



# La Région

Auvergne-Rhône-Alpes



## DOSSIER DES ENSEIGNEMENTS ET DES ENGAGEMENTS DE LA RÉGION

AVRIL 2026

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

DU 12 NOVEMBRE 2025  
AU 14 JANVIER 2026

# Sommaire

<b>Préambule</b>	<b>3</b>
Objet du document	3
Ce qu'il faut retenir de la concertation préalable	4
Le projet en bref	6
<b>1. Le déroulement de la concertation préalable</b>	<b>8</b>
A. Cadre de la concertation préalable	9
B. Modalités d'annonce et d'information	11
C. Modalités de dialogue et d'expression du public	16
D. Chiffres de la participation	22
<b>2. L'analyse des contributions par la Région</b>	<b>23</b>
A. Opportunité du projet	25
B. Tramway : service et infrastructure	31
C. Stations et accès	41
D. Itinéraire cyclable régional ouvert aux piétons	51
E. Insertion du projet et prise en compte des enjeux locaux	55
F. Calendrier, gouvernance, financement	68
G. Dispositif de concertation préalable	73
<b>3. Les enseignements et les engagements de la Région Auvergne-Rhône-Alpes</b>	<b>76</b>
A. Enseignements	78
B. Décision de poursuivre et engagements pour la poursuite du projet	82
C. Réponses aux demandes de précisions et recommandations du garant	84



©Charles Pietri

# Préambule

## Objet du document

Ce document expose les **conclusions que la Région Auvergne-Rhône-Alpes** – maître d’ouvrage au titre de sa compétence d’Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale sur l’ensemble du linéaire – **tire de la concertation préalable** relative au projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu (Tramway et itinéraire cyclable) qui s’est tenue du 12 novembre 2025 au 14 janvier 2026 inclus. Le document revient d’abord sur le déroulement de la concertation préalable (partie 1) et propose une analyse des contributions du public (partie 2). Les enseignements du maître d’ouvrage tirés des échanges sont ensuite présentés, ainsi que les décisions et engagements pris par la Région quant à la suite du projet, accompagnés des réponses aux demandes de précisions et recommandations du garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (partie 3).

**Ce document est rendu public et sera annexé au dossier d’enquête publique.**

## Ce qu'il faut retenir de la concertation préalable

La concertation préalable s'est tenue du 12 novembre 2025 au 14 janvier 2026 inclus. Souhaitée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, elle s'est déroulée sous l'égide d'un garant désigné par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), Monsieur Denis Cuvillier, dans les conditions définies par le code de l'environnement.

La concertation préalable a permis d'associer un public élargi : les habitants et futurs usagers, les riverains, les jeunes du territoire, les collectivités, ainsi que les acteurs économiques, sociaux, agricoles et les associations (environnement, mobilité, citoyenneté...). Cela a été rendu possible grâce à la mise à disposition de **divers supports d'information**, à l'organisation de **14 rencontres** et la mise en place d'un **large dispositif de participation écrite**.

Au total, **18 000 personnes** ont visité l'espace numérique, **2 900 personnes** ont consulté le dossier de concertation, **1 150 participants** ont pris part aux rencontres et **280 contributions écrites** ont été recueillies, témoignant de l'intérêt fort porté au projet.

Les échanges menés durant la concertation préalable ont permis de tirer les enseignements suivants :



### 1. Un projet fortement attendu qui bénéficie d'une large adhésion

La concertation préalable montre un large **soutien au projet**, perçu comme attendu et bénéfique pour les déplacements, la réduction de la congestion, le désenclavement de la partie nord du Nord Isère, la transition écologique et l'attractivité du territoire.

Elle a également mis en évidence que les **effets socio-économiques et environnementaux du projet sont perçus comme une opportunité pour certains et une inquiétude pour d'autres**, avec une **demande de planification maîtrisée du développement**.



### 2. Un tracé et un mode tramway confortés avec de fortes attentes et des points d'attention concernant la tarification, l'offre et l'exploitation

La concertation préalable confirme une **large adhésion au tramway direct Crémieu-Lyon et au tracé sur l'emprise désaffectée du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL)**, avec toutefois quelques **propositions alternatives**. L'offre de desserte et de services, et les équipements apparaissent globalement adaptés, avec une **attente forte sur la tarification**. Des **points de vigilance** persistent : capacité limitée de la voie unique entre Crémieu et Meyzieu, insertion de la nouvelle ligne entre Meyzieu et Lyon, et politique d'arrêt (omnibus ou express) sur ce tronçon métropolitain.



### 3. Des échanges constructifs et riches sur les 6 nouvelles stations et leurs accès

La **localisation et le nombre de stations sont globalement bien accueillis**, avec toutefois **quelques propositions d'ajustement ou d'ajout d'arrêts**. Tous les acteurs convergent sur un **enjeu central d'intermodalité** : assurer des accès multimodaux performants aux stations, via des rabattements-diffusions automobiles maîtrisés, des cheminements piétons et cyclables sécurisés, et une bonne connexion avec les réseaux locaux de bus et cars.



#### 4. L'itinéraire cyclable ouvert aux piétons : une composante appréciée mais à préciser

Le projet d'itinéraire le long de la ligne de tramway bénéficie d'un **large soutien**, perçu comme un **complément important**. Les participants attendent notamment des aménagements sécurisés, réservés exclusivement aux mobilités actives (sans deux-roues motorisés), ainsi qu'un revêtement adapté pour assurer confort et qualité d'usage.



#### 5. De nombreuses préoccupations et exigences quant à l'intégration du projet dans le territoire

Les riverains expriment de **fortes inquiétudes sur les nuisances potentielles** liées à leur proximité avec l'infrastructure de transport et attendent des mesures fortes de protection voire d'indemnisation. Les **impacts fonciers, environnementaux et agricoles suscitent également des préoccupations**. Des mesures de réduction, d'évitement et de compensation environnementales, ainsi que des mesures (voire des indemnisations) agricoles, sont demandées.

Les **enjeux de sécurité et de gestion des flux** (routiers, transports en commun, cyclables, piétons, agricoles) sont également centraux.

Globalement, les participants demandent une **insertion du projet très respectueuse du territoire**.



#### 6. Des interrogations sur les conditions de mises en œuvre du projet

Les participants jugent la **mise en service trop lointaine** et expriment des **doutes sur le respect du calendrier**. Ils interrogent également le **périmètre du coût du projet** sous maîtrise d'ouvrage de la Région et sa **soutenabilité financière**, ainsi que **l'articulation avec les opérations connexes** sous maîtrise d'ouvrage d'autres collectivités (routes d'accès...). Enfin, malgré un **partenariat globalement salué**, l'articulation entre la Région et ses partenaires nécessite encore des clarifications pour garantir un pilotage cohérent et une réalisation effective du projet.



#### 7. Une concertation préalable utile au projet, à poursuivre et approfondir

La concertation préalable menée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes visait à recueillir l'avis du public sur l'opportunité du projet et à l'associer à son élaboration.

La diversité des outils mis à disposition et les différents formats de rencontres proposés se sont révélés pertinents et fructueux : la démarche a **fortement mobilisé** et a permis de **conforter l'intérêt du projet de l'enrichir grâce aux contributions du public**. Elle a également instauré un **dialogue constructif avec les parties prenantes**, qui souhaitent voir cette dynamique se poursuivre lors des prochaines étapes.

## Le projet en bref

Afin de répondre aux besoins croissants en matière de mobilité et aux enjeux environnementaux dans le Nord Isère, plus précisément sur le bassin de vie « Pont-de-Chéry – Crémieu », **la Région Auvergne-Rhône-Alpes conduit un projet de liaison décarbonée** qui reliera ce bassin de vie à l'agglomération lyonnaise à l'horizon 2032. Ce bassin de vie (environ 50 000 habitants), en dehors du ressort territorial de SYTRAL Mobilités (qui ne peut donc organiser un service de transport public en dehors du territoire du Rhône), est dépourvu d'axe TER pour le relier à l'agglomération lyonnaise et en forte croissance et développement. Le bassin est par ailleurs touché par une forte congestion routière (affectant également les cars interurbains de la Région). À caractéristiques démographiques et économiques comparables, ce bassin de vie est le seul autour de Lyon sans axe régional de transport collectif structurant.

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

**6 nouvelles stations** avec des services et aménagements multimodaux seront mis en place pour desservir le bassin, et se connecter aux territoires alentours.

Un **itinéraire cyclable ouvert aux piétons** sera aussi aménagé le long de la ligne de tramway pour relier les itinéraires existants à l'Est de Crémieu et à l'Ouest de Meyzieu.



1 tramway tous les **1/4h**  
en heure de pointe



**Moins d'1h** de trajet  
pour relier Crémieu à  
Lyon en **tramway**



**6**  
nouvelles  
stations de  
tramway

**1h10** de trajet  
pour relier Crémieu  
à Meyzieu  
à **vélo**



**17 km**

d'infrastructure nouvelle  
de tramway et d'itinéraire  
cyclable entre Crémieu  
et Meyzieu



**250 M€**  
investis



**2032**

horizon de mise  
en service



**1.**

# **Le déroulement de la concertation préalable**



## A. Cadre de la concertation préalable

### Le cadre réglementaire

Par délibération en date du 27 juin 2025, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a décidé d'organiser une concertation préalable relative au projet de liaison Crémieu - Lyon par Meyzieu dans les conditions des articles L121-16 et L121-16-1 du code de l'environnement. Elle en a informé la **Commission Nationale du Débat Public** (CNDP) le 25 juillet 2025 et a fait publier un avis d'information au public dans les annonces légales des Echos, le 29 juillet 2025, du Progrès et du Dauphiné Libéré, le 30 juillet 2025. La Région Auvergne-Rhône-Alpes a ensuite sollicité la CNDP afin qu'un **garant** soit désigné pour l'accompagner pour cette concertation préalable. **Monsieur Denis Cuvillier** a été désigné par la CNDP le 1<sup>er</sup> octobre 2025.

La concertation préalable s'est ainsi tenue du **12 novembre au 14 janvier 2026** inclus.



Le garant a veillé au bon déroulement de la concertation préalable. Il a formulé des recommandations sur les modalités d'information et de participation du public et a accompagné la Région dans la structuration du dossier de concertation, le respect des principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude de l'information. Tout au long du processus, le garant s'est assuré que la concertation préalable permettait d'informer et de recueillir les contributions de l'ensemble des publics concernés, y compris les publics les plus éloignés de la participation, et a facilité le dialogue entre les différents acteurs, sans se prononcer sur le fond du projet.

À l'issue de la concertation préalable, le garant a établi un **bilan** de l'ensemble des avis et arguments exprimés. Ce bilan a été rendu public le 13 février 2026 et est consultable sur l'espace numérique du projet : [expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon](https://expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon) et sur le site internet de la CNDP : [www.debatpublic.fr/liaison-cremieu-meyzieu-ligne-de-tramway-et-itinerai-cyclable-38-69-8293](http://www.debatpublic.fr/liaison-cremieu-meyzieu-ligne-de-tramway-et-itinerai-cyclable-38-69-8293)

### La place de la concertation préalable dans le déroulement du projet

La concertation préalable sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, s'est tenue à la **suite des études préalables** qui se sont achevées mi-2025 et ont permis d'évaluer l'opportunité, puis de vérifier la faisabilité du projet. À l'issue de cette concertation préalable, suite à la **décision de poursuivre de projet**, des **études de conception** ainsi que de nouvelles **phases réglementaires** interviendront pour nourrir davantage le projet. A terme, une nouvelle phase de consultation du public sera organisée, dans le cadre d'une **enquête publique**, avant le **démarrage des travaux**, sous réserve d'obtention des autorisations.

## Le périmètre de la concertation préalable

La concertation préalable relative au projet et à l'initiative de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, a porté sur **l'ensemble du projet** notamment son **opportunité**, le tracé du tramway, les stations et accès (dont les parkings), le site de maintenance, l'itinéraire cyclable.

Deux périmètres distincts ont été retenus pour la diffusion des outils d'information :

- > **Le périmètre restreint** - les documents d'information sur le projet et sur la concertation préalable ont été diffusés dans ce périmètre. Il comprend les 14 communes traversées par le projet de liaison : Crémieu, Villemoirieu, Saint-Romain-de-Jalionas, Tignieu-Jamezieu, Pont-de-Chéruy, Charvieu-Chavagneux, Janneyrias, Pusignan, Jonage et Meyzieu, Décines-Charpieu, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Lyon.
- > **Le périmètre élargi** - pour une information numérique, via le kit de communication. Il correspond aux communes situées dans l'aire de chalandise du tramway (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) :
  - Dans le département de l'Isère : Chavanoz, Moras, Annoisin-Chatelans, Chamagnieu, Chozeau, Dizimieu, Hières-sur-Amby, Leyrieu, Panossas, Saint-Hilaire-de-Brens, Siccieu-Saint-Julien-et-Carisieu, Trept, Vernas, Veyssilieu ou encore Villette-d'Anthon, Anthon et Satolas-et-Bonce.
  - Dans le département du Rhône et sur le territoire de la Métropole de Lyon : Jons, Colombier-Saugnieu, Décines-Charpieu, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne et Lyon.
  - Dans le département de l'Ain : Loyettes, Saint-Vulbas, Balan et Niévroz.

## Les objectifs de la concertation préalable

La concertation préalable a eu pour objet **d'associer les publics à un stade amont**, après un premier travail conduit avec les élus locaux sur la base des études préalables, et avant le lancement des études de conception. Cette démarche visait à permettre une **meilleure prise en compte des attentes et des enjeux locaux**.

Plus précisément, les objectifs de cette concertation préalable ont été les suivants :

- > Donner au public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet ;
- > Consulter le public sur **l'opportunité** du projet ;
- > Écouter, échanger et recueillir les avis, questions et propositions de chacun sur le projet ;
- > Intégrer, le cas échéant, les contributions susceptibles d'améliorer le projet.



## B. Modalités d'annonce et d'information

### L'annonce de la concertation préalable



Conformément aux articles L.121-16 et R.121-19 du code de l'environnement, la concertation préalable a fait l'objet d'une **communication légale** :

- > **Par voie d'affichage** : l'avis de concertation préalable a été affiché quinze jours avant le démarrage de la concertation et pendant toute sa durée sur les panneaux d'affichage des collectivités suivantes : Hôtel de Région à Lyon, Siège de la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné, Siège de la Communauté de Communes de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné, Siège de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, Siège de la Métropole de Lyon, Mairie de Crémieu, Mairie de Villemoirieu, Mairie de Saint-

Romain-de-Jalionas, Mairie de Tignieu-Jamezieu, Mairie de Pont-de-Chérury, Mairie de Charvieu-Chavagneux, Mairie de Janneyrias, Mairie de Pusignan, Mairie de Jonage, Mairie de Meyzieu, Mairie de Décines-Charpieu, Mairie de Vaulx-en-Velin, Mairie de Villeurbanne, Mairie de Lyon 3<sup>ème</sup> arrondissement.

- > **Par voie presse** : l'avis de concertation préalable a été publié dans Le Progrès et Les Balcons du Dauphiné le 27 octobre 2025.
- > **Par voie électronique** : l'avis de concertation préalable a également été publié sur le site internet de la Région le 23 octobre 2025 : [Liaison Crémieu-Lyon : avis de concertation | Région Auvergne-Rhône-Alpes](#) et sur l'espace numérique de la concertation le 27 octobre 2025 : [Médiathèque | Liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu | Expression Auvergne-Rhône-Alpes](#)
- > Un **communiqué de presse** annonçant l'ouverture de la concertation préalable sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu a également été diffusé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

## Les médias ayant relayé la concertation préalable

Plus largement, 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 Le Dauphiné Libéré 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

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

*BFM TV Lyon ainsi que France 3 Auvergne-Rhône-Alpes* ont tous deux relayé les principales informations de la réunion publique du 24/11/2025.

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 préalable ont en effet assuré une diffusion multicanale de l'information :

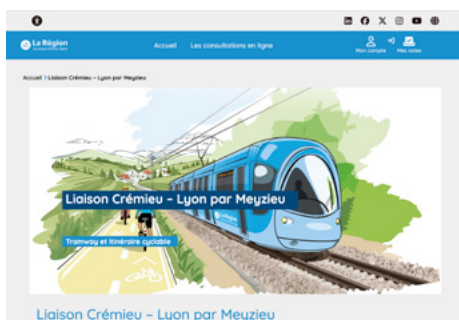
- > **Communauté de communes des Balcons du Dauphiné** : les espaces France Services de Morestel et de Villemoirieu, le site internet de la communauté de communes, l'application Panneau Pocket et le compte Facebook de la collectivité.
- > **Crémieu** : le site internet de la ville, l'application Panneau Pocket, la page Facebook municipale, les panneaux lumineux et panneaux d'affichage.
- > **Villemoirieu** : le site internet officiel de la ville, son compte Facebook et l'application Panneau Pocket.
- > **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, boîtage toutes boîtes 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 Lyon Crémieu PARFER** : la page Facebook de l'association.
- > **Association Villemoirieu Demain** : la page Facebook et site internet de l'association.
- > Le site internet **notre-territoire.com**.

## Les modalités d'information mises à disposition du public

Les modalités d'information mises à disposition du public ont reposé sur un **dispositif diversifié**, combinant supports numériques et documents papiers, afin de garantir une information accessible, complète et compréhensible par le plus grand nombre.



- > Un **espace numérique dédié au projet** a été mis en ligne ; il a permis au public d'accéder à l'ensemble des documents d'information relatifs au projet, au calendrier des temps d'échange et de concertation, ainsi qu'à une vidéo de présentation visant à faciliter la compréhension des enjeux et des principales caractéristiques du projet et de la concertation préalable. Il est accessible au lien suivant : [expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon](https://expression.auvergnerhonealpes.fr/dialog/cremieu-lyon)

**EN CHIFFRES**  
**18 000** visiteurs uniques ont consulté l'espace numérique.



- > Des **affiches communicantes** ont été distribuées pour annoncer les dates des rencontres et les modalités d'information et de contribution à la concertation préalable dans :

- **Les collectivités** : Siège de la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné, Siège de la Communauté de Communes de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné, Siège de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais, Siège de la Métropole de Lyon, Mairie de Crémieu, Mairie de Villemoirieu, Mairie de Saint-Romain-de-Jalionas, Mairie de Tignieu-Jamezieu, Mairie de Pont-de-Chéruy, Mairie de Charvieu-Chavagneux, Mairie de Janneyrias, Mairie de Pusignan, Mairie de Jonage, Mairie de Meyzieu, Mairie de Décines-Charpieu, Mairie de Vaulx-en-Velin, Mairie de Villeurbanne, Mairie de Lyon 3<sup>ème</sup> arrondissement.

**EN CHIFFRES**  
**350** affiches ont été diffusées

- **Les commerces** : à Crémieu, Villemoirieu, Saint-Romain-de-Jalionas, Tignieu-Jamezieu, Pont-de-Chéruy, Charvieu-Chavagneux, Janneyrias, Pusignan.

**EN CHIFFRES**  
**100** affiches ont été diffusées



- > En complément, un **dossier de concertation** détaillant le projet soumis à concertation préalable a été élaboré. Ce support de 64 pages, présentait l'ensemble des informations disponibles, en l'état actuel des études concernant le projet de liaison Lyon – Crémieu par Meyzieu : la concertation préalable et ses modalités, les raisons qui motivent la création d'une nouvelle liaison entre Crémieu et Lyon via Meyzieu, le projet soumis à la concertation préalable, les alternatives au projet, les éléments de planification et de financement du projet, les acteurs impliqués et les étapes à venir après la clôture de la concertation préalable. Ce dossier a été rendu accessible en ligne dès le 28 octobre 2025 et mis à disposition du public dans différents lieux (voir carte page 15) et lors des rencontres de la concertation préalable.

**EN CHIFFRES**  
**200** dossiers ont été imprimés et mis à disposition du public. En version numérique : le dossier de concertation a été consulté par **2 900** visiteurs uniques et téléchargé par **900** personnes.

- Un **dépliant de présentation synthétique** a été diffusé afin de permettre une appropriation rapide des informations essentielles du projet, en particulier pour les publics les plus éloignés des supports numériques.

**EN CHIFFRES**

**13 500** dépliant ont été imprimés : **9 000** ont été diffusés dans les commerces, mairies et communautés de communes et **4 500** exemplaires ont été distribués lors des rencontres de la concertation préalable.

**Du 12 novembre 2025 au 14 janvier 2026, participez à la concertation !**

La concertation préalable du projet de liaison Crémieu - Lyon par Meyzieu, impliquant la Région Auvergne-Rhône-Alpes, vise à associer le public à l'élaboration du projet afin de répondre au mieux aux attentes et enjeux locaux.

**RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE**  
 LUNDI 24 NOVEMBRE 2025  
 19H À 21H - Salle des fêtes de Crémieu

**RENCONTRES DE PROXIMITÉ**  
 MERCREDI 19 NOVEMBRE 2025  
 18H À 19H - Stade de rugby de Puilgnan

**ATELIER DE CONCERTATION**  
 MARDI 18 DÉCEMBRE 2025  
 14H À 18H - Mairie de Charvieu-Chavagneux

**RENCONTRES DE PROXIMITÉ**  
 MERCREDI 19 NOVEMBRE 2025  
 18H À 19H - Stades Bouillottes de Janneyrias

**RENCONTRES DE PROXIMITÉ**  
 MARDI 9 DÉCEMBRE 2025  
 18H À 19H - Centre commercial Leclerc de Tignieu-Jamezieu

**RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE**  
 LUNDI 12 JANVIER 2026  
 19H À 21H - Mairie de Crémieu

**Informez-vous et participez en ligne**  
[expression.auvergne-rhone-alpes.fr](https://expression.auvergne-rhone-alpes.fr)

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

**DU 12 NOVEMBRE 2025 AU 14 JANVIER 2026**

**Les objectifs**

- Améliorer l'accessibilité du bassin et ses connexions aux territoires alentours
- Offrir une alternative efficace à la voiture et décongestionner les routes
- Accompagner la croissance démographique et le développement économique
- Répondre aux enjeux environnementaux

**Le projet**

Vers Lyon, par l'infrastructure existante

6 nouvelles stations

17 km d'infrastructure nouvelle

250 sec de mise en service

2032 horizon de mise en service

1h10 de trajet pour aller de Crémieu à Lyon en tramway

6 nouvelles stations de tramway

17 km d'infrastructure nouvelle de tramway et itinéraire cyclable

250 sec de mise en service

2032 horizon de mise en service

- Enfin, une **exposition** composée de 3 panneaux a été réalisée afin de délivrer une information concise et facile d'accès au public. Elle a été installée dans plusieurs mairies du périmètre ainsi que lors de chaque rencontre de concertation préalable.

**EN CHIFFRES**

**10** jeux de **3** panneaux d'information chacun ont été livrés dans les **10** mairies de communes suivantes : Crémieu, Villemoirieu, Saint-Romain-de-Jalionas, Tignieu-Jamezieu, Pont-de-Chéry, Charvieu-Chavagneux, Janneyrias, Pusignan, Jonage et Meyzieu. **1** jeu « mobile » de **3** kakémons accompagnait chacune des rencontres de concertation préalable.

**Le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu**

Le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu vise à faciliter les déplacements du quotidien des habitants avec :

- Une ligne de tramway
- 6 nouvelles stations, des services et aménagements multimodaux
- Un itinéraire cyclable

**Les objectifs**

- Améliorer l'accessibilité du bassin et les connexions aux territoires alentours
- Offrir une alternative efficace à la voiture et décongestionner les routes
- Accompagner la croissance démographique et le développement économique
- Répondre aux enjeux environnementaux

**1h10** de trajet pour aller de Crémieu à Lyon en tramway

**6** nouvelles stations de tramway

**17 km** d'infrastructure nouvelle de tramway et d'itinéraire cyclable

**250 sec** de mise en service

**2032** horizon de mise en service

**La mise en œuvre du projet**

**Le calendrier**

2020-2025	2026-2029	2030-2032
Études préalables	Études de conception	Réalisation des travaux et ouverture commerciale
Concertation préalable	Enquête publique	Dialogue territorial

**Le projet s'inscrit dans les cadres suivants :**

- La stratégie « Mobilités positives Cap sur 2035 » du Département de l'Ain
- Le futur Service Express Régional Métropolitain (SER) lancé par la Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Le Contrat de Plan État-Région (CPER) Mobilité

**Les acteurs du projet**

Un projet partenarial, piloté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, maître d'ouvrage.

Avec l'appui financier technique et technique de l'État, des Départements de l'Ain et du Rhône, de SYTRAL Mobilités en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes du Fort Lyonnais, de la communauté de communes Balmuccia Dauphinoise.

Et la soutien de l'ensemble 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 (SMTML) et du Département de l'Ain.

**Participez à la concertation du 12 novembre 2025 au 14 janvier 2026**

**S'informer et contribuer**

- Consulter l'espace numérique et déposer un avis ou poser une question : [expression.auvergne-rhone-alpes.fr/dialog/cremieu-lyon](https://expression.auvergne-rhone-alpes.fr/dialog/cremieu-lyon)
- Lire le dossier de concertation, disponible en ligne et dans les lieux de la concertation
- Donner un avis sur les registres, disponibles dans les lieux de concertation, via l'adresse mail ou l'adresse postale

**Participer aux rencontres publiques**

**RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE**  
 LUNDI 24 NOVEMBRE 2025 DE 19H À 21H  
 Salle des fêtes de Crémieu

**ATELIER DE CONCERTATION**  
 MARDI 18 DÉCEMBRE 2025 DE 14H À 18H  
 Mairie de Charvieu-Chavagneux

**RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE**  
 LUNDI 12 JANVIER 2026 DE 19H À 21H  
 Mairie de Crémieu

**RENCONTRES DE PROXIMITÉ**

MERCREDI 19 NOVEMBRE 2025 DE 18H À 19H - Stade de rugby de Puilgnan

MERCREDI 19 NOVEMBRE 2025 DE 18H À 19H - Stades Bouillottes de Janneyrias

MARDI 9 DÉCEMBRE 2025 DE 18H À 19H - Centre commercial Leclerc de Tignieu-Jamezieu

Les lieux où consulter le dossier et déposer un avis dans un registre, aux heures d'ouverture de l'accueil au public :

The map shows a route from Lyon in the west to Arandon-Passins in the east. A dashed blue line indicates the proposed route, and a solid blue line shows a specific path through the region. Municipalities highlighted in yellow include Lyon, Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Meyzieu, Jonage, Décines-Charpieu, Pusignan, Janneyrias, Charvieu-Chavagneux, Colombier-Saugnieu, Tignieu-Jamezieu, Crémieu, Villemoirieu, Saint-Romain-de-Jalionas, Pont-de-Chéruy, and Arandon-Passins.

**Siège de la Métropole de Lyon :**  
 20 rue du Lac,  
 69003 Lyon

**Mairie de Meyzieu :**  
 Place de l'Europe,  
 69883 Meyzieu

**Mairie de Vaulx-en-Velin :**  
 Place de la Nation,  
 69120 Vaulx-en-Velin

**Mairie de Jonage :**  
 Place du Général-de-Gaulle,  
 69330 Jonage

**Mairie de Saint-Romain-de-Jalionas :**  
 560 rue du Stade,  
 38460 Saint-Romain-de-Jalionas

**Mairie de Pusignan :**  
 Place de Schönwald,  
 69330 Pusignan

**Mairie de Pont-de-Chéruy :**  
 22 rue de la République,  
 38230 Pont-de-Chéruy

**Mairie de Janneyrias :**  
 30 route de Crémieu,  
 38280 Janneyrias

**Siège de la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné :**  
 100 allée des Charmilles,  
 38510 Arandon-Passins

**Mairie de Villeurbanne – Service Urbanisme :**  
 27 rue Paul Verlaine,  
 69100 Villeurbanne

**Mairie de Décines-Charpieu :**  
 Place Roger-Salengro,  
 69150 Décines-Charpieu

**Mairie de Crémieu :**  
 Place de la Nation-Charles-de-Gaulle,  
 38460 Crémieu

**Mairie de Villemoirieu :**  
 654 rue Lamartine,  
 38460 Villemoirieu

**Mairie de Tignieu-Jamezieu :**  
 10 place de la Mairie,  
 38230 Tignieu-Jamezieu

**Mairie de Charvieu-Chavagneux :**  
 4 avenue Alexandre-Grammont,  
 38230 Charvieu-Chavagneux

**Siège de la Communauté de Communes de Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné :**  
 4 avenue Alexandre Grammont,  
 38230 Charvieu-Chavagneux

**Hôtel de Région à Lyon :**  
 101 cours  
 Charlemagne,  
 69002 Lyon

**Mairie de Lyon 3<sup>ème</sup> arrondissement :**  
 18 Rue François Garcin,  
 69003 Lyon

**Siège de la Communauté de Commune de l'Est Lyonnais :**  
 Aéroport Lyon – Saint-Exupéry,  
 40 rue de Norvège, CS 60001,  
 69125 Colombier-Saugnieu cedex



## C. Modalités de dialogue et d'expression du public

### Les modalités de contribution

Afin de permettre au public de contribuer largement à la concertation préalable, une diversité de **modalités d'expression** a été mise en place, combinant outils numériques, supports écrits et temps d'échange en présentiel. Ces différents canaux visaient à garantir l'accessibilité de la concertation préalable à tous les publics, quels que soient leurs usages ou leurs contraintes.

- > **L'espace numérique** dédié au projet a permis à chacun de s'informer et de déposer un avis ou une question en ligne. La Région Auvergne-Rhône-Alpes s'est engagée à répondre à l'ensemble des questions posées sur l'espace numérique.

#### EN CHIFFRES

Au total **199** contributions ont été déposées sur l'espace numérique dédié. Parmi elles **168** sont des avis et **31** sont des questions. La Région a apporté **31** réponses aux questions posées sur l'espace numérique et **20** réponses à des avis déposés sur l'espace numérique et qui contenaient des questions.



- > **Des registres papiers** ont été mis à disposition du public dans différents lieux (voir carte ci-dessus), afin de recueillir les contributions écrites des participants.

#### EN CHIFFRES

**15** avis ont été déposés dans les registres papiers : 4 à la mairie de Crémieu, 4 à la mairie de Pusignan, 3 à la mairie de Charvieu-Chavagneux, 2 à la mairie de Villemoirieu, 1 à la mairie de Janneyrias et 1 à la mairie de Pont-de-Chéry.



- > **Des fiches avis** ont été mises à disposition lors des rencontres de proximité.

