



## Compte-rendu Atelier accessibilité



1/10/2025



10:00 > 12:00



SYTRAL Mobilités



10 participants

En 2030, l'Est de la Métropole de Lyon pourrait disposer d'une nouvelle ligne forte de transport en commun reliant Vaulx-en-Velin la Soie à la Gare de Vénissieux. Nommée T8, cette ligne en rocade viendrait offrir une nouvelle solution performante de déplacement, complétant ainsi le maillage du réseau de transports en commun dans la Métropole de Lyon.

L'atelier sur l'accessibilité s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable liée au projet de création du tramway T8 de Vaulx-en-Velin à Vénissieux, organisée du 23 juin au 19 juillet puis du 25 août au 10 octobre 2025. La concertation vise à interroger **l'opportunité** du projet sur ses différentes composantes notamment **la desserte, le tracé, les aménagements, les circulations, les interconnexions, la végétalisation**. Elle intervient en amont des décisions définitives : son but est de recueillir les avis, les attentes, les préoccupations et les propositions du public avant la finalisation du tracé, des aménagements et des études techniques menées par SYTRAL Mobilités.

L'atelier a duré 2h et visait à rencontrer les **représentants d'associations du handicap**.

L'atelier avait vocation à identifier les besoins spécifiques liés à l'accessibilité PMR pour les correspondances et le parcours des usagers jusqu'à la station de tramway. Dans un second temps, les participants ont été invités à suggérer des pistes d'améliorations (aménagement, services)

Intervenants et intervenantes :

- **Alice MÜLLER**, cheffe de projet T8 SYTRAL Mobilités ;
- **Eric PLANTIER-ROYON**, chef de projet accessibilité et handicaps, SYTRAL Mobilités ;
- **Marieke BARRAUD**, cheffe du service participation citoyenne et relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- **Aline MORAND**, chargée de relations riverains SYTRAL Mobilités ;
- **Valérie DEJOUR**, garant de la concertation CNDP ;
- **Marieke VERBRUGGHE**, AMO Concertation Planète Citoyenne ;
- **Clément LEFEVRE**, AMO Concertation Planète Citoyenne.

## Profil des participants

Parmi les 10 participants, étaient représentés les associations et organismes suivants :

- **Association Valentin Haüy** (AVH, déficience visuelle) ;
- **Comité du Rhône de la Fédération Handisport** ;
- **Collectif des Associations du Rhône pour l'Accessibilité** (CARPA) ;
- **Association Point de vue sur la ville** – Agir pour l'accessibilité ;
- **Association nationale de défense des malades, invalides et handicapés** (AMI) ;
- **Association APF France Handicap** ;
- **Mission Handicap** (Conseil de quartier Dumas Genas Vaulx Sud) ;
- **L'association Trisomie 21** ;
- **Le comité du Rhône de l'association départementale de parents et d'amis des personnes handicapées mentale** (ADAPEI 69).

## Introduction

**Marieke VERBRUGGHE** indique que le projet est en phase de concertation préalable, pour débattre de son opportunité. Son niveau de maturité ne permet pas de répondre aux questions techniques, notamment celles liées à l'insertion urbaine du T8, rappelle-t-elle. Ces sujets seront abordés, si l'opportunité du projet est confirmée, lors de la concertation continue à partir d'avril 2026, une fois les études techniques de SYTRAL Mobilités réalisées.

Dans le cadre de cette concertation, **deux garants de la concertation**, chargés de veiller à la transparence du processus, ont été mandatés par la Commission nationale du débat public, à la demande de SYTRAL Mobilités, maître d'ouvrage du projet. **Valérie DEJOUR** rappelle leur rôle au sein de la concertation :

- **En amont de la concertation** pour définir les modalités de la concertation avec SYTRAL Mobilités ;
- **Pendant toute la concertation**, pour écouter, observer et être à disposition des citoyens pour échanger avec eux ;
- **À l'issue de la concertation**, avec la rédaction d'un avis des garants, dans un délai d'un mois, contenant des recommandations et demandes de précisions. Ensuite, le maître d'ouvrage aura deux mois pour y répondre et indiquer sa décision de poursuivre le projet et/ou les modalités de prise en compte des recommandations des garants.

**Marieke VERBRUGGHE** précise que la réunion se déroule en deux temps : une présentation du projet, puis un temps d'échanges.

## Présentation du projet

**Alice MÜLLER**, cheffe de projet T8 à SYTRAL Mobilités présente les caractéristiques techniques du projet T8 : son tracé, ses objectifs et le calendrier.

