

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Projet de liaison
Cremieu-Lyon par
Meyzieu

-
Dates de la concertation
Du 12 novembre 2025 au 14 janvier 2026

Denis Cuvillier Garant désigné par la CNDP

-
Date de remise du rapport, le 13 février 2026



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e	5
Introduction	6
Le projet objet de la concertation	6
La saisine de la CNDP	9
Garantir le droit à l'information et à la participation	10
Le travail préparatoire du garant.....	11
Les résultats de l'étude de contexte	11
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	12
Avis sur le déroulement de la concertation.....	20
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	20
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	22
Synthèse des arguments exprimés	24
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation	29
Évolution du projet résultant de la concertation	31
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	31
Liste des annexes	34

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par le garant de la concertation préalable. Il est communiqué par celui-ci dans sa version finale le 13 février 2026 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) : <https://expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

Au niveau de l'information et de la participation des publics, une forte participation du grand public, comme en témoigne le grand nombre de participants aux réunions publique et ateliers en présentiel (1.150 participants aux rencontres (réunions publiques, ateliers de proximité et rencontres acteurs), 18.000 visiteurs ont consulté l'espace numérique, 280 contributions et 19 cahiers d'acteurs ont été recueillis. Ceci s'explique par le travail de longue date de certaines associations (PARFER, VILLEMOIRIEU DEMAIN) et par le dispositif d'information de cette concertation, ciblée et relayée par les réseaux sociaux des communes et des associations.

Le dispositif de participation mis en place a permis l'inclusion de tous les publics : représentants socio-économiques, jeunes, milieu associatif, personnes en situation de handicap. La réussite des ateliers de travail en petit groupe confirme que c'est le moyen de permettre l'expression du plus grand nombre (les femmes...)

La forte affluence à l'atelier participatif avec le public, les cahiers d'acteurs recueillis et les contributions actives des associations témoignent de l'engagement de tout le territoire sur le projet. Ils ont contribué à faire émerger des sujets indissociables du projet aux yeux du public : rabattements sur les stations, aménagements urbains et gestion des trafics tous modes autour des stations (Transports Collectifs, circulation automobile,, vélos et piétons).

Au niveau du porteur de projet, le Conseil Régional, il faut noter une participation des élus à toutes les réunions publiques et toutes les rencontres avec les acteurs et une très forte implication de l'équipe dédiée du projet, renforcée par d'autres collaborateurs pour les ateliers et les rencontres de proximité.

Ce projet est fédérateur : quasiment tous les avis exprimés sont favorables au projet.

Les oppositions mettent en avant :

- L'impact sur les riverains (bruit, vibrations, effet de coupure)
- L'impact sur les Espaces Naturels Sensibles longés par le tracé (Etangs de la lechere à Tignieu et de la Bessaye à Villemoirieu)

Les inquiétudes mettent en avant :

- Que cette concertation ne soit qu'un effet d'annonce sans suivi de réalisation
- L'insécurité liée à l'arrivée de nouveaux usagers, perçus comme pouvant être mal intentionnés
- La crainte de la transformation de Crémieu en cité dortoir

Des propositions

- Sur l'exploitation avec une politique d'arrêts adaptés sur ce parcours (cf RHONEXPRESS)

- *Par effet d'entraînement la modernisation de la ligne T3 actuelle et l'adaptation des autres modes de transport collectif aux rabattements vers les nouvelles stations impliquant un travail à une échelle adaptée qui prendrait de la hauteur par rapport aux limites administratives des organisations actuelles*
- *La révision des PLU des communes accueillant les stations pour intégrer cette ligne dans la densification de l'urbanisation*
- *La préservation de foncier pour l'avenir*

La coordination avec le SYTRAL et la tarification ont été questionnées.

La nécessité de préparer la suite au-delà de la mise en service du projet a été soulignée, avec une exploitation qui puisse répondre à une augmentation de la fréquentation

Il y a de fortes attentes vis-à-vis du Conseil Régional sur la poursuite d'une concertation continue avec le public et les associations et également, et en matière de gouvernance, sur l'animation et la coordination entre tous les acteurs dans un contexte où la juxtaposition des organisations territoriales et administratives (Autorités Organisatrices de la Mobilité, aménagement du territoire) fait craindre que les sujets ne soient pas traités.

Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1/ Communiquer au plus tôt les résultats des études de stationnement et de circulation sur le périmètre du projet de liaison Lyon-Cremieu :

2/ Préciser les contributions directes ou indirectes du projet de tramway Lyon-Cremieu à la desserte du pôle de Saint Exupéry

3/ Rendre plus lisible la façon dont vont être coordonnées d'une part l'exploitation du tramway Lyon-Cremieu avec celle du tram T3, et d'autre part les tarifications des transports collectifs sur les mêmes périmètres.

4/ Montrer les liens entre prospective, développement urbain et économique actuel et à venir et projets d'infrastructures, en étant plus clair et précis sur les impacts fonciers qui en découlent notamment pour le devenir du projet de tramway Lyon-Cremieu.

5/ Apporter des réponses aux propositions de services complémentaires : tram fret et tram express

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s

1/ Organiser un événement public afin de présenter les enseignements tirés de la concertation préalable, les suites qui seront données aux propositions et besoins formulés par le public

2/ Mettre en discussion les variantes possibles et associer autant que possible le public aux hypothèses des études de circulation et de stationnement

3/ Prévoir dans le cadre d'une démarche de concertation continue un ou plusieurs ateliers portant sur l'insertion du projet dans l'espace public, notamment pour travailler l'insertion des voies cyclables et des cheminements piétons (besoin de voies efficaces et sécurisées), l'accessibilité, l'insertion environnementale et plus largement la prise en compte des besoins des riverains.

4/ Capitaliser et valoriser l'expérience et les enseignements des démarches en cours sur les questions de l'accessibilité

5/ Approfondir les besoins des usagers pour définir un maillage de proximité via le réseau de bus et le réseau des pistes cyclables et apporter dès que possible les éléments permettant de travailler en concertation la restructuration et la réorganisation de ce réseau :

6/ Dans le cadre de la concertation continue, travailler l'insertion du tramway, des stations et des parkings, en lien avec les projets d'aménagements des communes pour intégrer les attentes et besoins spécifiques liés à la végétalisation, à l'ombrage, au mobilier urbain (bancs, ...)

7/ Reprendre les propositions et argumentaires issus de la concertation préalable et affiner les choix d'implantation des stations dans le cadre de la concertation continue

8/ Anticiper les phases chantiers, mieux communiquer en amont sur les travaux et contraintes à venir tout en continuant le dialogue avec les différents acteurs

Introduction

Le projet objet de la concertation

Le projet de liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu vise à faciliter les déplacements du quotidien des habitants entre Crémieu et Lyon en créant deux lignes nouvelles : **une ligne de tramway** et un **itinéraire cyclable**.

Le projet prévoit un tramway tous les 1/4 d'heure en période de pointe et permettrait de relier Crémieu à Lyon sans correspondance en moins d'1h de trajet et 1h10 à vélo.

- **Responsable du projet et décideurs impliqués.**

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**.

Il est réalisé avec l'appui :

- De L'État ;
- Des Départements de l'Isère et du Rhône qui mettent notamment 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, notamment 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 ;
- De la communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et la communauté de communes des Balcons du Dauphiné.

Le projet bénéficie également du soutien des acteurs locaux concernés, notamment les Communes, les Intercommunalités, les Syndicats en charge des SCOT, ainsi que du Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise et du Département de l'Ain.

La gouvernance du projet s'appuie sur 2 comités de pilotage, un premier « restreint » et un deuxième élargi aux communes traversées. Un comité de suivi associant notamment toutes les communes situées dans la zone d'attraction du projet a également été mis en place.

Les associations et le grand public ne participent pas à ces instances mais des points annuels sont faits avec PARFER, association engagée de longue date sur ce projet



— INSTANCES DU PROJET



+ Des instances techniques (COTECH, GT, réunions) pour associer les partenaires à l'étude et à la préparation des instances politiques

Source Dossier Concertation

Le Comité de pilotage restreint, réunissant les partenaires historiques : Région, Etat, Départements de l'Isère et du Rhône, SYTRAL Mobilités, Métropole de Lyon, communauté de communes de l'Est lyonnais, communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné, communauté de communes des Balcons du Dauphiné.

Le Comité de pilotage élargi, réunit le COPIL restreint + les communes traversées par l'infrastructure nouvelle, ainsi que les Syndicats en charge des SCOT et le Syndicat des Mobilités des Territoires de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise.

Le Comité de Suivi, réunit le COPIL élargi + l'ensemble des collectivités (communes, intercommunalités, Départements) et SCOT situés dans l'aire de chalandise du projet

- Carte du projet



Source Dossier Concertation

Objectifs du projet selon leur porteur de projet

Le projet vise quatre objectifs :

- Améliorer l'accessibilité du bassin de vie « Pont-de-Chéruy – Crémieu », et ses connexions aux territoires alentours
- Offrir une alternative efficace à la voiture et décongestionner les axes routiers, sans opposer les modes
- Accompagner la croissance démographique et le développement économique
- Répondre aux enjeux environnementaux (climat, biodiversité, cadre de vie...)