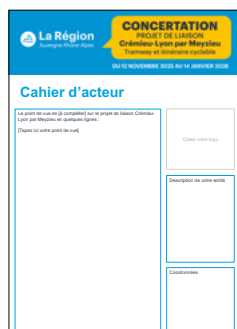
#### EN CHIFFRES

**38** fiches avis ont été recueillies.

- > **Par voie électronique** le public avait également la possibilité de transmettre ses observations via une adresse courriel dédiée, ou par courrier postal adressé à la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

#### EN CHIFFRES

**9** mails ont été envoyés à l'adresse courriel dédiée. Aucun courrier postal n'a été reçu.



- > **Un dispositif de « cahiers d'acteurs »** a été proposé aux personnes morales – collectivités territoriales, associations, chambres consulaires, syndicats professionnels, organismes publics, parapublics ou privés – souhaitant formaliser et rendre publique leur position sur le projet.

#### EN CHIFFRES

**19** structures<sup>1</sup> ont rédigé un cahier d'acteur.

<sup>1</sup> L'association Pour la cité humaine – les droits du piéton, l'association Villemoirieu Demain, l'association Lyon-Crémieu PARFER, le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER), l'association Veille Citoyenne de la Boucle Rhône en Dauphiné, l'association Mobilités douces Nord-Isère, l'association Café Crém, la coordination inter-associative (APIE, Mobilités douces Nord-Isère, PARFER, USPDD, Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné, Villemoirieu Demain), SYTRAL Mobilités, le conseil municipal de la commune de Pusignan, le conseil municipal de la commune de Saint Romain-de-Jalionas, le conseil municipal de la commune de Leyrieu, les deux Chambres de Commerce et d'Industrie Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne, et Nord Isère (CCI), la communauté de communes des Balcons du Dauphiné, la communauté de communes de Lyon Saint Exupéry en Dauphiné, la Chambre d'agriculture de l'Isère, la Chambre d'agriculture du Rhône, CODYMO-TIGNIEUDIS-MS IMMOBILIER, le Mouvement des Entreprises de France (MEDEF) Auvergne-Rhône-Alpes et la Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale Auvergne-Rhône-Alpes.

## Les dispositifs de rencontres et temps d'échange

La concertation préalable s'est également appuyée sur un **programme de rencontres**, organisées entre le 12 novembre 2025 et le 14 janvier 2026, afin de favoriser l'information, le dialogue et l'expression directe des participants. Les informations relatives aux modalités de participation, ainsi qu'aux dates et lieux des rencontres, étaient régulièrement mises à jour sur l'espace numérique dédié au projet.

### Les réunions publiques et l'atelier

Trois temps forts ont structuré ce dispositif :

- > Une **réunion publique d'ouverture** s'est tenue le 24 novembre 2025 à Crémieu. Elle avait pour objectif de présenter le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, ainsi que les modalités de la concertation préalable. Cette réunion a permis aux participants de découvrir le projet, poser leurs questions et d'apporter leur contribution.

#### RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE



- > Un **atelier de concertation** organisé sous forme de tables rondes s'est tenu le 16 décembre 2025 à Pusignan, avec pour objectif d'associer activement les citoyens à la démarche de concertation préalable. Cette rencontre a permis aux participants de contribuer à des ateliers thématiques dédiés à chacune des futures stations.

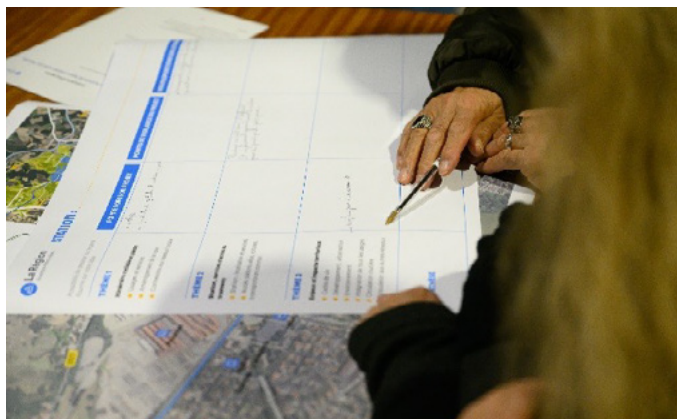
**Trois grandes thématiques** ont structuré les échanges :

- La première portait sur la création d'un **nouvel itinéraire cyclable et piéton**, en abordant notamment les usages et services le long du parcours, les choix d'aménagement de la voie et les connexions aux réseaux locaux.
- La seconde thématique concernait **les stations du tramway**, avec des réflexions sur leur localisation, les services proposés, les modalités de rabattement et de diffusion vers et depuis les stations.
- Enfin, la troisième thématique était consacrée à **aux enjeux et impacts territoriaux**.

Les participants, répartis en groupes, travaillaient chacun sur des secteurs du projet, en fonction de leur lieu de vie ou de travail : sept tables étaient dédiées à la station de Pusignan, deux à la station Tignieu Collège, une table à la station Crémieu, 1 table aux stations Charvieu Centre et Charvieu Petit Prince, 1 table à la station Janneyrias et 1 table au secteur de l'Est de l'agglomération lyonnaise.

Après une explication orale en plénière des sujets et des éléments à travailler, plusieurs outils de travail ont été mis à disposition de chaque table, tels : des dossiers de concertation, des carnets de cadrage de l'atelier, une carte du secteur concerné et une grille de travail. L'atelier s'est conclu par une restitution collective en fin de séance.

#### ATELIER DE CONCERTATION



#### RÉUNION PUBLIQUE DE CLÔTURE



- > Enfin, la **réunion publique de clôture**, s'est tenue le 12 janvier 2026 à Charvieu-Chavagneux. Elle avait pour objectifs de revenir sur le déroulement de la concertation préalable, de faire une première synthèse des contributions recueillies à date, et de présenter au public les prochaines étapes. Un format contributif sous forme de « forum » a été proposé pour permettre au public de réagir et de compléter les premiers enseignements de la concertation préalable.



©Charles Pietri

### Les rencontres de proximité

En complément de ces rendez-vous, cinq **rencontres de proximité** ont été organisées dans différents lieux de vie du territoire (**marchés, équipements sportifs et commerciaux**) afin d'aller à la rencontre des habitants et de toucher des publics moins familiers des dispositifs institutionnels de concertation. Ces rencontres se sont tenues à Crémieu (19/11/25), Pusignan (19/11/25), Charvieu-Chavagneux (22/11/25), Janneyrias (04/12/25), Tignieu-Jamezyieu (09/12/25).

Au cours de la concertation préalable, et sur la recommandation du garant, deux rencontres complémentaires ont été organisées afin d'aller à la **rencontre des jeunes, des personnels enseignant et administratif**, l'une au lycée professionnel de l'Odyssee (08/01/26) et l'autre au lycée général et technologique de la Pléiade (13/01/26), à Pont-De-Chéruy.

Ces rencontres ont permis des échanges informels et directs avec les équipes du projet et le garant. L'ensemble de ces rencontres était ouvert à tous les publics, sans condition de lieu de résidence.

RENCONTRE DE PROXIMITÉ À CRÉMIEU



RENCONTRE DE PROXIMITÉ À PUSIGNAN



RENCONTRE DE PROXIMITÉ À CHARVIEU-CHAVAGNEUX



RENCONTRE DE PROXIMITÉ À JANNEYRIAS



RENCONTRE DE PROXIMITÉ À TIGNIEU-JAMEYZIEU



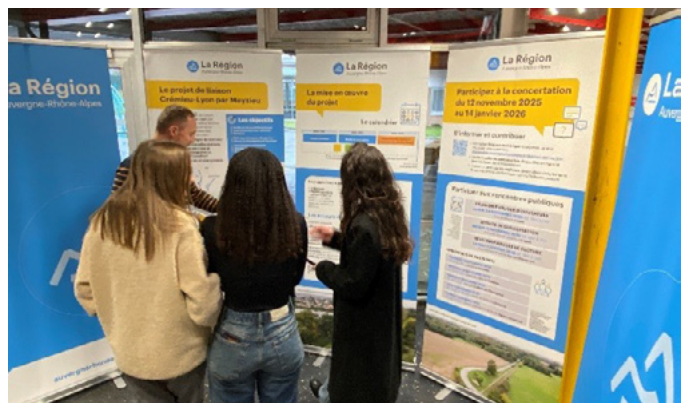
RENCONTRE DE PROXIMITÉ À TIGNIEU-JAMEYZIEU



RENCONTRE DE PROXIMITÉ AU LYCÉE LA PLÉIADE



RENCONTRE DE PROXIMITÉ AU LYCÉE L'ODYSSÉE



## Les rencontres d'acteurs

Des **rencontres spécifiques**, organisées sur invitation au démarrage de la concertation préalable, ont également été proposées à certains publics.

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a organisé deux **webinaires** :

- > Le premier s'est tenu le 12 novembre 2025 et était à destination des **acteurs économiques** locaux régionaux<sup>2</sup>
- > Le second s'est tenu le 13 novembre 2025 et était à destination **des acteurs associatifs** sur les thématiques de la mobilité, des modes actifs et de l'environnement<sup>3</sup>

Dans le cadre de la concertation préalable, la Région a également mis à l'ordre du jour le projet au sein de deux **instances**, afin de le présenter et d'échanger avec les participants :

- > Une réunion de la Commission transports du Conseil économique, social et environnemental (**CESER**), le 3 novembre 2025.
- > Une réunion du comité de suivi du schéma d'accessibilité **PMR** de la Région, le 2 décembre 2025.

Le projet a également été présenté lors du **Comité de mobilité de concertation Vallée du Rhône Est** du 25 novembre 2025 (instance de concertation sur les politiques de mobilités de la Région).

Les comptes-rendus et présentations de chacun des rencontres ont été mis en ligne au fur et à mesure de la concertation préalable.

### COMMISSION TRANSPORTS DU CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL (CESER)



©Charles Pietri

<sup>2</sup> Les organismes invités à ce webinaire étaient les suivants : CCI de Région Auvergne-Rhône-Alpes, CCI Nord Isère, CCI Lyon Métropole, CCI Ain, Association des industriels de la région Meyzieu, Club des entreprises en Dauphiné, Club des Entreprises du PIPA, Collectif des Entreprises de la Plaine de l'Ain, Initiative Nord Isère, Syndicat Mixte du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, EDF centrale nucléaire du Bugey, EDF EPR2, Aéroport Lyon Saint-Exupéry, Association ARRC, Mission Locale Nord-Isère, Bureau d'Information Touristique de Crémieu – Office Tourisme Balcons du Dauphiné, PIL'ES (Pôle d'intelligence Logistique Europe du Sud), Bourbre entreprises environnement, MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes, MEDEF Lyon-Rhône, CPME Auvergne-Rhône-Alpes, SOCARA E.LECLERC, Leclerc Tigneu, Carrefour Crémieu.

<sup>3</sup> Les organismes invités à ce webinaire étaient les suivants : Association Lo Parvi, Le conservatoire d'espaces naturels Isère, Association Porte de l'Isère Environnement, France Nature Environnement (FNE) Isère, LPO AURA-Isère, Association Lyon Crémieu PARFER, FNAUT Auvergne-Rhône-Alpes, Association Déplacements Citoyens, Charvieu Chavagneux Isère Cyclisme, Lyon Vélo, Mobilités-douces, Nord-Isère, AF3V (association nationale d'utilisateurs des vélo routes et voies vertes) Villemoirieu Demain, Veille citoyenne de la boucle du Rhône, Amis des Citoyens pour Crémieu.



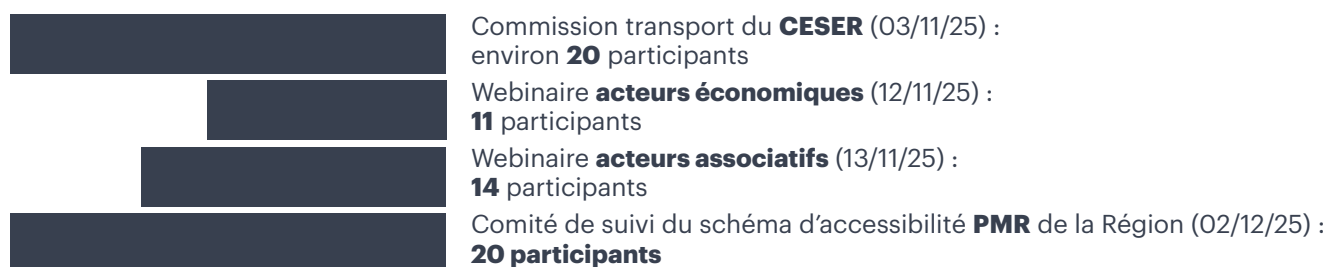
## D. Chiffres de la participation

Les chiffres de la participation du public montrent l'intérêt que les habitants du territoire portent au projet.

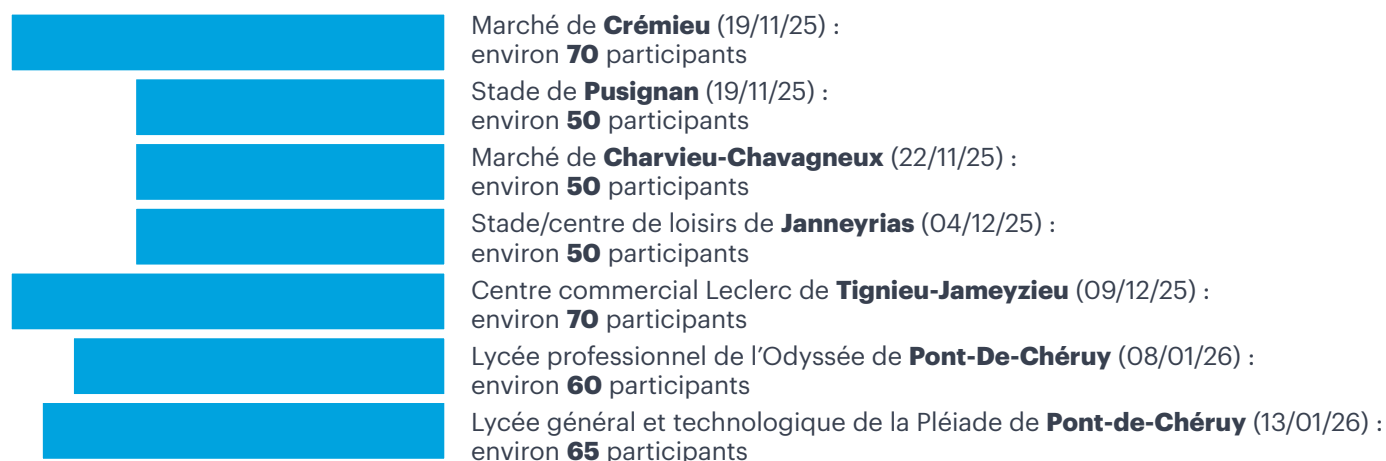
**Au total, 18 000 personnes** ont visité l'espace numérique et **2 900** ont consulté le dossier de concertation en ligne.

**Au total, 1 150 participants** ont pris part aux rencontres :

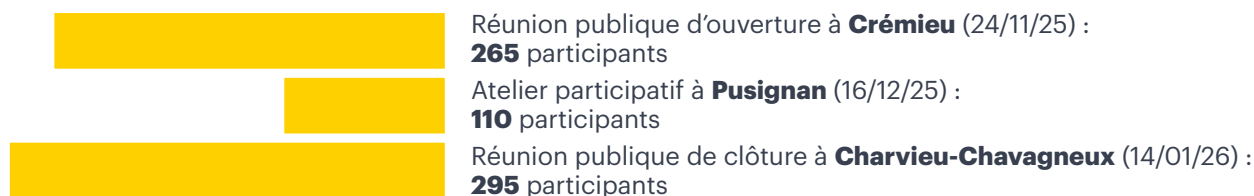
**Les rencontres d'acteurs** ont rassemblé au total **65** participants :



**Les rencontres de proximité** ont rassemblé au total **415** participants :



**Les réunions publiques et l'atelier** ont rassemblé au total **670** participants



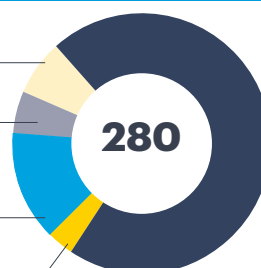
**Au total, 280 contributions écrites** ont été recueillies :

**38** fiches avis recueillies lors des **rencontres de proximité**

**15** contributions recueillies dans les **registres papier**

**19 cahiers d'acteurs** : collectivités, associations, chambres consulaires, acteurs économiques

**9** contributions recueillies par **mail**



**199** contributions recueillies via l'espace numérique

**2.**

## **L'analyse des contributions par la Région**



©Charles Pietri

Cette partie est consacrée à **l'analyse et la synthèse des contributions** des participants à la concertation préalable, issues de l'ensemble des modalités d'expression : espace numérique, registres papier, mails, fiches avis, cahiers d'acteurs, rencontres d'acteurs, réunions publiques et atelier, rencontres de proximité. Les **réponses apportées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes** durant la concertation préalable sont ensuite rappelées.

L'ensemble des contributions a été structuré autour de **sept thématiques** principales :

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

## A. Opportunité du projet

### Les difficultés de déplacements : un constat partagé sur le territoire

La concertation préalable a fait ressortir une forte **préoccupation liée à la congestion routière** affectant le bassin de vie Crémieu - Pont-de-Chéruy et plus largement l'Est de l'agglomération lyonnaise. Cette saturation du réseau routier, particulièrement marquée aux heures de pointe et dans des secteurs sensibles comme Pont-de-Chéruy, entrave fortement les déplacements quotidiens des habitants et freine le développement économique du territoire. Dans son cahier d'acteur, le CESER souligne ainsi que la croissance des entreprises de l'Est de l'agglomération lyonnaise est pénalisée par des conditions de circulation devenues particulièrement contraignantes entre ce bassin de vie et l'agglomération lyonnaise.

Ce diagnostic est largement partagé par les acteurs associatifs et de nombreux habitants, qui évoquent l'allongement des temps de trajet, la saturation des itinéraires et une dégradation de la qualité de vie, certains allant jusqu'à adapter leurs horaires de travail afin d'éviter les embouteillages.

« Un représentant de l'association Lyon Crémieu PARFER explique qu'il s'exprime au nom de plusieurs membres présents. Il rappelle que l'association soutient le projet depuis toujours, le considérant comme une opportunité majeure pour un territoire dynamique, mais désormais saturé par la circulation routière alors qu'il bénéficiait autrefois de liaisons rapides vers Lyon.<sup>4</sup> »

« La qualité de vie des habitants des territoires desservis, pénalisés pour leur mobilité aux heures de pointe.<sup>5</sup> »

« Au-delà de la desserte du Nord-Isère, le projet offrirait également plusieurs bénéfices majeurs pour la Métropole de Lyon : un report modal significatif depuis la voiture réduirait la congestion à l'entrée Est de l'agglomération, notamment sur les axes A43, Rocade Est et RD517.<sup>6</sup> »

« Je suis totalement pour la réalisation de ce projet. Il permettrait de désengorger la circulation au centre de Pont-de-Chéruy qui devient invivable à certaines heures.<sup>7</sup> »

« La circulation routière s'est dégradée ces dernières années. Aujourd'hui je travaille en heures décalées pour éviter bouchons.<sup>8</sup> »

La concertation préalable a également mis en lumière une **insuffisance largement partagée de l'offre de transport collectif** sur le bassin de vie Pont-de-Chéruy - Crémieu. Situé hors du périmètre de SYTRAL Mobilités et ne disposant pas à ce jour d'axe TER, ce territoire constitue le seul bassin de cette envergure autour de Lyon à ne pas bénéficier d'une desserte régionale structurante de type ligne TER. Cette situation contraint les habitants à recourir majoritairement à la voiture individuelle ou aux cars régionaux, eux-mêmes pénalisés par la congestion routière quotidienne, et à effectuer des ruptures de charge, notamment à Meyzieu pour rejoindre le tramway T3. Les participants à la concertation préalable, en particulier les habitants du nord du Nord-Isère, soulignent le manque de solutions de transport performantes, fiables et directes pour accéder à l'agglomération lyonnaise.

« Le projet, envisagé à l'horizon 2032, vise à doter le bassin de vie Pont-de-Chéruy - Crémieu (50 000 habitants), situé hors du périmètre SYTRAL et dépourvu d'axe TER à ce jour, d'un transport collectif structurant. Ce sont plus de 3 400 entreprises présentes et près de 7 000 emplois concernés directement. Ce territoire en forte croissance subit une congestion routière quotidienne importante, touchant aussi les cars régionaux, et constitue le seul bassin de cette taille autour de Lyon sans desserte régionale lourde.<sup>9</sup> »

« Favorable pour le projet car aucun moyen de transport pour les habitants du 38. Transisère toute les 2h y en a marre !<sup>10</sup> »

4 Webinaire des acteurs associatifs

5 Cahier d'acteur du CESER

6 Cahier d'acteur de CCI la Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et de la CCI Nord Isère

7 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

8 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

9 Cahier d'acteur de CCI la Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et de la CCI Nord Isère

10 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

## Une opportunité confirmée au regard des bénéfices du projet

Dans ce contexte marqué par une forte congestion routière et une offre de transports collectifs limitée, la majorité des contributions recueillies exprime un soutien au projet, mettant en avant les bénéfices attendus d'une liaison directe entre Crémieu et Lyon.

**Le projet est largement perçu comme une réponse efficace pour simplifier et fiabiliser les déplacements quotidiens**, en particulier pour les trajets domicile – travail, aujourd'hui fortement contraints par la congestion routière. Les participants mettent également en avant l'enjeu essentiel d'une amélioration de la desserte des établissements scolaires et universitaires, notamment pour les jeunes et les étudiants, ainsi qu'un accès facilité aux services essentiels tels que les soins, les équipements culturels et les pôles de loisirs de la métropole.

*« C'est un projet qui sera bénéfique au territoire, qui est composé de nombreux habitants effectuant des voyages quotidiens pour des raisons professionnelles ou d'études à Lyon mais aussi pour l'accès à une offre de soins.<sup>11</sup> »*

*« Je vis ici depuis toujours et je me souviens qu'en étant plus jeune, c'était très frustrant de ne pas pouvoir bouger. Le tram apporterait une grande liberté pour les plus jeunes avec un accès aisé aux grandes écoles et bien sûr cela faciliterait la mobilité pour tous. Je suis donc pour à 200%.<sup>12</sup> »*

*« Cette ligne est très importante pour moi car je suis retraité et je n'ai pas de voiture et les transports en commun pour Meyzieu sont rares (le bus) et c'est toujours très compliqué quand je dois aller voir un spécialiste ou passer des examens. Alors j'évite cela et de ce fait ne me soigne pas (suivi dermato pour mélanomes). Lorsque ce tram sera enfin disponible (depuis le temps qu'on en parle) mais quelle liberté ce sera !<sup>13</sup> »*

*« Étant étudiant sur Lyon, j'utilise ma voiture quotidiennement pour me rendre au parc relais de Meyzieu, pour ensuite prendre le tram jusqu'à Vaux-en-Velin la soie pour prendre le métro. Je pense que cette nouvelle liaison en tram permettrait à beaucoup de personnes de diminuer leur trajet en voiture, et cela désengorgerait les axes routiers (trafic dense aux heures de pointes le matin et le soir). Je pense aussi que cela pourrait aussi aider d'autres personnes qui ne se rendent pas quotidiennement sur Lyon comme les personnes sans voitures, les personnes âgées la journée pour se rendre à des examens médicaux, les soirs de Match ou Concert au Groupama Stadium... Je donne donc un avis très favorable pour ce projet.<sup>14</sup> »*

*« Le projet de tramway Crémieu-Part-Dieu par Meyzieu est un projet très attendu par la population, et la connexion avec la Métropole lyonnaise pourrait être une opportunité pour les habitants de la commune [de Leyrieu, ndlr] pour ce qui concerne l'accès à la formation, aux études supérieures, au travail, mais également à la santé, à la culture, aux loisirs, ou encore au sport.<sup>15</sup> »*

Le projet de liaison entre Crémieu et Lyon est majoritairement perçu comme une solution permettant un **gain de temps significatif**, une meilleure **fiabilité des déplacements** et un **confort amélioré pour les usagers**. Les bénéfices attendus portent également sur le désengorgement des voiries, en particulier à Pont-de-Chéruy, ainsi que sur une amélioration de la desserte de l'ensemble du bassin de vie, notamment en direction de la Plaine de l'Ain et de la Plaine Saint-Exupéry.

*« Habitant à Charvieu depuis bientôt dix ans, je souhaite exprimer mon soutien au projet de liaison Crémieu - Lyon par Meyzieu. Ce projet me semble essentiel pour améliorer nos déplacements au quotidien. Aujourd'hui, les habitants du Nord-Isère dépendent presque entièrement de la voiture pour se rendre à Lyon ou dans sa métropole. Les trajets sont longs, fatigants et souvent sources d'embouteillages, sans parler de la pollution que cela engendre. L'arrivée du tramway jusqu'à Crémieu, avec un arrêt à proximité de Charvieu, offrirait une vraie alternative : un moyen de transport plus rapide, plus fiable et plus respectueux de l'environnement. Cela faciliterait mes trajets domicile-travail, mais aussi l'accès à Lyon pour les loisirs, les études ou les démarches.<sup>16</sup> »*

11 Contribution n°31

12 Contribution n°138

13 Contribution n°140

14 Contribution n°184

15 Cahier d'acteur de la commune de Leyrieu

16 Contribution n°11



© Arthur Viguière

Les échanges avec le public ont enfin mis en évidence le projet comme une **réponse concrète aux enjeux climatiques en contribuant à la décarbonation des mobilités**. La mise en œuvre d'un tramway, combinée à un itinéraire cyclable, est considérée comme un levier majeur pour réduire la dépendance à la voiture individuelle, favorisant ainsi la baisse des émissions de gaz à effet de serre et l'amélioration de la qualité de l'air. Les contributions des collectivités et associations locales soulignent également les effets positifs attendus en matière de santé publique, de préservation de la biodiversité et de pouvoir d'achat, tout en promouvant des mobilités collectives et durables accessibles au plus grand nombre.

« Le projet d'un tramway répond aux enjeux climatiques, environnementaux, la sobriété énergétique, la réduction de la place de la voiture en ville (ZFE de la métropole de Lyon), réduit la pollution qui nuit à la santé, améliore le pouvoir d'achat.<sup>17</sup> »

« Ce tramway favorisera les mobilités collectives et durables pour tous en répondant aux enjeux environnementaux pour le climat, la santé et la préservation de la biodiversité.<sup>18</sup> »

« C'est un projet essentiel pour le respect des objectifs de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants atmosphériques, pour la réduction des nuisances sonores dues au trafic routier et pour la décarbonation du mix énergétique des transports.<sup>19</sup> »

« Comme ça on pollue moins.<sup>20</sup> »

« Dans un contexte de transition énergétique et d'exigence de réduction des émissions, il répond également aux attentes croissantes des habitants en matière de mobilités décarbonées, de lutte contre les congestions routières et d'amélioration de la qualité de l'air. Ces objectifs sont pleinement convergents avec ceux du Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) adopté en 2022, notamment son axe 1 « Développer les modes de mobilités éco-responsables » (action 1-5 : Développer l'accessibilité et la connexion avec les territoires voisins).<sup>21</sup> »

« Nous considérons ce projet comme structurant pour le Nord-Isère et indispensable pour réduire l'autosolisme.<sup>22</sup> »

17 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

18 Cahier d'acteur de la commune de Pusignan

19 Cahier d'acteur de l'association Mobilités-douces Nord Isère

20 Contribution d'un enfant lors de la rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

21 Cahier d'acteur de la Communauté de Communes Lyon-Saint-Exupéry-en-Dauphiné

22 Cahier d'acteur de la commune de Saint-Romain-de-Jalionas

## D'éventuelles ramifications du projet en direction du sud évoquées

Plusieurs échanges ont souligné la **nécessité d'une desserte complémentaire du projet en direction du sud**, en particulier :

- > La desserte de l'aéroport Saint-Exupéry, afin de répondre aux besoins de mobilité des salariés et des usagers. L'association Mobilités douces Nord-Isère propose à court terme une liaison bus entre Janneyrias et l'aéroport et à moyen terme une branche du tramway reliant Pusignan à l'aéroport.
- > La desserte de l'agglomération berjallienne, notamment au regard de la carte scolaire qui induit des déplacements vers Bourgoin-Jallieu.

« Je suis favorable au projet et serai aussi intéressé par un autre projet jusqu'à Bourgoin, Nous avons un gros problème de transport pour faire Pont de Chérucy - Bourgoin.<sup>23</sup> »

« La carte scolaire positionne Bourgoin comme une centralité plutôt que Lyon.<sup>24</sup> »

« Un participant a interrogé les correspondances du tramway avec les autres modes de transport notamment la connexion avec l'aéroport et la gare TGV de Saint-Exupéry.<sup>25</sup> »

« Nous demandons une connexion avec le PEM Lyon Saint-Exupéry : - A court terme : depuis Janneyrias par bus - A moyen terme : via une branche du Tram en direction du sud depuis la commune de Pusignan, ainsi qu'une Voie Verte.<sup>26</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

La question du rabattement et de la diffusion des flux de mobilité vers le Sud est prise en compte, notamment dans le cadre des accès aux stations par les transports collectifs (bus et cars). L'objectif du projet est d'améliorer la desserte et l'accessibilité du Nord-Isère et les différentes connexions, notamment avec la Plaine Saint-Exupéry.

## Les effets socio-économiques du projet : entre opportunités et inquiétudes

Les contributions recueillies montrent que **les effets socio-économiques du projet sont perçus comme une opportunité pour certains et une inquiétude pour d'autres.**

D'une part, les contributions des acteurs économiques, institutionnels et associatifs et de certains habitants convergent pour souligner le caractère stratégique du projet en matière **d'attractivité territoriale**. Elles mettent en avant l'amélioration significative de la **mobilité des salariés et des actifs**, rendue possible grâce à une offre de transport performante et durable, ainsi que le renforcement de l'accessibilité des zones d'activités, des pôles d'emploi et des centres-bourgs. Le projet est ainsi perçu comme un levier déterminant pour faciliter le recrutement, accroître la compétitivité des entreprises en place et accompagner l'implantation de nouveaux projets économiques, dans un contexte de profondes mutations territoriales. À une échelle plus large, le projet est également envisagé comme un atout pour le **développement touristique** et l'accès aux grands pôles économiques, contribuant à une meilleure équité territoriale et à l'attractivité globale du Nord-Isère.

