



La Région

Auvergne-Rhône-Alpes

Projet de Liaison Crémieu – Lyon par Meyzieu



Ligne de tramway Crémieu – Lyon par Meyzieu



Itinéraire cyclable Crémieu – Meyzieu

COPIL Elargi - 23/02/2026

ORDRE DU JOUR

I - Concertation

1. Retour sur la concertation
2. Dossier Enseignements et Engagements de la Région

II - Etudes et investigations

1. Investigations
2. Demande et fréquentation
3. Itinéraire cyclable
4. Tramway : exploitation, matériel, infra, systèmes, SMR
5. Tramway : stations et accès
6. Circulation et intersections
7. Insertion et besoins fonciers
8. Environnement
9. Procédures réglementaires, Calendrier, Coût

III - Cofinancement

IV - Prochaines étapes



LIAISON CRÉMIEU - LYON PAR MEYZIEU : TRAMWAY ET ITINÉRAIRE CYCLABLE



Une ligne de tramway

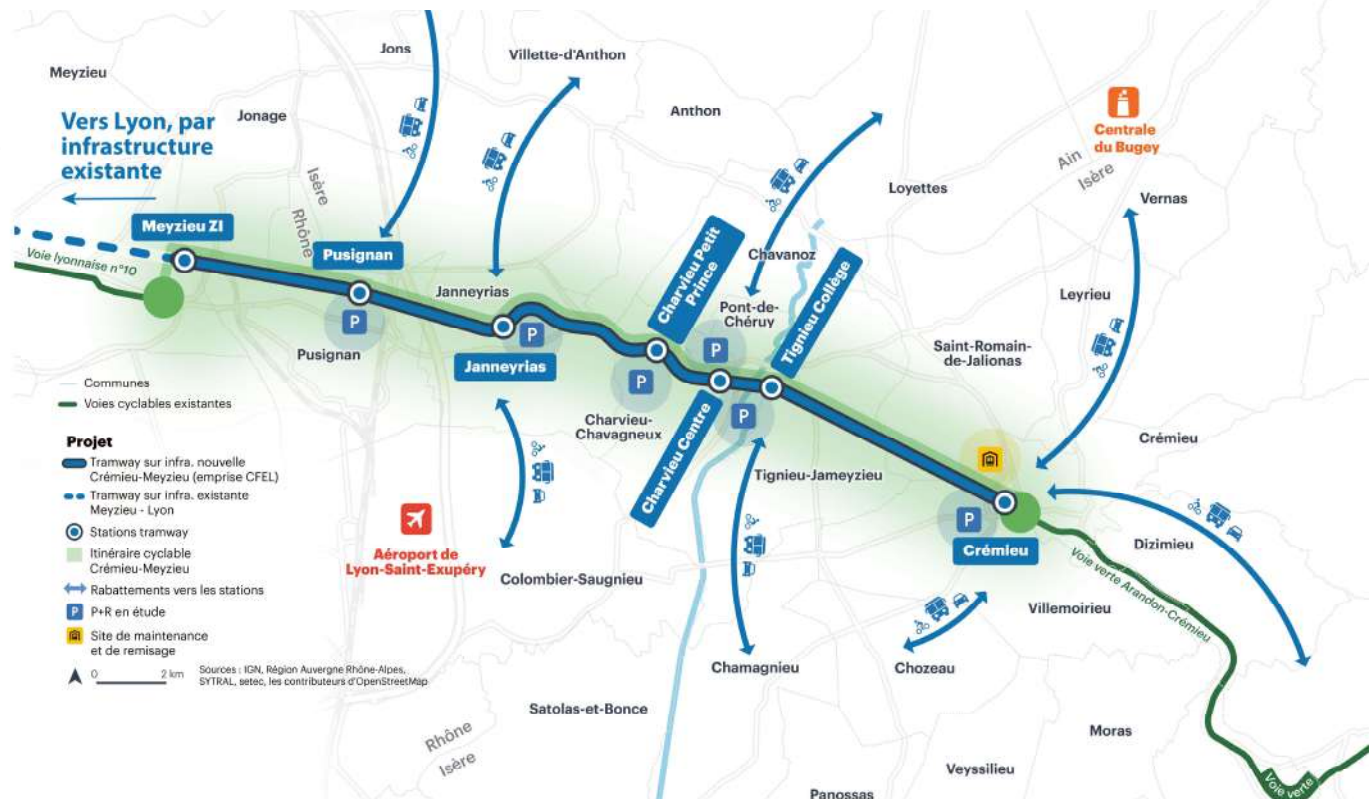
- Sur l'emprise de l'ancienne ligne du Chemin de Fer de l'Est Lyonnais entre Crémieu et Meyzieu, appartenant à l'Isère et au Rhône
- Sur l'infrastructure de tramway de SYTRAL Mobilités entre Meyzieu et Lyon

Maillon Est du futur SERM lyonnais

6 nouvelles stations, avec des services et aménagements multimodaux



Un itinéraire cyclable



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

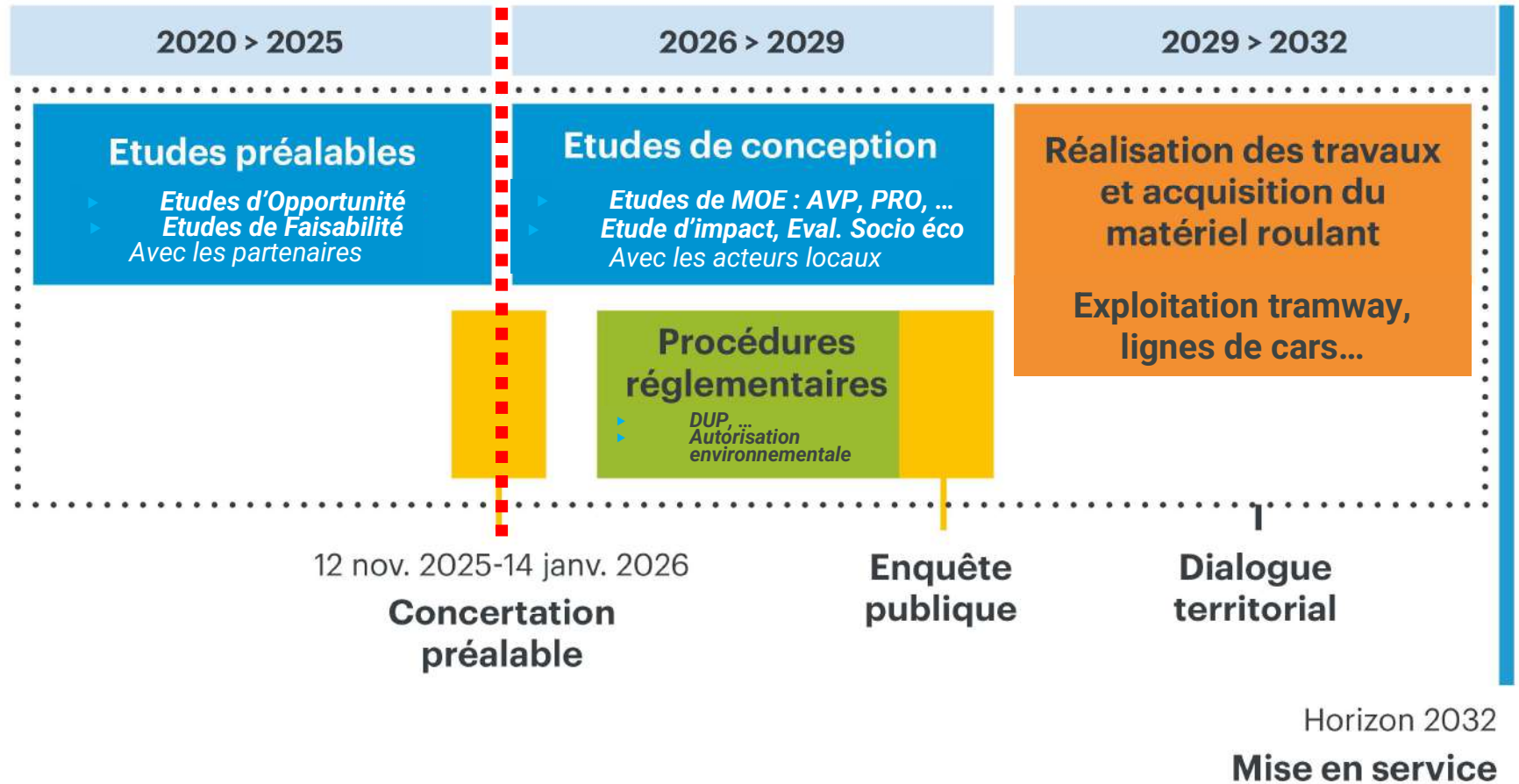


2032

horizon de mise en service



LE CALENDRIER DU PROJET





— INSTANCES POLITIQUES DU PROJET – ÉLUS (ET SERVICES)

**COPIL
restreint**

**Région
État**

**Isère
Rhône**

SYTRAL Mobilités
*Métropole de Lyon
CC Est Lyonnais*

**CC Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné
CC Balcons du Dauphiné**

**COPIL
Élargi**

= COPIL Restreint +

SMTAML

Pusignan

Tignieu-Jameyzieu

*Meyzieu, Jonage, Pont-de-Chéruy,
Saint-Romain-de-Jalionas (Communes
traversées par l'emprise, sans station/SMR)*

SYMBORD

Janneyrias

Villemoirieu

SEPAL

Charvieu-Chavagneux

Crémieu

Ain

qui peuvent être associés en tant que de besoin

= COPIL Élargi +

**Comité de
suivi**

Chamagnieu
Hières-sur-Amby
Vernas
Leyrieu
Veyssillieu
Panossas
Annoisin-Chatelans

Siccieu-Saint-Julien-
et-Carisieu
Dizimieu
Trept
Saint-Hilaire-de-Brens
Moras
Chozeau

Jons
Colombier-Saugnieu

Villette-d'Anthon
Anthon
Chavanoz

CA Porte de l'Isère
Satolas-et-Bonce

SCOT BUCOPA
CC Plaine de l'Ain
Loyettes
Saint-Vulbas
CC Côtière à Montluel
Balan
Niévroz



— INSTANCES TECHNIQUES DU PROJET - SERVICES

**COTECH
restreint**

**Région
État**

**Isère
Rhône**

SYTRAL Mobilités
*Métropole de Lyon
CC Est Lyonnais*

**CC Lyon Saint-Exupéry en Dauphiné
CC Balcons du Dauphiné**

**COTECH
Élargi**

COTECH Restreint + SMTAML, SCOT SYMBORD, SCOT SEPAL + Ain

Groupes de travail	GT CoFi	GT emprise	GT infra T3	GT Crémieu / GT Tignieu	GT Charvieu	GT Janneyrias	GT Pusignan
	Région	Région	Région	Villemaoirieu	Région	Région	Région
(+ Des groupes de travail ad hoc)	Etat	Département concerné (Rhône ou Isère)	SYTRAL Mobilités	Région	Etat	Etat	Etat
	Isère		Métropole de Lyon	Etat	Isère	Isère	Rhône
	LYSED			Isère	Ain	Ain	Ain
	CCBD			Ain	SMTAML	SMTAML	SMTAML
				SMTAML	SYMBORD	SYMBORD	SEPAL
				SYMBORD	CCBD	LYSED	CCEL
				CCBD	Tignieu	Charvieu	Pusignan
				Crémieu		Janneyrias	SYTRAL
				Villemaoirieu			



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

I - Concertation

—

RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE ET DU CALENDRIER



Les objectifs

- Donner au public toutes les informations nécessaires à la compréhension du projet
- Consulter le public sur l'**opportunité du projet**
- Ecouter, échanger et recueillir les avis, questions et propositions de chacun sur le projet
- Intégrer les propositions qui amélioreront le projet, le cas échéant



Le calendrier

- **12 novembre 2025 – 14 janvier 2026 : concertation préalable**
- 12 février 2026 : COTECH partenaires (préparation COPIL)
- **16 février 2026 : bilan du garant > publié**
- **23 février 2026 : COPIL partenaires**
- 25 février 2026 : remise du rapport en vue de la délibération
- **3 avril 2026 : Commission Permanente / Délibération** : Décision de poursuivre, approbation des engagements et du dossier des Enseignements et engagements de la Région
- **14 avril 2026 (au plus tard) : publication du Dossier des Enseignements et Engagements de la Région**

I.1 - Retour sur la concertation

CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE



14 rencontres

1150 participants aux rencontres



**280 contributions recueillies, dont
19 cahiers d'acteurs**



**18 000 visiteurs uniques sur
l'espace numérique**



DU 12 NOVEMBRE 2025
AU 14 JANVIER 2026



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

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



I.2 - Dossier des enseignements et engagements de la Région

OBJECTIFS DU DOSSIER DES ENSEIGNEMENTS ET ENGAGEMENTS DE LA RÉGION



Les objectifs

- 1 - Déroulement de la concertation préalable
- 2 - Bilan exhaustif de la concertation par la Région (*en complément du [bilan du garant](#)*)
- 3 - Enseignements et engagements de la Région :
 - Enseignements
 - Décision de poursuivre et engagements pour la poursuite du projet
 - Réponses aux demandes de précisions et recommandations du garant



— DES ENSEIGNEMENTS AUTOUR DE 7 THÉMATIQUES

1. Une **opportunité** confirmée et un projet fortement attendu qui bénéficie d'une large adhésion
2. Un tracé du **tramway** conforté avec de fortes attentes et points d'attention concernant la tarification, l'offre et l'exploitation
3. Des échanges constructifs et riches sur les **6 nouvelles stations et leurs accès**
4. **L'itinéraire cyclable ouvert aux piétons** : une composante appréciée mais à préciser
5. De nombreuses préoccupations et exigences quant à **l'intégration du projet** dans le territoire
6. Des interrogations sur les **conditions de mises en œuvre** du projet (calendrier, coût, gouvernance)
7. Une **concertation préalable** utile au projet, à poursuivre et approfondir

DÉCISION DE POURSUIVRE ET ENGAGEMENTS DE LA RÉGION



- **Décision de poursuivre** le projet en approfondissant les **caractéristiques** suivantes :
 - Un **tramway sans correspondance entre Crémieu et Lyon** :
 - Une **offre** répondant aux besoins du territoire et une **tarification** adaptée ;
 - Une **infrastructure** :
 - Nouvelle sur l'emprise de l'ancien CFEL entre Crémieu à Meyzieu ;
 - Partagée entre Meyzieu et Lyon ;
 - Des **rames** et un **site de maintenance et de remisage** ;
 - **Six nouvelles stations**, avec des services et aménagements multimodaux ;
 - Un **itinéraire cyclable ouvert aux piétons**, aménagé majoritairement en **continuité le long du tramway**.
- **Des engagements** pour la suite du projet et des **réponses** aux demandes de précisions et recommandations du **garant**, notamment :
 - Poursuivre les études et investigations ;
 - Mesurer et accompagner les effets et impacts ;
 - Mener l'ensemble des procédures réglementaires ;
 - Préciser le calendrier, le coût et le financement ;
 - Maintenir la gouvernance de projet ;
 - Poursuivre l'information et le dialogue sur le projet, au travers d'une concertation continue.



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

II - Etudes et investigations

—

POINT SUR L'AVANCEMENT DES ÉTUDES



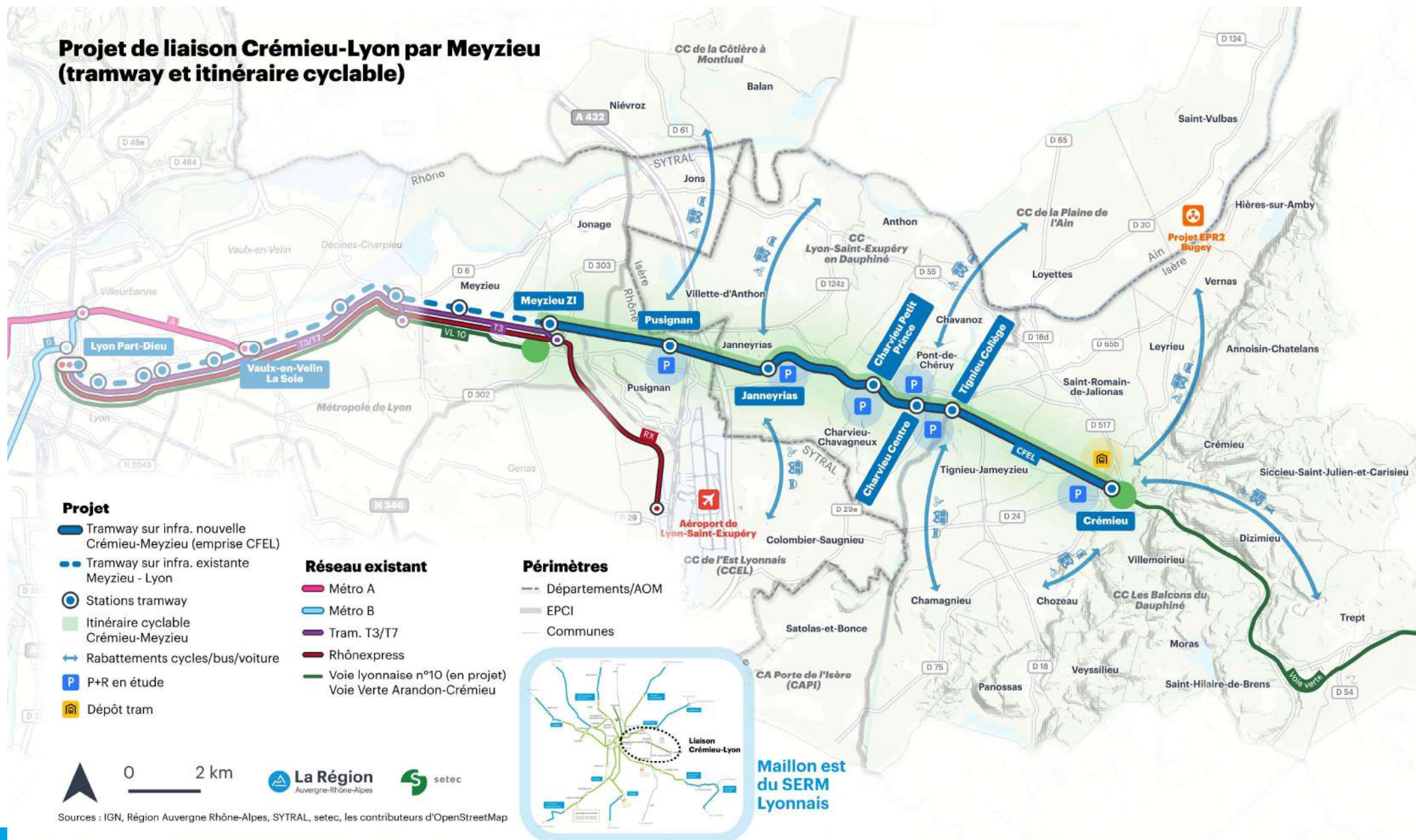
Faisabilité – Etudes et investigations (juillet 2024 – octobre 2025)

- Premier rendu : mai 2025, impacté par les retours des acteurs locaux (COTECH, COPIL juin – GT, COSUI juillet 2025)
- Second rendu : oct. 2025 intégrant les compléments d'études (COTECH sept., COPIL oct. 2025)
- **Base des éléments présentés en concertation, mais avec un niveau d'opportunité** – nov.25/janv.26

Faisabilité approfondie – Etudes et investigations (octobre 2025 – avril 2026)

- En parallèle de la concertation : poursuite investigations (2 mois de pause durant la concertation) ; approfondissements itinéraire cyclable (tracé...) et tramway (exploitation, systèmes, SMR, stations et accès) pour répondre à la demande ; insertion de la liaison et besoins fonciers ; circulation et intersections ; environnement ; procédures, calendrier, coût (**point d'avancement** en COTECH et COPIL février 2026)
- **D'ici avril-mai 2026 :**
 - Finalisation des études en cours, et poursuite des investigations
 - Analyse des retours de la concertation
 - Rédaction du programme de MOE
- **Base du lancement des consultations** de la phase de **Conception (MOE, AMOs...)** – après délibération du 3 avril 2026 (Dossier enseignements et engagements de la Région), pour **démarrage fin 2026 / début 2027**

Projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu (tramway et itinéraire cyclable)



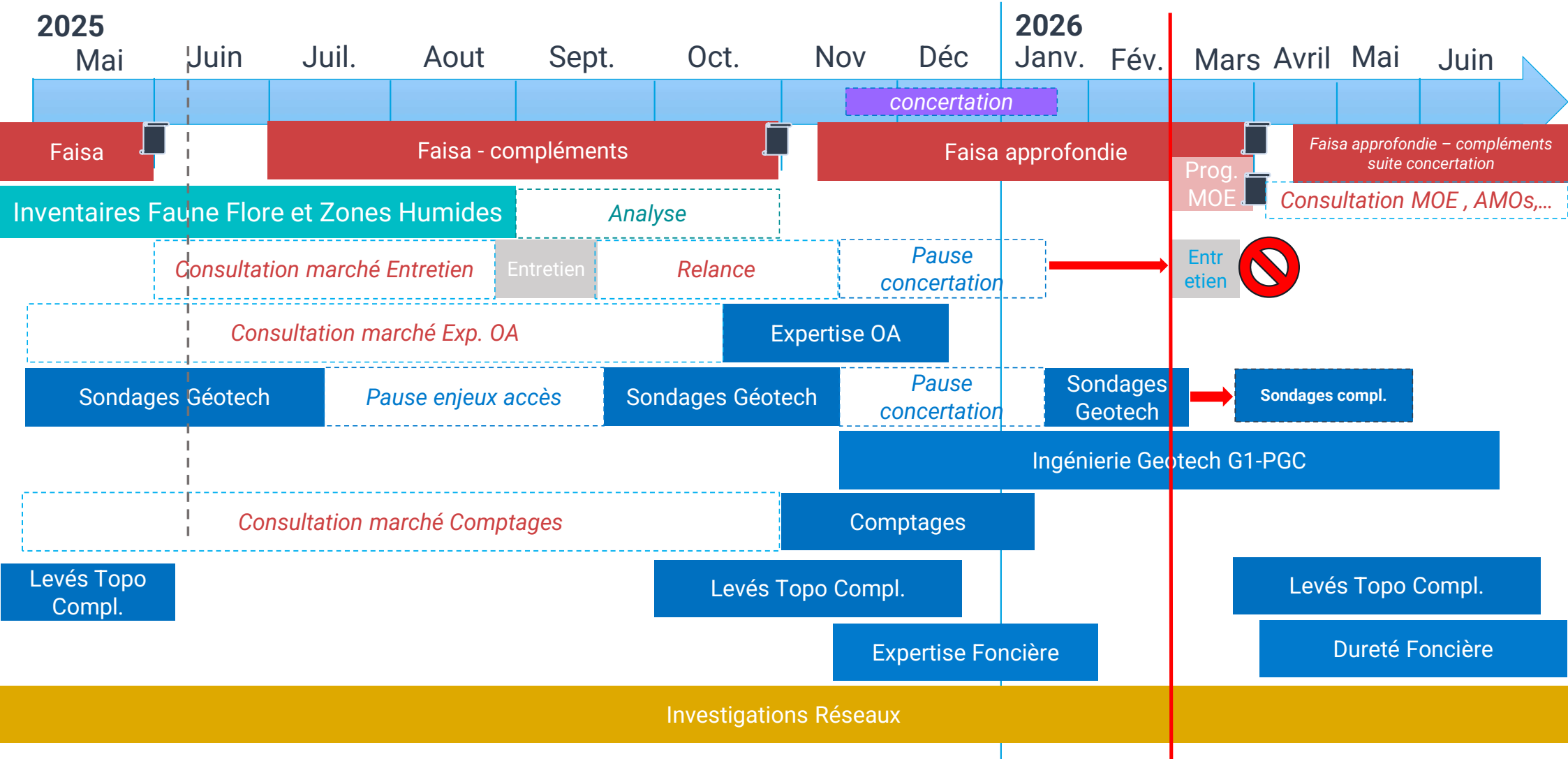


La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

II.1 - Investigations

— PLANNING INVESTIGATIONS

Déjà menés en 2021, 2024/2025 : premiers levés topographiques (stations et 13 ouvrages d'art ; investigations réseaux ; ...)





La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



II.2 - Demande et fréquentation

Diapositive 21

GR1

Cette partie là est elle nouvelle ou pour mémoire?

ROUHET Gautier; 2026-02-23T07:23:15.023

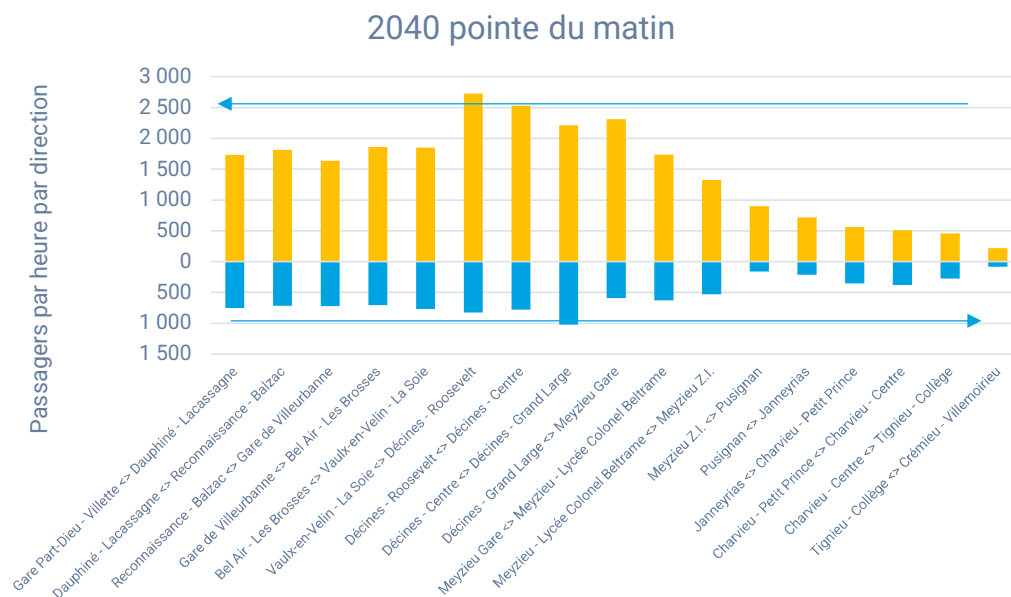
DEMANDE ET FRÉQUENTATION ESTIMÉES



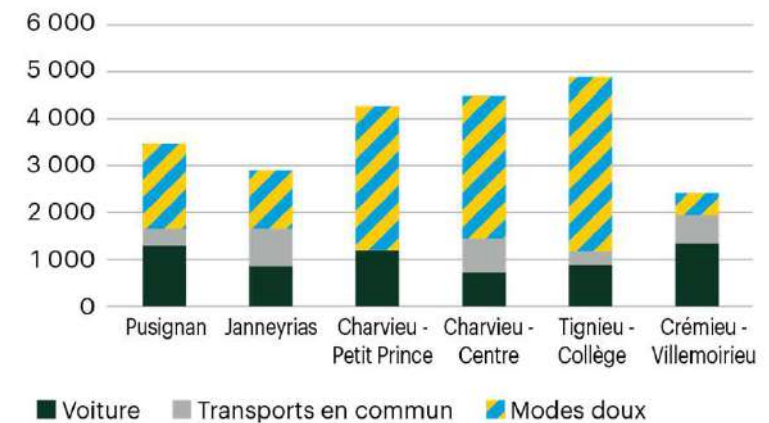
Principaux retours Concertation : Des questions sur le **dimensionnement** du projet

Modélisation sur l'outil **Modely**, aux horizons 2030 et 2040

⇒ La fréquentation de la ligne de tramway est estimée à environ **15 200 voyages par jour** à l'horizon 2040 (hors trajets internes au périmètre T3).



