifs. Il s'interroge quant à la coexistence de nombreux grands projets dans la même zone – nouveau pont sur le Rhône, pipelines carbone et hydrogène, projet ferroviaire Lyon - Turin,

contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, chantiers des futurs EPR – tous prévus autour de 2032, ce qui pose la question des impacts cumulés de l'ensemble de ces projets. Il demande si le projet est intégré dans la démarche « Grands Travaux » annoncée par l'État, afin de coordonner les mesures compensatoires et foncières. Il soulève également des interrogations sur les impacts potentiels en termes d'artificialisation et de destruction d'habitats naturels liés à la piste cyclable (dont il souhaite connaître son tracé exact), aux parkings relais (dont il demande les implantations précises) et au site de maintenance et de remisage (SMR). Il pose également la question de la mutualisation avec les parkings temporaires des chantiers EPR. Enfin, il exprime le souhait que les associations soient associées aux prochaines étapes du projet afin de travailler avec les services concernés sur la démarche « éviter, réduire, compenser » et assurer une insertion environnementale cohérente.

- **Un représentant de l'association Villemoirieu Demain** explique que son association agit sur le territoire de Crémieu et Villemoirieu pour promouvoir la démocratie participative et sensibiliser aux enjeux environnementaux. Il précise qu'une réunion de préparation avec les habitants de Villemoirieu a déjà permis d'identifier plusieurs questions qu'il portera lors de la concertation pour soutenir le projet, tout en prenant en compte la vigilance des habitants sur certains points, notamment la polarité Crémieu - Villemoirieu et le passage de la route départementale 75, soulignant que la polarité Crémieu – Villemoirieu constitue d'ores et déjà un point de congestion routière significatif. Il partage également les interrogations sur les effets cumulés des différents projets prévus dans le secteur. Il demande comment les zones de chalandise ont été évaluées et comment le report modal sera organisé dans cette zone, notamment en bus et à vélo. Enfin, il souligne que le sujet du parkings-relais pour le terminus de Crémieu suscite de vives inquiétudes chez les habitants : y aura-t-il encore plus de bouchons à Crémieu ? Comment cela va-t-il se passer ? Il insiste sur la nécessité de fournir des éléments rassurants pour accompagner le message et faciliter l'acceptation du projet par les habitants.

La Région invite les participants à consulter le dossier de concertation, qui répond à de nombreuses questions, et apporte les précisions suivantes.

Concernant l'articulation entre les différents projets sur le territoire, la Région travaille en coordination avec les principaux porteurs de projets concernés, notamment ceux de la plaine Saint-Exupéry et plus récemment sur la Plaine de l'Ain, en lien avec le projet EPR2 et le projet de nouveau franchissement du Rhône notamment. La Région précise que les horizons sont communs et que les impacts, qu'ils soient fonciers ou environnementaux, sont gérés de manière collective. Il est mentionné qu'une réunion récente organisée par la Préfète de Région a rassemblé l'ensemble des porteurs de projets afin d'anticiper ces impacts avec une vision globale. L'objectif est d'harmoniser et de mettre en cohérence les approches des différents porteurs de projets.

La Région rappelle que l'étude intègre bien la prise en compte des impacts sur la voirie, liés aux intersections tramways-routes et aux reports de flux sur les nouvelles stations. Les premières études menées estiment une diminution et un transfert des flux Est-Ouest vers des flux Nord-Sud en transport collectif et voitures, soulignant une diminution du trafic routier au global. Il est également précisé que ces premières études seront complétées dans les phases suivantes (comptages routiers...), tout en poursuivant les échanges avec les différents acteurs (gestionnaires de voirie notamment).

La Région indique que le nombre et le positionnement des stations visent à maximiser les bénéfices pour certains et à minimiser les impacts pour les autres. L'objectif est de positionner les stations au plus près des centralités pour capter un maximum d'habitants et de futurs salariés (stations prioritairement pour un accès local, piéton et vélos), ou proche de grands axes routiers pour capter les territoires voisins (stations prioritairement pour des rabattements-diffusions), en cars-bus ou vélos notamment. Les rabattements-diffusions en voiture sont cependant bien sur pris en compte dans l'étude, d'où la proposition de parkings à chaque station, calibrés en fonction de leur fonctionnalité (local ou rabattements-diffusions), et accompagnés de mesures pour limiter la congestion en lien avec les collectivités compétentes en matière de voirie. L'objectif global du projet reste de réduire l'impact de la voiture sur le territoire, tout en accompagnant au mieux les flux générés par les accès aux stations.

La Région précise que l'approche sécuritaire est également intégrée à l'étude, notamment pour les vélos et piétons.

Concernant l'itinéraire cyclable, également accessible aux piétons, il est indiqué que la solution privilégiée serait de longer le tramway de Crémieu jusqu'à Meyzieu, sur l'emprise historique, et que le tracé a été étudié conjointement avec celui du tramway pour garantir une bonne insertion. Il est précisé que certains passages plus étroits (ouvrages d'art), très peu nombreux, sont à l'étude afin de proposer les solutions les plus qualitatives possibles pour les usagers.

Enfin, la Région précise les besoins fonciers au-delà des emprises historiques du CFEL concernent principalement le site de maintenance et de remisage, et les parkings. Du foncier public communal ou intercommunal, et du foncier privé (terrains agricoles principalement) seraient envisagés pour cela. Cela serait étudié plus précisément, en lien avec les acteurs locaux et les propriétaires concernés, dans le cadre des phases d'études ultérieures, notamment en fonction des contributions de la concertation, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable.

- [Un représentant de Mobilités-douces Nord-Isère](#) se dit ravi que le projet soit enfin en phase de concertation. Il rappelle avoir été l'un des initiateurs du collectif PARFER et souligne l'intérêt historique du chemin de fer de l'Est de Lyon. Il note que le Nord-Isère comprend deux zones distinctes (le Nord-Isère et le Nord du Nord-Isère) et insiste sur le fait que l'arrivée du tramway à Crémieu (Nord du Nord-Isère) aura des répercussions sur la partie plus au Sud du bassin du projet (le Nord-Isère), en raison de son attractivité. Il souligne la nécessité de compléter les connaissances issues des enquêtes de mobilité de 2015-2016 avec les nouvelles enquêtes en cours, menées notamment par la Région et SYTRAL Mobilités, afin d'avoir une vision actualisée des déplacements et de vérifier les tendances observées, comme la légère baisse des mobilités quotidiennes dans certains secteurs. Il se félicite du maintien de l'itinéraire vélo majoritairement le long du tramway. Il insiste également sur l'importance d'infrastructures fonctionnant dans les deux sens, tant pour les déplacements vers Lyon que pour les déplacements vers le Nord du Nord-

Isère. Il rappelle enfin que ces grandes infrastructures génèrent aussi un développement économique et touristique local, ce qui devra être pris en compte pour anticiper les impacts sur l'ensemble du territoire.

- [Un autre représentant de Mobilités-Douces Nord-Isère](#) remercie les organisateurs pour cette réunion dédiée aux associations et se dit heureux de pouvoir enfin s'exprimer sur ce projet attendu depuis longtemps. Il rappelle que le tramway permettra de réduire la circulation automobile et d'améliorer la qualité de l'air et le niveau sonore, notamment dans la zone congestionnée de Pont-de-Chéruf, et souligne l'importance du rabattement vers les stations pour maximiser l'usage du tramway, en particulier par les modes doux. Il insiste sur la nécessité de disposer d'infrastructures sécurisées pour les déplacements à pied ou à vélo pour relier les différentes stations, et s'interroge sur la coordination des aménagements cyclables prévus par la Région pour desservir les stations de Charvieu-Chavagneux et de Janneyrias. Il souhaite également obtenir des précisions sur les estimations de fréquentation, en distinguant les montées et descentes des usagers à pied, à vélo ou en trottinette. Il attire l'attention sur la localisation des parkings-relais et la planification des navettes vers les stations, soulignant que la fréquence du transport en commun, le coût et le temps de parcours seront déterminants pour inciter les usagers à privilégier le tramway. Enfin, il pose une question sur l'impact des prochaines échéances électorales, notamment municipales et régionales, sur le projet.
- [Un représentant de la Ligue pour la Protection des Oiseaux \(LPO\) Auvergne-Rhône-Alpes](#) intervient pour souligner plusieurs points concernant l'impact environnemental du projet. Il souhaite disposer de chiffres précis sur les zones impactées, notamment les zones impactées par l'itinéraire cyclable qui accompagne le tramway, et s'inquiète des effets sur les zones humides à haute valeur environnementale. Il rappelle que, si cet itinéraire favorise la mobilité douce, elle peut générer des impacts sur la faune et la flore, notamment en cas de revêtement bitumineux qui pourrait constituer une barrière pour certaines espèces. Il s'interroge également sur les conséquences en termes de pression foncière dans le secteur, liée à

l'augmentation de la mobilité et des facilités d'accès. Enfin, il insiste lui aussi sur la nécessité de prendre en compte les effets cumulés de tous les projets prévus sur le territoire d'ici 2032 et demande comment ces différents projets seront intégrés pour éviter des impacts combinés dans un territoire déjà fortement contraint.

- Aurélie Picque, modératrice, [relaie les interventions de Villemoirieu Demain reçues sur le chat du webinaire](#). Tout d'abord, l'association pose la question du franchissement de la route départementale 75 entre Villemoirieu et Crémieu. Elle souhaite également des précisions sur la manière dont ont été menées les études de trafic et l'organisation du rabattement. Elle cite la présence d'un lycée privé de 1 200 élèves à Villemoirieu (Institution Sœur Emmanuelle) qui interroge sur l'évaluation du report modal des élèves vers le tramway. L'association pose aussi la question du maintien des zones agricoles pour les parkings, signalant qu'il semblerait que deux surfaces agricoles soient impactées, à Crémieu et Villemoirieu, et souligne la nécessité d'anticiper les besoins liés à l'accroissement de la population d'ici 2032.

La Région remercie l'ensemble des participants pour leurs questions et interventions, soulignant qu'elles illustrent l'ampleur des sujets abordés par le projet. Elle rappelle que ces thématiques ont été travaillées de longue date avec différents acteurs du territoire et qu'elles seront systématiquement réexaminées à chaque étape du projet.

Concernant les données de trafic, la Région indique que les bureaux d'études exploitent toutes les dernières informations disponibles dans leurs outils de modélisation, permettant d'anticiper à l'horizon 2040 l'évolution des populations, de l'emploi, des usages des transports et des habitudes de mobilité, y compris les phénomènes tels que le télétravail. La Région souligne que le projet de liaison Crémieu-Lyon avance en prenant en compte l'enjeu d'articulation des calendriers des autres projets du territoire, en particulier le projet EPR2 situé à proximité et pour lequel un travail approfondi avec l'Etat est en cours.

La Région précise que la question du rabattement et de la diffusion des flux de mobilité Nord-Sud est également bien prise en compte, l'objectif étant d'améliorer la desserte

et l'accessibilité du Nord-Isère et les différentes connexions, notamment avec la Plaine de l'Ain et la Plaine Saint-Exupéry, en tenant compte des déplacements domicile-travail, domicile-études, services, tourisme et autres activités.

La Région aborde également les questions liées à l'accès en voiture aux stations et au stationnement. Le travail réalisé avec les partenaires du projet sur le positionnement des stations et des parkings sera complété du retour de la concertation et approfondi dans la suite des études afin de proposer les solutions les plus adaptées. Il est précisé que le positionnement des stations a été étudié afin de limiter les impacts liés aux flux de voitures. Les études de trafic, réalisées par le bureau d'études Setec, sont en cours et incluent des comptages sur le territoire. Une première approche globale a été menée, avec des analyses plus détaillées prévues pour les phases ultérieures. La sécurité des intersections a également été étudiée.

Concernant l'accès en car aux stations, il est rappelé que plusieurs autorités organisatrices des mobilités sont compétentes sur le territoire. La Région, responsable de la mobilité régionale et interurbaine, mais également sur la mobilité locale sur la LYSED et la Plaine de l'Ain, travaille à refondre les lignes pour les connecter au mieux avec les stations et offrir des temps de trajet attractifs.

La question du vélo est traitée à deux niveaux : régional, via le nouvel itinéraire cyclable le long du tramway porté par la Région, et local, pour les rabattements sur les stations. Sur le volet local, la Région travaille avec les acteurs de la mobilité et les gestionnaires de voirie pour faciliter les accès par des aménagements cyclables sécurisés. La sécurité des usagers, qu'ils soient piétons, cyclistes ou automobilistes, constitue également un axe de l'étude majeur.

La Région rappelle que tout projet d'infrastructure transforme le territoire et génère des craintes qu'il faut accompagner. La sensibilisation des acteurs compétents en urbanisme a été effectuée pour garantir que l'évolution du territoire reste encadrée.

La Région indique que les nouvelles données issues des enquêtes mobilité en cours, dont les résultats sont attendus fin 2026, alimenteront les modélisations qui seront réalisées dans le cadre des études de conception. Elles seront présentées au public lors de l'enquête publique. Une modélisation plus fine sera alors menée, incluant aussi

des analyses sur la qualité de l'air, le bruit, les impacts sonores et les effets sur les zones humides et les espaces naturels.

Il est rappelé que le projet se situe encore au stade des enjeux, même si certaines études préalables ont déjà été réalisées. La concertation débute ; la Région, maître d'ouvrage, en tirera les enseignements une fois celle-ci achevée.

Au sujet de l'impact possible des élections locales, la Région souligne que les exécutifs peuvent influencer le projet, mais qu'il est trop tôt pour en anticiper les effets. L'essentiel porte aujourd'hui sur la concertation et le bilan qui en sera fait.

Enfin, la Région relaie un certain nombre de questions posées dans le fil de discussion concernant le travail réalisé avec SYTRAL Mobilités sur les infrastructures existantes de T3 et de Rhônexpress. Il est précisé qu'un travail est effectivement en cours pour définir les modalités précises d'insertion du projet de tramway sur le tronçon partagé, tout en tenant compte des fréquences de T3 et de Rhônexpress, notamment. Cette démarche permettra de sécuriser une fréquence attendue au quart d'heure ainsi que la desserte de la ligne jusqu'à Lyon. La Région ajoute qu'il n'est pas encore déterminé à quels arrêts le tramway pourrait s'arrêter entre Meyzieu et Lyon. Plusieurs scénarios restent à l'étude, comme celui proposant l'ensemble des arrêts entre Meyzieu et Lyon, à l'image du T3, ou celui proposant des arrêts seulement à La Soie et à Part-Dieu, à l'image de Rhônexpress. La Région indique que les équipes continuent de travailler sur ces scénarios et sur la cohabitation avec l'exploitation existante entre Meyzieu et Lyon.

Conclusion

Denis Cuvillier, garant de la concertation désigné par la CNDP, remercie tous les participants pour leur présence et souligne l'intérêt des débats, qui ont suscité de nombreuses questions pour la suite de la concertation. Il note qu'un certain nombre de participants prévoient de participer à l'atelier du 16 décembre et précise que leurs contributions permettront de mieux définir les thèmes de ces ateliers, les en remerciant.

Jean-Pierre Girard, conseiller régional en charge du projet de liaison, remercie tous les participants, en soulignant la densité des échanges et la diversité des sujets abordés. Il note que ces discussions sont au cœur de la concertation et qu'elles permettent de faire progresser le projet.

Réponses aux questions posées via le fil de discussion (post-réunion)

Les questions posées dans le chat n'ont pas toutes pu obtenir réponse dans le temps de la réunion. Comme indiqué en séance, les réponses complémentaires à celles déjà données pendant la réunion sont apportées ci-après dans le cadre du compte-rendu de la réunion.

- **Association Lyon-Cremieu PARFER** : *Quelles seraient les conditions qui feraient que le projet sera ou ne sera pas lancé ?*

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 règlementaires. Ces dernières devraient être délivrées en 2029, à l'issue d'une étape d'enquête publique et permettraient de démarrer les travaux.

- **Association Villemoirieu-Demain** : *Lors de la réunion de travail du 16 décembre, envisagez-vous des ateliers en fonctions de spécificités des différentes gares ? De manière à entrer plus simplement dans les détails des différentes polarités ?*

La Région indique que l'atelier de concertation du 16 décembre est en cours de préparation avec le garant de la concertation, notamment à l'aune des premiers échanges avec le public qui se sont tenus lors des rencontres de proximité et de la réunion publique d'ouverture. Nous notons la proposition.

- **Association Mobilités-Douces Nord-Isère** : *La station "terminus" de Crémieu sera hyper attractive pour le cyclotourisme dont de courte durée de type week-end. Quels sont les accompagnements prévus pour les vélos musculaires et les vélos VAE ?*

La Région précise que l'itinéraire cyclable le long de la nouvelle ligne de tramway serait ouvert à tous les modes actifs, y compris piétons. Les services associés à cet itinéraire et aux différents usages seront approfondis dans le cadre des études ultérieures. Ce sujet pourra être évoqué dans l'atelier de concertation, en cours de préparation avec le garant.

Par ailleurs, pour les cyclistes, il est prévu que les stations disposent de consignes sécurisées et d'arceaux libres pour stationner les vélos. La Région est à l'écoute des suggestions des usagers et des associations concernant ces aménagements.

- **Un représentant de Mobilités-Douces Nord-Isère** : *Aura-t-on le diaporama ?*

La Région indique que le diaporama présenté lors du webinaire sera accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « médiathèque »](#).

Rencontre de proximité – Crémieu

Compte-rendu

Date : mercredi 19 novembre 2025 de 9h à 12h

Lieu : marché de Crémieu

Nombre de participants : environ 70 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 et le garant de la concertation désigné par la Commission Nationale du Débat Public étaient présents sur le marché de Crémieu le mercredi 19 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 première rencontre de proximité à Crémieu a permis d'échanger avec près de 70 personnes : habitants de Crémieu et des communes alentours, commerçants, conseillers municipaux et associations. Une partie des participants était venue spécifiquement pour la rencontre. 6 fiches avis 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.



DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

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**, ainsi que les différentes étapes à venir. Alors que certains sont confiants sur l'avancement du projet, d'autres sont sceptiques, exprimant des doutes sur son aboutissement. **Le calendrier jusqu'à la mise en service du projet est jugé trop long.**

- ▶ « C'est acté ? »
- ▶ « Avons-nous une certitude que le projet se fera ? »
- ▶ « C'est pour quand ? »
- ▶ « On nous l'a promis depuis longtemps. »
- ▶ « Ça fait 20 ans qu'on en parle. »
- ▶ « On n'y croit plus ! »
- ▶ « 25 ans d'études n'ont pas abouti. Pourquoi ça serait le cas maintenant ? »
- ▶ « On est pour le projet, on compte sur vous pour qu'il voit le jour. »
- ▶ « Ça se fera ! »
- ▶ « C'est un bon projet mais qui arrive tardivement. »

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 règlementaires. 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 considèrent l'offre de **transports en commun actuelle insuffisante** à Crémieu, tant en termes de desserte que de fréquence, et constatent qu'ils sont de fait peu utilisés, au profit de la voiture. Face à ce constat, **une grande partie des personnes rencontrées s'est exprimée en faveur du projet, soulignant les bénéfices qu'il apportera** : facilité de déplacement, gain de temps, réduction du trafic routier vers et depuis l'agglomération lyonnaise, attractivité du territoire (emploi et tourisme). L'utilisation du tramway et/ou de la voie cyclable pour le travail, les études, les déplacements liés la santé ou encore la culture est aussi évoquée.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

- ▶ « *Aujourd'hui les transports sont un frein pour l'emploi. Je ne regarde même pas les offres d'emploi à Lyon.* »
- ▶ « *Nécessité absolue de désenclaver le Nord Isère.* »
- ▶ « *Ça va désengorger les routes.* »
- ▶ « *Ça déléstera le territoire, si ça se fait.* »
- ▶ « *Le tramway remplacera le bus X04.* »
- ▶ « *Mieux vaut se déplacer 1h en tramway que faire 1h30 de voiture.* »
- ▶ « *Vous allez drainer à 20 km à la ronde.* »
- ▶ « *Je serais étonné que les gens soient contre le projet, à moins qu'ils soient contre le développement économique du territoire.* »
- ▶ « *Le projet va donner de la valeur au territoire.* »

Toutefois, deux contributeurs ont estimé que le projet serait peu rentable, considérant que le tramway sera peu fréquenté.

- ▶ « *Les bus sont aujourd'hui vides et vous pensez pouvoir remplir un tramway tous les quarts d'heure ?* »
- ▶ « *Le projet ne sera pas rentable car il y a un problème de répartition des heures de pointe et des heures creuses, ce qui va causer des problèmes de gestion à long terme.* »

Réponse de la Région

La Région indique que les études préalables estiment la fréquentation à 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, ainsi que l'ensemble des projets de transport aux horizons 2030 et 2040. 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 seront précisés dans les études socio-économiques lors des phases suivantes de conception du projet.

De plus, la Région rappelle que le tramway est un mode de transport plus attractif que le car, notamment en raison de sa fiabilité, puisqu'il n'est pas soumis à la congestion routière.

Le coût, financement et l'impact des élections municipales

Certains participants ont questionné la Région sur le financement du projet, considérant ce sujet comme susceptible de bloquer le projet. Quelques personnes ont souhaité savoir si le projet serait de nature à augmenter les impôts locaux.

L'impact des élections municipales sur l'avancement du projet a également été interrogé.

Enfin, le rôle des différents partenaires a fait l'objet de questions.

- ▶ « *Le montant des travaux n'est pas inscrit dans le CPER* »

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

- ▶ « Il y avait un blocage de la part des partenaires financiers à un moment, ça n'est plus le cas ? L'Etat est partie prenante ? L'Etat et les collectivités sont prêts à investir lourdement ? »
- ▶ « Est-ce que ça va se faire avec les changements politiques suite aux élections ? »
- ▶ « Quel est le rôle du Sytral ? »

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 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.

Au sujet de l'impact possible des élections locales, la Région souligne que les élus locaux peuvent influencer le projet, mais qu'il est trop tôt pour en anticiper les effets, et rappelle que la Région reste le maître d'ouvrage du projet. L'essentiel porte aujourd'hui sur la concertation et le bilan qui en sera fait.

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**, en particulier de la RD75 très circulée aujourd'hui, ont attiré l'attention des participants et des craintes sont exprimées quant à la sécurité de ces intersections. L'insertion de la ligne de tramway au niveau des **ouvrages d'arts** (ponts, tunnels) est également questionnée. Enfin, l'occupation actuelle de l'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) au niveau du quartier Barens soulève des interrogations.

- ▶ « Vous gardez le même tracé ? »
- ▶ « Comment sera traitée l'intersection de la D75, très circulée aujourd'hui ? »
- ▶ « Les intersections avec les routes vont être refaites ? »
- ▶ « Le tramway va passer sous les ponts routiers ? »
- ▶ « Certaines parties du CFEL n'ont-elles pas été vendues ou ne sont-elles pas occupées ? »
- ▶ « Des lotissements ont été construits sur la ligne de l'est. »
- ▶ « Un monsieur a acheté une ancienne gare du CFEL. »
- ▶ « J'espère que le cas de Barens sera géré correctement. »

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. Aujourd'hui différents usages cohabitent (piétons, vélos, nature). L'occupation de cette emprise à

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Barens fait l'objet de discussion entre le Département de l'Isère et le propriétaire de l'ancienne gare de Barens.

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 transports en commun, 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 poursuivraient pour définir les types d'intersections ainsi que les impacts sur la circulation et les solutions pour les limiter.

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 : l'articulation avec le tramway T3, le type de matériel roulant utilisé, la tarification du tramway et des parkings relais.

- ▶ « La nouvelle ligne sera mutualisée avec le tramway T3 ? »
- ▶ « Le tramway sera comme le T3 ? »

Réponse de la Région

Le tramway circulerait bien de Crémieu à Lyon, via la nouvelle infrastructure Crémieu-Meyzieu, et via l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon. Les usagers n'auraient donc pas de correspondance à faire à Meyzieu. 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.

Le matériel roulant qui serait utilisé répondra aux normes de sécurité et de compatibilité avec les autres tramways de cet axe et serait comparable à celui qui existe aujourd'hui sur le réseau TCL.

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

Notons que des **informations erronées** circulent à propos du projet. Certains participants ont parlé d'un projet de « tram-train », de « liaison routière » ou encore d'une correspondance à Meyzieu.

Réponse de la Région

Afin d'assurer une continuité avec l'infrastructure entre Meyzieu et Lyon et de garantir un temps de trajet de moins d'une heure environ, le tramway régional entre Crémieu et Lyon, sans correspondance à Meyzieu, s'est imposé comme la solution la plus adaptée, cohérente et efficace au regard des alternatives envisagées.

Les nouvelles stations, les parkings et leurs accès

Les participants ont souligné que les stations sont globalement **bien positionnées et les modes d'accès diversifiés**. Les parkings-relais sont tout particulièrement attendus, leur dimensionnement est souvent abordé. Des demandes ont également porté sur la desserte des stations en mobilités actives. Un participant a questionné la desserte de Saint-Romain-de-Jalionas tandis qu'un autre a proposé la réalisation d'une station supplémentaire entre Crémieu et Tignieu.

- ▶ « Nous sommes pour le projet sous réserve que celui-ci soit accompagné de parkings et de liaisons douces. »
- ▶ « Les parcs relais seront assez conséquents ? Celui de Meyzieu est chargé. »
- ▶ « Il y aura des parkings pour chaque station ? »
- ▶ « Il n'y a pas d'arrêt à Saint-Romain-de-Jalionas ? »

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 l'objet de 25 années d'études et de 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.

De nombreuses questions ont porté sur **l'implantation et l'aménagement de la station terminus et du parking à Crémieu** : localisation précise, capacité du parking, accessibilité routière (accès, giratoires, flux routiers). Certains riverains et habitués du centre historique ont jugé la station trop éloignée du cœur de ville, tandis que d'autres ont souligné l'importance de ne pas aller jusqu'au centre de la cité médiévale avec le tramway. Ils ont insisté sur la nécessité d'une navette ou d'un dispositif de rabattement adapté, notamment pour les personnes âgées, les familles ou lors d'événements.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

- ▶ « Où sera la gare ? »
- ▶ « Le parking sera à côté de la station ? »
- ▶ « Disposez-vous du foncier pour la station et le parking ? »

Réponse de la Région

La Région indique que la station Crémieu serait le terminus de la ligne. Son implantation est envisagée sur l'emprise du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), à proximité de la Maison du Département - Haut-Rhône Dauphinois. Cette implantation permettrait une bonne desserte de proximité du quartier de la Vraie Croix, qui constitue un des secteurs de développement de la polarité Crémieu/Villemoirieu. Elle serait à proximité directe d'une zone d'activité commerciale, et d'un secteur en développement urbain, et à 1 km du centre-ville de Crémieu, permettant des accès facilités pour les piétons et les cyclistes. La proposition d'une navette reliant la station au centre de Crémieu est intéressante, et devra être étudiée par la commune de Crémieu en lien avec la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné, qui est l'autorité organisatrice de la mobilité locale sur ce territoire.

La station Crémieu permettrait également une desserte plus large via des rabattements vélo, car et voiture. Elle permettrait notamment un accès depuis et vers Villemoirieu et un accès plus large depuis les plateaux des Balcons du Dauphiné, et les Communes au Nord et au Sud de Crémieu.

