



Réunion Thématique avec les Associations Mobilités et Citoyenneté - Actualités sur le projet et travail sur l'itinéraire cyclable et piéton

Compte-rendu

Date : mercredi 17 juin 2026 de 12h à 13h30

Lieu : Réunion en visioconférence

Participants : 13 participants

Les représentants de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

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

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

- Noémie Vitorio, Cheffe de projet
- Alexis Dereux, Chargé de l'itinéraire cyclable

Organismes représentés

- Association nationale d'utilisateurs des vélos routes et voies vertes (AF3V)
- Association Lyon-Crémieu PARFER
- Villemoirieu Demain
- Mobilités-Douces Nord-Isère
- Veille citoyenne de la boucle du Rhône
- Association des usagers de Santé

D'autres organisations ont été conviées mais n'étaient pas représentées : FNAUT, Charvieu-Chavagneux Isère cyclisme, Lyon Vélo, Amis des Citoyens pour Crémieu, Café Crem.

Introduction

Dans le cadre de la concertation continue sur le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu, la Région Auvergne-Rhône-Alpes organise des réunions thématiques avec différents groupes d'acteurs constitués afin de partager l'avancement du projet et recueillir leurs contributions sur des sujets spécifiques relevant de leurs domaines d'expertise.

La réunion thématique du mercredi 17 juin de 12h à 13h30, a réuni en visioconférence les associations du domaine des mobilités (piétons, cyclistes, futurs usagers du tramway...) et de la citoyenneté.

Après un mot d'introduction de M. Girard, Conseiller régional en charge du projet de liaison, la première partie de la réunion a été consacrée à la présentation des actualités du projet : les thématiques liées au tramway, à l'itinéraire cyclable et piéton, et à l'insertion de la plateforme. Des questions ont été posées par les participants auxquelles la Région et le bureau d'études Setec ont apporté leurs réponses.

La seconde partie de la réunion, organisée sous forme d'atelier de travail, était consacrée plus spécifiquement à l'itinéraire cyclable et piéton : son tracé, la typologie des aménagements prévus et les enjeux d'insertion. Les participants ont notamment été invités à se prononcer sur deux secteurs du tracé, en exprimant leur préférence entre une implantation au nord ou au sud du tramway.

Présentation des actualités sur le projet

Un représentant de l'association Mobilités-douces Nord-Isère, remercie la Région pour son initiative de donner la parole à un maximum de citoyens. Il indique que le projet est attendu depuis une trentaine d'année. Il demande des précisions et apporte des suggestions, notamment sur les points suivants :

- Augmentation des isochrones (jusqu'à 20 minutes) pour les trajets vélo de rabattement aux stations afin de prendre en compte notamment les VAE (vélos à assistance électrique).
- Prise en compte de la perspective touristique dans la fréquentation tramway et cycles.
- Possibilité d'une liaison vers l'aéroport et la gare ferroviaire de Saint-Exupéry.

Réponse de la Région

La Région rappelle que le projet vise avant tout à relier le nord du Nord-Isère à l'agglomération lyonnaise, en tramway. L'itinéraire cyclable ouvert aux piétons



longeant le tramway est une fonctionnalité supplémentaire, tout comme les possibilités de liaisons multimodales depuis et vers l'aéroport. Il est indiqué que la zone de chalandise du tramway est limitée au nord et au sud par deux axes TER plus attractifs que le tramway en temps de parcours global et que la prise en compte d'un trajet de 10 min à vélo jusqu'aux stations apparaît raisonnable compte tenu du temps de trajet de l'ordre d'une heure porte à porte généralement observé et pris en compte dans ce genre d'études. Par ailleurs la représentation sous forme d'isochrone est purement représentative et ne traduit pas l'ensemble des éléments pris en compte dans l'outil de modélisation s'agissant des accès aux stations.

Un représentant de l'association Villemoirieu-Demain s'interroge sur la possibilité de faire monter les vélos dans le tramway entre Crémieu et Meyzieu, en fonction du taux d'occupation. Il questionne également la Région sur l'emplacement du site de maintenance et de remisage (SMR).

Un représentant de Mobilités-douces Nord-Isère, relève la part particulièrement élevée des accès en modes actifs dans le volume quotidien de montées et descentes aux stations : selon lui, ces résultats interrogent le dimensionnement prévu des parkings. Une question est également posée concernant la possibilité d'offrir un service de recharges électriques aux stations.

Réponse de la Région

La Région rappelle que le projet est à un stade d'études de faisabilité et que les études de maîtrise d'œuvre préciseront plusieurs éléments (exploitation, dimensionnement précis des parkings, équipements et service aux stations, ...). Les prévisions des modes d'accès aux stations sont notamment réétudiées à chaque étape du projet, avec les nouveaux éléments disponibles.

S'agissant du SMR, plusieurs pistes d'emplacement sont encore à l'étude à ce stade.