La répartition modale station (montées descentes) :



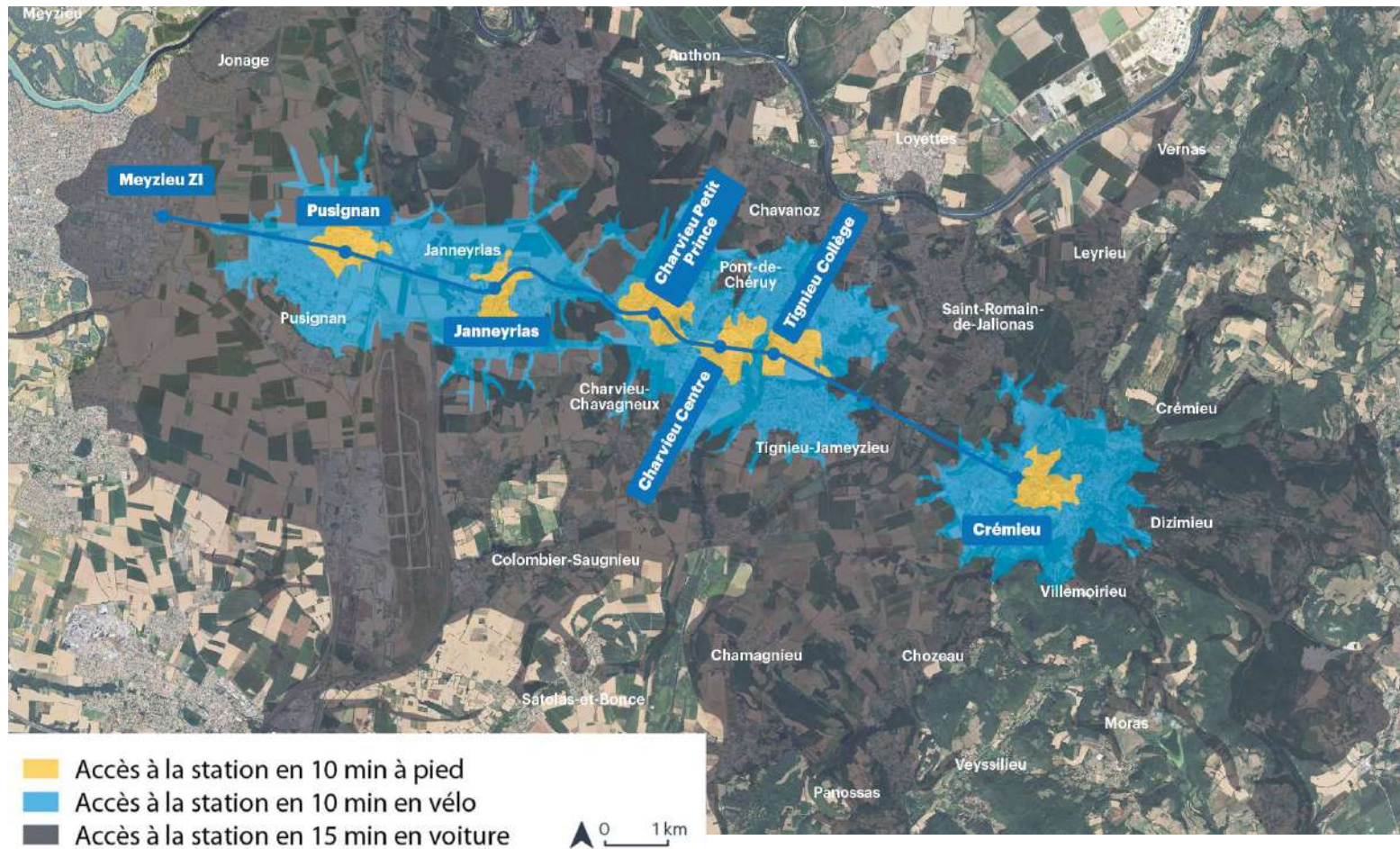
Ces éléments ont permis de dimensionner l'offre proposée pour les besoins à horizon 2040, notamment :

- Desserte : fréquence, amplitude, capacité matériel roulant, ...
- Stations et Accès : nombre de station et dimensionnement des parkings, des consignes vélos, quais bus-cars, parvis piétons...

Au delà de 2040 : aucune donnée, cependant la conception du projet anticipe des possibilités d'augmentation (possibilité d'accueillir des rames plus capacitaires, réserves de quais allongés, dimensionnement SMR, options de stationnement...)



DEMANDE ET FRÉQUENTATION ESTIMÉES





La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



II.3 - Itinéraire cyclable : tracé et principes d'insertion

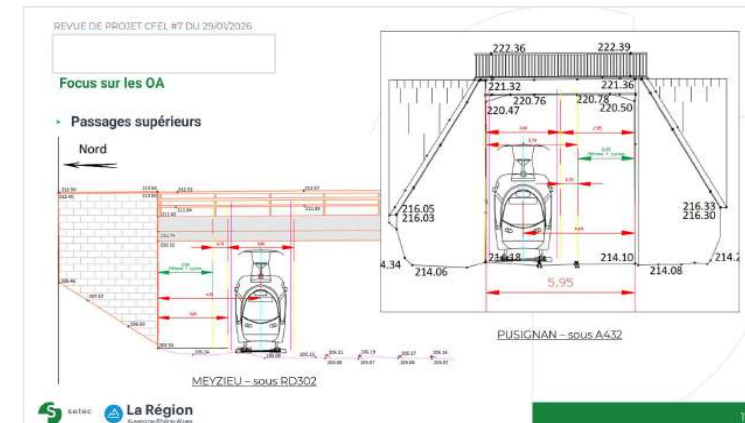
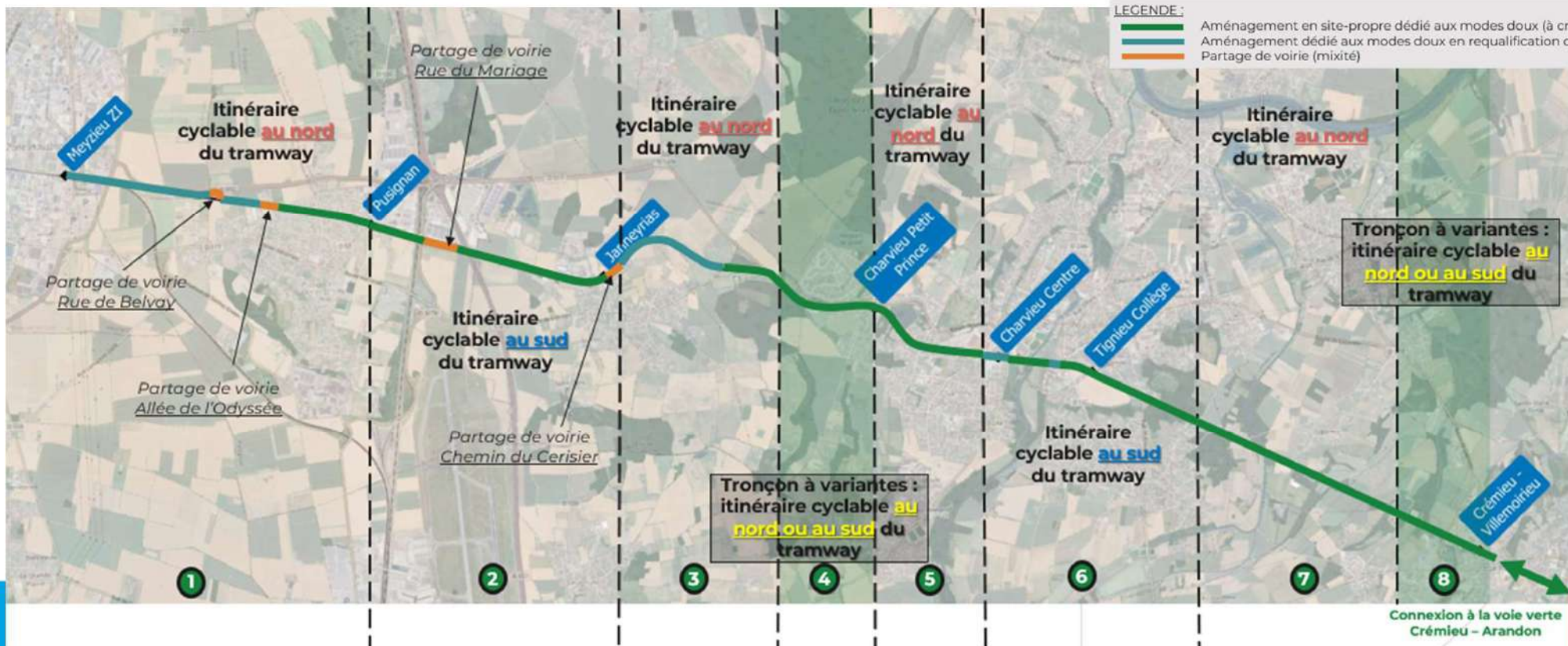
ITINÉRAIRE CYCLABLE

Principaux retours Concertation :

- Souhait d'un **itinéraire continu**
- Attentes concernant les **usages et aménagements**

Étude d'un itinéraire cyclable apaisé, ouvert aux piétons :

- Tracé qui **longe les voies du tramway**
- **Sans variante** d'itinéraire
- **Localement < 3m**, quand la largeur d'emprise est contrainte (sous les ouvrages)





La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

II.4 - Tramway : exploitation, infrastructure, matériel roulant, systèmes, SMR

EXPLOITATION, INFRASTRUCTURE, MATÉRIEL, SYSTÈMES, SMR

Principaux retours Concertation :

- Large adhésion au **tramway direct** Crémieu–Lyon et au tracé sur **l'emprise CFEL**
- Forte attente sur la **tarification**.
- Questionnement sur : **exploitation et politique d'arrêt entre Meyzieu et Lyon**

Exploitation, Infrastructure, Matériel

Tramway CFEL en **prolongement de sillon T3** retenue à ce stade des études

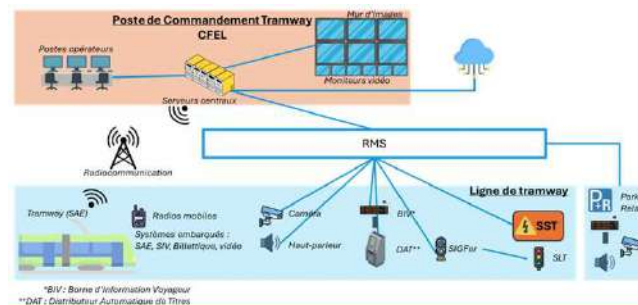
Étude d'exploitation dynamique menée sur la robustesse de la ligne (impact : +1rame et +voies doubles)

- **Poursuite études fréquence/capacité matériel sur l'axe entre Région et SYTRAL Mobilités (en lien avec l'offre cible SYTRAL Mobilités)**

Systèmes

Systèmes d'exploitation / voyageurs / support

- **Options de mutualisation étudiées dans le cadre des études**



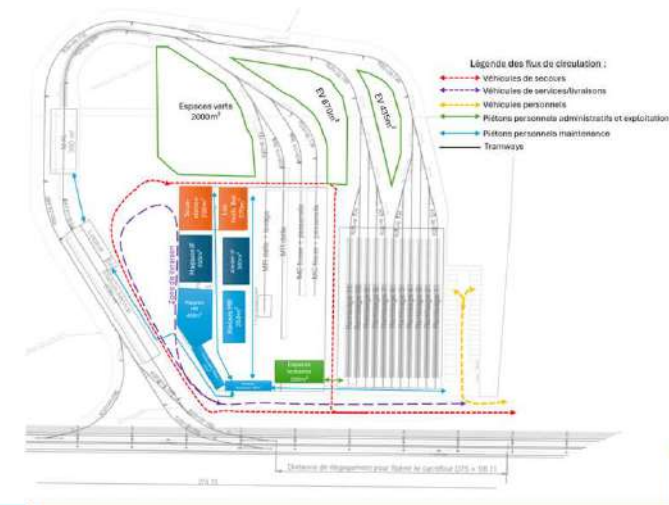
SMR (Site de Maintenance infrastructure et matériel roulant ; et de Remisage matériel roulant)

Étude des fonctionnalités (maintenance...) et insertion

- **Options d'externalisation et mutualisation de maintenance étudiées dans le cadre des études**

Site étudié : Buisson rond | risque inondation contraignant

- **Étude hydraulique à mener. Etude d'une alternative éventuelle (Tignieu) selon résultat**





La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



II.5 – Tramway : stations et accès

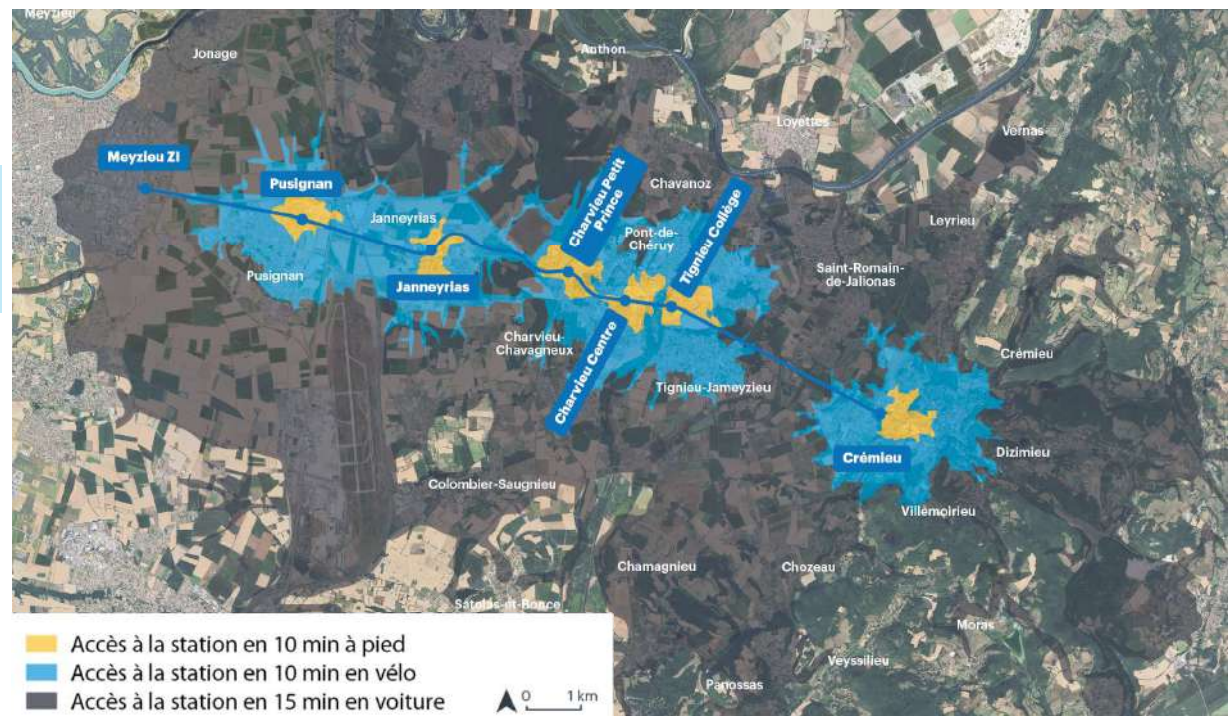
STATIONS ET ACCÈS

Principaux retours Concertation :

- Des questions sur les **périmètres de la MOA** du projet et des MOA des opérations connexes

Stations et accès dans le projet

- 6 stations en lien avec le territoire
- Localisation ciblée en centralité urbaine et/ou proche des axes routiers
- Intégrant : Parvis, Quais cars/bus, Info voyageurs, Consignes vélos et arceaux, Parkings (dont places covoiturage)



Accès à anticiper par les partenaires :

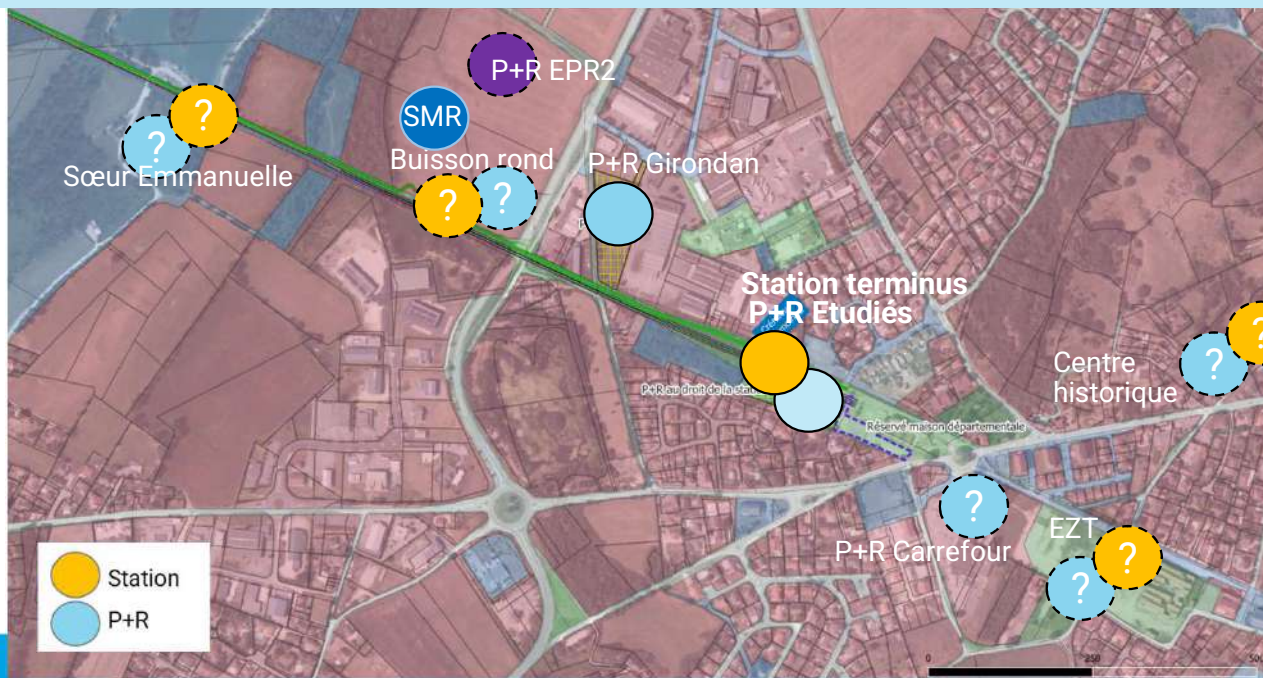
- Accès **piétons** – aménagement et sécurisation cheminements : [Communes, en lien avec ComCom et Scot](#)
- Accès **vélos** – aménagement et sécurisation itinéraires locaux et services : [Gestionnaires de voirie et AOML, en lien avec ComCom et Scot](#)
- Accès **voitures** – aménagement, sécurisation, plan de circulation, jalonnement, limiter le stationnement sauvage... des voiries et routes : [Gestionnaires de voirie, en lien avec ComCom et Scot](#)
- Accès **Cars-Bus** – refonte ou création de lignes : [AOML, en lien avec ComCom et Scot](#)
- **Documents de planification** - maitrise urbanisation et accueil du projet (mecdu, réservation foncière) : [Communes, en lien avec ComCom et Scot](#)



STATION CRÉMIEU

Principaux retours Concertation :

- **Confortement** emplacement **ancienne gare**
- Quelques **alternatives** évoquées (proximité centre ou éviter RD75) : Villemoirieu **buisson rond**, Crémieu **EZT** ou **centre historique**
- Quelques demandes de station **supplémentaire** (notamment si terminus plus à l'Est : EZT ou centre historique) : Villemoirieu **Buisson rond**, ou au droit de l'établissement **sœur Emmanuelle**



Faisabilité approfondie fév 2026 :

- ▷ **Station – terminus** : **emplacement ancienne gare**
- ▷ **Besoin stationnement 2040** : **600 places maxi**
- ▷ **P+R de base** : **au sud de la station 450 places** (foncier emprise CFEL)
- ▷ **P+R complémentaire, plusieurs options à approfondir** :
 - ▷ **Girondan** (foncier privé) permettant 350 places - *Risque de crue rapide,*
 - ▷ **Mutualisation avec parking Carrefour Market** – environ 150 places potentiellement disponibles
 - ▷ **Reprise du parking EPR2 Buisson rond** - à la mise en service de l'EPR2
 - ▷ ...

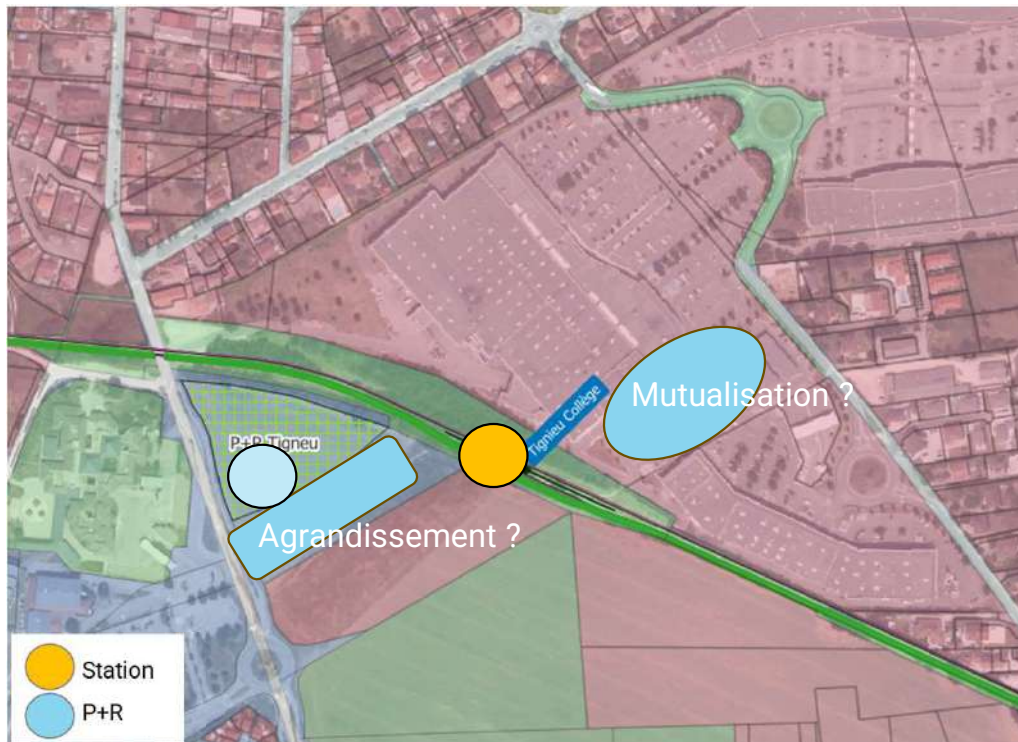
Propriétaires fonciers : à contacter après fiabilisation du Programme



STATION TIGNIEU COLLÈGE

Principaux retours Concertation :

- **Confortement** emplacement **en face du collège**



Faisabilité approfondie fév 2026 :

- ▷ **Station** : en face du Collège, derrière CC E. Leclerc
- ▷ **Besoin stationnement 2040 : 400 places**
- ▷ **P+R de base** : au sud ouest de la station, **environ 350 places** (foncier agricole communal)
- ▷ **P+R complémentaire, plusieurs options à approfondir :**
 - ▷ Agrandir le P+R de base
 - ▷ **Mutualisation avec parking CC E. Leclerc** - environ 200 places potentiellement disponibles - demande des **partenaires locaux**, notamment pour les flux du nord ; **CC E. Leclerc opposé**
 - ▷ ...

Propriétaires fonciers : à contacter après fiabilisation du Programme

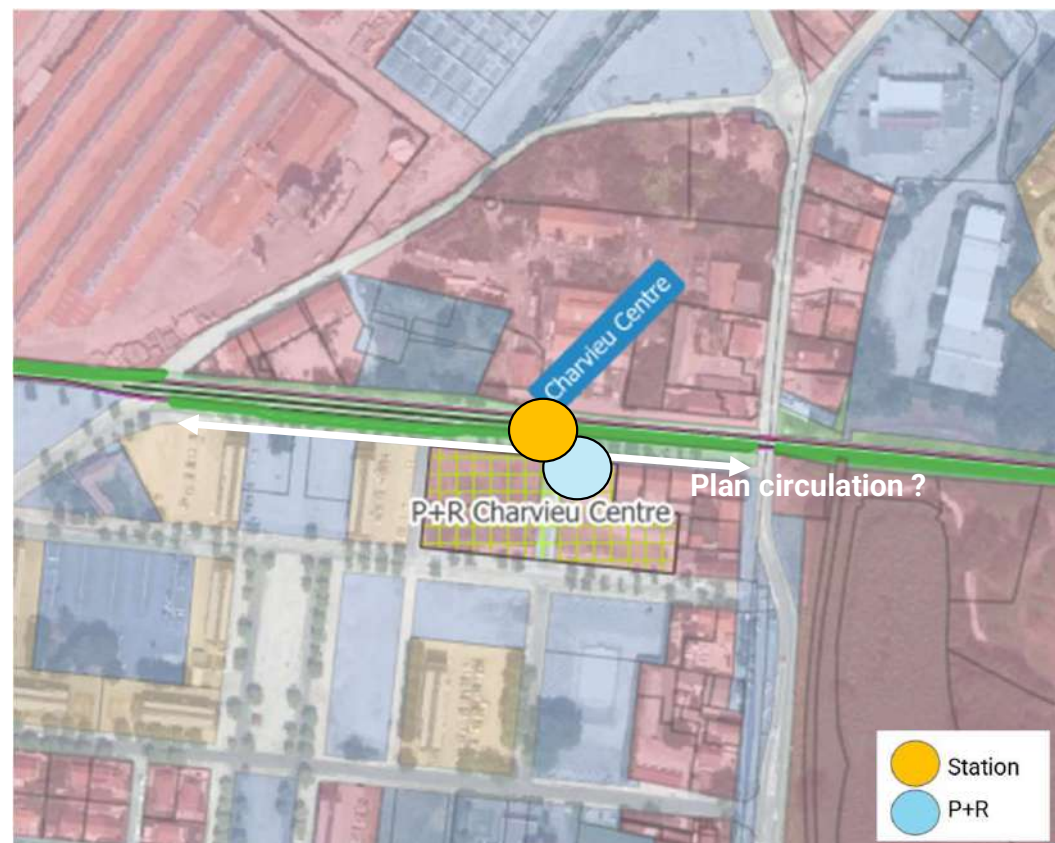
STATION CHARVIEU CENTRE

Principaux retours Concertation :

- Confortement emplacement vers la place du marché

Faisabilité approfondie fév 2026 :

- ▷ **Station** : vers la place du marché (entre Bd Trifileries et rue des Tilleuls) – plan de circulation à revoir sur l'av. A. Grammont au droit de la station
- ▷ **Besoin stationnement 2040** : 200 places
- ▷ **P+R de base** : au sud de la station, 200 places (foncier privé)



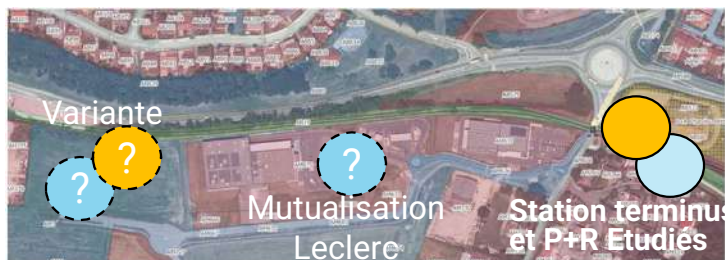
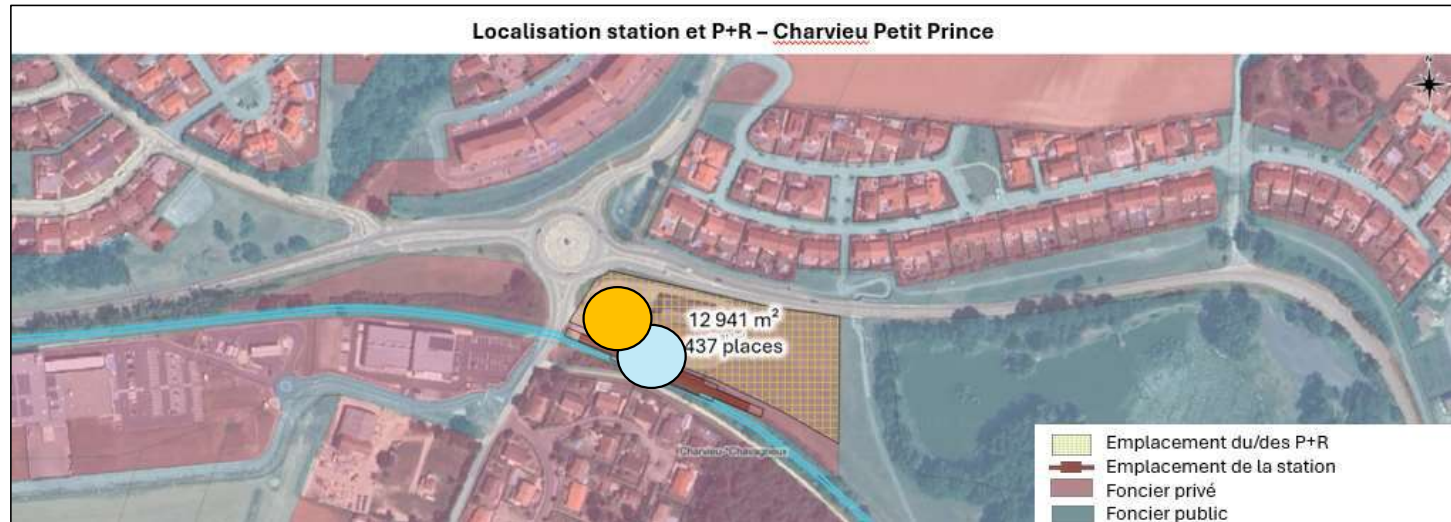
Propriétaires fonciers : à contacter après fiabilisation du Programme