Cette nouvelle ligne de tramway pourrait relier Vaulx-en-Velin La Soie à la Gare de Vénissieux en 22 minutes, via Bron et le campus de la Porte des Alpes. Elle serait connectée à 2 lignes de métro, 7 lignes de tramway, le Rhônexpress, la gare TER de Vénissieux et le bus à haut niveau de service TB12 de Part-Dieu à Parilly. Ce tramway pourrait ainsi offrir une solution de déplacement hyperconnectée aux habitants et salariés des secteurs traversés. Sa mise en service serait prévue pour 2030.

Elle indique les critères qui ont permis le choix du tracé du T8 : la desserte des pôles d'emploi et d'enseignement, les possibilités de correspondances et les perspectives de fréquentation.

Elle précise également que le **choix de mode tramway** a été dicté par l'existence de l'infrastructure des lignes T2 et T5 au centre du tracé. Cette mutualisation permet de limiter les coûts et les impacts sur les autres fonctionnalités urbaines.

Elle indique que le projet est en **phase d'études préliminaires** : toutes les questions d'insertion urbaine feront l'objet d'études approfondies dans la suite du projet et seront partagées lors de la phase de concertation continue (si l'opportunité du projet est validée).

Elle présente les critères d'insertion d'une station de tramway : une distance moyenne de 500m entre chaque station, la densité de population et les pôles générateurs de flux desservis, la distance des entrées de rues et de parking privé/public.

**Aline MORAND** présente les dispositifs de concertation préalable, qui ont réuni plus de 1000 participants et les thématiques abordées depuis le 23 juin.

**Eric PLANTIER-ROYON** présente les améliorations envisagées pour les nouvelles stations de tramway précisant que celles de T8 seraient aménagées de la même manière que les stations T6

Nord, T9 et T10, à la suite d'un important travail de concertation et de conception réalisé en 2024. Il a introduit plusieurs innovations et dispositifs visant à améliorer l'accessibilité en station pour différents handicaps (moteur, mental, visuel) :

- **Nouveau marqueur de station** : Un totem **de grande hauteur (6,50 mètres)** sera installé pour permettre de mieux repérer les stations par tous et de diminuer le stress ;
- **Evolution des assises** : Afin de prendre en compte le vieillissement de la population, de **nouvelles assises de type « senior »** seront prévues (25% des bancs). Celles-ci auront une assise plus haute (55 cm au lieu de 46 cm en moyenne) et des accoudoirs, afin de faciliter le relevage des personnes âgées ;
- **Revêtements des sols en station** : Le processus de concertation sur le choix des revêtements de sol sera reconduit pour le T8, comme cela a été fait en 2024 pour l'extension de la ligne T6. L'objectif est de choisir des matériaux assurant que les **traversées soient clairement identifiables au sol** et sécurisées pour les personnes malvoyantes ;
- **Bandes de Guidage au Sol** : Les bandes de guidage doivent guider depuis les traversées piétonnes jusqu'en haut de la rampe d'accès. Un autre marquage appelé bande d'interception (60 cm de large) permet de capter les usagers depuis la dalle d'éveil à la vigilance pour les guider vers l'interphone ;
- **Carré Repère de Porte** : Il est détectable à la canne grâce à huit nervures de 5 mm de hauteur et a été validé par les associations Valentin Haüy, Point de vue sur la ville et le comité du Rhône de la fédération handisport. Ce carré de porte (60 cm par 60 cm sur les trams, ou 1,20 m par 1,20 m sur le métro) indique les **portes qui sont communes aux rames courtes et aux rames longues**. Cela vise à éviter que les utilisateurs n'attendent à un endroit où la porte ne s'ouvrirait pas si une rame de tram courte arrive. La volonté de SYTRAL Mobilités est d'harmoniser progressivement ce type de carrés-repère de porte sur le réseau, et notamment sur les lignes T1, T2, métro B, T6N, T9 et T10 ;
- **Balises d'information-voyageurs sonores** : Il est prévu d'installer **deux BIV par quai**, toutes deux seront sonorisées, améliorant ainsi l'accessibilité pour les personnes non-voyantes. Elles permettent de donner les informations sonores relatives aux temps d'attente en station, l'heure, la date et de faire passer des messages en cas de perturbations.

Il indique que les nouvelles innovations et dispositifs seront testés avant d'être déployés à grande échelle. Il précise qu'une commission accessibilité a été créée par SYTRAL Mobilités pour recueillir les remarques et suggestions des associations. Il invite les participants à participer au prochain rendez-vous le 15 novembre prochain.