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le projet réutilise l'emprise d'une ancienne infrastructure ferroviaire (Chemin de Fer de l'Est Lyonnais) et comprend **17 km d'infrastructure nouvelle de tramway** entre Crémieu et Meyzieu, en voie unique. Il prévoit également **6 nouvelles stations** avec voies d'évitement, et des services et aménagements multimodaux pour desservir le bassin et se connecter aux territoires alentours. **Un itinéraire cyclable** est 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.

Le projet présente également **des principes de rabattements** piétons, vélos, bus, voitures à chaque station pour desservir les bassins plus larges alentours.

Le projet ne prévoit pas de liaison Crémieu avec le pôle multimodal de Saint Exupéry.

Le dossier présente les alternatives étudiées, portant soit sur le mode de transport (Bus à Haut Niveau de Service) qui utiliseraient le CFEL ou des voies réservées à créer sur d'autres itinéraires, soit sur des localisations de terminus différentes côté Crémieu, soit enfin avec un service en correspondance à Meyzieu avec le tram existant T3.

Rapport de la concertation préalable L121-17 / Liaison Crémieu-Lyon

- **Coût**

L'estimation des investissements est de 250 M€

- **Contexte du projet**

Ce projet constituerait le maillon Est du futur Service Express Régional Métropolitain Lyonnais (SERM), composé de services de mobilités incluant notamment des lignes de TER périurbaines et des dessertes structurantes routières et cyclables.

- **Schéma décisionnel si le maître d'ouvrage décide sa réalisation à l'issue de la concertation.**

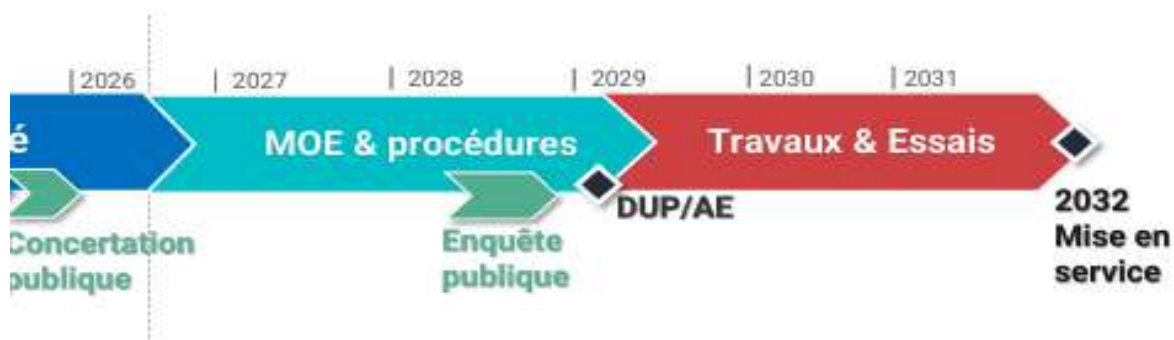
C'est le Conseil Régional Auvergne Rhône-Alpes qui décidera de la suite du projet et des éventuelles adaptations issues de la concertation.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée.**

Un programme d'études complémentaires sera mené au printemps 2026 portant sur les propositions issues de la concertation.

Au-delà, si le projet se poursuit, des études environnementales seraient ensuite menées dans le cadre de l'étude d'impact qui serait ensuite soumise à enquête publique.

Le calendrier envisagé serait alors le suivant :



Source Conseil Régional

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

La concertation avec grand public intervient au moment où les études de faisabilité ont été menées (techniques et fonctionnelles) pour permettre de monter le dossier soumis à la concertation.

Le choix de réutiliser une infrastructure existante contraint les possibilités de débattre d'un itinéraire alternatif. L'essentiel des débats dans le cadre de cette concertation porte dès lors sur des

variantes locales de tracé ou sur la localisation des stations, sur les aménagements connexes (urbains et routiers) et sur les solutions de rabattement.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 1^{er} octobre 2025 la CNPD a désigné Monsieur Denis CUVILLIER comme garant de la concertation, organisée selon les modalités prévues aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique (**cf annexe 1**) qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans le cas précis de cette concertation qui fait suite à une saisine volontaire par le porteur du projet, le garant avait pour mission d'être particulièrement attentif à la prescription des modalités de la concertation (information et participation du public), charge au MO de suivre ses prescriptions ou non. Le garant n'était pas responsable de ses choix mais de la qualité de ses prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte. Le garant devait accompagner et guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

Le maître d'ouvrage, avant de solliciter la désignation d'un garant par la CNDP pour garantir la concertation préalable, ayant déjà arrêté des modalités de concertation et en ayant fait la publicité, le garant avait donc en charge de faire des préconisations précises en prévoyant une durée de concertation conforme aux standards de la CNDP, c'est-à-dire, n'étant pas inférieure à 6 semaines, et de proposer la méthodologie de concertation la plus appropriée pour informer et recueillir le point de

vue du public y compris des publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés et vérifier que tout est mis en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat.

Le garant est en charge de remettre un bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public et présente le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec ses recommandations et sa qualité.

La lettre de mission du garant rappelait « *son rôle de prescripteur des modalités de la concertation (information et participation du public) : charge au MO de suivre ses prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte* ». Elle demandait également que la concertation prenne en compte les problématiques suivantes « *à quels besoins ce projet répond-t-il ? Quelles sont les alternatives possibles ?* » et de « *remettre en perspective la stratégie globale de développement des transports en commun à l'Est de la métropole* ».

Le travail préparatoire du garant

Les résultats de l'étude de contexte

Le garant a rencontré les élus du Conseil Régional en charge des Territoires et des Transports, les équipes dédiées au projet (technique, concertation et communication), des représentants du milieu associatif et du monde économique.

L'organisation administrative du territoire couvert par le projet impliquant plusieurs autorités organisatrices de transport, n'a pas permis jusqu'à maintenant de faire déboucher le projet, par manque de coordination et de volonté partagée. La congestion routière de l'est Lyonnais s'aggravant le Conseil Régional a alors pris la mesure du problème et s'est installé comme pilote d'un groupement des entités concernées.

Une organisation s'est mise en place à différents niveaux (cf ci-dessus les instances du projet) , un Comité de Pilotage restreint au sein duquel sont prises les décisions, un comité de pilotage élargi aux communes traversées pour préparer ces décisions et un comité de suivi regroupant toutes les communes dans la zone d'influence du projet, dont les habitants pourraient bénéficier des avantages du projet.

Les associations et le grand public, qui ont constaté que ce projet était porté par différents acteurs depuis de nombreuses années mais sans avancement, se sont alors mobilisées pour sa défense. Elles ont été très actives auprès des élus et de la population, organisant des visites de terrain, des manifestations et des interventions dans les établissements scolaires. Cela a permis de faire connaître le projet par la plus grande partie de la population et de faire comprendre ses avantages. Toutefois, avec le temps et l'absence d'avancées, un sentiment général de doute et d'impuissance s'est installé. Aussi, si la première réaction à l'annonce de cette nouvelle concertation a d'abord été la crainte qu'elle ne soit qu'un dernier avatar d'une volonté publique défailante, les avantages potentiels de la réalisation du projet ont contribué ensuite à réanimer une forte mobilisation.

Ce projet est fédérateur. Tous les publics se sentent concernés, jeunes scolarisés et étudiants, personnes actives, seniors, personnes en situation de handicap, les avantages de l'utilisation du tramway concernant tous les publics.

Le sujet de la piste cyclable est peu abordé, essentiellement sur une forme interrogative : cohabitation des deux infrastructures sur la même emprise, et raccordements au réseau des pistes cyclables existantes.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Chacune des instances politiques de gouvernance du projet est précédée d'instances techniques (Comité Technique, Groupe de travail, réunions) pour associer les partenaires à l'étude et à la préparation des instances politiques. Ainsi, depuis 2020, ce sont plus d'une centaine d'instances qui ont été organisées avec les acteurs locaux. Mais si cette concertation a été complète avec les différents et nombreux partenaires du projet, il n'y a pas eu d'actions spécifiques à destination du public.

“Pour combler cette lacune, le maître d'ouvrage, avant de solliciter la désignation d'un garant par la CNDP, avait déjà arrêté un calendrier (1 mois) et des modalités pour cette concertation (1 réunion publique) et un dispositif de recueil des observations proche de celui d'une enquête publique, et en avait fait la publicité.

Dès sa nomination, le garant s'est rapproché de l'équipe-projet. Cette équipe dédiée comporte notamment une responsable de la concertation dont l'action a été déterminante dans l'animation de la phase de concertation. Cette équipe s'appuyait également sur un cabinet extérieur PARIMAGE pour le conseil et l'appui pour la phase à venir.

Au cours de cette réunion le garant a pu obtenir en toute transparence toutes les informations nécessaires à la connaissance du projet, de son contexte et de son avancement, ainsi que de l'organisation des services du Conseil Régional qui travaillent directement ou indirectement pour le projet

Dans son rôle de prescripteur, le garant a demandé au cours de cette réunion que la concertation se rapproche des standards de la CNDP pour une concertation préalable.