« Les créations d'un tramway et d'un itinéraire cyclable constituent un levier essentiel pour améliorer l'accessibilité des entreprises implantées, réduire la congestion et renforcer l'attractivité économique du Nord-Isère. (...) Les deux CCI soulignent que le projet renforcera la desserte des centres-bourgs, des zones d'activités et des pôles d'emploi, facilitant les déplacements des salariés et clients. En offrant une alternative crédible à la voiture individuelle, il contribuera à la compétitivité, à la transition énergétique et à la qualité de vie des actifs et de tous les acteurs économiques installés comme à l'attractivité des futurs projets.<sup>27</sup> »

« Un représentant de la Chambre régionale de commerce remercie les intervenants et exprime la satisfaction du monde économique face à l'émergence de nouvelles offres de transport plus durables. Il souligne que les entreprises du territoire sont favorables au projet et qu'elles y voient une réelle opportunité d'améliorer l'attractivité et le recrutement, aujourd'hui limités par les difficultés de mobilité.<sup>28</sup> »

23 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

24 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

25 Réunion publique d'ouverture

26 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

27 Cahier d'acteur de CCI la Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et de la CCI Nord Isère

28 Webinaire des acteurs économiques

« Le tramway sera enfin un levier majeur de développement, en renforçant l'accessibilité du territoire et en soutenant son attractivité résidentielle, touristique et économique. Les Balcons du Dauphiné disposent d'atouts paysagers et patrimoniaux d'envergure (plateau de Crémieu, grottes de La Balme, site de Larina, etc.) et le tramway constituera une nouvelle porte d'entrée vers ces sites remarquables.<sup>29</sup> »

« Point essentiel à souligner tant d'un point de vue économique que social, le tramway améliorera l'accès des salariés, apprentis et personnes en reconversion aux centres de formation, campus, CFA, PME et zones industrielles et logistiques du territoire. Il facilitera en particulier : l'élargissement des viviers de recrutement, l'accès à la formation professionnelle, la réduction des barrières territoriales et sociales à l'emploi, la mobilité des jeunes, publics prioritaires en alternance.<sup>30</sup> »

« Bonjour Nous avons hâte de voir ce projet validé pour permettre le désenclavement de cette partie de l'est lyonnais. Un atout certain pour le développement immobilier et le tissu commercial ainsi que les PME.<sup>31</sup> »

D'autre part, **les effets sur le développement et l'urbanisation du territoire liés à l'arrivée de cette nouvelle infrastructure suscitent des inquiétudes** quant à la pression potentielle sur le foncier, aux risques d'inflation immobilière, et la capacité des ménages aux revenus modestes à se maintenir sur le territoire. A cela s'ajoute la crainte d'une urbanisation accrue des villages, et de l'arrivée de nouvelles populations qui pourraient entraîner une saturation des services (scolarité, santé, etc.), une perte d'identité rurale et une augmentation de l'insécurité.

« Qu'en est-il de l'augmentation du prix de l'immobilier et de la capacité des ménages à faibles revenus à rester dans le secteur ? Qu'en est-il des infrastructures nécessaires pour accueillir de nouveaux habitants (écoles, etc.) ?<sup>32</sup> »

« L'arrivée du tram impliquera inévitablement la transformation du village de Crémieu en ville cité dortoir.<sup>33</sup> »

« Les habitants sont inquiets à l'idée de voir arriver sur la commune et le territoire une explosion démographique. Pour Villemoirieu, la population a du mal à s'imaginer perdre son côté rural, proche de la nature pour devenir un territoire urbanisé incluant de nouvelles contraintes sécuritaires, foncières et sociales impactant la qualité de vie. [...] Quels impacts sur l'évolution démographique et l'adaptation des services publics : Scolaire (Petite enfance, écoles, collèges, Lycée), Services de santé (Maison médicale, centre d'urgence, hôpitaux), Service de secours, police et gendarmerie (croissance des effectifs en cohérence avec l'évolution démographique ?), développement des polices municipales ?).<sup>34</sup> »

**Afin de préserver les équilibres socio-économiques**, la cohésion territoriale et la qualité de vie, les communes et intercommunalités ont d'ores et déjà identifié cet enjeu et appellent à la **planification territoriale adaptée**. Certaines associations proposent également que les documents de planification intègrent le principe de densification urbaine maîtrisée autour des stations ou des secteurs directement desservis par les transports en commun.

« Toutefois, un projet de cette envergure réclame une vision prospective afin de conserver les grands équilibres qui constituent la qualité de vie dans notre commune, et plus généralement dans notre bassin de vie.<sup>35</sup> »

« L'intercommunalité accueille donc ce projet avec responsabilité : maximiser ses effets positifs, maîtriser ses externalités, et maintenir un cadre de vie de qualité pour les habitants. [...] La démarche Grand Chantier qui s'engage autour du projet d'EPR2 permettra aussi de faciliter une approche inter-territoriale globale des enjeux et des adaptations/évolutions territoriales à soutenir, depuis la révision/modification des documents d'urbanismes (Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) et Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)) jusqu'aux équipements nouveaux à prévoir.<sup>36</sup> »

29 Cahier d'acteur de la Communauté de Communes Lyon-Saint-Exupéry-en-Dauphiné

30 Cahier d'acteur du MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes et de la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes

31 Contribution n°167

32 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

33 Contribution n°201

34 Cahier d'acteur de l'association Villemoirieu Demain

35 Cahier d'acteur de la commune de Leyrieu

36 Cahier d'acteur de la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné

« Nous émettons cependant quelques interrogations quant aux incidences futures de l'arrivée de ce mode de transport sur notre territoire. En effet, celui-ci deviendra plus attractif et donc plus convoité. Nous devons veiller à une bonne cohérence territoriale.<sup>37</sup> »

« Il sera nécessaire de lancer dès 2026 la révision du SCoT de la Boucle du Rhône en Dauphiné ainsi que la mise en compatibilité des PLU des communes dès que cette révision sera suffisamment avancée. Il s'agira en particulier de concentrer la création de logements à proximité des PEM ainsi que dans les communes reliées par ligne de bus à un futur PEM. Si on ajoute une forte croissance de la demande de l'habitat dont sociale, il devient très important de mettre en place, en complément aux PLU, des outils publics de maîtrise de l'urbanisation plus puissants que ces derniers.<sup>38</sup> »

« La réalisation du tram doit s'accompagner d'une relecture des SCOT pour concentrer la création de logements dans les bourgs reliés par ligne de bus à un futur arrêt du tram, et pour exclure toute urbanisation en dehors des enveloppes urbaines existantes.<sup>39</sup> »

« Densification de l'urbanisation autour des stations. Afin d'optimiser l'utilisation de l'espace et améliorer la qualité de vie d'un plus grand nombre de personnes et aussi d'assurer la rentabilité de la ligne dans le temps, nous souhaitons que le projet soit accompagné par la révision des plans d'urbanisme sur les communes traversées afin de densifier l'urbanisation autour des stations. Cette évolution serait aussi très sociale en ce sens qu'elle permettrait à un plus grand nombre de personnes de vivre beaucoup plus agréablement que dans la ville dense (immeubles R+6 en continu formant des rues), comme elles le souhaitent.<sup>40</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

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



©Charles Pietri

37 Cahier d'acteur de la commune de Saint-Romain-de-Jalionas

38 Cahier d'acteur de la coordination inter-associative

39 Contribution n°107

40 Cahier d'acteur de l'association Les Droits du Piéton

## Quelques rares expressions défavorables au projet

Si certaines craintes sont exprimées sans remettre en cause le projet, **quelques participants à la concertation préalable ont néanmoins fait part d'une opposition à sa réalisation**, au regard des impacts pressentis : nuisances liées au passage du tramway et à la création de parkings, dégradation de la qualité de vie, augmentation des flux routiers, atteintes potentielles à l'environnement et aux terres agricoles, hausse des prix de l'immobilier et urbanisation accrue des villages.

« Inquiète avec ce projet car personne ne s'inquiète des habitations contre l'ancienne voie ferrée. Je suis contre, au revoir les balades sur l'ancienne voie ferrée bonjour les nuisances.<sup>41</sup> »

« Bonjour, Je suis opposé à l'agrandissement de la ligne T3 vers Crémieu. En tant que riverain de la ligne T3, celle-ci passe déjà trop fréquemment et génère trop de nuisances. J'habite rue Vellin Dombes, proche de l'arrêt Meyzieu gare. Ma maison vibre à chaque passage du tramway et cela n'intéresse pas les TCL, je suis donc opposé au fait d'ajouter encore des rames et des passages. A moins que vous ne profitiez des travaux pour améliorer l'absorption des vibrations sur les rails existants !<sup>42</sup> »

« Je suis contre, après de nombreuses années de réflexion, car le tram apporte certes des facilités de transport mais aussi une population qui a déjà contribué à la dégradation de la vie sur Meyzieu.<sup>43</sup> »

« Je ne suis pas favorable au projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu. La balance bonus-malus est à mon sens négatif : destruction de la nature pour construire le parking relais-convergence de flux automobiles importantes vers parking - augmentation de la circulation automobile sur la commune de Villemoirieu - destruction des chemins pédestre de balade pour construire et aménager la voie de tramway. Je ne comprends pas cette logique de vouloir urbaniser un monde rural et va à l'encontre de toute logique de ne pas détruire la nature existante.<sup>44</sup> »

« Je ne suis pas favorable à l'arrivée de la liaison ferroviaire par la commune de Villemoirieu et de Crémieu. Le cadre de vie sera impacté de manière négative par l'infrastructure même, par les dégradations inhérentes à ce type d'ouvrage (à l'image de la ligne du Rhônexpress où l'impact est significatif sur le fonctionnement même de la ligne). La qualité de notre écosystème sera obligatoirement perturbée le site permettant à la faune et à la flore de se développer, ce qui ne serait plus possible car le bruit, l'agitation et le rythme des transports feraient fuir notre faune. La ligne serait par son activité même génératrice de nuisances sonores.<sup>45</sup> »

## B. Tramway : service et infrastructure

### Le mode et le tracé jugés opportuns

Le **choix du mode tramway sans correspondance à Meyzieu a largement été plébiscité** durant la concertation préalable. Les contributions recueillies témoignent d'un soutien marqué en faveur du choix d'une liaison directe jusqu'à Lyon, sans correspondance à Meyzieu. Cette solution est perçue comme plus attractive et plus performante que les alternatives présentées dans le dossier de concertation, notamment en raison de la continuité du parcours, du gain de temps attendu et du niveau de confort offert aux usagers.

« Face aux autres alternatives décrites au chapitre 4 du dossier de concertation (DC) le projet d'un tramway sans rupture de charge est en parfaite adéquation à nos attentes pour tous les bénéfices listés au chapitre 2.4 du DC.<sup>46</sup> »

« Ce projet doit par ailleurs se réaliser sans rupture de charge de Crémieu à Lyon pour garantir son efficacité et attractivité.<sup>47</sup> »

« Nous souscrivons à la solution Tramway entre Crémieu et Lyon Part Dieu sans rupture de charge afin que l'attractivité du service soit plus importante que la solution BHNS.<sup>48</sup> »

41 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

42 Contribution n°35

43 Contribution n°46

44 Contribution n°156

45 Contribution n°157

46 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

47 Cahier d'acteur de la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné

48 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

La **réutilisation de l'emprise de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) est jugée judicieuse** et largement considérée comme un choix pertinent par les participants qui se sont exprimés. Plusieurs acteurs saluent la préservation de cette emprise au fil des décennies, malgré les pressions visant à la transformer en infrastructure routière, une option qui aurait été difficilement réversible. Cette anticipation est aujourd'hui perçue comme déterminante pour permettre la mise en œuvre d'un transport collectif performant, tout en limitant les impacts fonciers et environnementaux.

*« Nous devons d'abord féliciter les élus qui, depuis l'arrêt des trains, ont su préserver cette emprise, d'une valeur inestimable. Car ils ont dû faire face, durant la période de "la voiture reine", aux demandes récurrentes de transformation en route, ce qui se serait révélé désastreux car pratiquement irréversible.<sup>49</sup> »*

*« Depuis 2001, en amont de la fin de l'exploitation du CFEL en 2003, le Collectif PARFER créé par des élus et des associations s'est mobilisé pour une réutilisation du chemin de fer pour y aménager un transport en commun de type tram-train afin de relier le nord du Nord-Isère à la métropole lyonnaise.<sup>50</sup> »*

Certains riverains du CFEL ont néanmoins fait émerger des **propositions de tracés alternatifs** au tracé soumis à concertation préalable, afin notamment de limiter les nuisances et d'améliorer la desserte de certains secteurs.

Des participants ont ainsi suggéré un contournement de Pusignan par le nord, le long de la D302 – et donc hors des emprises du CFEL – assorti de plusieurs propositions de localisation de la station.

D'autres participants ont exprimé une préférence pour un tracé passant par le sud, notamment par la zone aéroportuaire de Lyon-Saint-Exupéry, estimant que cette option permettrait de limiter les nuisances pour les riverains, tout en améliorant l'accessibilité de l'aéroport et l'attractivité de la zone d'emplois associée.

*« Les participants de la table 5 ont proposé un tracé alternatif en bordure de la D302 avec trois propositions pour la localisation de la station.<sup>51</sup> »*

*« La qualité de vie des habitants ne doit pas être sacrifiée dans l'unique but de réduire le coût d'un tel projet. La liaison Crémieu-Lyon doit se faire via l'aéroport ! Cela permettrait de permettre aux salariés des entreprises situées sur la plate-forme aéroportuaire, de se rendre à leur travail. Augmentant l'attractivité d'un aéroport qui en a bien besoin !<sup>52</sup> »*

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

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

## Le terminus à Crémieu parfois questionné

Quelques contributions ont questionné la **pertinence d'un terminus à Crémieu** et ont proposé, en alternative, un terminus situé à Tignieu-Jamezieu. Cette proposition s'appuie notamment sur :

- > Des craintes relatives à l'impact d'un terminus à Crémieu sur la circulation locale, en particulier sur la D517 ;
- > Des préoccupations concernant les effets environnementaux du tracé jusqu'à Crémieu, du fait de la traversée ou de la proximité d'espaces naturels sensibles, ainsi que des impacts potentiels sur le paysage et le patrimoine, compte tenu du caractère historique de la commune.
- > Cette alternative de terminus à Tignieu-Jamezieu est accompagnée d'une proposition de liaisons en cars vers Crémieu, afin de limiter les impacts sur les espaces naturels et ruraux tout en maintenant une desserte du territoire.

49 Cahier d'acteur de l'association Les Droits du Piéton

50 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

51 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Pusignan

52 Contribution n°169

« Je suis contre ce projet qui consiste à longer l'ENS le marais de la Léchère à Tignieu et de traverser celui de La Bessaye à Villemoirieu. Même si l'emprise de la CFEL est présente, la nature a repris ses droits et hormis quelques promeneurs, il y a peu de passages. L'impact de passages de plusieurs tramways par jour et les aménagements seraient catastrophiques pour ces espaces sensibles tant pour la faune que pour la flore. [...] Par ailleurs je suis contre cette urbanisation de nos espaces ruraux. Le tramway ne peut que nous ramener + de délinquance. De plus, une cité médiévale classée au patrimoine de l'Unesco desservie par un tramway ? Ça n'est vraiment pas préserver le cadre historique de la ville. Pour toutes ces raisons, il serait préférable de penser le terminus à Tignieu vers le collège et de conserver des bus de liaison entre Crémieu et Tignieu.<sup>53</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Concernant la station terminus à l'Est, différentes alternatives ont été étudiées, notamment un terminus à Tignieu-Jameyzieu, et plusieurs options de terminus vers Crémieu – Villemoirieu. Les études préalables ont montré qu'un terminus dans le secteur de Crémieu permettrait de desservir 12 000 personnes (habitants + emplois) de plus qu'avec un terminus dans le secteur de Tignieu-Jameyzieu. Par ailleurs, cette option aurait généré un accès en voiture encore plus élevé à Tignieu-Jameyzieu.

Parmi les différentes alternatives de terminus sur Crémieu-Villemoirieu, le positionnement au niveau de l'ancienne gare répond le mieux aux objectifs de desserte, cumulant une plus grande accessibilité piétonne sécurisée des habitants à proximité ainsi qu'une proximité de grands axes routiers.



©Charles Pietri

## Des interrogations sur le service proposé aux voyageurs et les équipements

De **nombreuses questions ont été posées concernant l'offre de service et la typologie des équipements de ce nouveau transport collectif** : fréquence, amplitude horaire, capacité des rames, vitesse de circulation, emport des vélos et accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Ces interrogations traduisent en réalité les attentes fortes des futurs usagers :

- > La **fréquence**, en particulier aux heures de pointe, a été jugée déterminante pour rendre le tramway compétitif face à la voiture, certains participants préconisant des intervalles de 6 à 7 minutes plutôt que 15 minutes.
- > L'**amplitude horaire**, incluant les débuts de matinée, soirées et week-ends, doit, selon plusieurs contributeurs, répondre aux besoins des salariés aux horaires décalés ainsi que des usagers se déplaçant pour des motifs de loisirs ou culturels.
- > La **sûreté des voyageurs** a été évoquée.
- > Le **choix du matériel roulant** est considéré comme important, tant pour le confort des usagers que pour son intégration visuelle dans les paysages traversés.
- > Le **choix des signaux sonores** fait aussi l'objet d'attentes, afin de garantir une bonne intégration dans l'environnement sonore des territoires concernés.

Notons qu'une personne propose « d'expérimenter un dispositif de valorisation du territoire traversé par un système embarqué et une signalétique décrivant paysages et patrimoines traversés et services à proximité.<sup>54</sup>»

*« La pertinence du projet dépendra fortement de l'adéquation des amplitudes horaires avec les rythmes de vie et de travail des salariés, commerçants et entreprises du secteur. Pour être véritablement compétitif face à la voiture individuelle, le futur tramway devra offrir une fréquence soutenue aux heures de pointe, mais également une amplitude large en début de matinée, en soirée et le week-end. (...) Les deux CCI resteront vigilantes afin que les horaires soient conçus en concertation avec les acteurs économiques, et qu'ils répondent aux besoins variés d'un territoire où les horaires atypiques (horaires décalés, travail le week-end, métiers de la logistique) et les mobilités pendulaires sont fréquents, comme le souligne le PILS (Pôle d'Intelligence Logistique Nord Isère).<sup>55</sup> »*

*« Autre point négatif je trouve qu'un tram toute les 15min en période de pointe ce n'est pas suffisant du tout. Je pense que ça serait bien d'augmenter et de passer à toutes les 6/7min.<sup>56</sup> »*

*« Bonjour J'habite Lyon et mes parents Crémieu. J'envisage de m'installer à Crémieu à ma retraite prévue dans 6 ans. Le fait de disposer d'un TRAM Lyon / Crémieu me semble une bonne nouvelle. Les horaires communiqués qui limitent le fonctionnement à minuit me semble cependant très orientés pour satisfaire les travailleurs et beaucoup moins pour ceux qui veulent utiliser le tram pour des activités de loisir. Les spectacles très attractifs proposés par Lyon et quelques communes entre Crémieu et Lyon se terminent aussi en limite de cet horaire de minuit. Ce moyen de transport risque ainsi de ne pas être utilisé dans ce cas. Que pensez-vous d'une légère extension de l'offre jusqu'à minuit 30 ?<sup>57</sup> »*

*« Dans les transports en commun les médias communiquent sur certains faits délictuels ou criminels se produisant dans les trams/TER/ trains, avez-vous pensé à comment assurer la sécurité des voyageurs ?<sup>58</sup> »*

*« Les participants ont souligné la nécessité d'être vigilants aux signaux sonores des rames en station, afin de préserver l'ambiance calme.<sup>59</sup> »*

54 Contribution n°241

55 Cahier d'acteur de CCI la Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et de la CCI Nord Isère

56 Contribution n°32

57 Contribution n°191

58 Contribution n°7

59 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Pusignan

**Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable**

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

Le tramway sera doté d'une amplitude horaire large, de 4h30 à minuit, sans circulation nocturne afin de préserver la qualité de vie des riverains et limiter les coûts d'exploitation.

Le matériel roulant répondra aux normes de sécurité et de compatibilité avec les autres tramways de cet axe et sera comparable avec celui qui existe aujourd'hui sur le réseau TCL. Il répondra aux attentes en matière de capacité et de services à bord sur ce type de ligne. Les rames seront ainsi dimensionnées pour répondre à la fréquentation attendue.

La Région est fortement sensibilisée à la sûreté des voyageurs. Le tramway disposera des mêmes dispositifs que ceux qui existent aujourd'hui sur les réseaux existants (trains, tramways, cars).

Les attentes et les propositions des participants sur les services et équipements seront étudiées dans les phases d'études ultérieures.

**La tarification : un enjeu majeur**

Les participants ont exprimé une **très forte attente concernant la tarification de la future ligne de tramway**, perçue comme un facteur clé de réussite du projet. Ils soulignent que le coût du trajet constituera un facteur déterminant pour favoriser le report modal de la voiture vers le tramway. Les acteurs économiques, comme les Chambres de Commerce et d'Industrie, considèrent que des tarifs accessibles sont indispensables pour faciliter les déplacements domicile-travail, élargir les bassins de recrutement et renforcer l'attractivité économique du territoire. Les contributions insistent également sur la nécessité d'une tarification cohérente avec celle du réseau TCL et du périmètre de SYTRAL Mobilités, afin de garantir la continuité et la lisibilité des déplacements, en évitant les ruptures tarifaires et en simplifiant l'expérience des usagers. Plusieurs pistes ont été évoquées, allant de la mise en place d'un tarif unique sur l'ensemble de la ligne à une tarification zonale, incluant la possibilité d'abonnements à tarifs réduits, sociaux ou multimodaux.

« Quelle tarification, attendue dans le cadre du SERM lyonnais ? Sera-t-elle attractive et cohérente avec la tarification sur le réseau métropolitain ? (...) La tarification est-elle commune avec le SYTRAL ?<sup>60</sup> »

« La tarification adaptée du tram constitue un levier majeur pour favoriser son utilisation par le plus grand nombre et renforcer l'attractivité économique du territoire. En proposant des tarifs accessibles (notamment via des abonnements réduits, des tarifs sociaux ou des formules multimodales) le tram facilite les déplacements quotidiens des salariés, améliore l'accès à l'emploi et élargit le bassin de recrutement des entreprises. Pour les employeurs, un coût de transport maîtrisé pour leurs collaborateurs se traduit par une meilleure ponctualité, une réduction de l'absentéisme et une attractivité accrue auprès des talents. Ainsi, une politique tarifaire inclusive contribue non seulement à la justice sociale, mais aussi au dynamisme économique local et à la compétitivité des entreprises.<sup>61</sup> »

« Le problème avec la géographie de Lyon c'est l'empiètement sur trois départements, il faut que la tarification soit cohérente.<sup>62</sup> »

« Afin d'assurer une cohérence à la fois pour les usagers et pour l'organisation globale du réseau de transport métropolitain (futur SERM), le projet de tramway doit répondre à un projet de mobilité unifié, simple, cohérent et pleinement intégré. Le gestionnaire retenu (SYTRAL ou Région) devra garantir les conditions d'utilisation par l'utilisateur suivantes : un seul titre, une seule application, un tarif attractif et un seul système de validation. C'est un facteur déterminant de fluidité et d'attractivité.<sup>63</sup> »

« Il faudra que les services offerts par le tramway soient proposés à un prix attractif, avec des formules d'abonnement adaptées aux besoins spécifiques des salariés. Pour renforcer l'attractivité du service, dans une logique de billetterie unique, il conviendra de développer au maximum des formules permettant d'associer ces abonnements à d'autres abonnements à des services de mobilité (transport ferroviaire, transport en commun urbain, location de vélos...)<sup>64</sup> »

60 Cahier d'acteur du CESER

61 Cahier d'acteur de CCI la Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et de la CCI Nord Isère

62 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

63 Cahier d'acteur de la coordination inter-associative

64 Cahier d'acteur du MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes et de la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes

« La mise en place d'un nouveau service sortant du périmètre de SYTRAL Mobilités interroge les niveaux de tarification qui seront opérés, ainsi que les liens avec la tarification TCL existante. Pour SYTRAL Mobilités, les usagers du périmètre TCL empruntant ce nouveau service doivent pouvoir l'emprunter avec un titre de transport TCL. Les stations de Meyzieu ZI et Pusignan étant sur le périmètre de la Communauté de Communes de l'Est Lyonnais (CEEL) et donc dans la zone tarifaire 2 du réseau TCL, les trajets entre ces deux stations pourraient bénéficier du tarif TCL incluant les zones 1+2.<sup>65</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

La future liaison constituera le maillon Est du futur Service Express Régional Métropolitain Lyonnais (SERM) et la tarification et les modalités d'exploitation restent à définir dans cette démarche et à préciser dans la suite des études. S'agissant de la tarification, elle sera adaptée aux usages locaux, aux flux entre bassins, et à la fluidité entre différents réseaux et modes de transport.



© Arthur Viguier

## Des interrogations sur la fréquentation et le dimensionnement de l'offre

Plusieurs participants ont exprimé des **préoccupations quant à une possible sous-estimation de la fréquentation** de la future ligne de tramway. Les données de trafic présentées dans le dossier de concertation sont jugées obsolètes et insuffisamment représentatives des évolutions démographiques et économiques récentes du Nord-Isère.

Cette possible sous-estimation entraîne des questionnements sur la **capacité des rames et des équipements associés, certains craignant une saturation rapide** en l'absence de solutions dimensionnées à la hauteur de la demande. À ce titre, la **possibilité de recourir à des rames longues et modulables** est évoquée comme une solution permettant d'anticiper et de limiter les risques de saturation de la ligne.

*« Les données de déplacements journaliers présentées en p21 sont anciennes (2015) ; afin de produire des données fines et régulièrement actualisées utiliser l'IA et les Big Data (mobiles) ou vidéo en ajoutant des stations de comptage permanent sur les axes principaux : D75 (Crémieu), D55 (axes Saint Romain de Jalionas, Chavanoz, Loyettes), D517 (axe Pont de Chéruy, Charvieu), D302 (contournement Janneyrias, Pusignan).<sup>66</sup> »*

*« Les chiffres de trafic pris en compte dans le document de concertation publié par la Région remontent à quelques années (2015) alors que des chiffres plus récents existent. Le département de l'Isère réalise régulièrement des études de trafic sur les principaux axes routiers du département et a publié en 2022 une nouvelle étude qui permet de constater une fois de plus une hausse générale des flux de trafic.<sup>67</sup> »*

*« La modélisation de la fréquentation nous semble sous-estimée car ne tenant pas compte du volet tourisme dont de courtes durées, de territoires au-delà de 15 mn en voiture (un VAE met 20 mn pour parcourir 7 km) ou des travailleurs temporaires associés aux grands chantiers en cours de discussion sur notre territoire. De plus, certaines hypothèses peuvent être potentiellement sous-estimées : hausse de la population, nouvelles entreprises...<sup>68</sup> »*

*« Est-ce que ce sont des longues rames déjà prévues ? Si non ça serait bien de prévoir tout de suite l'évolution car ça peut être une révolution pour le secteur et je crains que cette nouvelle ligne soit déjà saturée à son ouverture.<sup>69</sup> »*

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

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

Les études ont retenu des hypothèses optimistes de report modal conduisant à une estimation de fréquentation d'environ 14 000 voyages/jour à horizon 2032 et 15 000 voyages/jour à horizon 2040. Ces estimations sont basées sur l'outil de modélisation Modely (Grand Lyon et alentours), qui prend en compte l'évolution démographique et des déplacements ainsi que l'ensemble des projets de transport aux horizons 2030 et 2040. Les bureaux d'études exploitent toutes les dernières informations disponibles, permettant d'anticiper à l'horizon 2040 l'évolution des populations, de l'emploi, des usages des transports et des habitudes de mobilité, y compris les phénomènes tels que le télétravail.

Une nouvelle grande enquête sur les déplacements est en cours et permettra de mettre à jour le modèle et donc les estimations de fréquentations du projet. Ces éléments figurent dans les études socio-économiques, qui seront approfondies dans les phases suivantes de conception du projet. Elles seront présentées au public lors de l'enquête publique.

La capacité des rames sera définie selon la fréquentation attendue par station à horizon 2040. Par ailleurs, des emplacements aux stations seront réservés pour agrandir les quais si nécessaire, à horizon 2050, et des pistes sont évoquées s'agissant du stationnement.

66 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

67 Contribution n°136

68 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

69 Contribution n°32

## Des demandes de précision sur le site de maintenance et de remisage (SMR)

Plusieurs participants ont demandé des **précisions concernant l'implantation du futur site de maintenance et de remisage du tramway**. La localisation envisagée à proximité du terminus de Crémieu suscite des inquiétudes, notamment en raison des impacts environnementaux et agricoles potentiels de cet équipement et des nuisances sonores qu'il pourrait engendrer. Certains ont proposé une mutualisation du site de maintenance et de remisage avec celui de SYTRAL Mobilités à Meyzieu, afin d'optimiser les coûts d'exploitation et la maintenance.

Par ailleurs, des interrogations ont également été exprimées concernant les **modalités de gestion** de ce futur site de maintenance et de remisage.

*« Implantation d'un atelier de maintenance : un non-sens. La création d'un atelier de maintenance à proximité d'habitations interroge fortement. Qu'en est-il : de la protection des sites environnementaux ? des nuisances sonores pour les riverains ? des aménagements ou dédommagements prévus pour ceux dont la tranquillité serait durablement impactée ?<sup>70</sup> »*

*« J'habite Lyon mais mes parents habitent Crémieu. A terme j'envisage de m'installer à Crémieu. J'ai compris qu'un centre de maintenance est à prévoir dans le cadre du projet et que ce centre serait installé sur une emprise localisée près de Crémieu/St Romain et Villemoirieu. J'ai noté que le matériel roulant serait très proche de celui utilisé par le Sytral. Le Sytral dispose déjà de toute l'infrastructure pour réaliser la maintenance : matériel aussi bien que compétences. Pourquoi dans ce cas ne pas solliciter/rétribuer/associer le Sytral au projet afin de limiter le coût global du projet ?<sup>71</sup> »*

*« Voir la possibilité de mutualiser le site de maintenance et de remise du matériel roulant avec celui de SYTRAL Mobilités situé à Meyzieu (le nouveau site de Gerland aura une capacité de 44 rames de 43 mètres, avec une possible extension de 22 rames supplémentaires).<sup>72</sup> »*

*« A qui appartiendra le centre de remisage et d'entretien ? Qui en serait l'exploitant ?<sup>73</sup> »*

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

S'agissant du site de maintenance et de remisage (SMR) envisagé proche du terminus de la ligne, sa localisation et ses caractéristiques (type d'aménagement, etc.) sont discutées avec les acteurs locaux et restent à conforter dans la suite des études. Les phases d'études ultérieures permettront ensuite de définir le type d'aménagement et les mesures à mettre en place qui intégreront les principes de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser), notamment en cas d'artificialisation. Ce travail sera approfondi dans le cadre de l'évaluation environnementale.