## Temps d'échanges sur l'accessibilité du T8

*Lors du temps d'échange, les participants ont souligné plusieurs enjeux en lien avec l'accessibilité, tels que : le repérage et l'information des correspondances pour les déficients visuels, les distances entre les correspondances, la largeur insuffisante des quais de tramway, la signalisation des portes de tramway, des démarrages brusques des rames et les dysfonctionnements fréquents des ascenseurs.*

**La représentante de l'association Valentin Haüy (handicap visuel)** identifie des difficultés de repérage et d'information entre les lignes T8 et T9 pour les personnes déficientes visuelles. Elle partage le manque d'audibilité des annonces sonores de TCL selon les stations. Ses attentes sont de disposer d'informations claires sur les correspondances et le guidage (notamment via les outils Okeenea / Evelity). Elle souhaiterait également pouvoir être informée des tests des dispositifs d'accessibilité.

**Le représentant du Comité du Rhône de la Fédération Handisport** souligne ses préoccupations concernant la distance entre les correspondances du futur terminus T8 avec les lignes T9 ou le métro A à Vaulx-en-Velin La Soie et T10 ou le métro D à Gare de Vénissieux. Il souhaite être associé à la réflexion sur les cheminements et l'emplacement des futures stations.

**L'un des représentants du CARPA (Collectif des Associations du Rhône pour l'Accessibilité)** souligne plusieurs difficultés qu'il ressent au quotidien dans ses trajets :

- Les distances à parcourir entre les arrêts ;
- La largeur des quais pour manœuvrer un fauteuil ;
- Les portes des tramways automatiques se refermant trop vite quand il y a de l'affluence, rendant l'accès difficile ;
- Un manque de dispositifs de signalement pour informer les conducteurs de la présence d'une personne à mobilité réduite.

Il attend de la concertation que le projet permette une meilleure adaptation des quais et des portes pour faciliter l'accès en fauteuil. Il propose d'installer un bouton d'appel sur les quais ou un système visuel/sonore signalant au conducteur ou aux passagers de la rame concernée la présence d'une personne prioritaire. En outre, il souhaite des actions de sensibilisation pour les usagers à la priorité et à la légitimité des personnes à mobilité réduite.

**La représentante de l'association Valentin Haüy** estime que le passage des trams est difficile à percevoir et met en danger les piétons lors des traversées de carrefours ou de voies surtout quand la circulation automobile est importante. Elle attend que le projet puisse aménager des traversées sécurisées et renforcer la lisibilité des carrefours pour les usagers non-voyants.

Elle rappelle que beaucoup de propositions sur l'accessibilité ont été émises lors des concertations précédentes (notamment T6 / T9 /T10) et que de nombreux éléments portés sont valables également pour le T8.

*Marieke BARRAUD et Valérie DEJOUR ont rappelé qu'il était important qu'ils réaffirment ces éléments pour qu'ils puissent être intégrés à la concertation réglementaire dédiée au T8. Néanmoins, par souci de cohérence, il sera fait une lecture croisée avec les informations transmises lors des concertations précédentes.*

*Éric PLANTIER-ROYON rappelle qu'il porte ces sujets au quotidien au sein des projets et qu'il fait le lien pour défendre les besoins d'accessibilité.*

**La représentante de l'association Point de vue sur la ville** évoque la présence d'obstacles le long des cheminements piétons bordant les voies du tramway. Elle insiste sur la nécessité de vérifier sur le terrain l'accessibilité réelle des parcours, en particulier pour les personnes fragiles ou en



situation de handicap. Elle porte une attention particulière à ce qu'une concertation soit menée en amont sur le mobilier, les cheminements et la maintenance des équipements.

**Le représentant de l'AMI (Association nationale de défense des malades, invalides et handicapés)** considère que les démarrages de tramways sont souvent trop brusques et pointe le risque de chute pour les personnes à mobilité réduite. Il met en avant aussi l'incertitude sur la longueur des rames et sur la position des arrêts (tête/queue de tram) qui crée des difficultés pour repérer les portes. Il aimerait que les arrêts soient uniformisés pour faciliter l'accès aux portes et pense nécessaire une meilleure formation des conducteurs à la prise en compte des publics fragiles.