S'agissant de la possibilité d'accueillir les vélos à l'intérieur du tramway, cela sera étudié lors de la phase de conception en fonction des projections de fréquentation du tramway.

Atelier de travail sur l'itinéraire cyclable et piéton

La seconde partie de la réunion est ensuite consacrée à l'itinéraire cyclable et piéton : son tracé, la typologie des aménagements prévus et les enjeux d'insertion. Il s'agit plus spécifiquement d'échanger avec les participants autour du positionnement de l'itinéraire au sud ou au nord du tramway, ouvert à la discussion sur deux secteurs.

Les questions liées au revêtement, aux aménagements paysagers, à la cohabitation des usages ainsi qu'à l'interdiction d'accès aux deux-roues motorisés sur l'itinéraire cyclable et piéton ne sont pas abordées lors de la réunion. Elles seront approfondies dans le cadre des études de conception ultérieures, en lien avec les enjeux des modes actifs, notamment l'accès aux stations et le traitement des intersections. Le cas échéant, ces thématiques pourront faire l'objet de réunions thématiques de concertation continue dédiées.

La démarche de conception du tracé de l'itinéraire cyclable et piéton est présentée, en mettant notamment l'accent sur le traitement des points durs que sont les franchissements des ouvrages d'art. Il est indiqué que dans certaines situations, une réduction de la largeur de l'itinéraire cyclable peut être nécessaire (jusqu'à 2,25 m au lieu de 3,00 m en section courante) afin d'éviter des détours et des allongements du trajet et du temps de parcours, qui nuiraient à l'attractivité et à la sécurité de l'itinéraire, conformément aux retours de la concertation préalable.

Concernant la typologie des aménagements, près de 96% des 17 km de tracé sont envisagés en site-propre et seulement 4% en partage de voirie partagée sécurisée et à faible trafic. Lorsque la création d'une infrastructure nouvelle n'est pas possible au regard des besoins du tramway et des impacts fonciers, environnementaux et techniques (travaux de terrassements notamment), le choix est fait de réutiliser et de requalifier des chemins existants.

En termes d'insertion, le tracé se structure actuellement en 5 secteurs et intègre 4 points de basculement de l'itinéraire cyclable d'un côté à l'autre du tramway, celui-ci constituant la contrainte principale dans la définition du tracé (voir carte en annexe).

Deux secteurs sont ouverts à la discussion lors de la réunion :

- **Tronçon 1 entre Crémieu et l'étang de la Besseye** : l'insertion au nord permet une connexion plus directe à la voie verte Arandon-Crémieu ainsi qu'un itinéraire continu sur 4,2km. A l'inverse, l'insertion au sud privilégie un cadre plus attractif, notamment grâce à la présence du plan d'eau situé au nord de la zone d'activités de Buisson-Rond.



- **Tronçon 5 entre la Route des Perves et le croisement RD517A/RD517 entre Charvieu et Janneyrias** : l'insertion au nord permet de proposer un itinéraire continu et lisible sans intersection avec le tramway sur 4,3km (en incluant les tronçons adjacents qui doivent, en raison des contraintes du site, être implantés au nord). Cette insertion positionne toutefois l'itinéraire entre la RD517 (amenée à être déviée vers le nord, quelle que soit l'insertion de l'itinéraire modes actifs, afin de préserver la zone humide du marais de la Léchère Merlan) et le tramway. A l'inverse, l'insertion au sud offrirait un cadre plus agréable sur 300m, le long de la zone humide, mais nécessiterait 2 traversées supplémentaires du tramway. Cela pourrait induire un allongement du temps de parcours et impose une attention particulière quant à la sécurisation de ces franchissements.

Un représentant de l'association Villemoirieu demain indique que, pour le tronçon 1, le passage au nord apparaît préférable et correspond également à la préférence exprimée par les agriculteurs. L'association précise en revanche ne pas être concernée par le tronçon 5.

De son côté, un représentant de l'association AF3V n'exprime pas d'avis tranché entre une insertion au nord ou au sud mais souligne l'importance de connecter cet itinéraire aux voies vertes existantes à proximité, telles que la ViaRhôna et l'axe Arandon-Crémieu.

Enfin, un représentant de l'association Mobilités Douces Nord-Isère privilégie quant à elle les solutions limitant les traversées de la voie de tramway, pour des raisons de sécurité et de temps de parcours. L'association ajoute qu'il y aura vraisemblablement une majorité de vélo pour des trajets du quotidien « domicile-travail » donc est plutôt favorable aux options d'insertion au nord pour les 2 tronçons.

Monsieur GIRARD remercie l'ensemble des participants pour leurs contributions et clôture la séance.

PROJET DE LIAISON Crémieu-Lyon par Meyzieu

Tramway, itinéraire cyclable et piéton

Annexe