STATION CHARVIEU PETIT PRINCE

Principaux retours Concertation :

- **Confortement** emplacement vers **rond point silo à grains**
- Quelques **alternatives** évoquées (craintes impact silo) :
 - Mutualisation P+R avec **parking Leclerc**
 - Déplacement station et P+R **derrière Leclerc**



Faisabilité approfondie fév 2026 :

- ▷ **Station** : au sud du silos à grains
- ▷ **Besoin stationnement 2040 : 400 places**
- ▷ **P+R de base** : au nord de la station, 400 places, à la place du Silos à grains (foncier exploitation agricole privée) **en exploitation** (réunion du 19/02)
- ▷ **Solutions alternatives de P+R à approfondir** :
 - ▷ *Mutualisation avec parking Leclerc Charvieu*
 - ▷ *Déplacement station et P+R à l'ouest de Leclerc Charvieu* (parcelles AM 679/198 – communale)

Propriétaires fonciers : à contacter après fiabilisation du Programme

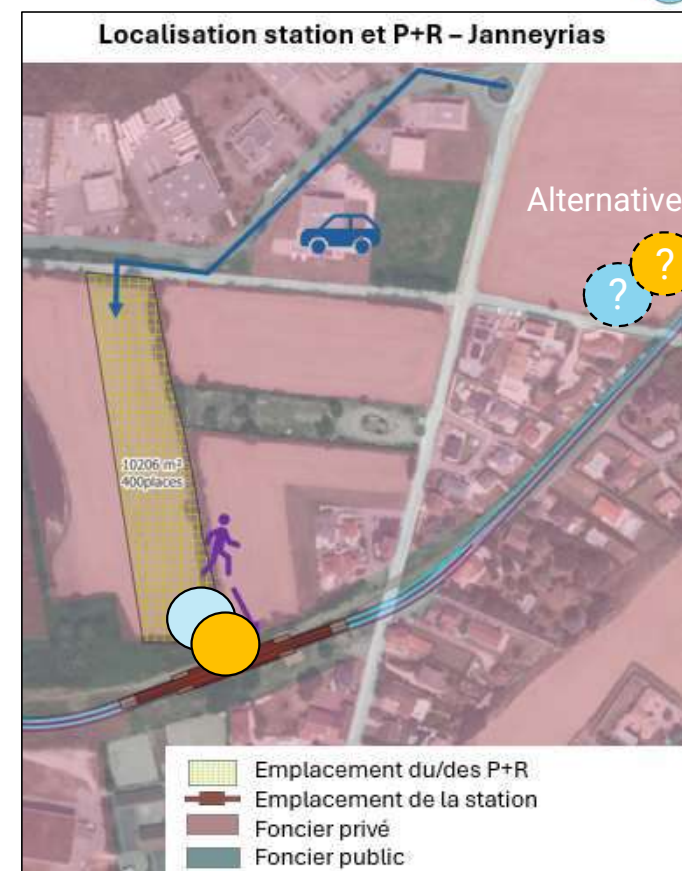
STATION JANNEYRIAS

Principaux retours Concertation :

- **Confortement** emplacement **vers ancienne gare**
- Une **alternative** évoquée par quelques riverains (craintes accès parking, ...) : **au nord est**, plus loin de leurs habitations

Faisabilité approfondie fév 2026 :

- ▷ **Station** : **emplacement ancienne gare** (maintien du bâti historique envisagé)
- ▷ **Besoin stationnement 2040 : 400 places**
- ▷ **P+R de base** : **au nord de la station, 400 places** (foncier agricole privé), accès depuis le ch. du cerisier → communiquer sur l'accès VP au P+R via le Nord (ch. Du cerisier)



Propriétaires fonciers : à contacter après fiabilisation du Programme

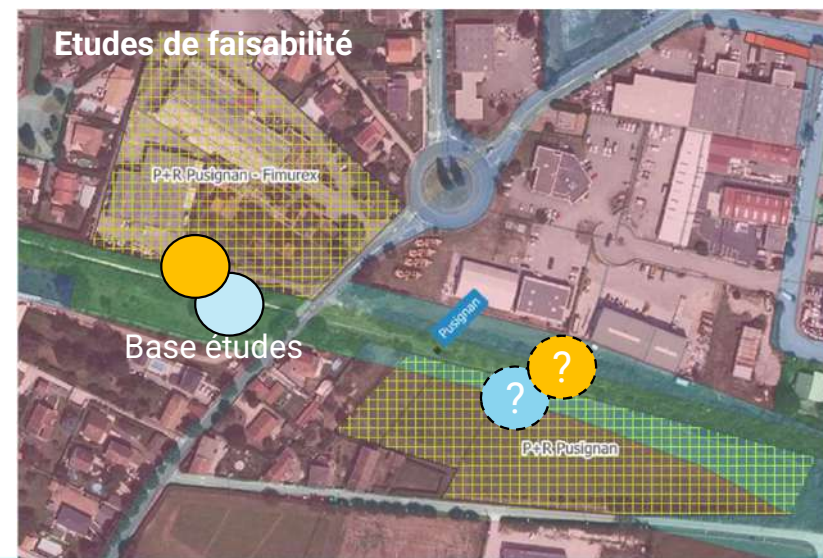
STATION PUSIGNAN

Principaux retours Concertation :

- Avis partagés entre emplacement station : **Odyssée** et **rue de la gare**
- Quelques **alternatives de tracé** évoquées par les riverains (craintes nuisances potentielles)

Faisabilité approfondie fév 2026 :

- ▷ **Station base** : **rue de la gare, au sud de fimurex** (courrier sept. 2025)
- ▷ **Solutions alternatives de station** :
 - ▷ Rue de la gare, au nord du terrain agricole (sud ZA mariage)
 - ▷ Odyssée
- ▷ **Besoin stationnement 2040** : **600 places maxi**
- ▷ **P+R de base** : **Fimurex 600 places** (Foncier privé, Entreprise a priori **en fin d'exploitation**) / Emprise bâtie, avec potentiellement une **dépollution**)
- ▷ **Solutions alternatives de P+R** :
 - ▷ **terrain agricole (sud ZA mariage)** 600 places (foncier agricole privé)
 - ▷ **vers station Odyssée** (à étudier si retenue)



Propriétaires fonciers : à contacter après fiabilisation du Programme



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

II.6 - Circulation et intersections



CIRCULATION - ESTIMATION FINE DES EFFETS DU PROJET DE TRAMWAY

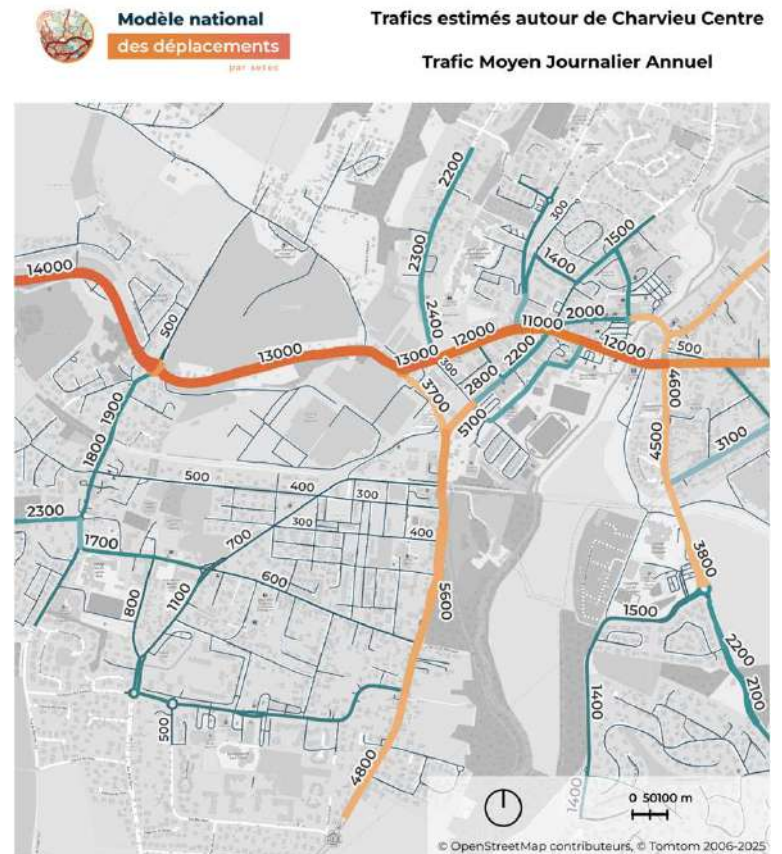
Principaux retours Concertation :

- De fortes inquiétudes sur le risque de **congestion** aux abords des stations
- Des questions sur la **sécurisation** des intersections

- ▶ Le projet va engendrer un **report modal du trafic** et donc une **baisse globale de la circulation** sur le territoire.
- ▶ S'agissant de la **circulation locale** :
 - ▶ **aux intersections** : **pas d'alerte** s'agissant de l'écoulement des flux
 - ▶ **accès aux stations** : un **impact** est **à souligner**, notamment traversée de Crémieu et autour de Pont-de-Chéruy (étude en cours)

L'évolution du trafic routier et certains projets routiers à **horizon 2040** (Modely) sont **pris en compte** dans les études en cours.

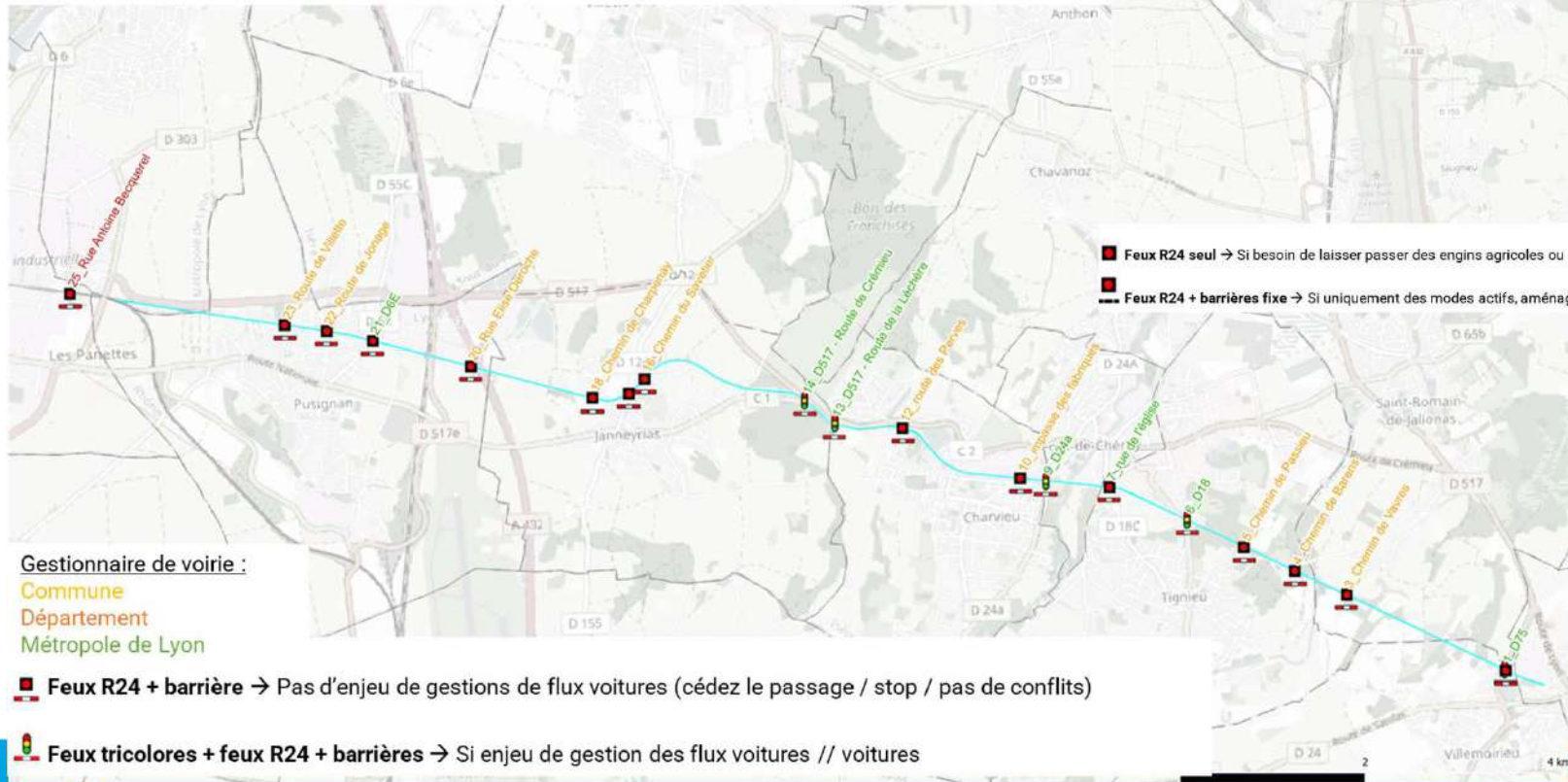
Cependant certains **projets routiers en stade amont** seront **à prendre en compte dans la suite des études** (nouveau franchissement du Rhône, contournement de St-Romain-de-Jalionas, aménagement des routes d'accès aux stations)





ETUDE DE CIRCULATION AUX INTERSECTIONS

Schémas de principe des intersections liaison/voiries



PM : cas
intersection sans
feu tricolore :
baisse de la
barrière ≈ 20s



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

II.7 - Insertion et besoins fonciers pour le projet

FONCIER POUR INSERTION TRAMWAY & ITINÉRAIRE CYCLABLE

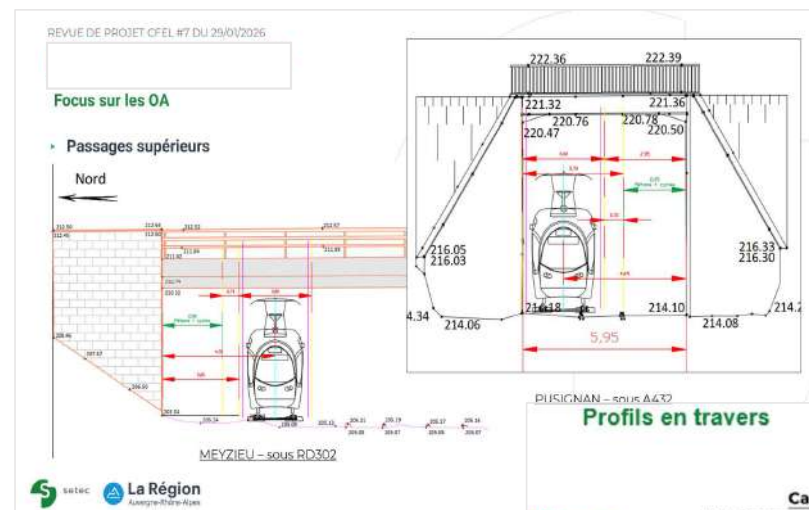


Principaux retours Concertation : Des questions sur les **besoins fonciers** au-delà de l'emprise

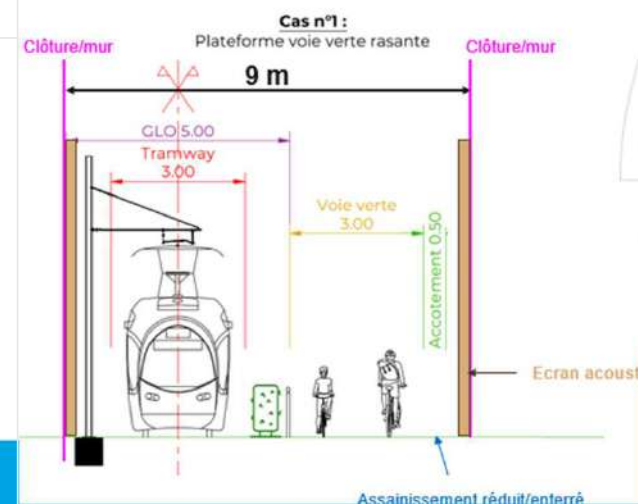
L'étude de faisabilité approfondie a permis de **préciser l'insertion du projet sur l'emprise CFEL** et d'identifier **quelques besoins fonciers supplémentaires** sur du foncier public ou privé :

▷ Tracé liaison :

- ▷ la **grande majorité** de l'infra tram et des stations, et la voie cyclable en partie, peuvent être insérées sur **l'emprise CFEL**
- ▷ L'insertion des doubles voies de tram, assainissement et certaines portions cyclables nécessitent du **foncier supplémentaire (public ou privé - non bâti)**
- ▷ **SMR** (buisson rond) : **foncier agricole privé**
- ▷ **P+R** : **foncier agricole public** (Crémieu, Tignieu...) ou **privé** (Charvieu centre, Janneyrias...) ; ou **foncier avec entreprise en exploitation** (Charvieu petit prince - silot) ou **fin d'exploitation** (Pusignan - Fimurex) – sans compter d'éventuelles **mutualisations** de parkings/batiments à étudier



Profils en travers



Propriétaires fonciers : à contacter après fiabilisation du Programme



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

II.8 - Environnement

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



Principaux retours Concertation : Des inquiétudes sur l'**impact environnemental**

Etudes et Investigations réalisées :

- ▶ Diagnostic environnemental (milieu physique, milieu naturel, milieu humain et cadre de vie, paysage et patrimoine, etc.) sur 3 zones d'étude :
 - > Immédiate : 50 m de part et d'autre du CFEL ;
 - > Rapprochée : 150 m de part et d'autre du CFEL ;
 - > Eloignée : 5 km de part et d'autre du CFEL.
- ▶ Inventaires habitats-faune-flore 4 saisons sur la zone d'étude immédiate et délimitation des zones humides
- ▶ Rencontres DREAL 03/02 sur la biodiversité
- ▶ Rencontre DDT38 : sur les risques le 13/11, sur les eaux en cours de calage pour le 10/03

A venir :

- ▶ **APPRONFONDISSEMENT DES ETUDES**
- ▶ **EVITER LES IMPACTS**
- ▶ **DEFINIR EMPRISES TRAVAUX ET EMPRISE EXPLOITATION**



ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Principaux secteurs à enjeux de l'aire d'étude immédiate

- > Milieux arbustifs et arborés sur le CFEL et haies le long de l'A432, des voies de TGV et de la RD517 (entre Meyzieu et Pusignan)
- > Marais de la Léchère Merlan et ses alentours
- > Les boisements à l'ouest de Charvieu-Chavagneux
- > Lac de Frémenville
- > La Bourbre et sa ripisylve
- > Marais de la Léchère de Molletunay
- > La Girine et sa ripisylve
- > Marais de la Besseye (sud de Barens)
- > Etang du marais de la Besseye et ses alentours





La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

II.9 - Procédures réglementaires, calendrier et coût

PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES, CALENDRIER, COUT



Principaux retours Concertation :

- Des questions sur le calendrier, le coût et la gouvernance

Principales procédures réglementaires :

- Concertation préalable
- Evaluation environnementale, enquête publique et déclaration de projet
- Autorisation environnementale (Loi sur l'Eau, espèces protégées, Natura 2000, défrichement)
- DUP
- MECDU – Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
- ICPE – Installation classée pour la protection de l'environnement
- Autorisation d'urbanisme
- Archéologie préventive

Calandrier et coût : seront précisés dans le rendu de faisabilité approfondie



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

III - Cofinancement

—

COFINANCEMENT PHASE DE FAISABILITÉ



Principaux retours Concertation :

- Des questions sur la **soutenabilité** du projet

Cofinanceurs	Contributions études de faisabilité CFEL	
La Région	1 577 639,50 €	78,9%
L'État	230 769 €	11,5%
Département de l'Isère	53 000 €	2,7%
Communauté de communes des Balcons du Dauphine	53 000 €	2,7%
Communauté de communes Lyon Saint-Exupéry en Dauphine	53 000 €	2,7%
SYTRAL Mobilités	32 591,5 €	1,6%
TOTAL	2 000 000,00 €	100,0%

Lancement de la
phase de conception
printemps 2026 pour
un démarrage fin
2026 – début 2027



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

IV - Prochaines étapes

—



PROCHAINES ÉTAPES

Décision de poursuivre

- **3 avril : Vote Décision de poursuivre**, Dossier Enseignements et Engagements Région

Etudes 2026

- **Finalisation** des études de **faisabilité approfondie**
- Rédaction du **programme de MOE**
- **Lancement consultations** marchés des études de **conception** (MOE, AMOs...) pour démarrage fin 2026 – début 2027

Partenariat

- **Mai/Juin** : GT par acteur (*insertion et foncier ; circulation, voiries, intersections ; ...*)
- **Sept 2026** : COTECH et **COPIL** (*rendu des études de faisabilité approfondie et du programme de MOE ; démarrage des études de conception ; modalités de la concertation continue*)

Concertation

- **Fin 2026** : **Réunion publique** (*Bilan concertation, Poursuite projet, Concertation continue*)
- **Début 2027** : Démarrage **concertation continue**



Merci



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

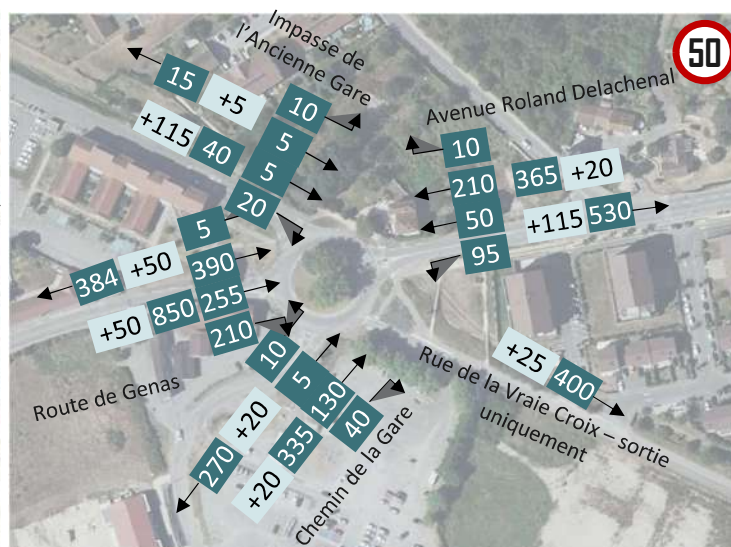
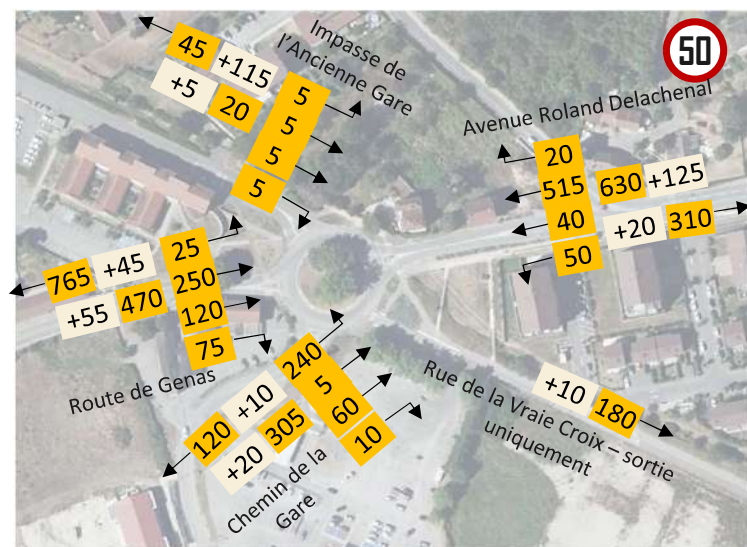


Annexes Intersections

CRÉMIEU

D24 ROUTE DE GENAS (ACCÈS STATION CRÉMIEU)

Gestionnaire :
CD38



xx Flux vvp/h HPM (jeudi – 8h00-9h00)

xx Flux vvp/h HPS (mardi – 17h00-18h00)

+XX Croissance de trafic HPM/HPS 2025 → 2040

- +XX • Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
- +XX • Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

50 Vitesse limite du secteur en km/h

Analyse des trafics H2040 :

Capacité satisfaisante du giratoire en HPM et HPS à horizon 2040 – **aucune branche n'est saturée.**

3 véh. en attente au maximum à prévoir sur l'Avenue Delachenal en HPM et la route de Genas en HPS.