La solution de remisage et de maintenance n'est pas arrêtée à ce stade du projet et fait l'objet d'études. Une première analyse a conclu que la capacité des équipements de SYTRAL Mobilités n'est pas suffisante pour le remisage de ces nouvelles rames. Un site de remisage est donc nécessaire et envisagé proche du terminus de la ligne, mais sa localisation précise reste à définir dans la suite des études. En revanche, l'étude est en cours pour la mutualisation d'équipements de maintenance.

70 Contribution n°79

71 Contribution n°190

72 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

73 Cahier d'acteur de l'association Villemoirieu Demain

## Des interrogations sur la capacité de l'infrastructure nouvelle entre Crémieu et Meyzieu

Au cours de la concertation préalable, plusieurs participants se sont interrogés sur le **choix d'un tramway en voie unique entre Crémieu et Meyzieu**. Si l'option d'une voie unique pour l'insertion du projet dans les emprises du CFEL est globalement comprise, certains regrettent néanmoins que le projet repose sur une voie unique ponctuée de zones d'évitement, contrairement à la ligne T3 qui est aménagée en double voie. Ces participants estiment qu'une voie double aurait permis de mieux sécuriser l'avenir de la ligne, en offrant des marges de manœuvre pour augmenter la capacité, améliorer la fréquence et limiter les risques de saturation. À noter que, dans sa délibération du 17 novembre 2025, le conseil municipal de Pusignan a émis un avis favorable au projet, sous réserve de la réalisation d'un « passage en voie unique sur Pusignan ».

« C'est une voie unique ?<sup>74</sup> »

« Pour des raisons d'économie la ligne sera à voie unique avec des zones d'évitement et non pas à double voie, comme le T3. Nous aurions préféré une double voie. Pour préserver l'avenir de la ligne au cas où son trafic augmenterait plus que prévu à plus ou moins long terme.<sup>75</sup> »

« Le projet serait plus robuste avec deux voies.<sup>76</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

En raison de la faible largeur de l'emprise, le projet prévoit la création d'une voie unique sur plus de 17 km. Pour assurer une exploitation fluide du tramway, des voies d'évitement « voies doubles » seront aménagées à plusieurs endroits stratégiques, notamment à chaque station, en amont de la connexion avec l'infrastructure du tramway T3 (entre Pusignan et Meyzieu), entre les stations de Tignieu Collège et Crémieu (longue inter station), ainsi qu'entre l'accès au site de maintenance et de remisage du matériel roulant et la station la plus proche. Des voies doubles sur l'ensemble du tracé auraient nécessité de larges acquisitions foncières, ce qui n'est pas le souhait de la Région.

## Des échanges nourris au sujet de l'insertion de la ligne sur l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon

De nombreux participants ont questionné les **modalités de cohabitation de la future ligne Lyon-Crémieu avec les lignes existantes T3, T7 et Rhônexpress sur le tronçon commun entre Meyzieu et Lyon**. Ils ont questionné la capacité de cette infrastructure à absorber un trafic supplémentaire et exprimé des inquiétudes quant aux impacts potentiels sur les services actuels :

La saturation du T3, déjà proche de sa limite de capacité aux heures de pointe, alimente des craintes concernant l'augmentation du flux de voyageurs et la dégradation du confort des usagers.

L'impact sur la qualité de service du Rhônexpress, qui emprunte les mêmes voies entre Meyzieu et Lyon, a également été souligné.

« Sans augmentation de la fréquence du T3, les tramways seront surchargés, ils sont déjà en limite de capacité aujourd'hui.<sup>77</sup> »

« Je souhaiterais avoir des précisions sur les modalités d'interconnexion de la nouvelle ligne avec la ligne T3 et le Rhône express dans le secteur de Meyzieu ZI. En effet et concrètement, il y a déjà un fort maillage sur cette zone avec ces 2 lignes. - le nouveau tram Lyon Crémieu roulera-t-il jusqu'à Lyon en empruntant les rails existants de la ligne T3-RhôneExpress entre Meyzieu et Lyon Part-Dieu ? et ces rames s'arrêteront-elles aux mêmes arrêts que le T3 ? Est-ce que ce sont les mêmes rames TCL qui assureront la desserte de Part-Dieu à Crémieu ? - ou est-ce que les usagers de la ligne de Crémieu devront ils « changer de tram » pour monter dans le T3 à Meyzieu ZI ?<sup>78</sup> »

74 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

75 Contribution n°107

76 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

77 Rencontre de proximité de Janneyrias

78 Contribution n°105

« Un intervenant rappelle que la ligne Rhônexpress, emprunte déjà la même infrastructure que le tramway T3 entre Meyzieu et Lyon, et souhaite savoir si le projet aura un impact sur la desserte de l'aéroport. Il interroge la Région sur l'existence d'études à ce sujet. Il exprime également le souhait que la qualité de service du Rhônexpress, ne soit pas dégradée et propose de participer aux réflexions prospectives relatives à ce corridor de transport.<sup>79</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Un travail est en cours avec SYTRAL Mobilités pour définir les modalités précises d'insertion du projet de tramway sur le tronçon partagé, tout en tenant compte des fréquences de T3 et de Rhônexpress, notamment. Cette démarche permettra de sécuriser une fréquence attendue au quart d'heure ainsi que la desserte de la ligne jusqu'à Lyon.

Par ailleurs, SYTRAL Mobilités, en charge de l'exploitation du T3, étudie un renfort de capacité sur cet axe entre Meyzieu et Lyon. La Région et SYTRAL Mobilités travaillent conjointement pour proposer des solutions dimensionnées et adaptées aux besoins habitants de l'Est Lyonnais et du Nord Isère, tout en préservant la desserte de l'agglomération lyonnaise et de l'aéroport.

Dans son cahier d'acteur, **SYTRAL Mobilités** a confirmé la nécessité de poursuivre les études pour préciser les modalités d'insertion et d'exploitation sur le tronçon entre Meyzieu et Lyon.

« Le choix de l'ensemble des partenaires du projet est de porter un service de mobilité structurant sans rupture de charge à Meyzieu. SYTRAL Mobilités est étroitement associé à ce projet qui empruntera en partie une infrastructure du réseau TCL déjà fortement sollicitée pour 4 services tramway, dont un service express vers l'aéroport. En parallèle de la phase de concertation portée par la Région, il est donc indispensable d'approfondir trois enjeux majeurs : [...] Vérifier que l'infrastructure puisse accueillir, sur la section Meyzieu <> Lyon, un nouveau service de tramway périurbain, en supplément de T3, T4, T7 et Rhônexpress pour garantir un niveau de service équivalent à celui d'aujourd'hui pour les usagers du réseau TCL tenant compte des renforts d'offre prévus à court et moyen terme, renforts nécessaires pour répondre à l'augmentation de la fréquentation.<sup>80</sup> »

Enfin, la concertation préalable a fait émerger différentes propositions concernant la **desserte des stations entre Meyzieu et Lyon**, traduisant des attentes parfois contrastées. Certains participants préconisent un arrêt du tramway à l'ensemble des stations existantes, afin de garantir une accessibilité optimale pour les usagers. D'autres privilégient au contraire une desserte plus ciblée des principaux pôles (La Soie, Part-Dieu), dans l'objectif de limiter le temps de parcours et d'assurer une vitesse commerciale attractive, à l'instar du Rhônexpress.

« Quid d'une ligne express qui ne s'arrête pas à toutes les stations entre Meyzieu et Part Dieu, qui ne ferait qu'un seul arrêt intermédiaire à La Soie?<sup>81</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Il n'est pas encore déterminé à quels arrêts le tramway pourrait s'arrêter entre Meyzieu et Lyon. Plusieurs scénarios restent à l'étude, comme celui proposant l'ensemble des arrêts entre Meyzieu et Lyon, à l'image du T3, ou celui proposant des arrêts seulement à La Soie et à Part-Dieu, à l'image de Rhônexpress. Les équipes continuent de travailler sur ces scénarios et sur la cohabitation avec l'exploitation existante entre Meyzieu et Lyon.

79 Webinaire des acteurs économiques

80 Cahier d'acteur de SYTRAL Mobilités

81 Rencontre de proximité de Pusignan

## C. Stations et accès

### La localisation des stations : un accueil globalement favorable

De manière générale, **le nombre et la localisation des 6 nouvelles stations de tramway entre Crémieu et Meyzieu a été accueillie favorablement**. Les participants ont souligné la cohérence de la desserte le long de l'ancien Chemin de Fer de l'Est de Lyon. Certaines contributions soulignent notamment la nécessité d'un espacement des stations adapté à la densité des secteurs traversés, afin de garantir à la fois une bonne accessibilité et des temps de parcours satisfaisants. Quelques contributions proposent toutefois d'intégrer davantage de stations intermédiaires afin de renforcer les correspondances locales et la desserte.

« Le projet prévoit des stations assez largement espacées, correspondant à la structuration des zones traversées, ce qui sera le gage d'une bonne vitesse commerciale. La concertation ne manquera pas de demandes pour augmenter leur nombre, chacun souhaitant avoir un arrêt près de sa porte. Nous conseillons au maître d'œuvre de rester ferme par rapport à ces demandes qui aboutiraient à dégrader la vitesse commerciale.<sup>82</sup> »

« Le choix des emplacements des six stations devra permettre de renforcer la desserte des centres bourgs pour contribuer au soutien et au développement des commerces locaux.<sup>83</sup> »

« Je souhaite que la station Meyzieu Les Panettes soit intégrée au tracé, entre Meyzieu ZI et Pusignan, afin d'améliorer la desserte du secteur et les correspondances locales. Un tracé idéal serait : • Meyzieu ZI • Meyzieu Les Panettes • Pusignan • Janneyrias • Charvieu Petit Prince • Charvieu Centre • Tignieu Centre • Crémieu.<sup>84</sup> »

« L'interstation Tignieu College/Cremieu est très longue et la commune de Tignieu n'est vraiment desservie que par l'ouest et qui plus est dans une zone dense. Une station supplémentaire avant ou après le marais de la Lechère ou au niveau de Vavres permettrait de mieux desservir la commune voire celle de St romain de jalionas.<sup>85</sup> »

#### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Le nombre et la localisation des stations visent à capter un maximum de personnes en mobilité active (marche, vélo) dans les centralités, et en voitures et cars depuis et vers les alentours via des routes structurantes, tout en garantissant une efficacité de desserte permettant de rejoindre Lyon en moins d'une heure. Ces sujets ont fait l'objet d'études et de discussions avec les acteurs locaux, le dernier échange datant de l'été 2025. La Région reste cependant ouverte aux nouvelles propositions.



82 Cahier d'acteur de l'association Les Droits du Piéton

83 Cahier d'acteur de CCI la Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et de la CCI Nord Isère

84 Contribution n°3

85 Contribution n°8

## Des suggestions pour faire des stations des lieux de vie et pôles touristiques

Plusieurs contributeurs identifient au travers des stations une **opportunité de développer des services de proximité** : alimentation, point de rencontre, dépôt de livraisons, etc.

De plus, quelques contributions souhaitent que les stations soient équipées d'aménagements touristiques : point d'information, signalétique valorisant l'histoire du Chemin de Fer de l'Est de Lyon, etc.

*« Nous souhaitons que des services de proximité puissent être développés afin notamment de valoriser nos commerçants et artisans locaux : alimentation, point de rencontre abrité, dépôt de livraisons de marchandises et de regroupement alimentaire.<sup>86</sup> »*

*« Aux gares, mise en place d'une signalétique valorisant l'histoire du CFEL. Création de boucles pédestres et cyclables au départ des gares, et promotion touristique de ces circuits.<sup>87</sup> »*

## Les accès aux stations largement discutés

La prise en compte d'une **diversité de modes d'accès aux stations** (piétons, cyclistes, usagers des transports collectifs, automobilistes) est **perçue comme un atout majeur**, voire comme une condition essentielle de la réussite du projet. Les participants ont particulièrement insisté sur l'importance de dimensionner correctement les équipements et les accès pour chacun de ces modes, et de livrer l'ensemble des aménagements en même temps que la mise en service du tramway. Certains ont exprimé des réserves quant à la répartition des modes d'accès présentée dans le dossier de concertation. Plusieurs demandes ont ainsi été formulées pour obtenir des estimations plus détaillées, station par station, des parts modales attendues afin d'ajuster au mieux le dimensionnement des équipements et infrastructures.

*« Répartition par mode des personnes arrivant au PEM. La proportion attendue en modes doux (piétons + cycles) nous paraît très optimiste au regard des infrastructures actuelles quasi inexistantes. Nous souhaitons que les hypothèses détaillées de simulation de montées/descentes fait par le bureau d'études EGIS soient partagées.<sup>88</sup> »*

*« Il sera également indispensable d'assurer une complémentarité efficace avec les réseaux de bus, les infrastructures cyclables et les parkings relais afin de garantir une mobilité cohérente et performante. Pour cela, des études approfondies devront être réalisées pour déterminer les actions nécessaires à déployer pour le fonctionnement optimal du projet. Une bonne gestion des flux de rabattement vers les gares, ainsi que la prise en compte de modes de rabattement alternatifs sont des conditions de réussite du projet.<sup>89</sup> »*

Par ailleurs, de **nombreuses questions ont porté sur le rôle des différentes collectivités dans la mise en place des accès** aux futures stations de tramway. La concertation préalable a mis en évidence la nécessité de clarifier la répartition des compétences entre la Région et les collectivités locales et départementales, ainsi que de coordonner leurs interventions. Plusieurs collectivités ont d'ailleurs souligné cet enjeu dans leurs contributions, en précisant comment elles l'intègrent dans le cadre de leurs propres compétences, tout en sollicitant, pour certaines, un accompagnement de la part d'autres acteurs.

*« Nous demandons la réactivation de l'étude du SYMBORD relative aux rabattements vers les stations du Tram. L'objectif serait d'avoir une approche locale coordonnée entre toutes les collectivités concernées par ces rabattements, via un plan d'actions permettant de garantir que les accès aux 6 stations pourront bien se faire majoritairement autrement qu'en voiture individuelle.<sup>90</sup> »*

*« La communauté de communes Lyon Saint Exupéry travaillera pour adapter, en fonction de ses moyens, la desserte des trois stations présentes sur son périmètre tout en optimisant le service aux futurs usagers.<sup>91</sup> »*

86 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

87 Contribution n°241

88 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

89 Cahier d'acteur de CCI la Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et de la CCI Nord Isère

90 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

91 Cahier d'acteur de la Communauté de Communes Lyon-Saint-Exupéry-en-Dauphiné

« La concertation préalable est donc l'occasion pour les Balcons du Dauphiné de rappeler que le projet de tramway est pleinement intégré au projet du territoire et aux engagements de la politique publique mobilité.<sup>92</sup> »

« SYTRAL Mobilités travaillera, en amont de l'ouverture de ce nouveau service de tramway, et en partenariat avec la CCEL et les communes concernées, à la réorganisation des lignes de bus TCL pour contribuer à rabattre les voyageurs sur cette station.<sup>93</sup> »

« Les premières projections budgétaires du projet de SERM témoignent de la concentration des financements de l'État sur les infrastructures lourdes de transport en commun en sous estimant les besoins propres au maillage plus fin des territoires périurbains à ruraux, afin d'assurer des rabattements efficaces en modes alternatifs vers les gares. Il sera important de réserver une enveloppe budgétaire spécifique à destination des AOM Locales pour assurer ces connexions, qui sont l'une des conditions de réduction de la fracture territoriale et de meilleur partage des bénéfices de la métropolisation.<sup>94</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

La Région est maître d'ouvrage du projet sur les composantes suivantes : l'infrastructure de tramway et d'itinéraire cyclable, le matériel roulant, le site de maintenance et de remisage, les stations et les parkings.

Les accès aux stations (routes d'accès, itinéraires cyclables locaux, cheminements piétons) relèvent quant à eux de la compétence d'autres collectivités (Départements, Communautés de Communes, Communes).

Les adaptations et évolutions des lignes de cars et bus, en correspondance avec les stations de tramways sont quant à elles de la compétence des différentes autorités organisatrices des mobilités sur le territoire : SYTRAL Mobilités s'agissant de l'Est lyonnais ; la CCBD s'agissant de son territoire, et la Région s'agissant des territoires de la LYSED et la Plaine de l'Ain.

S'agissant du dimensionnement des équipements et des accès pour chacun de ces modes, la Région rappelle que celui-ci repose que l'estimation de fréquentation basée sur l'outil de modélisation Modely (voir page 32).

## Des attentes et inquiétudes concernant les accès en voiture

### S'agissant des parking-relais

Plusieurs contributions ont exprimé des **inquiétudes quant au dimensionnement des parkings-relais**. Beaucoup craignent qu'une capacité insuffisante entraîne un désintérêt pour le tramway ou bien favorise le stationnement sauvage au sein des communes. À l'inverse, quelques participants craignent un surdimensionnement de ces infrastructures.

Plus globalement, la taille des parkings est perçue comme une condition de la réussite du projet.

« Une participante exprime des craintes quant au sous-dimensionnement des parking-relais qui pourrait générer du stationnement sauvage.<sup>95</sup> »

« Le parking sera trop petit.<sup>96</sup> »

« Quelle sera la dimension parking ? On va récupérer les usagers d'Anthon, de Villette et de Loyette ... vous avez fait des enquêtes pour savoir qui va venir à notre station ?<sup>97</sup> »

« Les parkings doivent être correctement dimensionnés et leurs accès renforcés.<sup>98</sup> »

« Je crains que, comme à Meyzieu, le parking soit saturé.<sup>99</sup> »

« Si les deux EPR se font, le nombre de véhicules va être un problème.<sup>100</sup> »

« Les 600 places de parking prévues [à Pusignan] ne sont-elles pas surdimensionnées ?<sup>101</sup> »

92 Cahier d'acteur de la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné

93 Cahier d'acteur de STRAL Mobilités

94 Cahier d'acteur de la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné

95 Réunion publique d'ouverture

96 Rencontre de proximité de Janneyrias

97 Rencontre de proximité de Janneyrias

98 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

99 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

100 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

101 Rencontre de proximité de Pusignan

Par ailleurs, plusieurs demandes ont porté sur les **modalités de fonctionnement des parkings** : réserver leur accès aux usagers du tramway, garantir la gratuité aux usagers du tramway, permettre le stationnement nocturne ou encore assurer une surveillance des véhicules. Les conditions de sécurité sur les parkings-relais, ainsi que les procédures d'intervention en cas de besoin, ont également été interrogées, notamment par un policier municipal de Janneyrias.

« Combien de temps pourra-t-on rester stationné notamment la nuit si je vais à Lyon et que j'y reste 2 jours Actuellement pas possible à Meyzieu ZI et je suis contraint de prendre mon véhicule et de stationner à Lyon.<sup>102</sup> »

« La nuit sur les parkings, un éclairage (basse consommation) est nécessaire pour la sécurité des usagers.<sup>103</sup> »

« Les caméras sur les parkings du futur tramway seront gérées par le PC police municipale ou le PC Gestion du tramway ? Pourrons-nous intervenir sur les parkings-relais ?<sup>104</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

La Région ne souhaite pas réaliser des aménagements « au rabais » ou disproportionnés, mais concevoir des infrastructures adaptées, correctement dimensionnées et évolutives, notamment s'agissant des parkings. Les études en cours et à venir permettront d'affiner les besoins. Le travail avec les acteurs locaux quant à la localisation et au dimensionnement des parkings permettra d'éviter le phénomène de stationnement sauvage, autour des stations.

Les caractéristiques des parkings seront quant à elles précisées dans les études de conception.

### S'agissant des routes d'accès

Tout au long de la concertation préalable, **les accès en voiture ont suscité des inquiétudes** parmi les habitants. Beaucoup redoutent une congestion des voies d'accès aux parkings et aux stations. Certains secteurs ont été particulièrement visés (voir le détail dans le paragraphe « De fortes inquiétudes sur le trafic routier aux abords des stations » en p. 56). Plusieurs contributions demandent ainsi des études plus approfondies sur le trafic généré par les accès aux stations et aux parkings-relais. Par ailleurs, plusieurs contributions soulignent la nécessité pour les collectivités gestionnaires de routes et voiries – communes, intercommunalités, Départements – d'anticiper dès maintenant la planification et le financement des travaux de dimensionnement et de sécurisation des routes d'accès. L'objectif est de garantir que ces aménagements soient pleinement opérationnels et adaptés dès la mise en service du tramway.

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Les études de trafic sont en cours et incluent des comptages sur le territoire. Ces premières études seront approfondies dans les phases suivantes, en lien avec les gestionnaires de voiries, afin de mettre en place les mesures permettant de minimiser les impacts sur la circulation (plans de circulation, jalonnement).



102 Contribution n°72

103 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

104 Rencontre de proximité de Janneyrias

## Des besoins exprimés sur les accès en mobilités actives

### S'agissant des services et aménagements cyclables en stations

Quelques contributions ont porté sur les **services et aménagements à prévoir dans les futures stations de tramway**. La majorité de ces demandes concernent le stationnement des vélos : dispositifs sécurisés et couverts, capacité suffisante, stations de réparation ou encore mise à disposition de vélos en libre-service.

« Le dossier de consultation parle des stationnements voiture le long du futur tram, et des enjeux de circulation pour y accéder, par contre il ne parle pas de stationnement vélo. Nous soulignons l'importance de prévoir des stationnements vélo sécurisés et abrités de la pluie (important pour la durée de vie du vélo, pas uniquement pour le confort) à chaque arrêt du tram, et de sécuriser autant que possible des itinéraires cyclables pour accéder à ces arrêts.<sup>105</sup> »

« Des services vélo seront créés sur des lieux à définir : système de vélos en libre-service (VLS), stations de réparation pour vélo en libre-service.<sup>106</sup> »

« Stationnement vélo sécurisé : nous demandons un nombre d'emplacements vélo sécurisés et abrités de la pluie en adéquation avec le nombre de personnes attendues en vélo/trottinette.<sup>107</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Le projet prévoit bien des consignes vélos sécurisées. Les attentes et les propositions des participants sur les services et aménagements en stations seront étudiées dans les phases d'études ultérieures.

### S'agissant des cheminements piétons et cyclables

De nombreuses contributions expriment une **demande forte pour l'aménagement d'itinéraires cyclables et piétons sécurisés** permettant de rejoindre les stations, d'autant que les itinéraires cyclables actuels sont jugés insuffisamment sûrs. Plusieurs participants soulignent que le développement de ces liaisons est indispensable pour garantir des conditions de circulation adaptées et encourager le report modal.

À l'instar des voies d'accès routières, plusieurs contributions insistent sur la nécessité pour les collectivités gestionnaires des voiries — communes, intercommunalités et Départements — d'anticiper dès maintenant la planification et le financement de ces itinéraires cyclables et piétons. L'objectif est de s'assurer que ces aménagements soient opérationnels et adaptés dès la mise en service du tramway. Certaines communes, comme Saint-Romain-de-Jalionas, souhaitent d'ailleurs être accompagnées pour la création de parcours en mobilités actives facilitant l'accès aux futures stations.

« Route dangereuse à vélo aujourd'hui, c'est bien de faire une voie.<sup>108</sup> »

« La route reliant Saint Ours à Janneyrias (centre) ne présente pas de trottoir, avec notamment certains passages très périlleux (surtout à la tombée du jour, ou le matin, ce qui correspond justement aux pics de circulation). Il me semble donc ici urgent de repenser la manière dont cette route est agencée, en prévoyant a minima un véritable trottoir sur toute sa longueur.<sup>109</sup> »

« Les financements nécessaires à la réalisation d'itinéraires de rabattements vélo peuvent être conséquents pour permettre d'obtenir des conditions de sécurité suffisantes pour les usagers (notamment pour les pistes cyclables en site propre), il nous semble nécessaire que les élus du territoire (communautés de communes et communes) planifient ces travaux et leur financement au plus tôt dès le début de la prochaine mandature 2026 - 2032, de manière à ce que ces rabattements soient opérationnels au plus tard à la mise en service du tram.<sup>110</sup> »

« Nous souhaitons que les communes directement impactées par ce projet puissent être accompagnées juridiquement, techniquement et financièrement, afin de permettre aux personnes de circuler en mode doux, notamment sur la route départementale D517, jusqu'à la gare de Crémieu-Villemoirieu.<sup>111</sup> »

105 Contribution n°107

106 Cahier d'acteur de l'association Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné

107 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

108 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

109 Contribution n°74

110 Cahier d'acteur de l'association Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné

111 Cahier d'acteur de la commune de Saint-Romain-de-Jalionas

« Nous avons un vrai problème d'accès piéton et vélo entre la polarité de Crémieu et le quartier du Buisson rond à cause du franchissement du rond-point des pompiers. Nous souhaitons fortement que les élus communautaires et la Région profitent de l'arrivée du Tram à Crémieu pour permettre un accès piéton et vélo. Qui pourrait également profiter aux 1200 élèves de l'établissement Soeur Emmanuelle avec lequel nous avons un partenariat. Le lieu de Buisson rond accueille Café Crémieu mais également c'est un tiers lieu de plus en plus utilisé avec des co-workers qui apprécieraient de venir en vélo ou à pied. C'est également un espace France Service pour l'instant réservés aux habitants motorisés.<sup>112</sup> »

« Il est impératif que des crédits significatifs soient alloués au déploiement des schémas directeurs cyclables et aux itinéraires piétons, avec une répartition claire dès 2026 entre financeurs (Région, Département, Communautés de Communes et Communes).<sup>113</sup> »

« Les services spécialisés de la Région devront s'assurer que les itinéraires de rabattement vélo proposés par les collectivités locales permettent de garantir un niveau suffisant de sécurité. Ces mêmes services vérifieront que ces itinéraires de rabattement proposés sont en adéquation avec les taux de part modale vélo prévus pour l'accès aux stations.<sup>114</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

La Région travaille avec les acteurs de la mobilité et les gestionnaires de voirie pour faciliter les accès par des cheminements piétons et des itinéraires cyclables locaux sécurisés, en lien avec les schémas directeurs cyclables ou plus largement de mobilités actives.

Les besoins d'adaptations éventuelles et les articulations seront précisés dans les études de conception en partenariat avec les élus locaux et départementaux.



© Arthur Viguier

112 Cahier d'acteur de l'association Café Crémieu

113 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

114 Cahier d'acteur de l'association Veille citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné

## Des attentes fortes concernant les accès en transports collectifs

De fortes attentes ont été exprimées concernant les accès en bus et en cars aux futures stations.

Les participants ont notamment demandé la création de nouvelles dessertes locales et le renforcement du maillage autour des stations afin de garantir une intermodalité efficace. Cela implique d'adapter les lignes existantes tout en maintenant la desserte fine actuelle du territoire. La question du maintien et du renforcement de la ligne de bus TCL n°47 a notamment été mentionnée.

Plusieurs secteurs ont été identifiés comme points clés de rabattement et de diffusion vers les nouvelles stations : Villette-d'Anthon, Bourgoin-Jallieu, la Plaine de l'Ain, ainsi que l'aéroport Saint-Exupéry. Certains participants soulignent également la nécessité de profiter du projet pour améliorer l'offre des Cars Région, en particulier en matière de fréquence, notamment pour mieux répondre aux horaires scolaires et aux rythmes de travail spécifiques, comme les postes en 3x8 ou 2x8 dans l'industrie.

*« De plus, la qualité des correspondances (en particulier avec le réseau lyonnais, les services interurbains régionaux et les modes doux) constituera un facteur déterminant pour encourager un usage régulier et massif de la nouvelle liaison.<sup>115</sup> »*

*« Une représentante de la SOCARA-Leclerc ajoute qu'elle souhaite que les nouvelles offres de transport ne se fassent pas au détriment des dessertes existantes. Elle explique que, récemment, certains ajustements ont conduit à la suppression d'horaires de bus utilisés par les salariés, et insiste sur la nécessité de préserver les connexions actuelles.<sup>116</sup> »*

*« Ce projet devrait s'accompagner de la création de nouvelles lignes de ce type, permettant de mieux relier les territoires entre eux et notamment de connecter les pôles économiques majeurs de la région, en améliorant une offre de transport parfois insuffisante dans certaines zones.<sup>117</sup> »*

*« Les participants ont exprimé le souhait qu'une ligne de bus entre Janneyrias et l'Aéroport Lyon Saint Exupéry soit créée et qu'un maillage de bus de proximité soit développé autour de Crémieu et Villemoirieu, permettant aux communes de l'Est de Crémieu de rejoindre ce nouveau hub intermodal sans voiture.<sup>118</sup> »*

*« Il faut prévoir l'intermodalité du tramway avec les lignes de bus T15 et T16 et augmenter l'offre de ces lignes.<sup>119</sup> »*

*« Est-ce que le projet sera l'occasion de prévoir une ligne qui dessert l'aéroport et ses emplois ?<sup>120</sup> »*

*« Une articulation indispensable avec les réseaux de bus et de cars. La coordination avec les lignes interurbaines doit permettre une desserte efficace du Sud-Ouest de l'Ain et du Nord-Isère, y compris pour les horaires décalés des industries (2x8, 3x8).<sup>121</sup> »*

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

La Région travaille avec l'ensemble des Autorités Organisatrices compétentes en matière de mobilités locales afin d'assurer la cohérence entre les différents réseaux.

115 Cahier d'acteur de CCI la Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et de la CCI Nord Isère

116 Webinaire des acteurs économiques

117 Contribution n°173

118 Réunion publique d'ouverture

119 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

120 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

121 Cahier d'acteur du MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes et de la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes

## Des contributions spécifiques à chacun des secteurs

### Crémieu/Villemairieu

Dans le secteur Crémieu/Villemairieu, la concertation préalable a fait émerger des **interrogations concernant la localisation de la station** envisagée à proximité de la Maison du Département - Haut-Rhône Dauphinois : certains participants la jugent trop éloignée du centre-ville, tandis que d'autres estiment qu'elle n'est pas suffisamment proche de la RD75. Lors de l'atelier du 16 décembre 2025, le groupe de travail consacré à la station de Crémieu a questionné l'implantation de cette station en proposant de la localiser sur la friche EZT (à l'Est de Carrefour), de privilégier les flux d'accès via la D517 et la route de Lyon (soulageant ainsi la D75).