Il a mis en avant les points suivants qu'il a précisés dans une note écrite (cf annexe):

« Cette concertation doit débattre d'abord de l'opportunité du projet, des alternatives et de l'option « zéro ». Le dossier support de la concertation devra être construit pour répondre à ces objectifs et donc de ce que le projet apporte au public et par voie de conséquence aux territoires.

Les formulations à utiliser devront mettre en évidence ce stade de la concertation préalable, en laissant les champs ouverts au débat, et que la décision de réalisation (ne) sera prise (qu'à) l'issue de la concertation.

Les modalités de l'information et de participation des publics sont à arrêter en fonction des périmètres à prendre en compte et des publics visés.

Outre bien sur le grand public et le secteur associatif (environnement, transport), les publics spécifiques à prendre en compte sur ce projet sont :

- *Le monde économique*
- *Les jeunes (scolaires/étudiants)*
- *Les personnes à mobilité réduite,*
- *Les instances qui débattent du développement (Conseils de développement)*
- *Les partenaires sociaux*
- *Les associations « modes doux »*

Le calendrier prévu est globalement très court tant dans la préparation que dans le déroulé de la concertation. Un allongement permettrait de sécuriser l'ensemble de la procédure. »

Le responsable du projet a alors organisé deux rencontres du garant avec successivement les deux Vice-présidents du Conseil Régional, celui délégué aux Transports et celui en charge du projet de liaison.

Au cours de ces rencontres, les préconisations du garant ont été validées. La durée de la concertation a été étendue à 2 mois et des modalités pratiques d'inclusion des publics spécifiques ont été identifiées (Commission Transport du CESER, Comité de suivi du schéma d'accessibilité PMR de la Région,

Rapport de la concertation préalable L121-17 / Liaison Crémieu-Lyon

webinaires spécifiques acteurs associatifs et acteurs économiques, rencontres de proximité). Le démarrage de la concertation a été maintenu à la mi-décembre compte-tenu du des élections Municipales de mars 2026.

- Les recommandations du garant concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation

Au cours des réunions de travail suivantes avec l'équipe-projet les recommandations du garant ont été les suivantes :

Les 3 périmètres qui peuvent être identifiés pour la définition des modalités de l'information et de participation des publics seraient :

- « Périmètre rapproché », là où se situent les infrastructures du projet.
- « Périmètre de projet », de Lyon à Crémieu
- « Périmètre éloigné », correspondant à la zone de chalandise du projet, comprenant tous les secteurs géographiques d'où les passagers sont susceptibles de venir, par eux-mêmes ou avec des moyens de rabattement de type transport collectif

Les modalités de concertation devraient être à arrêtées par public ciblé et par périmètre.

Sommaire du dossier de concertation

- Editos
- La Concertation
- Raison d'être et objectifs du projet (l'opportunité)
- Genèse du projet
- Les alternatives et le scénario « 0 »
- Le projet soumis à la concertation
- Calendrier, coût
- Acteurs
- Suite de la concertation

Le dispositif participatif vers le grand public, outre les réunions publiques d'ouverture et de clôture/synthèse, devrait intégrer aussi une réunion où il serait proposé au public de travailler en ateliers sur les sujets où sa contribution est attendue (tracé, stations, rabattement)

Le dispositif d'information devrait être non seulement numérique mais s'appuyer aussi sur des supports traditionnels (affiche, flyers) et le dossier de synthèse devrait être court et très largement diffusé.

Les cahiers d'acteurs seront largement sollicités.

Un système de questions/réponses sera mis en place.

- La prise en compte des recommandations par le responsable du projet

Le garant a été pleinement associé par l'équipe-projet au déroulement de la concertation. Dans la phase de préparation, il a été impliqué tant dans le dossier de concertation que dans la définition des modalités et toutes ses demandes ont été prises en compte (atelier participatif, rencontres de proximité y compris dans les lycées). Il a été associé à toutes les décisions dans le cadre d'échanges en toute transparence. Au cours des réunions, son rôle a été mis en avant par l'équipe d'animation et il a pu s'exprimer en toute indépendance.

Le dispositif de concertation retenu a été le suivant :

Pour s'informer

- Un espace numérique dédié au projet, où retrouver l'ensemble des documents d'information, le calendrier des rencontres et la vidéo de présentation du projet : expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon
- Un dossier de concertation, qui présente le projet soumis à concertation, disponible en ligne et dans les lieux de la concertation
- Un dépliant synthétique pour comprendre les informations essentielles du projet, largement diffusé

Pour contribuer

- L'espace numérique qui offre la possibilité de donner son avis : expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon et de poser des questions
- Des registres, disponibles dans les lieux de concertation
- Une adresse mail : contact.liaisoncremieulyon@auvergnerhonealpes.fr
- Une adresse postale
- Des cahiers d'acteurs, pour les personnes morales (collectivité territoriale, association, chambre consulaire, syndicat professionnel, organisme public parapublic ou privé)

Il est présenté de manière détaillée dans les pages suivantes.

SOMMAIRE

La concertation en bref	6
Le projet en bref	8
1. La concertation préalable	12
1.1 Les objectifs de la concertation	13
1.2 Le cadre de la concertation	13
1.3 Les modalités de la concertation	14
2. Pourquoi une nouvelle liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu ?	16
2.1 Un territoire en pleine expansion	17
2.2 Un territoire très dépendant de la voiture	20
2.3 Un projet pour répondre aux enjeux du territoire	27
2.4 Des bénéfices attendus à différentes échelles	29
3. Le projet soumis à la concertation	30
3.1 La genèse et le cadre du projet	32
3.2 Une nouvelle ligne de tramway d'intérêt régional	36
3.3 Un nouvel itinéraire cyclable d'intérêt régional	48
3.4 La prise en compte des enjeux locaux	49
4. Les alternatives au projet	53
4.1 Le scénario zéro : et si on ne créait pas de liaison structurante entre Crémieu et Lyon ?	54
4.2 Les alternatives de liaison structurante	54
5. Le calendrier et le coût du projet	56
5.1 le calendrier	56
5.2 Le coût	56
6. Les acteurs du projet	57
6.1 Le maître d'ouvrage	57
6.2 Les partenaires	57
7. Et après la concertation ?	58
8. Annexes	59

Les périmètres de la concertation

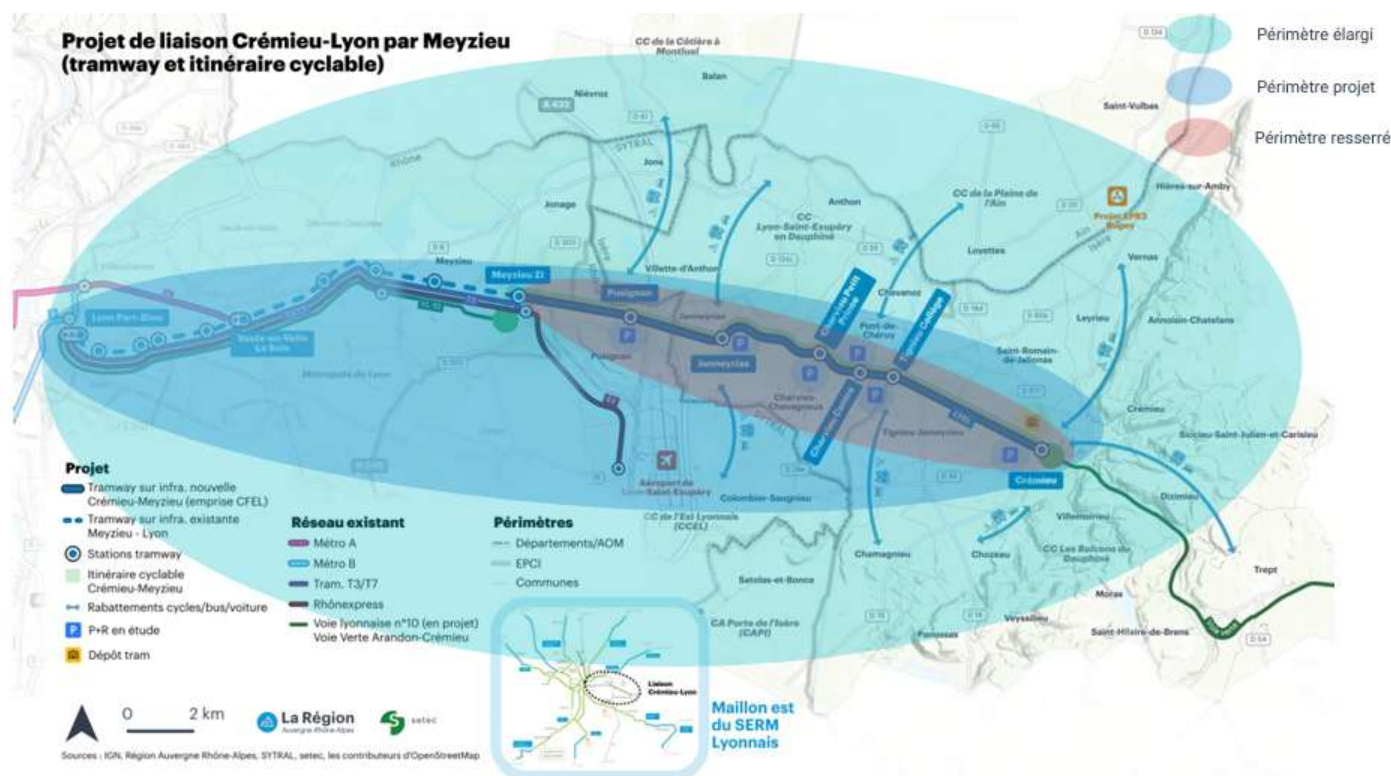
Le périmètre élargi : les Communes, les Intercommunalités, les Syndicats en charge des SCOT de l'ensemble de l'aire de chalandise élargie (jusqu'à 15 min de bus/voiture de l'une des nouvelles stations entre Crémieu et Pusignan, et à proximité de l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon)