⇒ Aucune modification du giratoire à prévoir

	Capacité HPM	Capacité HPS
Avenue Delachenal	47%	81%
Impasse Ancienne Gare	97%	90%
Route de Genas	70%	44%
Chemin de la gare	73%	79%
Rue de la Vraie Croix	NC (sortie uniquement)	



VILLEMOIRIEU

VILLEMOIRIEU

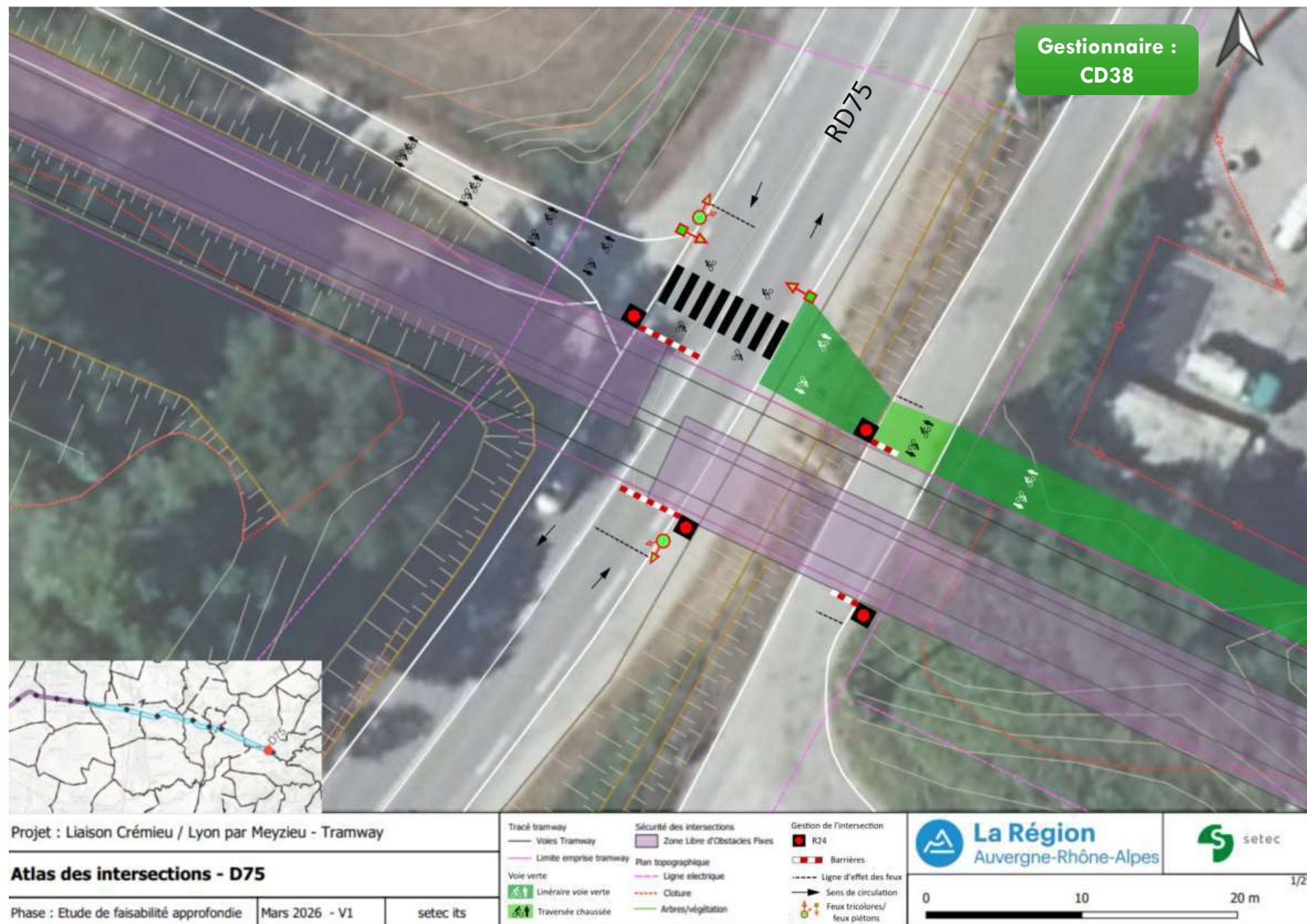
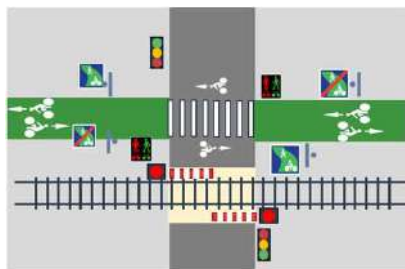
1 - RD75

Aménagement futur

Intersection signalisée par **feux tricolores** pour sécurisation des traversées modes actifs (phase modes actifs sur appel)

R24 + barrières mobiles pour sécurisation des traversées tramway

Insertion type de l'aménagement cycle et signalisation associée



1 - RD75

Flux et fonctionnement de l'intersection

Gestionnaire :
CD38



- XX

Flux vvp HPM (jeudi – 8h-9h)
- XX

Flux vvp HPS (lundi – 17h-18h)
- TMJA vvp (2 sens confondus) - % de PL
- 50

Vitesse limite du secteur en km/h

- +XX

Croissance de trafic HPM/HPS 2025 → 2040
- +XX

- Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 - Rabatement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	//	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	N/A	Feux tricolores + Feux R24 + barrières	Gestion par feux tricolores pour la sécurisation des traversée modes actifs. La phase mode actif est déclenchée sur appel. Fort enjeu de réduction de la vitesse
Commentaire sur la capacité de l'intersection en 2040	Satisfaisante : (en moyenne 4 véh. en attente par passage du tramway)		

SAINT ROMAIN DE JALIONAS

ST ROMAIN DE JALIONAS

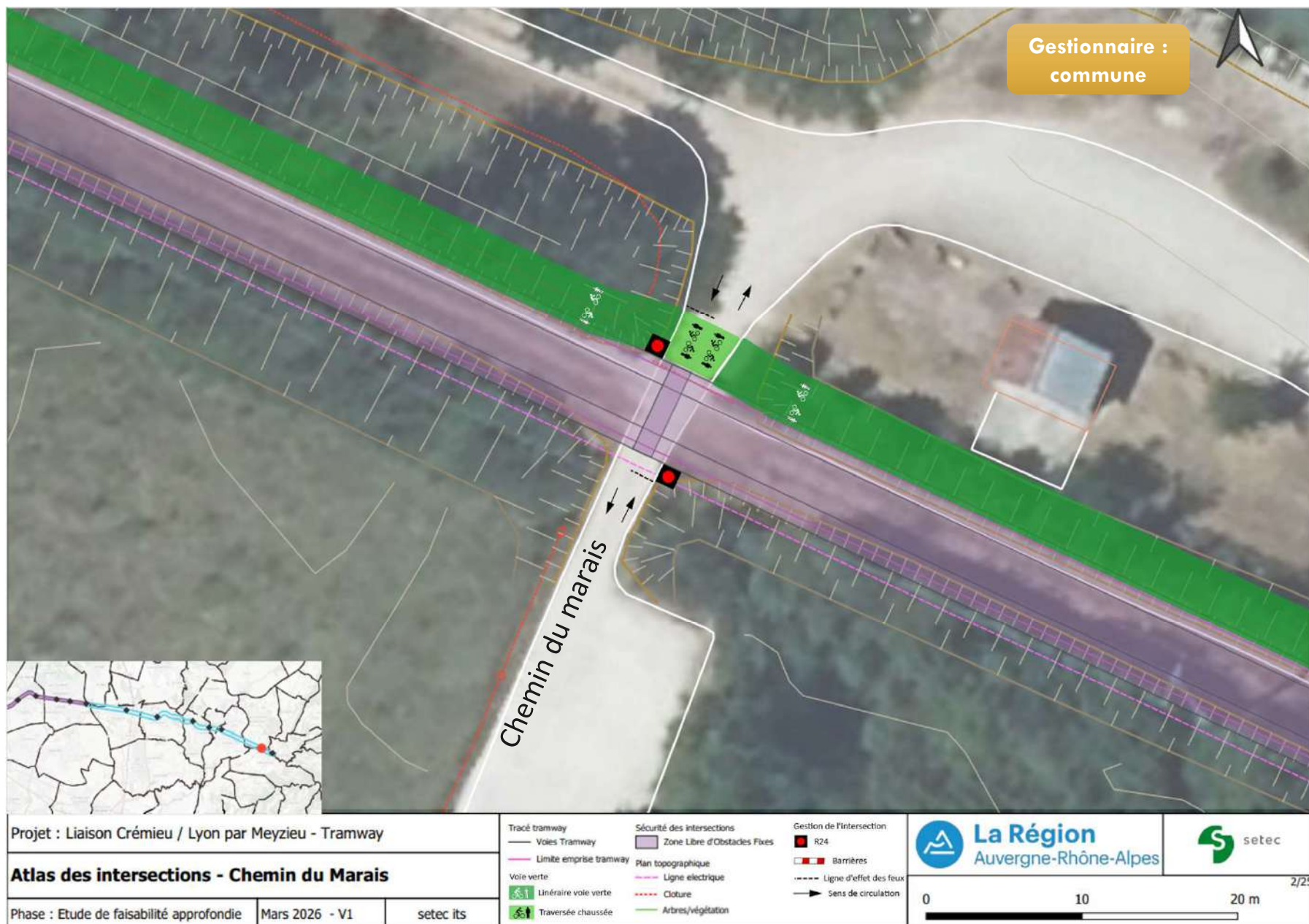
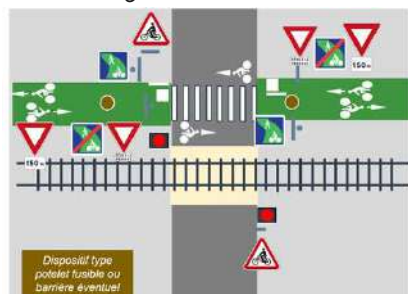
2 : CHEMIN DU MARAIS

Aménagement futur

Feux R24

Barrières mobiles non justifiées au vu du faible usage de la voirie par les véhicules motorisés

Insertion type de l'aménagement cycle et signalisation associée



ST ROMAIN DE JALIONAS

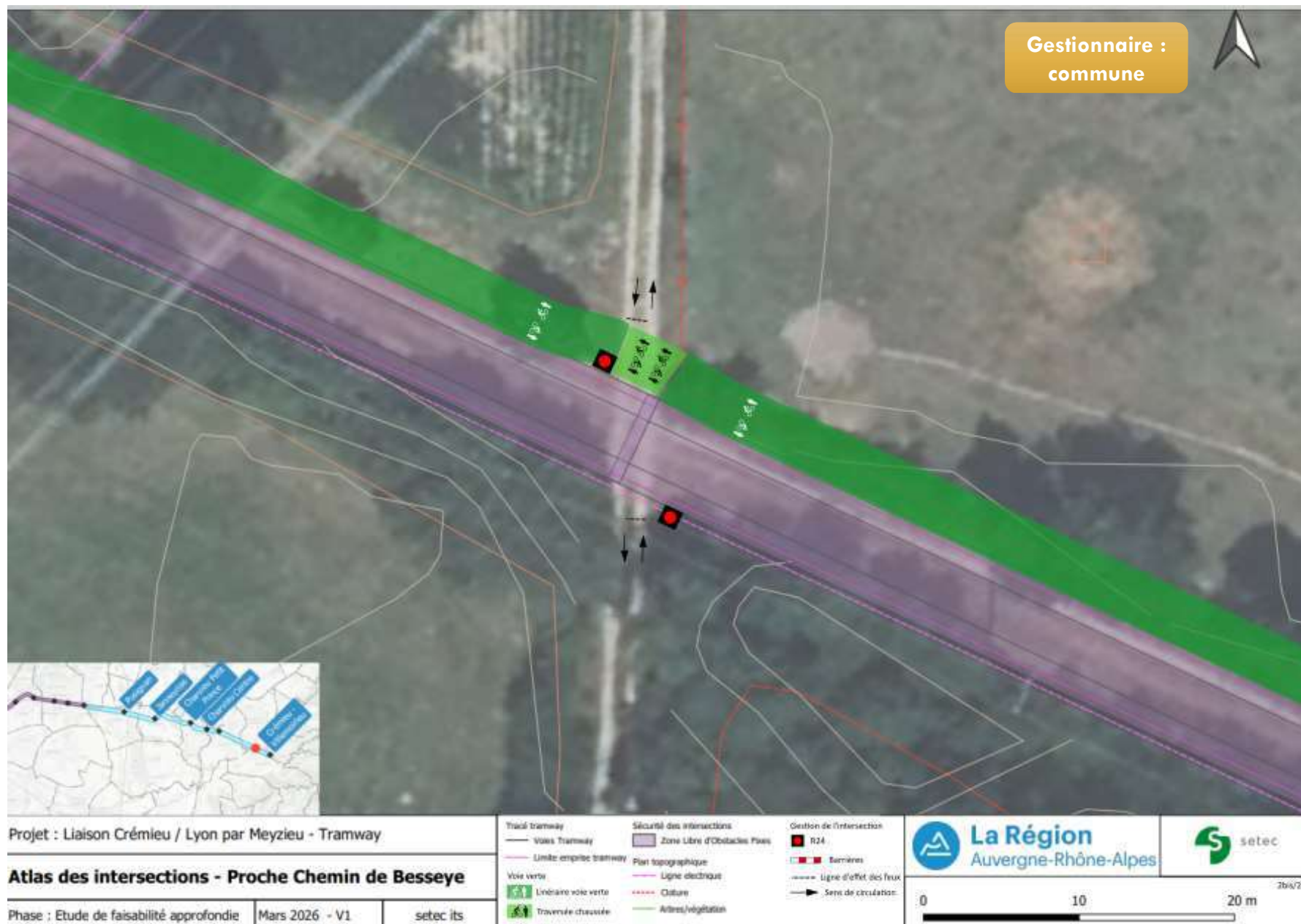
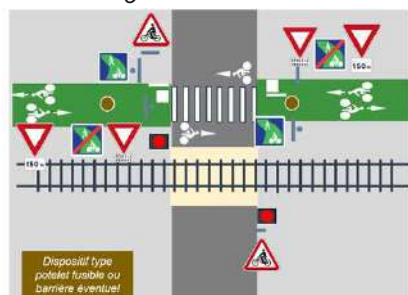
2BIS : PROCHE CHEMIN DE BESSEYE

Aménagement futur

Feux R24

*Barrières mobiles non
justifiées au vu du faible
usage de la voirie par les
véhicules motorisés*

*Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée*



ST ROMAIN DE JALIONAS

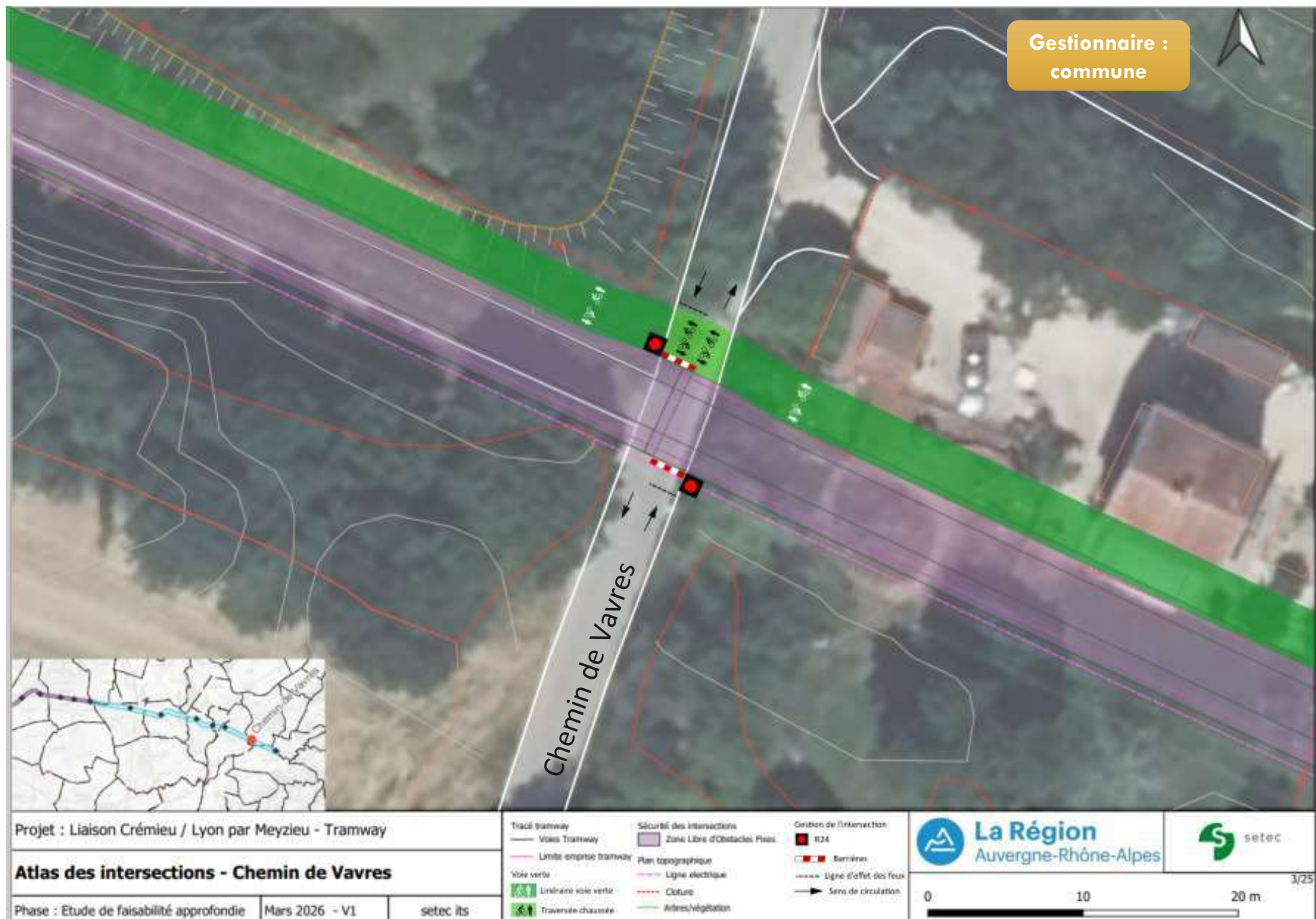
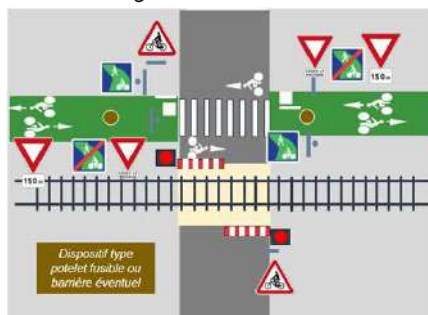
3 : CHEMIN DE VAVRES

Aménagement futur

R24 + barrières mobiles
pour sécurisation des
traversées tramway

La voie verte cède la priorité
au tramway au
franchissement du chemin de
Vavres

Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



TIGNIEU

TIGNIEU

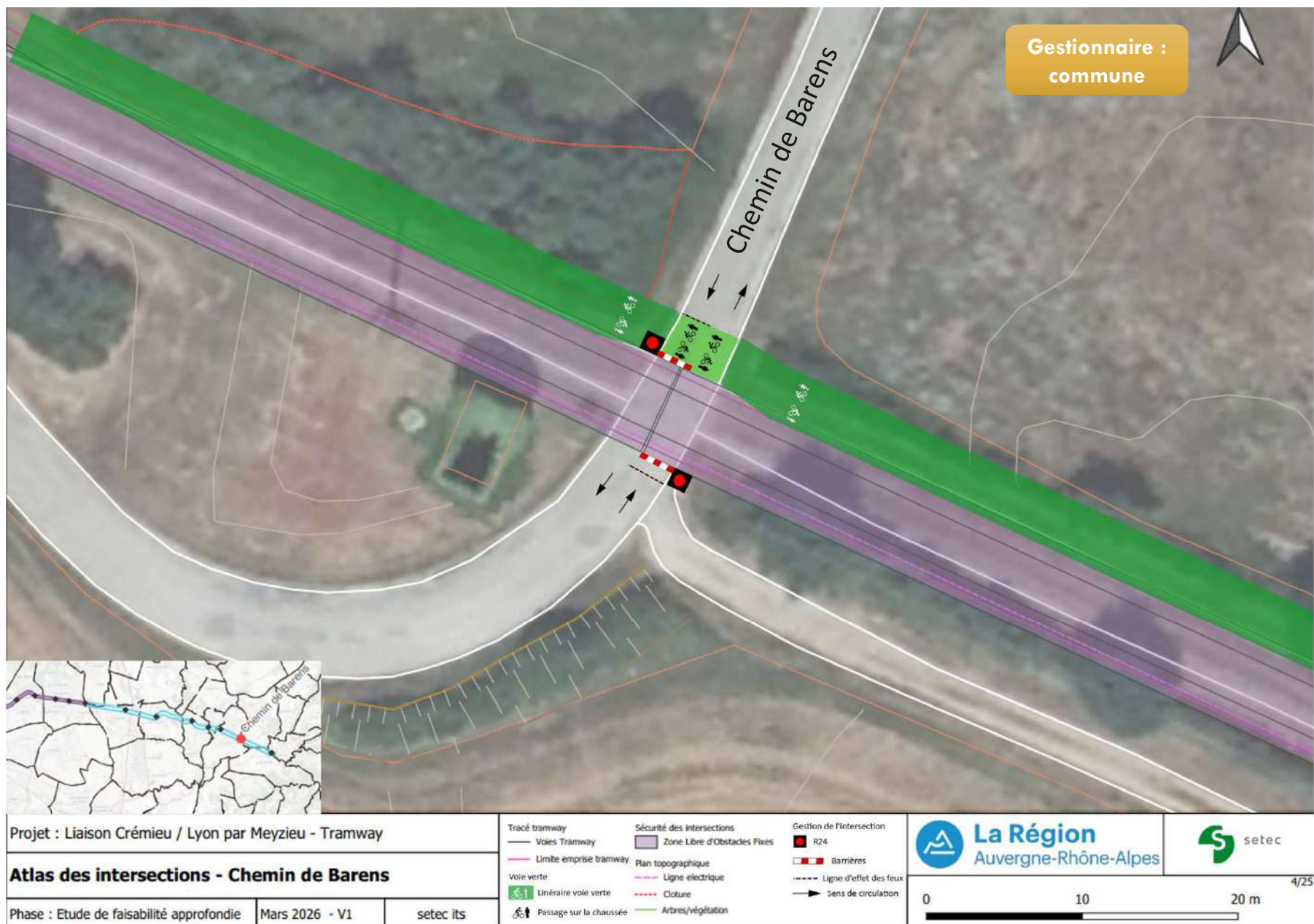
4 – CHEMIN DE BARENS

Aménagement futur

R24 + barrières mobiles
pour sécurisation des
traversée tramway

La voie verte cède la priorité
au tramway au
franchissement du chemin de
Barens

Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



4 - CHEMIN DE BARENS

Flux et fonctionnement de l'intersection

Gestionnaire :
commune



- xx

 Flux vvp HPM (mardi – 8h-9h)
- xx

 Flux vvp HPS (vendredi – 17h-18h)
- TMJA vvp (2 sens confondus) - % de PL
- 50

 Vitesse limite du secteur en km/h
- +XX

 Croissance de trafic HPM/HPS 2025 →
- +XX

 2040
 - Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 - Rabatement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	//	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	N/A	Feu R24 + barrières, fort enjeu de réduction de la vitesse aux abords de l'intersection	La voie verte cède la priorité au chemin de Barens avec des STOP (mauvaise covisibilité causée par le bâtiment)
Commentaire sur la capacité de l'intersection en 2040	Satisfaisante : flux motorisé très faible		

NB : un partage de voirie cycles / véhicules motorisés a été envisagée sur le chemin de Barens, mais non retenu en raison de vitesses pratiquées trop élevées par les véhicules motorisés (V85 = 77km/)



TIGNIEU

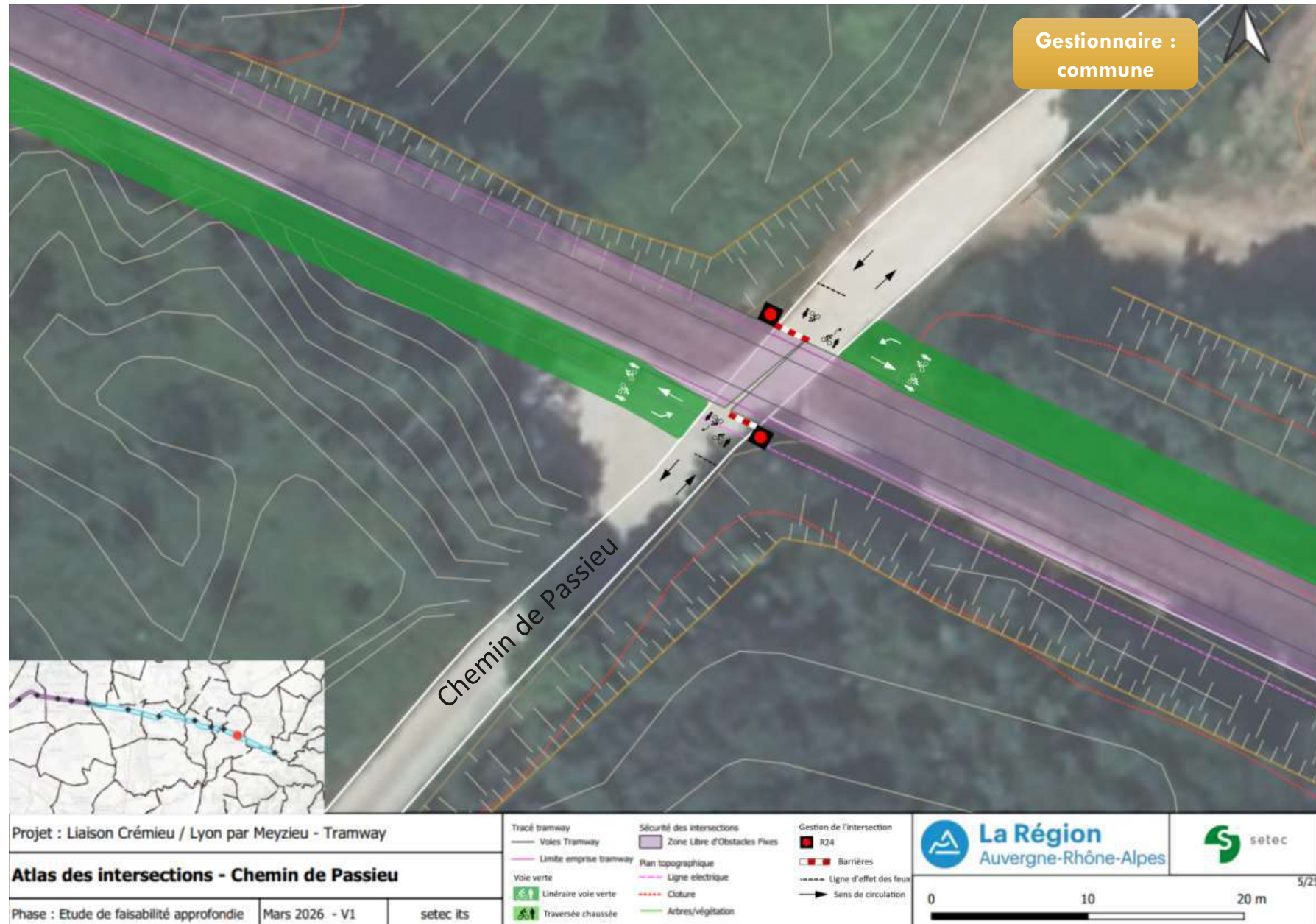
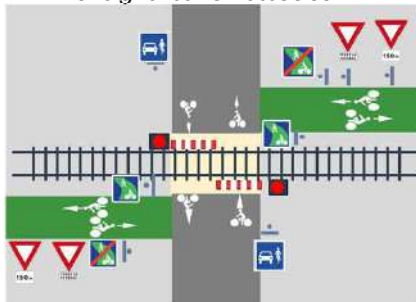
5 : CHEMIN DE PASSIEU

Aménagement futur

R24 + barrières mobiles
pour sécurisation des
traversées tramway

La voie verte cède la priorité
au tramway au
franchissement du chemin de
Passieu

Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



Gestionnaire :
commune

Projet : Liaison Crémieu / Lyon par Meyzieu - Tramway

Atlas des intersections - Chemin de Passieu

Phase : Etude de faisabilité approfondie

Mars 2026 - V1

setec its

Tracé tramway
Voies Tramway
Limite emprise tramway
Voie verte
Linéaire voie verte
Traversée chaussée

Sécurité des intersections
Zone Libre d'Obstacles Fixes
Plan topographique
Ligne électrique
Cloture
Arbres/végétation

Gestion de l'intersection
R24
Barrières
Ligne d'effet des feux
Sens de circulation