« Voici en PJ une suggestion sur l'insertion de la station de Crémieu pour qu'elle soit le plus proche du centre. A la place des friches industrielles il y a encore de la place pour y aménager un pôle multimodal à proximité directe. La seule contrainte est le cr du bâtiment administratif. Possibilité de franchir cet endroit et le grand rond-point en tunnel.<sup>122</sup> »

« La localisation actuelle du PEM de Crémieu nous amène à plusieurs observations : - L'éloignement du centre de Crémieu (1.3 km de la Halle) pourrait constituer un frein pour les touristes et PMR. - Il nous semble primordial que l'accès à ce PEM se fasse directement depuis la RD75 car il sera très prisé des usagers venant en voiture depuis Loyettes, Saint-Romain-de-Jalionas, Chamagnieu, Choezeau, communes pour lesquelles l'accessibilité en modes doux est à ce jour inenvisageable.<sup>123</sup> »

Par ailleurs, dans ce secteur, plusieurs contributions ont proposé de **créer une station supplémentaire**, notamment afin d'assurer une meilleure desserte du collège et du lycée de l'Institution Sœur Emmanuelle.

« Création d'une nouvelle station à proximité du collège et du lycée de Villemairieu, avec un parking dimensionné en fonction des besoins afin de soulager les autres stations à proximité.<sup>124</sup> »

« Quid d'une station sur Villemairieu ?<sup>125</sup> »

« Il faut absolument prévoir une desserte pour les élèves de l'ensemble Collège Lycée BTS- CFA de Villemairieu, cela représente 1000 élèves au quotidien, auxquels on peut ajouter tout le personnel enseignant... Cela fait bcp de trajets qui seraient évités grâce au tram et en plus, cela permettrait de créer une gare en campagne beaucoup plus accessible que les gares en plein centre comme Tignieu. Merci de prendre en considération cette observation, d'ailleurs, une gare a été créée pour le lycée BELTRAME à Meyzieu, c'est une évidence qu'il faille le faire pour l'Institution Soeur Emmanuelle.<sup>126</sup> »

« Le Tram est une opportunité pour la desserte du collège/lycée de Villemairieu (1 200 élèves). La distance à l'emplacement actuel du PEM (autour de 2 km) nous incite à proposer une 7<sup>ème</sup> station accessible 100% modes doux uniquement desservie aux horaires d'ouverture de l'établissement.<sup>127</sup> »

### Tignieu-Jamezieu

S'agissant de Tignieu-Jamezieu, les échanges et contributions ont montré que la **localisation de la station Tignieu Collège répond globalement aux attentes des habitants**. Ils soulignent la cohérence de cet emplacement en raison de sa proximité avec le centre commercial, le collège Cousteau et les projets de développement en cours dans ce secteur. Une contribution suggère néanmoins qu'une desserte complémentaire de la partie Est de la commune pourrait également être pertinente.

« Positionnement près du collège + Leclerc adapté <sup>128</sup>»

« L'inter-station Tignieu Collège/Crémieu est très longue et la commune de Tignieu n'est vraiment desservie que par l'ouest et qui plus est dans une zone dense. Une station supplémentaire avant ou après le marais de la Lechère ou au niveau de Vavres permettrait de mieux desservir la commune voire celle de St romain de Jalionas.<sup>129</sup> »

122 Contribution n°27

123 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

124 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Tignieu-Jamezieu

125 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Crémieu

126 Contribution n°18

127 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

128 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Tignieu-Jamezieu

129 Contribution n°8

A l'instar de la station, **la localisation du parking-relais a également été jugée pertinente**. Toutefois, le cahier d'acteur du centre commercial E. Leclerc de Tignieu met en avant le risque que les usagers du tramway se reportent sur le parking du centre commercial. Il souligne donc la nécessité de dimensionner suffisamment le parking-relais de la station Tignieu Collège, et de mettre en place des dispositifs incitatifs — notamment via la tarification ou la signalétique — afin d'orienter les usagers du tramway vers le parking-relais dédié.

*« Il nous paraît important et indispensable que le parking relais qui sera créé à proximité de la gare soit suffisamment dimensionné afin d'inciter les usagers du tramway à y stationner. En effet, se trouvent à proximité immédiate : le parking du collège et le parking de CODYMO-TIGNIEUDIS et MS IMMOBILIER. En ce qui concerne la question des parkings du centre commercial, ces derniers ont déjà une forte affluence [...]. Sans incitations suffisantes (tarifs, signalisation, sécurité...) il est fort à craindre que les usagers du tramway utilisent les parkings existants à proximité. Les usagers de la gare stationneront leur véhicule toute la journée (voire plusieurs jours), occupant des places qui seraient normalement libérées toutes les 60 minutes en moyenne par les clients du centre commercial. [...]*

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

- Réaliser une étude de dimensionnement précise du parking relais et de ses accès.
- Prévoir et définir un schéma de circulation sur l'ensemble du territoire afin de privilégier les parkings relais permettant de ne pas rajouter de circulation sur les centres-villes.
- Réaliser des études trafics permettant de déceler les possibles problèmes de circulation sur des voies aujourd'hui déjà très fréquentées sur la commune de Tignieu-Jamezieu, comme le Boulevard de Verna, où circulent notamment de nombreux collégiens.<sup>130</sup> »



## Charvieu-Chavagneux

S'agissant de Charvieu-Chavagneux, les échanges ont mis en évidence une **appréciation globalement positive de l'implantation des deux stations envisagées, Charvieu Petit-Prince et Charvieu Centre**, jugées en adéquation avec les attentes du territoire. Plusieurs contributeurs ont notamment souligné l'intérêt de la station implantée au niveau du rond-point du Petit-Prince, telle que proposée dans le projet, en raison du dynamisme du quartier environnant. Toutefois, quelques participants se sont questionnés sur le devenir du silo à grains, toujours en activité. Lors de l'atelier du 16 décembre 2025, le groupe de travail consacré aux stations de Charvieu a suggéré d'étudier une alternative : l'implantation d'une station près du Leclerc Express de Charvieu-Chavagneux, derrière lequel de vastes terrains qui pourraient accueillir une station et un parking de grande capacité.

*« Pour notre secteur, la création de deux arrêts à Charvieu-Chavagneux (Centre et Petit Prince) représente une opportunité exceptionnelle : un accès direct à Lyon sans dépendre du trafic routier, un meilleur maillage local entre les communes de la Plaine de l'Ain, une réduction des nuisances liées aux trajets pendulaires, et un gain environnemental important grâce à la baisse des émissions et du bruit.<sup>131</sup> »*

## Janneyrias

S'agissant de Janneyrias, les échanges lors de la rencontre de proximité ont montré que **l'implantation de la station proposée répondait globalement aux attentes d'une partie des participants**. Toutefois, lors de l'atelier du 16 décembre 2025, le groupe de travail dédié à la station de Janneyrias a formulé une **proposition d'implantation alternative**, située au niveau du chemin de Savetier. Cette suggestion vise à répondre aux préoccupations liées à la circulation routière générée par la station et son parking, notamment pour les riverains, en positionnant la station et le parking plus loin des habitations, privilégiant un accès principal par la D124, tout en offrant la même capacité au niveau du parking.

*« Déplacer la station [Janneyrias] des habitations.<sup>132</sup> »*

## Pusignan

S'agissant de Pusignan, la **localisation de la future station a suscité de nombreux échanges**. Plusieurs participants ont exprimé une préférence pour une implantation à proximité de l'Odyssee, en raison des équipements sportifs à proximité, plutôt que pour l'emplacement envisagé près de l'avenue de la Gare, à proximité d'entreprises et plus proche du centre-ville. Ces discussions ont été particulièrement nombreuses lors de la rencontre de proximité et de l'atelier de concertation du 16 décembre 2025, où plusieurs groupes ont travaillé sur ce secteur.

Lors de la rencontre de proximité, l'hypothèse d'implanter deux stations sur le territoire communal a également été évoquée.

Dans sa délibération du 17 novembre 2025, le conseil municipal de Pusignan a quant à lui émis un avis favorable au projet tout en demandant que la station soit située à proximité de l'ancienne gare.

131 Contribution n°21

132 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Janneyrias

## D. Itinéraire cyclable régional ouvert aux piétons

### Un itinéraire jugé opportun pour le territoire

La **création d'un itinéraire cyclable a été majoritairement bien accueillie**, et largement soulignée comme un point fort du projet. Les participants ont en effet mis en avant le déficit d'aménagements cyclables sur le territoire, ainsi que la rareté d'itinéraires sécurisés. Le projet est ainsi perçu comme une véritable opportunité, notamment pour les déplacements du quotidien. Par ailleurs, l'accessibilité de cet itinéraire aux piétons a également été accueillie favorablement par le public.

*« Nous accueillons très favorablement la création d'une voie cyclable Crémieu – Lyon en parallèle avec le tram, ayant un intérêt pour le vélo du quotidien (liaisons entre pôles périurbains) et pour le vélotourisme (accès Lyon – Crémieu – et future boucle avec ViaRhôna). C'est une rationalisation intelligente des investissements et travaux. »<sup>133</sup>*

*« Le Nord Isère se retrouve aujourd'hui aux portes de Lyon, sans réseau de transport collectif vraiment structurant et des voies modes actifs qui restent discrètes et dangereuses. »<sup>134</sup>*

*« Je suis 100% pour la réouverture de cette ligne. Avoir les aménagements piétons et cyclables est un grand atout. »<sup>135</sup>*

**Certains contributeurs ont toutefois questionné sa pertinence**, notamment au regard des distances à parcourir pour un usage quotidien, par exemple dans le cadre des déplacements domicile-travail.

*« Enfin, l'opportunité et l'intérêt de l'itinéraire cyclable ont été questionnés par cette table, dont les participants n'ont pas perçu clairement la plus-value à ce stade. »<sup>136</sup>*

*« Concernant la piste cyclable, étant moi-même cycliste, je pourrais me réjouir, néanmoins, la distance entre Charvieu et Meyzieu est telle qu'il ne me semble pas concevable de la faire 2 fois par jour. Cela peut expliquer pourquoi personne n'a rebondi sur la création de cette piste cyclable : c'est une bonne initiative cette piste cyclable, mais moins prioritaire que le tramway. Personnellement, je l'utiliserai peut-être les week-ends, mais pas au quotidien, à moins d'avoir un vélo électrique. »<sup>137</sup>*



©Charles Pietri

133 Contribution n°107

134 Cahier d'acteur CODYMO-TIGNIEUDIS-MS IMMOBILIER

135 Contribution n°111

136 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Pusignan

137 Contribution n°80

## Le souhait d'un itinéraire continu

La concertation préalable a mis en évidence une **forte attente du public en faveur d'un itinéraire cyclable continu le long du tracé du tramway**. Les participants ont souligné l'importance de disposer d'un aménagement linéaire, sécurisé et parallèle au tramway, notamment afin d'éviter les axes jugés dangereux pour les cyclistes à l'heure actuelle. À noter que, dans sa délibération du 17 novembre 2025, le conseil municipal de Pusignan a émis un avis favorable au projet, sous réserve de la mise en place « d'une continuité cyclable directe entre Meyzieu ZI et Pusignan ». Une contribution – le cahier d'acteur de l'association Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné – propose toutefois de dévier l'itinéraire en traversant Pont-de-Chérury afin de mieux connecter les communes de Chavanoz et Pont-de-Chérury.

Par ailleurs, lors de l'atelier de concertation, un groupe a suggéré de **positionner l'itinéraire cyclable côté sud de l'emprise**.

« Nous sommes très favorables à cette continuité pour les raisons suivantes : [...] Un tracé au plus près de l'infrastructure Tram pour minimiser la distance entre Crémieu et Meyzieu.<sup>138</sup> »

« La réalisation sous l'A432 d'un passage de la VL10 parallèle à celui du Tram (pour 1 seule voie) est nécessaire.<sup>139</sup> »

« Sous la RD302, toute alternative hors emprise CFEL générerait un détour très important.<sup>140</sup> »

« Il nous semble pertinent d'étudier s'il ne serait pas intéressant de dévier le tracé de l'itinéraire cyclable pour faciliter ces rabattements et liaisons inter-communes : nous avons proposé la solution ci-contre consistant à installer la passerelle vélo sur la Bourbre plus au nord et à créer une zone de rencontre dans Pont de Chérury.<sup>141</sup> »

« Ils ont précisé que les pistes cyclables devraient plutôt être positionnées côté sud pour desservir Villemoirieu et se connecter ensuite à Tignieu.<sup>142</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

La nouvelle infrastructure cyclable reliera Crémieu à Meyzieu, en longeant le tramway sur l'emprise historique du Chemin de Fer de l'Est de Lyon, afin de proposer un corridor en se connectant à la voie verte Arandon-Crémieu et au projet de voie lyonnaise n°10 Meyzieu-Lyon. Le tracé a été étudié conjointement avec celui du tramway pour garantir une bonne insertion. Certains passages plus étroits sont à l'étude afin de proposer les solutions les plus qualitatives possibles pour les usagers.

Enfin, des attentes ont été exprimées concernant les **connexions entre l'itinéraire cyclable régional et les pistes cyclables locales** existantes ou à venir, notamment la ViaRhôna.

« Nous regrettons que la connexion avec la ViaRhôna ne soit pas mentionnée dans le Dossier de Consultation. Nous considérons que la connexion Voie Verte de la Bourbre – Voie Cyclable Crémieu – Lyon – Via Rhôna est complémentaire au souhait d'un itinéraire cyclable Lyon – Saint Quentin Fallavier – Voie Verte de la Bourbre, afin de desservir les Gares SNCF et les pôles périurbains le long de la RD1006.<sup>143</sup> »

« Nous sommes très favorables à cette continuité pour les raisons suivantes : Elle s'intégrera à la construction en cours d'un maillage des Voies vertes en Nord-Isère ce qui permettra un accès Nord-Ouest depuis la Métropole de Lyon depuis la VL10 dont sur les VV : à la ViaRhôna au Nord par la mise en œuvre du schéma directeur vélo de la CC LYSED, à la Voie verte de la Bourbre au Sud par une continuité de la CAPI vers la CC des Balcons du Dauphiné, à la ViaRhôna à l'Est sur Arandon via la voie verte entre Crémieu et Arandon.<sup>144</sup> »

138 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

139 Cahier d'acteur de la coordination inter-associative

140 Cahier d'acteur de la coordination inter-associative

141 Cahier d'acteur de l'association Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné

142 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Crémieu

143 Contribution n°107

144 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

## Des attentes concernant les usages et aménagements

Les **usages possibles de l'itinéraire cyclable ont été discutés**. Dans un souci de sécurité pour l'ensemble des usagers, plusieurs contributions ont demandé l'interdiction des deux-roues motorisées. Par ailleurs, quelques participants souhaitent savoir s'il pourrait être ouvert aux cavaliers.

Enfin, une remarque a été formulée quant au risque que certains aménagements en retrait — des « coins tranquilles » — favorisent des usages indésirables.

*« Ils ont identifié par ailleurs l'itinéraire cyclable comme un atout du projet, tout en alertant sur les problématiques de sécurité liées aux usages, et en particulier à la circulation de deux-roues motorisés sur cet itinéraire.<sup>145</sup> »*

*« La sécurité sur l'itinéraire cyclable a été évoquée, en particulier la cohabitation piétons / vélos, ainsi que les usages existants comme les motos. Les participants ont indiqué qu'il fallait trouver des solutions pour éviter les usages motorisés tout en maintenant l'accès aux modes doux (vélos cargos, poussettes...).<sup>146</sup> »*

*« Avez-vous pensé aux cavaliers qui sont assez nombreux dans le coin pour partager la zone cycliste avec les cavaliers et les piétons ?<sup>147</sup> »*

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

L'itinéraire cyclable sera accessible aux modes actifs (piétons et vélos). S'agissant des cavaliers, le sujet sera approfondi dans le cadre des études ultérieures.

Des attentes ont été exprimées concernant le **revêtement de l'itinéraire cyclable**. Les participants ont insisté sur la nécessité d'éviter les revêtements stabilisés, jugés inadaptés à un usage quotidien, et de privilégier systématiquement l'enrobé, qui limite la poussière et la boue tout en offrant un meilleur confort de roulage.

Lors de la réunion de clôture, deux points d'attention supplémentaires ont été soulevés :

- > Les projections de ballast en provenance de la voie ferrée, susceptibles de générer des poussières, un phénomène renforcé par le passage du tramway.
- > L'exemple du secteur Arandon-Crémieu, situé à l'est du projet, où l'itinéraire existant est considéré comme peu adapté aux déplacements du quotidien, principalement en raison de la nature de son revêtement.

Au-delà du choix du revêtement, quelques demandes d'aménagement spécifiques ont été exprimées :

- > L'installation de panneaux d'orientation, afin de faciliter le repérage et la compréhension des parcours, en particulier pour les usagers occasionnels ;
- > La mise en place d'éléments de végétalisation le long de l'itinéraire ;
- > L'installation d'un éclairage adapté sur l'ensemble du tracé.

*« La voie verte devra être large (le CEREMA préconise une largeur entre 3 et 5m, autant choisir le plus large quand c'est possible), végétalisée pour apporter des zones de fraîcheur, avec un revêtement en enrobé (surtout pas de stabilisé ou autre matière inondable).<sup>148</sup> »*

*« Ils ont également discuté de la qualité du revêtement des pistes cyclables, avec un consensus pour le goudronnage plutôt que la stabilisation.<sup>149</sup> »*

*« Si le bi-couche présente des coûts de mise en œuvre plus faible, il cumule de nombreux inconvénients : son entretien se révèle fréquent et coûteux, non compatible avec les vélos de route et les déplacements quotidiens, salissant par temps humide, ainsi qu'un impact écologique tout aussi important que l'enrobé : nous préconisons un enrobé clair dans un contexte de réchauffement climatique.<sup>150</sup> »*

145 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Pusignan

146 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Pusignan

147 Rencontre de proximité de Tignieu-Jamezieu

148 Contribution n°10

149 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Crémieu

150 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

« Sur le plan environnemental, est-ce qu'il sera prévu de végétaliser au maximum le parcours vélo tant que faire se peut ? Notamment avec les étés caniculaires qui s'annoncent pour le futur.<sup>151</sup> »

« Eclairage permanent [de la voie verte] avec recharge par panneau solaire.<sup>152</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

L'objectif de la Région est de conserver au maximum la végétation existante quand celle-ci est compatible avec les enjeux techniques et de sécurité de l'aménagement. Il est notamment prévu que l'itinéraire cyclable soit séparé de l'infrastructure du tramway par une bordure végétalisée et sécurisée. Les attentes et les propositions des participants sur les aménagements seront étudiées dans les phases d'études ultérieures.

Enfin, afin d'accompagner ce nouvel itinéraire, les associations Mobilités Douces Nord-Isère et Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné soulignent la nécessité de mettre en place des **politiques publiques visant à encourager et développer l'usage du vélo** à l'échelle du territoire.

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

de développer ou poursuivre les offres favorables aux vélos/VAE : aide à l'achat d'un vélo/VAE, location vélo/VAE longue durée ou de quadriporteur électrique capoté...

de développer une communauté vélo/VAE via une coopération entre les associations et les communautés de communes pour notamment accompagner les habitants au changement : communication, sensibilisation, atelier de remise en selle, financement d'un atelier vélo auto réparation...

que la Région mène des campagnes de sensibilisation / communication en amont de la mise en service du tram. Ces campagnes devront toucher aussi bien des pratiquants vélo/VAE potentiels (collégiens/lycéens, salariés, ...) que les automobilistes.<sup>153</sup> »

« Des campagnes de sensibilisation / communication seront menées bien en amont de la mise en service du tram. Ces campagnes devront toucher aussi bien des pratiquants vélo potentiels (collégiens/lycéens, salariés, ...) que les automobilistes.<sup>154</sup> »



© Arthur Viguier

151 Contribution n°7

152 Cahier d'acteur de la coordination inter-associative

153 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

154 Cahier d'acteur de l'association Veille Citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné

## E. Insertion du projet et prise en compte des enjeux locaux

### Préserver la qualité de vie des riverains, une condition de réussite du projet

Les échanges avec les riverains du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL), notamment lors des rencontres de proximité, ont mis en lumière de fortes **inquiétudes concernant la préservation de leur qualité de vie**, en particulier en termes de bruit mais aussi de vibrations et d'éclairage. La mise en œuvre de mesures de réduction des nuisances potentielles est perçue comme une condition essentielle de réussite et d'acceptation du projet (murs anti-bruit, dispositifs anti-vibratiles, remplacement d'huisseries, isolation extérieure, ...).

Dans sa délibération en date du 17 novembre 2025, le conseil municipal de Pusignan a d'ailleurs émis un avis favorable au projet, sous réserve de l'installation de « dispositifs antibruit à proximité des habitations ».

Certains riverains du CFEL redoutent également une dépréciation de leur patrimoine immobilier en lien avec les nuisances liées au passage du tramway et ont interrogé la Région sur les modalités éventuelles d'indemnisation. Enfin, quelques participants craignent une visibilité de leurs habitations et/ou jardins depuis la nouvelle liaison.

« Qu'en est-il des maisons le long du chemin de fer ?<sup>155</sup> »

« Prévoyez-vous des mesures anti-bruit ?<sup>156</sup> »

« Bonjour, j'habite collé à la voie verte actuelle, j'ai ces questions concernant le projet. Bruit / Vibrations Quel niveau de bruit est prévu à 8 m des rames, et quelles protections anti-bruit/vibrations seront mises en place ? Visibilité / intimité Le tram et son éclairage seront-ils visibles depuis les habitations ? Des protections sont-elles prévues ? Valeur immobilière Une étude d'impact immobilier existe-t-elle pour les maisons situées à moins de 10 mètres du tracé ?<sup>157</sup> »

« Qu'en est-il de la perte de valeur des biens situés en bord de ligne ? Un budget de compensation est-il prévu ? Les montants pourraient atteindre plusieurs centaines de milliers d'euros pour certains propriétaires.<sup>158</sup> »

#### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Afin de préserver le cadre de vie des habitants, la Région respectera le cadre réglementaire et les études de conception intégreront les mesures nécessaires. La mise en place de systèmes anti-vibratiles pour l'infrastructure particulièrement dans les zones résidentielles ainsi que l'acquisition de matériel roulant intégrant les dernières technologies de réduction du bruit sont notamment envisagés. L'ensemble de ces mesures seront précisées dans le cadre des études ultérieures.

155 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

156 Rencontre de proximité de Janneyrias

157 Contribution n°33

158 Contribution n°79



© Charles Pietri

## Des questions nombreuses sur les besoins fonciers nécessaires au projet et leurs impacts

Si la réutilisation de l'emprise désaffectée du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) est perçue comme un point fort du projet, plusieurs participants s'interrogent sur les **besoins fonciers complémentaires nécessaires à la réalisation du projet**.

D'abord, pour la réalisation des infrastructures de tramway et de l'itinéraire cyclable, plusieurs contributions estiment que les emprises actuelles du CFEL ne sont pas suffisamment larges pour accueillir à la fois la ligne de tramway et l'itinéraire cyclable, ce qui nécessiterait des acquisitions foncières complémentaires le long du tracé. Des inquiétudes ont ainsi été exprimées concernant les éventuelles acquisitions sur des terrains riverains, agricoles ou naturels. Par ailleurs, des questions ont été soulevées quant à la manière dont sera gérée l'occupation actuelle des emprises du CFEL dans le secteur de Barens.

« Le projet de tramway s'accompagne d'une piste cyclable sur l'ensemble du tracé. Si cela nous semble pertinent de travailler les modalités de transport au sein du même projet et sur un jumelage étroit des tracés, il nous semble que les emprises existantes n'ont pas une largeur suffisante pour accueillir la totalité des aménagements. Des emprises supérieures sont donc, a priori, à prévoir sur les parties latérales où sont situées des parcelles agricoles.<sup>159</sup> »

« Vous allez être obligés d'acheter du terrain, c'est petit comme largeur.<sup>160</sup> »

Ensuite, s'agissant des **besoins fonciers pour la réalisation des parkings et du site de maintenance et de remisage**, plusieurs inquiétudes ont été exprimées.

« Quels besoins fonciers supplémentaires au-delà de l'emprise existante ?<sup>161</sup> »

« Un participant demande si la Région prévoit de recourir à l'expropriation pour dimensionner le parking à Crémieu et si le PLU devra être modifié.<sup>162</sup> »

159 Cahiers d'acteurs des Chambres d'Agriculture du Rhône et de l'Isère

160 Rencontre de proximité de Janneyrias

161 Rencontre de proximité de Janneyrias

162 Réunion publique d'ouverture

En parallèle, le monde agricole a fait part d'une **forte attente quant à la limitation des prélèvements sur les surfaces agricoles**. Les échanges avec des agriculteurs ont permis de mettre en évidence plusieurs points :  
 Crainte d'un empiètement sur le foncier agricole pour la réalisation des parkings et du SMR ;  
 Souhait de disposer d'un interlocuteur dédié au sein de la Région pour traiter spécifiquement les questions de foncier agricole.

« La question de l'impact de la construction de nouveaux parkings a été soulevée, un participant soulignant que cela impliquerait la consommation de terres agricoles.<sup>163</sup> »

« Tout en souscrivant aux objectifs mis en avant dans le projet de liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu, la Chambre d'agriculture du Rhône entend contribuer à l'intérêt général tout en défendant au mieux l'activité économique agricole et notamment en limitant la consommation de terres agricoles et en garantissant le maintien des conditions favorables à l'exercice de l'activité agricole. La Chambre d'agriculture du Rhône souhaite s'assurer que ce projet aura un impact limité sur les espaces agricoles et les activités économiques qui en dépendent.<sup>164</sup> »

« La Chambre d'agriculture de l'Isère insiste sur la nécessité de réaliser des choix d'aménagement les moins consommateurs d'espaces agricoles et forestiers et les moins dommageables pour les activités agricoles. La Chambre d'agriculture de l'Isère souhaite que soit portée une attention toute particulière sur : - La consommation directe (par l'emprise de l'ouvrage) et indirecte (par les occupations temporaires et les mesures compensatoires) des espaces agricoles, - L'exigence d'un projet minimisant au maximum les perturbations du fonctionnement des exploitations agricoles (création d'allongement de parcours...)<sup>165</sup> »

« Bonjour Je suis favorable à ce projet tant attendu dans le Nord Isère. Néanmoins, j'aimerais avoir des informations sur les emprises agricoles qui vont être prises pour réaliser le site de maintenance et sur les emprises foncières pour réaliser les nombreux parkings tout au long du tracé du tramway.<sup>166</sup> »

Enfin, plusieurs contributions ont interrogé les **impacts du projet sur les espaces naturels**, notamment en ce qui concerne l'implantation des parkings et du site de maintenance et de remisage (SMR), dont la réalisation entraînerait une artificialisation de ces zones. Les participants demandent une attention particulière à la préservation des espaces naturels, particulièrement la zone naturelle située entre Crémieu et Tignieu-Jamezieu, qui pourrait être affectée en termes de biodiversité. L'impact potentiel sur les zones humides a également été évoqué dans plusieurs contributions.

« Et bien sûr écologiquement de TIGNIEU à CREMIEU la biodiversité sera mise à l'épreuve (plus de chevreuils, renards, etc.). La région oublie de parler sur les plans du centre de maintenance des trams à Villemoirieu, encore des hectares cultivables en moins. Dommage que la région soit aussi peu respectueuse de l'environnement comme sur d'autres projets en cours.<sup>167</sup> »

« Je suis aussi inquiète des nouvelles constructions qui pourraient affecter les zones naturelles sensibles et la biodiversité de l'Isle Crémieu.<sup>168</sup> »

« Nous avons également à cœur que la biodiversité soit respectée le long des voies et plus particulièrement l'étang de la Besseye où nous faisons souvent des découvertes avec les adhérents.<sup>169</sup> »

« Un représentant de l'association Lo parvi soulève des interrogations sur les impacts potentiels en termes d'artificialisation et de destruction d'habitats naturels liés à la piste cyclable, aux parkings relais et au site de maintenance et de remisage.<sup>170</sup> »

« Un représentant de la Ligue pour la Protection des Oiseaux (LPO) Auvergne-Rhône-Alpes intervient pour souligner plusieurs points concernant l'impact environnemental du projet. Il souhaite disposer de chiffres précis sur les zones impactées, notamment les zones impactées par l'itinéraire cyclable qui accompagne le tramway, et s'inquiète des effets sur les zones humides à haute valeur environnementale. Il rappelle que, si cet itinéraire favorise la mobilité douce, elle peut générer des impacts sur la faune et la flore, notamment en cas de revêtement bitumineux qui pourrait constituer une barrière pour certaines espèces.<sup>171</sup> »

163 Réunion publique d'ouverture

164 Cahier d'acteur de la Chambre d'Agriculture du Rhône

165 Cahier d'acteur de la Chambre d'Agriculture de l'Isère

166 Contribution n°67

167 Contribution n°51

168 Contribution n°61

169 Cahier d'acteur de l'association Café Crém'

170 Webinaire des acteurs associatifs

171 Webinaire des acteurs associatifs

« Un point d'attention particulier doit être porté au positionnement actuel de la gare d'entretien et de remisage. Celle-ci est actuellement prévue dans un champ en agriculture biologique, situé en zone inondable et soumis à des phénomènes de remontée de nappe phréatique. Cet emplacement ne paraît pas cohérent au regard des risques techniques et des impacts potentiels sur les écosystèmes voisins. Il serait préférable de trouver une autre localisation.<sup>172</sup> »

À noter que certaines contributions encouragent au contraire le maître d'ouvrage à **prévoir des acquisitions foncières suffisamment larges**, ou du moins à constituer des réserves adéquates, afin de « garantir l'avenir ».