Le périmètre du projet : toutes les communes et intercommunalités traversées directement par la liaison entre Crémieu et Lyon

- ▶ le siège de la Communauté de Commune des Balcons du Dauphiné,
- ▶ le siège de la Communauté de Commune de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné,
- ▶ le siège de la Communauté de Commune de l'Est Lyonnais,
- ▶ le siège de la Métropole de Lyon,
- ▶ les mairies des communes traversées par la ligne (directement concernées), à savoir :
 - > dans le département de l'Isère : Crémieu, Villemoirieu, Saint-Romain-de-Jalionas, Tignieu-Jamezieu, Pont-de-Chéruy, Charvieu-Chavagneux, Janneyrias ;
 - > dans le département du Rhône et sur le territoire de la Métropole de Lyon : Pusignan, Jonage, Meyzieu, Décines-Charpieu, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Lyon ;

Le périmètre resserré : les 10 communes traversées par l'infrastructure nouvelle

- ▶ dans le département de l'Isère : Crémieu, Villemoirieu, Saint-Romain-de-Jalionas, Tignieu-Jamezieu, Pont-de-Chéruy, Charvieu-Chavagneux, Janneyrias ;
- ▶ dans le département du Rhône et sur le territoire de la Métropole de Lyon : Pusignan, Jonage, Meyzieu ;



Source Conseil Régional

Concertation préalable : les cibles par périmètre



Source Conseil Régional

Concertation préalable : Annonce et information

Annonce et information	Périmètre	Cibles
Un avis de concertation mis en ligne et diffusé dans les annonces légales, 15 jours avant le démarrage de la concertation, soit le 28 octobre 2025 au plus tard	Périmètre élargi	Toutes cibles
Un avis de concertation affiché 15 jours avant le démarrage de la concertation sur les panneaux d'affichage légal des collectivités, soit le 28 octobre 2025 au plus tard	Périmètre projet	Toutes cibles
Un dossier de concertation mis à disposition du public durant toute la période de concertation en ligne , diffusion entre le 28 octobre et le 12 nov	Périmètre élargi	Toutes cibles
Un dossier de concertation mis à disposition du public durant toute la période de concertation aux sièges des collectivités , diffusion le 12 nov	Périmètre projet	Toutes cibles

Annonce et information	Périmètre	Cibles
Un kit de communication web : Affiches, dépliants, article et visuel pour les réseaux sociaux mis à disposition des collectivités concernées	Périmètre élargi	Toutes cibles
Un kit de communication print : Affiches, dépliants, mis à disposition dans les commerces / ERP des 10 communes traversées par l'infrastructure nouvelle	Périmètre resserré	Habitants et usagers des communes traversées et à proximité du le tracé
Une exposition (3 affiches) sera proposée pour un affichage en mairie	Périmètre resserré	Habitants et usagers des communes traversées et à proximité du le tracé
Vidéo de présentation du projet	Périmètre élargi	Toutes cibles
Page projet sur le site web de la région Auvergne-Rhône-Alpes	Périmètre élargi	Toutes cibles

Source Conseil Régional

Concertation Préalable : Recueil des Contributions

Contributions	Périmètre	Cibles
Un espace numérique en ligne avec la possibilité de déposer des avis et de poser des questions	Périmètre élargi	Toutes cibles
Un registre mis à disposition du public	Périmètre projet	Toutes cibles
Des cahiers d'acteurs	Périmètre élargi	Acteurs économiques Acteurs associatifs constitués sur les thématiques de la mobilité, des modes actifs et de l'environnement Acteurs constitués sur l'accessibilité
Une adresse mail	Périmètre élargi	Toutes cibles
Une adresse postale	Périmètre élargi	Toutes cibles

Source Conseil Régional

Concertation préalable : Les rencontres Ciblées

Rencontres	Cibles	Date et lieu
Présentation du projet en Commission transport du CESER	Membre du CESER	3 novembre
1 webinaire d'information des acteurs économiques , sur invitation de la Région	Acteurs économiques	12 novembre (12h-13h30) En visioconférence
1 webinaire d'information des associations , sur invitation de la Région	Acteurs associatifs sur les thématiques de la mobilité , des modes actifs et de l'environnement	13 novembre (12h-13h30) En visioconférence
Présentation et échange autour du projet dans le cadre du comité de suivi schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP)	Acteurs constitués sur l'accessibilité - PMR	2 décembre

Concertation préalable : Les rencontres Grand Public

Rencontres	Périmètre	Cibles	Date et lieu
1 réunion publique	Périmètre projet et périmètre resserré	Toutes cibles	24 novembre (19h-21h), Salle des fêtes de Crémieu
5 rencontres de proximité	Périmètre resserré	Habitants et usagers des communes traversées et à proximité du le tracé Publics spécifiques : jeunes	• Crémieu : 19 novembre, marché de Crémieu • Charvieu : 22 novembre, marché de Charvieu • Tignieu : en cours • Janneyrias : en cours • Pusignan : en cours
1 atelier participatif en format tables rondes	Périmètre projet et périmètre resserré	Toutes cibles	9 ou 11 décembre (19h-21h), date à préciser et lieu à trouver
1 réunion publique	Périmètre élargi	Toutes cibles	12 janvier (18h30-20h),

Source Conseil Régional

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le public a pu disposer d'informations claires et complètes sur le projet, les acteurs impliqués dans la décision, les impacts socio-économiques et environnementaux et sur l'aménagement du territoire, l'option zéro, les alternatives, et sur le processus de concertation

Il a pu bénéficier pour son information des vecteurs suivants :

L'Espace numérique dédié au projet (expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon)
(18 000 visiteurs uniques ont consulté l'espace numérique) mis en ligne à partir du 28 octobre.

Le dossier de concertation, clair et facile à lire et compréhensible par tous les publics qui a été transmis le 3 novembre en version papier à chaque collectivité du périmètre projet et en version numérique à toutes les collectivités du périmètre élargi. Il était disponible en consultation lors des rencontres de concertation et était disponible en téléchargement sur l'espace numérique.

Le dépliant de synthèse qui abordait les sujets essentiels : présentation et intérêt du projet et modalités de la participation qui a été très largement diffusé (13.500 exemplaires) dans les sièges des collectivités du périmètre projet et mis à disposition dans les commerces /ERP du périmètre rapproché. Il était distribué lors des rencontres de concertation et a été diffusé en version numérique à toutes les collectivités du périmètre élargi le 3 novembre et enfin était disponible en téléchargement sur l'espace numérique.

Une video de présentation du projet et de la concertation qui a été mise en ligne sur l'espace numérique à partir du 7 novembre et a été diffusée lors des réunions publiques et avec les acteurs

Des affiches communicantes transmises à chaque collectivité du périmètre projet et mises à dispositions des commerces et ERP des 10 communes traversées.

Outre le dispositif présenté ci-dessus, durant la phase de concertation préalable, le projet de liaison Lyon-Crémieu et sa concertation **furent relayés par divers réseaux de communication.**

À la suite de la publication des avis de concertation préalable dans les médias *Le Progrès* et *Les Balcons du Dauphiné* ainsi que du communiqué de presse de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les journaux suivants ont relayé l'information :

- Le média *Le Dauphiné Libéré*, ledauphine.com
- Le média *France Bleu*, francebleu.fr
- Le média *Lyon Capitale*, lyoncapitale.fr
- Le média *Le Moniteur*, lemoniteur.fr
- Le média Tonic Radio, tonicradio.fr
- Le média *Lyon Mag*, lyonmag.com
- Le média *L'Essor Isère*, mesinfos.fr/lessor38

Rapport de la concertation préalable L121-17 / Liaison Crémieu-Lyon

•

Les **journaux télévisés** ont également participé à la communication de la concertation :

BFM TV Lyon ainsi que *France 3 Auvergne Rhône-Alpes* ont tous deux relayé la réunion publique du 24/12/2025.