Sur ce secteur en terminus de ligne, le besoin en places de stationnement automobile est estimé entre 500 et 600 places à horizon 2040. Les échanges avec les communes de Crémieu, Villemoirieu, Saint-Romain-de-Jalionas, la communauté de communes des Balcons du Dauphiné et le Département de l'Isère, sont en cours pour identifier des emplacements de parking proches de ce futur terminus. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études de conception préciseront la localisation et le dimensionnement du parking relais. En lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région. Quelle que soit sa localisation, l'accès automobile privilégié au parking-relais serait depuis la D75, afin d'éviter de congestionner le centre-ville de Crémieu. Un jalonnement piéton adéquat serait également nécessaire.

L'aménagement de l'itinéraire cyclable

Plusieurs participants ont indiqué que les aménagements cyclables actuels ne sont pas suffisants. La création d'un itinéraire cyclable est donc accueillie très favorablement, et considérée comme un point fort du projet notamment pour les trajets domicile-travail. Des participants soulignent **l'importance d'une voie aménagée le long du tracé du tramway, continue et sécurisée**. Certains participants ont questionné la Région sur la possibilité que cet itinéraire puisse être accessible aux piétons.

Enfin, des craintes sont exprimées en ce qui concerne la sécurité sur cet itinéraire.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

- ▶ « Aujourd'hui les vélos représentant un problème sur les routes »
- ▶ « Aujourd'hui c'est pas terrible en vélo »
- ▶ « Faire une voie vélo, c'est génial »
- ▶ « On fait des voies cyclables mais les gens utilisent leur voiture »

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). Afin d'assurer la sécurité de tous, cette voie verte serait séparée de l'infrastructure du tramway par une bordure végétalisée et sécurisée.

Les impacts pressentis

Les échanges avec les participants ont mis en lumière chez certains une **crainte liée au risque de dégradation du cadre de vie** avec l'arrivée du tramway, de l'ambiance du centre historique et de la tranquillité locale. D'autres ont souligné que l'arrivée du tramway s'accompagnerait d'une **plus-value immobilière** dans le secteur, ce qui est perçu comme un bénéfice.

- ▶ « Je crains pour la tranquillité de Tignieu. »
- ▶ « Je suis contre, après de nombreuses années de réflexion, car le tram apporte certes des facilités de transport mais aussi une perte de tranquillité dans les communes, comme c'est le cas à Meyzieu. »
- ▶ « Nos biens immobiliers vont prendre de la valeur ! »

Certains commerçants ou habitants de Crémieu ont questionné les **effets attendus sur l'activité touristique** , en indiquant que le tramway pourrait à la fois être vecteur de consommation locale, mais qu'il pourrait aussi générer de la surfréquentation, des nuisances ou des dégradations du centre historique.

Par ailleurs, les riverains proches du tracé ont exprimé quelques craintes en ce qui concerne les **nuisances** qui pourraient être générées par le passage du tramway.

Enfin, les échanges ont montré que les crémolans sont très attachés au cadre naturel et patrimonial de Crémieu, notamment la préservation **des paysages, de la végétation** et l'ambiance « campagne ». Un participant a également questionné la présence **d'espèces protégées** tandis qu'un autre a identifié la stabilité du sol au niveau des zones marécageuses comme un point de vigilance à prendre en compte dans le cadre du projet.

- ▶ « Besoin de renforcer au niveau des marais. »
- ▶ « Y-a-t-il des espèces à protéger sur les emprises ? »

Réponse de la Région

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 intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles particulièrement dans les zones résidentielles, l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés. Par ailleurs, les études de conception veilleront à étudier l'intégration fine du projet dans son environnement pour respecter au mieux l'identité paysagère et patrimoniale des territoires traversés.

Concernant le volet environnemental, à ce stade du projet, plusieurs investigations ont été réalisées : inventaires faune-flore 4 saisons, premier diagnostic environnemental (état de l'environnement du projet : milieu physique, milieu naturel, milieu humain et cadre de vie, paysage et patrimoine, etc.), délimitations des zones humides. En fonction des conclusions détaillées des investigations, des mesures intégrant les principes de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser), seront mises en place. Ce travail sera approfondi dans le cadre de l'évaluation environnementale, à venir dans les prochaines étapes, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation.

L'information et la concertation

La présence de la Région sur le marché de Crémieu 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 Villemoirieu Demain a indiqué les sujets qu'elle souhaiterait voir abordé lors de l'atelier de concertation du 16 décembre, en suggérant de les traiter par secteurs : rabattements et diffusion vers et depuis les stations, impacts sur le trafic routier, aménagement des intersections avec les routes.

Rencontre de proximité - Pusignan

Compte-rendu

Date : mercredi 19 novembre 2025 de 16h à 19h

Lieu : stade de rugby de Pusignan

Nombre de participants : environ 40 participants

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

L'équipe projet de la Région était alors présente sur un stand au niveau du stade de rugby le mercredi 19 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 deuxième rencontre de proximité à Pusignan a permis d'échanger avec 40 personnes : une population mixte (retraités, familles, jeunes) et essentiellement locale, plusieurs élus, dont la Maire. L'association PARFER était également présente. La majorité des personnes étaient venues spécifiquement pour la rencontre. 8 fiches avis 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 riverains de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) à Pusignan étaient particulièrement intéressés par le sujet de l'insertion du projet dans l'environnement urbain. Les contributions et questions du public sont synthétisées par thème dans le présent compte-rendu.



Un projet attendu

Une partie des participants a exprimé une **attente quant à la réalisation du projet** et la majorité des personnes rencontrées s'est positionnée en faveur du projet. Sans s'opposer au projet, certains participants propriétaires de maisons situées à proximité immédiate de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), ont exprimé **quelques craintes et interrogations, en raison des nuisances qui pourraient être causées par le passage d'un tramway.**

- ▶ « Ça serait malheureux qu'on n'arrive pas au bout »
- ▶ « C'est bien le tram à Pusignan mais on se pose des questions avec nos voisins »

Les objectifs et enjeux du projet

Les participants ont indiqué qu'aujourd'hui pour se déplacer à Lyon, ils se rendent en bus ou en voiture jusqu'à Meyzieu où ils empruntent le tramway T3. Face à ce constat, **une grande partie 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 Est-Ouest, plus grande liberté de déplacement pour les jeunes générations.

- ▶ « Aujourd'hui nous prenons le bus depuis Pusignan jusqu'à Meyzieu pour prendre le T3. Des fois nous allons même en voiture à Meyzieu pour récupérer notre fille »
- ▶ « Votre projet satisfait la demande, si vous n'y arrivez pas, je ne vois pas quel projet peut fonctionner ! »
- ▶ « Il y a beaucoup de trafic à Pont-de-Chéruy que le tramway permettra d'éviter »
- ▶ « Le projet permettra de répartir le trafic routier actuel vers les 6 nouvelles stations »
- ▶ « C'est bien pour les jeunes et les étudiants »

La gouvernance

Une question a porté sur le **rôle de SYTRAL Mobilités** dans le projet.

- ▶ « Le Sytral est partenaire du projet ? »

Réponse de la Région

Le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu est un projet partenarial, piloté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui en est le maître d'ouvrage, au titre de sa compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale sur l'ensemble du tracé, de Lyon jusqu'à Crémieu. Le projet est réalisé avec l'appui de plusieurs partenaires, dont SYTRAL Mobilités, pour l'utilisation de l'infrastructure de tramway existante entre Meyzieu et Lyon, en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est lyonnais. En effet, la Région et SYTRAL Mobilités travaillent conjointement pour proposer des offres dimensionnées et adaptées aux besoins des habitants de l'Est lyonnais et du Nord-Isère, tout en préservant la desserte de l'agglomération lyonnaise et de l'aéroport.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

La nouvelle ligne de tramway

Certaines questions ont porté sur **la desserte envisagée entre Meyzieu et Lyon**, certains participants proposant de ne pas desservir toutes les stations pour gagner en temps de parcours, comme le Rhônexpress.

- ▶ « Il empruntera les mêmes stations que le T3 ? »
- ▶ « Ça fera comme à Grange Blanche, avec un tramway sur deux qui continue ? »
- ▶ « Quid d'une ligne express qui ne s'arrête pas à toutes les stations entre Meyzieu et Part Dieu, qui ne ferait qu'un seul arrêt intermédiaire à La Soie ? »

Réponse de la Région

La Région indique que 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.

Diverses questions ont ensuite été posées : **fréquence, capacité, tarification du tramway, matériel roulant, vitesse de circulation ou encore modalités d'exploitation**. Un habitant a proposé d'ouvrir la possibilité aux cyclistes **d'emporter leur vélo à bord du tramway**.

- ▶ « Le tramway passera tous les combien ? »
- ▶ « Je crains que le tramway soit déjà plein arrivé à Pusignan »
- ▶ « Quel type de tramway circulera sur cette nouvelle ligne ? »
- ▶ « Quelle sera la vitesse de circulation du tramway ? »
- ▶ « Une voie de service pour les techniciens est-elle prévue ? »

Réponse de la Région

Concernant la fréquence, le tramway circulerait tous les quarts d'heure en période de pointe, le matin (7h-9h) et le soir (16h-19h), et toutes les 30 minutes en heures creuses. Le matériel roulant qui serait utilisé répondra aux normes de sécurité et de compatibilité avec les autres tramways de cet axe et serait comparable avec celui qui existe aujourd'hui sur le réseau TCL. Il répondrait aux attentes en matière de capacité et de services à bord sur ce type de ligne. Les rames seraient ainsi dimensionnées pour répondre à la fréquentation attendue.

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

La vitesse du tramway serait de 70 km/h maximum, 30 à 50 km/h en zone urbaine, 15 km/h à l'approche des stations et des intersections.

L'itinéraire cyclable, le long de la ligne de tramway servirait de voie de service pour les techniciens.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Les nouvelles stations, les parkings et leurs accès

Une partie des échanges a porté sur la **localisation de la station à Pusignan**. Certains soulignent les **bénéfices de la localisation aujourd'hui étudiée** (à proximité de l'avenue de la gare, au niveau de l'ancienne gare) afin de privilégier les accès à la ZAE pour les emplois notamment. **Certains préféreraient qu'elle soit positionnée au niveau du center culturel de l'Odysée** (à proximité du stade Jean Bouin). Cette seconde option permettrait aux habitants riverains du tracé de pouvoir y accéder facilement. **D'autres ont proposé que Pusignan accueille deux stations.**

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 (habitations, entreprises), 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 l'objet 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.

La **localisation et le dimensionnement du parking relais** a été questionné, tout comme les **rabattements** qui seraient générés à la station de Pusignan. Enfin, un participant a interrogé la **réorganisation du réseau de bus**, craignant en particulier pour la desserte de l'axe Nord-Sud du territoire.

- ▶ « *Le parking sera-t-il construit à la place de Fimurex ?* »
- ▶ « *Y aura-t-il assez de places dans les parkings relais ?* »
- ▶ « *Les 600 places de parking prévues ne sont-elles pas surdimensionnées ?* »
- ▶ « *Le trafic va augmenter à Pusignan car les voitures se détourneront de la 2x2 voies* »
- ▶ « *J'ai peur qu'avec la nouvelle ligne de tramway, nous soyons privés de desserte vers l'aéroport ou vers le Bugey. Prenez-vous en compte les liaisons entre le nord et le sud ?* »

Réponse de la Région

Le parking relais serait localisé à proximité de la station, soit à proximité de l'avenue de la gare. Cette localisation de la station permettrait une desserte de proximité en modes actifs (marche, vélo) des quartiers résidentiels, des activités industrielles (Z.I. Mariages et Bruyères). Cette station permettrait également une desserte plus large via des rabattements vélo, car et voiture (notamment via la D302 et l'A432, par exemple depuis Jons). Sur ce secteur, le besoin en place de stationnement automobile est estimé à environ 600 places à horizon 2040. Les échanges avec la commune de Pusignan, la communauté de communes de l'Est Lyonnais et le Département du Rhône, sont en cours pour identifier des emplacements proches de la future station. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études de conception préciseront la localisation et le dimensionnement du parking-relais. En

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

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

Si la décision de poursuivre est prise à l'issue de la concertation, des adaptations des lignes de cars et bus seraient étudiées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le Nord-Isère, et suggérées à SYTRAL Mobilités s'agissant du Rhône, afin de se connecter aux stations de tramways (correspondances horaires...), mais également d'améliorer les articulations avec la Plaine de l'Ain et la Plaine Saint-Exupéry, et les relier entre elles afin notamment de garantir des liaisons Nord-Sud.

Le nouvel itinéraire cyclable

La création d'un itinéraire cyclable est accueillie très favorablement, soulignée comme un point fort du projet, pour aller travailler à Meyzieu par exemple. Des participants soulignent **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'intérêt de créer, en complément de cet itinéraire régional, 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.

Quelques participants ont indiqué l'emprise du CFEL est aujourd'hui utilisée par les piétons et se questionnent sur la possibilité de maintenir une zone de promenade à l'avenir.

- ▶ « *Aujourd'hui je ne prends le vélo que lorsque le trafic routier est calme, pour des raisons de sécurité.* »
- ▶ « *Il faut faire des rabattement vélo depuis les villes vers les stations de tramway. J'attends en particulier une liaison mode doux sécurisée entre Jonage et Pusignan.* »

Réponse de la Région

Concernant les usages actuels de la voie, la Région indique que l'itinéraire cyclable prévu le long du tramway serait ouvert aux piétons et séparé de l'infrastructure du tramway par une bordure végétalisée et sécurisée, permettant ainsi de garantir la sécurité des promeneurs et des cyclistes.

Si la décision de poursuivre est prise à l'issue de la concertation, les études de conception permettront de préciser les caractéristiques de l'itinéraire cyclable régional et de poursuivre le travail avec les acteurs locaux pour connecter les projets d'itinéraires locaux à cet itinéraire régional.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

L'insertion du projet

Les participants ont évoqué plusieurs sujets en lien avec l'insertion de la liaison (tramway et itinéraire cyclable) dans le territoire.

Tout d'abord, l'**insertion de la ligne de tramway** et d'un itinéraire cyclable a été questionnée, l'emprise de l'ancien CFEL étant jugée étroite par endroits.

- ▶ « *La voie n'est pas large, comment faites-vous pour y faire entrer un tramway et une voie verte ?* »

Réponse de la Région

La Région indique qu'aucune incompatibilité majeure n'a été identifiée lors des études préalables.

Les riverains ont par ailleurs alerté sur la présence d'un **servitude gaz le long du CFEL**.

- ▶ « *Une grosse conduite de gaz se trouve enterrée le long de la voie, nous n'avons pas le droit de construire de piscine dans nos jardins* ».

Réponse de la Région

La Région a connaissance de la servitude gaz et est en lien avec le gestionnaire pour étudier des solutions adaptées à cet enjeu.

Enfin les modalités **d'intersection de la ligne de tramway avec les routes** ont suscité des interrogations.

- ▶ « *Comment serait géré le croisement des routes : barrières ? ouvrages d'art en plus ?* »

Réponse de 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.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Les impacts pressentis

Durant les échanges, des propriétaires de maisons situées à proximité immédiate de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), ont demandé ou soumis des **propositions de tracé alternatif**, en dehors des emprises du CFEL sur Pusignan, afin d'éviter les nuisances liées au passage du tramway. Ils souhaiteraient en effet que le tracé utilise les voies du Rhônexpress en direction de l'aéroport, puis des terres agricoles pour rejoindre Janneyrias. En complément, ils déplorent que des permis de construire aient été acceptés si proche des emprises du CFEL à Pusignan.

- ▶ « Pourquoi on n'étudie pas un autre tracé ? On passe dans des lotissements alors qu'il y a des champs »
- ▶ « Nous sommes à Pusignan, pas à Lyon où le tramway passe proche des habitations. N'existe-t-il pas une alternative ? »
- ▶ « Je propose que les rails du Rhônexpress soient utilisés pour contourner Pusignan »
- ▶ « Pourquoi construire un tramway si proche de là où on a autorisé la construction de maisons ? Pensez au côté humain. Nous sommes venus ici pour vivre à la campagne »

Réponse de la Région

En s'insérant sur les emprises du CFEL, propriétés des Départements du Rhône et de l'Isère, le projet minimise son impact foncier et environnemental. Par ailleurs, le tracé du CFEL, rectiligne, garantit une efficacité de desserte pour relier efficacement Crémieu et Lyon en moins d'une heure, et minimise le coût de construction et d'exploitation.

Les nuisances pour les personnes vivant dans les habitations situées le long de l'ancien CFEL ont longtemps été discutées. Les riverains ont exprimé des **craintes relatives au bruit, aux vibrations et à l'éclairage** que générerait l'arrivée du tramway. Les échanges ont aussi porté sur les **mesures de réduction de ces nuisances**, certains demandant si la réalisation de **murs anti-bruit** était envisageable. Les propriétaires craignent également une dévaluation immobilière de leur maison. Certains ont aussi souligné que le passage du tramway soulevait un enjeu de sécurité pour les enfants qui se rendent parfois depuis les jardins sur les voies du CFEL ou qui ont l'habitude d'emprunter cette voie pour aller jusqu'à l'école.

- ▶ « La situation sera forcément aggravée par rapport à l'existant [en parlant du bruit] »
- ▶ « Nos chambres donnent sur la voie. Nous allons avoir des nuisances, notamment liés à l'éclairage »
- ▶ « Y aura-t-il des mesures anti-bruit ? »
- ▶ « Qu'est-il prévu pour l'isolation phonique ? »
- ▶ « Qu'est-il fait pour protéger les riverains ? »

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 à Pusignan 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. Plusieurs personnes ont indiqué qu'elles participeraient à l'atelier de concertation du 16 décembre.

Rencontre de proximité Charvieu-Chavagneux Compte-rendu

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

Lieu : marché de Charvieu-Chavagneux

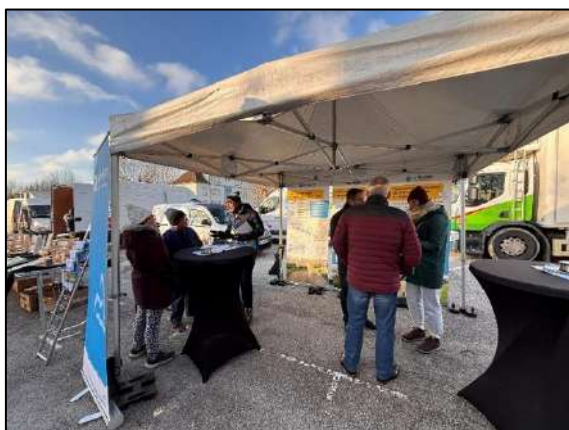
Nombre de participants : environ 50 participants

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 règlementaires. 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-Chéruy), 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.

Réunion publique d'ouverture

Compte-rendu

Date : lundi 24 novembre 2025

Lieu : salle des fêtes de Crémieu

Nombre de participants : 265

Les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Frédéric Aguilera, Vice-Président délégué aux transports
- 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, Référente concertation

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 publique d'ouverture est accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « médiathèque »](#).

Introduction

Isabelle Flores, Maire de Crémieu, remercie les participants pour leur présence en nombre à cette réunion d'ouverture du processus de concertation dont l'objectif est d'informer, répondre aux questions et écouter les habitants du territoire. Elle rappelle que le projet de tramway, longtemps considéré comme hypothétique est désormais concret. Selon elle, il constitue une opportunité majeure pour les déplacements domicile-travail vers Lyon et l'accès aux études supérieures, aux soins et à la culture.

Elle identifie quelques points de vigilance à considérer et anticiper, notamment le risque d'augmentation de la circulation routière aux abords des stations avec la nécessité de réfléchir aux accès et limiter l'usage de la voiture ; la pression immobilière avec l'impératif de maîtriser le foncier et la préservation de la qualité de vie.

Auréli Picque, modératrice de la réunion, présente les intervenants, l'ordre du jour et rappelle les objectifs de la réunion. (Cf. diapositives 2-4)

Frédéric Aguilera, Vice-Président délégué aux transports, remercie la commune de Crémieu pour son accueil, ainsi que le garant de la CNDP pour son accompagnement dans le cadre de la concertation. Il remercie également les élus présents, qui soutiennent ce projet sur le territoire et excuse les partenaires qui n'ont pu être présents, notamment l'Etat et SYTRAL Mobilités.

Il rappelle que la Région, seule autorité organisatrice des mobilités en mesure de couvrir l'ensemble du périmètre du projet, a repris le pilotage en 2020. Il précise que ce projet s'inscrit pleinement dans la politique mobilités de la Région et dans le cadre du futur SERM (Service Express Régional Métropolitain) lyonnais. L'objectif est d'organiser au mieux les transports autour de la métropole lyonnaise afin de permettre aux habitants de réduire l'usage de la voiture et ainsi contribuer à la décarbonation du territoire.

Enfin, il souligne l'importance pour la Région de mener une concertation à ce stade amont des études et souhaite que cette phase de dialogue permette l'expression des attentes des habitants et futurs usagers de la liaison. (Cf. diapositive 7)

Jean-Pierre Girard, Conseiller régional en charge du projet de liaison, rappelle que le projet est réalisé avec l'appui de plusieurs partenaires du projet : l'Etat, les départements de l'Isère et du Rhône, SYTRAL Mobilités, en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est Lyonnais, ainsi que les communautés de communes des Balcons du Dauphiné et de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné. Il ajoute que la Région travaille en étroite collaboration avec les communes et les partenaires locaux pour prendre en compte la spécificité des territoires traversés par le projet. Enfin, il indique que cette concertation doit permettre d'être à l'écoute de toutes et tous, dont des publics spécifiques, c'est pourquoi des rencontres dédiées et ciblées ont été proposées en début de concertation notamment avec les acteurs économiques, sociaux, environnementaux, associatifs et les représentants des personnes à mobilité réduite (Cf. diapositive 9).

Denis Cuvillier, garant désigné par la 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 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.

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

Première partie – Pourquoi une nouvelle liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu ?

Présentation par la Région, sur la base du [diaporama](#). (Cf. diapositives 16 à 22).

Temps d'échanges

[Les objectifs du projet](#)

Un participant demande si l'objectif du projet est d'acheminer les habitants de Crémieu vers Lyon ou, à l'inverse, de Lyon vers Crémieu.

La Région indique que l'objectif principal est d'améliorer l'accessibilité du bassin de vie « Pont-de-Chéruy–Crémieu », en reliant ce bassin de vie à l'agglomération lyonnaise pour des besoins liés à l'emploi, à la santé, à la culture, etc. Le projet prend également en compte les déplacements dans le sens inverse (emploi et tourisme local notamment), ainsi que les déplacements depuis et vers des territoires voisins comme la plaine de Saint-Exupéry (qui regroupe notamment l'aéroport Lyon-Saint-Exupéry et des zones logistiques et industrielles) ou la plaine de l'Ain (zone industrielle et logistique majeure qui regroupe notamment le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, la centrale nucléaire du Bugey et le projet EPR2).

[Le financement et la gouvernance](#)

Les participants ont demandé si le projet était financé via le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) et si le Département de l'Ain participait au financement du projet. Des craintes ont également été exprimées concernant l'éventuel impact du projet sur les impôts locaux. Les participants ont par ailleurs souhaité savoir si les infrastructures connexes au projet (réaménagement des routes desservant les stations par exemple) étaient comprises dans le financement du projet.

Enfin, un participant a souhaité savoir si les échéances électorales de 2026 ne risquaient pas de compromettre la réalisation du projet.

La Région indique que grâce à la gestion rigoureuse de ses finances, le projet de 250 M€ (incluant notamment les études, l'infrastructure, le matériel, le site de maintenance et de remisage, les parkings) n'entraînera pas d'augmentation d'impôts. En effet, il est supporté majoritairement par la Région, et est réparti sur l'ensemble des 8 millions d'habitants du territoire régional.

S'agissant des études, elles sont estimées à 13M€ dans le projet d'avenant mobilités 2023-2027 du CPER, et correspondent aux études préalables et aux premières investigations (2M€) et au démarrage des études de conception et à la poursuite des investigations (11M€). La Région indique que ces études sont prises en charge par la Région à hauteur de 10,5 M€ et par l'État à hauteur de 1,5 M€. Le million restant est financé par d'autres co-financeurs (pour les études de faisabilité : le Département de l'Isère, la communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et la communauté de communes des Balcons du Dauphiné, ainsi que SYTRAL Mobilités). D'autres apports sont à souligner, notamment fonciers et techniques. A ce stade, le Département de l'Ain ne participe pas au financement du projet, il est cependant associé au Comité de suivi.

Concernant les infrastructures connexes au projet (routes d'accès, itinéraires cyclables locaux...) et les projets en articulation (franchissement du Rhône...), la Région indique que les besoins d'adaptations éventuelles et les articulations seront précisés dans les études de conception. Le travail partenarial, déjà initié, se poursuivra avec les élus locaux et départementaux, qui gèrent les réseaux routiers, élaborent les documents d'urbanisme et définissent leur stratégie territoriale.

Concernant l'impact des élections sur le projet, la Région indique que les élus locaux peuvent influencer le projet, mais qu'il est trop tôt pour en anticiper les effets. La Région reste le maître d'ouvrage du projet. L'essentiel porte aujourd'hui sur la concertation et le bilan qui en sera fait.

[Les études antérieures](#)

Un participant évoque une étude menée par le Département de l'Isère avec le bureau d'études Systra, qui avait conclu que l'option tramway n'était pas adaptée en raison de la longueur de la ligne et des distances entre stations, susceptibles d'entraîner une usure prématurée du matériel. Il demande comment cette étude a été prise en compte.

Les études préalables menées par la Région ont pris en compte les études précédentes des différents acteurs (notamment celle de 2013 de SYSTRA pour le Département de l'Isère, qui portait sur la liaison Crémieu-Meyzieu, et non Crémieu-Lyon). Elles ont confirmé que le mode tramway est le seul mode opportun pour relier Crémieu à Lyon sans correspondance à Meyzieu (solution validée par l'ensemble des partenaires, y compris par le Département de l'Isère).

Deuxième partie – Le projet soumis à la concertation

Présentation du projet et de la concertation par la Région, sur la base du [diaporama](#). (Cf. diapositives 26 à 38).

Temps d'échanges

[La fréquentation de la nouvelle ligne de tramway](#)

Un participant estime que la fréquentation de la nouvelle ligne sera supérieure à ce qui a été présenté, que les données socioéconomiques prises en compte dans le dimensionnement du projet sont dépassées et qu'il serait nécessaire de les actualiser. Il ajoute qu'il est important de prendre en compte les établissements scolaires dont les élèves utiliseront le futur tramway.

La Région répond que les estimations de fréquentation du tramway s'appuient sur une zone de chalandise qui s'étend à 15 minutes de voiture autour de chaque station. Cela couvre un large bassin, allant au nord jusqu'au sud de la Plaine de l'Ain, au sud jusqu'à la Plaine Saint-Exupéry, et à l'Est sur l'ensemble des plateaux des Balcons du Dauphiné. Au-delà, vers le nord et le sud, il existe des axes TER avec une fréquence envisagée au quart d'heure dans le cadre du futur SERM lyonnais, les offres de services seront donc comparables. Il y aura donc peu d'intérêt pour les habitants proches d'un axe TER de se rabattre sur le tramway.