« Concernant les acquisitions foncières, nous lisons dans le dossier qu'elles seront "minimisées dans toute la mesure du possible". Nous regrettons que le maître d'ouvrage se montre aussi frileux en partant battu d'avance par la contestation des riverains et des maires. En matière d'infrastructures, les réserves foncières ont une valeur inestimable à long terme. Comme on construit pour 100 ans, la déclaration d'utilité publique doit être mise à profit dans ce sens. Un retard de 1 an pour des expropriations est négligeable par rapport à la durée de vie de la ligne. Ce n'est pas tous les jours que le gestionnaire dispose, après une longue procédure, d'une déclaration d'utilité publique ouvrant droit aux expropriations, si nécessaire. Nous souhaitons donc que le maître d'œuvre prévoie des acquisitions assez larges pour garantir l'avenir. Dans ce but, la déclaration d'utilité publique, obtenue à l'issue d'une longue procédure mais pour une durée limitée, constitue pour le maître d'ouvrage une opportunité à ne pas manquer.<sup>173</sup> »

« Dimensionner les équipements avec l'ambition nécessaire, notamment avec les réserves foncières indispensables à la performance requise pour absorber les flux et les besoins de long terme en parkings.<sup>174</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

L'essentiel du tracé se situe sur une emprise ferroviaire existante entre Crémieu et Meyzieu, appartenant aux Départements de l'Isère et du Rhône. Cette emprise sera mise à disposition de la Région par les deux Départements, dans la mesure où elle est réservée depuis longtemps pour ce projet. L'occupation de cette emprise à Barens fait l'objet de discussion entre le Département de l'Isère et la personne concernée.

Des parkings-relais (P+R) sont prévus à proximité de chaque nouvelle station et un site de maintenance et de remisage (SMR) est envisagé proche du terminus de la ligne. Des échanges avec les acteurs locaux sont en cours pour identifier plus précisément les emplacements des P+R et du SMR. L'objectif est d'avoir le moindre impact sur les espaces naturels et les terres agricoles en privilégiant des sites déjà artificialisés non utilisés, lorsque cela est possible. Les études de conception préciseront la localisation et le dimensionnement des P+R et du SMR. En lien avec les acteurs locaux, des contacts avec les propriétaires fonciers seront initiés par la Région. Si le projet est déclaré d'utilité publique et qu'une négociation amiable n'aboutit pas avec les propriétaires concernés par des acquisitions foncières, le recours à l'expropriation pourra être envisagé, mais uniquement en dernier recours. Et si cela s'avère nécessaire, des procédures de mise en compatibilité ou de modification du PLU pourront être engagées.

## Des attentes fortes en matière de mesures et de compensations

Les questionnements relatifs aux besoins fonciers ont donné lieu à des **demandes de mesures d'évitement, de réduction et de compensation** pour limiter au maximum les impacts et préserver les milieux existants.

Pour limiter l'impact des parkings-relais plusieurs propositions ont été formulées : reconversions de sites déjà artificialisés, parkings à étage, mutualisations, dispositifs permettant la perméabilité, favoriser les alternatives à la voiture pour se rendre aux stations afin de limiter les besoins en place de stationnement.

« Y aura-t-il des mesures compensatoires qui vont permettre de redonner des espaces agricoles aux agriculteurs concernés et recréer des espaces naturels/verts dans le secteur ?<sup>175</sup> »

« L'aménagement de voie de communication perturbe la vie de la faune sauvage et ses déplacements. Une étude d'impact a-t-elle été faite ? Est-il prévu des aménagements spécifiques pour limiter cet impact ?<sup>176</sup> »

172 Cahier d'acteur de la coordination inter-associative

173 Cahier d'acteur de l'association Les Droits du Piéton

174 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

175 Contribution n°67

176 Contribution n°177

« Cette liaison ne devra pas impacter les ENS et minimiser son impact environnemental lors de sa réalisation. (...) Si des parkings relais à étages sont construits pour minimiser l'artificialisation au sol (...).<sup>177</sup> »

« Un participant demande que la Région, le Département de l'Isère et la Communauté de Communes des Balcons en Dauphiné financent le développement des pistes cyclables, en complément du schéma de mobilité, afin de favoriser le report modal vers le vélo et réduire l'emprise des parkings.<sup>178</sup> »

« Parkings perméables, équipés d'ombrières photovoltaïques pour produire de l'énergie renouvelable et l'autoconsommer, sans impact sur les terres agricoles, notamment biologiques.<sup>179</sup> »

« Concernant les parkings, prévoir des ombrières photovoltaïques ainsi que des enrobés drainants évitant l'imperméabilisation des sols.<sup>180</sup> »

Dans leurs cahiers d'acteurs, les Chambres d'Agriculture du Rhône et de l'Isère par ailleurs ont formulé plusieurs **recommandations pour que les compensations environnementales ne pénalisent pas les espaces agricoles.**

« [...] Lorsque les efforts d'évitement et de réduction conduisent néanmoins à un prélèvement de surfaces agricoles, la profession agricole rappelle que le maître d'ouvrage doit s'engager à mettre en œuvre des mesures de compensation permettant de reconstituer le potentiel économique de l'agriculture par des actions adaptées. Les Chambres d'agriculture peuvent accompagner le maître d'ouvrage dans chacune de ses étapes afin de préserver le potentiel de production alimentaire des territoires.



©Charles Pietri

177 Contribution n°98

178 Réunion publique d'ouverture

179 Cahier d'acteur de l'association Villemoirieu Demain

180 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

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

- > Les choix opérés en matière de compensation environnementale soient inscrits dans une logique d'« évitement » en examinant les solutions les moins dommageables, puis de « réduction » des impacts négatifs qui n'auraient pu être empêchés, et enfin de « compensation » des impacts négatifs résiduels et inévitables. Ces trois étapes doivent s'inscrire dans une succession chronologique : une instruction à chacune d'elles doit être réalisée afin d'assurer son bon accomplissement et avant d'engager la suivante.
- > Les mesures envisagées soient motivées sur le plan scientifique. Leur efficacité à réparer le préjudice écologique et la restauration de la fonctionnalité des espaces dégradés doit être démontrée,
- > Le ratio de compensation surfacique n'excède pas 1 hectare de mesure compensatoire pour 1 hectare de surface naturelle impactée,
- > Les mesures de compensation environnementale ne portent pas sur le foncier agricole productif.<sup>181</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

A ce stade du projet, plusieurs investigations ont été réalisées (inventaire faune-flore 4 saisons, délimitation des zones humides) ayant nourri un premier diagnostic environnemental (état de l'environnement du projet : milieu physique, milieu naturel, milieu humain et cadre de vie, paysage et patrimoine, etc.). En fonction des conclusions détaillées des études environnementales, des mesures intégrant les principes de la séquence ERC (éviter, réduire, compenser), seront mises en place. Ce travail sera approfondi dans le cadre d'une étude d'impact détaillée qui sera rendue publique lors de l'enquête publique.

## Des points de vigilance soulevés au sujet des impacts cumulés

Certains acteurs, notamment des associations locales, s'interrogent sur **la simultanéité de plusieurs grands projets dans la zone** : futur EPR2, nouveau pont sur le Rhône, pipelines carbone et hydrogène, projet ferroviaire Lyon-Turin, contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Ils soulignent ainsi la nécessité de coordonner ces opérations afin d'anticiper et de maîtriser leurs impacts cumulés, notamment durant les phases de chantier.

L'une des contributions relève également que l'urbanisation induite par le projet pourrait accélérer la croissance démographique du nord du Nord-Isère, avec des implications potentielles en matière de sécurité, notamment autour de la centrale nucléaire du Bugey.

*« Il s'interroge quant à la coexistence de nombreux grands projets dans la même zone — nouveau pont sur le Rhône, pipelines carbone et hydrogène, projet ferroviaire Lyon - Turin, contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise, chantiers des futurs EPR — tous prévus autour de 2032, ce qui pose la question des impacts cumulés de l'ensemble de ces projets. Il demande si le projet est intégré dans la démarche « Grands Travaux » annoncée par l'État, afin de coordonner les mesures compensatoires et foncières.<sup>182</sup> »*

*« Les équilibres territoriaux des Balcons du Dauphiné seront fortement modifiés par la mise en service du tramway. Il s'agit d'anticiper les besoins en termes de pression foncière et résidentielle, habitat / logement, mobilités, services à la population, tout en restant vigilant quant aux impacts environnementaux et agricoles. Cette préoccupation est d'autant plus légitime que les effets territoriaux du tramway se cumuleront avec ceux du projet d'EPR2, dont le chantier débutera prochainement dans la plaine de l'Ain, sur la commune de Loyettes. L'addition de ces projets structurants impose une coordination étroite entre collectivités, intercommunalités et État afin de garantir un aménagement du territoire harmonieux et un juste équilibre entre développement et préservation des ressources locales.<sup>183</sup> »*

181 Cahiers d'acteurs des Chambres d'Agriculture du Rhône et de l'Isère

182 Webinaire des acteurs associatifs

183 Cahier d'acteur de la Communauté de Communes Lyon-Saint-Exupéry-en-Dauphiné

« Cette croissance exponentielle de l'habitat et du tissu urbain de l'Est lyonnais et du Nord Isère sera inévitablement accélérée par l'arrivée du Tram-Train et devrait donc interroger aujourd'hui plus que jamais les habitants de ces territoires. D'autant qu'elle percute de « plein fouet » un autre projet d'ampleur nationale qui vise lui à construire sur ce même territoire deux réacteurs EPR2 qui seraient alors situés à moins de 10 km de l'infrastructure de transport urbain. Il convient d'observer la faiblesse actuelle des espaces intercommunaux du territoire périurbain situés entre les agglomérations traversées par le projet du Tram-Train et le site de la centrale, pour se convaincre du caractère inexorable de cette croissance urbaine et de l'importance que revêt en termes de sécurité le facteur clé de la densité de population environnante autour d'une infrastructure nucléaire de cette envergure et de ce niveau de puissance aux portes de la métropole lyonnaise.<sup>184</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

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

Le projet de liaison Crémieu-Lyon avance en prenant en compte l'enjeu d'articulation des calendriers des autres projets du territoire, en particulier le projet EPR2 situé à proximité et pour lequel un travail approfondi avec l'Etat et EDF est en cours, ou encore le projet de franchissement du Rhône avec des échanges réguliers avec les départements de l'Ain et de l'Isère.



## Des interrogations sur les intersections entre la nouvelle liaison et le réseau routier existant

De nombreuses questions ont porté sur **la manière dont la nouvelle liaison croquera le réseau routier**, tant en matière de sécurité que d'aménagements pour les différents types de circulations : routières, piétonnes et cyclables.

Certains participants ont exprimé des inquiétudes quant à la sécurisation de ces intersections, tandis que d'autres y voient une opportunité de rendre la circulation plus apaisée grâce au réaménagement des voiries. Certaines inquiétudes ont également été exprimées quant au risque de créer une "coupure" dans le territoire. Enfin, le monde agricole insiste sur la nécessité de rétablir des voies d'accès pour les agriculteurs et d'adapter les intersections sur les chemins vicinaux.

Un policier municipal de Janneyrias a insisté sur la nécessité d'associer les services de police à la conception de ces aménagements. Les intersections situées sur les routes RD75 et RD517 ont fait l'objet d'échanges particulièrement approfondis.

*« À l'échelle de la polarité Crémieu / Villemoirieu, plusieurs préoccupations ont été exprimées par les habitants. La D75, axe routier prioritaire, divise la commune de Villemoirieu et présente un danger avéré, notamment au niveau du rond-point des pompiers et la descente de Bienassis. Ce point de fracture territoriale est d'autant plus préoccupant que les grands projets en cours vont accentuer le trafic sur cet axe, sans perspective claire de diminution. Les habitants redoutent une aggravation de la circulation, avec des conséquences directes sur la qualité de vie par de nouvelles nuisances, la sécurité et la cohésion du territoire. > Sécurisation de la D75 : requalification du rond-point des pompiers, aménagements pour piétons et cyclistes, dispositifs de réduction de vitesse en amont et aval de l'entrée de la polarité. > Cela ouvre la question du financement de la modification du giratoire (en rond-point à la hollandaise ou autres solutions techniques sécurisants la traversée) et ajout de feux tricolores et radars pédagogiques en amont et aval du giratoire pour forcer la réduction de vitesse des automobilistes et camions. Notamment au niveau de l'entrée de la polarité au niveau du stop de la descente de la rue de Bienassis et du croisement avec la rue de la chapelle en provenance de Beptenoud.<sup>185</sup> »*

*« Eviter la création de certaines intersections en réaménageant certains chemins agricoles ou communaux, des nouvelles voiries passant sur le CFEL ayant pris place après l'arrêt de son exploitation.<sup>186</sup> »*

*« Qu'est-il prévu pour l'intersection avec la route de Villette d'Anthon ?<sup>187</sup> »*

*« Il y aura des barrières ?<sup>188</sup> »*

*« Comment fonctionnent les croisements avec la route ?<sup>189</sup> »*

*« Où va passer le tramway au niveau de la route 517 ? Il y a une zone inondable et deux routes à couper, ce qui peut causer des bouchons.<sup>190</sup> »*

Les cahiers d'acteurs de l'association Mobilités douces Nord-Isère et de la coordination inter-associations ont par ailleurs listé des **préconisations d'aménagements pour les intersections de l'itinéraire avec les routes** :

*« La traversée de la RD124 au nord de Janneyrias doit être particulièrement soignée avec le passage à niveau. Il faudra prévoir les raccordements avec les itinéraires piétons et cyclables le long de la RD124 tant vers Villette d'Anthon que vers le centre de Janneyrias.*

*Les traversées des RD517/517a entre Janneyrias et Charvieu-Chavagneux sont à éviter à niveau car les routes sont fortement circulées. Ce point doit faire l'objet d'études de variantes avant décision définitive dont la question de rester côté Sud de la RD517 tant pour la voie verte que pour le tramway.*

185 Cahier d'acteur de l'association Villemoirieu Demain

186 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

187 Rencontre de proximité de Janneyrias

188 Rencontre de proximité de Janneyrias

189 Rencontre de proximité de Janneyrias

190 Rencontre de proximité de Janneyrias

La traversée de la branche Sud du giratoire du Petit Prince (Charvieu-Chavagneux) est à soigner pour le respect du passage à niveau.

Comme précédemment, les passages à niveau de la rue de l'Eglise et de la route de Bourgoin à Tignieu-Jamezieu (branche Sud du giratoire) sont à sécuriser.

Traversée de la RD75 : nous préconisons un passage sous-terrain, solution la plus sécurisante compte-tenu du trafic routier. Une étude particulière est à faire pour assurer les continuités vélo/VAE entre la VL10 et les itinéraires Nord-Sud dont sur le giratoire à 5 branches au droit du SDIS 38.<sup>191</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Les intersections de la ligne de tramway avec les routes et chemins feront l'objet d'aménagements adaptés à chaque environnement, assurant la sécurité de l'ensemble des usagers : piétons, cyclistes, usagers des transports en commun, automobilistes, et bien sûr les usagers du tramway. Les études de conception permettront de définir les types d'intersections en lien avec l'autorité en charge de la sécurité (STRMTG) et avec les gestionnaires de voiries départementales et communales. En dehors de ces nombreuses intersections routières, cyclables et piétonnes, un grillage sera mis en place pour éviter les intrusions sur les voies afin de garantir la sécurité.

Concernant la RD517 au niveau de Janneyrias, entre la route de Crémieu et la rue de la Léchère, il est envisagé de faire passer le tramway et l'itinéraire cyclable sur l'actuelle RD517 et de faire passer celle-ci sur l'actuelle emprise CFEL afin d'éviter deux croisements avec la route, mais cela reste à étudier plus précisément dans la suite des études.



## Quelques questions sur l'insertion de la nouvelle infrastructure au niveau des ouvrages d'art

Des questions ont été posées sur la **capacité des ouvrages d'art** – particulièrement ceux situés sous l'emprise CFEL – à accueillir à la fois le tramway et l'itinéraire cyclable. Certains participants ont en effet jugé ces ouvrages trop étroits pour permettre le passage des deux infrastructures. L'association Mobilités douces Nord-Isère recommande quant à elle de créer une nouvelle passerelle dédiée à l'itinéraire cyclable pour la traversée de la Bourbe.

« Ils vont devoir démolir le pont de la République pour faire passer la piste cyclable ? Idem au niveau du lac ?<sup>192</sup> »

« Vous allez supprimer des ouvrages d'arts sur le tracé du CFEL ?<sup>193</sup> »

« Est-il prévu de construire de nouveaux tunnels ou ponts ?<sup>194</sup> »

« La traversée de la Bourbe proche de la voie ferrée doit faire l'objet d'une passerelle avec probable raccordement avec la voie verte de la Bourbe en réflexion.<sup>195</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

La nouvelle infrastructure s'intégrerait sous ou sur 13 ouvrages d'art existants ; aucune incompatibilité majeure n'a été identifiée lors des études préalables.

## De fortes inquiétudes sur le trafic routier aux abords des stations

De nombreuses inquiétudes ont été exprimées concernant une **éventuelle hausse du trafic routier aux abords des stations et des parkings relais**, liée aux flux depuis les territoires alentours. Beaucoup redoutent la congestion des accès routiers aux abords des stations et aux intersections.

Plusieurs axes ont ainsi été identifiés comme susceptibles d'être congestionnés aux heures de pointe :

> Dans le secteur Crémieu/Villemoirieu/Saint-Romain-de-Jalionas :

- La D517 depuis le Nord et depuis le Sud
- La route de Lyon
- La D24
- La route d'accès au centre-ville de Crémieu

> A Tignieu-Jamezieu :

- La rue de Bourgoin
- La rue de l'Église

> A Charvieu-Chavagneux, les craintes concernent principalement les accès nord/sud, notamment la route des Perves.

> A Janneyrias :

- La route de Villette D'Anton au Nord
- La route de Saugnieu au Sud
- Le chemin des Bruyères et le chemin du Savetier.

> A Pusignan,

- La Route de Villette
- La rue de la Gare

> Des participants habitants des communes plus éloignées (notamment Hières-sur-Amby et Chavanoz) ont également signalé leur inquiétude s'agissant du trafic routier que pourrait générer le projet.

192 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

193 Rencontre de proximité de Janneyrias

194 Rencontre de proximité de Janneyrias

195 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

Ces inquiétudes concernant la congestion ont fait craindre à certains participants un **report de trafic sur des voies très locales**, les automobilistes pouvant chercher à éviter les grands axes. Les habitants des hameaux de Moirieu et des Arèmes (commune de Villemoirieu) ont notamment exprimé la crainte de voir la circulation augmenter dans leur secteur.

À l'échelle du projet, et en lien avec les inquiétudes exprimées sur la congestion routière, plusieurs contributions demandent la réalisation d'études précises concernant le trafic généré par les accès aux stations et aux parkings-relais. Notons qu'une contribution souligne l'importance de mieux coordonner les études avec les réflexions de contournement routier de Crémieu, afin d'anticiper les effets cumulés sur la circulation et le cadre de vie.

*« Ainsi cela revient à étudier précisément et objectivement l'accès aux parkings (on peut imaginer de créer des tailles de parking à la hauteur des flux de voitures que l'on souhaite générer: un énorme parking attirant le public plutôt vers Crémieu car il semblerait que les accès soient moins congestionnés et créer un parking 'rapidement' saturé à Tignieu (voire pas de parking si on juge que les usagers Tignolands peuvent accéder à la gare de TRAM à pied ou en vélo) pour éviter d'attirer et de faire arriver trop de voitures sur cette zone. Une solution serait de délocaliser les parkings relais à une distance raisonnable étant donné que les gares sont situées dans le centre des villes, si on s'obstine à mettre les parkings accolés aux gares, par la force des choses, les centres urbains seront noyés par les voitures et les désagréments et risques associés.<sup>196</sup> »*

*« Est-ce étudié ? Quel est le trafic sur l'ensemble des routes une fois le projet réalisé ? Des routes vont se retrouver congestionnées ? Y compris des petites routes de desserte du fait des applications type Waze qui vont voir « débarquer » beaucoup de trafic ?<sup>197</sup> »*

*« Il conviendra ainsi d'intégrer pleinement les effets de rabattements sur les communes concernées, dont Saint Romain de Jalionas fait partie. Nous serons donc attentifs aux études de trafic et aux aménagements prévus afin de limiter les congestions routières, notamment sur la route RD517 qui traverse notre commune.<sup>198</sup> »*

*« Quelles sont les mesures envisagées pour éviter le report de circulation dans ces hameaux et routes de campagne ? Les flux circulatoires ont-ils été évalués sur ces réseaux secondaires ?<sup>199</sup> »*

*« Inadmissible que le contournement de Crémieu ne soit pas étudié en même temps par la région le département la communauté de commune avec l'équipe municipale de Crémieu. L'augmentation du trafic routier va mettre en péril notre historique commune.<sup>200</sup> »*

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Les premières études menées estiment une diminution globale du trafic routier, avec une forte diminution des flux routiers Est-Ouest (report modal vers le projet de liaison), une augmentation des flux Nord-Sud vers les stations, et pas d'impact significatif aux intersections. Les études de trafic, sont en cours et incluent des comptages sur le territoire. Ces premières études seront approfondies dans les phases suivantes, en lien avec les questionnaires de voiries, afin de mettre en place les mesures permettant de minimiser les impacts sur la circulation (plans de circulation, jalonnement, aménagements).

196 Contribution n°4

197 Réunion publique de clôture

198 Cahier d'acteur de la commune de Saint-Romain-de-Jalionas

199 Contribution 180

200 Contribution n°147

## La cohabitation des usages : un enjeu au sein la nouvelle liaison

Les participants ont exprimé leur **souhait d'une sécurisation renforcée au sein même de la future liaison**. La mise en place d'une séparation physique entre l'itinéraire cyclable et la plateforme du tramway a ainsi été demandée à plusieurs reprises.

Par ailleurs, la nécessité d'aménagements sécurisés distinguant les circulations piétonnes et cyclables a été largement soulignée. En effet, la cohabitation entre vélos et piétons suscite de fortes inquiétudes, notamment en raison de la vitesse parfois élevée de certains cyclistes et trottinettistes (25-30 km/h).

« (...) Une séparation végétale avec la voie tramway serait également appréciable.<sup>201</sup> »

« La sécurité sur l'itinéraire cyclable a été évoquée, en particulier la cohabitation piétons / vélos, ainsi que les usages existants comme les motos. Ils ont souligné l'importance de se référer aux guides du Cerema, qui préconisent d'adapter les aménagements (par exemple via des chicanes) en fonction des comportements et usages observés, tout en garantissant la sécurité des cyclistes.<sup>202</sup> »

« Ils ont insisté sur la nécessité de surveiller la vitesse, notamment des trottinettes électriques, et de séparer les flux cyclistes et piétons, en prévoyant par exemple une partie enrobée et une partie non enrobée.<sup>203</sup> »

« Il faudra bien séparer les flux piétons et cyclables aux abords des stations pour éviter les conflits d'usage.<sup>204</sup> »

« Comment sera gérée la sécurité des piétons dans une voie verte aujourd'hui très utilisée par des familles, des assistantes maternelles et des enfants allant à l'école ou circulant entre les quartiers ? Le cheminement piéton actuel sera-t-il maintenu ou sécurisé ?<sup>205</sup> »

Par ailleurs, certains habitants ont exprimé leur inquiétude à l'idée de devoir effectuer de longs détours à pied, alors qu'ils traversent aujourd'hui l'emprise pour leurs déplacements quotidiens. Le **besoin de conserver des traversées piétonnes**, de manière à éviter des détours et des discontinuités, a donc été formulé

De plus, quelques riverains et agriculteurs, qui ont développé des usages liés à l'emprise actuelle pour faciliter leur quotidien (comme la proximité pour déposer leurs poubelles ou la possibilité d'y manœuvrer facilement pour les uns, et la traversée de l'emprise pour faciliter le passage d'une parcelle à l'autre pour les autres), s'interrogent également sur les impacts que les nouveaux aménagements pourraient avoir sur leurs habitudes.

« Je vais devoir faire un détour à pied pour aller au collège et au Leclerc avec le passage du tram.<sup>206</sup> »

« Les riverains ont souhaité conserver des accès piétons à plusieurs endroits, identifiés sur les cartes, pour traverser la voie de tramway et éviter les détours. La question de la sécurité a été mise en avant, à étudier au cas par cas selon la vitesse du tram et la longueur des détours. Le rétablissement des liaisons piétonnes a été identifié comme un enjeu important pour éviter des discontinuités entre les quartiers.<sup>207</sup> »

« Qu'est-il prévu pour l'accès aux maisons en bout d'impasse et qui ont déjà du mal à manœuvrer pour rentrer ou sortir de chez soi ? Aujourd'hui l'aménagement «sauvage/naturel» permet d'empiéter hors de la route. Un remplacement des fenêtres donnant sur le trajet du tram par du triple vitrage aux frais de la région est-il prévu pour ne pas être impacté par le bruit ? L'aménagement «naturel/sauvage» actuel nous permet de déposer nos poubelles au bord de la «grande» route la plus proche en passant sur les rails. Cette facilité d'accès sera-t-elle conservée ? Sans cet accès il faudra emmener les poubelles à plus de 700 mètres.<sup>208</sup> »

201 Contribution n°163

202 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Pusignan

203 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Tignieu-Jameyzieu

204 Contribution n°10

205 Contribution n°33

206 Rencontre de proximité de Tignieu-Jameyzieu

207 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Pusignan

208 Contribution n°231

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

L'ensemble des traversées existantes aujourd'hui, notamment piétonnes et agricoles, sera étudié plus précisément dans la suite des études dans une logique de recherche de conservation et de sécurisation lorsqu'il n'y a pas d'incompatibilité avec le projet. Des rencontres spécifiques avec certains riverains de l'emprise pourront être organisées pour effectuer des relevés de contraintes et trouver des solutions adaptées.

## Quelques attentes sur l'insertion paysagère et la préservation du patrimoine

Des attentes en matière de **qualité de l'insertion paysagère** ont également été exprimées, tant au niveau de l'emprise que des nouvelles stations.

*« Sur le plan environnemental, est-ce qu'il sera prévu de végétaliser au maximum le parcours vélo tant que faire se peut ? Notamment avec les étés caniculaires qui s'annoncent pour le futur. <sup>209</sup> »*

*« Un maximum de matériaux issus de la filière recyclage, devront être utilisés lors de la construction. L'utilisation de la pierre sèche devra être favorisée dans la construction de murs à la station de Crémieu et bien sûr des cinq autres stations si cela est possible et souhaité pour un plus bel aspect visuel. Essayons d'avoir le moins de béton visible !<sup>210</sup> »*

Par ailleurs, quelques participants ont questionné le **devenir des vestiges du CFEL** et des bâtiments sur ou à proximité de l'emprise (rails, anciennes gares).

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

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



© Arthur Vigquier

209 Contribution n°7

210 Contribution n°98

## F. Calendrier, gouvernance, financement

### Un projet attendu depuis longtemps

Les échanges lors de la concertation préalable ont confirmé que **le projet de liaison Crémieu - Lyon est attendu depuis de nombreuses années** par les habitants et les acteurs du territoire. Certaines contributions soulignent le rôle de la Région en tant que maître d'ouvrage comme une opportunité pour permettre au projet d'aboutir.

« Enfin, après 30 ans .... Dépêchez-vous !<sup>211</sup> »

« Ça serait malheureux qu'on n'arrive pas au bout.<sup>212</sup> »

« L'intervention de la Région maître d'ouvrage en qualité d'autorité organisatrice régionale est une bonne opportunité pour faire aboutir un projet demeuré au milieu du gué depuis de longues années faute d'accord entre les parties prenantes.<sup>213</sup> »

« Notre territoire est en attente depuis de nombreuses années d'une desserte directe jusqu'au centre de Lyon. Le projet a été avancé, dès 1982, par de nombreux élus à des fins politiques sans être vraiment traité et ce jusqu'à l'arrivée de la nouvelle majorité politique de la Région Auvergne Rhône Alpes qui a enfin pris la mesure du besoin et de ses enjeux.<sup>214</sup> »

### Des remarques autour du calendrier

Cependant, cette forte attente s'accompagne **d'inquiétudes quant à la concrétisation du projet**. S'ils reconnaissent la complexité institutionnelle du projet, plusieurs participants regrettent le report des échéances initialement prévues pour la mise en service. Certains redoutent même qu'un calendrier trop long compromette le projet.

« Un représentant de l'association PARFER regrette un avancement qu'il juge parfois trop lent, bien qu'il reconnaisse la complexité institutionnelle du projet.<sup>215</sup> »

« Pourquoi le calendrier a reculé ? Je croyais que c'était pour 2030.<sup>216</sup> »

« Le projet est-ce qu'il va vraiment se faire ?<sup>217</sup> »

« Je serai la première à signer s'il se fait. Mais il ne va pas se faire.<sup>218</sup> »

#### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Historiquement, le pilotage du projet par le Département de l'Isère sans être compétent sur l'intégralité de la ligne, ainsi que la multiplicité des acteurs, a rendu son avancement complexe. La Région, seule collectivité compétente sur l'intégralité de la ligne, n'a repris le projet que depuis 2020. De plus, le temps long s'explique par l'ensemble des études, procédures réglementaires, concertations, coordinations multi-acteurs, etc.

211 Contribution n°82

212 Rencontre de proximité de Pusignan

213 Cahier d'acteur du CESER

214 Cahier d'acteur de la Communauté de Communes Lyon-Saint-Exupéry-en-Dauphiné

215 Webinaire des acteurs associatif

216 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

217 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

218 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

Les participants ont également exprimé le besoin de **précisions sur le calendrier du projet**, notamment concernant les prochaines étapes et jalons décisionnels. Les questions ont porté principalement sur le moment où la décision de poursuite serait prise et sur les autorités compétentes pour délivrer les autorisations nécessaires.

« Quelles sont les prochaines étapes du projet et quand sera prise la décision de poursuivre le projet ? Les autorisations sont données par qui ?<sup>219</sup> »

« On ne va pas encore le reporter hein ? Quand le projet sera-t-il validé ?<sup>220</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Conformément au code de l'environnement, après la concertation préalable, et à la suite du bilan du garant, la Région délibérera sur la poursuite ou non du projet. Le projet fera ensuite l'objet - entre 2026 et 2029 - d'études de conception détaillées et de procédures réglementaires en vue de l'obtention des autorisations règlementaires. Ces dernières devraient être délivrées en 2029, à l'issue d'une étape d'enquête publique et permettraient de démarrer les travaux. La mise en service est prévue à l'horizon 2032.

Les participants ont aussi demandé des **précisions sur le phasage des travaux**. Plusieurs questions ont porté sur la date de démarrage du chantier, sa durée, ainsi que la possibilité d'une mise en service progressive des stations et de l'itinéraire cyclable, afin d'ouvrir certains secteurs par anticipation. L'association Lyon Crémieu PARFER propose par ailleurs de réviser le calendrier pour viser une mise en service en cohérence avec le démarrage du chantier du futur EPR2 au Bugey.