La communication du projet s'est également étendue via d'**autres voies de communication** (sites des communes, sites des associations, réseaux sociaux). Les **villes et intercommunalités** du périmètre de la concertation ont en effet assuré une diffusion multicanale de l'information :

- **Communauté de communes des Balcons du Dauphiné** : les espaces France Services de Morestel et de Villemoirieu, le site internet de la communauté de communes, l'application Panneau Pocket et le compte Facebook de la collectivité.
- **Crémieu** : le site internet de la ville, l'application Panneau Pocket, la page Facebook municipale, les panneaux lumineux et panneaux d'affichage.
- **Villemoirieu** : le site internet officiel de la ville.
- **Saint-Romain-de-Jalionas** : le site internet officiel de la ville et ses réseaux sociaux.
- **Tignieu-Jamezieu** a relayé l'information via : le site internet officiel de la ville, ses réseaux sociaux (Facebook et Instagram), et l'application Panneau Pocket.
- **Communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné** : le site internet officiel de communauté de communes, son compte Facebook et l'application Panneau Pocket.
- **Pont-de-Chéruy** : le site internet de la ville, l'application Panneau Pocket, la page Facebook municipale.

Charvieu-Chavagneux : les réseaux sociaux officiels de la ville, boitage toutes boites aux lettres du dépliant.

- **Janneyrias** : le site internet officiel de la ville, la page Facebook, les panneaux lumineux et panneaux d'affichage.
- **Communauté de communes de l'Est Lyonnais** : le site internet officiel de communauté de communes et son compte Facebook.
- **Pusignan** : le site internet de la ville, l'application Panneau Pocket, la page Facebook municipale.
- **Jonage** : le site internet officiel de la ville, les panneaux lumineux et panneaux d'affichage.
- **Meyzieu** : le site internet officiel de la ville et le magazine municipal *Cap Meyzieu* n°246.
- **Décines-Charpieu** : le site internet de la ville, ainsi que dans le *Décines Magazine* de décembre, les panneaux d'affichage.
- **Vaulx-en-Velin** : le site internet officiel de la ville, les comptes Facebook et Instagram municipaux.
- **Loyettes** : le site internet officiel de la ville.

Les **associations** et autres relais en ligne ont également diffusé l'information en ligne, notamment :

- **Association Villemoirieu Demain** : le site internet de l'association et sa page Facebook.
- **Association Crémieu PARFER** : la page Facebook de l'association.
- **Le site internet** notre-territoire.com.

Le site internet a été régulièrement mis à jour avec les présentations faites pendant les réunions publiques et leur compte-rendu.

En matière d'information et de communication, des participant.e s ont salué le rôle joué par l'association Lyon Crémieu PARFER dans la diffusion des informations, notamment via les réseaux sociaux.

Rapport de la concertation préalable L121-17 / Liaison Crémieu-Lyon

•

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

Plusieurs remarques ont été faites sur le manque de relais de la concertation sur les réseaux sociaux de la Région

Le garant considère qu'un effort d'information très important a été fait **et que le public a bénéficié de multiples sources pour être au courant du projet et de la concertation.** Ce dispositif étoffé, ajouté à l'intérêt du projet, a contribué à la très forte participation du public à cette concertation. Il est significatif que la quasi-totalité des personnes rencontrées dans les rencontres de proximité avaient entendu parler du projet.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Cette concertation a suscité un vif intérêt, essentiellement de la part de personnes concernées par le projet, qu'elles soient favorables ou opposées. Outre le dispositif d'information, les associations engagées sur le projet (PARFER/VILLEMORIEU DEMAIN) ont participé à toutes les réunions et ont contribué à la mobilisation.

Plusieurs participant.e.s ont considéré cette phase comme un signal positif attestant de l'avancement du projet. Ils ont exprimé le souhait que la concertation se poursuive durant les phases ultérieures, en particulier durant la période de travaux et demandent l'organisation de rencontres de proximité aux plus près des habitants.

Plusieurs interrogations quant aux modalités de prise en compte des avis exprimés pendant la concertation.

Les élus représentant le Conseil Régional ont participé à toutes les réunions publiques et aux rencontres avec les acteurs et ont affiché leur ouverture à l'ensemble des sujets abordés par le public.

Les élus locaux ont été présents et ont « joué le jeu » en n'intervenant que peu et en laissant la parole au public.

La durée de la concertation (2 mois) a permis le déroulement de toutes les modalités tout en respectant la trêve des fêtes de fin d'année. Trois modalités ont été ajoutées en cours de concertation : deux rencontres dans des lycées, suite à l'intervention d'un participant qui constatait la quasi absence de jeunes dans les réunions publique, et une rencontre avec le comité de mobilité de concertation Vallée du Rhône Est.

Les réunions ont été soigneusement préparées et la logistique a bien fonctionné. L'animation a été faite par l'équipe dédiée du projet, complétée en cas de besoin (rencontres de proximité, réunion de clôture) par des collaborateurs du service aménagement-transport du Conseil Régional. Ces derniers ont parfaitement assuré ces missions occasionnelles.

La réunion publique sous forme d'ateliers de travail se tenait à Pusignan. Cet effet de proximité a entraîné une forte prédominance de tables rondes qui ont travaillé sur le tracé du projet sur cette commune et peu en comparaison sur les problématiques des autres stations. Ce format d'ateliers sous forme de tables rondes est bien adapté pour les échanges d'arguments, pour « travailler » sur les sujets en question, pour favoriser les contributions et l'interactivité et pour permettre la participation et l'expression du plus grand nombre et notamment des femmes, dont on constate une participation plus faible que les hommes dans les réunions publiques classiques.

Même constat pour la réunion de clôture qui a été à la fois une réunion de synthèse mais aussi une réunion de participation du public à un travail de hiérarchisation des observations recueillies au cours

de la concertation. Organisé sous forme de forum, le public était invité à se déplacer autour de sept stations abordant autant de thématiques et ce format a très bien fonctionné.

19 cahiers d'acteurs ont été remis pendant la concertation. Ceux des associations ont été riches en propositions pour améliorer le projet, notamment en abordant les sujets liés aux stations (aménagement urbains, gestion des trafics de rabattement sur les stations, propositions de localisations alternatives).

Le porteur du projet a été transparent pendant cette phase, en accusant réception de toutes les observations et en les reprenant de manière exhaustive dans la réunion de clôture.

En anticipant sur la phase suivante, des demandes ont été faites d'organiser des réunions d'information et des ateliers participatifs (**Cahier d'Acteur PARFER**) la création d'un comité « Mobilité et Entreprises » (**CA MEDEF**) et enfin celle d'un groupe de travail au travers du comité des partenaires de la mobilité (**CA Villemoirieu demain**).

En conclusion, tant par la mobilisation du public que par la qualité des arguments, le droit à la participation a été respecté.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

1.150 participants aux rencontres (670 réunions publiques et atelier, 410 rencontres de proximité, 65 rencontres acteurs)

18.000 visiteurs uniques ont consulté l'espace numérique dont 2900 ont consulté le dossier de concertation et 900 l'ont téléchargé

280 contributions recueillies, dont 200 sur l'espace numérique,

57 réponses ont été apportées aux questions posées

19 cahiers d'acteurs

Synthèse des arguments exprimés

Les éléments figurant dans cette synthèse des arguments sont issus de cahiers et des contributions du public (site internet, réunions publiques, ateliers, etc.).

ANALYSE PAR THEMATIQUES

L'opportunité du projet

Les avis en faveur du projet ont mis en avant :

- Une congestion routière largement exprimée, qui occasionne des difficultés de déplacements aux heures de pointe
- Une offre de transport actuelle jugée insuffisante
- Une amélioration 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
- Un apport du projet pour l'attractivité du territoire, notamment l'emploi et le tourisme
- Une contribution à la décarbonation des transports et l'amélioration de la qualité de l'air

Les avis opposés au projet ont mis en avant :

- Les nuisances aux riverains
- L'impact environnemental sur les zones humides longées par le projet

Un vif intérêt et des avis contrastés chez les jeunes :

« Super projet » « C'est incroyable » « Ça va jusqu'à Lyon ?! C'est stylé ! » « C'est de la frappe ! » « Ça va être fait quand ? » « 2032 !!! C'est dans longtemps ! » « Quand pourrons nous l'utiliser ? » ► « C'est enclenché ou pas ? » « Je pensais que c'était acté » « Est ce qu'il y aura une mise en service décalée ou toutes les stations en même temps ? On ne l'aura pas plus tôt que les autres ? » mais aussi « Arrêtez votre projet ! Il ne sert à rien, on ne montera jamais dans votre tramway ! Dès qu'on aura le permis, on ira à Lyon en voiture » « Il faut que le tram soit moins cher » (**Lycée l'odyssée et lycée La Pléiade Pont de Cheruy**)

Tramway : services et infrastructure

- La réutilisation de l'emprise du CFEL est jugée judicieuse et le choix du mode tramway sans correspondance à Meyzieu est plébiscité
- Des demandes de précisions sur le futur exploitant de la ligne et l'articulation avec les exploitants du réseau TCL (T3, T7 et Rhônexpress), notamment en termes de cohabitation d'exploitation. De

Rapport de la concertation préalable L121-17 / Liaison Crémieu-Lyon

même sur les modalités d'exploitation : fréquence, amplitude horaire, emport des vélos, accessibilité PMR, sûreté

- 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
- Concernant la fréquence et la desserte, la fréquence annoncée par le responsable de projet est jugée insuffisante en comparaison à la fréquence actuelle du T3. Si certains posent la question d'arrêter le projet à Tignieu-Jammez, d'autres 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.
- Certains demandent une desserte performante et directe des zones d'activité situées le long du tracé (**CA Chambres de Commerce et d'Industriel**)
- Des questions sur le développement de services Tram Fret (**CA CESER, CA PARFER**) ou tram express, avec la desserte des principaux arrêts seulement (**CA les droits du piéton**)
- 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. Le SYTRAL, **dans son Cahier d'Acteur**, propose l'utilisation de la tarification TCL jusqu'à Pusignan.