Par ailleurs, la Région indique avoir retenu des hypothèses optimistes de report modal conduisant à une estimation de 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, ainsi que les projets. La Région précise que les données sont régulièrement mises à jour. 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 la partie diagnostic des études préalables, et seront approfondies et mises à jour dans la partie

bilan socio-économique des études de conception et des procédures règlementaires à venir.

[L'exploitation de la nouvelle ligne de tramway](#)

Les questions des participants ont porté sur :

- **La fréquence de passage du tramway**
- **La cohabitation de la nouvelle ligne avec les lignes existantes entre Meyzieu et Lyon (T3, T7 et Rhônexpress)**
- **Les correspondances du tramway avec les autres modes de transport notamment la connexion avec l'aéroport et la gare TGV de Saint-Exupéry.**

Concernant la fréquence, la Région indique que le tramway circulerait tous les quarts d'heure en période de pointe, le matin (7h-9h) et le soir (16h-19h), et toutes les 30 minutes en heures creuses.

Concernant l'articulation avec les autres réseaux de transport, la Région indique que 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 T3, le T7 et le Rhônexpress. Deux options sont actuellement à l'étude : remplacer un sillon existant du T3 par le tramway Crémieu-Lyon (prolongement jusqu'à Crémieu d'une rame déjà programmée, donc pas d'offre nouvelle entre Meyzieu et Lyon), ou insérer un nouveau sillon (offre supplémentaire entre Meyzieu et Lyon). Cela nécessite des études et simulations détaillées pour déterminer la fréquence maximale possible de chaque tramway sur une infrastructure commune à la capacité limitée. Ces études devront se poursuivre afin de garantir la robustesse et la compatibilité des circulations.

Concernant la connexion avec l'aéroport et la gare TGV de Saint-Exupéry, le projet ne les desservira pas directement, mais prévoit de les desservir avec une connexion possible via le Rhônexpress, à Meyzieu, ou via les lignes de bus TCL, notamment à Pusignan.

[La création de parking-relais et l'accès aux stations en voiture](#)

La localisation et le dimensionnement du parking relais à Crémieu suscite des interrogations d'un participant qui alerte sur l'impact potentiel que les accès à ce parking pourraient générer sur la circulation routière, en particulier sur la RD24. Le rabattement par un système de bus pour limiter l'entrée des voitures dans la ville est alors proposé.

La Région rappelle que l'objectif est d'aménager des parkings-relais (P+R) au plus près de chaque nouvelle station, avec un dimensionnement du parking et des accès adaptés à l'environnement (station proche de centralité ou proche de grands axes) et ce afin de garantir une large attractivité du tramway tout en minimisant les impacts sur la circulation locale.

Concernant la station terminus à l'Est, différentes alternatives ont été étudiées, notamment un terminus à Tignieu-Jamezieu, d'une part et vers Crémieu – Villemoirieu d'autre part. Les études préalables ont montré qu'un terminus dans le secteur de Crémieu permettrait de desservir 12 000 personnes (habitants + emplois) de plus qu'avec un terminus dans le secteur de Tignieu-Jamezieu, de plus cette option aurait générée un accès principalement en voiture des habitants de Crémieu. Le secteur de Barens à Saint-Romain-de-Jalionas a été écarté au regard de la faible densité autour et des axes routiers inadaptés. Le secteur de Crémieu – Villemoirieu a donc été privilégié. A l'Est de Crémieu, l'école maternelle les Dauphins ne permettrait pas le passage d'un tramway dans ce secteur, par ailleurs le contexte routier et le caractère médiéval ne permettraient pas de se rapprocher du centre de Crémieu. Enfin l'option buisson rond sur Villemoirieu, à l'ouest de la RD75 faciliterait moins les accès piétons et vélos. C'est pourquoi l'implantation de la station est envisagée sur l'emprise du CFEL, à proximité de la Maison du Département - Haut-Rhône Dauphinois, à l'Est de la RD75, une localisation intermédiaire qui permet de répondre aux objectifs du projet.

Autour de cette nouvelle station, un travail sera à mener avec les acteurs locaux compétents pour faciliter les accès (cheminements piétons, cyclables, navettes, etc.). Par ailleurs, des réflexions sont en cours pour identifier du foncier afin de proposer

des poches et accès de stationnements autour de ce futur terminus, tout en limitant l'impact sur la circulation. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception préciseront la localisation et le dimensionnement du parking relais, ainsi que les accès routiers privilégiés et les accès modes doux et en transport en commun. En lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région s'agissant du stationnement.

Un participant évoque la question du contournement de Crémieu.

La Région précise que cela ne fait pas partie du projet : il n'est pas financé dans ce cadre et ne relève pas de sa compétence. Il s'agit d'un autre projet, sous compétences des gestionnaires de voirie, mais cela ne signifie pas qu'il n'existe aucun lien, car tous les projets de mobilité interagissent entre eux.

Un participant demande si la Région prévoit de recourir à l'expropriation pour dimensionner le parking à Crémieu et si le PLU devra être modifié.

La Région rappelle que le projet s'inscrit prioritairement sur les emprises historiques du CFEL, propriétés des Départements du Rhône et de l'Isère. Certains secteurs nécessiteraient des besoins fonciers supplémentaires pour la réalisation du projet (pour la réalisation des parking relais et du site de maintenance et de remisage notamment). Ces besoins supplémentaires, au-delà des emprises historiques du CFEL, se situeraient principalement sur du foncier public communal, des friches, ou du foncier non bâti. Cela sera étudié plus précisément dans le cadre des phases d'études ultérieures, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, en lien avec les acteurs et propriétaires concernés. L'objectif est de permettre l'insertion du projet dans des conditions optimales en garantissant la sécurité, l'accessibilité et la continuité du tracé et en minimisant les impacts fonciers et environnementaux. Si le projet est déclaré d'utilité publique et qu'une négociation amiable n'aboutit pas avec les propriétaires concernés par des acquisitions foncières, le recours à l'expropriation pourra être envisagé, mais uniquement en dernier recours. Et si cela s'avère nécessaire, des procédures de mise en compatibilité ou de modification du PLU pourront être engagées.

La question de l'impact de la construction de nouveaux parkings a été soulevée, un participant soulignant que cela impliquerait la consommation de terres agricoles. Une participante exprime au contraire des craintes quant au sous-dimensionnement des parking-relais qui pourrait générer du stationnement sauvage.

La Région indique qu'elle ne souhaite pas réaliser des aménagements « au rabais » ou disproportionnés, mais concevoir des infrastructures adaptées, correctement dimensionnées et évolutives, notamment s'agissant des parkings. Les études en cours et à venir permettront d'affiner les besoins. La Région ajoute que pour le Léman Express, dont la fréquentation a dépassé les prévisions, des réserves foncières avaient été anticipées ce qui a permis d'accompagner le développement lié au projet.

Le travail avec les acteurs locaux quant à la localisation et au dimensionnement des parkings permettra d'éviter le phénomène de stationnement sauvage, autour des stations.

Un participant demande que les parkings soient perméables et équipés d'ombrières photovoltaïques.

La Région précise que si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les caractéristiques des parkings seront précisées dans les études de conception, au regard de la réglementation applicable à la construction de parkings (ombrières photovoltaïques et perméabilité notamment) ainsi que des enjeux de coût et de foncier.

[L'accès aux stations à vélo](#)

Un participant demande que la Région, le Département de l'Isère et la Communauté de Communes des Balcons en Dauphiné financent le développement des pistes cyclables, en complément du schéma de mobilité, afin de favoriser le report modal vers le vélo et réduire l'emprise des parkings.

La Région prend note de cette attente. Si la décision de poursuivre est prise à l'issue de la concertation, le travail avec les acteurs locaux et les gestionnaires de voiries, en charge des itinéraires cyclables locaux, se poursuivra durant les études de conception en veillant à articuler au mieux ces itinéraires locaux avec les stations de tramway et l'itinéraire cyclable régional.

[Les impacts pressentis](#)

Un participant demande si une étude d'impact du projet est réalisée et si elle peut être consultée.

La Région indique qu'à ce stade, les études préalables ont permis d'identifier l'ensemble des enjeux liés au projet soumis à concertation. A l'issue de la 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. Ces éléments seront présentés lors de l'enquête publique.

Une participante exprime ses inquiétudes quant aux nuisances, notamment sonores, que l'arrivée du tramway pourrait engendrer pour les riverains.

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.

Un participant demande ce qu'il adviendra des vestiges de l'ancienne voie ferrée, ainsi que des ponts et des gares existants.

La Région indique que le projet envisage de conserver au mieux les vestiges de l'ancien CFEL, particulièrement les ponts et les gares, lorsque cela n'empêche pas sa réalisation technique. Les rails, qui ne sont pas réutilisables, seront quant à eux démontés.

[L'information et la concertation](#)

Un participant demande si les questions posées sur le site internet ou par e-mail sont directement transmises au garant, M. Cuvillier. Par ailleurs, la communication durant les travaux a été questionnée, notamment en ce qui concerne l'information pour les riverains.

La Région confirme que toutes les contributions (électroniques, papier...) sont transmises au garant, et précise qu'elle répond à toutes les questions posées. Les cahiers d'acteurs, les avis et questions déposés sur le site, ainsi que les réponses, sont mêmes visibles par tout le monde, contrairement aux avis papiers. C'est l'objectif de la concertation : assurer une transparence complète, avec un garant veillant à ce que la restitution et le bilan intègrent tous les éléments.

La Région ajoute que, si la décision de poursuivre est prise à l'issue de la concertation, un dispositif de communication est également prévu pendant les travaux avec notamment des chargés de relations riverains dédiés pour accompagner et informer tout au long du chantier. S'agissant des investigations durant les études, celles-ci font simplement l'objet d'informations auprès des Départements, Communes et Communautés de communes concernés, et auprès des acteurs privés le cas échéant.

Conclusion

Denis Cuvillier, garant de la concertation, conclue en saluant la richesse des échanges tout en encourageant les femmes à s'exprimer davantage lors de cette concertation préalable.

Il relève plusieurs sujets saillants de la réunion :

- Les stations, les parkings et les rabattements
- Le calendrier et le financement du projet
- L'impact du projet sur l'environnement naturel et humain

Il souligne que la création d'un itinéraire cyclable, seconde composante du projet, n'a pas été abordée par le public.

Frédéric Aguilera, Vice-Président délégué aux transports, conclue la séance en remerciant les participants et en les invitant à participer aux prochaines rencontres de la concertation. Il comprend également la frustration des participants de ne pas avoir obtenu de réponses à toutes leurs questions et précise que le projet est encore en phase amont. Il estime qu'il est essentiel de prendre en compte les contributions et les points de vigilance exprimés lors de la concertation, et surtout de donner la parole aux citoyens afin de concevoir un projet qui réponde au mieux aux attentes et enjeux locaux, pour l'intérêt général du territoire, tout en considérant, autant que possible, les intérêts particuliers.

La Région rappelle qu'à l'issue de la concertation et suite au bilan qui en sera rédigé par le garant, elle rédigera un document, rendu public, qui présentera les enseignements qu'elle tire de la concertation, en lien avec ses partenaires, notamment sa décision de poursuivre ou non le projet, sur la base des contributions recueillies lors de la concertation.

Comité de mobilité de concertation Vallée du Rhône Est

Présentation du projet de Liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu et de la concertation

Compte-rendu

Date : le mardi 25 novembre 2025 à 16h30

Lieu : Hôtel de Région (Lyon)

Nombre de participants : environ 30 participants

Les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Frédéric AGUILERA, Vice-Président délégué aux transports
- Délégation Générale Adjointe aux Mobilités

Avec l'appui de SNCF :

- SNCF Voyageurs : Laurent AUVRAY, Benjamin BERTHOZAT, Sébastien HERVIER, Macros MERCHAN
- SNCF Réseau : Blandine CHEMELLE, Véronique SURY
- SNCF Gares & Connexions : Marie-Laure REYPE ALLAROUSSE

Les participants :

- Citoyenne : Karenne AUBOEUF
- Association ADELIFPALY : Philippe BLONDEAU, Kévin MERCIER, Isabelle TREFF
- Association AUTERVV : Olivier CRESPIY, Bernard DESCHAMPS, Anne-Marie GHEMARD
- Association #TERLYONMACON : Thibaut GONNET, Mickaël KHAMISSI
- Association FNAUT : Gérald PETITGAND
- Association CUTPSA : Brigitte VITRY
- CCI : Jean-Luc BERNADET, Pierre PERROT
- CESER : Annick DE MONTGOLFIER
- Association ADTC : Géraldine GROSSO
- Collaborateur du député Romain DAUBIE : Anthony JACQUOT

Introduction

Lors de son Comité de mobilité de concertation Vallée du Rhône Est, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a présenté le projet de de Liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu et répondu aux questions posées à ce sujet.

Temps d'échanges

- **Un participant** indique que dans le cadre du projet, il faut bien penser à la répartition avec une logique d'« étoile de transport ». Il complète en soulignant que c'est un beau projet qu'il soutient.

La Région indique que le projet constituerait le maillon Est du SERM lyonnais, et proposerait 6 nouvelles stations dans le nord du Nord Isère. A chaque station des services et aménagements multimodaux, travaillés avec les acteurs locaux, permettront une desserte locale (accès piétons et vélos, consignes) et des connexions aux territoires voisins (lignes de cars et bus, parkings et accès voitures).

- **Un participant** demande si les rames venant de Crémieu s'arrêteront à Meyzieu ou si elles seront directes vers Lyon. Il considère que si elles sont directes, il peut y avoir un risque de saturation.

La Région indique que le tramway Crémieu-Lyon circulerait de Crémieu à Lyon sans correspondance à Meyzieu, via la nouvelle infrastructure Crémieu-Meyzieu, sous MOA Région, et via l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon, gérée par SYTRAL Mobilités. Les études de conception, après la concertation, permettront de proposer des offres dimensionnées et adaptées aux besoins des habitants de l'Est lyonnais et du Nord-Isère, tout en préservant la desserte de l'agglomération lyonnaise et de l'aéroport.

- **Un participant** demande si les voyageurs qui emprunteront ce nouveau tramway pourront descendre aux différents arrêts existants sur la partie Meyzieu-Lyon.

La Région indique 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.

Comité de suivi du schéma d'accessibilité PMR de la Région

Présentation du projet de Liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu et de la concertation

Compte-rendu

Date : le mardi 2 décembre 2025 à 16h30

Lieu : Hôtel de Région (Lyon)

Nombre de participants : environ 20 participants (membres du Comité de suivi du schéma d'accessibilité PMR de la Région)

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 du Comité de suivi est accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « médiathèque »](#).

Introduction

Frédéric Aguilera, Vice-Président délégué aux transports de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, 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. Enfin, Frédéric Aguilera insiste sur la volonté de la Région de faire progresser le projet grâce aux remarques, aux suggestions et aux contributions des participants. Il conclut avec le souhait d'un échange riche et direct avec les membres du comité, acteurs essentiels à la réussite du projet.

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

- **Le projet et la concertation** sont présentés par la Région sur la base de la [vidéo de présentation du projet](#). Des compléments sont apportés dans le [diaporama](#).
- Le gabarit des cahiers d'acteurs évoqué en séance est accessible sur l'espace numérique du projet, [rubrique « cahiers d'acteurs »](#).

Deuxième partie – Temps d'échanges

- Une représentante de l'association [Point de vue sur la ville de Lyon](#) indique que les associations ont été sollicitées à de nombreuses reprises lors de concertations sur différents projets de tramway (T9, T10, TEOL, et plus récemment T8). Elle souhaite que ce qui a été remonté lors de ces concertations soit pris en compte dans le cadre du projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu. Elle en appelle notamment à la CNDP pour que le lien soit fait entre ces différents projets.

La Région indique que les projets cités sont conduits sous maîtrise d'ouvrage de SYTRAL Mobilités et qu'elle pourra se rapprocher des services pour récupérer les remontées des associations, faites lors des précédentes concertations. Elle indique que ce temps d'échanges, dans le cadre du Comité de suivi, est important pour la Région pour recueillir les avis et questions des associations.

Denis Cuvillier, garant de la concertation, complète en indiquant qu'il fera figurer cette demande dans son rapport et qu'il se rapprochera des garants des concertation citées pour faire le lien entre les projets.

- Une participante souhaite savoir si des propriétaires fonciers seront impactés, voire expropriés pour la réalisation du projet.

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. 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.

Conclusion

La Région clôt le temps d'échanges en invitant les participants à contribuer à la concertation, notamment au travers des cahiers d'acteurs : [Les cahiers d'acteurs | Liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu | Expression Auvergne-Rhône-Alpes](#), et en participant aux rencontres : [L'agenda des rencontres | Liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu | Expression Auvergne-Rhône-Alpes](#).

La Région indique également aux participants que, s'ils souhaitent poser des questions, ils peuvent les adresser à la Région sur qui y répondra, sur l'espace numérique : [Liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu | Expression Auvergne-Rhône-Alpes](#).

Rencontre de proximité - Janneyrias

Compte-rendu

Date : jeudi 4 décembre 2025 de 15h30 à 18h30

Lieu : stade boulistes de Janneyrias

Nombre de participants : environ 50 participants

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

L'équipe projet de la Région était alors présente à Janneyrias le jeudi 4 décembre, au stade Boulistes. 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 rencontre de proximité à Janneyrias a permis d'échanger avec près de 40 personnes : une population mixte (retraités, familles, enfants) était présente, essentiellement résidant ou travaillant à Janneyrias. Plusieurs élus, dont le maire, ont participé. La grande majorité des participants était venue spécifiquement pour la rencontre. 3 fiches ont été recueillies.

Les personnes rencontrées avaient entendu parler du projet depuis de nombreuses années et souhaitaient 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

Les participants ont 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**. En complément, des précisions ont été demandées sur le calendrier jusqu'à la mise en service, certains participants souhaitant notamment savoir si une mise en service progressive était possible pour gagner du temps. En effet, **le calendrier jusqu'à la mise en service du projet a plusieurs fois été jugé trop long**.

- ▶ « Je suis 100% favorable au projet. J'espère qu'il verra le jour en 2032. »
- ▶ « Ça fait 40 ans qu'on en parle »
- ▶ « Pourquoi le calendrier a reculé ? Je croyais que c'était pour 2030 »
- ▶ « Pourquoi 2032 ? »
- ▶ « Quelles sont les prochaines étapes du projet et quand sera prise la décision de poursuivre le projet ? Les autorisations sont données par qui ? »
- ▶ « Toutes les stations ouvertes en même temps ? Ou progressivement au fur et à mesure des travaux ? Et l'itinéraire cyclable sera mis en service en même temps que le tramway ? »

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.

L'ensemble du projet sera livré en même temps : l'infrastructure de tramway, les nouvelles stations et les parkings relais, l'itinéraire cyclable et piéton. Cela s'explique notamment par : le positionnement du SMR en bout de ligne, les coûts fixes de mobilisation des entreprises, l'approche globale visant à répartir les flux sur 6 stations pour limiter les impacts trafics routiers et parkings.

Les objectifs et enjeux du projet

Les participants ont indiqué que pour se rendre à Lyon, ils se rendent en voiture jusqu'à Meyzieu où ils prennent le tramway T3. Certains indiquent même parfois devoir se rendre jusqu'à Lyon en voiture, lorsque le parking à Meyzieu est complet. Face à ce constat, **une grande partie des personnes rencontrées s'est exprimée en faveur du projet, soulignant les bénéfices qu'il apportera** : facilité de déplacement sans voiture,

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

accès au réseau de transports de la Métropole, gain de temps, désengorgement des axes routiers et meilleure liberté de déplacement pour les jeunes générations. 3 enfants entre 7 et 9 ans ont exprimé leur soutien au projet, soulignant qu'ils auraient entre 14 et 16 ans à la mise en service du tramway, ce qui leur permettrait de se rendre à Lyon pour des sorties et au collège à Tignieu.

- ▶ « *Aujourd'hui on va à Meyzieu en voiture, notamment pour le boulot.* »
- ▶ « *Ça nous permettra d'aller à Lyon en direct sans prendre sa voiture jusqu'à Meyzieu, voire jusqu'à Lyon quand le P+R de Meyzieu est plein.* »
- ▶ « *Je suis très favorable à ce projet qu'on attend depuis longtemps pour faciliter l'accès au réseau de transport public et aussi surtout pour les enfants et étudiants. Je vous encourage à aller jusqu'au bout.* »
- ▶ « *Pour la réalisation afin de désengorger les routes déjà saturées.* »
- ▶ « *Pour les jeunes c'est vachement bien. Pour aller à Lyon en bus c'est galère.* »

Le financement et la gouvernance

Certains participants ont questionné la Région sur le financement du projet, souhaitant notamment savoir s'il aurait un **impact sur les impôts locaux**. Le portage du projet et le rôle des partenaires ont fait l'objet d'interrogations, notamment au sujet de l'impact des élections municipales sur la poursuite du projet.

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 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.

Au sujet de l'impact possible des élections locales, la Région souligne que les élus locaux peuvent influencer le projet, mais qu'il est trop tôt pour en anticiper les effets, et rappelle que la Région reste le maître d'ouvrage du projet. L'essentiel porte aujourd'hui sur la concertation et le bilan qui en sera fait.

L'exploitation de la nouvelle ligne de tramway

Certaines questions ont porté sur la phase exploitation, c'est-à-dire une fois les travaux réalisés et la liaison mise en service. La nécessité d'augmenter la fréquence du T3 a été exprimée. D'autre part, un participant a proposé la mise en place d'un tarif unique sur toute la ligne, alors que d'autres ont souligné les bénéfices d'une tarification par zones géographiques.

- ▶ « *Sans augmentation de la fréquence du T3, les tramways seront surchargés, ils sont déjà en limite de capacité aujourd'hui.* »
- ▶ « *Il faudrait une tarification globale sur la ligne.* »

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Réponse de la Région

La Région indique que SYTRAL Mobilités, en charge de l'exploitation du T3, étudie un renfort de capacité sur cet axe entre Meyzieu et Lyon. Par ailleurs la Région travaille conjointement avec SYTRAL Mobilités pour proposer des solutions dimensionnées et adaptées aux besoins des habitants du Nord Isère et de l'Est Lyonnais.

Par ailleurs, la tarification de la future ligne de tramway 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

La localisation de la future station à Janneyrias a été questionnée. Les discussions ont fait apparaître la **crainte de l'impact sur la circulation locale**. Cette crainte est directement liée aux rabattements qui seraient générés par le parking-relais, bien que la réalisation d'un parking à proximité de la station soit perçue comme nécessaire. Le chemin des Bruyères et le chemin du Savetier ont tout particulièrement été identifiés comme des routes pouvant être congestionnées. Des propositions ont été formulées pour éviter la circulation au sein de la commune, comme la création d'une bretelle depuis la RD517.

- ▶ « Où sera la station à Janneyrias ? Ça va être la guerre pour les accès à la station en voiture. »
- ▶ « Avez-vous vous fait des comptages routiers ? »
- ▶ « Je pense qu'une partie des habitants de Villette ira à Janneyrias ou à Pusignan et que l'autre continuera d'aller à Meyzieu. On aura aussi les gens de Colombier-Saugnieu qui passent déjà en voiture à Janneyrias pour aller à Lyon. »
- ▶ « C'est bien qu'il y ait des parkings. »
- ▶ « Nous ne voulons pas que le trafic généré par les parkings passe par le Chemin des Bruyères et le Chemin du Savetier. »
- ▶ « Il faut éviter que les voitures entrent dans le village. Je propose qu'une bretelle depuis la voie rapide 517 soit réalisée pour accéder au parking ».
- ▶ « Avez-vous travaillé sur l'aménagement des voies routières ? »

Le **dimensionnement du parking relais** a également été discuté, certains l'estimant sous dimensionné et d'autres surdimensionné. La **localisation et le foncier disponible** pour la réalisation du parking a aussi fait l'objet d'interrogations.

- ▶ « Quelle sera la dimension parking ? On va récupérer les usagers d'Anthon, de Villette et de Loyette ... vous avez fait des enquêtes pour savoir qui va venir à notre station ? »
- ▶ « Le parking sera trop petit. »
- ▶ « Il y aura des parkings comme on voit dans toutes les gares ? Combien de places sont prévues à Janneyrias ? 400 places ici ? »
- ▶ « Janneyrias ne dispose pas de terrain communal pour parking, il va falloir changer le PLU. »

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 l'objet 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. L'atelier de concertation du 16 décembre à Pusignan est l'occasion d'échanger sur ces sujets.

La station Janneyrias est envisagée sur l'emprise du CFEL, à proximité du Gymnase Daniel Carret et du groupe scolaire Ecole des fleurs. Elle permettrait une desserte de proximité en modes actifs (piéton, vélo) de la quasi-totalité de la commune de Janneyrias. Cette station permettrait également une desserte plus large via des rabattements vélo, car et voiture, notamment à partir du Nord (Villette-d'Anthon) et du Sud (Colombier-Saugnieu). Sur ce secteur, le besoin en places de stationnement automobile est estimé à environ 400 places à horizon 2040. Les échanges avec la commune de Janneyrias, la communauté de communes de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et le Département de l'Isère, sont en cours pour identifier des emplacements proches de cette future station et travailler sur les axes de rabattement. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, les études de conception préciseront la localisation et le dimensionnement du parking-relais. En lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région.

Un travail sera également mené avec le Département de l'Isère et les acteurs locaux concernant le dimensionnement des accès routiers vers les nouveaux parking-relais et éviter les congestions routières (plans de circulation, jalonnement).

Enfin, un échange avec un policier municipal a permis d'échanger sur les **modalités de surveillance sur les parkings-relais et d'intervention en cas de besoin.**

- ▶ « Les caméras sur les parkings du futur tramway seront gérées par le PC police municipale ou le PC Gestion du tramway ? Pourrions-nous intervenir sur les parkings-relais ? »

Réponse de la Région

L'articulation entre les polices municipales, l'autorité organisatrice de la ligne et le futur exploitant est à préciser pour assurer la sécurité et l'efficacité d'intervention sur les nouveaux parkings-relais. Si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, ce sujet sera traité durant les études de conception.

Des échanges spécifiques avec des agriculteurs ont permis de mettre en lumière plusieurs sujets :

- Crainte d'un empiètement sur le foncier agricole pour la réalisation des parkings et questions sur les compensations prévues le cas échéant ;
- Souhait d'avoir un interlocuteur Région dédié au foncier agricole ;
- Nécessité de rétablir des voies d'accès pour les agriculteurs et adapter les intersections sur les chemins vicinaux ;
- Interrogations sur le réseau d'irrigation qui traverse l'emprise du CFEL et sur le devenir du silo à grains à Charvieu Petit-Prince.

Réponse de la Région

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

L'objectif est d'avoir le moindre impact sur les terres agricoles en privilégiant des sites déjà artificialisés non utilisés, lorsque cela est possible.

La Région prend note des souhaits et points d'attention et reviendra vers les exploitants ou les propriétaires agricoles concernés dans la poursuite des études, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable. L'atelier de concertation du 16 décembre à Pusignan est l'occasion d'échanger sur ces sujets.

L'aménagement de l'itinéraire cyclable

La création d'un itinéraire cyclable est accueillie favorablement et a fait l'objet de quelques questionnements.