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

setec

0 10 20 m

5/25

TIGNIEU

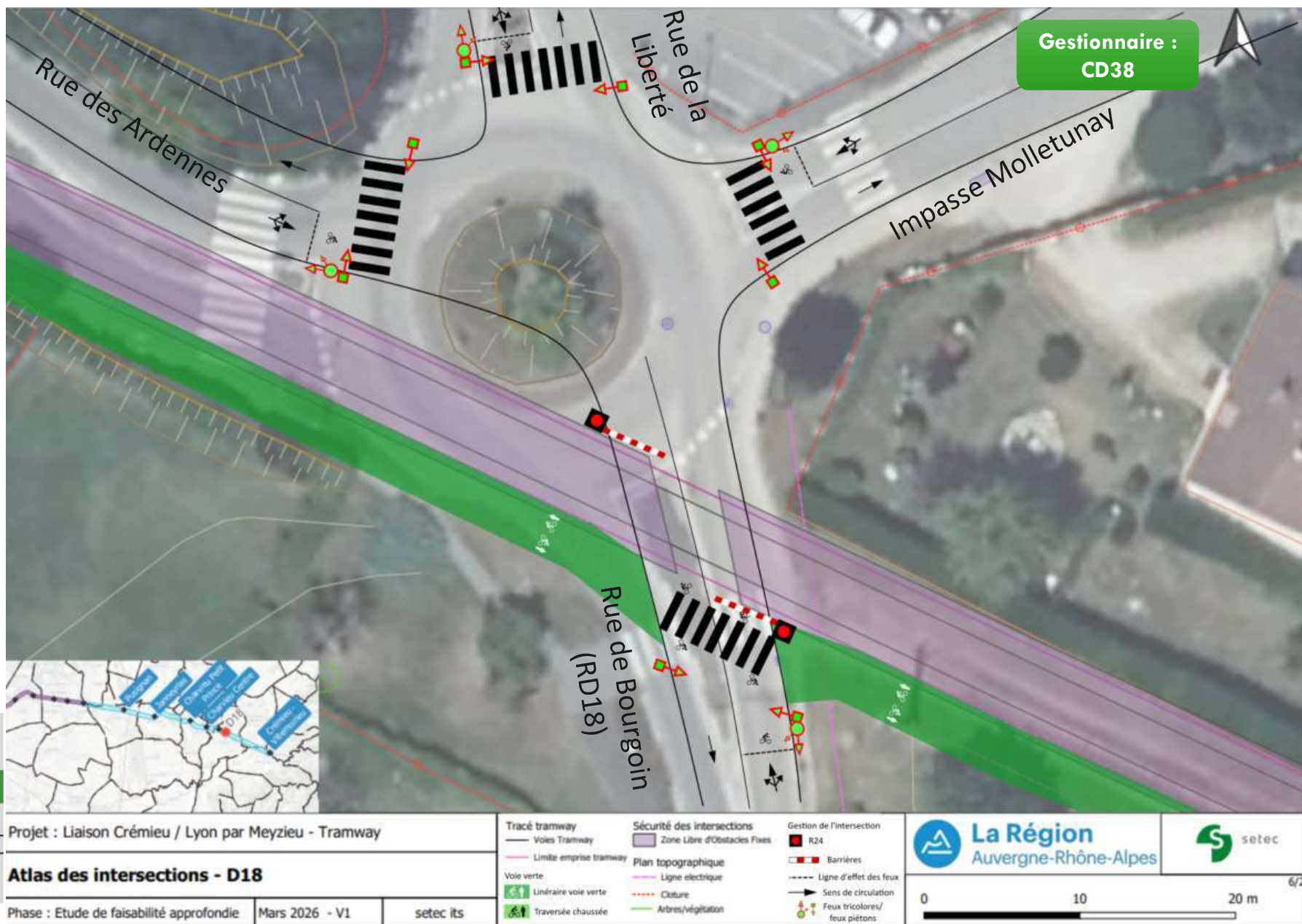
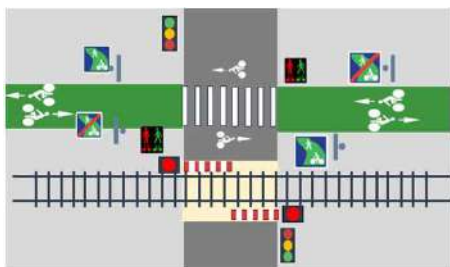
6 : RD 18

Aménagement futur

Intersection signalisée par **feux tricolores** pour la gestion des flux motorisés et modes actifs

R24 + barrières mobiles pour sécurisation des traversées tramway

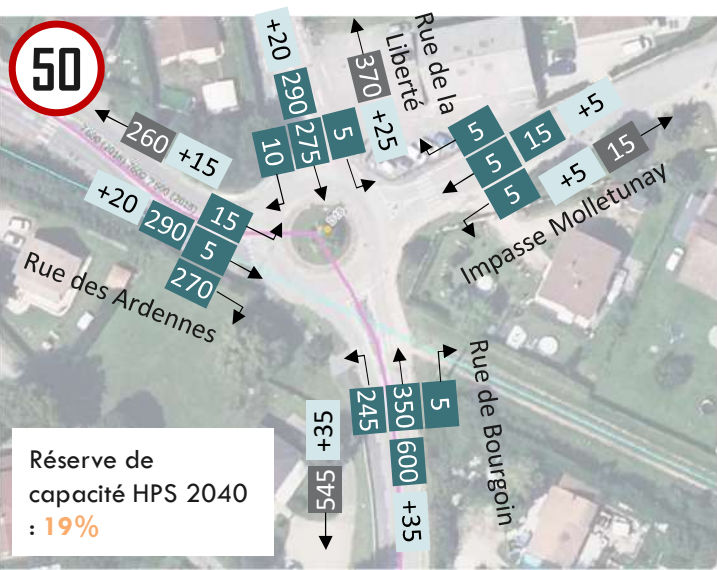
Insertion type de l'aménagement cycle et signalisation associée



6 : RD 18 X RUE DES ARDENNES

Gestionnaire :
CD38

Flux et fonctionnement de l'intersection



- xx Flux vvp/h HPM (mardi – 8h15-9h15)
- +xx Croissance de trafic **HPM** 2025 → 2040
 - Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 - Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

50 Vitesse limite du secteur en km/h

- xx Flux vvp/h HPS (mardi – 16h45-17h45)
- +xx Croissance de trafic **HPS** 2025 → 2040
 - Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 - Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	Giratoire	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	carrefour à feux tricolores	Feux tricolores + Feux R24 + barrières	Gestion par les feux de circulation
Commentaire sur la capacité de l'intersection	Capacité satisfaisante matin et soir en 2040		



TIGNIEU

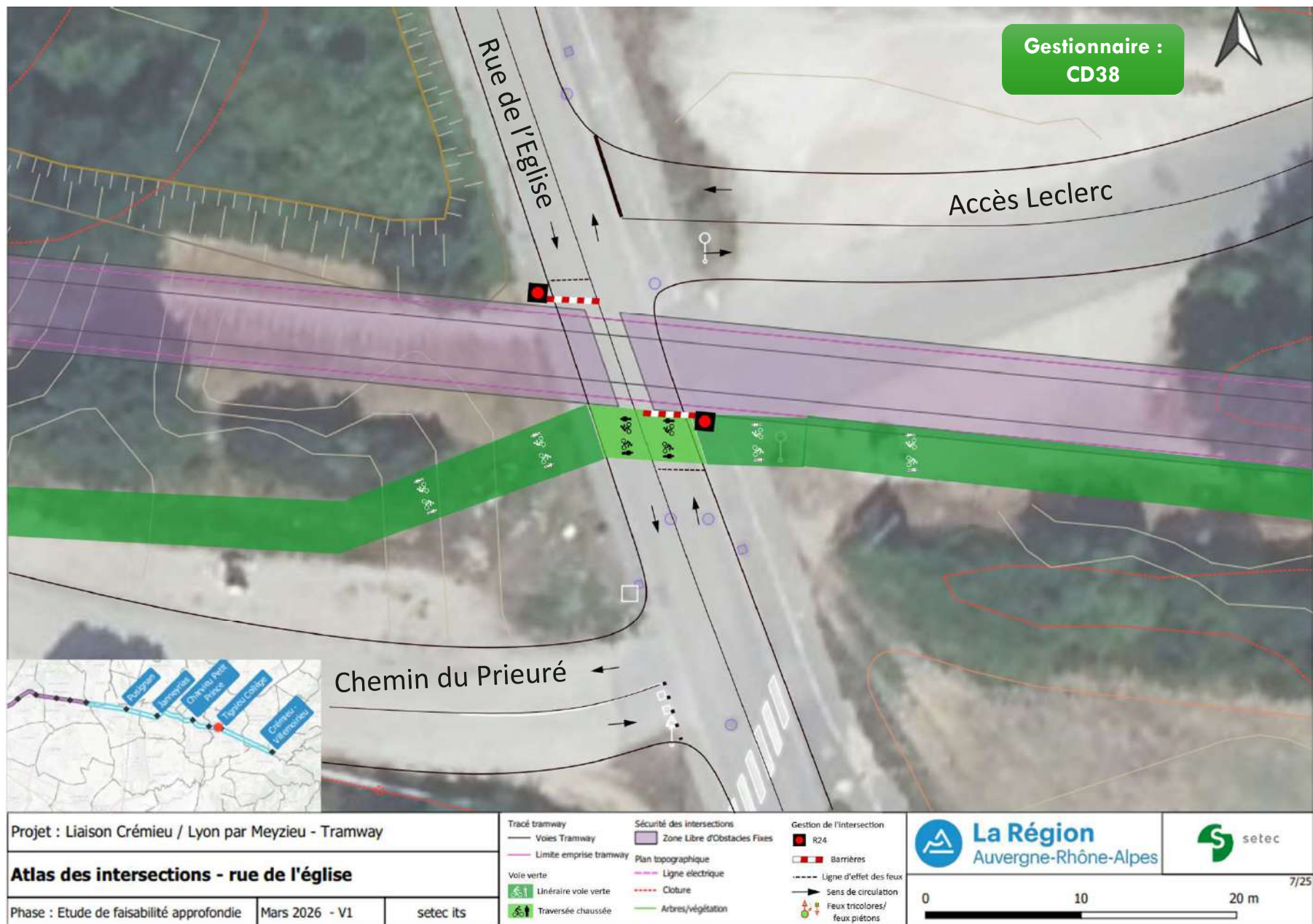
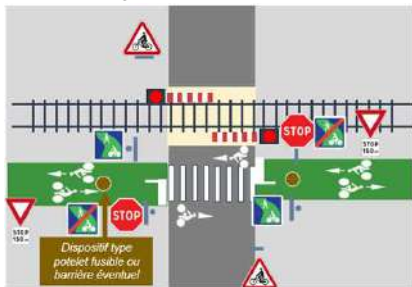
7 : D18C - RUE DE L'ÉGLISE

Aménagement futur

R24 + barrières mobiles
pour sécurisation des
traversées tramway

Intersection gérée par stop
et cédez-le -passage sur les
routes secondaires

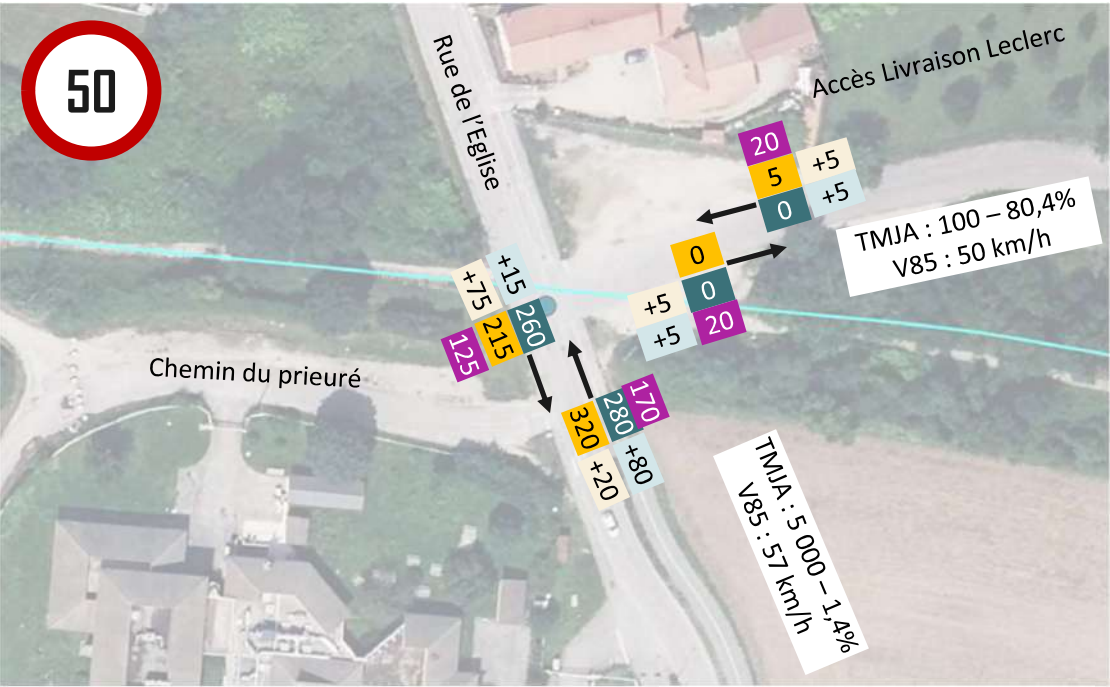
Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



7 : D18C RUE DE L'ÉGLISE X ACCÈS LECLERC

Flux et fonctionnement de l'intersection

Gestionnaire :
CD38



- XX

Flux uvp HPM (jeudi – 8h-9h)
- XX

Flux uvp HPS (lundi – 17h-18h)
- XX

Flux UVP pointe de livraison Leclerc (lundi 9h-10h)
- TMJA uvp (2 sens confondus) - % de PL
- 50

Vitesse limite du secteur en km/h
- +XX

Croissance de trafic HPM/HPS 2025 → 2040
- +XX

- Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 - Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	Gestion par cédez le passage sur chem du prieuré / STOP sur accès Leclerc	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	Idem actuel (cédez le passage et STOP)	Feux R24 + barrières	La voie verte cède la priorité au franchissement de la rue de l'Eglise
Commentaire sur la capacité de l'intersection	Satisfaisante, les flux motorisés ne justifient pas de de feux tricolores En moyenne 2 veh en attente par passage du tramway		

A noter :
Pour l'accès des véhicules de livraison au supermarché Leclerc, la période la plus chargée est relevée le lundi 9h-10h.

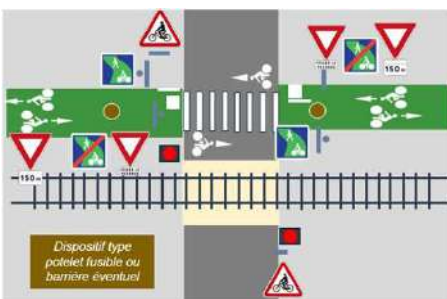
TIGNIEU

8 - CHEMIN DU PRIEURÉ

Aménagement futur

R24 + barrières fixes en
quinconce pour sécurisation
des traversées tramway

Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



CHARVIEU

CHARVIEU

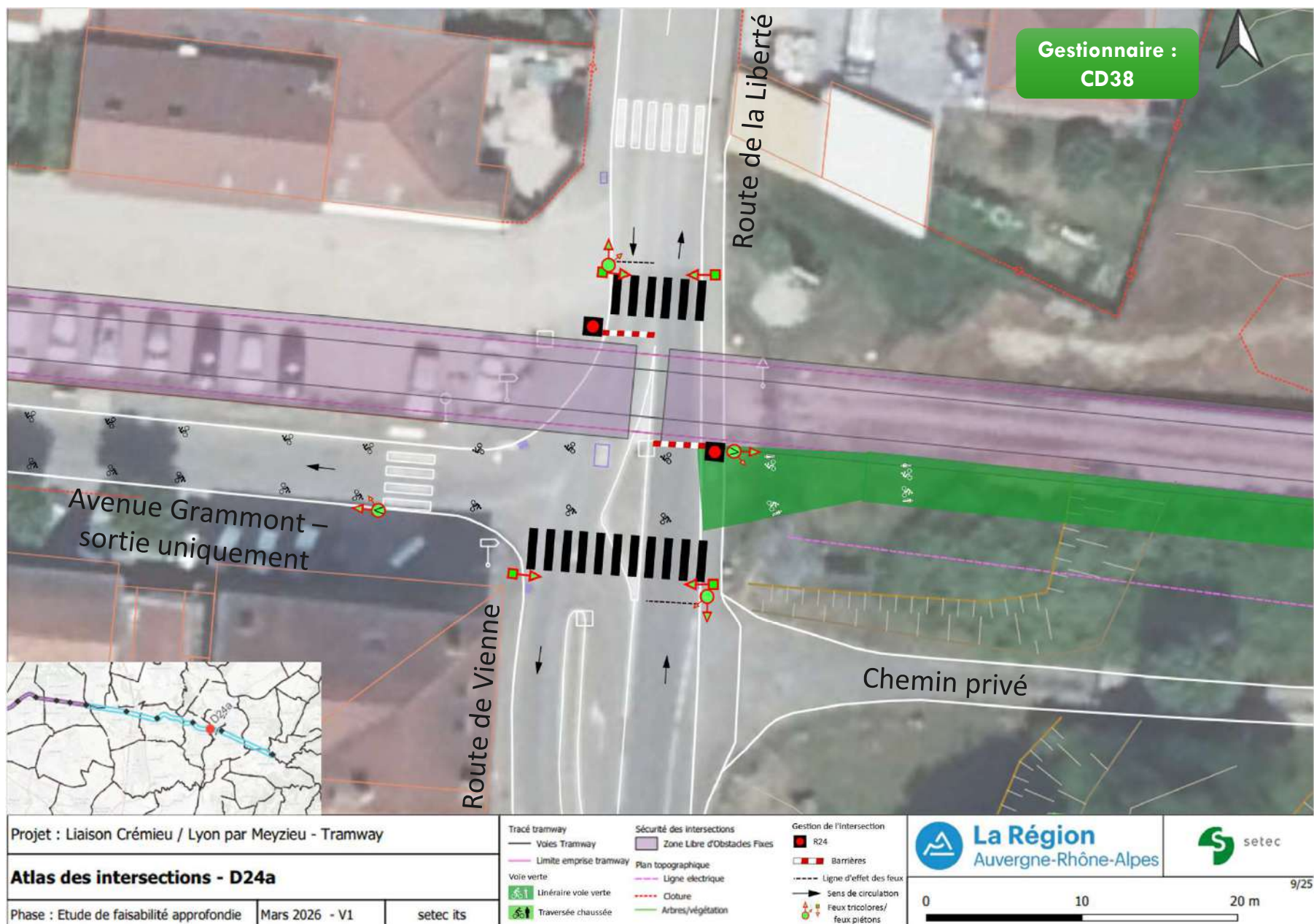
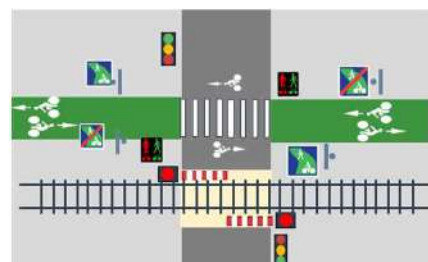
9 : RD24A – ROUTE DE VIENNE

Aménagement futur

Intersection signalisée par
feux tricolores pour la
gestion des flux motorisés et
modes actifs (NB à voir
selon plan de circulation)

R24 + barrières mobiles
pour sécurisation des
traversée tramway

Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



9 : RD 24 A X ROUTE DE VIENNE/LIBERTÉ

Gestionnaire :
CD38

Flux et fonctionnement de l'intersection



- xx Flux uvp/h HPM (mardi – 8h15-9h15)
- +XX Croissance de trafic **HPM** 2025 → 2040
 - Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 - Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

50 Vitesse limite du secteur en km/h



- xx Flux uvp/h HPS (mardi – 16h45-17h45)
- +XX Croissance de trafic **HPS** 2025 → 2040
 - Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 - Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	Sens unique en sortie sur l'Avenue Gramont. Une voie de TàG sur Route de Vienne	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	Gestion par feux	Feux tricolores + Feux R24 + barrières	La traversée de la route de Vienne/Liberty est gérée par feux
Commentaire sur la capacité de l'intersection	Capacité satisfaisante matin et soir en 2040		

NB : les modifications de la rue de Gramont liées à l'insertion de la station Charvieu centre viendront modifier le plan de circulation dans ce secteur

Comptages réalisés du les mardi 2 et jeudi 4 décembre 2025



CHARVIEU

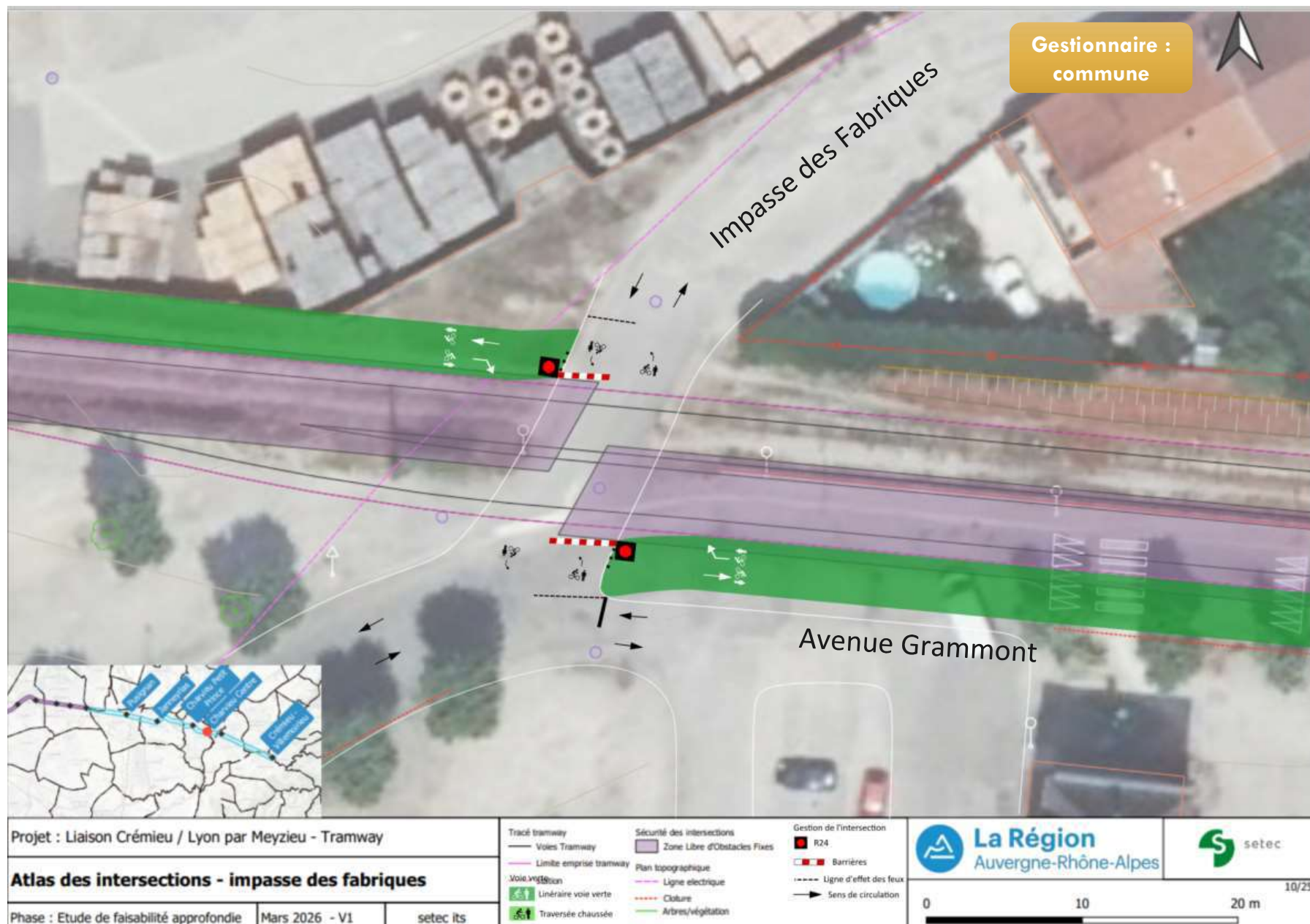
10 : IMPASSE DES FABRIQUES

Aménagement futur

Intersection signalisée par
STOP pour les véhicules
venant de l'Avenue
Grammont

R24 + barrières fixes pour
sécurisation des traversées
tramway

Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée

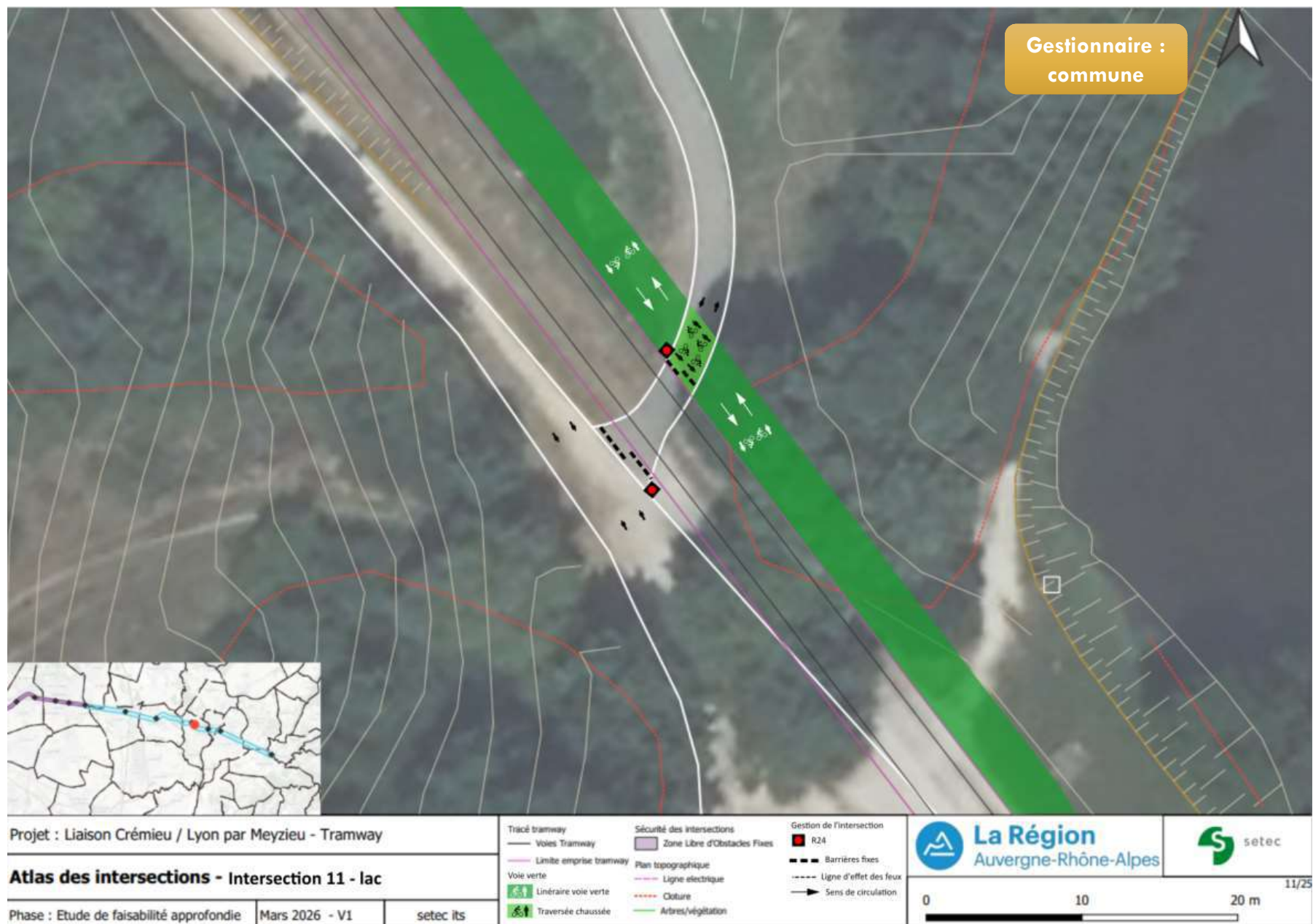


CHARVIEU

11 : CHEMIN PIÉTON – LAC DE FREMINVILLE

Aménagement futur

**R24 + barrières fixes en
quinconce pour sécurisation
des traversées tramway**



CHARVIEU

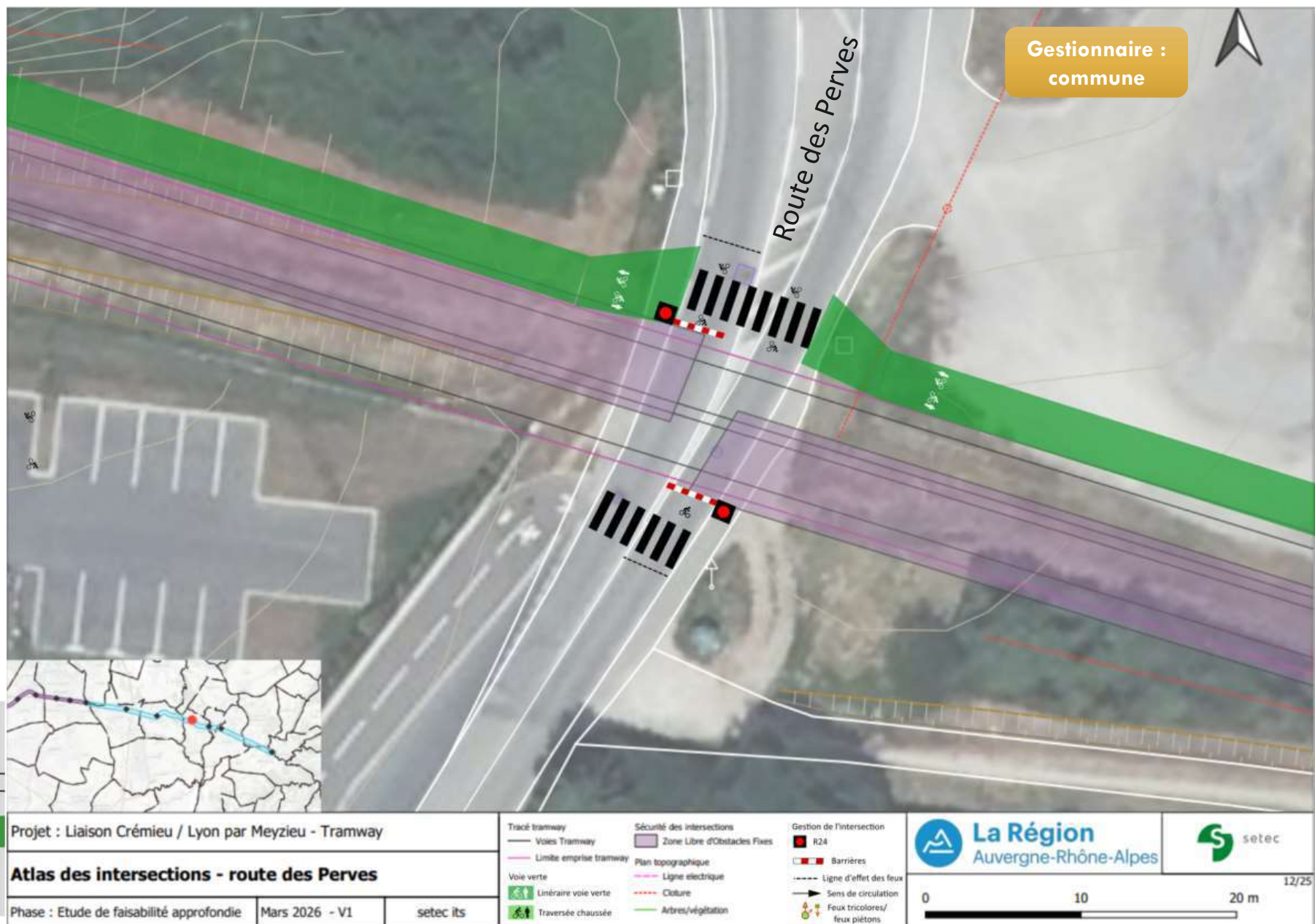
12 : ROUTE DES PERVES

Aménagement futur

Intersection signalisée par
STOP pour les véhicules
venant de l'avenue de
Bretagne et de la rue de la
Garenne