Stations, parkings et accès

• Stations

Des avis confortent globalement le nombre et la localisation des stations, particulièrement les stations de Tignieu Collège, Charvieu Centre, Charvieu Petit Prince et Janneyrias

A Janneyrias : une contribution 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 suscite des interrogations. Certains se questionnent sur l'opportunité d'implanter la gare au-delà de la RD75, à savoir au-delà de Villemoirieu, tandis que d'autres proposent de positionner la station sur la zone EZT qui permettrait une meilleure centralité et un parking plus dimensionné. (**Atelier Participatif et contributions en ligne**)

Une station supplémentaire à Villemoirieu est jugée indispensable pour desservir l'institution Sœur Emmanuelle, qui accueille environ 1 200 élèves et personnels. (**CA Villemoirieu demain**)

Des débats ont émergé autour du nombre de stations envisagés par le projet à Pusignan et leur localisation, certains participants privilégiant une implantation proche de l'Odyssée à la localisation envisagée par le responsable de projet qui serait située à proximité de l'avenue de la gare. **(Atelier Participatif et Réunion de clôture)**

Une contribution suggère d'utiliser au maximum des terrains disponibles et non occupés pour déterminer la localisation des stations.

- **Parkings**

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.

Plusieurs avis évoquent la crainte d'un sous-dimensionnement des parkings voiture qui pourrait générer du stationnement sauvage.

Des demandes 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.

En matière de stationnement, plusieurs pistes sont évoquées, une contribution demande de dimensionner le parking relais de Tignieu pour ne pas dégrader les conditions de circulation autour du parking de Leclerc Tignieu **(CA Leclerc)**. A contrario, une autre contribution demande d'étudier la localisation du parking du Leclerc de Charvieu pour la station Charvieu Petit Prince. Une autre contribution demande de créer des places dédiées aux deux-roues motorisés dans les parkings-relais et d'étudier un parking à proximité de la RD75, près de Saint Romain-de-Jalionas, à côté du site de maintenance et de remisage.

- **Les accès aux stations et parkings**

La prise en compte d'une diversité de modes d'accès aux stations est considérée comme un point fort du projet.

Plusieurs avis soulignent l'importance de bien dimensionner les accès pour chacun des modes et font part des inquiétudes concernant la congestion de certains accès routiers d'accès aux parkings des stations. **(Toutes les réunions publiques, CA Villemoirieu Demain)**

Des demandes fortes ont été exprimées sur l'aménagement d'itinéraires locaux, cyclables et piétons sécurisés pour accéder 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. 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. Ce développement doit se faire en maintenant la desserte fine actuelle du territoire. De nombreuses propositions concrètes sont faites, notamment dans les cahiers d'acteurs **(CA Mobilités Douces Nord Isère, CA coordination inter-associative, CA Café Crem)**

La sécurisation et la fluidité des accès (routes, cheminements piétons) est considérée comme prioritaire compte tenu de l'intensité du trafic et des risques. **(CA VILLEMOIRIEU et DROITS DU PIETONS)**

- **Equipements et services**

Une demande des cyclistes sur les services et aménagements dans les stations : nombre de places, consignes sécurisées. **(CA)**

Une contribution suggère le développement de lieux de vie et de services à proximité des stations. **(C**
Rapport de la concertation préalable L121-17 / Liaison Crémieu-Lyon

Itinéraire cyclable ouvert aux piétons

Si quelques expressions questionnent l'opportunité de cet itinéraire, d'autre en revanche se félicitent de sa création. **(CA)** et souhaitent un itinéraire continu le long du tracé avec une séparation sécurisée entre l'itinéraire et le tramway.

Des avis positifs s'expriment sur l'accessibilité de l'itinéraire aux piétons, mais la cohabitation des usages suscite toutefois 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. Une personne demande une séparation sécurisée entre les piétons et les cycles, et plusieurs contributions demandent une interdiction d'accès aux deux-roues motorisés.

Des attentes sont exprimées concernant les articulations entre l'itinéraire cyclable régional et les pistes cyclables locales existantes ou à venir, notamment la ViaRhôna, de même pour des aménagements paysagers et des services de l'itinéraire.

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. Elle évoque le secteur existant Arandon-Crémieu sur lequel 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.

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.

Une contribution demande d'étendre la zone de chalandise vélo à 6 km **(CA ASSOCIATION VEILLE CITOYENNE)**

Insertion et enjeux locaux

La réutilisation d'une emprise désaffectée est perçue comme un point fort du projet, mais la capacité de l'emprise CFEL à accueillir une infrastructure tramway et un itinéraire cyclable, notamment au niveau des ouvrages d'art soulève des questionnements.

Des craintes portent 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 en matière de préservation des voies pour accéder aux exploitations a été observée. **(CA Ch Agriculture)**

Des craintes également sur d'éventuelles **expropriations** de riverains et d'impacts sur les espaces naturels et agricoles, notamment pour les parkings **(CA Ch Agriculture)**, et des attentes en termes de compensations.

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. (**Atelier participatif**)

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). (**Atelier participatif**)

Des inquiétudes sur l'**effet de coupure** généré par le projet et des interrogations sur les modalités d'intersection entre l'infrastructure et les routes, en termes de sécurité et d'aménagements routiers (notamment RD75 et RD517). Une contribution demande le maintien de traversées piétonnes pour éviter des détours et des discontinuités. Une autre demande la préservation de corridors pour la faune.

Des inquiétudes importantes quant à la préservation de la qualité de vie des riverains sont exprimées, en particulier en termes de bruit mais aussi de vibrations et d'éclairage. Quant à la valeur de leurs biens immobilier, plusieurs participants s'interrogent également sur la prise en charge de mesures tels que des murs anti-bruit, le remplacement d'huissieries, l'isolation extérieures des habitations et la réparation de fissures éventuelles sur les façades. (**Atelier Participatif**)

Le souhait de mesures environnementales, notamment sur les parkings : perméabilité, aménagements paysagers, etc. (**Webinaire acteurs associatifs**).

Des questionnements sur l'impact du projet sur les zones humides. (**Webinaire acteurs associatifs**)

Une contribution s'interroge sur la Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et propose des parkings en silo pour réduire les impacts en termes d'artificialisation.

Plusieurs avis font part d'attentes en matière de qualité de l'insertion paysagère de l'infrastructure.

Un avis demande des précisions sur d'éventuels besoins fonciers au-delà de l'emprise CFEL, pour garantir l'avenir. (**CA DROITS DU PIETONS et PARFER**)

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

S'agissant du calendrier, certaines personnes demandent davantage de clarté sur les prochains jalons de décision, en particulier sur la date de validation ou d'abandon du projet en fonction de la suite qui sera donnée, ainsi que sur les délais prévisionnels de lancement des marchés et les modalités de consultation qui suivraient une éventuelle validation.

Les délais de réalisation du projets sont jugés trop longs par certain.e.s participant.e.s.

Le coût d'investissement est questionné, certains le considérant déjà élevé, d'autres estimant qu'il est sous-évalué, et demandent alors une décomposition des principaux postes du budget (**CA CESER et PARFER**)

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) et des craintes quant à la soutenabilité financière du projet par les collectivités et l'impact du financement sur l'augmentation des impôts locaux.

Un avis juge le coût global du projet très élevé et fait une proposition alternative : le développement du covoiturage à travers la mise en place d'outils numériques, de parkings relais et de partenariats avec des parkings existants.

En matière de gouvernance, certains avis ont relevé que le projet constituait une opportunité inédite de coopération entre l'État et les collectivités locales (Région, Départements, communautés de communes) (**Atelier Participatif**), mais interrogent sur le rôle de chacun dans la gouvernance du projet, particulièrement sur l'implication de SYTRAL Mobilités, notamment au regard des enjeux d'articulation avec le réseau de transport existant

Des contributions interrogent l'impact des élections municipales de 2026 sur la réalisation du projet et sur la pérennité du projet en cas de changement de majorité régionale.

Concertation

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

Un projet attendu, présentant de nombreux atouts (*réunion de clôture*)

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, notamment l'emploi et le tourisme, les participant.e.s appelant à privilégier le recours aux entreprises et à la main-d'œuvre du territoire ;
- 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, et pourrait offrir une alternative à la desserte du pôle de St Exupéry sans utiliser le Rhônexpress jugé trop coûteux.