- ▶ « Je pourrai aller à vélo jusqu'à Janneyrias en sécurité. On pourra courir aussi ? »
- ▶ « Comment sera la voie verte ? »

Réponse de la Région

La Région indique que l'itinéraire cyclable prévu le long du tramway serait ouvert aux piétons et séparé de l'infrastructure du tramway par une bordure végétalisée et sécurisée, permettant ainsi de garantir la sécurité des promeneurs et des cyclistes.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

L'insertion du projet

L'insertion du projet dans les emprises du CFEL et particulièrement au niveau des **ouvrages d'arts** a été questionnée. L'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) est en effet jugée étroite par endroits. Une question a par ailleurs porté sur les **besoins fonciers au-delà de l'emprise du CFEL**.

- ▶ « Vous allez être obligés d'acheter du terrain, c'est petit comme largeur. »
- ▶ « Vous allez supprimer des ouvrages d'arts sur le tracé du CFEL ? »
- ▶ « Est-il prévu de construire de nouveaux tunnels ou ponts ? »
- ▶ « Quels besoins fonciers supplémentaires au-delà de l'emprise existante ? »

Réponse de la Région

La Région rappelle que le projet s'inscrit prioritairement sur les emprises historiques du CFEL, propriétés des Départements du Rhône et de l'Isère. Certains secteurs nécessiteraient des besoins fonciers supplémentaires pour la réalisation du projet (pour la réalisation des parking relais et du site de maintenance et de remisage notamment). Ces besoins supplémentaires, au-delà des emprises historiques du CFEL, se situeraient principalement sur du foncier public communal, des friches, ou du foncier non bâti. Cela sera étudié plus précisément dans le cadre des phases d'études ultérieures, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, en lien avec les acteurs et propriétaires concernés. L'objectif est de permettre l'insertion du projet dans des conditions optimales en garantissant la sécurité, l'accessibilité et la continuité du tracé et en minimisant les impacts fonciers et environnementaux.

La nouvelle infrastructure s'intégrerait sous ou sur 13 ouvrages d'art existants ; aucune incompatibilité majeure n'a été identifiée lors des études préalables. Aucun ouvrage d'art ne serait supprimé, mais certains pourraient être élargis.

Les modalités **d'intersection de la ligne de tramway avec les routes** ont attiré l'attention des participants : certains craignent quant à la sécurité de ces intersections, tandis que d'autres perçoivent le projet comme une opportunité de pacifier la circulation routière via le réaménagement des voiries au niveau des intersections. Un participant, policier municipal, a souligné l'importance de travailler ces réaménagements de voirie avec les services de police. Le sujet de l'intersection de la nouvelle ligne de tramway avec la RD517 à Janneyrias a été questionnée à plusieurs reprises, les participants craignant que la route soit coupée à deux reprises étant donné le tracé actuel du CFEL.

- ▶ « Qu'est-il prévu pour l'intersection avec la route de Villette d'Anthon ? »
- ▶ « Il y aura des barrières ? »
- ▶ « Comment fonctionnent les croisements avec la route ? »
- ▶ « Où va passer le tramway au niveau de la route 517 ? Il y a une zone inondable et deux routes à couper, ce qui peut causer des bouchons. »

Réponse de 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 transports en commun, 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 poursuivraient pour définir les types d'intersections en lien avec l'autorité en charge de la sécurité (STRMTG) et avec les gestionnaires de voiries départementales et communales.

Concernant la RD517 au niveau de Janneyrias, entre la route de Crémieu et la rue de la Léchère (entreprise Ganova), il est envisagé de faire passer le tramway et l'itinéraire cyclable sur l'actuelle RD517 et de faire passer celle-ci sur l'actuelle emprise CFEL afin d'éviter deux croisements avec la route, mais cela reste à étudier plus précisément dans la suite des études.

Les impacts pressentis

Quelques riverains du CFEL ont interrogé les **nuisances** qui pourraient être générées par le projet (bruit, impact visuel du tramway) sans s'opposer à sa réalisation. Certains ont demandé si des murs anti-bruit seraient construits.

- ▶ « Les personnes ayant acheté un terrain ou une maison était au courant du tramway »
- ▶ « Quand j'ai fait construire je savais qu'il y aurait le tramway qui serait fait. »
- ▶ « Prévoyez-vous des mesures anti-bruit ? »

Réponse de la Région

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 intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles particulièrement dans les zones résidentielles, l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés.

L'information et la concertation

La présence de la Région à Janneyrias a été accueillie très positivement et les personnes rencontrées ont remercié les intervenants pour l'information fournie. Plusieurs participants, ont indiqué qu'ils participeraient à l'atelier de concertation du 16 décembre.

Rencontre de proximité – Tignieu-Jameyzieu

Compte-rendu

Date : mardi 9 décembre 2025 de 16h à 19h

Lieu : Centre commercial Leclerc de Tignieu-Jameyzieu

Nombre de participants : environ 70 participants

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

L'équipe projet de la Région était alors présente dans la galerie marchande du Leclerc de Tignieu-Jameyzieu le mardi 9 décembre. 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 rencontre de proximité à Janneyrias a permis d'échanger avec plus de 70 personnes : une population mixte (retraités, familles, jeunes, enfants) était présente, résidant à Tignieu-Jameyzieu mais aussi dans les communes aux alentours : Pont-de-Chéruy, Saint-Romain-de-Jalionas, Blyes, Pusignan, Charvieu-Chavagneux, Loyettes. La majeure partie des échanges a eu lieu avec des passants qui n'étaient pas venus spécifiquement pour la rencontre. 22 fiches ont été recueillies et de nombreux dépliant ont été distribués.

Les personnes rencontrées avaient 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

Les participants ont exprimé une forte attente quant à la réalisation du projet. Alors que certains sont confiants sur l'avancement du projet, d'autres sont sceptiques, exprimant des doutes sur son aboutissement. Les premiers questionnements des participants ont souvent porté sur le **calendrier** et tout particulièrement sur le **processus décisionnel**, les participants souhaitant savoir si le projet était acté. Certains ont souhaité avoir des **détails sur le calendrier et la temporalité des travaux**.

- ▶ « *C'est une arlésienne, on ne le verra jamais ce tramway !* »
- ▶ « *Je suis pour ce projet à 100% il y a longtemps que ça aurait dû être fait* »
- ▶ « *On l'attend depuis tellement longtemps. J'espère que ce projet se concrétisera.* »
- ▶ « *On prendra le tramway. On nous parle du tram depuis le lycée* »
- ▶ « *On ne va pas encore le reporter hein ? Quand le projet sera-t-il validé ?* »
- ▶ « *C'est toujours à l'état de projet ?* »
- ▶ « *Pourquoi les travaux ne débutent qu'en 2029 ?* »
- ▶ « *Combien de temps dureront les travaux ?* »

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 règlementaires. Ces dernières devraient être délivrées en 2029, à l'issue d'une étape d'enquête publique et permettraient de démarrer les travaux. Les travaux seraient alors réalisés entre 2029 et 2032 pour une mise en service prévue à l'horizon 2032.

Les objectifs et enjeux du projet

Les participants indiquent que pour se rendre à Lyon, ils se rendent en voiture ou en bus jusqu'à Meyzieu où ils prennent le tramway T3. Certains soulignent le manque de desserte en transports en commun pour les Nord-Isérois. De plus, la congestion actuelle des routes, tout particulièrement à Pont-de-Chéruy, est largement soulignée comme un problème pour les déplacements sur le territoire. Face à ce constat, **la majeure partie des personnes rencontrées s'est exprimée en faveur du projet, soulignant les bénéfices qu'il apportera** : facilité de déplacement sans voiture, accès au réseau de transports, gain de temps, désengorgement des axes routiers et meilleure liberté de déplacement pour les jeunes générations, réduction de la pollution.

Notons que **l'utilisation du tramway pour la desserte des établissements scolaires** a été tout particulièrement identifiée comme un point fort par plusieurs participants.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Enfin, une personne a précisé que **le mode tramway est favorable à l'accessibilité** des personnes à mobilité réduite.

- ▶ « Comme ça on pollue moins »
- ▶ « Ça va nous changer la vie ! »
- ▶ « Nous attendons la réalisation de ce beau projet avec impatience. Ce train tram facilitera la vie à beaucoup de gens. Il est de plus en plus compliqué de se rendre à Lyon en voiture. Actuellement pour effectuer ce trajet, nous laissons notre véhicule au parking des Panettes et nous utilisons le T3 »
- ▶ « Je suis totalement pour la réalisation de ce projet. Il permettrait de désengorger la circulation au centre de Pont-de-Chéruy qui devient invivable à certaines heures. »
- ▶ « Favorable pour le projet car aucun moyen de transport pour les habitants du 38. Transisère toute les 2h y en a marre ! » (habitant de Charvieu)
- ▶ « Nous allons déjà prendre le tram à Lyon. Le projet est important car il permet une accessibilité plus simple pour aller sur Lyon en restant écologique » (habitant de Tignieu)
- ▶ « Quand on voit les blocages sur la route actuellement, on se dit que c'est un bon projet » (habitant de Pont-de-Chéruy)
- ▶ « La circulation routière s'est dégradée ses dernières années. Aujourd'hui je travaille en heures décalées pour éviter bouchons. »
- ▶ « Le tramway est bien pour l'accessibilité, ce qui n'est pas le cas de tous les modes de transport. »
- ▶ « Ça va être bien pour nous mais aussi pour les jeunes générations. Ça va ramener du monde à Janneyrias pour dynamiser le village c'est une bonne chose. C'est l'avenir. »
- ▶ « On a besoin d'une offre renforcée pour nos enfants et l'accès aux établissements scolaires »

Le financement

Certains participants ont questionné la Région sur le financement du projet.

- ▶ « Le budget de 250M€ est acté ? Il sera voté ? »
- ▶ « C'est financé par la Région ? »

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 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.

L'exploitation de la nouvelle ligne de tramway

Certaines questions ont porté sur la phase exploitation, c'est-à-dire une fois les travaux réalisés et la liaison mise en service. Il s'agissait principalement de questions relatives à la tarification de la future ligne de tramway. En effet, les participants jugent pour la plupart les transports actuels trop chers et soulignent que **le prix du trajet de tramway**

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

est un enjeu important pour sa réussite. Il a notamment été proposé d'articuler le billet avec le réseau TCL.

- ▶ « Pour aller de Villette d'Anthon à Meyzieu c'est cher en transports. »
- ▶ « Le bus X04 est trop cher. »
- ▶ « Utile avec un abonnement TCL si possible »
- ▶ « Comment coûtera le tram ? »
- ▶ « Le tarif sera décisif »

Réponse de la Région

La tarification de la future ligne de tramway et des cars de la Région qui permettront d'accéder aux stations reste à définir, notamment dans le cadre des études du SERM lyonnais sur la base notamment des principes de la gamme multimodale actuelle et dans une logique de parcours usager/client facilité.

Les nouvelles stations, les parkings et leurs accès

La localisation et le dimensionnement des parking-relais ont été questionnés, les participants soulignant le **risque de saturation** et l'enjeu du **dimensionnement des accès vers les parkings pour éviter l'engorgement des routes**. Plus globalement, la taille des parkings et leur accessibilité en voiture est perçue comme une condition de réussite du projet. Plusieurs participants ont interrogé la bonne prise en compte des **besoins fonciers pour la réalisation parking** dans les **documents de planification urbaine**.

- ▶ « Les parkings doivent être correctement dimensionnés et leurs accès renforcés. »
- ▶ « Je crains que, comme à Meyzieu, le parking soit saturé. »
- ▶ « Si les deux EPR se font, le nombre de véhicules va être un problème. »
- ▶ « L'OAP pour le nouveau quartier où se situera la station de tramway de Tignieu prend-elle bien en compte le besoin d'un parking ? »
- ▶ « Le PLU de Tignieu prend en compte le projet ? »
- ▶ « Le PLU de Tignieu ne semble ne pas avoir pris en compte le parking car l'OAP est à l'emplacement du parking. »

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 l'objet 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. L'atelier de concertation du 16 décembre à Pusignan est l'occasion d'échanger sur ces sujets.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

La station Tignieu Collège est envisagée sur l'emprise du CFEL, à proximité du collège Cousteau et du centre commercial E. Leclerc. Elle se situerait à proximité d'habitations, commerces et services permettant un accès facile pour ces différents usages. Elle permettrait une desserte de proximité, notamment le collège Cousteau, la zone commerciale, le quartier des Ardennes et du Nord du bourg de Tignieu-Jameyzieu.

Elle permettrait également un accès piéton, vélo, car, depuis les bourgs de Tignieu-Jameyzieu et de Pont-de-Chéruy. L'implantation de cette station, en cœur urbain (entre Tignieu-Jameyzieu et Pont-de-Chéruy) impliquerait de limiter les rabattements en voiture, compte tenu des accès routiers congestionnés, peu dimensionnés et traversant les centres urbains. L'objectif est de se limiter au rabattement local dont une partie se fera en voiture. Sur ce secteur, le besoin en places de stationnement automobile est estimé à environ 400 places à horizon 2040.

Un travail sera également mené avec le Département de l'Isère et les acteurs locaux concernant le dimensionnement des accès routiers vers les nouveaux parking-relais et éviter les congestions routières (plans de circulation, jalonnement).

La Région indique que les réflexions locales d'aménagement à proximité du collège et à l'arrière du centre commercial intègrent bien le projet de station de tramway, d'un parking et d'un itinéraire cyclable.

Plusieurs échanges ont concerné **les infrastructures du réseau secondaire (bus et cars) qui permettront de desservir ou de rabattre vers les nouvelles stations de tramway**. Les secteurs de Vilette d'Anthon, Bourgoin-Jallieu, la Plaine de l'Ain et l'aéroport Saint-Exupéry, ont notamment été cités comme lieu de rabattement-diffusion vers et depuis les nouvelles stations. Certains soulignent aussi la nécessité de profiter du projet pour **améliorer l'offre de Cars Région**, notamment au niveau de la fréquence en lien avec les horaires scolaires.

- ▶ « Je suis favorable au projet et serai aussi intéressé par un autre projet jusqu'à Bourgoin, Nous avons un gros problème de transport pour faire Pont de Chéruy - Bourgoin » (habitant de Pont-de-Chéruy)
- ▶ « La carte scolaire positionne Bourgoin comme une centralité plutôt que Lyon. »
- ▶ « Il faut prévoir l'intermodalité du tramway avec les lignes de bus T15 et T16 et augmenter l'offre de ces lignes »
- ▶ « Est-ce que le projet sera l'occasion de prévoir une ligne qui dessert l'aéroport et ses emplois ? »

Réponse de la Région

Si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, des adaptations et évolutions des lignes de cars et bus, en correspondance avec les stations de tramways, seront étudiées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, et proposées à SYTRAL Mobilités s'agissant de l'Est lyonnais et aux Balcons du Dauphiné

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

s'agissant de leur territoire, afin de desservir plus largement le bassin, et le connecter également aux territoires de la Plaine de l'Ain et la Plaine Saint-Exupéry, et entre eux. Pour cela des quais dédiés aux cars et bus seraient envisagés à chaque nouvelle station.

Le nouvel itinéraire cyclable

La création d'un itinéraire cyclable est accueillie favorablement et a fait l'objet de quelques questionnements : tracé de l'itinéraire, place des piétons et accessibilité aux cavaliers.

- ▶ « Avez-vous pensé aux cavaliers qui sont assez nombreux dans le coin pour partager la zone cycliste avec les cavaliers et les piétons ? »

Réponse de la Région

La nouvelle infrastructure cyclable relierait Crémieu à Meyzieu, en longeant le tramway sur l'emprise historique du Chemin de Fer de l'Est de Lyon, afin de proposer un plus large corridor en se connectant à la voie verte Arandon-Crémieu et au projet de voie lyonnaise n°10 Meyzieu-Lyon.

L'itinéraire cyclable serait accessible aux piétons. S'agissant des cavaliers, le sujet sera approfondi dans le cadre des études ultérieures, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation.

L'insertion du projet

Le tracé du projet a été questionné, tous les participants n'ayant pas compris qu'il s'insérerait sur les emprises de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL). Les échanges ont également porté sur les **modalités d'insertion du projet**, certains participants jugeant les emprises existantes trop étroites. Des questions ont porté sur la **voie unique** et une personne a notamment proposé de réaliser une voie double sur l'ensemble du linéaire, pour favoriser la performance du tramway, au détriment de l'itinéraire cyclable. Un participant a par ailleurs questionné les **modalités d'insertion de l'infrastructure au niveau du lac de Fréminville**. Une question a porté sur les **besoins fonciers au-delà de l'emprise du CFEL**.

- ▶ « C'est une voie unique ? »
- ▶ « Aucune déviation de prévue ? Le tram suit vraiment le CFEL ? »
- ▶ « L'emprise du chemin de fer est étroite : ça va rentrer ? »
- ▶ « Les riverains du CFEL vont être touchés ? Assez de place ? »
- ▶ « Le projet serait plus robuste avec deux voies. »
- ▶ « Quelle insertion est prévue le long du lac de Fréminville à Charvieu, pour assurer la comptabilité du projet avec les activités loisirs du site ? »
- ▶ « Le parking ça va prendre du foncier quand même, vous avez déjà le foncier ? »

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Réponse de la Région

La Région rappelle que le projet s'inscrit prioritairement sur les emprises historiques du CFEL, propriétés des Départements du Rhône et de l'Isère. Certains secteurs nécessiteraient des besoins fonciers supplémentaires pour la réalisation du projet (pour la réalisation des parking relais et du site de maintenance et de remisage notamment). Ces besoins supplémentaires, au-delà des emprises historiques du CFEL, se situeraient principalement sur du foncier public communal, des friches, ou du foncier non bâti. Cela sera étudié plus précisément dans le cadre des phases d'études ultérieures, si la décision de faire le projet est prise à l'issue de la concertation préalable, en lien avec les acteurs et propriétaires concernés. L'objectif est de permettre l'insertion du projet dans des conditions optimales en garantissant la sécurité, l'accessibilité et la continuité du tracé et en minimisant les impacts fonciers et environnementaux.

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, avec un fort impact pour les riverains et l'environnement, ce qui n'est pas le souhait de la Région.

Les impacts pressentis

Quelques riverains du CFEL ont exprimé des inquiétudes relatives aux **nuisances** qui pourraient être générées par le projet (bruit notamment) sans s'opposer à sa réalisation, sauf pour une personne qui indique que les nuisances sont un motif d'opposition au projet. Certains ont demandé si des **mesures anti-bruit** étaient prévues. **L'impact du projet sur les circulations piétonnes qui traversent aujourd'hui le CFEL** a été interrogé.

- ▶ « Ai 3 enfants et suis pour le projet, quand saurons-nous le type de protection qui sera mis en place devant notre maison ? » (habitant de Pusignan)
- ▶ « Nous habitons à côté des rails, impasse des sables, nous aimerons être tenus informés mètre par mètre du projet car nous sommes inquiets de la proximité du tramway : bruit etc. » (habitant de Tignieu)
- ▶ « Inquiète avec ce projet car personne ne s'inquiète des habitations contre l'ancienne voie ferrée. Je suis contre, aurevoir les balades sur l'ancienne voie ferrée bonjour les nuisances » (habitant de Tignieu)
- ▶ « Qu'est-il prévu pour les riverains le long du tracé ? Le projet en lui-même est super mais besoin de mesures pour préserver les maisons. »
- ▶ « Je vais devoir faire un détour à pied pour aller au collège et au Leclerc avec le passage du tram. »

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 (cadre de vie, trafic, sécurité, 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.

Concernant les traversées piétonnes, la Région indique que l'ensemble des intersections existantes aujourd'hui serait étudié afin d'évaluer leur conservation et leur sécurisation.

Enfin, l'effet de l'arrivée du tramway sur l'urbanisation a été interrogé. Certains participant, tout en restant favorables au projet, craignent les conséquences de l'étalement urbain que le projet pourrait induire. D'autres envisageant positivement l'augmentation de la valeur de leur biens immobiliers mais craignant que l'étalement urbain ne dilue ces effets.

- ▶ « *Urbanisation au niveau du nouveau quartier Tignieu va poser un souci avec trop de voitures* ».
- ▶ « *Il faut éviter que le projet n'induisse un étalement urbain.* »

L'information et la concertation

La présence de la Région à Tignieu-Jamezieu a été accueillie très positivement et les personnes rencontrées ont remercié les intervenants pour l'information fournie. Quelques participants, ont indiqué qu'ils participeraient à l'atelier de concertation du 16 décembre.

Atelier participatif

Compte-rendu

Date : mardi 16 décembre 2025

Lieu : salle de l'Odyssée à Pusignan

Nombre de participants : 110

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

En atelier

- **Damien Favier**, Chargé d'opérations
- **Jordan Giuly**, Chargé d'environnement
- **Coline Grégoire**, Chargée de concertation
- **Louis Zana**, Chargé de communication

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

- **Noémie Vitorio**, Cheffe de projet
- **Alexis Dereux**, Ingénieur travaux

Le garant de la concertation

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

La modératrice

- **Naïs Cipra**, PARIMAGE

Le diaporama présenté lors de l'atelier est accessible sur l'espace numérique du projet, rubrique « médiathèque ».

Introduction

Anita Di Murro, maire de Pusignan, remercie la Région d'être présente pour présenter le projet de liaison et souligne l'importance des temps d'échange avec les habitants. Elle invite les participants à débattre librement et à exprimer leurs contributions, positives comme négatives, afin d'approfondir les enjeux de ce projet structurant pour le territoire. Elle rappelle que la concertation contribue à faire avancer le projet et à associer l'ensemble des acteurs à l'avenir du territoire.

Naïs Cipra, modératrice, présente les intervenants, l'ordre du jour et rappelle les objectifs de l'atelier (*Cf. diapositives 2-3*)

Jean-Pierre Girard, conseiller régional en charge du projet de liaison, remercie les participants pour leur présence et rappelle que la Région porte le projet depuis 2020 afin de proposer une solution concrète et durable aux besoins de déplacements. Il souligne que ce projet est réalisé avec l'appui de plusieurs partenaires du projet : l'Etat, les départements de l'Isère et du Rhône, SYTRAL Mobilités, en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est Lyonnais, ainsi que les communautés de communes des Balcons du Dauphiné et de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné. Il ajoute que la Région travaille en étroite collaboration avec les communes et les partenaires locaux pour prendre en compte la spécificité des territoires traversés par le projet. Dans le cadre de la concertation préalable, accompagnée par la Commission Nationale du Débat Public, il rappelle la diversité des formats mis en place pour permettre l'expression de tous. Il précise que les contributions qui seront exprimées durant l'atelier seront essentielles pour enrichir et faire progresser le projet. (*Cf. diapositive 6*)

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 (processus et terminologie règlementaires s'agissant d'une concertation préalable issue du code de l'environnement), une enquête publique constituant la participation « aval », conduite sous l'autorité du tribunal administratif. (Cf. diapositives 8-9)



Première partie – Présentation du projet

Le projet est présenté par la Région sur la base de la [vidéo de présentation du projet](#) et de la [concertation](#) et du [diaporama](#).

Franck Gimenez, chef de projet, rappelle que la séance prend la forme d'un atelier de travail et non d'une réunion publique, et indique que l'ensemble des informations relatives au projet est disponible sur [l'espace numérique dédié](#), notamment dans le [dossier de concertation](#), également disponible sur les tables de l'atelier et dans les mairies traversées par le projet. [L'espace numérique](#) permet aussi de déposer avis et questions, consulter les réponses apportées par la Région et les [cahiers d'acteurs](#) rédigés par les collectivités et associations. Il souligne le caractère multiforme de la concertation, qui a donné lieu à des réunions publiques, des rencontres de proximité et des rencontres ciblées, dont les [comptes rendus](#) sont accessibles en ligne, ainsi que le support de présentation de la réunion publique d'ouverture apportant des précisions sur le projet. (Cf. diapositive 12)

Il présente ensuite les principales étapes du projet, porté par la Région depuis 2020, à savoir les études préalables menées jusqu'alors, portant sur l'opportunité du projet puis sur un premier niveau de faisabilité. Plus précisément il indique qu'après une phase de diagnostic (les données et les perspectives démographiques et d'emploi, ainsi que l'analyse de l'offre de mobilité existante et future, les documents de planification, les études précédentes...), plusieurs scénarios ont été étudiés, dont le projet de liaison présenté durant cette concertation, utilisant l'emprise du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), et retenu à l'issue d'études de faisabilité. Il précise que la phase actuelle de concertation préalable intervient à un moment clé, et permettra d'enrichir le projet, avant de démarrer la phase de conception et de procédures réglementaires, si la Région décide de poursuivre le projet. À l'issue de cette concertation préalable, le garant remettra son bilan, suivi des enseignements de la Région, qui statuera sur la poursuite ou non du projet (processus et terminologie réglementaires s'agissant d'une concertation préalable issue du code de l'environnement). En cas de poursuite, le projet entrera en phase d'études de conception (études d'impact, bilan socio-économique, études de circulation, mesures acoustiques, impacts fonciers et environnementaux et mesures d'évitement, réduction, compensation, mise en compatibilité des documents d'urbanisme,

modalités d'exploitation, services et tarification, notamment) et de procédures réglementaires (DUP et autorisation environnementale notamment) se finalisant par une enquête publique (second temps de consultation du public, avec présentation de l'ensemble des études de conception), en vue d'une mise en service envisagée à l'horizon 2032. (Cf. diapositive 13)

Il rappelle enfin les caractéristiques du projet soumis à concertation : une ligne de tramway reliant Crémieu à Lyon en moins d'une heure, avec une fréquence de 15 minutes en heures de pointe, empruntant les emprises de l'ancien chemin de fer de l'Est de Lyon, majoritairement en voie unique en raison de la faible largeur de l'emprise et afin de limiter l'impact foncier, 6 stations multimodales positionnées à proximité des centralités et des axes structurants, ainsi qu'un itinéraire cyclable ouvert aux piétons. (Cf. diapositive 14)

Seconde partie - Présentation de l'atelier

Franck Gimenez, chef de projet, introduit la phase d'atelier en rappelant que cette séquence est dédiée au travail des participants et à l'expression de leurs avis. Il présente les trois thématiques de travail proposées pour l'atelier :

- L'itinéraire cyclable et piéton ;
- Les stations, les services et les accès au tramway ;
- Les enjeux et impacts territoriaux.

Chaque table est invitée à traiter ces trois thèmes sur le secteur qui la concerne et dispose d'une grille de contribution et d'une carte qui doivent être complétées collectivement. Les participants disposent d'une heure pour travailler sur les trois thématiques, et des animateurs Région et Setec sont à leur disposition pour répondre aux éventuelles questions. Les élus locaux, qui se sont déjà exprimés lors des instances partenariales, sont invités à se retirer du processus de travail. (Cf. diapositives 16-20)

Les productions de chaque table (grilles et cartes) sont disponibles en annexe du présent compte-rendu.



Troisième partie - Temps de restitution

Station Crémieu

Une petite dizaine de participants était présente sur le secteur de la Station Crémieu. La restitution a été réalisée par un participant.

Les participants de la table ayant travaillé sur la station Crémieu (voir annexe n°10), ont indiqué que l'opportunité du projet avait suscité un ratio de 60 % pour le projet et 40 % contre.