R24 + barrières mobiles
pour sécurisation des
traversées tramway

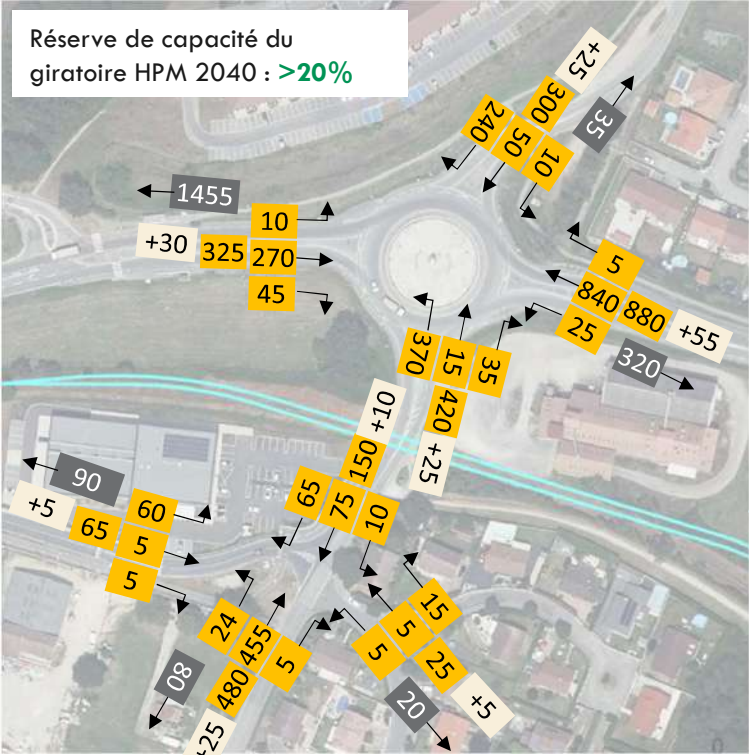
Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



12 - GIRATOIRE PETIT PRINCE ET ROUTE DES PERVES

Flux et fonctionnement de l'intersection

Gestionnaire :
commune



- Vitesse limite du secteur en km/h
- Flux uvp/h HPM (mardi – 7h00-8h00)
- Croissance de trafic **HPM** 2025 → 2040
 - Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 - Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

- Flux uvp/h HPS (mardi – 17h00-18h00)
- Croissance de trafic **HPS** 2025 → 2040
 - Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 - Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	Giratoire // Stop et cédez le passage sur les secondaires au sud	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	Maintien des régimes de priorités actuels	Feux R24 + barrières	La voie verte cède la priorité à la route des Perves Enjeu de vitesse des voitures
Commentaire sur la capacité de l'intersection	Capacité satisfaisante du giratoire – pas de remontée de file attendue sur la voie de tramway Les flux routes de Perves et avenue de Bretagne ne justifient pas de gestion par feux. En moyenne 3 veh en attente par passage du tramway sur la route des Perves en heure de pointe		

Comptages réalisés du les mardi 2, jeudi 4 et samedi 6 décembre 2025

CHARVIEU

13 - RD517 / ROUTE DE LA LÉCHÈRE

Aménagement futur

Intersection signalisée par
feux tricolores pour la
gestion des flux motorisés et
modes actifs

R24 + barrières mobiles
pour sécurisation des
traversées tramway

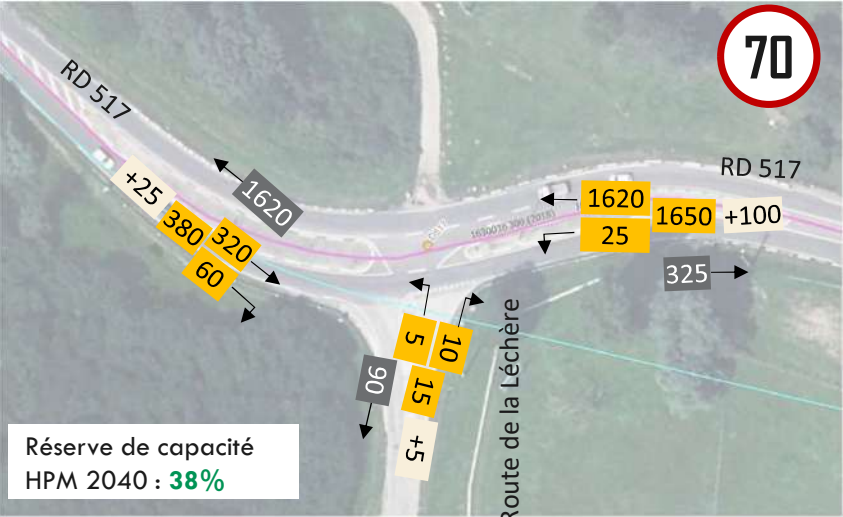
Gestionnaire :
CD38



13 - RD517 X ROUTE DE LA LÉCHÈRE

Flux et fonctionnement de l'intersection

Gestionnaire :
CD38



	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	Cédez-le-passage sur la route de Léchère	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	Équipement par feux tricolores	Feux tricolores + Feux R24 + barrières	Gestion par les feux de circulation
Commentaire sur la capacité de l'intersection	Capacité satisfaisante avec le nouvel aménagement proposé (2 voies entrée à l'ouest et 2 voies en entrée à l'est).		

xx Flux vvp/h HPM (mardi – 7h00-8h00)

xx Flux vvp/h HPS (mardi – 17h30-18h30)

50 Vitesse limite du secteur en km/h

+XX Croissance de trafic **HPM/HPS 2025 → 2040**

- +XX Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
- +XX Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

Comptages réalisés du les mardi 2, jeudi 4 et samedi 6 décembre 2025

JANNEYRIAS

JANNEYRIAS

14 - RD 517 / ROUTE DE CRÉMIEU

Aménagement futur

Intersection signalisée par
feux tricolores pour la
gestion des flux motorisés et
modes actifs

R24 + barrières mobiles
pour sécurisation des
traversée tramway

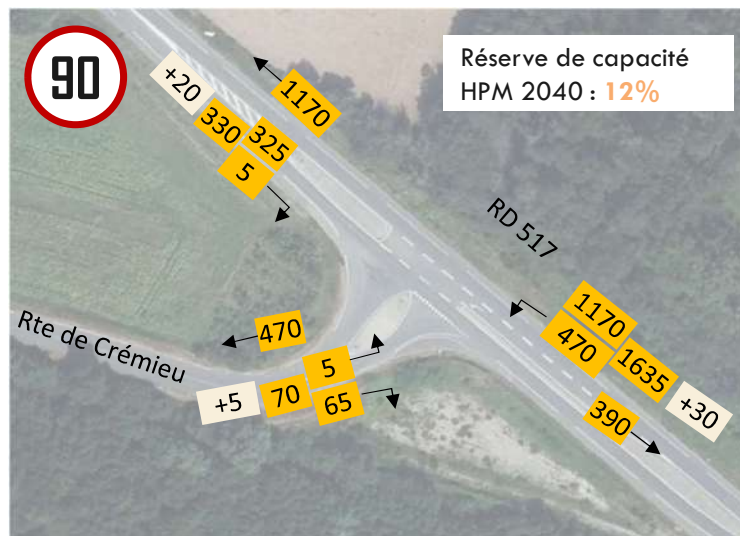
Gestionnaire :
CD38



14 - RD 517 X ROUTE DE CRÉMIEU

Flux et fonctionnement de l'intersection

Gestionnaire :
CD38



	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	Gestion par cédez le passage sur la route de Crémieu	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	Gestion par feux tricolores entre la route de Crémieu et la RD 517	Feux tricolores + feux R24 + barrières	La traversée de la route de Crémieu est gérée par feux
Commentaire sur la capacité de l'intersection	Capacité satisfaisante avec 2 voies de tout droit sur la RD 517 et une voie directionnelle		

- xx** Flux uvp/h HPM (mardi – 7h00-8h00)
- xx** Flux uvp/h HPS (mardi – 17h30-18h30)
- 50** Vitesse limite du secteur en km/h
- +XX** Croissance de trafic **HPM/HPS** 2025 → 2040
 - Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 - Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

JANNEYRIAS

15 : CHEMIN DE TALICAVA

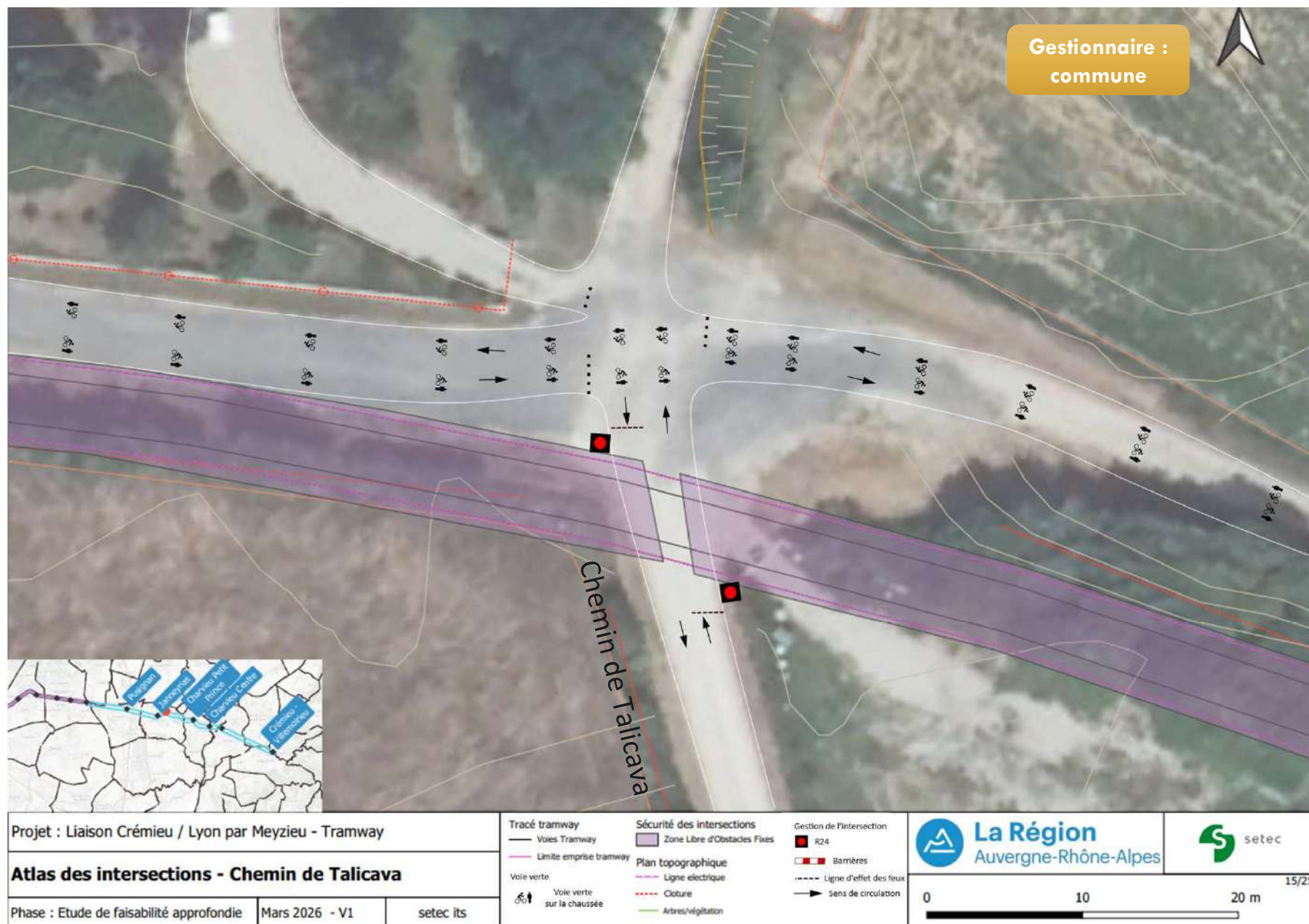
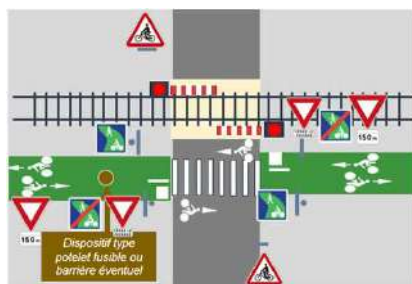
Aménagement futur

Feux R24

Barrières mobiles non justifiées au vu du faible usage de la voirie par les véhicules motorisés

Les conflits entre véhicules motorisés sont gérés par cédez le passage

Insertion type de l'aménagement cycle et signalisation associée



JANNEYRIAS

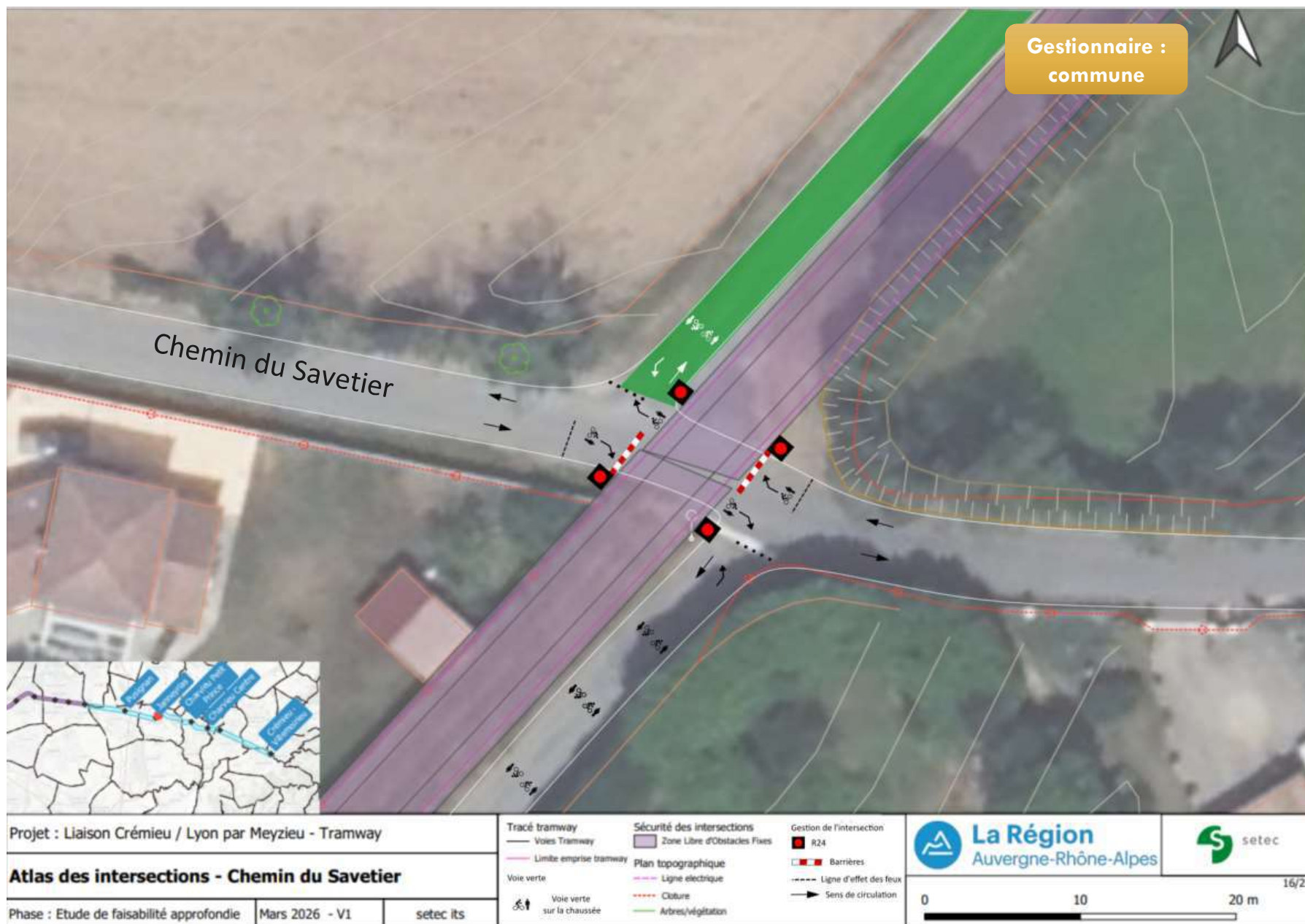
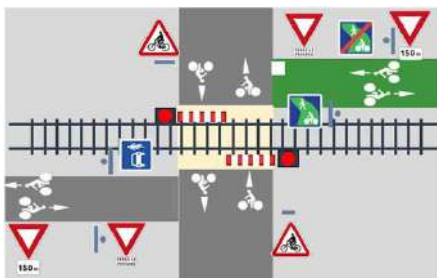
16 : CHEMIN DU SAVETIER

Aménagement futur

R24 + barrières mobiles
pour sécurisation des
traversées tramway

Les conflits entre véhicules
motorisés sont gérés par
cédez le passage

Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



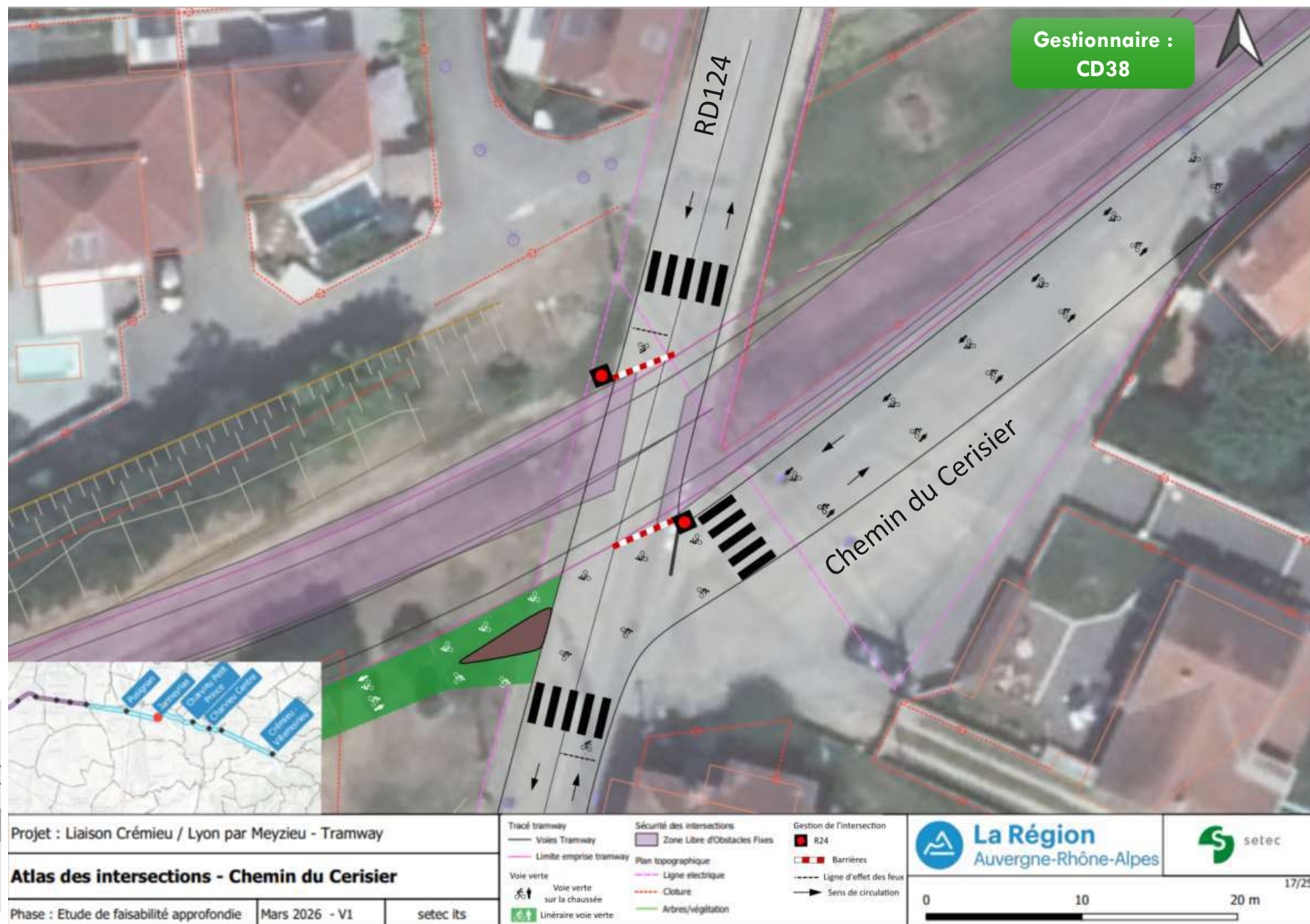
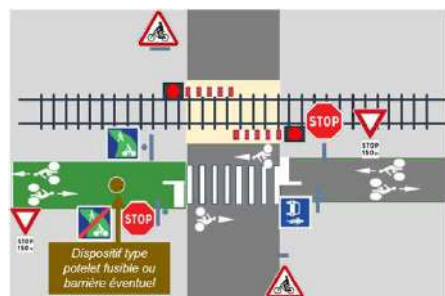
17 : RD124 /
CHEMIN DU
CERISIER

Aménagement futur

Intersection signalisée par
STOP pour les véhicules
venant du chemin du cerisier

R24 + barrières mobiles pour sécurisation des traversée tramway

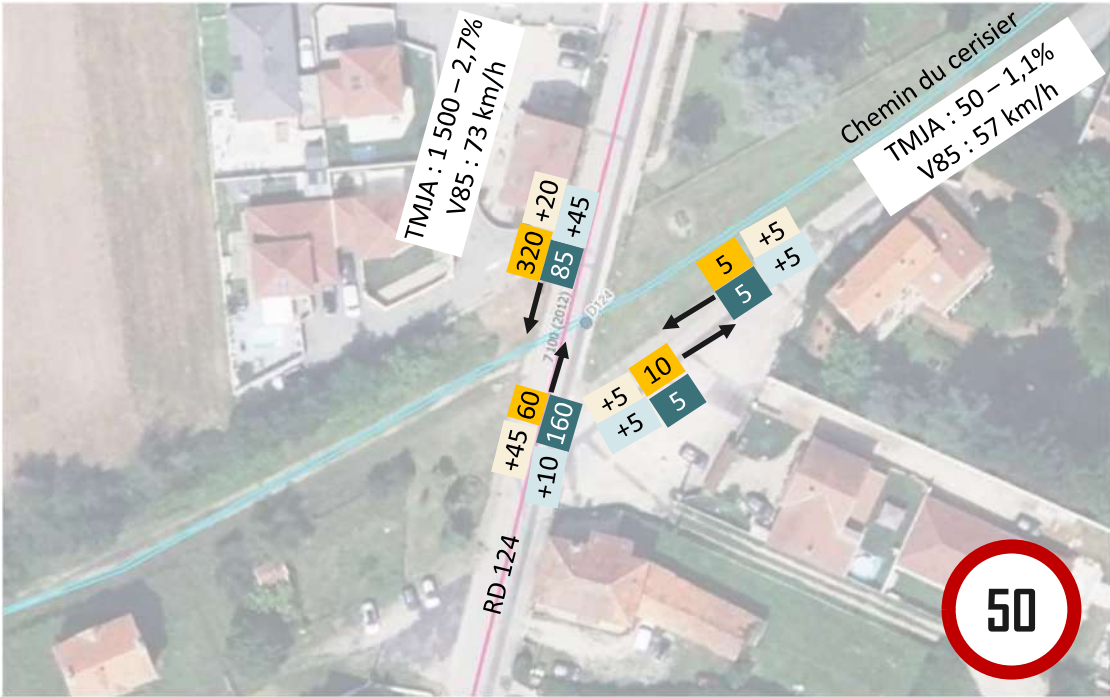
*Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée*



17 : RD124 / CHEMIN DU CERISIER

Flux et fonctionnement de l'intersection

Gestionnaire :
CD38



XX Flux uvp HPM (jeudi – 8h-9h)
XX Flux uvp HPS (mardi – 17h-18h)

TMJA uvp (2 sens confondus) - % de PL

50 Vitesse limite du secteur en km/h

+XX Croissance de trafic HPM/HPS
+XX 2025 → 2040

- Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
- Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	Gestion par cédez le passage sur chemin des cerisiers	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	Gestion par un stop sur le chemin des cerisiers	feux R24 + barrières	Gestion par un stop au franchissement de RD124
Commentaire sur la capacité de l'intersection	Satisfaisante : les flux ne justifient de feux de circulation En moyenne 2 veh en attente par passage du tramway en heure de pointe		