« Pourquoi les travaux ne débutent qu'en 2029 ?<sup>221</sup> »

« Combien de temps dureront les travaux ?<sup>222</sup> »

« Toutes les stations seront ouvertes en même temps ? Ou progressivement au fur et à mesure des travaux ? Et l'itinéraire cyclable sera mis en service en même temps que le tramway ?<sup>223</sup> »

« Nous sommes favorables à la réalisation du projet en une seule phase jusqu'à Crémieu.<sup>224</sup> »

« Réviser la DTA de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise de 2015 (ou autre document de planification de l'Etat du SERM p34) pour inscrire le projet de tramway Lyon Crémieu afin d'avoir une même dynamique que pour le projet d'EPR2 de Bugey : projet annoncé par le gouvernement en février 2022, débat public réalisé au 1<sup>er</sup> semestre 2025, décision de poursuivre le projet fin septembre 2025, lancement des travaux en 2027. (...) Fixer et réduire les délais de réalisation du projet de tramway Lyon Meyzieu Crémieu précédemment annoncés pour 2027 puis 2030 et à présent « à l'horizon 2032.<sup>225</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

L'ensemble du projet sera livré en même temps : l'infrastructure de tramway, les nouvelles stations et les parkings relais, l'itinéraire cyclable et piéton. Cela s'explique notamment par : le positionnement du SMR en bout de ligne, les coûts fixes de mobilisation des entreprises, l'approche globale visant à répartir les flux sur 6 stations pour limiter les impacts trafics routiers et parkings.

Le projet de liaison Crémieu-Lyon avance en prenant en compte l'enjeu d'articulation des calendriers des autres projets du territoire, en particulier le projet EPR2 situé à proximité et pour lequel un travail approfondi avec l'Etat est en cours.

219 Rencontre de proximité de Janneyrias

220 Rencontre de proximité de Tignieu-Jameyzieu

221 Rencontre de proximité de Tignieu-Jameyzieu

222 Rencontre de proximité de Tignieu-Jameyzieu

223 Rencontre de proximité de Janneyrias

224 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

225 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

## Des questions sur le coût et le financement

Le **coût d'investissement du projet** de liaison Crémieu-Lyon, estimé à 250 M€, a suscité plusieurs questions et remarques. Certains participants se sont interrogés sur les modalités de financement, tandis que plusieurs contributeurs et acteurs institutionnels ont souhaité connaître la **répartition** de ce montant entre les différents postes de dépense. Il s'agissait notamment de préciser quels éléments étaient inclus dans le coût du projet sous maîtrise d'ouvrage Région, et lesquels en étaient exclus car relevant d'autres maîtres d'ouvrage (Départements, communes de communes, communes).

Certains participants s'interrogent également sur une possible sous-évaluation du coût du projet et soulignent la nécessité d'un pilotage rigoureux pour éviter toute dérive budgétaire. D'autres questionnent la **rentabilité globale du projet**, estimant que l'investissement paraît élevé au regard des perspectives démographiques, de la fréquentation attendue du tramway et de l'existence d'alternatives de transport déjà en service qui pourraient être renforcées (renforcement des parkings relais, amélioration des liaisons vers les gares TER, covoiturage).

Au-delà du coût d'investissement, quelques participants ont également exprimé des questions concernant le **coût de fonctionnement** à long terme.

« Les participants ont demandé si le projet était financé via le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) et si le Département de l'Ain participait au financement du projet.<sup>226</sup> »

« Le budget d'investissement de 250 M€ a sensiblement augmenté ces 4 dernières années. La présentation détaillée des grands chapitres de ce montant est nécessaire à sa compréhension.<sup>227</sup> »

« Le CESER prend acte que l'enveloppe annoncée à hauteur de 250M€ comprend la voie, les rames de tramway, l'atelier d'entretien, les parkings relais, la piste cyclable. La présentation d'une répartition détaillée retiendra toute l'attention du CESER. Il souhaite que cette estimation pour le projet actuel soit suffisamment dimensionnée, ne connaisse pas de dérive et qu'elle soit pilotée avec la plus grande rigueur.<sup>228</sup> »

« Bonjour, je m'interroge sur l'aide apportée aux communes pour la réalisation des stations ou gares ainsi que les aménagements nécessaires pour le projet. Qui va financer les parkings aux abords des stations, les parkings de co voiturage, les liaisons douces pour y accéder, les caméras de surveillance obligatoire pour sécuriser les lieux.<sup>229</sup> »

« Pertinence réelle du projet : Le coût du tramway (250 M€) paraît disproportionné au regard ; de la fréquentation potentielle entre Crémieu et Lyon, du gain de temps limité (environ 30 minutes), de la faible densité de population sur le tracé (Crémieu, Janneyrias, Pusignan...). Cela laisse craindre une sous-utilisation importante hors heures de pointe, et donc un tramway circulant presque vide une grande partie de la journée.<sup>230</sup> »

« Trop cher pour l'utilité que ça va servir, sachant que les gens qui vont sur le côté sud ou nord de Lyon, plaine de l'Ain (en plus du futur EPR ou rien n'est bien pensé pour les flux automobiles) ne l'utiliserons pas Cette ligne sera vite non rentables donc les citoyens passeront à la caisse impôts pour compléter (encore une dette pour nos enfants).<sup>231</sup> »

« Sachant que le trajet Crémieu-gare de la Verpillière prend 20mn et que la SNCF propose déjà toutes les 10mn un trajet la Verpillière-Lyon part dieu qu'elle estime à 20mn... en quoi un tramway faisant Crémieu Lyon en 1h toutes les 15mn pour 250 millions d'euros est intéressant ? L'aménagement d'un parking plus grand à la Verpillière et/ou un transfert Crémieu-la Verpillière facilité ne seraient il pas écologiquement et économiquement plus judicieux ?<sup>232</sup> »

« Les habitants ont exprimé des préoccupations concernant le coût global du projet et sa rentabilité à long terme, tout comme le coût de fonctionnement du projet.<sup>233</sup> »

226 Réunion publique d'ouverture

227 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

228 Cahier d'acteur du CESER

229 Contribution n°196

230 Contribution n°79

231 Contribution n°51

232 Contribution n°150

233 Atelier de concertation - groupe ayant travaillé sur le secteur Crémieu

Plusieurs contributions expriment des **préoccupations concernant la soutenabilité du projet pour les collectivités**. Les participants craignent notamment que le financement du projet et des aménagements connexes affecte la fiscalité locale, en particulier celle des ménages.

« Si la Région Auvergne-Rhône-Alpes finance une partie du projet, je crains que les taxes foncières ne soient augmentées par les municipalités pour couvrir les aménagements induits. Ce serait alors la double peine pour les habitants : dégradation du cadre de vie et augmentation de la fiscalité.<sup>234</sup> »

« Des craintes ont également été exprimées concernant l'éventuel impact du projet sur les impôts locaux. Les participants ont par ailleurs souhaité savoir si les infrastructures connexes au projet (réaménagement des routes desservant les stations par exemple) étaient comprises dans le financement du projet.<sup>235</sup> »

« Les parkings seront à la charge des communes ? Ceci conduirait à une augmentation des impôts ?<sup>236</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Le projet est estimé à ce jour à environ 250 millions d'euros, dont 230 M€ pour le tramway et 20M€ pour l'itinéraire cyclable, incluant notamment les études, l'infrastructure, le matériel roulant, le site de maintenance et de remisage, les parkings. Les coûts sont précisés à chaque phase d'études.

A ce stade, les études préalables qui s'élèvent à environ 2 millions d'euros (250 000 euros pour l'opportunité, le complément pour la faisabilité et les premières investigations), sont financées à 75% par la Région. Grâce à la gestion rigoureuse de ses finances, la Région porte ses projets sans augmenter les impôts. En effet, il est supporté majoritairement par la Région, et est réparti sur l'ensemble des 8 millions d'habitants du territoire régional.

Les 25% restant sont financés par l'État, le Département de l'Isère, la communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et la communauté de communes des Balcons du Dauphiné, ainsi que SYTRAL Mobilités s'agissant de la partie Meyzieu-Lyon (en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est Lyonnais).

Les modalités de financement pour les études de conception et les travaux restent encore à discuter avec les partenaires du projet, mais la part régionale restera majoritaire.

A noter que les accès aux stations (routes d'accès, itinéraires cyclables et piétons locaux, ...) relèvent de la compétence des collectivités locales et départementales.

## Des demandes de clarification sur la gouvernance du projet

Les contributions font ressortir des **interrogations concernant la gouvernance du projet** et la répartition des rôles entre les différents partenaires. Si le pilotage du projet par la Région est salué, plusieurs participants insistent sur la nécessité d'une coordination étroite entre l'État, la Région, les Départements, SYTRAL Mobilités, les intercommunalités, et les communes, estimant qu'elle est essentielle à la réussite du projet.

Les échanges ont particulièrement porté sur le rôle de SYTRAL Mobilités, certains participants s'interrogeant sur son niveau d'implication dans le projet et sur la manière dont sera organisée l'exploitation de la future ligne de tramway, particulièrement sur le tronçon Meyzieu-Lyon.

« Il faut coordonner l'action d'acteurs (Etat, Région, Départements, SYTRAL Mobilités, Métropole, communautés de communes, ...) en charge dans leur périmètre respectif de chacun des maillons de la liaison ; le défaut d'un seul pouvant compromettre l'ensemble du projet d'infrastructure. Il importe d'anticiper toutes les questions juridiques nécessaires à cette bonne coordination.<sup>237</sup> »

« Le Sytral est partenaire du projet ?<sup>238</sup> »

234 Contribution n°79

235 Réunion publique d'ouverture

236 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

237 Cahier d'acteur du CESER

238 Rencontre de proximité de Pusignan

« Préciser l'exploitation envisagée pour le service de transport : Quelle organisation du transport, s'agissant de services en marge du service TER, avec du matériel utilisable aussi par SYTRAL mobilités sur une liaison sous maîtrise d'ouvrage Région ? Quelles modalités de choix de l'exploitant ?<sup>239</sup> »

« Pour finir, l'enjeu de l'exploitation finale du service de tramway, entre région ou Sytral Mobilités, reste un point de clarification important pour les années à venir.<sup>240</sup> »

« Le projet de tramway Lyon / Crémieu porte en partie sur un bassin de vie non compris dans le ressort territorial de SYTRAL Mobilités. Dès lors, se pose la question de l'existence de deux Autorités Organisatrices de Mobilité – SYTRAL Mobilités et la Région - appelées à utiliser une infrastructure commune, et d'une éventuelle multiplicité des exploitants qui seraient des sources de difficultés dans l'exploitation quotidienne. Il s'agit par conséquent d'étudier les options de maîtrise d'ouvrage et de mise en œuvre de l'exploitation pour que le rôle de chacun soit clairement établi.<sup>241</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu est un projet partenarial, piloté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, qui en est le maître d'ouvrage, au titre de sa compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale sur l'ensemble du tracé, de Crémieu jusqu'à Lyon. En effet, la Région est la seule entité compétente sur l'intégralité de la ligne pour porter ce projet car celui-ci se situe pour partie en dehors du ressort territorial de SYTRAL Mobilités (qui ne peut donc organiser un service de transport public en dehors du territoire du Rhône).

Le projet est réalisé avec l'appui de plusieurs partenaires : l'État, les Départements de l'Isère et du Rhône, SYTRAL Mobilités, en lien avec la Métropole de Lyon et la communauté de communes de l'Est lyonnais, la communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné et la communauté de communes des Balcons du Dauphiné, ainsi que les communes, intercommunalités, SCoT, SMTAML, et le Département de l'Ain

L'ensemble des partenaires du projet s'est fortement mobilisé lors des Comités de Pilotage qui ont permis collectivement de suivre les études amonts et préparer la concertation préalable. S'agissant de SYTRAL Mobilités, partenaire historique et incontournable du projet, un travail en étroite collaboration avec la Région est à souligner.

Notons également que plusieurs échanges lors de la concertation préalable ont fait émerger des **interrogations quant aux effets potentiels des élections municipales de mars 2026** sur la mise en œuvre du projet ou sur son calendrier.

« Les résultats aux prochaines élections municipales peuvent-ils influencer la réussite du projet ?<sup>242</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Concernant l'impact des élections municipales, les élus locaux peuvent en effet influencer le projet (s'agissant du positionnement des stations et parkings notamment), mais qu'il est trop tôt pour en anticiper les effets. La Région reste le maître d'ouvrage du projet.

239 Cahier d'acteur du CESER

240 Cahier d'acteur de la Communauté de Communes Balcons du Dauphiné

241 Cahier d'acteur de SYTRAL Mobilités

242 Réunion publique de clôture

## G. Dispositif de concertation préalable

La concertation préalable a été très positivement accueillie par les participants, qui ont exprimé leur **satisfaction quant à son organisation et à la qualité des échanges**.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie ont salué le fait d'être associées en amont, soulignant la qualité du dialogue et réaffirmant leur volonté de contribuer à chaque étape.

Le CESER a également souligné la démarche volontariste de la Région et son rôle dans l'avancement du projet, longtemps resté en suspens faute d'accord entre les différentes parties prenantes.

Plusieurs citoyens ont partagé un ressenti positif, indiquant que cette concertation leur avait donné la sensation que le projet progressait enfin de manière tangible, atténuant ainsi l'impression d'attente interminable.

**L'organisation de rencontres de proximité ainsi que le travail en atelier et en forum ont été particulièrement appréciés.** Cette démarche de terrain a permis de présenter directement le projet au grand public, et de le faire concrètement contribuer par des formats contributifs, ce qui a été perçu comme une véritable opportunité de dialogue et de sensibilisation, renforçant l'information des habitants comme des associations déjà mobilisées.

Enfin, la **qualité des supports d'information** (dossier de concertation, support de présentation lors des réunions publiques, atelier et webinaires) a été saluée par une grande partie des participants. Toutefois quelques participants ont regretté que ces documents ne soient pas plus détaillés sur certains éléments du projet.

*« Les deux CCI se félicitent d'être associées dès la phase de concertation et saluent la qualité du dialogue instauré. Elles réaffirment leur mobilisation pour contribuer à chaque étape du projet, afin d'assurer qu'il bénéficie pleinement aux entreprises et au territoire.<sup>243</sup> »*

*« Le CESER approuve pleinement l'intervention de la Région pour conduire une démarche volontariste de consultation publique et faire aboutir le projet, à décliner dans une logique de maîtrise d'usage par les utilisateurs, après un long retard faute d'accord entre les parties prenantes.<sup>244</sup> »*

*« Nous tenons à souligner la qualité de la concertation menée pendant deux mois, en particulier la variété des formats proposés qui ont permis de toucher tous les habitants (retraités, actifs et jeunes), les entreprises, les associations, les personnes en situation de handicap... Un grand merci à l'équipe projet de la Région ainsi qu'à Denis Cuvillier de la CNDP !<sup>245</sup> »*

Si les associations et collectivités ont été remerciées pour avoir relayé les informations sur la concertation préalable, quelques participants ont souligné un **manque de relais de la concertation sur les réseaux sociaux de la Région** et ont insisté sur la nécessité de développer des modalités d'information adaptées aux jeunes générations.

*« Remerciement de l'association Lyon PARFER d'avoir relayé la réunion sur Facebook. Plaintes de manque de communication, de nombreux participants ont été tenus au courant de la réunion via les réseaux sociaux d'associations ou de partenaires. Demande d'adaptation de la communication sur les réseaux sociaux pour inclure les lycéens et collégiens qui seront concernés par le projet à sa mise en service en 2035.<sup>246</sup> »*

*« Différents publics ont été consultés sur ce projet et je vous en félicite, c'est une étape essentielle pour garantir une prise en compte des besoins de chacun. Cependant, en ce qui concerne la communication, je pense que cette concertation n'a pas bénéficié de la visibilité qu'elle mérite. En effet, les trois plateformes les plus prisées par nos jeunes – Instagram, Snapchat et TikTok – n'ont pas été exploitées pour une communication ciblée à destination des 15-25 ans. Une approche spécifique sur ces réseaux aurait indéniablement été un atout. De plus, une publication relayée via le réseau TCL, par exemple sur la ligne T3, aurait permis d'informer plus efficacement les usagers directement concernés par ce projet. <sup>247</sup> »*

243 Cahier d'acteur de CCI la Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et de la CCI Nord Isère

244 Cahier d'acteur du CESER

245 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord Isère

246 Réunion publique de clôture

247 Contribution n°216

Des interrogations ont été exprimées quant aux **modalités de prise en compte des avis recueillis** lors de la concertation préalable. Certains participants ont notamment souhaité savoir comment les attentes exprimées seraient intégrées dans les phases ultérieures d'études et de travaux. D'autres ont exprimé un certain scepticisme quant à l'utilité de la démarche, s'interrogeant sur l'impact réel de leur contribution.

Par ailleurs, des demandes de précisions ont porté sur les modalités et le calendrier de décision à l'issue de la concertation préalable.

« Suite à la concertation préalable, intégrer autant que possible lors des phases d'études et de travaux les attentes des usagers exprimées lors de la concertation.<sup>248</sup> »

« Ça va vraiment servir à quelque chose que je mette mon avis ?<sup>249</sup> »

« Mais pourquoi la concertation ? Le projet il est nécessaire, on n'en a pas besoin !<sup>250</sup> »

« Il est nécessaire de décliner ce projet dans une logique de maîtrise d'usage par les utilisateurs, à associer et combiner dès le départ avec la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. C'est ce que le CESER avait recommandé dans sa contribution de décembre 2021 sur l'ingénierie de projet au service des territoires. Il importe que la société civile soit partie prenante, non seulement pour la construction de la liaison mais aussi après sa mise en service.<sup>251</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

La concertation préalable du projet de liaison-Lyon par Meyzieu, souhaitée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes vise à associer le public à l'élaboration du projet. C'est une étape importante dans la vie du projet puisqu'elle sert à débattre de l'opportunité du projet avec le grand public et d'enrichir le projet afin de répondre au mieux aux attentes et enjeux locaux.

A l'issue de la concertation préalable et suite au bilan qui en sera rédigé par le garant de la concertation, la Région rendra public son dossier les enseignements et des engagements, en lien avec les avis recueillis lors de la concertation.

De fortes attentes ont été exprimées pour la **poursuite de la concertation dans les phases suivantes du projet**. Plusieurs propositions ont été formulées en ce sens :

- > Mettre en place une concertation continue avec les associations et les acteurs locaux, comprenant des réunions d'information et des ateliers participatifs, en lien notamment avec les PCAET et les SCoT ;
- > Poursuivre les rencontres avec les riverains, les exploitants agricoles et plus largement les habitants ;
- > Associer les organisations de la coordination inter-associative (Lyon-Crémieu PARFER, APIE, Mobilités douces Nord-Isère, Veille citoyenne de la Boucle du Rhône en Dauphiné, Association Villemoirieu Demain, association des usagers de la santé Portes du Dauphiné) à chaque étape du projet ;
- > Intégrer les entreprises dans la démarche de concertation continue ;
- > Créer un Comité « Mobilités & Entreprises ».

« Entre l'étape de concertation préalable et l'enquête publique (p56 calendrier), mettre en place une concertation continue avec les associations et les acteurs du territoire. En lien avec les PCAET et les SCoT, organiser des réunions d'informations et des ateliers participatifs.<sup>252</sup> »

« Quand est-ce que les riverains notamment agri seront-ils rencontrés ? Chambre d'Agri associée seulement depuis novembre dans le cadre de la concertation... travail à poursuivre...<sup>253</sup> »

« Nous demandons à être impliqués tout au long du projet jusqu'à sa mise en service, en particulier sur le sujet du développement des infrastructures cycles/piétons, les lignes TC ainsi que les aménagements autour des PEM.<sup>254</sup> »

« L'ensemble des associations signataires de ce cahier d'acteur demandent à être impliquées tout au long du projet jusqu'à sa mise en service, en particulier pour la prise en compte des remarques issues de ce cahier d'acteurs.<sup>255</sup> »

248 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

249 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

250 Rencontre de proximité de Charvieu-Chavagneux

251 Cahier d'acteur du CESER

252 Cahier d'acteur de l'association Lyon Crémieu PARFER

253 Réunion publique de clôture

254 Cahier d'acteur de l'association Mobilités douces Nord-Isère

255 Cahier d'acteur de la coordination inter-associative

« La création souhaitée d'un Comité "Mobilités & Entreprises". Ce Comité, associant l'ensemble des acteurs et notamment les acteurs économiques concernés, devrait être mis en place rapidement, dès le lancement effectif du projet et être maintenu dans la durée afin notamment : d'anticiper et limiter les impacts du chantier, d'ajuster dans le temps les modalités du service et notamment les horaires pour coller aux besoins des salariés et des entreprises, d'aider à dynamiser le report modal au sein des entreprises, d'impulser des mesures propres à accompagner les déplacements des salariés.<sup>256</sup> »

« Le MEDEF et la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes, avec les MEDEF Ain, Lyon-Rhône et Isère et les CCI Ain, Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et Nord Isère, souhaitent insister tout particulièrement sur la nécessité d'une concertation continue avec les entreprises, afin de garantir, dans le temps, une infrastructure et un service efficaces, adaptés aux modes de vie des salariés et à la dynamique économique du territoire.<sup>257</sup> »

**L'information des riverains durant la phase des travaux** a été évoquée à quelques reprises durant la concertation préalable. Les participants ont demandé des précisions sur les modalités d'information afin de garantir une communication claire et continue tout au long de la réalisation du projet. Par ailleurs, le MEDEF et les Chambres de Commerce et d'Industrie, ainsi que quelques habitants, ont formulé des demandes spécifiques sur l'organisation de la phase chantier, à la fois pour anticiper la mobilisation des entreprises susceptibles d'intervenir sur les travaux et pour accompagner les commerces et entreprises qui pourraient être impactés par ceux-ci.

« Souhait d'une poursuite de la concertation dans les phases ultérieures du projet et demandes de précision sur les modalités d'information des riverains lors de la phase travaux.<sup>258</sup> »

« Associer les habitants à certains temps forts du chantier : visites de chantier, sondage pour définir les noms de certains arrêts / le design des stations / voire baptiser les rames ?<sup>259</sup> »

« Le MEDEF et les Chambres consulaires soulignent l'importance : d'anticiper ces besoins, de mobiliser les branches professionnelles, de renforcer l'apprentissage, de soutenir les parcours de reconversion, de favoriser l'emploi local. Les organisations patronales se tiennent prêtes à contribuer à un plan de compétences dédié au chantier, en lien avec la Région et les entreprises titulaires des marchés. Les CCI sont également prêtes à mobiliser leurs outils de formation et leur plate-forme d'accompagnement des entreprises « CCI Business » pour faciliter l'accès des TPE-PME locales et régionales aux marchés du futur chantier.<sup>260</sup> »

« La réalisation d'une infrastructure de cette ampleur pourrait potentiellement engendrer des perturbations pour les entreprises situées le long du tracé : accès restreints, nuisances environnementales, impacts sur la visibilité commerciale ou sur les livraisons. Les deux CCI soulignent l'importance de mettre en place un dispositif d'accompagnement solide, réactif et anticipé. Cela inclut des mesures d'information régulières et transparentes, des dispositifs de maintien d'accès pour les commerces, un dialogue permanent avec les acteurs économiques, des horaires de chantier adaptés aux activités riveraines ainsi que des solutions opérationnelles pour soutenir l'activité en cas de perturbation prolongée. Un dispositif d'indemnisation adapté pourrait également être envisagé lorsque les impacts dépassent un certain seuil. L'objectif est d'assurer que les entreprises concernées ne subissent pas durablement les effets des travaux et puissent bénéficier pleinement des retombées positives du projet une fois celui-ci achevé.<sup>261</sup> »

### Réponse de la Région apportée durant la concertation préalable

Un dispositif de communication est prévu pendant les travaux avec notamment des chargés de relations riverains dédiés pour accompagner et informer tout au long du chantier.

256 Cahier d'acteur du MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes et de la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes

257 Cahier d'acteur du MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes et de la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes

258 Réunion publique de clôture

259 Contribution n°241

260 Cahier d'acteur du MEDEF Auvergne-Rhône-Alpes et de la CCIR Auvergne-Rhône-Alpes

261 Cahier d'acteur de CCI la Lyon Métropole Saint-Etienne Roanne et de la CCI Nord Isère

**3.**

**Les enseignements  
et les engagements  
de la Région  
Auvergne-  
Rhône-Alpes**



©Charles Pietri

Cette partie présente les **enseignements tirés de la concertation préalable ainsi que les engagements de la Région Auvergne-Rhône-Alpes**, maître d'ouvrage du projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu. Elle s'appuie sur l'analyse des contributions exprimées par le public, objet de la partie précédente, ainsi que sur le bilan du garant désigné par la CNDP, rendu public le 13 février 2026, notamment sur ses demandes de précisions et recommandations. Les éléments exposés ici constituent donc la **position et les orientations du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable**, partagées avec les partenaires du projet (à la différence de la partie précédente qui visait à restituer fidèlement les échanges et contributions recueillis durant la phase de concertation préalable).

## A. Enseignements

La Région Auvergne-Rhône-Alpes se félicite du succès de la concertation préalable, qui lui a permis d'échanger avec un public large et diversifié. La richesse et la qualité des échanges ont apporté un éclairage complet sur les attentes, les préoccupations et les propositions exprimées, constituant ainsi une base de travail précieuse pour la poursuite du projet.

À l'issue de cette concertation préalable, **la Région retient plusieurs enseignements majeurs**, qui fondent aujourd'hui **sa décision et les engagements qu'elle prend pour la suite du projet** :



### 1. Un projet fortement attendu qui bénéficie d'une large adhésion

La concertation préalable a montré que le projet bénéficie d'un **très fort soutien** de la part de la grande majorité des publics rencontrés — habitants, futurs usagers, acteurs économiques, associations et collectivités territoriales. La liaison Crémieu-Lyon est perçue comme une **réponse pertinente aux enjeux de mobilités et d'environnement, attendue de longue date**. La demande d'une réalisation rapide a été exprimée de manière récurrente.

La plupart des contributions argumente son soutien au projet en mettant en avant plusieurs bénéfices majeurs :

- > Amélioration et gain de temps pour les déplacements du quotidien ;
- > Réduction d'une congestion routière devenue structurelle ;
- > Désenclavement de la partie nord du Nord-Isère ;
- > Contribution à la décarbonation des transports et réponse aux enjeux climatiques ;
- > Renforcement de l'emploi et de l'attractivité économique et touristique du territoire.

Il est toutefois important de souligner que la concertation préalable a fait émerger quelques **inquiétudes liées à l'urbanisation du territoire**. En effet, certains participants ont exprimé des craintes quant aux effets potentiels de l'arrivée d'un transport structurant : hausse de la pression foncière, perte de l'identité rurale, risque d'étalement urbain, augmentation du trafic routier, arrivée de nouvelles populations, ou encore saturation des services publics.

Ces préoccupations ont conduit à des **demandes en faveur d'une planification garantissant la maîtrise du foncier**, afin de prévenir une urbanisation non maîtrisée et de préserver l'équilibre entre développement et qualité de vie.



### 2. Un tracé et un mode tramway confortés avec de fortes attentes et des points d'attention concernant la tarification, l'offre et l'exploitation

Le **choix d'un tramway** reliant directement Crémieu à Lyon, sans correspondance à Meyzieu, recueille une **très large adhésion**. Il est perçu comme un mode de transport fiable, performant et adapté aux besoins du territoire. Le **tracé** empruntant l'emprise désaffectée du Chemin de Fer de l'Est de Lyon (CFEL) est considéré comme **pertinent**, notamment en raison de la préservation de cette réserve foncière par les départements de l'Isère et du Rhône depuis plusieurs décennies.

Il convient toutefois de noter que quelques participants ont formulé des **interrogations** et proposé certaines **alternatives** concernant le **tracé**, notamment l'idée d'un contournement de Pusignan par le nord ou par le sud (principalement pour éviter les gênes des riverains, parfois pour la connexion à l'aéroport), ainsi que la suggestion d'un terminus situé à Tignieu (principalement pour préserver le cadre de vie de Crémieu et l'environnement).

L'**offre proposée** (fréquences, amplitudes, arrêts desservis, services aux voyageurs...) ainsi que le **dimensionnement des équipements** (rames, site de maintenance et de remisage, billettique, ...) ont suscité des **questionnements**, mais apparaissent **globalement cohérents** avec les attentes des usagers et des collectivités.

De **fortes attentes** portent sur la **tarification**, perçue comme un facteur déterminant d'utilisation du tramway. Les participants souhaitent en particulier une tarification adaptée, accessible, cohérente et facilitante (intermodale et inter réseaux).

Enfin, plusieurs **questions et points de vigilance** subsistent concernant **l'exploitation** :

- > Sur le tronçon Crémieu-Meyzieu : la **voie unique est jugée limitante** pour l'exploitation, notamment en ce qui concerne la possibilité d'augmenter la fréquence du service à long terme.
- > Sur le tronçon Meyzieu-Lyon : l'intégration d'une **nouvelle ligne de tramway sur l'infrastructure existante suscite une attention particulière**. Les participants ont exprimé leur souhait de préserver l'offre actuelle sans dégradation sur ce tronçon. La **question du type de desserte** a également été **soulevée** : certains privilégient une desserte omnibus, tandis que d'autres préfèrent une desserte plus rapide, de type express.



### 3. Des échanges constructifs et riches sur les 6 nouvelles stations et leurs accès

Le **nombre de stations** prévu ainsi que leurs **principes de localisation** — au cœur des centralités et/ou à proximité des grands axes — ont été globalement **bien accueillis** durant la concertation préalable.

Toutefois, plusieurs **propositions** ont émergé, notamment lors de l'atelier du 16 décembre. Concernant les **localisations**, les **alternatives** suggérées visent principalement à réduire les impacts anticipés (foncier, nuisances sonores, trafic routier). S'agissant du **nombre de stations**, les associations de mobilité ont souligné l'importance de **maintenir un espacement suffisant** entre les arrêts afin de garantir une bonne vitesse commerciale, malgré quelques attentes locales en faveur de **stations supplémentaires**, notamment à Villemoirieu et dans une moindre mesure à Pusignan.