Sur le premier thème relatif à l'itinéraire cyclable, ils ont relevé plusieurs points positifs, notamment les opportunités de raccordement des pistes cyclables locales. Ils ont toutefois identifié des points de vigilance, en particulier la nécessité de créer un maillage de pistes cyclables locales pour relier les différents points d'intérêt du territoire et la sécurisation de la route D75. Ils ont précisé que l'itinéraire cyclable régional devrait plutôt être positionné côté sud pour desservir plus facilement Villemoirieu et se connecter ensuite à Tignieu. Ils ont également discuté du type de revêtement de l'itinéraire cyclable, avec un consensus pour le goudron plutôt que le stabilisé. Enfin, ils ont souligné la nécessité de maintenir le long de cet axe des corridors pour la faune.

Sur le deuxième thème, relatif à la station, aux services et à l'accès au tramway, les participants ont identifié comme points forts une amélioration du cadre de vie, une facilité d'accès à Lyon, ainsi qu'un développement des modes alternatifs de transport réduisant les flux de voitures sur les grands axes routiers. Ils ont relevé le risque de saturation des parkings et des possibles difficultés d'accès depuis les routes D75, D517 et D24. Ils souhaitent que la mise en service des lignes de cars et bus locaux permettant de d'accéder aux stations soit simultanée avec celle du tramway. Ils ont également questionné l'implantation du terminus en proposant de le localiser sur la friche EZT (à l'Est de Carrefour) et de privilégier les flux d'accès via la D517 et la route de Lyon (soulageant ainsi la D75). Enfin, ils se sont questionnés sur la création d'une station supplémentaire à Villemoirieu.

Sur le troisième thème, relatif aux impacts territoriaux et au cadre de vie, les participants ont considéré le projet comme favorable au cadre de vie. Toutefois, ils ont exprimé les préoccupations suivantes :

- Les nuisances pour les riverains proches de la ligne ;
- L'augmentation du flux routier des départementales en lien avec les parkings et le risque accidentogène ;
- La zone naturelle située à proximité ;
- Le centre de maintenance, envisagé proche du terminus, en zone inondable ;
- Les effets démographique et économique, avec le souhait que l'urbanisation soit maîtrisée ;
- Les coûts immobiliers, qu'ils estiment à la hausse pour les riverains proches du Terminus et à la baisse pour ceux très proches de la ligne, en raison des nuisances ;
- Le coût global du projet et sa rentabilité à long terme, tout comme le coût de fonctionnement du projet ;
- La connexion avec l'aéroport sans surcoût pour le Rhônexpress ;
- Les moyens supplémentaires en sécurité civile (gendarmerie, pompiers) ;
- La nécessité de réviser le SCOT actuel, en vue du projet.

Station Tignieu Collège

Une douzaine de participants était présente sur le secteur de la Station Tignieu Collège, répartie sur deux tables de travail.

La restitution globale a été assurée par Jordan Giuly, chargé d'environnement de la Région.

Les participants des tables ayant travaillé sur la station Tignieu Collège (voir annexe n°8 & 9), ont considéré que le projet était globalement attendu.

Ils ont exprimé le souhait de disposer d'un itinéraire cyclable continu le long du tracé. Ils ont insisté sur la nécessité de veiller à la vitesse de circulation sur cet itinéraire, notamment des trottinettes électriques, et de séparer les flux cyclistes et piétons, en prévoyant par exemple une partie enrobée et une partie non enrobée.

Ils ont jugé que le positionnement de la station et du parking était plutôt approprié, tout en soulignant qu'il fallait rester attentifs aux problèmes de congestion routière, notamment concernant l'accès au parking.

Ils ont également proposé la création d'une nouvelle station à proximité du collège et du lycée de Villemoirieu, avec un parking dimensionné afin de soulager les autres stations à proximité. Ils ont également apprécié l'absence de rupture de charge, permettant au tramway de circuler de Crémieu à Lyon sans correspondance avec le T3. Des questions ont été soulevées sur la desserte entre Meyzieu et Lyon afin d'optimiser le temps de trajet.

Ils ont signalé le risque de nuisances sonores pour les riverains, nécessitant une étude et une évaluation précise des seuils acoustiques. Ils ont également recommandé de prendre en compte l'impact du projet sur les zones humides.

Stations Charvieu Centre et Charvieu Petit Prince

Deux participants étaient présents sur le secteur de Charvieu-Chavagneux. Accompagnés par deux élues de la commune, ils ont travaillé sur la Station Charvieu Centre et la Station Charvieu Petit Prince.

La restitution a été réalisée par l'un des deux participants.

Les participants de la table ayant travaillé sur les stations Charvieu Centre et Charvieu Petit Prince (voir annexe n°11), ont indiqué qu'ils étaient globalement favorables au projet. Ils ont exprimé leur crainte principale que le projet ne se réalise pas et ont souligné que les places de parking prévues leur semblaient insuffisantes. En lieu et place de la station envisagée au niveau du rond-point du Petit Prince, ils ont suggéré de positionner une station au niveau du Leclerc Express derrière lequel se trouvent de grands terrains qui pourraient accueillir un parking plus dimensionné.

Ils ont également évoqué la nécessité d'aménager les accès (services et aménagements) vers et depuis les stations. Ils ont notamment proposé l'aménagement du chemin des Bruyères depuis le Nord, reliant la Route des Perves en arrivée sur le rond-point du Petit Prince, afin de compléter le maillage existant et permettre un meilleur accès à la station depuis Anthon.

Station Janneyrias

Une dizaine de participants était présente sur le secteur de la Station Janneyrias. La restitution a été réalisée par un participant.

Les participants de la table ayant travaillé sur la station Janneyrias (voir annexe n°12), ont précisé que tous étaient favorables au projet. La discussion s'est centrée sur l'emplacement de la station avec notamment une proposition de localisation alternative au niveau du chemin de Savetier (voir gommettes sur la carte en annexe). Ils ont estimé que le positionnement qu'ils proposent permettrait de limiter les flux routiers au sein du village et de préserver la tranquillité des habitations proche de l'ancienne gare. Ils ont en effet exprimé des inquiétudes concernant :

- La circulation routière au sein du village, proposant alors que l'accès principal se fasse par la D124.
- L'impact sonore pour les habitants proches de la voie, suggérant la mise en place de murs anti-bruit.

Station Pusignan

Une soixantaine de participants était présente sur le secteur de la Station Pusignan, répartie sur sept tables de travail. Cette forte représentativité s'explique notamment du fait que l'atelier de concertation était organisé à Pusignan. Les élus de la commune, dont plusieurs ont suivi les études et ont un bon niveau de connaissance du projet, ont circulé de tables en tables pour échanger avec les participants sur leurs contributions. La restitution a été assurée par Coline Grégoire, chargée de concertation de la Région.

Les participants de la table 1 (voir annexe n°1), ont souligné l'intérêt d'implanter une station au niveau de l'Odysée, jugée plus adaptée que l'option rue de la gare soutenue par les élus locaux. Ils ont insisté sur la nécessité de prendre en compte les impacts en matière de trafic, notamment ceux générés pour l'accès au parking, en particulier pour éviter la rue de la Gare (plus centrale) et en privilégiant la route de la Villette qui permettrait d'éviter le centre si la station était positionnée à Odysée. Ils ont également attiré l'attention sur les enjeux de sécurité et sur la préservation du cadre de vie des riverains. Ils ont identifié par ailleurs l'itinéraire cyclable comme un atout du projet, tout

en alertant sur les problématiques de sécurité et de sûreté liées aux usages, en particulier à la circulation de deux-roues motorisés sur cet itinéraire.

Les participants de la table 2 (voir annexe n°2), ont identifié les nuisances sonores comme un enjeu majeur du projet. Ils ont exprimé des craintes concernant la localisation du parking, notamment en raison des impacts pressentis sur les terres agricoles et de leur insertion paysagère. Ils ont également alerté sur le trafic routier susceptible d'être généré par ces aménagements et sur la nécessité d'adapter ou d'améliorer les infrastructures routières afin d'éviter les embouteillages. Enfin, l'opportunité et l'intérêt de l'itinéraire cyclable ont été questionnés par cette table, dont les participants n'ont pas perçu clairement la plus-value à ce stade.

Les participants de la table 3 (voir annexe n°3), ont discuté de la localisation de la station, exprimant une préférence pour la rue de la Gare (secteur de l'entreprise Fimurex) afin de faciliter l'accès aux salariés de la Zone d'Activité Economique du Mariage et aux habitants de Pusignan. Ils ont également évoqué les nuisances sonores et ont souligné la nécessité de mettre en place des aménagements, tels que des murs anti-bruit, pour préserver le cadre de vie des riverains. Concernant l'itinéraire cyclable, ils ont proposé un aménagement comprenant une voie cyclable montante, une voie cyclable descendante et une voie piétonne dédiée, dans la mesure où l'emprise le permet.

Les participants de la table 4 (voir annexe n°4), souhaitent que des protections sonores soient mises en place pour protéger les riverains. Ils ont indiqué la nécessité de bien dimensionner les parkings vélos et voitures et les réserver aux usagers du tramway.

Les participants de la table 5 (voir annexe n°5), ont proposé un tracé de tramway alternatif, en bordure de la D302, afin d'éviter la zone résidentielle proche de l'emprise, et trois options pour la localisation de la station. Ils ont précisé que, si le tracé initial devait être retenu, il faudrait rassurer les riverains sur les nuisances. Ils ont notamment identifié : le bruit, l'impact visuel généré par le passage du tramway et le trafic routier généré par le parking de la station. Ils ont également indiqué la nécessité d'un bon dimensionnement des intersections, notamment pour les passages à niveau et le passage des engins agricoles.

Les participants de la table 6 (voir annexe n°6), ont exprimé des craintes concernant les nuisances sonores et vibratoires. Ils ont évoqué la circulation routière qui pourrait être impactée par les accès au parking relais et par les passages à niveau. Ils se sont interrogés sur la nécessité d'implanter un parking à Pusignan, sur sa localisation et sur les modalités pour en limiter l'accès. Enfin, ils ont proposé que l'itinéraire cyclable soit connecté à la Via Rhôna.

Les participants de la table 7 (voir annexe n°7), ont indiqué qu'ils étaient d'accord sur le principe du projet, tout en formulant plusieurs points de vigilance et conditions de réussite. Ils ont abordé la question des nuisances sonores et la sécurisation des voies, ainsi que la sûreté de la population et la tranquillité à Pusignan. Ils ont également demandé à dimensionner les infrastructures et équipements pour les besoins à long terme, sur 30 à 40 ans.

En complément, parmi l'ensemble des tables de Pusignan, ont été relevés les points suivants :

- Les participants ont souligné la nécessité d'être vigilants aux signaux sonores des rames en station, afin de préserver une ambiance calme.
- Ils ont estimé important, pour la suite du processus jusqu'à l'enquête publique, de compléter la présentation du projet par l'histoire du CFEL, à laquelle certains des habitants sont très attachés.
- Les participants ont évoqué la largeur de la plateforme tramway et de l'itinéraire cyclable, s'interrogeant sur la faisabilité sans acquisition foncière complémentaire. Ils ont demandé si la réalisation de murs anti-bruit était prévue dans l'emprise disponible (environ 7 mètres).
- Les riverains ont indiqué souhaiter conserver des accès piétons à plusieurs endroits, identifiés sur les cartes, pour traverser la voie de tramway et éviter les détours. La question de la sécurité a été mise en avant, à étudier au cas par cas selon la vitesse du tramway et la longueur des détours. Le rétablissement des liaisons piétonnes a été identifié comme un enjeu important pour éviter des discontinuités entre les quartiers.
- La sécurité sur l'itinéraire cyclable a été évoquée, en particulier la cohabitation piétons / vélos, ainsi que les usages actuels comme les motos. Les participants ont indiqué qu'il sera nécessaire de trouver des solutions pour éviter les usages

motorisés tout en maintenant l'accès aux modes doux (vélos cargos, poussettes...). Ils ont souligné l'importance de se référer aux guides du Cerema, qui préconisent d'adapter les aménagements (par exemple via des chicanes) en fonction des comportements et usages observés, tout en garantissant la sécurité des cyclistes.

Meyzieu et l'Est de l'agglomération lyonnaise

Deux participants, habitants de Meyzieu, étaient présents et ont souhaité contribuer sur le secteur de l'Est de l'agglomération lyonnaise.

La restitution a été réalisée par l'un des deux participants.

Les participants de la table, résidents à Meyzieu et ayant travaillé sur l'articulation du projet avec l'Est de l'agglomération lyonnaise (voir annexe n°13), ont indiqué leur soutien au projet de tramway et l'intérêt de créer un itinéraire cyclable.

Ils ont insisté sur la nécessité que l'itinéraire cyclable soit sécurisé et adapté à tous les usagers, sans se transformer en « autoroute à vélo ». Ils ont souligné les enjeux liés à la cohabitation des différents modes de déplacement (piétons, cyclistes, trottinettes, cavaliers, personnes à mobilité réduite) et la problématique du passage à Meyzieu sous la RD 302.

Concernant le tramway, ils ont indiqué plusieurs points de vigilance, notamment la cohabitation avec les lignes existantes (T3, T7, Rhônexpress), alors qu'ils considèrent que le T3 est déjà saturé. Les participants ont suggéré d'étudier des solutions pour améliorer la capacité des rames afin de répondre aux besoins de desserte sur l'agglomération lyonnaise et ont exprimé l'importance de poursuivre le travail de concertation pour trouver des solutions adaptées.

Ils ont également relevé que le projet constituait une opportunité inédite de coopération entre l'État, la Région, les Départements, et les collectivités locales.

Conclusion

Denis Cuvillier, garant de la concertation, souligne que ce format en atelier confirme que le travail en groupe constitue le meilleur moyen de contribution individuelle et collective, et souligne le respect et l'écoute entre les participants.

Jean-Pierre Girard, conseiller régional en charge du projet de liaison, indique que les productions collectives sont particulièrement importantes et seront étudiées dans la suite des études. Il note que tous les secteurs traversés étaient représentés, signe d'un intérêt de l'ensemble des communes pour le projet, avec une participation très importante des habitants de Pusignan, lieu de l'atelier. Il indique que la réunion publique de clôture se tiendra le lundi 12 janvier 2026 au gymnase David Douillet de Charvieu-Chavagneux à partir de 19h et invite tous les participants à venir y découvrir les premiers enseignements de la concertation. Il rappelle enfin qu'à l'issue de la concertation préalable, le garant remettra son bilan, suivi des enseignements de la Région, qui statuera sur la poursuite ou non du projet (processus et terminologie réglementaires s'agissant d'une concertation préalable issue du code de l'environnement).

ANNEXES

Pour faciliter la lecture, l'ensemble des grilles de travail ont été mises au propre et retracent les expressions telles qu'exprimées par les participants.

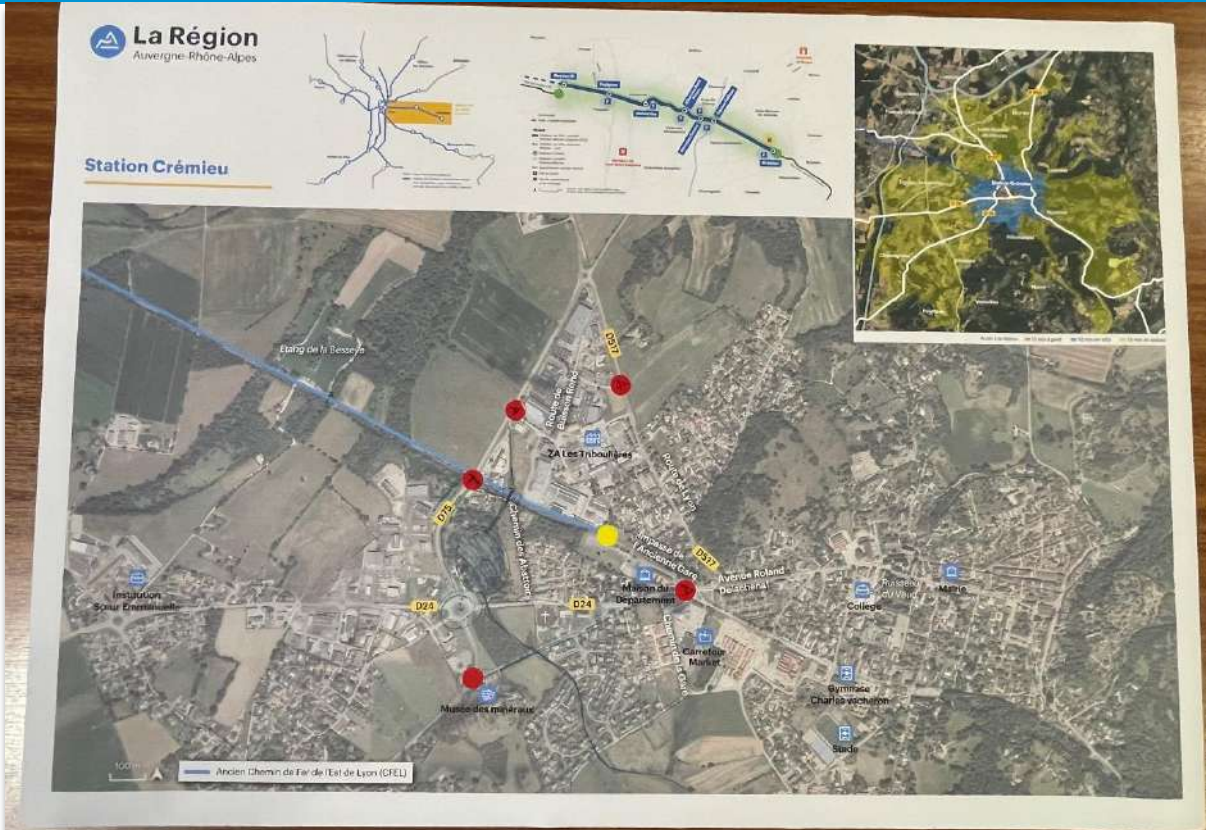
Station Crémieu

Table de Crémieu	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	<ul style="list-style-type: none"> - Opportunité de raccordement des pistes transverses sur l'axe Crémieu Lyon via Tram. 	<ul style="list-style-type: none"> - Maillage des pistes cyclables transverses avec celle du tram. - sécurisation D75 (RAY) – gommette rouge comportant un « T » - Sécurisation de tous les flux + xxxxx - Piste cyclable côté sud du Tram. - Qualité du revêtement de la piste cyclable. - Corridor écologique (faune). 	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer la cohabitation des cyclistes avec le Tram.
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	<ul style="list-style-type: none"> - Cadre de vie (baisse de circulation). - Économie et facilité d'accès sur Lyon. - Développement des reports modaux devant réduire les flux des voitures. 	<ul style="list-style-type: none"> - Saturation du parking du terminus. - Distance parking terminus. - Accès entrée / sortie sur D75, D517, D24 des 3 parkings du terminus. – Gommette rouge comportant un « A » 	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer la mise en service des transports collectifs transverses en même temps que le Tram. - Quid d'une station sur Villemoirieu. - Implanter du Terminus sur la friche EZT avec dévoiement de la circulation sur D517.
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	<ul style="list-style-type: none"> - Cadre de vie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Flux des divers départementales. - Maîtrise de l'urbanisation. - Parking, centre de maintenance sur zone inondable. - Impact EPR2. - Impact sur le coût de l'immobilier (perte). - Nuisance sonore pour les riverains directs. - Trafic routier en hausse et risque accidentogène. - Coût du projet global ! 	<ul style="list-style-type: none"> - Connection avec l'aéroport sans surcoût type tarif RhôneExpress.
Synthèse	<ul style="list-style-type: none"> - Impact démographique et économique. - Quid des moyens supplémentaires en termes de sécurité civile (Gendarmerie, pompiers). - Coût du fonctionnement du projet : SYTRAL, Région ?? - Le SCOT est en retard sur l'aménagement du territoire. 		



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

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026



La Région Auvergne-Rhône-Alpes

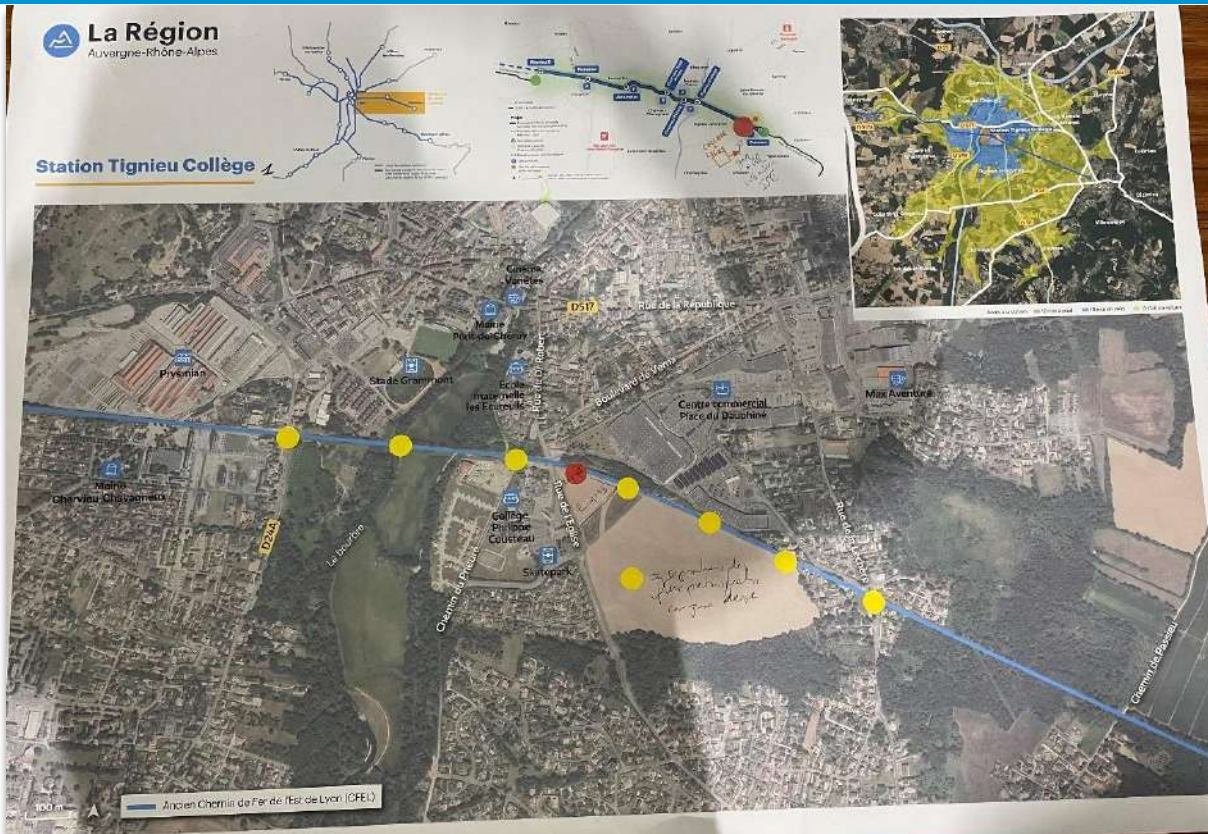
STATION : CRÉMIEU

Possibilité de dessiner sur la carte fournie sur votre table

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
<p>THÈME 1</p> <p>Itinéraire cyclable et piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	<ul style="list-style-type: none"> opportunités de rassemblement des piétons terminus aux places Crémieu-Lyon via Tram 	<ul style="list-style-type: none"> maillage des pistes cyclables transversales vers ville du Tram Articulation D25 (R47) Séparation de tous les flux à l'arrivée Axé piste cyclable côté Sud du Tram Quai de revêtement de la piste cyclable corridor écologique (faisnel) 	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la cohabitation des cyclistes avec avec le Tram
<p>THÈME 2</p> <p>Station, services et accès au tramway</p> <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie (trafic de circulation) économique et facilité d'accès sur Lyon Développement des reports modaux pour réduire les flux de voitures 	<ul style="list-style-type: none"> solution du parking du terminus distance parking terminus Access entre sortie ou D25 en 3 parkings du terminus 	<ul style="list-style-type: none"> Assurer la mise en service des transports collectifs transverses en même temps que le Tram Quid d'1 station aux Villaneries Emploier du terminus sur la triche B2T avec dévirement de la circulation sur D25
<p>THÈME 3</p> <p>Enjeux et impacts territoriaux</p> <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	<ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie 	<ul style="list-style-type: none"> À aux flux des diverses Département Routière de l'urbanisation À parking, acte de maintenance sur zone 3 nord/sud Impact E-PR2 Impact sur le coût de l'habitat (travaux) NUAGE AERIE pour les travaux de nuit travaux réalisés en journée et soirée alternance coût du projet global 	<ul style="list-style-type: none"> Connexion avec l'aéroport sans avec Type Tarif Rhône Express
<p>SYNTHÈSE</p>	<ul style="list-style-type: none"> Impact démographique et économique Quid des moyens supplémentaires en termes de sécurité civile (gendarmes, pompiers) Coût du fonctionnement du projet SYTRAL Région ?? Le SCOT est en retard sur l'aménagement du territoire 		

Station Tignieu Collège

Tignieu Collège Table 1	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	<ul style="list-style-type: none"> - Multiples possibilités de trajets à vélo vers Charvieu et Crémieu. - Continuité le long du tracé CFEL. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements pour maîtriser la vitesse des trottinettes débridées. - Possibilité de séparer les flux entre piétons et vélos/trottinettes. - S'assurer que les piétons peuvent rentrer et sortir de la piste cyclable au regard des pratiques actuelles (ex : accès à la Bourbre) 	<ul style="list-style-type: none"> - Revêtement = désaccord entre les participants (stabilisé vs enrobé clair). - Alternative : prévoir une voie enrobée / une voie stabilisée. - Réfléchir à l'usage des voies piétons/vélos en fonction de la densité des usagers, nombreux entre Tignieu et Charvieu Centre qui nécessitent une voie piétonne, laquelle serait moins utile sur d'autres portions.
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	<ul style="list-style-type: none"> - Positionnement près du collège + Leclerc adapté. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gérer beaucoup de trafic voitures saturant le centre de Tignieu. - Prévoir des parkings sécurisés pour les vélos. - Possibilité de transporter son vélo dans le tram (comme le TER !). 	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'une gare + P+R (Parking Relais) au niveau de Villemoirieu (Collège - Lycée ISE). - Prévoir d'accueillir les voitures reliant les gares. - Cette gare serait positionnée idéalement pour les dessertes en bus des zones EPR.
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	Rejoindre Lyon sans voiture.	<ul style="list-style-type: none"> - Modéliser les potentiels "bouchons" aux croisements rue/tram : Rue St Robert / Rue de Bourgoin. - Maintien des haies existantes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier la végétalisation aux abords le long de la voie. - Voies enherbées ! Merci.
Synthèse	<ul style="list-style-type: none"> - Très favorable au projet. - Intéressés par les voies cyclables / piétonnes. - Étudier une nouvelle station à Villemoirieu pour le collège/lycée ISE + Parking relais plus accessible que celui de Tignieu (pour Loyettes - St Romain - Chamagnieu). - Importance de ne pas avoir de rupture de charge à Meyzieu ZI. 		