Comptages réalisés du mardi 2 décembre au lundi 8 décembre 2025

JANNEYRIAS

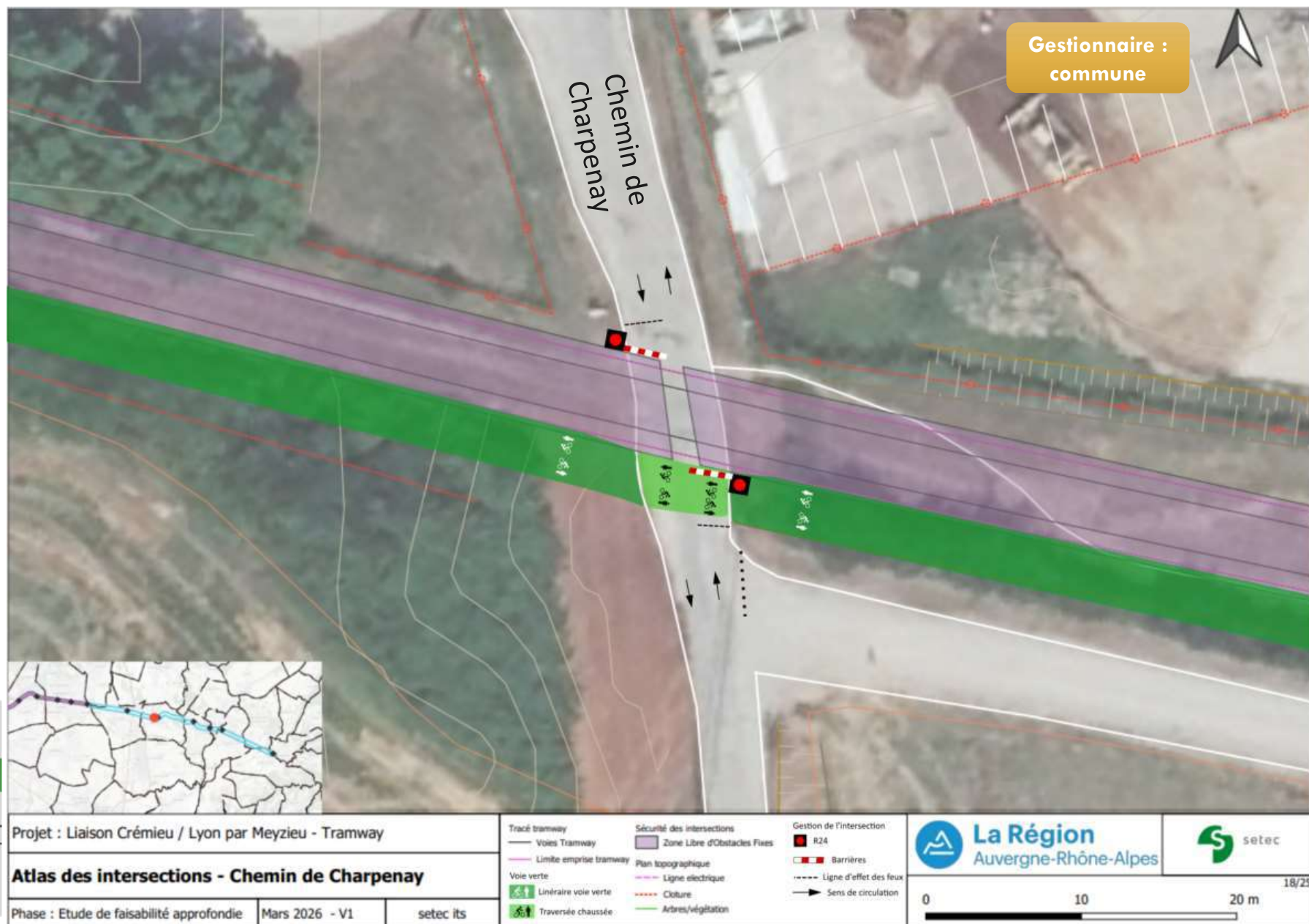
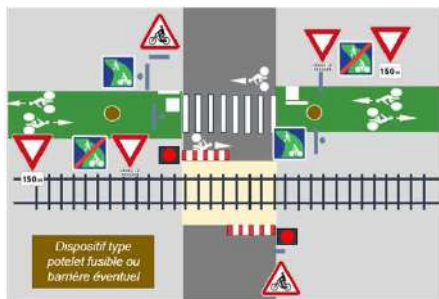
18 : CHEMIN DE CHARPENAY

Aménagement futur

Feux R24 + barrières mobiles
pour la sécurisation des
traversées tramway

Les conflits entre véhicules
motorisés sont gérés par
cédez-le-passage

Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



JANNEYRIAS

19 : CHEMIN DU MONT BERNAIX

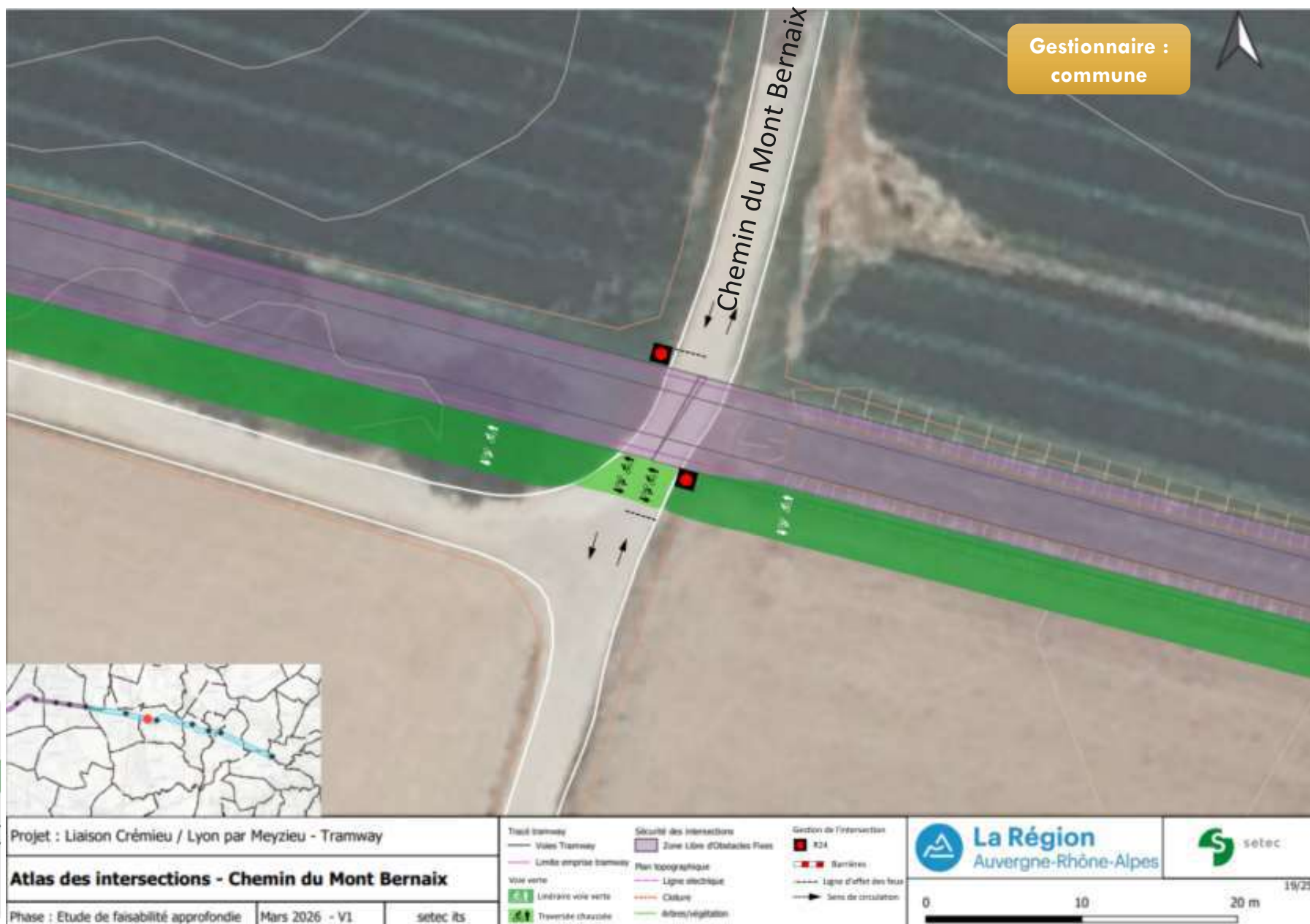
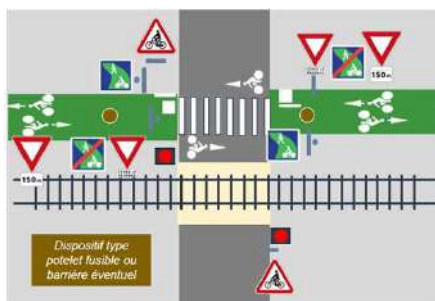
Aménagement futur

Feux R24

*Barrières mobiles non justifiées
au vu du faible usage de la
voirie par les véhicules
motorisés*

*Les conflits entre véhicules
motorisés sont gérés par
priorité à droite*

*Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée*



PUSIGNAN

PUSIGNAN

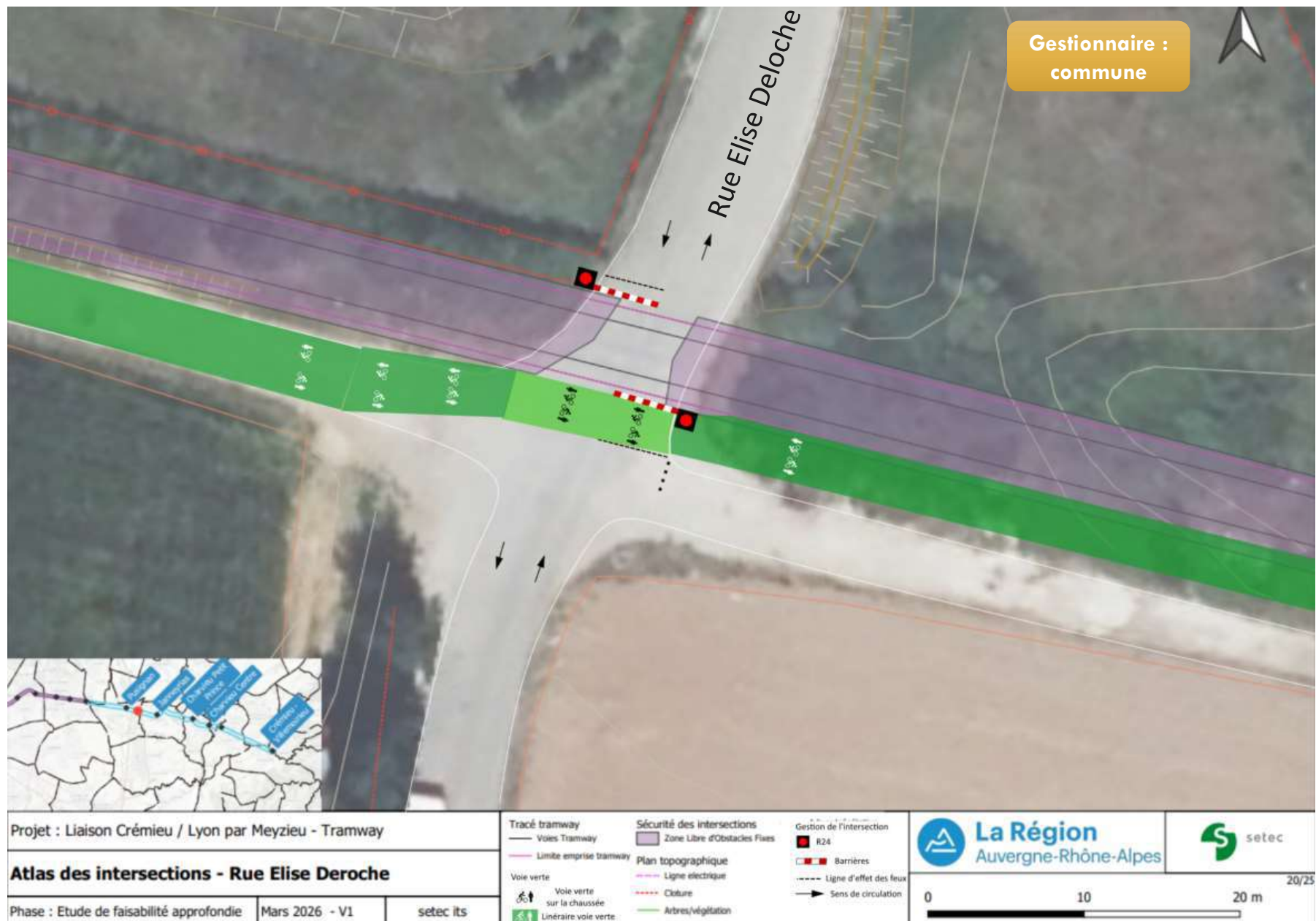
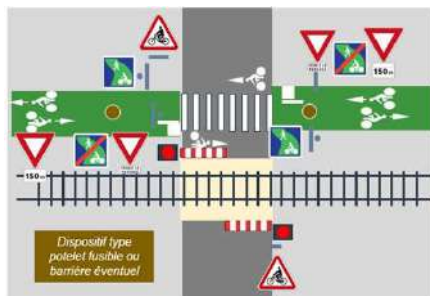
20 : RUE ÉLISE DELOCHE

Aménagement futur

Feux R24 + barrières mobiles
pour la sécurisation des
traversées tramway

Les conflits entre véhicules
motorisés sont gérés par
cédez-le-passage

Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



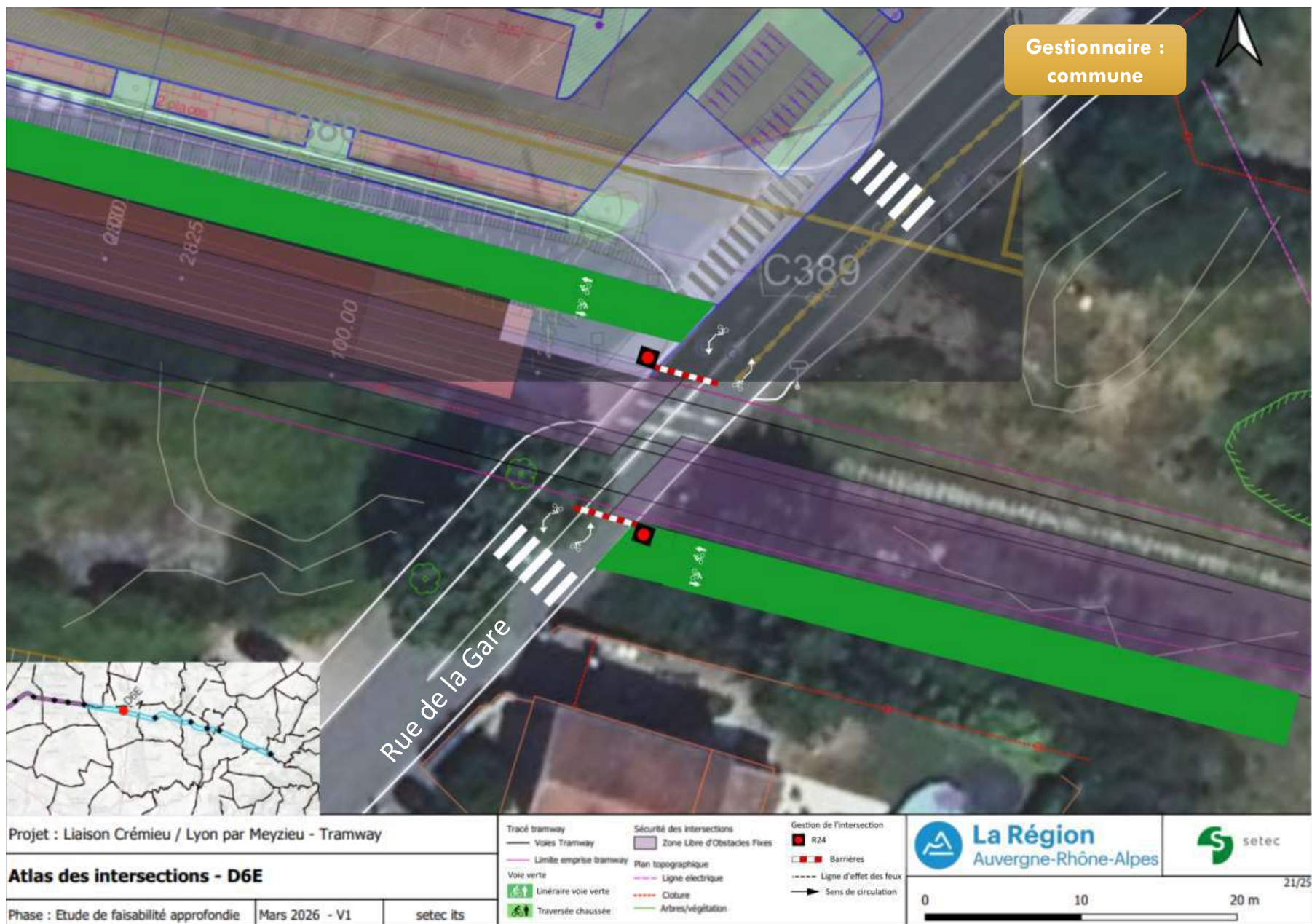
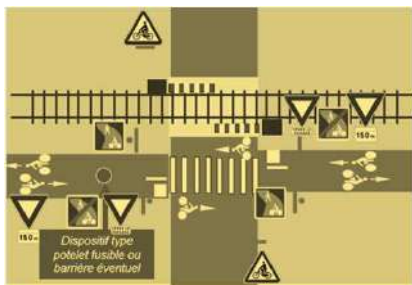
PUSIGNAN

21 – RUE DE LA GARE (RD6E)

Aménagement futur

R24 + barrières mobiles pour
sécurisation des traversées
tramway

Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



Gestionnaire :
commune

Projet : Liaison Crémieu / Lyon par Meyzieu - Tramway

Atlas des intersections - D6E

Phase : Etude de faisabilité approfondie

Mars 2026 - V1

setec its

Tracé tramway
Voies Tramway
Limite emprise tramway
Voie verte
Linéaire voie verte
Traversée chaussée

Sécurité des intersections
Zone Libre d'Obstacles Fixes
Plan topographique
Ligne électrique
Cloture
Arbres/végétation

Gestion de l'intersection
R24
Barrières
Ligne d'effet des feux
Sens de circulation

La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

setec

0 10 20 m

21/25

21 – RUE DE LA GARE (RD6E)

Gestionnaire :
commune

Flux et fonctionnement de l'intersection



	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	Giratoire au nord, rue de la gare prioritaire par rapport à la voie privée au niveau de l'emprise tramway		//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	Maintien du giratoire au nord et de la priorité pour la rue de la gare au niveau de l'emprise tramway	Feux R24 + barrières	La voie verte cède la priorité à la rue de la gare (franchissement de la voie de tramway)
Commentaire sur la capacité de l'intersection en 2040	Réserve de capacité importante sur le giratoire, pas de risque de de remontée de file sur la plateforme tramway En moyenne 1 veh en attente par passage du tramway en heure de pointe sur la rue de la gare		

xx Flux vvp/h HPM (jeudi – 7h-8h)

xx Flux vvp/h HPS (mardi – 17h-18h)

50 Vitesse limite du secteur en km/h

+XX Croissance de trafic HPM/HPS 2025 → 2040

- +XX Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
- +XX Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

PUSIGNAN

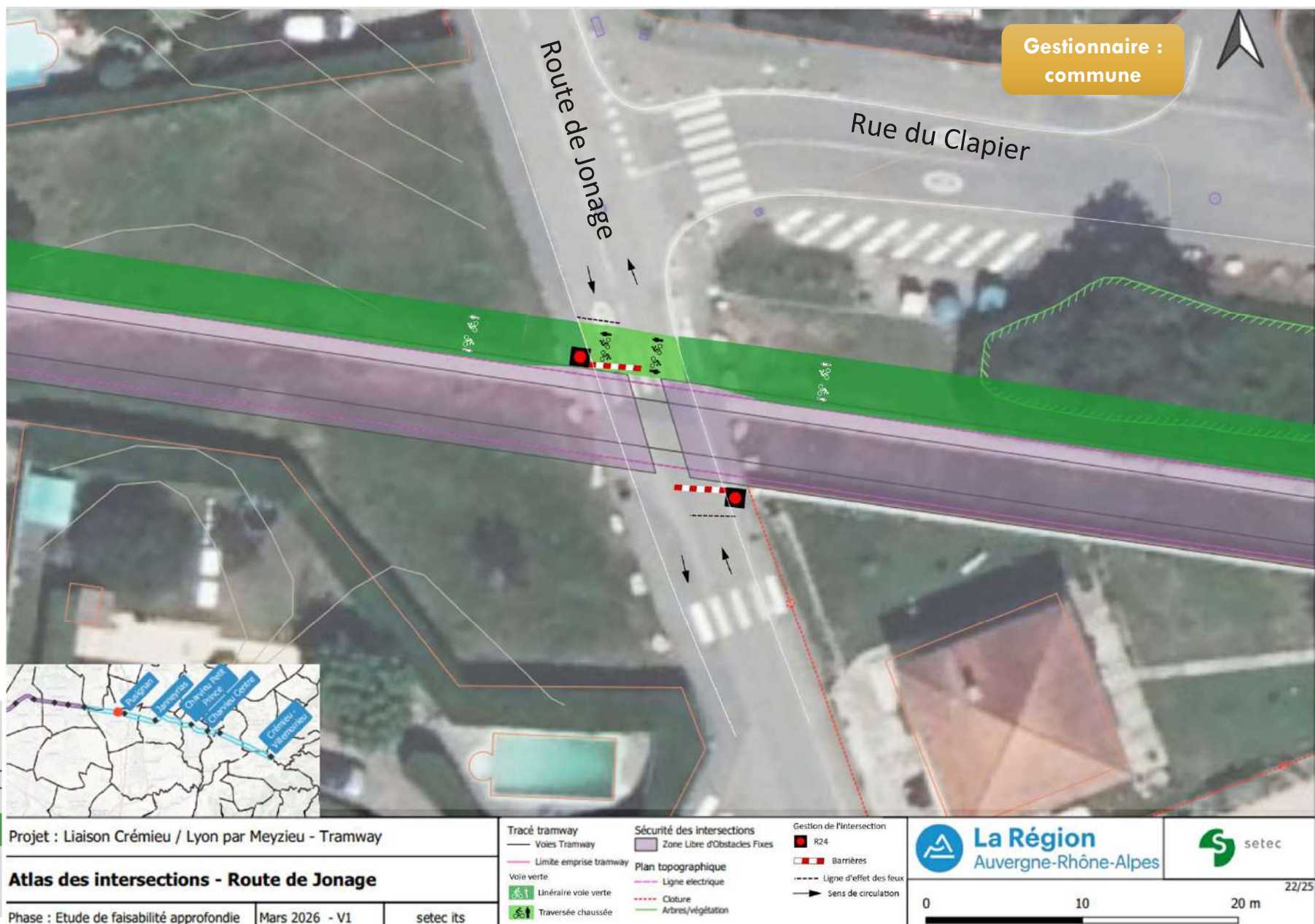
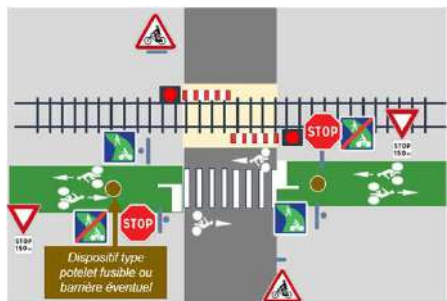
22 : ROUTE DE JONAGE X RUE DU CLAPIER

Aménagement futur

Intersection signalisée par cédez-le-passage pour les véhicules venant de la rue de clavier

R24 + barrières mobiles pour sécurisation des traversées tramway

Insertion type de l'aménagement cycle et signalisation associée



22 : ROUTE DE JONAGE X RUE DU CLAPIER

Gestionnaire :
commune

Flux et fonctionnement de l'intersection



	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	Gestion par cédez le passage sur rue du Clapier	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	Gestion par cédez le passage sur rue du Clapier	Feux R24 + barrières	La voie verte cède la priorité au franchissement de la route de Jonage (panneau STOP)
Commentaire sur la capacité de l'intersection en 2040	Satisfaisante : les flux ne justifient de feux de circulation En moyenne 1 veh en attente par passage du tramway en heure de pointe		

XX

Flux uvp HPM (jeudi – 8h-9h)

XX

Flux uvp HPS (jeudi – 17h-18h)

+XX

Croissance de trafic HPM/HPS 2025 → 2040

+XX

- Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
- Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

S

TMJA uvp (2 sens confondus - 2025) - % de PL

50

Vitesse limite par axe en km/h

Comptages réalisés du mardi 2 décembre au lundi 8 décembre 2025

PUSIGNAN

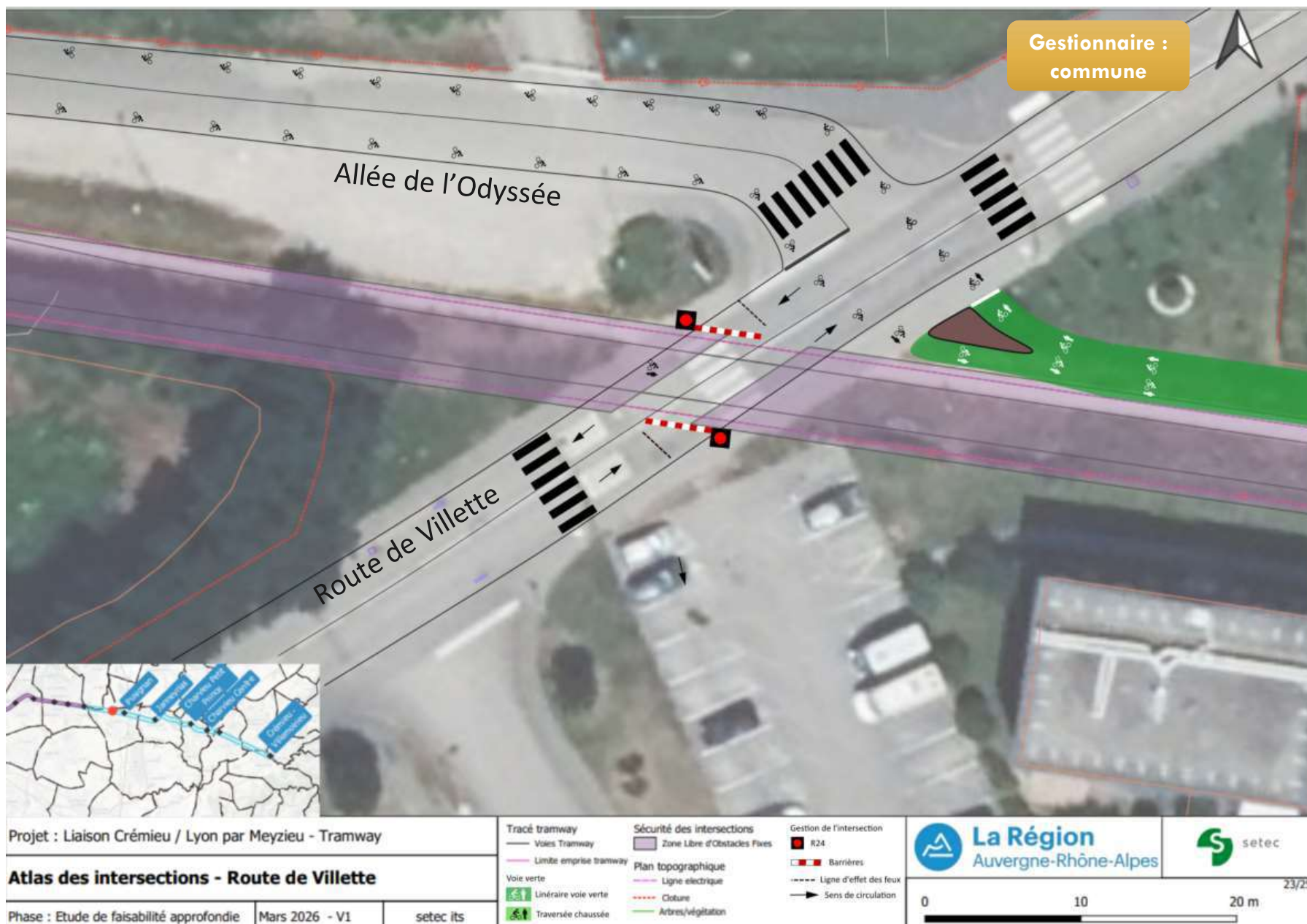
23 : ROUTE DE VILLETTE / ALLÉE DE L'ODYSSÉE