**Le représentant de l'association APF France Handicap** s'inquiète de la distance entre les correspondances du futur terminus T8 à Vaulx-en-Velin La Soie ou à la Gare de Vénissieux. Il estime qu'elle est assez inadaptée pour les personnes en situation de handicap. Il regrette qu'une marche ait été créée avec l'élargissement des quais du T4 à Gare de Vénissieux, obligeant les PMR à faire un détour pour prendre la rampe. Il confirme qu'il a pu constater plusieurs chutes de personnes âgées liées à des redémarrages des trams trop rapides, avant qu'elles aient eu le temps de s'asseoir.

Concernant les échanges sur le T8 il sera vigilant quant aux types de portiques et aux espaces d'accès qui pourraient être aménagés, à ce que la conduite et les pratiques des chauffeurs soient mieux encadrées et au rétablissement d'un dispositif de retour d'expérience (vidéos, signalement).

**La représentante de la mission Handicap et membre du conseil de quartier Dumas Genas Vaulx Sud** pointe les dysfonctionnements fréquents des ascenseurs (indispensables pour les personnes en fauteuil) ainsi que le manque de système de secours en cas de panne. Elle attend que les équipes responsables de la gestion des transports puissent assurer la fiabilité et la maintenance des ascenseurs. Elle insiste sur l'importance de l'information des usagers sur les pannes.

**Une représentante de l'association Trisomie 21** estime que le pôle de la Soie est trop complexe pour les personnes en situation de handicap cognitif. Il existe une réelle difficulté à se repérer pour des usagers occasionnels. Elle pense qu'il sera nécessaire de simplifier la lisibilité et le repérage (plans, codes couleur, signalétique cohérente) ainsi que d'anticiper les besoins de repérage sensoriel.

**Le représentant du comité du Rhône de l'association départementale de parents et d'amis des personnes handicapées mentale (ADAPEI 69)** énumère plusieurs conditions essentielles à respecter, notamment pour garantir une accessibilité optimale des voiries et cheminements :

- Une largeur des voiries pour accueillir tous les usages ;
- Une accessibilité et sécurité des cheminements entre le futur terminus T8 à Vaulx-en-Velin La Soie avec T9 et à la gare de Vénissieux avec T10 ;
- Une plus grande lisibilité des carrefours, des parcours et des distances à parcourir.

Il appelle à une vigilance particulière sur les cheminements autour des établissements accueillant des personnes en situation de handicap comme l'ESAT à La Soie qui accueille 200 travailleurs. Il

souhaite également une information claire sur la signalétique (code couleur par ligne, cohérence des plans) et être associé aux instances de suivi (commission accessibilité, réunions d'information).

## Les améliorations d'accessibilité souhaitées

### Accessibilité et confort d'usage des rames de tramways

**Plusieurs participants** soulignent la nécessité d'une ouverture automatique des portes de tramway, plutôt que l'actuel bouton nécessitant d'appuyer.

**Le représentant d'APF France Handicap** souligne que les rames du métro sont inadaptées à certains gabarits de fauteuils roulants, étant trop étroits.

Il évoque aussi des situations à risque dans le tram : chutes de personnes âgées liées à des démarrages trop rapides, absence de temps pour s'installer. Il regrette la suppression des bandes vidéo permettant autrefois de signaler les incidents.

**Eric PLANTIER-ROYON** rappelle que ces situations appellent avant tout à une meilleure sensibilisation et formation des conducteurs.

### Accessibilité des quais

**Une représentante de l'association Point de vue sur la ville** mentionne la présence d'obstacles réguliers sur les cheminements piétons longeant les voies des tramways de la Métropole. Elle invite à anticiper la compatibilité entre mobilier urbain, largeur de trottoir et flux piétons.

**Le représentant de l'association CARPA** insiste sur la nécessité de quais de tramways plus larges pour permettre les manœuvres des fauteuils roulants. Il cite l'exemple des quais de Jean Macé, récemment refaits, jugés plus confortables et plus accessibles.

### Fonctionnement et maintenance des équipements

**La représentante de la Mission Handicap** évoque la panne fréquente des ascenseurs et des escaliers mécaniques. Il est jugé crucial d'avoir un système de secours ou la possibilité d'anticiper la panne d'au moins un des deux équipements (ascenseur ou escalier électrique). Le fait que les deux soient en panne simultanément est particulièrement problématique. Elle estime essentiel de garantir leur fonctionnement continu et fiable.

**Eric PLANTIER-ROYON** informe que la commission accessibilité du 15 octobre prochain abordera ce sujet, suivie d'une conférence de presse du président de SYTRAL Mobilités.