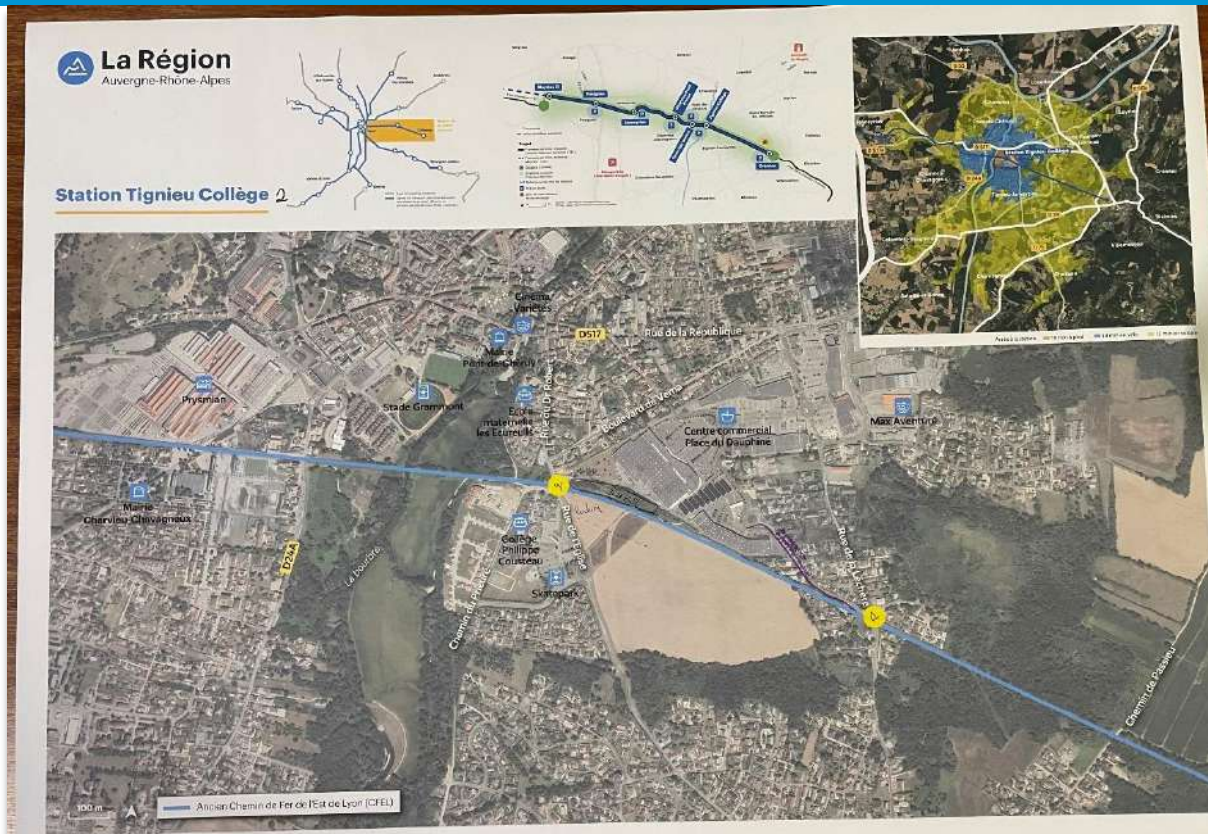
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

STATION: TIGNIEU COLLEGE 1

Possibilité de dessiner sur la carte fournie sur votre table

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
<p>THÈME 1</p> <p>Itinéraire cyclable et piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Multiples possibilités de trajets = vélo vers Charbon et Célestin • Continuité le long de l'axe CPEL 	<ul style="list-style-type: none"> • Fondamentaux pour maintenir la vitesse des trottoirs débarrassés • Possibilité de séparer les flux entre piétons et vélos/bicyclettes • S'assurer que les piétons peuvent accéder à toute la piste cyclable au regard des pratiques actuelles (ex: accès à la Barbier) 	<ul style="list-style-type: none"> • Recherche = dialogue entre les participants = établir un ensemble clair • Interactions, prévoir une zone amiable pour les piétons • Le réflexe à l'usage des vos pistes cyclables en fonction de la densité des usages • Une piste cyclable piétonne et cyclable avec possibilité pour une piste, laquelle pourrait avoir une piste à double sens
<p>THÈME 2</p> <p>Station, services et accès au tramway</p> <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> • Continuité par des attraits locaux 	<ul style="list-style-type: none"> • Qualité bonjour de trafic voitures surtout à l'entrée de Tignieu • Prévoir des passages sécurisés pour les vélos • Possibilité de transporter son vélo dans le tram (comme à TCEA) 	<ul style="list-style-type: none"> • création d'une gare à P&R au niveau de Villermieu (Crémieu - ligne TCEA) pour accueillir des voitures venant de la gare • Mais cette gare serait particulièrement sollicitée par les déplacements des bus des gares EPR
<p>THÈME 3</p> <p>Enjeux et impacts territoriaux</p> <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	<ul style="list-style-type: none"> ⊕ regarder Lyon avec valeur 	<ul style="list-style-type: none"> • maintenir des pontons "bancs" avec notamment rue Albin • rue d'Albin / rue de Bourgoin • maintien des flux existants 	<ul style="list-style-type: none"> • privilégier la voie balisée aux attraits de la ligne de la gare • voies aménagées / Révis
<p>SYNTHÈSE</p>	<p>Très favorable au projet</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intérêt pour la voie cyclable / piétonne - Attrait nouvelle station Villermieu par la ligne / ligne TCEA + piste vélo plus accessible que celle de Tignieu - Importance de ne pas avoir de rupture de charge = Meyzieu 21 (pas de ligne - 5 km avant Charbon) 		

Tignieu Collège Table 2	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	- Un vrai mode doux.	- Problème de proximité tram / vélo. -> Risque accident.	- Faire passer les vélos, passage étroit, sur la ligne de tram.
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	- Bon emplacement. - Transport scolaire pour le Collège.	Étiquette 1 - Problème d'intersection avec rue de la léchère et routes adjacentes (Rond-point). - Sécurité avec les enfants proches de la voie de tram (collège). - Accès aux parkings de desserte de station (voies d'accès déjà saturées). - Emprise ouvrage "zone humide" > Risque d'inondation.	- Signalétique. - Prévention enfants. - Parking sécurisé pour les vélos.
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	- Foncier déjà existant.	- Nuisance sonore pour les maisons longeant la voie.	- Étude acoustique / impact sonore pour les riverains. - Mise en place des murs anti-bruit. - Utilisation de matériaux 2032. - Végétaliser entre les rails.
Synthèse			



La Région Auvergne-Rhône-Alpes

STATION: Tignieu College 2

Position de dessiner sur la carte fournie sur votre table:

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
<p>THÈME 1</p> <p>Itinéraire cyclable et piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	<ul style="list-style-type: none"> * Respecter un vrai mode d'air - 	<ul style="list-style-type: none"> * Pds de promenade tram / vélo - la Reg accident - 	<ul style="list-style-type: none"> * Tous passer les vélos, passage et air, sur la ligne de Tram -
<p>THÈME 2</p> <p>Station, services et accès au tramway</p> <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> * Zone emplacement. * Temps scolaire pour le Collège * 	<ul style="list-style-type: none"> * Etiquetage. * Pds d'insertion avec avc de la station et route adjacente (bord pavé). * Sécurité avec les enfants proche de la route de tram (collège). * Accès aux parkings de descente de la station (voies d'accès déjà existantes). * Pds aménagement "zone humide" - le risque d'inondation. 	<ul style="list-style-type: none"> * Signalétique * Sécurité enfants - * Zonage sécurisé pour les vélos.
<p>THÈME 3</p> <p>Enjeux et impacts territoriaux</p> <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	<ul style="list-style-type: none"> * foncier déjà existant. 	<ul style="list-style-type: none"> * nuisance sonore pour les maisons longeant la voie ferrée. 	<ul style="list-style-type: none"> * Etude acoustique / impact sonore pour les riverains. * Mise en place des murs anti-bruit * Utilisation de matériaux local. * Verbaliser entre les rails.
SYNTHÈSE			

Stations Charvieu Centre et Charvieu Petit Prince

Table de Charvieu Centre et Charvieu Petit Prince	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	<ul style="list-style-type: none"> - L'écologie. - Les infrastructures cyclables et routières au projet. 	<ul style="list-style-type: none"> - Par qui seraient financés les aménagements de rabattements du Chemin des Bruyères au Petit Prince. - Déposer de la documentation dans les communes aux alentours. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagements et réfection du Chemin des Bruyères qui se trouve sur Chavanoz. - Élargir piste cyclable. - Piste hippique : chevaux et piétons. - Ceci sera le meilleur accès au tram pour Anthon.
Thème 2 : Station, services et accès au tramway		<ul style="list-style-type: none"> - Parkings au silo sera-t-il suffisant ? - Cet emplacement apparait comme le meilleur pour les parkings du Petit Prince. - Derrière Leclerc se trouve de grands terrains : y installer gare et parkings ? - Charvieu Centre : où seront les parkings ? - Que deviendront les qqes habitations restantes ? - 400 places semblent peu ? 200 au centre semblent peu. 	
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	<ul style="list-style-type: none"> - Bénéfique pour l'environnement. - Meilleure circulation, moins de bouchons. 		
Synthèse	Peur que le projet ne se fasse pas ?? Places de parking prévues semblent peu. Accès aménagés, rabattements – qui finance ?		



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

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

2-STATION: CHARVIEU (PETIT PRINCE et CHARVIEU CENTRE)

Possibilité de dessiner sur la carte fournie sur votre table

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
THÈME 1 Itinéraire cyclable et piéton <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	L'écolage La piste cyclable et autres - piétons	Parc qui serait financé les aménagements de requalification du Chemin des boyaies au Petit prince - Déposer de la D1c dans communes adjacentes -	Aménagements et Refection du chemin des Bruyères qui se trouve sur l'avenue Elargir piste cyclable. Piste typique chevaux et piétons Ceci sera le meilleur accès au tramway Action!
THÈME 2 Station, services et accès au tramway <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 		Parkings au cycle sera-t-il suffisant? et emplacement approprié comme le meilleur pour les parkings de petit prince - Devra-t-on trouver de grands terrains / installer gare et parkings? Charvieu-Lyon: où seront les parkings? Ils devraient être plus habituels restants? 400 places se font peu? dans cette zone?	
THÈME 3 Enjeux et impacts territoriaux <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	-> bénéfique pour l'environnement -> meilleure circulation, moins de bouchons		
SYNTHÈSE	Peut que le projet ne se fasse pas?? Place de parking: prévoir serait pas. Accès aménagés, requalifications... qui finance!		

Station Janneyrias

Table de Janneyrias	Points forts du projet	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	- Interconnexion avec le centre-ville pour accéder à la station (route de Villette). Exemple : Les Bouvessières > station temps à pied 15 mn.	- Cohabitation difficile entre piétons et cyclistes. - Nous allons accueillir les habitants de Villette, Jons, Anthon, Chavanoz.	- Éclairage piste cyclable + station + parking (prévoir du solaire avec détecteur de présence).
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	- Possibilité d'un parking avec plus de places sur le choix n°1 (pastille verte).	- Pas de parking sur la parcelle 189. - Zone inondable sur le projet actuel. - Collecte des égouts.	- Déplacer la station des habitations : choix n°1 pastille verte. - Prévoir un dépose-minute. - Parking relais navette Villette / Janneyrias. - 4 mn d'écart entre le projet actuel et notre proposition sur la pastille verte.
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux		- Risque modification des flux routiers en particulier le chemin du Savetier.	- Prévoir un mur anti-bruit proche des habitations. - Prévoir des horaires adaptés pour les jeunes le week-end. - Prévoir navette (bus).
Synthèse	<ul style="list-style-type: none"> - Modification de l'implantation de la gare pour moins de nuisance pour les habitants et plus de fluidité dans les accès. Parking plus grand. - Point de vigilance sur les voies piétonnes pour arriver à la nouvelle station et les flux de véhicules qui risquent d'être importants sur les chemins ruraux actuels. - L'accès sera plus facile et n'encombrera pas le centre du village par le contournement ; on accède directement à la station proposée (pastille verte) par la D124. 		

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026



STATION: Janneyrias

THÈME	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
THÈME 1 Itinéraire cyclable et piéton <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	Interconnexion avec le centre ville pour accéder à la station. (route de villette) Exemple : la Boucardière à 15mn à pied.	La concertation difficile entre piétons et cyclistes. Δ Nous allons accueillir les habitants de villette - fins - Anthon - Chazenas - éclairage piste cyclable + station + parking (piétons de sécurité avec détecteurs de présence)	
THÈME 2 Station, services et accès au tramway <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	possibilité d'un parking avec place pour le vélo n°1 (piste verte)	Pas de parking sur la parcelle 182 Δ zone inhabitable dans le projet actuel collecte des égouts	Déplacer la station de habitation ébène n°1 piste verte Bâcher un dépôt minute pour recevoir navette Villette / Janneyrias Δ 1mn d'arrêt entre le projet actuel et notre proposition sur la piste verte
THÈME 3 Enjeux et impacts territoriaux <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 		Pas de modification de flux routiers en particulier du chemin des sautoies	Bâcher un dépôt minute piste verte en habitation Prévoir une navette de liaison adaptée pour les jeunes de week-end Piste verte (bleu)
SYNTHÈSE	1- modification de l'implantation de la gare pour moindre nuisance pour la habitation et plus de fluidité dans les accès. Parking vélos et piste de fluidité dans les accès. Parking vélos et piste de fluidité dans les accès. 2- point de vigilance sur les usages piétons pour accéder à la nouvelle station et la piste verte. Solutions qui nous font être important sur le chemin rural actuel. 3- Piste verte plus facile et n'encroûte pas les routes du village. Pas de restaurant, ni accès directement à la station proposée (piste verte) sur la D124		

Station Pusignan

Pusignan Table 1	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	Très bon projet pour la voie cyclable.	<ul style="list-style-type: none"> - Attention que les motos ne prennent pas la piste cyclable. - Attention que les vélos n'aient pas à contourner les ouvrages d'art si la largeur n'est pas suffisante. - Garage à vélo largement dimensionné. 	T.V.B
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	Opportunité d'aller à Tignieu dans un sens et à Lyon sans correspondance	<ul style="list-style-type: none"> - Accès par la rue de la gare pas adapté - Station et parking pas assez centralisé et trop nuisant - Est-ce que le parking prévu (Fimurex) sera assez grand ? pas d'extension future ? - va servir à Jons, Jonage, Genas ????? - Nuisance pour les riverains autour de Fimurex - Attention que les voitures ne se garent pas dans les rues adjacentes - Gros pb de parking et de nuisance sur la commune - Pas de place disponible 	<ul style="list-style-type: none"> - positionner le parking envisagé à l'Odyssee comme prévu dans le PLU - moins nuisant - Tarif unique zone 1
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux			<ul style="list-style-type: none"> - Mur anti-bruit pour les maisons - Ralentir le tram près des maisons pour baisser le bruit
Synthèse			

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

Station Pusignan

La Région Auvergne-Rhône-Alpes

STATION: PUSIGNAN

Possibilité de dessiner sur la carte fournie sur votre table

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
<p>THÈME 1</p> <p>Itinéraire cyclable et piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	<p>Très bon projet pour le voir cyclable.</p>	<p>Attention que les notes ne prennent pas le fait cyclable.</p> <p>Attention que les sites n'aient pas le volume des aménagements si les langages ne sont pas suffisants.</p> <p>Conseil à être élargi d'un côté.</p>	<p>T-V-B</p>
<p>THÈME 2</p> <p>Station, services et accès au tramway</p> <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	<p>Opportunité d'aller à Tignes dans un sens et à Lyon dans l'autre.</p>	<p>Accès par la rue de la gare non adapté.</p> <p>Station parking pas assez central et trop petit.</p> <p>Est que le parking prendra un peu plus d'espaces futures.</p> <p>Un sens à Tignes, Tourist, Genas ???</p> <p>Attention pour le réseau urbain de l'ouest.</p>	<p>position le parking décalé à l'odyssée comme prévu sur le P.V.</p> <p>plus musical.</p> <p>Tout un peu zone d</p>
<p>THÈME 3</p> <p>Enjeux et impacts territoriaux</p> <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	<p>Attention que les usages ne se gèrent pas dans les zones adjacentes.</p> <p>Plus de parking et de musique sur la commune.</p> <p>Par la place de l'église.</p>	<p>Plus au travail pour le même.</p> <p>Rubric le tram près des maisons pour mieux le servir.</p>	
<p>SYNTHÈSE</p>			

Pusignan Table 2	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton		<ul style="list-style-type: none"> - Est-ce que l'emprise d'une piste cyclable se justifie par rapport à ce que l'on voit à Satogreen ; -Largeur sur terrain agricole parfois excessive - Quelle sécurité tram/vélo 	<ul style="list-style-type: none"> - Piste cyclable réservée aux vélos et piétons : interdire les trottinettes électriques et engins à moteur
Thème 2 : Station, services et accès au tramway		<ul style="list-style-type: none"> - Vigilance sur la capacité du parking prévu, sinon risque de stationnement sauvage (Netto, zone industrielle du Mariage) 	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en service progressive selon l'avancement des travaux - Installation de bornes de recharge électrique pour véhicules
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	<ul style="list-style-type: none"> -Permet aux Pusignanais d'aller à Lyon directement -Plus-value sur les terrains pour les vendeurs. 	<ul style="list-style-type: none"> - Quelle tarification / TCL - Augmentation de la circulation interne pour rejoindre les parcs relais (prévoir arrivée des usagers des communes voisines) - Tout moyen de transport développé entraine une augmentation démographique donc pourquoi ne pas avoir deux voies tout de suite (train lourd) - plus-value sur les terrains pour les acheteurs 	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de consignes sécurisées au parcs relais - murs anti-bruits indispensables pour les riverains
Synthèse	<ul style="list-style-type: none"> - Projet ambitieux et nécessaire pour le bassin de l'Isère, qui rapprochera les usagers de Lyon - Dimensionnement des rames pour permettre aux derniers arrivés d'avoir des places pour voyager 		

CONCERTATION

PROJET DE LIAISON Crémieu-Lyon par Meyzieu

Tramway et itinéraire cyclable

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

PUSIGNAN (2)
La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

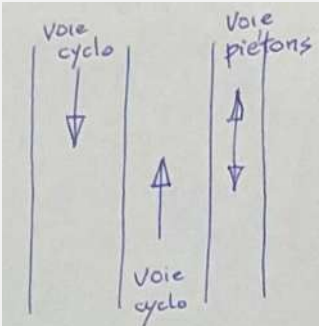
Station Pusignan

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

STATION: PUSIGNAN (2)

possibilité de dessiner sur la carte route et sur votre table

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
<p>THÈME 1</p> <p>Itinéraire cyclable et piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 		<p>Est ce que l'ouvrage est une piste cyclable de qualité par rapport à ce qu'on voit à Stokelyon? L'ouvrage sur terrain agricole serait excellent. Grande Sécurité Terrain/Velo</p> <p>Point d'attention: Respecter avec vitesse et distance (éviter les les trottoirs électriques et élargir à l'ouvrage)</p>	
<p>THÈME 2</p> <p>Station, services et accès au tramway</p> <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 			<p>Mise en œuvre progressive des équipements en fonction de l'investissement et de la demande</p> <p>Veille sur la capacité de parking pour éviter stationnement sauvage (piétons, ZAC, etc.)</p> <p>Boite de recharge vélos pour VE</p>
<p>THÈME 3</p> <p>Enjeux et impacts territoriaux</p> <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	<p>Intégrer dans l'ouvrage d'aller à Lyon tout</p> <p>Quels Traficants/Tram</p> <p>de circulation interne vers cette destination pour aller aux ZAC, Parcours (Réseau) vers les zones des Communes Avicennes.</p> <p>Mettre tout type de transport développé ailleurs. Une Accessibilité et transportique en deux points ne peut servir à une seule (Train Local).</p> <p>Plus de voir sur les terrains pour les Artisans</p>		<p>Mettre en œuvre progressive des équipements en fonction de l'investissement et de la demande</p> <p>Veille sur la capacité de parking pour éviter stationnement sauvage (piétons, ZAC, etc.)</p> <p>Boite de recharge vélos pour VE</p>
<p>SYNTHÈSE</p>	<p>Synthèse synthétique = Nécessaire pour le Besson de l'œuvre qui rapproche les enjeux du projet de Lyon.</p> <p>des dimensions et des besoins pour reconnaître ceux éléments Amis d'Avant des pièces pour l'ouvrage</p>		

Pusignan Table 3	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	<ul style="list-style-type: none"> - Accord pour le projet - Parcours intéressant - Kilométrage raisonnable - Variété du profil - Facilité pour aller à Lyon 	Matérialisation des voies suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - Voie montante du cyclo - Voie descendante du cyclo - Voie piétonne Revêtement dur Pas de poteaux ou chicanes Cohabitation et courtoisie	Si l'emprise le permet... 
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	<ul style="list-style-type: none"> - Accord pour le parking "Fimurex" - Centre du village - Proche de la Zone d'Activité 	<ul style="list-style-type: none"> -Capacité de stationnement suffisante pour éviter les véhicules mal garés 	
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	<ul style="list-style-type: none"> - Circulation plus aisée pour les gens venant à Pusignan 	<ul style="list-style-type: none"> - Changement "radical" de l'urbanisation de notre village - Possibilité d'installer des murs antibruit, si nécessaire 	<ul style="list-style-type: none"> - Respect de la biodiversité - Implantation d'arbres dans la mesure du possible le long de la voie piétonne
Synthèse	Avis favorable Une autre offre supérieure de déplacement écologique		

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026



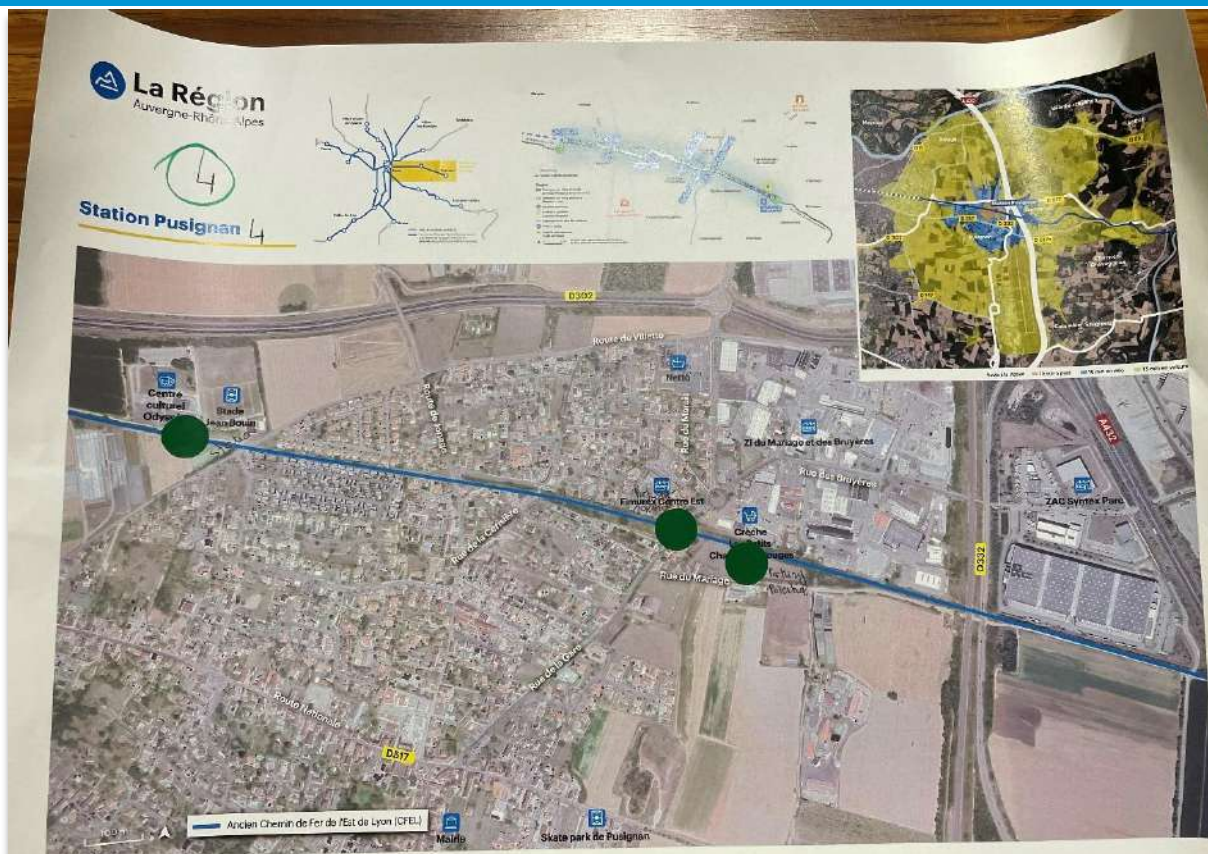
La Région Auvergne-Rhône-Alpes

STATION : Pusignan (3)

Possibilité de dessiner sur la carte fournie sur votre table

THÈME 1	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
Itinéraire cyclable et piéton <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	Accord pour le projet <ul style="list-style-type: none"> tracés intéressants kilométrage raisonnable versité du profil facilité pour aller à Lyon 	Matérialisation des voies séparées : <ul style="list-style-type: none"> avec marquage au sol voie séparée du vélo voie piétonne Revêtement dur Pas de poteaux ou chaînes Co-habitants et co-utilisateurs	
THÈME 2 station, services et accès au tramway <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	Accord pour l'arrêt "Fimurex" <ul style="list-style-type: none"> centre du village proche de la Zone d'Activité 	Capacité de stationnement suffisante pour éviter les véhicules mal garés	
THÈME 3 Enjeux et impacts territoriaux <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	Concertation plus ample pour les gens venant à Pusignan	Changement "radical" de l'urbanisation de notre village Possibilité d'installer des murs anti-bruit, se matérialiser	Respect de la "Sensitivité" Impactation et Access dans le village de Pusignan le long de la voie piétonne...
SYNTHÈSE	Avis favorable Une autre offre supérieure de déplacement écologique		

Pusignan Table 4	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	<ul style="list-style-type: none"> - Voies sécurisées pour les piétons, cyclistes... - Environnement : moins de voitures 	<ul style="list-style-type: none"> - Point sur l'éclairage des pistes (heure d'utilisation) - Privilégier la voie étroite plutôt que le contournement - Incivilité des utilisateurs des voies 	<ul style="list-style-type: none"> - Panneaux solaires pour les éclairages des voies - Séparation des vélos / piétons (voie) - Sensibiliser les utilisateurs (panneau, feux, document site mairie) - Parking vélo sécurisé conséquent (taille)
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	<ul style="list-style-type: none"> - Utilité au plus de monde - Ouverture sur l'accès aux entreprises en transport 	<ul style="list-style-type: none"> - Nuisance sonore surtout au freinage et au démarrage - Maintenir la ligne 47 - Taille du parking au vue du flux (Jons, Balan, Nievras...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Station dans une zone avec moins d'habitation : Rue de la Gare, l'Odysée, en face de la crèche (point vert sur carte) - Raccorder la ligne 47 à la station de tram - Réserver le parking aux usagers du réseau
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	<ul style="list-style-type: none"> - d'avoir accès au réseau TCL (T3, bus, train) - Adapté à différents types de personnes (ados, personnes mobilité réduite) - Amélioration du flux transport (mieux de prendre le tram que le bus) 	<ul style="list-style-type: none"> - Pusignan est déjà une ville bruyante (avion, industrie...) ce projet peut dégrader le cadre de vie - vibration - nuisance sonore 	<ul style="list-style-type: none"> - PEB (plan d'exposition au bruit) maintenu - Garder des espaces verts et agréables - Parc sur les bords des espaces piétons parallèle à la ligne
Synthèse	<p>SUR 8 PERSONNES = 7 favorables / 1 non favorable Avis favorable sur cet atelier mais sans négliger les conditions et le cadre de vie des riverains.</p>		