Aménagement futur

Intersection signalisée par
STOP pour les véhicules
venant de la rue de l'Odysée

R24 + barrières mobiles pour
sécurisation des traversée
tramway

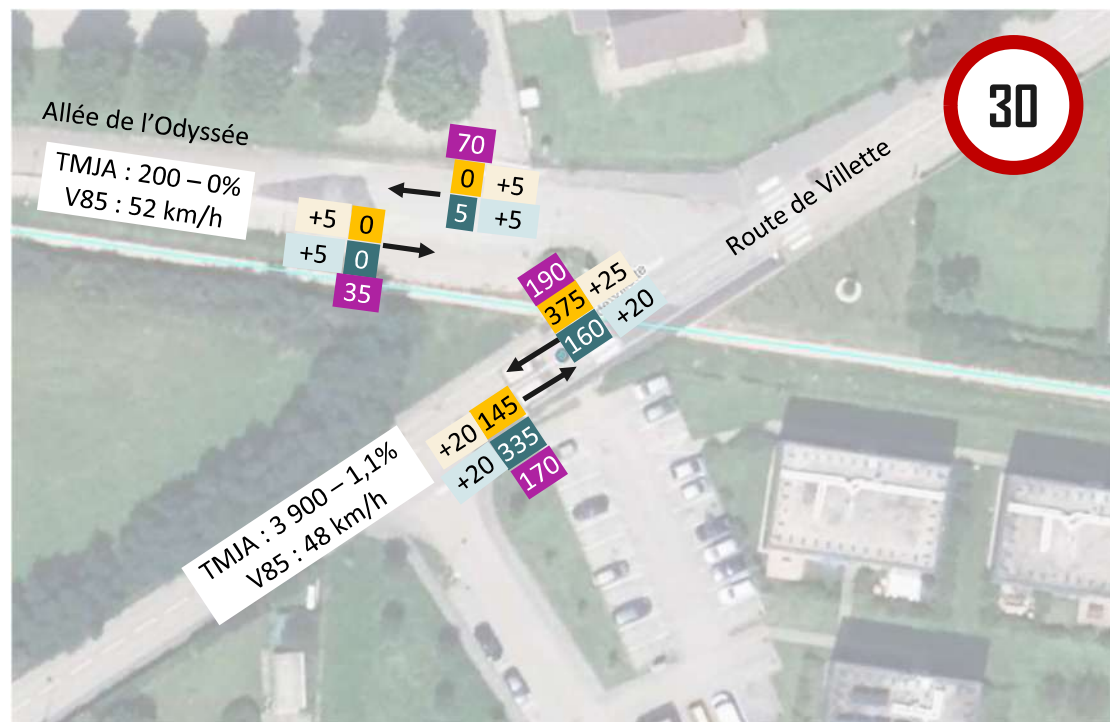
Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée



23 : ROUTE DE VILLETTE / ALLÉE DE L'ODYSSÉE

Flux et fonctionnement de l'intersection

Gestionnaire :
commune



XX Flux vvp/h HPM (vendredi – 8h-9h)
 XX Flux vvp/h HPS (mercredi – 17h-18h)
 XX Flux UVP/h pointe WE (samedi 12h-13h)
 TMJA vvp (2 sens confondus - 2025) - % de PL

50 Vitesse limite du secteur en km/h

+XX Croissance de trafic HPM/HPS
 +XX 2025 → 2040
 • Croissance du trafic non liée au projet entre 2025 et 2040 (+6%)
 • Rabattement supplémentaires attendus en 2040, liés aux P+R

	Conflits VP / VP	Conflits tramway / autres modes	Conflits VP / voie verte
Mode de gestion actuel de l'intersection	Gestion par STOP sur allée de l'Odysée	//	//
Mode de gestion FUTUR de l'intersection avec le tramway	Gestion par STOP sur allée de l'Odysée	feux R24 + barrières	La voie verte cède la priorité au franchissement de la route de la villette
Commentaire sur la capacité de l'intersection en 2040	Satisfaisante, les flux ne justifient pas de feux de feux de circulation En moyenne 2 véh. en attente par passage du tramway sur la route de la Villette en heure de pointe		

A noter :

L'allée de l'Odysée est plus fréquentée le samedi, en lien avec l'accès à la salle de spectacle. A l'échelle de l'intersection, les périodes les plus chargées restent les heures de pointe en semaine

Comptages réalisés du mardi 2 décembre au lundi 8 décembre 2025



JANNEYRIAS

24 : RUE DE BELVAY

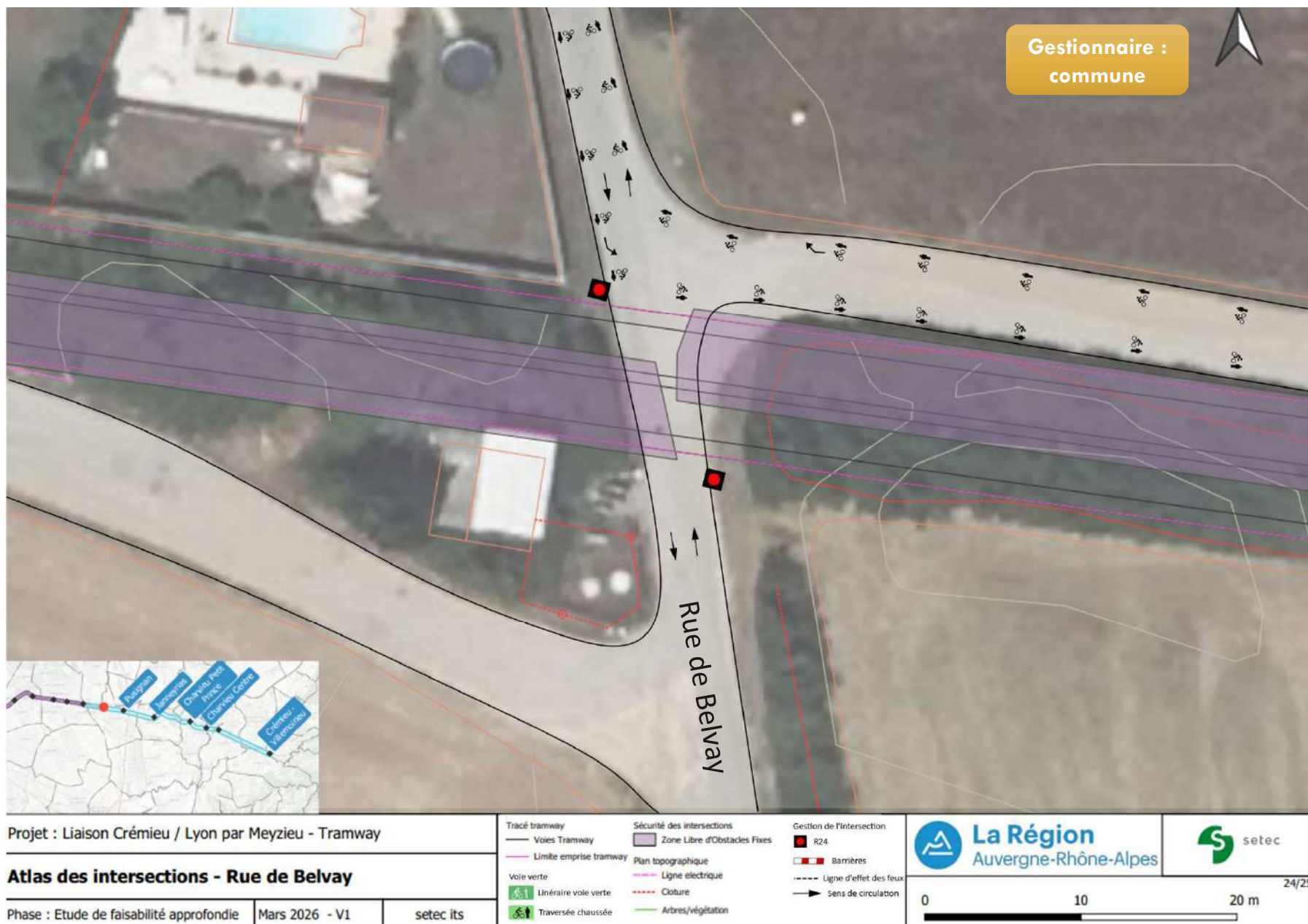
Aménagement futur

Feux R24

*Barrières mobiles non justifiées
au vu du faible usage de la
voirie par les véhicules
motorisés*

*Les conflits entre véhicules
motorisés et cycles sont gérés
par priorité à droite*

*Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée*



PUSIGNAN

RUE HÉLÈNE BOUCHER X RUE JACQUELINE AURIOL (VARIANTE ITINÉRAIRE CYCLABLE ABANDONNÉE)

Données pour mémoire
car non impacté par le
projet



- xx Flux uvp HPM (jeudi – 7h-8h)
- xx Flux uvp HPS (vendredi – 13h-14h)

TMJA uvp (2 sens confondus) - % de PL

50 Vitesse limite du secteur en km/h



Comptages réalisés du mardi 2 décembre au lundi 8 décembre 2025

MEYZIEU

MEYZIEU

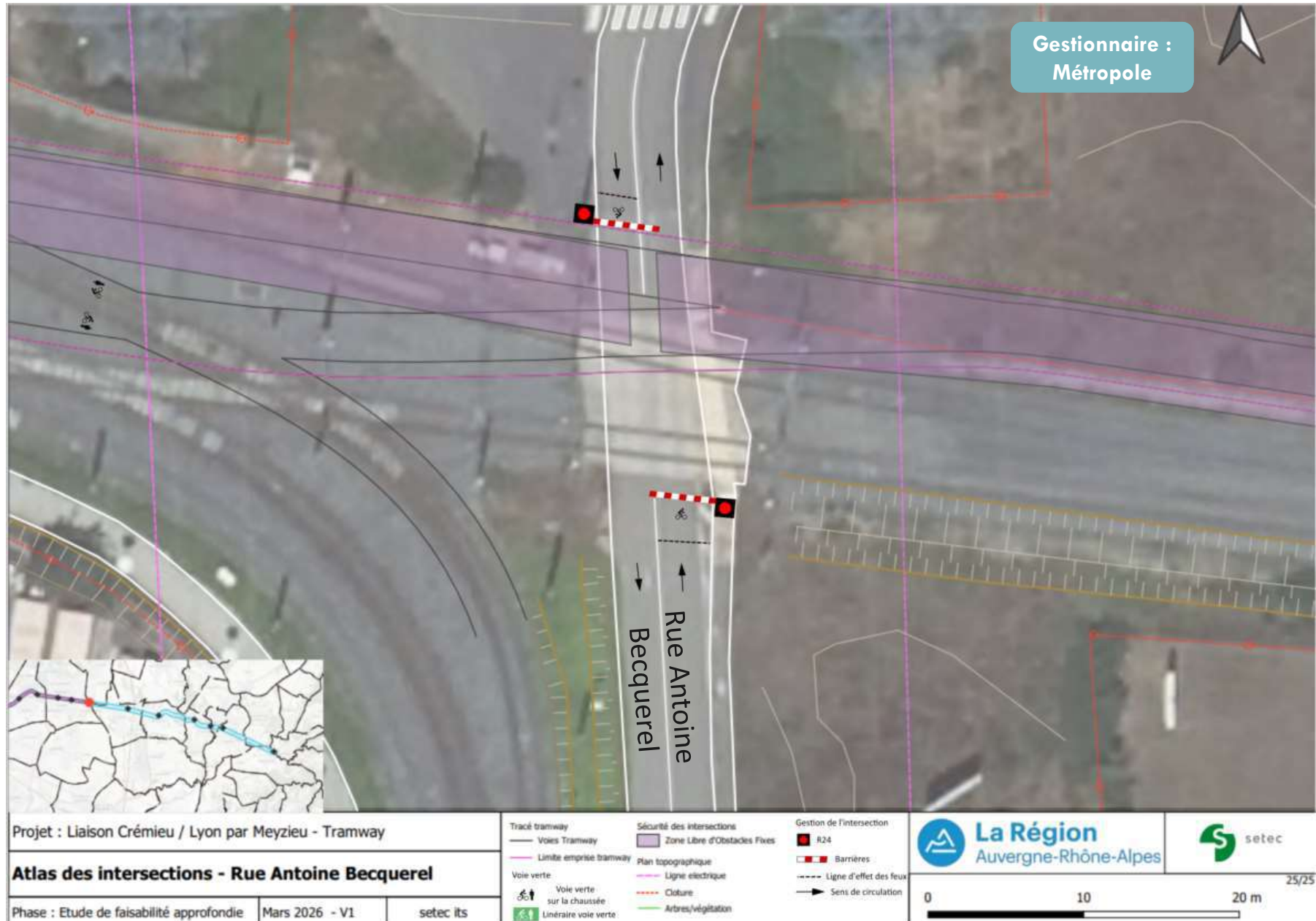
25 : RUE ANTOINE BECQUEREL

Aménagement futur

Feux R24 + barrières mobiles
pour sécurisation des
traversées tramway

Recul du feu R24 au nord par
rapport à l'aménagement
existant. Fonctionnement
similaire à l'actuel.

*Insertion type de l'aménagement cycle
et signalisation associée*

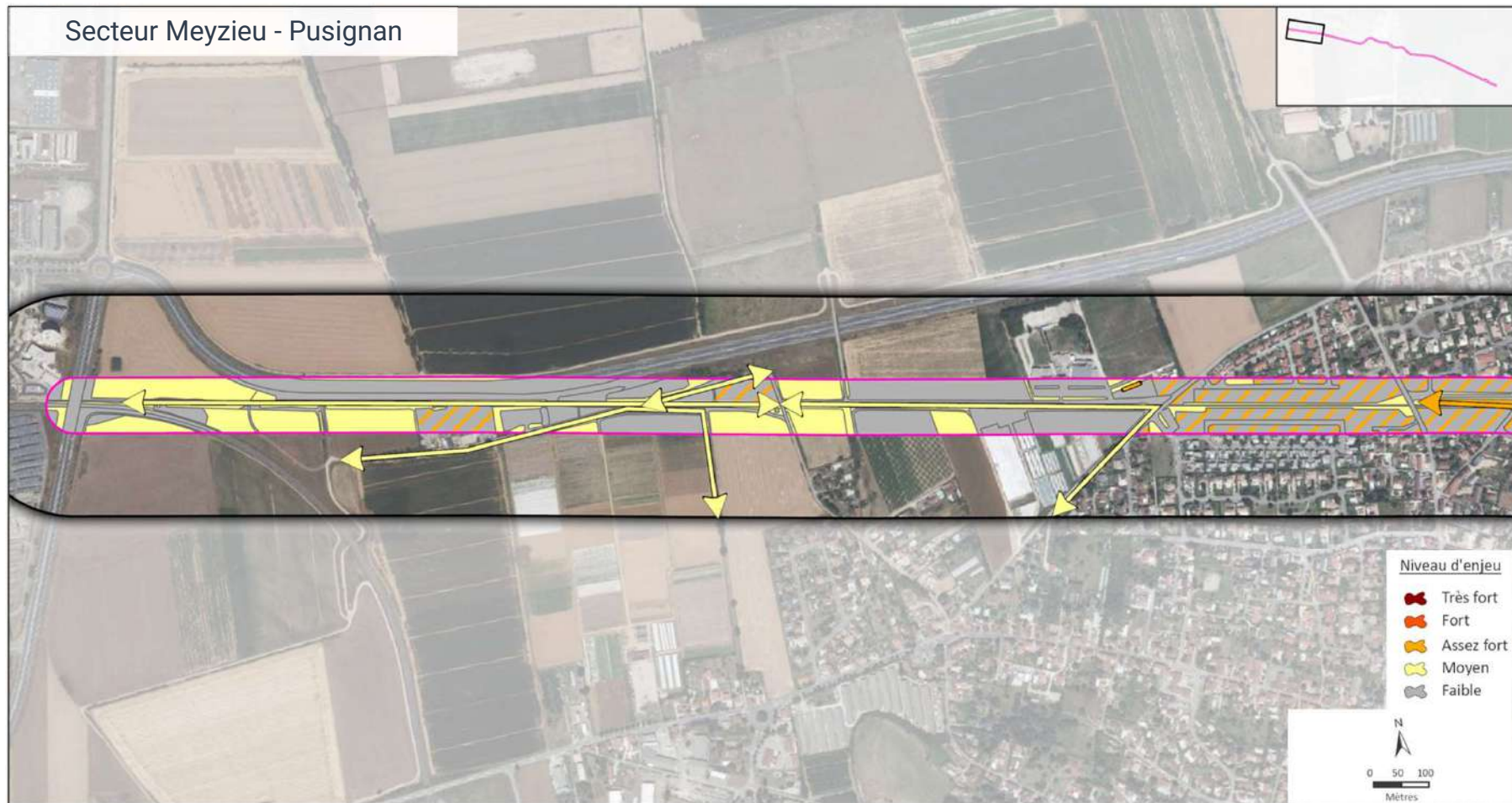




La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

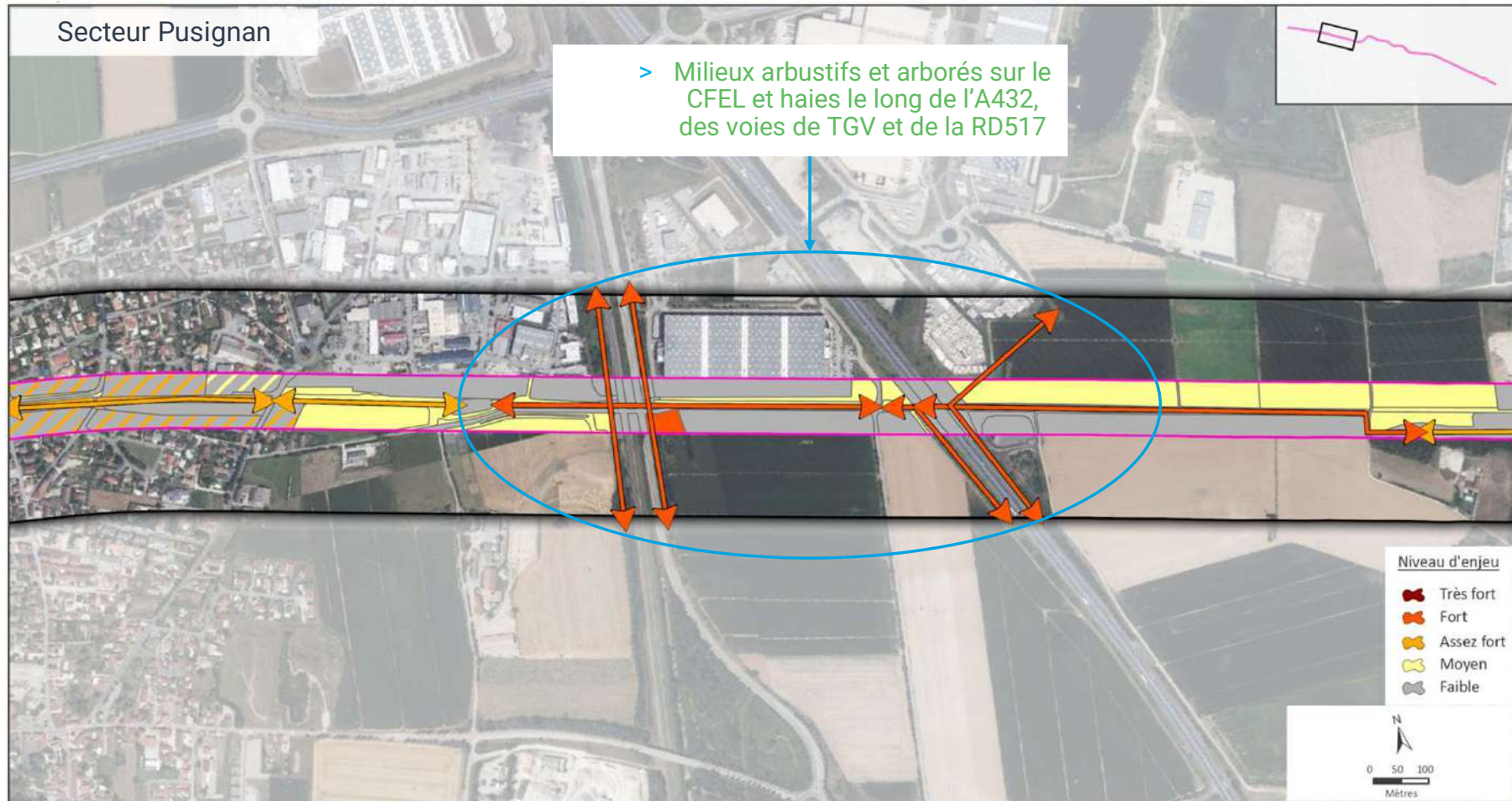
Annexe Inventaire environnemental

Secteur Meyzieu - Pusignan

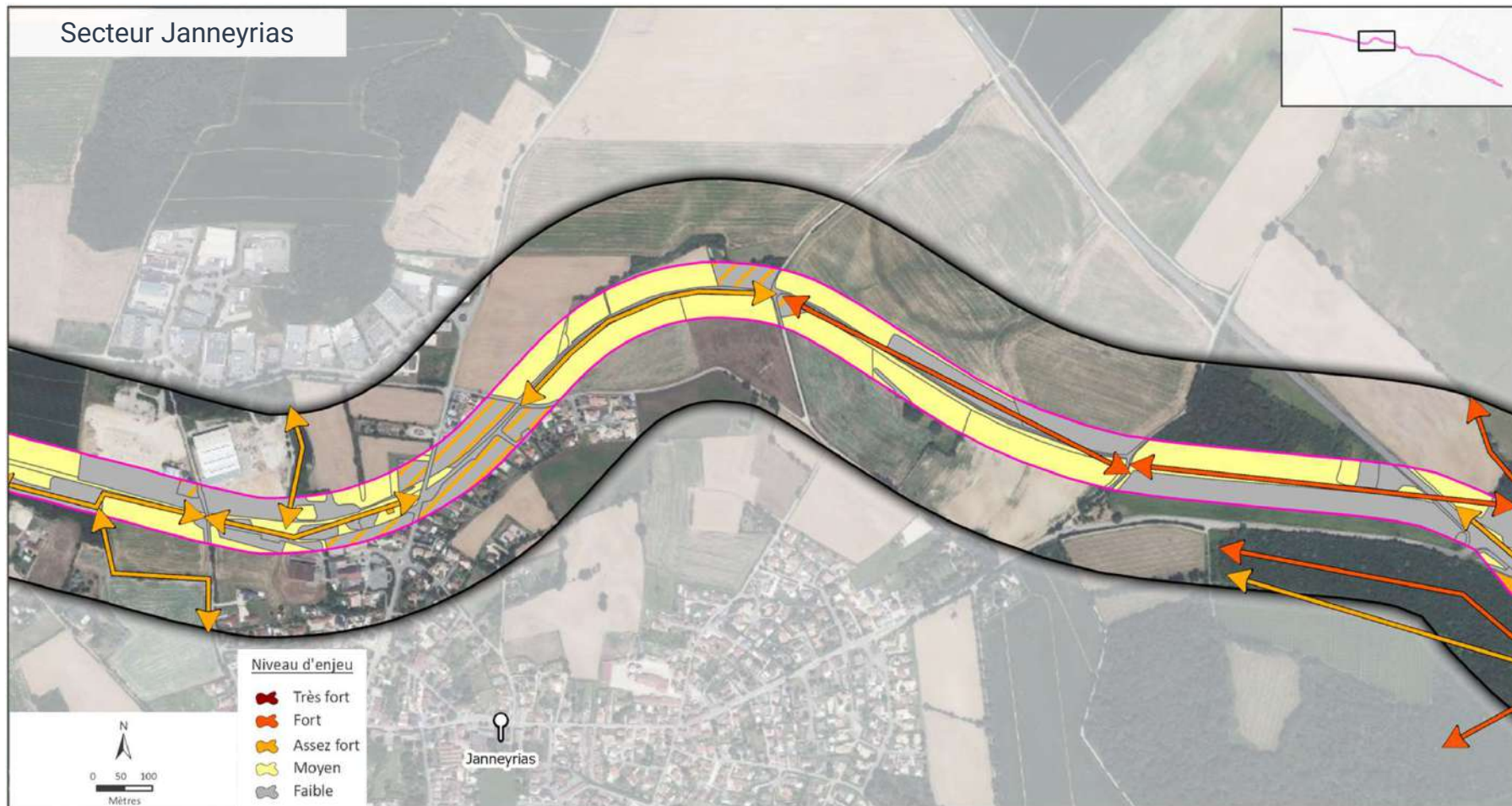


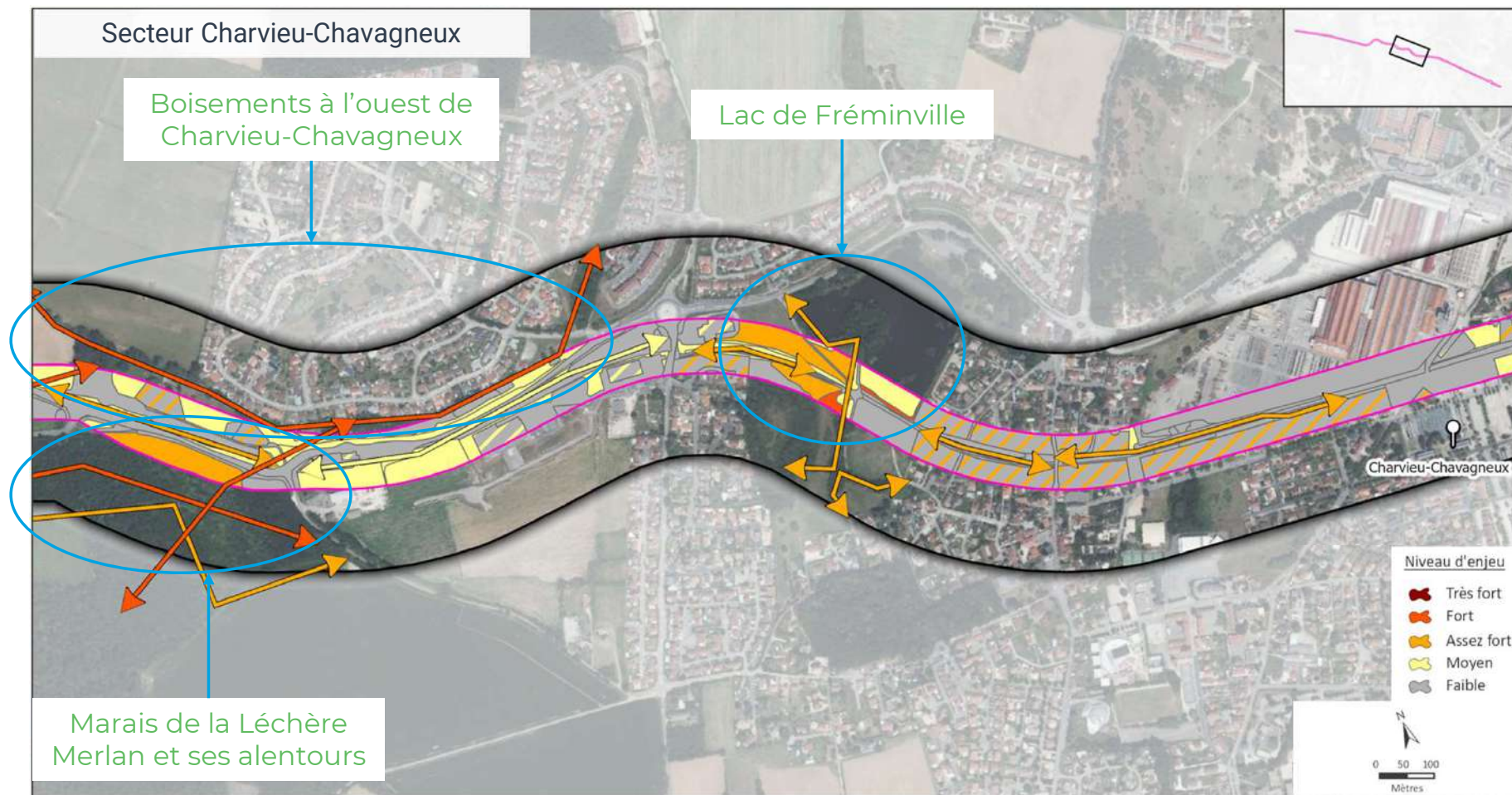
Secteur Pusignan

- > Milieux arbustifs et arborés sur le CFEL et haies le long de l'A432, des voies de TGV et de la RD517



Secteur Janneyrias





Secteur Pont-de-Chéruy - Tignieu

La Bourbre et sa ripisylve

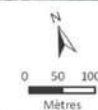
Pont-de-Chéruy

Marais de la Léchère de Molletunay

Charvieu-Chavagneux

Niveau d'enjeu

- Très fort
- Fort
- Assez fort
- Moyen
- Faible





Secteur Besseye - Crémieu