L'ensemble du territoire a également souligné l'**importance de garantir des accès multimodaux performants** aux futures stations, cet aspect étant considéré comme l'une des conditions majeures de réussite du projet. Sur ce point, toutes les parties prenantes convergent autour d'un même ensemble de besoins, afin de créer de véritables « pôles d'échange multimodaux » :

- > Des rabattements-diffusions automobiles bien dimensionnés mais maîtrisés, afin d'éviter de nouveaux phénomènes de congestion au sein des communes traversées, ou de parkings sauvages. La **localisation et le dimensionnement des parkings-relais** ont ainsi fait l'objet d'**échanges approfondis**, plusieurs demandes portant sur la nécessité de **préciser les estimations de parts modales station par station** et plus globalement d'**approfondir les études de trafic**. En effet **le dimensionnement et la sécurisation des routes d'accès**, ou encore les **plans de circulation locaux** ont également fait l'objet de nombreux échanges, un point sur lequel les **collectivités gestionnaires de routes et voiries sont particulièrement attendues**.
- > Des cheminements piétons et des aménagements cyclables sécurisés permettant d'accéder confortablement aux stations, un autre point sur lequel les **collectivités en charge des mobilités actives, d'aménagements urbains, de gestion de routes et voiries, sont particulièrement attendues**.
- > Des réseaux de cars et bus renforcés et bien connectés aux stations, nécessitant la **mobilisation des différentes autorités organisatrices de mobilités locales** du territoire.



#### 4. L'itinéraire cyclable ouvert aux piétons : une composante appréciée mais à préciser

Le projet d'**itinéraire le long de la ligne de tramway** bénéficie lui aussi d'un **soutien important**, étant perçu comme un complément essentiel à la future infrastructure. Des **attentes** ont été exprimées sur les **usages** et les **aménagements** ainsi que la **sécurisation** de cet itinéraire. Il est notamment souhaité que l'itinéraire soit entièrement réservé aux mobilités actives, accompagné donc d'une interdiction d'accès pour les deux-roues motorisées. Pour garantir un bon confort d'usage, un revêtement adapté sera à privilégier.



#### 5. De nombreuses préoccupations et exigences quant à l'intégration du projet dans le territoire

Les **riverains** situés à proximité immédiate de l'emprise du CFEL se sont fortement mobilisés pour exprimer leurs **inquiétudes** concernant les **nuisances** potentielles liées à la future ligne de tramway : bruit, vibrations, perte de valeur immobilière. Beaucoup **conditionnent** leur **acceptation du projet** à la mise en place de **mesures de protection efficaces**, notamment sur le plan acoustique, et, pour certains, à la possibilité d'une **indemnisation** en cas de dépréciation de leur bien. Pour quelques riverains, ces risques perçus constituent un **motif d'opposition** au projet.

Des **préoccupations** sont également exprimées concernant les **besoins fonciers** du projet au-delà de l'emprise du CFEL, en particulier leurs **impacts** potentiels sur les propriétés riveraines, les terres agricoles et les espaces naturels. Les participants ont souligné les **risques** d'artificialisation des sols et, plus largement, les **impacts** possibles sur l'environnement, la biodiversité et les activités agricoles. La **préservation des terres agricoles** et la **protection des zones naturelles sensibles**, notamment les marais de la Besseye et de la Léchère, ont été identifiées comme des priorités. Face à ces enjeux, des **attentes fortes** se sont exprimées en matière de **mesures d'évitement et de réduction** et si elles ne sont pas possibles **de compensation environnementales et agricoles**, afin de limiter les impacts du projet et de garantir la préservation des milieux existants. De manière plus ponctuelle, des **attentes** ont également porté sur les **aménagements paysagers** et sur la **préservation du patrimoine**.

Les questions de **sécurité** et de **gestion des flux** — routiers, transports en commun, cyclables, piétons mais aussi agricoles — constituent des **enjeux majeurs** pour les participants.

- > Aux abords des stations, le **risque de congestion** est également pointé, en raison des flux de rabattement-diffusion et des reports de circulation.
- > Au niveau des intersections entre la nouvelle liaison et le réseau routier existant, où la **protection des usagers** et la **continuité** des cheminements cyclables, piétons et agricoles devront être particulièrement soignées.
- > La cohabitation des différents usages au sein de la nouvelle liaison suscite une attention particulière : les participants demandent une **organisation sûre et fluide** entre le tramway, les vélos et les piétons, tout en garantissant le **rétablissement** des accès agricoles, des servitudes riveraines et des dispositifs de sécurité nécessaires.

L'ensemble de ces attentes traduit la **volonté d'une insertion attentive aux enjeux locaux**, visant à **limiter au maximum les impacts du projet**.



## 6. Des interrogations sur les conditions de mises en œuvre du projet

Tout d'abord, la **date de mise en service est jugée lointaine** et des **doutes** ont été exprimés quant au respect du **calendrier** annoncé, dans un contexte où les besoins de mobilité se font de plus en plus pressants.

Par ailleurs, le **périmètre du coût**, incluant ce qui relève de la maîtrise d'ouvrage régionale et ce qui relève des autres acteurs impliqués (routes...), a été **questionné**, et certains expriment des **inquiétudes** quant à la **soutenabilité** financière du projet.

Enfin, si la **qualité du travail partenarial** engagé est **reconnue**, son évolution reste **observée avec attention** au regard des échéances électorales à venir. **L'articulation entre la Région et SYTRAL Mobilités**, en particulier en vue des futures modalités d'exploitation, apparaît comme un **point nécessitant des clarifications** afin de garantir la continuité et la cohérence des différentes dessertes.



## 7. Une concertation préalable utile au projet, à poursuivre et approfondir

La concertation préalable du projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, souhaitée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes, avait pour objectif de recueillir **l'avis du public sur l'opportunité du projet** et à l'associer à son élaboration. Organisée après un premier cycle d'échanges avec les élus locaux et sur la base des études préalables, elle intervenait en amont des phases de conception afin de mieux intégrer les attentes et enjeux du territoire.

Entre le 12 novembre 2025 et le 14 janvier 2026, **plus de 1 100 participants se sont mobilisés lors des rencontres**, et **280 contributions écrites** ont été recueillies, témoignant d'un **fort intérêt** pour le projet et d'un relais efficace de la démarche par les collectivités et associations locales. La concertation préalable a également bénéficié de la présence d'un garant, Monsieur Denis Cuvillier, nommé par la Commission nationale du débat public (CNDP) à la demande de la Région, permettant la mise en place de modalités de participation diversifiées et accessibles à l'ensemble des publics.

À l'issue de cette séquence, la Région estime que le **choix d'organiser une concertation préalable, sous des formats divers et pluriels, s'est révélé pertinent**. Ce temps d'échange a en effet permis de conforter l'intérêt du projet de l'enrichir grâce aux contributions du public. Il a également favorisé la **création d'un dialogue constructif** avec l'ensemble des parties prenantes du territoire, qui expriment le **souhait de voir cette dynamique se poursuivre** lors des prochaines étapes du projet.

## B. Décision de poursuivre et engagements pour la poursuite du projet

### 1. Décision de poursuivre le projet

La Région Auvergne-Rhône-Alpes **confirme l'opportunité du projet de liaison entre Crémieu et Lyon par Meyzieu et décide d'en poursuivre sa réalisation**, en approfondissant les caractéristiques envisagées, à savoir :

- > Un **tramway sans correspondance entre Crémieu et Lyon** avec :
  - Une **offre** répondant aux besoins du territoire et une **tarification** adaptée, à préciser dans la suite des études, notamment suite aux contributions issues de la concertation préalable et en lien avec la démarche SERM Lyonnais pour la tarification ;
  - Une **infrastructure** :
    - Nouvelle sur l'emprise de l'ancien CFEL entre Crémieu et Meyzieu ;
    - Partagée avec l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon, dont les modalités d'exploitation seront à préciser en partenariat avec SYTRAL Mobilités dans la suite des études,
  - L'acquisition de **rames de tramway** et la création d'un **site de maintenance et de remisage**, dont la localisation définitive et les fonctionnalités seront à préciser dans la suite des études,
  - **Un objectif de six nouvelles stations entre Crémieu et Meyzieu**, avec des principes de localisations et fonctionnalités (dans les centralités ou à proximité des grands axes) confirmés, et des éléments qui restent à affiner dans la suite des études (implantations précises, dimensionnement, accès et intermodalité), notamment suite aux propositions issues de la concertation préalable.
- > Un **itinéraire cyclable ouvert aux piétons**, aménagé majoritairement en continuité le long du tramway, d'une largeur de 3 mètres lorsque l'emprise le permet, et des aménagements à préciser dans la suite des études, notamment suite aux propositions issues de la concertation préalable.

### 2. Engagements de la Région

En tenant compte des contributions recueillies lors de la concertation préalable et des demandes de précisions et recommandations du garant, **la Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage**, pour la suite du projet, à :

Etudier les **effets du projet sur le territoire** :

- Au travers de l'évaluation socio-économique prévue par le Code des transports, ainsi que de l'étude d'impact régie par le Code de l'environnement. Ces deux documents constitueront des pièces intégrées au dossier d'enquête publique ;
- En contribuant aux démarches territoriales engagées par les acteurs locaux (syndicats mixtes en charge des SCOT, Communautés de Communes, Communes) ;
- > Clarifier, dans le cadre des études du SERM Lyonnais, la **tarification** de la future ligne de tramway ;
- > Affiner **l'offre de service** dans la suite des études, s'agissant notamment des sujets liés à l'information des voyageurs, la distribution des titres de transport, la sûreté et l'accessibilité de tous les usagers et tous les modes ;
- > Poursuivre les études sur la localisation et le dimensionnement du **site de maintenance et de remisage**, en lien avec les acteurs locaux et les propriétaires fonciers ;
- > Considérer les propositions alternatives d'implantation des **stations et parkings-relais**, et étudier leur dimensionnement et les autres aménagements multimodaux (parvis, quais, consignes, ...), en lien avec les acteurs locaux et les propriétaires fonciers ;

- > Etudier les aménagements de **l'itinéraire cyclable ouvert aux piétons** (notamment le revêtement), et mener une réflexion sur les usages et les conditions optimales de cohabitation, en lien avec les acteurs locaux ;
- > Proposer, dans le cadre de l'étude d'impact notamment, des mesures d'évitement, de réduction et, si l'évitement et la réduction ne sont pas possibles, de compensation des éventuels impacts du projet sur les riverains, sur **l'environnement**, et sur les **terres agricoles** ;
- > Apporter, dans la poursuite des études, une attention particulière aux modalités techniques permettant d'assurer la **sécurité** de tous les usagers ainsi qu'une bonne **gestion des flux** ;
- > Préciser le **calendrier** et le **financement** ;
- > Conforter le **chiffage** suite aux propositions issues de la concertation notamment ;
- > Maintenir une **gouvernance** de projet active ;
- > Poursuivre l'information et le dialogue sur le projet à travers une **concertation continue** et notamment :
  - Un événement public afin de présenter les enseignements tirés de la concertation préalable ;
  - Les outils d'information habituels de la Région,
  - Des modalités d'associations des acteurs locaux, au-delà des collectivités et des établissements de coopération intercommunale (associations, acteurs socioéconomiques, etc.),
  - Des rencontres sur le territoire pour partager et échanger sur l'état d'avancement des études et des réflexions, notamment avec des publics spécifiques.

Par ailleurs, la **Région Auvergne-Rhône-Alpes s'engage** également à poursuivre les échanges et/ou études **avec l'ensemble des acteurs portant des projets** de mobilité ou d'aménagement **en lien** direct ou indirect **avec le projet de liaison** :

- > Les **Départements de l'Isère et du Rhône**, s'agissant des modalités de mise à disposition de l'emprise entre Crémieu et Meyzieu ;
- > **SYTRAL Mobilités** pour préciser les modalités d'insertion et d'exploitation sur le tronçon métropolitain, en répondant au mieux aux besoins des usagers de la future ligne et des lignes existantes ;
- > Les **gestionnaires de routes et voiries** (Départements, Communes...), en lien avec les Communautés de Communes, les syndicats mixtes en charge des SCOT et le SMTAML, pour veiller au bon dimensionnement et à la sécurisation des accès routiers aux stations (cars-bus, voitures et cycles), et des intersections, pour que la congestion routière ne soit pas accentuée ;
- > L'ensemble des **autorités organisatrices de la mobilité locale** concernées, en lien avec les syndicats mixtes en charge des SCOT et le SMTAML, pour veiller à la réorganisation (voire création) des lignes de rabattements-diffusions (bus, cars, navettes) aux stations, et des services de mobilités actives et partagées ;
- > Les **Communes**, en lien avec les Communautés de communes et les syndicats mixtes en charge des SCOT, pour veiller aux aménagements urbains autour des stations, pour les piétons notamment ;
- > Les **acteurs locaux** sur les sujets d'aménagement territorial relevant de leurs compétences, notamment pour la mise à jour de leurs documents de planification (SCoT, Communautés de Communes, Communes) et l'interface avec leur stratégie d'aménagement local ;
- > Les **pilotes de projets d'envergure nationale**, dont le SERM Lyonnais ou encore l'EPR 2 de la Plaine de l'Ain, notamment à travers la participation de la Région à la démarche « Grand Chantier », pilotée par l'Etat, pour contribuer à maîtriser les impacts et effets du projet avec les autres projets du territoire.

## C. Réponses aux demandes de précisions et recommandations du garant

### 1. Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse lors de la concertation préalable

**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.*

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

S'agissant de la circulation, les études de trafic, ont été réalisées au dernier trimestre 2025, en parallèle de la concertation préalable. Elles ont notamment inclus des comptages, réalisés en décembre pour tenir compte de la forte fréquentation liée aux fêtes de fin d'année, ainsi que les projections de trafic et les projets d'aménagements routiers validés. Les premiers résultats de ces études de trafic, portant à la fois sur les intersections et sur les flux à l'échelle du territoire, ont été partagés avec les partenaires dans le cadre des instances du projet (COTECH, COFIL). Ces premiers résultats serviront de base à l'organisation de groupes de travail spécifiques avec chacun des gestionnaires de voiries et de routes, afin d'ajuster le dimensionnement des infrastructures en fonction des besoins du projet.

S'agissant du stationnement, et plus spécifiquement du dimensionnement des parking-relais, ce sujet a été étudié lors des études préalables et partagé dans le dossier de concertation (pages 42 à 47). Le dimensionnement de l'offre du projet (notamment rames, parkings...) est issu de l'outil de modélisation partenarial Modely, regroupant l'ensemble des données et projections socio-économiques et les projets d'aménagement et de mobilité, utilisé et alimenté par l'ensemble des porteurs de projets sur le grand bassin de vie lyonnais. A chaque mise à jour de cet outil, la demande de mobilité tous modes sur le territoire et plus précisément la fréquentation du projet de tramway sont actualisées, ainsi que le dimensionnement de l'offre du projet. Ce sujet a fait l'objet d'un rappel lors des COTECH et COFIL élargis et sera approfondi en lien avec les études de trafic citées ci-dessus.

Les résultats de ces éléments seront présentés ou rappelés au grand public dans le cadre de la concertation continue, notamment lors :

- > De l'évènement public de présentation des enseignements tirés de la concertation préalable,
- > D'autres instances de la concertation continue portant sur cette thématique.

#### **DÉLAIS**

Au démarrage de la concertation continue (fin 2026 – début 2027)

#### **MOYENS**

Précisions apportées ci-dessus.

Présentation et échanges autour des résultats lors des rencontres de la concertation continue.

## 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 Crémieu-St Exupéry ou les conditions de mise en place de correspondances en mode transport urbain.*

**Réponse du maître d'ouvrage :**

La plaine Saint-Exupéry comprend à la fois l'aéroport (sur le territoire du Rhône et de SYTRAL Mobilités), la zone aéroportuaire et les secteurs environnants (sur les territoires du Rhône et du Nord-Isère).

S'agissant de l'accès à l'aéroport depuis/vers la liaison Crémieu-Lyon, celui-ci sera assuré par :

> La ligne 47 du réseau TCL, en correspondance aux stations Pusignan et Meyzieu ZI

> Le Rhônexpress, en correspondance à la station Meyzieu ZI

S'agissant de l'accès à la zone aéroportuaire et aux alentours depuis/vers la liaison Crémieu-Lyon, un travail, déjà initié, sera poursuivi dans la suite des études sur la refonte des lignes de Cars Région et sur des propositions d'amélioration ou création de lignes de cars-bus relevant de la compétence d'autres autorités organisatrices de la mobilité. Ce travail vise à améliorer les connexions entre ces zones de la Plaine Saint-Exupéry et le bassin Pont-de-Chéruy – Crémieu grâce à une coordination entre la ligne de tramway et les lignes de cars-bus, ainsi qu'un maillage optimisé entre les lignes de cars-bus des différents réseaux.

S'agissant des accès en cars et bus, les modalités d'études et de partage sont précisées dans la recommandation n°5.

**DÉLAIS**

Horizon 2030.

**MOYENS**

Précisions apportées ci-dessus.

Présentation et échanges autour des résultats lors des rencontres de la concertation continue.

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.***

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

S'agissant des conditions d'insertion et d'exploitation sur le tronçon entre Meyzieu et Lyon, les études vont se poursuivre avec SYTRAL Mobilités et les modalités se préciser dès que l'offre cible de SYTRAL Mobilités à horizon 2032 sera connue.

S'agissant de la tarification, celle-ci reste à préciser dans le cadre du futur Service Express Régional Métropolitain Lyonnais (SERM). L'objectif de la démarche SERM est de proposer une gamme tarifaire unifiée permettant d'utiliser, avec un seul titre de transport, l'ensemble des réseaux présents sur le périmètre du SERM (ex. : emprunter train, tramway, métro ou bus de différents réseaux avec un seul titre). Le principe qui guide les études est de proposer un prix du titre inférieur au coût de l'achat scindé de plusieurs titres. Cette étude tarifaire, spécifique au SERM lyonnais, est actuellement en cours.

Les résultats de ces éléments seront présentés au grand public dans le cadre de la concertation continue, après avoir été partagés avec les partenaires du projet.

#### **DÉLAIS**

Les éléments seront présentés au grand public dès que les études d'insertion et d'exploitation sur le tronçon entre Meyzieu et Lyon seront finalisées avec SYTRAL Mobilités (et notamment l'offre cible de SYTRAL Mobilités connue), et dès que les études de tarification du SERM lyonnais seront finalisées (après validation des différents acteurs concernés).

#### **MOYENS**

Précisions apportées ci-dessus.

Présentation et échanges autour des résultats lors des rencontres de la concertation continue.

## 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.**

*Au cours de la concertation, des questionnements ont émergé 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).*

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Le projet de liaison vise à accompagner le développement urbain et économique de l'Est lyonnais et du Nord-Isère portés par les collectivités locales (Communes, Intercommunalités, SCoT...).

Les études du projet de liaison, notamment à travers l'utilisation de l'outil de modélisation Modely, intègrent donc : les prospectives socio-économiques et les projets d'aménagement et de mobilités de l'ensemble des acteurs du grand bassin de vie lyonnais (sur la base notamment des études et enquêtes qu'ils mènent), mais également le développement généré par le projet en lui-même. Cet outil, utilisé par l'ensemble des acteurs, la démarche collaborative qui l'accompagne - notamment à chaque mise à jour - ainsi que le travail itératif d'association des acteurs au projet de liaison (COTECH et COPIL notamment) et d'association de la Région aux démarches d'aménagement (Avis sur les documents de planification d'aménagement et de Mobilités notamment) permettent de garantir une cohérence entre le projet de liaison et entre les politiques publiques d'aménagement du territoire (documents de planification et projets d'aménagement notamment).

La conception du projet intègre donc un dimensionnement de l'offre proportionné à la fréquentation estimée, issue de Modely (horizon 2040), ainsi que des dispositions permettant des évolutions au-delà :

- > S'agissant de la desserte, une augmentation de la capacité est possible via des mesures anticipées pour accueillir des rames plus longues pour accompagner la montée en charge (notamment parce que les possibilités d'augmenter la fréquence seront limitées en raison de la voie unique sur le tronçon Crémieu-Meyzieu, liée à la faible largeur de l'emprise). Ainsi des emplacements seront réservés afin de pouvoir accueillir des rames plus longues sur les quais aux stations et au sein du site de maintenance et de remisage, le cas échéant.
- > S'agissant des accès, et notamment des parkings-relais, des études de stationnement (agrandissement ou mutualisation avec des parkings existants ou à venir - parkings de centres commerciaux, parking EPR 2 notamment) se poursuivront afin d'accompagner une augmentation de la demande en place de stationnement, le cas échéant.

**DÉLAIS**

Au fur et à mesure de l'avancement des études de conception.

**MOYENS**

Précisions apportées ci-dessus.

Travail avec les acteurs locaux dans les instances dédiées au projet.

Présentation et échanges autour des résultats lors des rencontres de la concertation continue.

5

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

*Au cours de la concertation, des questionnements ont émergé 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 Crémieu et Lyon qui ne desserviraient que les stations principales.*

### Réponse du maître d'ouvrage :

S'agissant du transport de marchandises : l'intégration d'une nouvelle desserte pour les voyageurs étant déjà fort complexe sur cet axe (en raison de la voie unique entre Crémieu et Meyzieu et de l'usage multiple entre Meyzieu et Lyon), et la Région souhaitant limiter au maximum les nuisances pour les riverains, il n'est donc pas envisagé d'y ajouter du fret en parallèle, ni même la nuit.

S'agissant des services de tram express :

- > Sur l'infrastructure nouvelle entre Crémieu et Meyzieu, le service sera assuré en omnibus, en desservant les 6 nouvelles stations.
- > Sur l'infrastructure existante entre Meyzieu et Lyon, il n'est pas encore déterminé à quels arrêts le tramway pourrait s'arrêter entre Meyzieu et Lyon. Plusieurs scénarios restent à l'étude, comme celui proposant l'ensemble des arrêts entre Meyzieu et Lyon, à l'image du T3, ou celui proposant des arrêts seulement à La Soie et à Part-Dieu, à l'image de Rhônexpress. Les équipes continuent de travailler sur ces scénarios et sur la cohabitation avec l'exploitation existante entre Meyzieu et Lyon. Les résultats de ces études seront présentés au grand public dans le cadre de la concertation continue.

### DÉLAIS

Au fur et à mesure de l'avancement des études de conception.

### MOYENS

Précisions apportées ci-dessus.

Présentation des résultats lors des rencontres de la concertation continue.

## 2. 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**

*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 apportées) 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.*

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

La Région avait déjà prévu de poursuivre l'information et le dialogue autour du projet après la concertation préalable. Elle s'engage donc à maintenir cette dynamique, notamment en organisant des rencontres régulières sur le territoire afin de partager l'avancement des études et des réflexions. La première rencontre, déjà anticipée dans cette démarche, permettra à la Région de présenter au public les enseignements et les engagements qui fondent le présent document.

#### **DÉLAIS**

Au démarrage de la concertation continue (fin 2026 – début 2027)

#### **MOYENS**

Organisation d'un évènement public de présentation des enseignements tirés de la concertation préalable.

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.*

### **Réponse du maître d'ouvrage :**

Au-delà des options envisagées pour le projet ou déjà écartées au préalable, ayant fait l'objet d'études et de partages avec les élus locaux, les autres propositions d'implantation de stations et de parkings issues de la concertation préalable nécessitent des analyses techniques (possibilités techniques, disponibilité du foncier, adaptations des voiries, impact environnemental, chiffrage...). Elles seront étudiées en lien étroit avec les élus locaux concernés, qui sont systématiquement associés par la Région aux choix, en lien notamment avec les études de trafic (voir demande de précision n°1).

Si une collectivité le souhaite, une association de la population pourra également être étudiée.

S'agissant des aménagements en stations et aux abords, la réponse est précisée dans la recommandation n°6.

### **DÉLAIS**

Au fur et à mesure de l'avancement des études de conception.

### **MOYENS**

Travail avec les acteurs locaux dans les instances dédiées au projet.

Présentation et échanges autour des résultats lors des rencontres de la concertation continue.

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.*

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

S'agissant de l'insertion des stations du tramway et des parkings, ou encore de l'insertion de l'itinéraire cyclable régional, la Région souligne qu'elle poursuivra les études, y compris s'agissant des propositions issues de la concertation préalable. L'insertion effective quant à elle étant avant tout conditionnée par des caractéristiques (notamment techniques, foncières, réglementaires), elles seront partagées avec les élus locaux uniquement.

S'agissant des accès aux stations (routes d'accès, cheminements piétons et cyclables locaux, ...), la Région poursuivra les études et les échanges avec les collectivités en charge de ces sujets (Départements, Communes, ...), afin de faciliter les accès aux stations par des cheminements piétons, des itinéraires cyclables, des routes et des voiries sécurisées, ainsi que le raccordement à l'itinéraire cyclable régional en lien avec les schémas directeurs cyclables ou mobilités actives notamment. La Région transmettra la recommandation de partage et d'association du public aux acteurs concernés sans pour autant pouvoir garantir cela à leur place. Toutefois, dans le cadre de sa démarche de concertation continue, la Région s'engage à présenter les résultats des études sur les accès, dans des formats adaptés au sujet.

#### **DÉLAIS**

Au fur et à mesure de l'avancement des études de conception s'agissant de l'insertion des stations du tramway, des parkings, et de l'itinéraire cyclable régional.

#### **MOYENS**

Travail avec les acteurs locaux dans les instances dédiées au projet.

Présentation et échanges autour des résultats lors des rencontres de la concertation continue.

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).*

#### Réponse du maître d'ouvrage :

La Région précisera l'offre de service au fur et à mesure de l'avancement des études, notamment en ce qui concerne les questions d'accessibilité pour l'ensemble des usagers. Dans cette perspective, elle souhaite maintenir un dialogue continu avec les représentants des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, afin que les aménagements soient adaptés aux besoins de tous. Les instances régionales déjà existantes pourront ainsi être consultées durant les phases de conception pour contribuer à l'élaboration du projet si nécessaire.

Par ailleurs, dans une logique de capitalisation et de valorisation des expériences, la Région se rapprochera d'autres Autorités Organisatrices de la Mobilité afin d'échanger sur leurs retours d'expérience et d'intégrer les bonnes pratiques identifiées.

#### DÉLAIS

Au fur et à mesure de l'avancement des études de conception.

#### MOYENS

Poursuite des échanges avec les représentants de l'accessibilité PMR.

Echanges avec d'autres Autorités Organisatrices de la Mobilité.

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.*

#### **Réponse du maître d'ouvrage :**

La Région indique que des études spécifiques sur la réorganisation des réseaux de surface seront menées, afin de se connecter aux stations de tramways (correspondances horaires...), mais également d'améliorer les articulations avec la Plaine de l'Ain et la Plaine Saint-Exupéry, et les relier entre elles. Elle tiendra compte au maximum des attentes évoquées par le public.

Plusieurs Autorités Organisatrices de la Mobilité sont concernées sur le territoire du projet. La Région veillera à la cohérence des différents réseaux pour permettre une desserte efficace et pertinente des nouvelles stations de tramway, selon les modalités suivantes :

Les principes des adaptations et évolutions des lignes de Cars Région continuent d'être étudiées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes. A horizon 2030, un travail plus précis sera engagé pour une mise en service des cars à horizon 2032 conjointement à la mise en service du tramway. Ces évolutions seront envisagées selon les modalités de concertation habituelles de la Région, à savoir : les comités de mobilités, les comités de bassin et les comités de partenaires locaux pour la concertation des acteurs locaux et associations constituées sur le domaine de la mobilité.

Des propositions d'adaptations et évolutions seront soumises à SYTRAL Mobilités s'agissant de l'Est lyonnais, selon ses modalités de concertation habituelles.

Des propositions de créations de lignes seront soumises à la Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné s'agissant de leur territoire, selon leurs modalités de concertation habituelles.

#### **DÉLAIS**

Horizon 2030.

#### **MOYENS**

Lancement d'études spécifiques par la Région.

Présentation et échanges autour des résultats lors des rencontres de la concertation continue.

## 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.*

**Réponse du maître d'ouvrage :**

S'agissant des aménagements (végétalisation, ombrage, mobilier) en stations, parkings, et le long de la liaison, la Région souligne qu'elle poursuivra les études, y compris s'agissant des propositions issues de la concertation préalable, en lien avec les élus locaux.

S'agissant des aménagements aux abords des stations, la Région poursuivra les études et les échanges avec les collectivités en charge de ces sujets (Communes, ...), afin de garantir une bonne insertion du projet sur le territoire en lien avec des projets d'aménagement locaux. La Région transmettra la recommandation de partage et d'association du public aux acteurs concernés sans pour autant pouvoir garantir cela à leur place. Toutefois, dans le cadre de sa démarche de concertation continue, la Région s'engage à présenter les réflexions sur les aménagements locaux, dans des formats adaptés au sujet.

**DÉLAIS**

Au fur et à mesure de l'avancement des études de conception s'agissant des aménagements (végétalisation, ombrage, mobilier) en stations, parkings, et le long de la liaison.

**MOYENS**

Travail avec les acteurs locaux dans les instances dédiées au projet.

Présentation et échanges autour des résultats lors des rencontres de la concertation continue.

## 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**

*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.*

**Réponse du maître d'ouvrage :**

Suite à la concertation préalable, la Région confirme les principes de localisations et les fonctionnalités des 6 nouvelles stations présentés en concertation. Des éléments restent à affiner dans la suite des études, notamment suite aux propositions issues de la concertation préalable : implantations précises, dimensionnement, accès et intermodalité.

Dans ce cadre, la Région s'engage à considérer les propositions alternatives d'implantation des stations et parkings-relais, et à étudier leur dimensionnement, en lien avec les acteurs locaux et les propriétaires fonciers.

Les résultats de ces études seront partagés avec le grand public dans le cadre de la concertation continue.

**DÉLAIS**

Au fur et à mesure de l'avancement des études de conception.

**MOYENS**

Travail avec les acteurs locaux dans les instances dédiées au projet.

Echanges avec les propriétaires fonciers.

Présentation et échanges autour des résultats lors des rencontres 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**

*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.*

**Réponse du maître d'ouvrage :**

La Région a d'ores et déjà anticipé la phase de travaux, et plusieurs éléments concernant les perturbations potentielles ont été présentés dans le dossier de concertation (voir détail en page 50 du dossier de concertation). Les éléments détaillés sur l'organisation des travaux, leurs impacts et les mesures associées seront présentés dans le dossier d'enquête publique, puis tout au long du chantier.

S'agissant du besoin d'information et du dialogue durant cette phase, la Région travaillera avec les acteurs locaux concernés afin de préparer au mieux la phase travaux et les modalités d'information qui l'accompagneront. La Région a notamment pour habitude de déployer un dispositif de communication avec des chargés de relations riverains dédiés pour accompagner et informer tout au long du projet, et notamment la phase chantier.

**DÉLAIS**

Période de travaux (2029-2032)

**MOYENS**

Mise en place d'une communication chantier dédiée, avec notamment des chargés de relations riverains.



En partenariat avec



et avec toutes les communes et acteurs locaux