La Région Auvergne-Rhône-Alpes

STATION: PUSIGNAN 4

Possibilité de dessiner sur la carte fournie sur votre table

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
<p>THÈME 1</p> <p>Itinéraire cyclable et piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	<p>Voies sécurisées pour les piétons cyclistes... environnement @ de voitures</p>	<p>point sur l'entretien des pistes (neuve et réhabilitation) privilegier la voie étroite qui la contourne insulte des utilisateurs des voies</p>	<p>parcours sécurisés pour les cyclistes des voies séparation des vélos/piétons (voies) sensibiliser aux usages (pavement, feux, document etc manuels) parking vélos sécurisé conséquent (belle)</p>
<p>THÈME 2</p> <p>Station, services et accès au tramway</p> <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	<p>utilité au @ de monde ouverture aux réseaux au tramway en temps part</p>	<p>insécurité sans doute du feu rouge et du démarrage maintenir la ligne 41 table au passage au vue du flux (gris, balais, etc...)</p>	<p>station dans une zone avec moins d'habitants (proposition) le site de la gare à l'ouest à l'est de la station } point vert sur carte raccorder la ligne 41 à la station de tram accéder aux usages du réseau</p>
<p>THÈME 3</p> <p>Enjeux et impacts territoriaux</p> <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	<p>@ d'avoir accès au réseau TCE (à bus, tram) travaux à différent type de pavés pour piétons (ados, résine, molette, etc...) amélioration du flux transport (niveau de passage la tramway bus)</p>	<p>Pusignan est déjà une ville dynamique (commerce, industrie...) ce projet peut dynamiser le cadre de vie la vitabilité la naissance d'activités</p>	<p>PIB maintenue garde des espaces vert et ombrage parc sur les bords des espaces piétons parallèle à la ligne</p>
<p>SYNTHÈSE</p>	<p>sur 8 personnes = 5 favorables sans priorité sur cette adresse</p>	<p>1 non favorable mais dans les conditions et le cadre de vie des riverains négatifs</p>	

Pusignan Table 5	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton		<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement à étudier selon les rues de Pusignan - Modification de l'arrêt du bus 47 (pour étudiants et travailleurs) - Conduite de gaz non constructible (tracé en vert sur la carte) 	<ul style="list-style-type: none"> - Piste cyclable sécurisée si le long de la voie du tramway -Mettre du gazon sur les voies - Zones ombragées pour l'été et des bancs - 1 station de vélo "Vélov"
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	<ul style="list-style-type: none"> - Moins de voitures - Lien avec la ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Capacité wagons évolutif ? - Parking (les communes voisines sont utilisatrices également) - Sonorité / vibrations - Horaires (nuit ? Fenêtres ouvertes ?) - Pusignan pris au piège (aéroport/gare/voie rapide/zone industrielle) - Fréquence ? 	<ul style="list-style-type: none"> - Le long de la voie rapide (croix violette) 3 stations possibles : pastilles jaune
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	<ul style="list-style-type: none"> - Moins de pollution 	<ul style="list-style-type: none"> - Quid du T7 ? - Ne pas oublier les véhicules agricoles (largeur et lenteur) - Circulation au ralenti sur heures de pointe (7h-9h / 16h30-18h30) - Tram déjà chargé les jours de match/concert - Attention au développement trop rapide de la population - Sécurité aux abords de voies (cyclistes) 	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter le bétonnage pour conserver l'environnement
Synthèse	<p>Nous sommes pour le projet à condition que la circulation ne nous envahisse pas. Que nous puissions conserver notre verdure. Que le développement ne gâche pas l'esprit village, et que le quotidien des riverains ne devienne un cauchemar qui les poussent à déménager.</p>		



La Région Auvergne-Rhône-Alpes

STATION : ...PUSIGNAN... Table 5

Possibilité de dessiner sur la carte fournie sur votre table

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
THÈME 1 Itinéraire cyclable et piéton <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Amenagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	<ul style="list-style-type: none"> Amenagement 	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir la vitesse selon les besoins de Pusignan Modernisation de l'arrêt des 47 (pour correspondre Trivoux/Bois) Construction de Guez, non constructible (tracé en vert) 	<ul style="list-style-type: none"> piste cyclable séparée de la voie de Trivoux plateau des gares pour les vélos Zone piétons sur l'île et des bancs 1 station de Vélo Vélo
THÈME 2 Station, services et accès au tramway <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> capacité des usages usage marque de voiture lien avec la ville 	<ul style="list-style-type: none"> capacité usages usages évolutif? Parcings (les occasions constructives sont utilisées également) sonorité/vibration Horaires - nuit? (peut-être ouverte) Pusignan plus aux piétons (accéder à la voie de l'île) Fréquence? Quid du T3? Ne pas oublier les véhicules agricoles (logique et sécurité) circulation - au ralenti sur les bords de ponts (An.gh. L1830 - 1830) lien avec usage des piétons marcheurs attention au développement Trop rapide de la population sécurité avec abords de voies (gare) 	<ul style="list-style-type: none"> le long de la voie rapide (voir 1) 3 stations possible - 1 seule
THÈME 3 Enjeux et impacts territoriaux <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	<ul style="list-style-type: none"> voie de piétons 	<ul style="list-style-type: none"> limitation le bêtchage pour conserver l'écosystème 	
SYNTHÈSE	<p>Nous sommes pour le projet à condition de circuler de façon équilibrée pas de voir possible concilier les usages. Que le développement ne gâche pas l'esprit village et que le développement des réseaux ne devienne un casse-tête que les pouvoirs a documenter.</p>		

Pusignan Table 6	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	- Itinéraire vert	- Attention aux usages des engins motorisés qui vont venir sur la piste cyclable. Surtout aux passages étroits - Dimensionnement des points de stationnement des vélos et trottinettes	- Liaison avec la Via-Rhône - Parking à vélo sécurisé - Bornes de chargement électrique pour vélos et trottinettes
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	- Limiter l'impact sur le foncier - Impact sur l'environnement - Réduction de la circulation sur les axes routiers	- Limiter l'impact sonore (vibrations...) par rapport au voisinage - La rame qui va arriver à Pusignan sera bondée - l'accès au parking et station ne doit pas créer des bouchons aux heures de pointes - Saturation de la route de Vilette d'Anthon au passage à niveau	- Ballast en herbe qui réduit le bruit - Reprendre le métro (arrêt La Soie et Médipole Villeurbanne) - 1 arrêt à OL Vallée - Revoir l'implantation du parking et station (proposition derrière la ferme alabouvette) – gomme verte - Sécuriser au niveau du pont (D332) – gomme verte
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	- Accès facilité à la métropole - Facilité d'accès à l'emploi	- Crainte d'urbanisation massive sur la commune - Augmentation de l'impôt foncier	- Contrôler l'accès au parking pour limiter aux habitants de la commune - Envisager un deuxième parking à distance raisonnable (> 5 min à pied) pour les autres utilisateurs
Synthèse			



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

STATION : PUSIGNAN G

Possibilité de classer sur la carte
journe sur votre table

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
<p>THÈME 1</p> <p>Itinéraire cyclable et piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	<ul style="list-style-type: none"> Traversez l'axe. 	<ul style="list-style-type: none"> Attention aux passages des axes routiers qui sont tous plus de 10m de large. Suivre les passages étroits. Garantir des points de stationnement des vélos et trottoirs. 	<ul style="list-style-type: none"> Donner accès à la VLS. Tramway vélo piéton. Bancs de chauffage électrique gratuits et trottoirs.
<p>THÈME 2</p> <p>Station, services et accès au tramway</p> <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'accès à la station. Travaux peu à l'investissement. Relier à la gare de Pusignan. 	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer l'impact sonore (écrans) pour rapprocher du logement. Il y a des zones qui se situent à Pusignan et pas bordées. Il y a des zones où il y a des stations mais pas avec des services aux bus de tramway. Suivre les passages étroits. 	<ul style="list-style-type: none"> Balade en vélo qui est le but. Appeler le maire (avant de poser et installer) pour le tramway. Il y a des zones. Faire l'implantation de parking à vélo (projet) dans la zone. Suivre les passages étroits.
<p>THÈME 3</p> <p>Enjeux et impacts territoriaux</p> <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	<ul style="list-style-type: none"> Accès facile à la métropole. Facilité d'accès à l'emploi. 	<ul style="list-style-type: none"> Créer d'habitations même sur le tramway. Organisation de l'impact sonore. 	<ul style="list-style-type: none"> Créer d'habitations même sur le tramway. Créer d'habitations même sur le tramway. Créer d'habitations même sur le tramway. Créer d'habitations même sur le tramway.
<p>SYNTHÈSE</p>			

Pusignan Table 7	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	- Alternative pour relier Lyon - Crémieu en mode doux	- Sécurité liée à la cohabitation piétons / cyclistes et tout engin électrique - Éclairage à prévoir - Circulation des cavaliers risquée et difficulté d'entretien (déjections)	- Séparer les voies cyclables et piétonnes - Éclairage solaire ou réfléchissant - Prévoir garage à vélo près de la station
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	- Réduction du flux routier - Temps de trajet réduit pour accéder à Lyon	- Coût du stationnement : payant ou gratuit avec titre de transport - Prévoir un nombre de voitures suffisant - Perte de tranquillité - Nuisances sonores - Saturation du rond-point de Netto pour accéder au parking du tramway - Soirs d'événements au Groupama Stadium = saturation du parking (provenance A432, Ain) - Les abonnés TCL pourront-ils utiliser cette ligne avec leur titre de transport ?	- Si parking Fimurex maintenu, penser à une extension : infrastructure à étage - Prévoir murs anti-bruit tout le long de la portion Pusignan - Mise en place de caméras de surveillance - Prévoir une réduction de vitesse à Pusignan - Meilleure communication autour du projet - Possibilité de concevoir un tunnel pour étouffer le bruit - Élargir la route de Jonage et la sécuriser avec marquage au sol (risque de saturation)
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	- Diminution de la circulation routière et baisse de la pollution - Prise de valeur de l'immobilier existant	- Rendre plus difficile l'accession à la propriété à Pusignan	- Prévoir une protection pour les animaux
Synthèse	- 11 / 11 avis favorables à condition que les points de vigilance soient pris en compte. - Constat : Panel peu représentatif.		

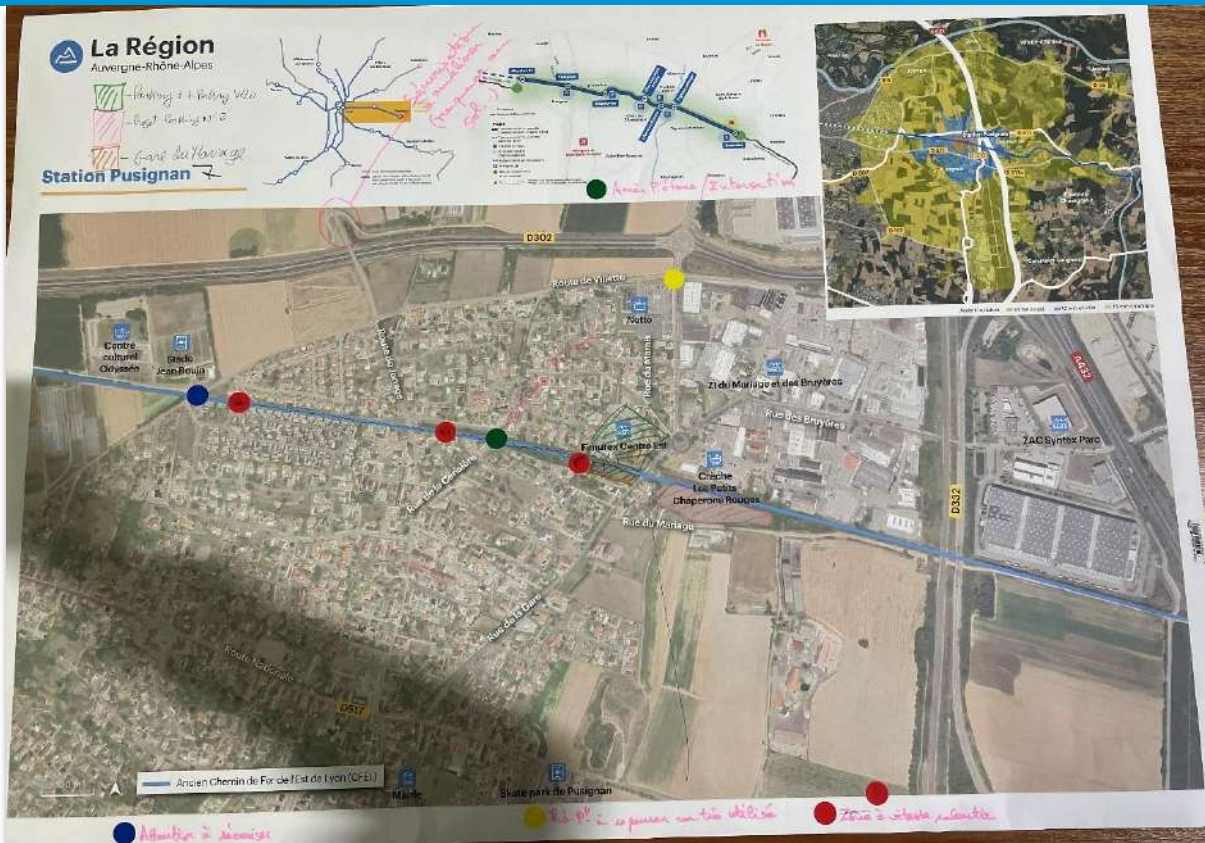
CONCERTATION

PROJET DE LIAISON

Crémieu-Lyon par Meyzieu

Tramway et itinéraire cyclable

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026



La Région Auvergne-Rhône-Alpes

STATION: Pusignan 7

possibilités de dessiner sur la carte fournie sur votre table

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
THÈME 1 Itinéraire cyclable et piéton <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	<p>Rechercher pour gérer les besoins en mode doux</p>	<p>Préciser les points de vigilance pour les cyclistes et les piétons</p> <ul style="list-style-type: none"> Éclairage adéquat Connexion aux réseaux locaux et services d'accompagnement 	<p>Après les voir, ajouter des points de vigilance ou de confort</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévoir un espace de stationnement Prévoir un espace de stationnement
THÈME 2 Station, services et accès au tramway <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	<p>Rechercher pour gérer les besoins en mode doux</p> <ul style="list-style-type: none"> Rechercher pour gérer les besoins en mode doux 	<p>Préciser les points de vigilance pour les cyclistes et les piétons</p> <ul style="list-style-type: none"> Éclairage adéquat Connexion aux réseaux locaux et services d'accompagnement 	<p>Après les voir, ajouter des points de vigilance ou de confort</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévoir un espace de stationnement Prévoir un espace de stationnement
THÈME 3 Enjeux et impacts territoriaux <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	<p>Rechercher pour gérer les besoins en mode doux</p> <ul style="list-style-type: none"> Rechercher pour gérer les besoins en mode doux 	<p>Préciser les points de vigilance pour les cyclistes et les piétons</p> <ul style="list-style-type: none"> Éclairage adéquat Connexion aux réseaux locaux et services d'accompagnement 	<p>Après les voir, ajouter des points de vigilance ou de confort</p> <ul style="list-style-type: none"> Prévoir un espace de stationnement Prévoir un espace de stationnement
SYNTHÈSE	<p>→ A.M. une favorisée et condition que les points de vigilance soient pris en compte</p> <p>→ Clément : faut pas déconner</p>		

Meyzieu et l'Est de l'agglomération lyonnaise

Table de L'Est Lyonnais	Points forts du projets	Points de vigilance du projet	Vos propositions sur le projet
Thème 1 : Itinéraire cyclable et piéton	<ul style="list-style-type: none"> - Valorisation d'un espace existant. - Impact positif sur les déplacements domicile-travail. - Création d'un itinéraire cyclable. 	<ul style="list-style-type: none"> - Attention aux règles d'usage = conflit piétons (familles et PMR), trottinettes, cyclistes, cavaliers. Gommelette bleue - Pas de véhicules à moteur (autos, motos...). - Revêtement absorbant. - Conserver au maximum de la végétation existante. - Vélos à bord ? 	<ul style="list-style-type: none"> - Vélos équipés d'avertisseurs sonores. - Priorité aux piétons. - Plateforme spécifique au transport de vélos. Afin d'emporter les vélos à bord du tram.
Thème 2 : Station, services et accès au tramway	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de stations nécessaires et suffisantes => bien étudié. 	<ul style="list-style-type: none"> - S'assurer que le rabattement prévu de la zone aéroportuaire sera envisagé pour renforcer la zone ouest. Gommelette verte. - Sécurisation des passages à niveau et éviter des fermetures trop longues (< 4 mn). - Sécurité entre usagers du quai de gare et les usagers de la piste (risque accidents). 	<ul style="list-style-type: none"> - Une vraie liaison Janneyrias / Saugnieu / Sud. - Barrières de séparation et protection. - Matérialisation accentuée des zones de passages piétons.
Thème 3 : Enjeux et impacts territoriaux	<ul style="list-style-type: none"> - Ouverture d'espaces de loisirs dans un environnement protégé. 	<ul style="list-style-type: none"> - Présenter le PLU pour la concertation => ne pas positionner un parking sur un endroit impossible. Gommelette bleue. - Passage sous la D302 pour la piste cyclable. Gommelette jaune - Intégration dans un réseau saturé. 	<ul style="list-style-type: none"> - Si le Rhône Express est supprimé : Créer une navette qui relie l'aéroport à Meyzieu ZI voire un triangle Meyzieu ZI - Aéroport - Janneyrias. - Suppression du Rhône Express (50 passagers par rame contre 280 dans une rame de T3). - Création d'un réseau express => les 6 stations + Meyzieu ZI + Vaulx-la-Soie + Part-Dieu. => Comme le RER - avec un changement à Meyzieu ZI comme une correspondance omnibus Meyzieu / Part-Dieu. Gommelette rouge
Synthèse	<ul style="list-style-type: none"> - Projet à maintenir grâce à la cohésion entre les différents acteurs : État, Région, Départements, Collectivités locales. - Projet indispensable à l'urbanisation de l'EST LYONNAIS, pour le logement et l'emploi. 		



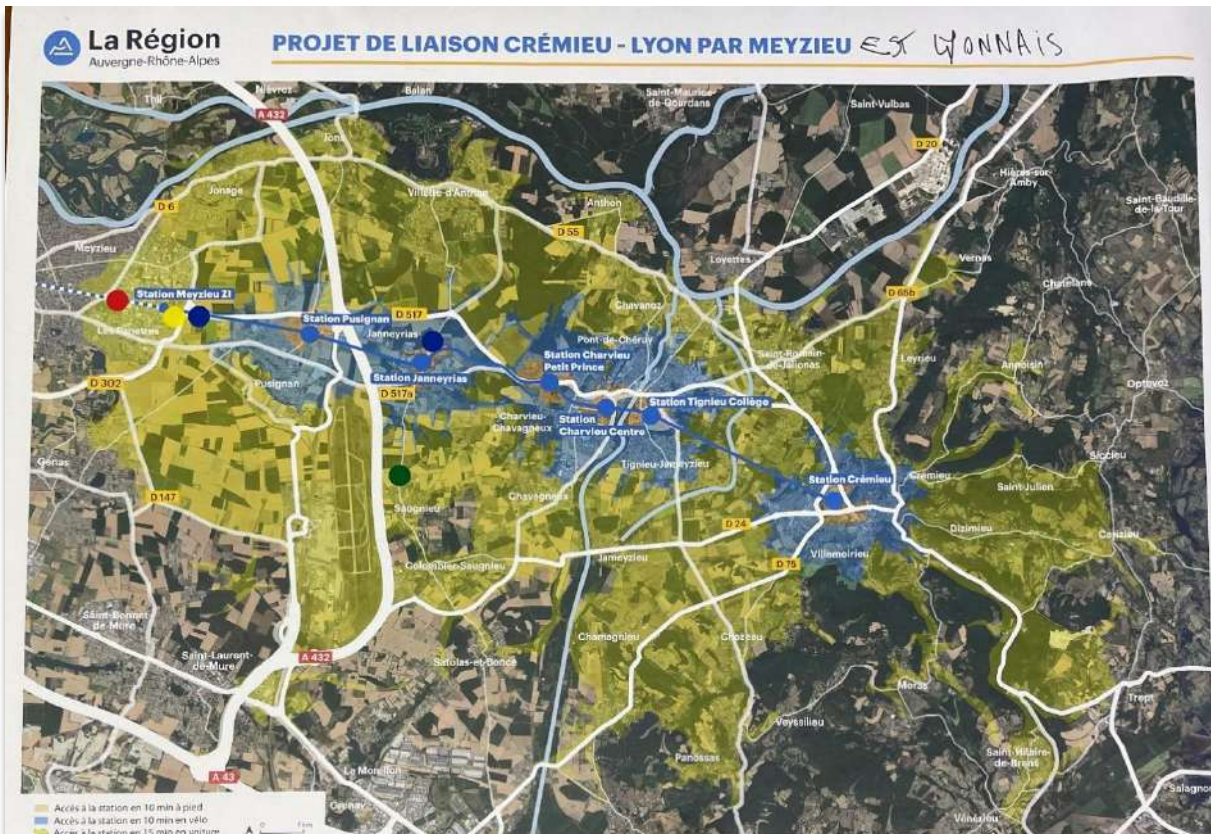
CONCERTATION

PROJET DE LIAISON

Crémieu-Lyon par Meyzieu

Tramway et itinéraire cyclable

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026



La Région Auvergne-Rhône-Alpes

STATION : *EST LYONNAIS*

possibilité de dessiner sur la carte fournie sur votre table

	POINTS FORTS DU PROJET	POINTS DE VIGILANCE DU PROJET	VOS PROPOSITIONS SUR LE PROJET
<p>THÈME 1</p> <p>Itinéraire cyclable et piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> Usages et services Aménagement de la voie Connexions aux réseaux locaux 	<p>Valorisation de l'espace existant.</p> <p>Impact positif sur les déplacements domicile-travail.</p> <p>Création d'un itinéraire cyclable.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Δ aux règles d'usage = confort piétons/cyclistes et vélos, Tactique, cyclistes, conducteurs Δ Pas de véhicule à moteur (autos, motos...) Δ Revêtement adéquat Conservation au maximum de la végétation existante Vélos à bord ? 	<p>Vélos équipés d'antidérapants scories</p> <p>Priorité aux piétons</p> <p>ex plateformes spécifiques au transport de vélos</p>
<p>THÈME 2</p> <p>Station, services et accès au tramway</p> <ul style="list-style-type: none"> Station : localisation et services Accès piétons, vélos, voitures, transports en commun 	<p>Nombre de stations nécessaire et suffisant</p> <p>→ bien étudié</p>	<ul style="list-style-type: none"> Il s'assurer que le rattachement prévu de la zone aérienne polémique est bien envisagé pour Janneyrias de zone existante Séparation des passages à niveau → éviter les passages à niveau (2 km) Sécurité entre usagers des zones de gare et des usagers de la route → sécuriser 	<p>→ une zone liaison Janneyrias/Saugnieu/Bus</p> <p>→ sécuriser de séparation et protection</p> <p>Modernisation nécessaire des zones de passages piétons</p>
<p>THÈME 3</p> <p>Enjeux et impacts territoriaux</p> <ul style="list-style-type: none"> Cadre de vie Développement, urbanisation Environnement Intégration de tous les usages Circulation routière Articulation aux autres réseaux 	<p>Création d'espaces de détente dans un environnement protégé</p>	<ul style="list-style-type: none"> Présence de PDU pour la concertation ou ne pas se limiter au parking Airbus existant Parking pour la D302 pour la piste cyclable Intégration dans un réseau existant 	<p>Site Rhône Express est supprimé</p> <p>Créer une nouvelle ligne reliant l'aéroport de Lyon-Merle-Pollac vers le barrage Meyzieu Z1 - Aéroport Janneyrias</p> <p>Suppression de Plateau Saugnieu (50 passages par semaine entre 250 dans une zone de T3)</p> <p>Création d'une liaison express vers les 6 stations + Thiers Z1 + route de la gare + Pont de la gare</p> <p>→ zone de RER - Avec un changement de Meyzieu Z1 comme une correspondance omnibus (Puyssat/Bus)</p>
<p>SYNTHÈSE</p>	<p>→ Projet à maintenir grâce à la cohésion entre les différents acteurs de la Région</p> <p>→ Projet indispensable à l'urbanisation de l'est lyonnais, pour le logement et l'emploi.</p>	<p>→ Etat</p> <p>→ Département</p> <p>→ collectivités locales</p>	

Rencontre de proximité Lycée l'Odysée à Pont-de-Chéruy Compte-rendu

Date : jeudi 8 janvier de 12h à 14h

Lieu : Lycée professionnel l'Odysée à Pont-de-Chéruy

Nombre de participants : environ 60 participants

Dans le cadre de la concertation préalable menée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, suite à une demande faite par le garant, sur recommandation d'un participant de l'atelier du 16 décembre à Pusignan, deux rencontres de proximité ont été organisés dans des lycées pour aller à la rencontre des élèves et du personnel de ces établissements, leur présenter le projet et la concertation, répondre aux questions et recueillir leurs contributions.

L'équipe projet de la Région était ainsi présente dans le hall du lycée de l'Odysée à Pont-de-Chéruy le jeudi 8 janvier de 12h à 14h. 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 rencontre a permis d'échanger avec **environ 60 personnes** : lycéens de la seconde à la terminale de diverses filières (gestion, cybersécurité, maintenance...), enseignants, personnels de l'administration et de la restauration. Les personnes rencontrées résidaient majoritairement dans différentes communes du territoire : Pont-de-Chéruy, Crémieu, Charvieu, Tignieu, Janneyrias, Chavanoz, l'Isle d'Abeau, Montalieu. De nombreux dépliants ont été distribués. Aucune fiche avis n'a été recueillie.

Certains élèves rencontrés avaient entendu parler du projet via leur famille, leurs amis ou dans le cadre scolaire. D'autres ne connaissaient pas le projet. Le personnel connaissait le projet, souvent de longue date, et souhaitait en savoir davantage notamment sur la date de mise en service. Les contributions et questions du public sont synthétisées par thème dans le présent compte-rendu.





Un projet attendu

Les participants ont exprimé une forte attente quant à la réalisation du projet. Pour plusieurs participants, ce projet permettra de faciliter l'accès à Lyon pour les études supérieures, les loisirs ou l'emploi. Toutefois, il convient de noter que quelques lycéens ont considéré que le projet n'était pas utile considérant que l'obtention du permis leur permettra de se rendre à Lyon en voiture. Une personne a demandé si toutes les stations seraient mises en service en même temps.