**Alice MÜLLER** précise qu'il n'y aurait pas d'autre ascenseur prévu avec le projet de T8, sauf éventuellement à Gare de Vénissieux, en fonction des études, pour franchir le dénivelé de 6 mètres entre les différents niveaux du pôle (notamment entre T10/T4 et le niveau bas où serait installé le terminus T8). Les stations de T8 seront accessibles de plain-pied.

**La représentante de l'association Point de vue sur la ville** insiste sur la nécessité d'anticiper et de vérifier sur le site de TCL les conditions

d'accessibilité, en particulier la maintenance des dispositifs. Néanmoins, elle regrette que les maintenances très courtes (une demi-heure, trois quarts d'heure, une heure) n'apparaissent pas sur le site.

**Un participant** a fait remarquer que le pôle de la Gare de Vénissieux pose déjà un problème, car la gare elle-même n'est pas accessible aujourd'hui.

*Alice MÜLLER reconnaît que c'est un problème sur lequel la SNCF Gares et Connexions travaille.*

#### Information et signalétique

**La représentante de l'association Trisomie 21** rappelle que le pôle de Vaulx-en-Velin la Soie est particulièrement complexe pour les personnes ayant une déficience intellectuelle, notamment les usagers occasionnels. L'absence d'habitudes de déplacement peut rendre difficile la compréhension et l'orientation.

**La représentante d'AVH** aborde la question du guidage entre les lignes T8 et T9 pour les personnes déficientes visuelles : elle s'interroge sur les dispositifs de signalisation sonore et tactile permettant de s'orienter sans difficulté.

*Eric PLANTIER-ROYON mentionne la réalisation d'un code couleur par ligne, prévu à l'horizon 2026, pour faciliter le repérage. Il précise que 30 couleurs différentes, hiérarchisées par type de lignes, seront déployées sur les girouettes des bus, les plans et les horaires.*

*Alice MÜLLER répond que les écrans citadins (BIV) donneront des informations sur les correspondances et les départs simultanés des lignes (par exemple : T9 part dans 5 ou 10 minutes). Des dispositifs de guidage universel seront intégrés.*

*Eric PLANTIER-ROYON ajoute que la solution Evelity (développée par Okeenea) sera testée les 14 et 15 novembre 2025 à la station de métro Saxe-Gambetta.*

**Le représentant du comité du Rhône Handisport** signale que les créneaux de test sont déjà complets.

*Eric PLANTIER-ROYON lui répond qu'un suivi avec Okeenea sera prévu.*

#### Signalement et assistance aux personnes à mobilité réduite

**Le représentant du CARPA** propose d'installer un bouton sur les quais pour signaler au conducteur la présence d'une personne à mobilité réduite, visible à la fois à l'intérieur et à l'extérieur du tram.

*Alice MÜLLER explique que cette question relève du matériel roulant, mais sera étudiée.*

**L'auxiliaire de vie d'un participant** évoque aussi le besoin d'action éducative auprès des autres usagers, afin de rappeler la priorité aux personnes en fauteuil et de renforcer leur légitimité à utiliser l'espace prioritaire.



## Intermodalité et connexions

Plusieurs demandes sont formulées par les participants pour améliorer les interconnexions entre le T8 et différentes lignes de transport en commun :

### Distances entre correspondances

**Plusieurs participants** soulignent que les distances entre les correspondances doivent rester raisonnables pour éviter des trajets trop longs, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

*Alice MÜLLER précise que les distances sont de l'ordre d'une centaine de mètres dans la majorité des correspondances du T8, mais peuvent être plus importantes à la Vaulx-en-Velin La Soie et à la Gare de Vénissieux.*

## Aménagement des voiries

### Insertion urbaine

**Le représentant de l'ADAPEI 69** soulève la question de la largeur de l'avenue Brossolette, estimant qu'il faut veiller à pouvoir tout y intégrer sans réduire la qualité des circulations piétonnes et cycles.

*Alice MÜLLER ajoute que le projet viserait à une requalification de l'intégralité de l'espace public de façade à façade. Ces aménagements incluraient :*

- *La réfection des trottoirs, des aménagements cyclables et des aménagements routiers*
- *La végétalisation sera intégrée autant que possible dès qu'il y a de la place, par exemple en plantant des arbres entre les voitures stationnées sur les rues Poudrette et Brossolette*

*L'objectif est de minimiser les impacts fonciers. L'arbitrage se fera notamment sur la circulation automobile, où les rues de la Poudrette et Pierre Brossolette actuellement en double sens passeraient en sens unique.*

### Sécurisation des traversées

**Plusieurs participants** rappellent que les traversées de carrefours doivent être clairement identifiées et sécurisées, notamment pour les non-voyants. **La représentante d'AVH** attire l'attention sur les traversées de carrefours avec circulation automobile et voies de tramway, qui peuvent être confuses pour les non-voyants.