Des inquiétudes quant à sa réalisation effective (*réunion de clôture*)

Si cette phase de concertation a contribué à relancer la mobilisation du public et des associations, l'expérience des attermoissements du passé est encore très présente et fait naître des doutes sur la concrétisation du projet. Le manque de visibilité à ce stade sur la gestion des sujets connexes (trafics, stationnement, rabattements) accentue ces doutes. (CA PARFER)

La crainte des impacts, entraînant des oppositions au projet

Des personnes se sont exprimées contre le projet, mettant en avant les impacts environnementaux sur les zones humides (étangs de la Bessaye et de La Léchère), les nuisances pour les riverains (bruit et vibration) et plus généralement l'impact sur la qualité de vie des secteurs traversés (pression immobilière, évolution des prix et maintien du cadre de vie et de la tranquillité des habitants, notamment à Villemoirieu et Crémieu. (*verbatim à venir*)

Une prise de conscience de la réalité du projet

Plus la perspective du projet se rapproche, plus les personnes se mettent en situation d'intégrer ce nouveau moyen de transport dans la gestion de leurs déplacements s'ils sont utilisateurs potentiels du service. De la même manière, certains prennent conscience des changements que ce projet va entraîner dans leur environnement et craignent des bouleversements.

Une projection du public sur l'après mise en service

Cette prise de conscience va au-delà de l'horizon de la mise en service et les utilisateurs se projettent dans l'échéance suivante, celle où le succès de la fréquentation imposerait de passer à une étape supérieure de niveau de service, et ils posent alors toutes les questions qui sont liées (foncier supplémentaire pour les parkings et l'infrastructure ferrée, exploitation de la ligne nouvelle et des infrastructures tram partagées, capacité du matériel, etc.

Un foisonnement de propositions

Cette phase de concertation a relancé le travail des associations. A partir de leur connaissance du territoire et s'appuyant sur l'expérience acquise par leur engagement de longue date sur le projet, elles ont fait un grand nombre de propositions pratiques sur le projet lui-même, le service, et les équipements annexes (délai de réalisation réduit, traitement environnemental des parkings et installations d'ombrières, co-voiturage pour rejoindre les gares, tarification couplée avec le SYTRAL, gouvernance des liaisons transverses pour rabattements, suites de la concertation, etc.)

Le renforcement du rôle de la région

Si la région est présentée dans le dossier comme pilote d'un projet partenarial de tramway et de liaison cyclable, sa mise en avant dans le déroulement de cette concertation préalable lui confère aux yeux du public un rôle de pilote sur un périmètre étendu à tous les sujets connexes dont l'importance a été soulignée tout au long du déroulement de cette phase (trafics, rabattements tous modes sur les stations, aménagements périphériques, tarification) et sur lesquels le public a de fortes attentes.

L'attente de la suite de la concertation

L'étape de concertation préalable a été unanimement saluée et dans l'esprit du public et des associations elle a vocation à se prolonger dans les phases suivantes.

Évolution du projet résultant de la concertation

Le garant ne relève pas d'évolution significative du projet au cours de la concertation préalable. Notons cependant que le maître d'ouvrage a été à l'écoute tout au long de la concertation préalable et a inscrit une étape de restitution des premiers enseignements de la concertation dans le cadre de la réunion clôture. Le Conseil Régional a affiché d'une manière récurrente son ouverture aux propositions issues de cette phase de concertation préalable qui devraient faire l'objet d'études complémentaires.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

1/ Communiquer au plus tôt les résultats des études de stationnement et de circulation sur le périmètre du projet de liaison Lyon-Cremieu

L'impact du projet sur les circulations est l'une des principales préoccupations liées au projet de Tramway Lyon-Cremieu. Cette demande de précision porte donc sur la communication des résultats des études sur ce sujet qui n'étaient pas encore disponibles lors de la concertation préalable.

2/ Préciser les contributions directes ou indirectes du projet de tramway Lyon-Cremieu à la desserte du pôle de Saint Exupéry

Le projet Lyon-Cremieu ne présente pas d'option de raccordement au pôle de Saint-Exupéry. Ce sujet a été abordé à plusieurs reprises au cours de la concertation. Il s'agit d'étudier la possibilité d'un service direct Cremieu-St Exupéry ou les conditions de mise en place de correspondances en mode transport urbain.

3/ Rendre plus lisible la façon dont vont être coordonnées d'une part l'exploitation du tramway Lyon-Cremieu avec celle du tram T3, et d'autre part les tarifications des transports collectifs sur les mêmes périmètres.

4/ Montrer les liens entre prospective, projets d'infrastructures et développement urbain et économique actuel et à venir, en étant plus clair et précis sur les impacts fonciers qui en découlent, notamment pour l'avenir du projet de tramway Lyon-Cremieu.

Au cours de la concertation, des questionnements ont émergés sur la nécessité de préparer la phase suivante du projet Lyon-Cremieu dans le cadre de l'augmentation attendue de la fréquentation.

Si des éléments généraux sont apportés dans le dossier de concertation, la liaison Lyon-Cremieu étant présentée comme le maillon Est du futur Service Express Régional Métropolitain sur les documents de planification, il manque une vision plus fine des orientations en matière de développement urbain et de développement économique sur l'Est lyonnais (concernant notamment les vocations du territoire dans les décennies à venir et la mixité des fonctions urbaines et économiques).

5/ Apporter des réponses aux propositions de services complémentaires : tram fret et tram express

Au cours de la concertation, des questionnements ont émergés sur l'intérêt d'étendre l'usage de l'infrastructure à des services de fret, ou de mettre en place des services de tram express entre Cremieu et Lyon qui ne desserviraient que les stations principales.

Recommandations du garant pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

1/ Organiser un évènement public afin de présenter les enseignements tirés de la concertation préalable, les suites qui seront données aux propositions et besoins formulés par le public

Cette recommandation générale a pour objectif de rendre visible et explicite les orientations prises pour la poursuite (ou pas) du projet, autrement-dit de donner à voir ce que le Conseil Régional retient de la concertation préalable. Ainsi, si la décision est prise de poursuivre le projet, les éléments qui questionnent ou enrichissent certains choix (ainsi que les réponses qui y sont apportés) et les adaptations éventuelles du projet qui en découlent, seront à communiquer de manière explicite au public, comme base de travail collectif pour une nouvelle phase de concertation continue.

2/ Mettre en discussion les variantes possibles et associer autant que possible le public aux hypothèses des études de circulation et de stationnement

Les riverains, préoccupés des conséquences de l'arrivée du tramway sur les conditions de stationnement et de circulation tous modes confondus, ont fait valoir l'importance de prendre en compte leur point de vue en la matière. Sur la base des éléments issus des études de circulation et de stationnement, à communiquer au plus tôt dans le cadre de la concertation continue (cf. demande de précision n°1), cette recommandation vise donc à engager un dialogue pour travailler dans un cadre collectif les options possibles en prenant en compte au mieux les besoins des riverains.

3/ Prévoir dans le cadre d'une démarche de concertation continue un ou plusieurs ateliers portant sur l'insertion du projet dans l'espace public, notamment pour travailler l'insertion des voies cyclables et des cheminements piétons (besoin de voies efficaces et sécurisées), l'accessibilité, l'insertion environnementale et plus largement la prise en compte des besoins des riverains.

Il s'agit ici de favoriser la recherche du bon équilibre dans les scénarios d'insertion du tramway, la concertation ayant fait ressortir des problématiques spécifiques selon les secteurs. Pour avancer dans ces réflexions, une approche la plus concrète que possible est à rechercher, en mêlant par exemple approche terrain et échanges/coproduction en atelier.

4/ Capitaliser et valoriser l'expérience et les enseignements des démarches en cours sur les questions de l'accessibilité

La concertation a permis de mettre l'accent sur les besoins des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, et en particulier au niveau des stations. Le Conseil Régional mène une démarche de dialogue sur cette thématique, en lien avec divers projets. La proposition est ici de valoriser ces apports en lien avec les associations qui travaillent sur ce sujet. Il s'agit tout à la fois de bien cerner les besoins à prendre en compte et définir les aménagements les plus adaptés et efficaces (en fonction de divers retours d'expérience).

5/ Approfondir les besoins des usagers pour définir un maillage de proximité via le réseau de bus et le réseau des pistes cyclables et apporter dès que possible les éléments permettant de travailler en concertation la restructuration et la réorganisation de ce réseau :

Avec l'arrivée du tram Lyon-Cremieu, un des sujets récurrents des usagers des transports en commun est la question du devenir de la desserte de proximité aujourd'hui assurée par plusieurs lignes de bus. Dans la perspective de la restructuration du réseau de surface, une attention particulière doit être portée à la prise en compte de la diversité des usages pour apporter des réponses les plus en phase avec les besoins des usagers et usagères. La recommandation est donc ici de les associer autant que possible à cette réflexion, en engageant par exemple une démarche d'enquête de terrain et un travail collectif d'approfondissement.