- ▶ « Super projet »
- ▶ « C'est incroyable »
- ▶ « Ça va être fait quand ? »
- ▶ « Quand pourrons nous l'utiliser ? »
- ▶ « C'est enclenché ou pas ? »
- ▶ « Je pensais que c'était acté »
- ▶ « Le projet ne sert à rien car à partir du moment où on aura notre permis, on prendra la voiture pour aller à Lyon »
- ▶ « Est ce qu'il y aura une mise en service décalé ou toutes les stations en même temps ? On ne l'aura pas plus tôt que les autres ? »

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 règlementaires. Ces dernières devraient être délivrées en 2029, à l'issue d'une étape d'enquête publique et permettraient de démarrer les travaux. Les travaux seraient alors réalisés entre 2029 et 2032 pour une mise en service prévue à l'horizon 2032.

L'ensemble du projet sera livré en même temps : l'infrastructure de tramway, les nouvelles stations et les parkings relais, l'itinéraire cyclable et piéton. Cela s'explique notamment par : le positionnement du site de maintenance et de remisage en bout de ligne, les coûts fixes de mobilisation des entreprises, l'approche globale visant à répartir les flux sur 6 stations pour limiter les impacts trafics routiers et parkings.

Les objectifs et enjeux du projet

Les participants ont indiqué que pour se rendre à Lyon, ils utilisent la voiture (parents) ou le car jusqu'à Meyzieu où ils empruntent le tramway T3. Certains ont souligné le manque de desserte en transports en commun et le coût élevé du car X04. De plus, la congestion actuelle des routes, tout particulièrement à Pont-de-Chéruy, a été soulignée comme un problème pour les déplacements sur le territoire.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Face à ce constat, la majeure partie des personnes rencontrées s'est exprimée en faveur du projet, soulignant les bénéfices qu'il apportera : facilité de déplacement, accès au réseau de transports, gain de temps et meilleure liberté de déplacement pour les jeunes générations. Le tramway est perçu comme **un vecteur de désenclavement** : il permettra de faciliter l'accès aux lieux de stages pour les élèves du lycée professionnel, en particulier sur le pôle économique de Meyzieu. Un professeur indique également que la desserte en tramway sera utile pour les sorties scolaires. Enfin, plusieurs lycéens ont souligné l'intérêt du projet pour accéder à Lyon pour les études supérieures.

- ▶ « Le bus X04 qui relie Crémieu à Meyzieu coûte 5€, c'est trop cher »
- ▶ « Aujourd'hui, pour emmener les élèves à Lyon on prend un minibus ou on donne rendez-vous à Meyzieu. »
- ▶ « D'habitude on prend des bus et la voiture, ou bien le train depuis l'Isle-d'Abeau où j'habite »
- ▶ « Ca va être plus pratique pour se déplacer »
- ▶ « C'est bien pour la recherche d'emploi »
- ▶ « Bon projet pour continuer ses études à Lyon »
- ▶ « Ca va changer pour les stages, ils pourront trouver des stages plus loin »
- ▶ « Les élèves sont très contraints au niveau des transports pour la recherche de stage. De même pour les enseignants qui n'ont pas de voiture »

L'exploitation de la nouvelle ligne de tramway

Certaines questions ont porté sur la phase exploitation, c'est-à-dire une fois les travaux réalisés et la liaison mise en service. Il s'agissait principalement de questions relatives à la tarification de la future ligne de tramway. En effet, les participants jugent pour la plupart les transports actuels trop chers et soulignent que **le prix du trajet de tramway est un enjeu important pour sa réussite.**

- ▶ « Combien ça va coûter ? »
- ▶ « Il faut des prix raisonnables »
- ▶ « Il faut que le tram soit moins cher »

Réponse de la Région

La tarification de la future ligne de tramway reste à définir dans le cadre des études du SERM lyonnais sur la base notamment des principes de la gamme multimodale actuelle. Elle sera adaptée aux usages locaux, aux flux entre bassins, et à la fluidité entre différents réseaux et modes de transport.

DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Les nouvelles stations, les parkings et leurs accès

Plusieurs interrogations et propositions ont été formulées concernant **les réseaux de transport en commun secondaire (bus et cars) qui permettront d'accéder aux nouvelles stations de tramway**. Deux personnes ont notamment fait la demande d'un car depuis Chavanoz.

- ▶ « Est-ce qu'il y aura des cars pour aller aux stations ? »
- ▶ « Il faudrait un bus depuis Chavanoz »

Réponse de la Région

Des services et aménagements multimodaux seront mis en place à chaque station nouvelle pour connecter le tramway aux autres modes de déplacements : des cheminements piétons et cyclables, des parkings-relais voitures, des stationnements vélos sécurisés et la restructuration des lignes de cars et de bus pour permettre un rabattement efficace vers les nouvelles stations. Si la décision de poursuivre est prise à l'issue de la concertation, des adaptations des lignes de cars et bus seraient étudiées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le Nord-Isère, et suggérées à SYTRAL Mobilités s'agissant du Rhône, afin de se connecter aux stations de tramways (correspondances horaires...), mais également pour améliorer les articulations avec la Plaine de l'Ain et la Plaine Saint-Exupéry, et les relier entre elles afin notamment de garantir des liaisons Nord-Sud.

Le nouvel itinéraire cyclable

La création d'un itinéraire cyclable est accueillie favorablement par le personnel enseignant.

- ▶ *"Je trouve ça super de le doubler d'une voie cyclable"*

L'insertion du projet

Le tracé du projet a été questionné, tous les participants n'ayant pas compris qu'il s'insérerait sur les emprises de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL).

- ▶ « Vous allez utiliser les anciens rails ? »

Réponse de la Région

La Région rappelle que le projet s'inscrit prioritairement sur les emprises historiques du CFEL, propriétés des Départements du Rhône et de l'Isère. Cependant, les anciens rails, qui ne sont pas réutilisables, seront démontés.

Les impacts pressentis

Un membre du personnel a demandé si des **mesures** étaient prévues pour les riverains de l'emprise du CFEL.

- ▶ *“Est-ce qu’il y a des choses prévues pour les habitants proches des rails ?”*

Réponse de la Région

Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région appliquera 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 au Lycée l'Odysée a été accueillie très positivement et les personnes rencontrées ont remercié les intervenants pour l'information fournie. Le corps enseignant a signifié son intérêt pour un travail avec une classe sur le projet.

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

Aurélié 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'Odysée 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.

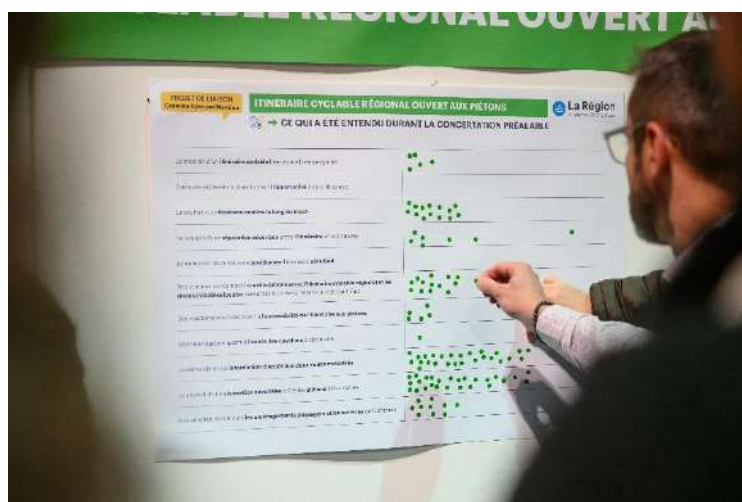
- Priorités majeures :
 - La demande d'une **interdiction d'accès aux deux-roues motorisés**
 - Le souhait d'une **séparation sécurisée** entre les **piétons** et les cycles
- Priorités importantes :
 - Le souhait d'un **itinéraire continu le long du tracé**
 - Des attentes concernant les **articulations 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.

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



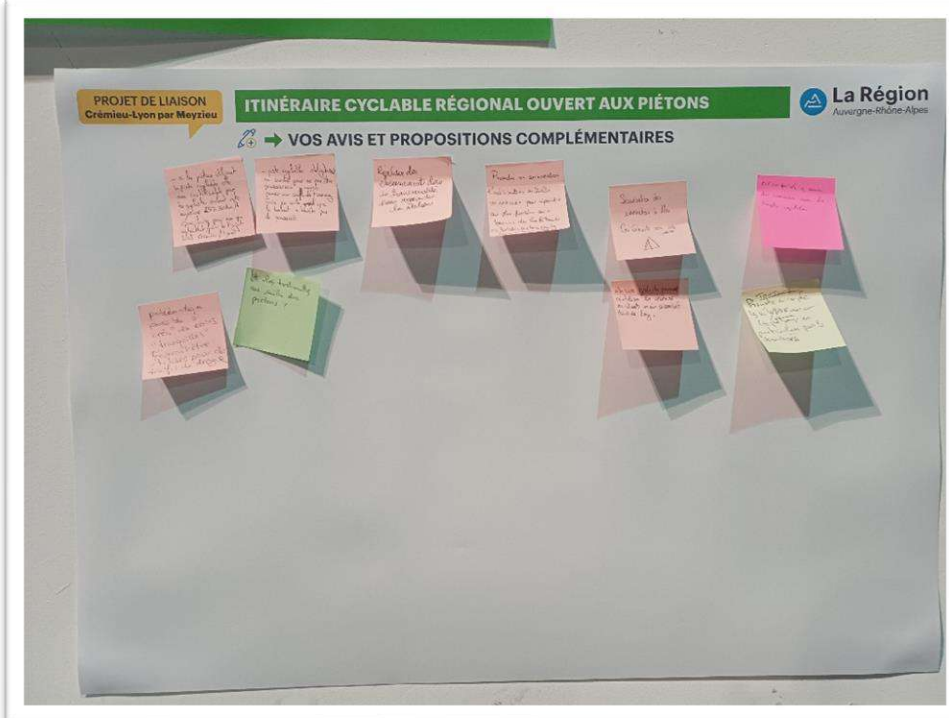
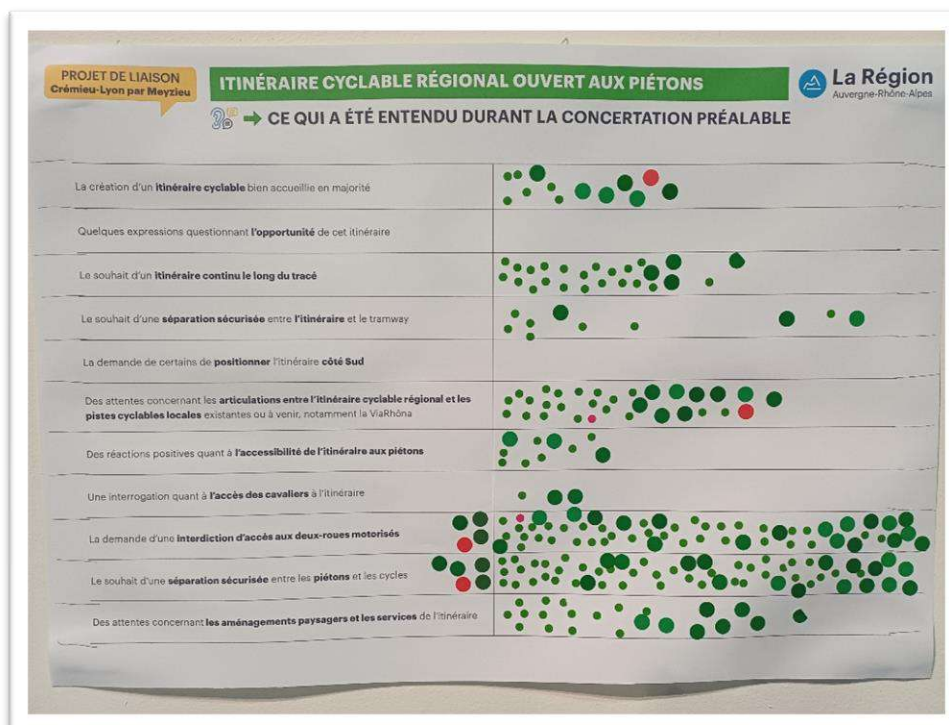
Retranscription des Post-It

- 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 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

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

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



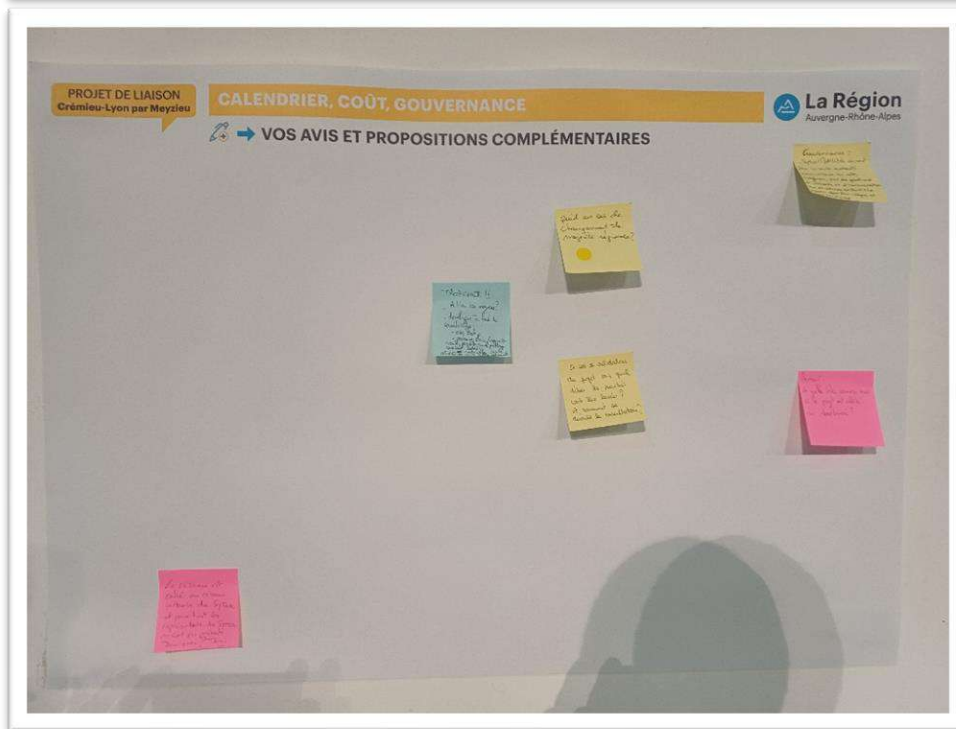
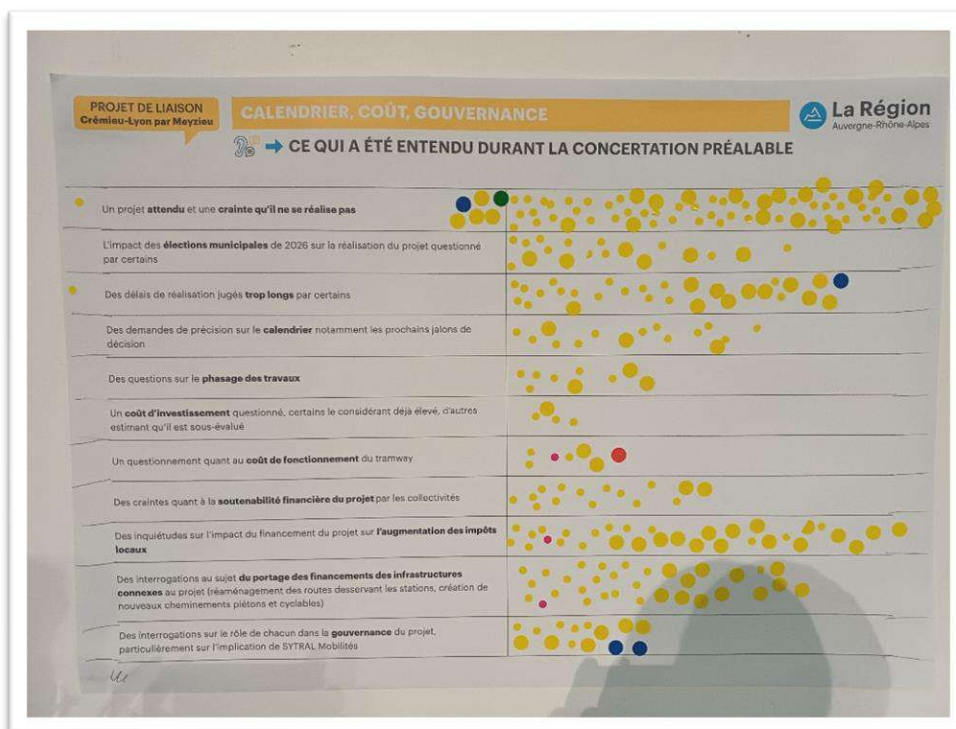
Retranscription des Post-It

- 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

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



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 ?

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

Rencontre de proximité – Lycée La Pléiade à Pont-de-Chéruy

Compte-rendu

Date : mardi 13 janvier de 12h à 14h

Lieu : Lycée général et technologique La Pléiade à Pont-de-Chéruy

Nombre de participants : environ 65 participants

Dans le cadre de la concertation préalable menée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, suite à une demande faite par le garant, sur recommandation d'un participant de l'atelier du 16 décembre à Pusignan, deux rencontres de proximité ont été organisés dans des lycées pour aller à la rencontre des élèves et du personnel de ces établissements, leur présenter le projet et la concertation, répondre aux questions et recueillir leurs contributions.

L'équipe projet de la Région était ainsi présente au lycée La Pléiade à Pont-de-Chéruy le mardi 13 janvier de 12h à 14h. 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 rencontre a permis d'échanger avec environ **65 personnes** : lycéens de la seconde à la terminale des sections générales et technologiques, enseignants, personnels de l'administration. Les personnes rencontrées résidaient majoritairement dans différentes communes du territoire : Pont-de-Chéruy, Tignieu, Charvieu, Janneyrias, Saint-Romain-de-Jalionas, Loyettes, Villette d'Anthon, Chavanoz, Chamagnieu. De nombreux dépliants ont été distribués. Aucune fiche avis n'a été recueillie.

Certains élèves rencontrés avaient entendu parler du projet via leur famille, leurs amis ou dans le cadre scolaire. D'autres ne connaissaient pas le projet. Le personnel connaissait le projet, souvent de longue date, et souhaitait en savoir davantage notamment sur la date de mise en service. Les contributions et questions du public sont synthétisées par thème dans le présent compte-rendu.



Un projet attendu

Les participants ont exprimé une forte attente quant à la réalisation du projet. Certains estiment que le délai de mise en service prévu pour 2032 est trop long. Pour plusieurs participants, ce projet permettra de faciliter l'accès à Lyon pour les études supérieures, les loisirs ou l'emploi. Toutefois, certains lycéens ont considéré que le projet n'était pas utile car l'obtention du permis permettra de se rendre à Lyon en voiture. D'autres estiment que le projet est inutile car ils n'utilisent pas ou peu les transports en commun.

- ▶ « C'est de la frappe ! »
- ▶ « C'est pour quand ? »
- ▶ « Ça fait longtemps qu'on en parle »
- ▶ « 2032 !!! C'est dans longtemps ! »
- ▶ « Mes parents étaient à la réunion d'hier soir. Ils pensent que le projet va être décalé ! »
- ▶ « On aura le permis donc on n'aura pas besoin de prendre le tram »
- ▶ « On ne prend pas les transports en commun et ne sommes pas intéressés »

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 règlementaires. Ces dernières devraient être délivrées en 2029, à l'issue d'une étape d'enquête publique et permettraient de démarrer les travaux. Les travaux seraient alors réalisés entre 2029 et 2032 pour une mise en service prévue à l'horizon 2032.

Les objectifs et enjeux du projet

Les participants ont indiqué que pour se rendre à Lyon, ils utilisent la voiture (parents) ou le car jusqu'à Meyzieu où ils empruntent le tramway T3. Certains ont souligné le manque de desserte en transports en commun. De plus, la congestion actuelle des routes, tout particulièrement à Pont-de-Chéruy, a largement été soulignée comme un problème pour les déplacements sur le territoire.

Face à ce constat, la majeure partie des personnes rencontrées s'est exprimée en faveur du projet, soulignant les bénéfices qu'il apportera : facilité de déplacement vers le centre de Lyon sans changement à Meyzieu, gain de temps, meilleure liberté de déplacement pour les jeunes générations, facilité d'accès à la recherche d'emploi ou pour les études supérieures.

- ▶ « D'habitude on prend la ligne de bus X04 mais ça met 40 minutes jusqu'à Meyzieu »
- ▶ « Aujourd'hui il n'y a que des bus et c'est enclavé »



DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

- ▶ « C'est bien pour les gens qui habitent à Lyon. Moi mon père est à Lyon et je dois aller en moto jusqu'à Meyzieu ZI c'est embêtant »
- ▶ « Ha mais c'est super bien que ça aille jusqu'à Part Dieu ! »
- ▶ « Ça va jusqu'à Lyon ?! C'est stylé ! »
- ▶ « On aura tous le permis ! Mais ça sera bien pour les jeunes. »
- ▶ « Si tu veux aller à Lyon c'est plus pratique le tramway »

L'exploitation de la nouvelle ligne de tramway

Certaines questions ont porté sur la phase exploitation, c'est-à-dire une fois les travaux réalisés et la liaison mise en service. Il s'agissait de questions relatives à la tarification de la future ligne de tramway. En effet, les participants jugent pour la plupart les transports actuels trop chers et soulignent que **le prix du trajet de tramway est un enjeu important pour sa réussite**. L'**amplitude horaire** de la nouvelle ligne de tramway a également été questionnée par des lycéens souhaitant pouvoir l'utiliser en soirée. Enfin, d'autres craignent que le tramway soit surchargé.

- ▶ « La tarification du tram jouera ! Il faut que ce soit moins cher que de prendre la voiture »
- ▶ « Quelles seront les horaires ? On veut pouvoir aller le soir à Lyon ! »
- ▶ « Le tram sera blindé ! Déjà aujourd'hui quand il arrive à la Soie il est blindé, il y aura plus de monde dans le tram car ils viennent depuis Crémieu »

Réponse de la Région

La tarification de la future ligne de tramway reste à définir dans le cadre des études du SERM lyonnais sur la base notamment des principes de la gamme multimodale actuelle. Elle sera adaptée aux usages locaux, aux flux entre bassins, et à la fluidité entre différents réseaux et modes de transport.

Par ailleurs, le tramway serait doté d'une amplitude horaire large, de 4h30 à minuit, sans circulation nocturne afin de préserver la qualité de vie des riverains et limiter les coûts d'exploitation.

Les nouvelles stations et leurs accès

Plusieurs interrogations et propositions ont été formulées concernant **les réseaux de transport en commun secondaire (bus et cars) qui permettront d'accéder aux nouvelles stations de tramway**.

- ▶ « Trop bien toutes les nouvelles stations »
- ▶ « Au-delà de Crémieu comment on fait ? »
- ▶ « Il faut une liaison de bus entre Chavagneux et la station »

Réponse de la Région

Des services et aménagements multimodaux seront mis en place à chaque station nouvelle pour connecter le tramway aux autres modes de déplacements : des cheminements piétons et cyclables, des parkings-relais voitures, des stationnements vélos sécurisés et la restructuration des lignes de cars et de bus pour permettre un



DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

rabattement efficace vers les nouvelles stations. Si la décision de poursuivre est prise à l'issue de la concertation, des adaptations des lignes de cars et bus seraient étudiées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes dans le Nord-Isère, et suggérées à SYTRAL Mobilités s'agissant du Rhône, afin de se connecter aux stations de tramways (correspondances horaires...), mais également pour améliorer les articulations avec la Plaine de l'Ain et la Plaine Saint-Exupéry, et les relier entre elles afin notamment de garantir des liaisons Nord-Sud.

Le nouvel itinéraire cyclable

La création d'un itinéraire cyclable a été accueillie favorablement. Il a été demandé que ce nouvel itinéraire soit relié aux itinéraires cyclables existants. Toutefois, plusieurs personnes indiquent ne pas être concernées par cet itinéraire cyclable.

- ▶ « *Ce serait bien que les pistes cyclables existantes soient reliées au nouvel itinéraire cyclable* »
- ▶ « *Je ne me sens pas concerné* »

Réponse de la Région

Les itinéraires cyclables locaux relèvent de la compétence des gestionnaires de voiries (Départements, Communes, ...) et des acteurs locaux de la mobilité locale (Communauté de communes). Les besoins d'adaptations éventuelles et les articulations seront précisés dans les études de conception en partenariat avec les élus locaux.

L'insertion du projet

Le tracé du projet a été questionné, tous les participants n'ayant pas compris qu'il s'insérerait sur les emprises de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL). Un participant a également partagé le mauvais état de l'emprise proche de chez lui.

- ▶ « *On reprend les anciens rails ?* »
- ▶ « *Nous vers Tignieu l'emprise est devenue une déchèterie.* »

Réponse de la Région

La Région rappelle que le projet s'inscrit prioritairement sur les emprises historiques du CFEL, propriétés des Départements du Rhône et de l'Isère. Ces emprises permettront ainsi d'accueillir un tramway et un itinéraire cyclable ouvert aux piétons, afin permettre la poursuite des usages actuels (vélos, piétons), tout en limitant les dérives (dépôts sauvages notamment).

Les impacts pressentis

Une lycéenne, riveraine du CFEL, a exprimé des inquiétudes quant aux impacts qui pourraient être générés par le projet, notamment en ce qui concerne le cadre de vie, et plus généralement l'environnement.



DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026

Par ailleurs, une personne craint que le projet ne supprime la traversée piétonne aujourd'hui utilisée pour se rendre au centre Leclerc de Tignieu.

- ▶ « *J'habite en face de l'ancienne ligne de train. Je suis un peu contre mais c'est utile, les avantages sont supérieurs aux inconvénients. Ça détruit le côté village et la ville nous envahit. Il n'y a plus de limite campagne-ville. Les travaux détruisent la nature. Et d'un autre côté c'est pratique mais Meyzieu n'est pas loin, à 15min en voiture* »
- ▶ « *Ça supprimera la traversée piétonne que j'utilise aujourd'hui pour aller au Leclerc de Tignieu* ».

Réponse de la Région

A ce stade, les études préalables ont permis d'identifier l'ensemble des enjeux liés au projet soumis à concertation. Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région appliquera le cadre réglementaire. Aussi, si la décision de poursuivre le projet est prise à l'issue de la concertation, les études de conception permettront d'évaluer plus précisément les impacts (cadre de vie, environnement, etc.) et les mesures et solutions à mettre en place, et de préciser 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.

Concernant les traversées piétonnes, la Région indique que l'ensemble des traversées piétonnes existantes aujourd'hui sera étudié dans la suite des études afin d'évaluer leur conservation et leur sécurisation.

L'information et la concertation

La présence de la Région au Lycée La Pléiade a été accueillie très positivement et les personnes rencontrées ont remercié les intervenants pour l'information fournie.

Une enseignante d'histoire-géographie souhaite travailler sur le projet avec ses élèves sous la forme d'un projet collectif sur le thème des mobilités.