L'importance de la signalisation (comme le R25) a été réaffirmée pour la sécurité. Lors de retards/perturbations sur les lignes, plusieurs tramways se suivent à une ou deux minutes d'intervalle, rendant la traversée dangereuse s'il n'y a pas de bonne signalisation. Mais elle fait part de leur niveau sonore qui peuvent être stressantes et dont le volume n'est pas réglable (norme R25).

*Alice MÜLLER confirme que toute nouvelle traversée est équipée en R25. La difficulté réside dans la mise à jour du réseau existant. Elle précise que le volume sonore varie selon la densité et l'environnement sonore.*

## Travaux du T8

### Accessibilité

**Quelques participants évoquent** les difficultés lors des travaux pour l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Il est nécessaire de porter une attention particulière sur toute la longueur du chantier, et pas seulement sur des points précis

Ils souhaitent des actions de sensibilisation régulières aux entreprises des chantiers.

*Eric PLANTIER-ROYON a confirmé que des actions de sensibilisation, telles que le dispositif "vie ma vie" (mettant les entreprises en situation de handicap), peuvent être organisées pour les travaux. Ces animations sont réalisées régulièrement sur les chantiers de SYTRAL Mobilités, environ une fois par an. L'accessibilité fera par ailleurs l'objet d'un suivi hebdomadaire dans le cadre des réunions de chantier.*

### Communication

**Quelques participants** estiment qu'il faut reconduire la communication devant les immeubles comme pour les travaux du T6. Il est important d'informer continuellement les riverains selon eux. Ils soulignent l'importance de répertorier les lieux (écoles, associations, résidences) regroupant des personnes en situation de handicap pour que les équipes de relations riverains puissent avoir une attention particulière et sensibiliser les entreprises intervenantes à proximité.

## Nombre et emplacements des stations souhaitées le long du boulevard de Parilly

Une station est proposée par les participants au niveau de l'entrée du Parc du Parilly pour accéder à l'hippodrome notamment. Elle faciliterait son accès, en particulier pour les personnes avec des difficultés de mobilité.

Les associations insistent sur l'importance d'une station pour desservir l'université. Celle-ci est prévue dans le tracé proposé actuellement. Elles relèvent que plus le nombre de stations est élevé plus cela favorisera l'accessibilité des personnes vulnérables.



✗ Stations souhaitées par les participants

## Conclusion

En résumé, l'atelier accessibilité met en lumière plusieurs éléments importants, tels que :

- Une **attente d'amélioration de l'accessibilité** et de confort d'usage des rames et stations T8 avec des quais plus larges, une ouverture automatique des portes de tramway, un bouton signal PMR ;
- Un besoin de **sécurisation des traversées piétonnes** des voies de tram et des carrefours ;
- Une demande de réduction des distances entre les correspondances à Vaulx-en-Velin La Soie et Gare de Vénissieux
- Le **besoin d'une signalétique unifiée** et cohérente, associant code couleur, guidage sonore et informations en temps réel ;
- La nécessité d'une **maintenance** exemplaire **des équipements** d'accessibilité (ascenseurs, quais) sur les parcours usagers, notamment pour celles et ceux à mobilité réduite ;
- Le **besoin de formation des entreprises** sur les chantiers sur l'accessibilité
- Une **demande de concertation continue**, permettant aux associations de tester et d'ajuster les dispositifs avant la mise en service.

Pour conclure la réunion, **Marieke VERBRUGGHE** remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Elle invite les participants à se rendre sur la plateforme en ligne du projet, pour déposer un avis ou formuler une contribution jusqu'à la clôture de la concertation préalable le 10 octobre. Elle invite les participants à participer au forum final en ligne, le **jeudi 9 octobre de 18h30 à 20h30**. Elle rappelle le rôle d'Aline MORAND, chargée de relations avec les riverains de SYTRAL Mobilités. Il est possible de la contacter par mail à [t8-contact@sytral.fr](mailto:t8-contact@sytral.fr).

Pour plus d'informations sur le projet, une Foire aux Questions (FAQ) est accessible à [ce lien](#). Pour être informé des suites de la concertation, rendez-vous sur le site [destinations2026-sytral.fr](http://destinations2026-sytral.fr)