6/ Dans le cadre de la concertation continue, travailler l'insertion du tramway, des stations et des parkings, en lien avec les projets d'aménagements des communes pour intégrer les attentes et besoins spécifiques liés à la végétalisation, à l'ombrage, au mobilier urbain (bancs, ...).

La proposition ici est donc de mettre en place des espaces de concertation dédiés en lien avec ces projets d'aménagements (et donc en partenariat avec les acteurs concernés au niveau des communes) pour travailler simultanément avec les habitants.e.s les projets d'aménagement et l'insertion du tramway. L'enjeu est de favoriser à la fois une cohérence d'aménagement et l'articulation avec les attentes locales.

7/ Reprendre les propositions et arguments issus de la concertation préalable et affiner les choix d'implantation des stations dans le cadre de la concertation continue

Le choix d'implantation des stations a souvent été discuté dans le cadre de la concertation préalable, diverses propositions alternatives étant ressorties des échanges. Au-delà des comptes-rendus des rencontres de la concertation préalable, il semble important de donner à voir ces différentes propositions, les argumentaires associés et les options nouvelles envisagées si tel est le cas. La proposition est donc que la concertation continue puisse permettre d'affiner le choix et les arbitrages possibles dans le cadre d'atelier(s) dédié(s) en fonction des secteurs.

8/ Anticiper les phases chantiers, mieux communiquer en amont sur les travaux et contraintes à venir tout en maintenant le dialogue avec les différents acteurs

La phase chantier est de fait une période de perturbations importante. Si le sujet n'a pas été abordé au cours de cette phase de concertation préalable, la recommandation vise à anticiper ces sujets et insiste également sur un besoin d'information important tout au long des travaux.

Liste des annexes

- Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant
- Annexe 2 : fiche de mission du garant
- Annexes 3 note de préconisations du garant

Annexe 1 Tableau des demandes de précisions et recommandations du garant

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations 13/02/26	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1/ Communiquer au plus tôt les résultats des études de stationnement et de circulation sur le périmètre du projet de liaison Lyon-Cremieu :			
2/ Préciser les contributions directes ou indirectes du projet de tramway Lyon-Cremieu à la desserte du pôle de Saint Exupéry			
3/ Rendre plus lisible la façon dont vont être coordonnées d'une part l'exploitation du tramway Lyon-Cremieu avec celle du tram T3, et d'autre part les tarifications des transports collectifs sur les mêmes périmètres.			
4/ Montrer les liens entre prospective, développement urbain et économique actuel et à venir et projets d'infrastructures, en étant plus clair et précis sur les impacts fonciers qui en découlent notamment pour le devenir du projet de tramway Lyon-Cremieu.			
5/ Apporter des réponses aux propositions de services complémentaires : tram fret et tram express			

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
1/ Organiser un évènement public afin de présenter les enseignements tirés de la concertation préalable, les suites qui seront données aux propositions et besoins formulés par le public			
2/ Mettre en discussion les variantes possibles et associer autant que possible le public aux hypothèses des études de circulation et de stationnement			
3/ Prévoir dans le cadre d'une démarche de concertation continue un ou plusieurs ateliers portant sur l'insertion du projet dans l'espace public, notamment pour travailler l'insertion des voies cyclables et des cheminements piétons (besoin de voies efficaces et sécurisées), l'accessibilité, l'insertion environnementale et plus largement la prise en compte des besoins des riverains.			
4/ Capitaliser et valoriser l'expérience et les enseignements des démarches en cours sur les questions de l'accessibilité			
5/ Approfondir les besoins des usagers pour définir un maillage de proximité via le réseau de bus et le réseau des pistes cyclables et apporter dès que possible les éléments permettant de travailler en concertation la restructuration et la réorganisation de ce réseau :			
6/ Dans le cadre de la concertation continue, travailler l'insertion du tramway, des stations et des parkings, en lien avec les projets d'aménagements des communes pour intégrer les attentes et besoins spécifiques liés à la végétalisation, à l'ombrage, au mobilier urbain (bancs, ...)			
7/ Reprendre les propositions et argumentaires issus de la concertation préalable et affiner les choix d'implantation des stations dans le cadre de la concertation continue			
8/ Anticiper les phases chantiers, mieux communiquer en amont sur les travaux et contraintes à venir tout en continuant le dialogue avec les différents acteurs			

Annexe 2



Paris, le 9 octobre 2025

Monsieur,

Lors de la séance plénière du 1er octobre 2025, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné garant du processus de concertation préalable pour le projet de liaison entre Crémieu et Meyzieu (tramway et itinéraire cyclable) (38-69).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a sollicité la CNDP, de manière volontaire, pour la désignation d'un garant pour la concertation préalable sur l'ensemble du projet de liaison entre Crémieu et Meyzieu comportant la création d'un tramway et d'un itinéraire cyclable.

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16. ».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

2 - Enjeux généraux de la concertation préalable

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations du garant et leur prise en compte ou non par le MO doivent être rendues publiques.

J'appelle votre attention sur le fait que le maître d'ouvrage, avant de solliciter la désignation d'un garant par la CNDP pour garantir la concertation préalable, avait déjà arrêté des modalités de concertation et en avait fait la publicité.

Cependant, votre rôle n'est pas réduit à l'observation du dispositif de concertation. **Vous prescrivez des modalités de la concertation (information et participation du public) :** charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre d'une diversité d'acteurs et d'actrices concerné.e.s afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation. La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie matérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concernés par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et des espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. **Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.**

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantisiez la concertation, je souhaite que la concertation du grand public réponde aux questions suivantes et prenne en compte notamment les problématiques suivantes :

- à quels besoins ce projet répond-t-il ? Quelles sont les alternatives possibles ?

Pour permettre au public de débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux, conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, le MO devra présenter des alternatives autres que la présentation d'un seul projet ;

- remettre en perspective la stratégie globale de développement des transports en commun à l'Est de la métropole étant précisé que la concertation préalable concernant le projet de [tramway T8](#) dans l'Est de la métropole de Lyon, sous maîtrise d'ouvrage du SYTRAL, est encore en cours et qu'elle s'achèvera le 10 octobre 2025 ;

- tirer les enseignements des précédentes concertations menées sous l'égide de garant.e.s de la CNDP sur le territoire sur ce type de projet, notamment au regard des précisions attendues par le public concernant les impacts réels sur les plans de circulation et de stationnement dans les différents secteurs desservis et sur les impacts à prévoir pendant la phase travaux.

Je vous alerte sur le calendrier particulièrement court dédié à la concertation tel qu'il a été délibéré par le MO. Je vous demande de faire des préconisations précises en prévoyant une durée de concertation conforme aux standards de la CNDP, c'est-à-dire, n'étant pas inférieure à 6 semaines, et de proposer la méthodologie de concertation la plus appropriée pour informer et recueillir le point de vue du public y compris des publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés et vérifier que tout est mis en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat.

Enfin, vous veillerez à rappeler au MO les recommandations sur les précautions à prendre concernant le droit à l'information et à la participation du public au regard de la période de réserve électorale et pré-électorale, telles qu'elles ont été rappelées par la [décision n°2025/47/PERIODE DE RESERVE ELECTORALE du 5 mars 2025 relative au droit à l'information et à la participation du public en période électorale et préélectorale](#) et dont certaines ont vocation à s'appliquer depuis le mois de septembre 2025.

3- Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures

concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan

est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette **procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.**

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Marc PAPINUTTI

Concertation préalable LIAISON LYON-CREMIEU

Note du garant N°1 du 8 octobre 2025

Organisation de l'information des publics et des modalités de la concertation

Les modalités de l'information et de participation des publics sont à arrêter en fonction des périmètres à prendre en compte et des publics visés.

3 périmètres sont identifiés :

1. « Périmètre rapproché », là où se situent les infrastructures du projet.
2. « Périmètre de projet », de Lyon à Crémieu
3. « Périmètre éloigné », correspondant à la zone de chalandise du projet, comprenant tous les secteurs géographiques d'où les passagers sont susceptibles de venir, par eux-mêmes ou avec des moyens de rabattement de type transport collectif

Outre bien sur le grand public et le secteur associatif (environnement, transport) les publics spécifiques à prendre en compte sur ce projet :

- Le monde économique
- Les jeunes (scolaires/étudiants)
- Les personnes à mobilité réduite,
- Les instances qui débattent du développement (Conseils de développement)
- Les partenaires sociaux
- Les associations « modes doux »

Les modalités doivent donc être adaptées à ces publics

Cette concertation doit débattre d'abord de l'opportunité du projet, des alternatives et de l'option « zéro ». Le dossier support de la concertation devra être construit pour répondre à ces objectifs et donc de ce que le projet apporte au public et par voie de conséquence aux territoires.

Les formulations à utiliser devront mettre en évidence ce stade de la concertation préalable, en laissant les champs ouverts au débat, et que la décision de réalisation (ne) sera prise (qu'à) l'issue de la concertation.

Le calendrier prévu est globalement très court tant dans la préparation que dans le déroulé de la concertation. Un allongement permettrait de sécuriser l'ensemble de la procédure en ex 3

