



## Compte-rendu Atelier acteurs économiques



16/09/2025



15:00 > 16:30



Salle Jacques Duret,  
37 rue Hélène  
Boucher, Bron



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 acteurs économiques du 16 septembre 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 différentes composantes notamment **la desserte, le tracé, les aménagements, les circulations, les interconnexions et 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 1h30 et visait à rencontrer les **représentants d'entreprises locales** situés à proximité du tracé dans le secteur de Bron.

L'atelier avait vocation à identifier les usages et les besoins en matière de mobilité associés aux activités économiques du quartier Bron-Terraillon, plus précisément :

- Recueillir les attentes et contraintes des acteurs économiques (commerçants, personnel médical, clients et patientèle) sur les sujets de desserte, fréquence, confort et intermodalité ;
- Formuler des propositions concrètes pour adapter le projet T8 aux besoins économiques du territoire (accessibilité, services, incitations à l'usage).

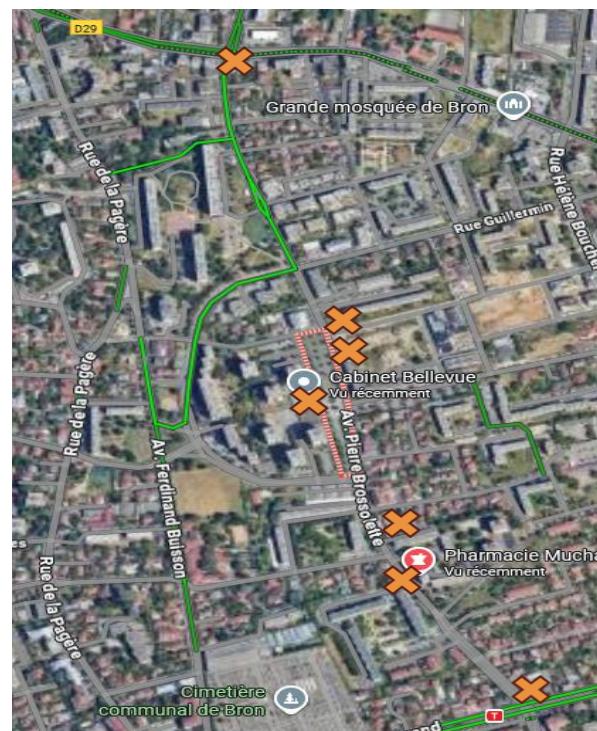
Intervenants et intervenantes :

- **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 ;
- **Elvan ARIK**, directeur de Projet adjoint Politique de la Ville de Bron ;
- **Marieke VERBRUGGHE**, AMO Concertation Planète Citoyenne ;
- **Clément LEFEVRE**, AMO Concertation Planète Citoyenne ;
- **Hervé DURANTON**, AMO Communication Terra Publica.

## Profil des participants

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

- Le garage automobile Valette ;
- La boucherie/épicerie Panier d'Orient ;
- Le Laboratoire Pagère ;
- Le Pôle Santé Terraillon ;
- La Pharmacie Terraillon ;
- La Pharmacie Muchada ;
- Le Carrefour Express ;
- Une sage-femme— cabinet médical 2 avenue Pierre Brossolette.



Localisation des organismes et entreprises représentés lors de l'atelier du secteur Bron

Pour cet atelier, plusieurs actions de mobilisation des acteurs économiques ont été mises en place :

- Un porte-à-porte commerçant a été réalisé par la chargée de relations riverains de SYTRAL Mobilités les 21 août et 9 septembre ;
- Une information du service économique de la ville de Bron ;
- Une communication a également été relayée en ligne sur **la plateforme de concertation** ([sytral-mobilites.fr/t8](http://sytral-mobilites.fr/t8)) depuis le 4 juin, complétée par des invitations par mail et relances par SMS en septembre par **SYTRAL Mobilités**.

## Introduction

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

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 trois temps : une présentation du projet, un temps d'échanges puis un atelier. Des documents sont mis à disposition sur la table :

- une carte du tracé soumis à la concertation ainsi qu'un dépliant résumant le projet ;
- un poster de contribution, sur lequel les participants peuvent formuler leurs remarques sur l'opportunité du projet, identifier les usages de mobilité sur les différents secteurs du tracé.

## Présentation du projet et questions-réponses

**Aline MORAND**, chargée de relations riverains T8 pour SYTRAL Mobilités, présente les caractéristiques techniques du projet T8 : son tracé, les objectifs du projet et les sujets de concertation.

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, en passant par Sept Chemins. 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 que plusieurs variantes ont été analysées depuis 2020. De ces études sont ressortis deux projets distincts et complémentaires :

- le tracé du projet T8 présenté aujourd’hui ;
- le prolongement du BHNS de Sept Chemins à Parilly.

Elle précise 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 du 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 le projet est confirmé.

### Questions des participants sur le projet

**Un participant** demande les raisons du choix du tracé T8.

**Marieke BARRAUD de SYTRAL Mobilités** répond que le tracé cherche à privilégier des trajets directs et rapides afin de renforcer la performance et l’attractivité du tramway. Le projet proposerait des connexions renforcées, notamment avec les lignes T5 et T2, le métro A et D et le TER. Le tracé du T8 a été étudié de manière à être mutualisé avec l’infrastructure existante de T2 et T5 afin de créer des correspondances supplémentaires pour les usagers et de réduire les travaux et le coût du projet.

**Une participante** s’interroge sur le risque de doublon entre le tramway T8 et le BHNS.

**Marieke BARRAUD** précise que le prolongement du BHNS (ligne TB12) constitue un projet complémentaire au T8 afin de répondre aux besoins de desserte des quartiers situés plus à l’Est de Saint-Priest. Il a été étudié dans le cadre d’une concertation préalable du 20 juin au 20 juillet 2025. Cette ligne circulera depuis la Part-Dieu jusqu’à l’arrêt de métro Parilly à Vénissieux. Elle desservira Sept-Chemins à Bron, la ZAC du Chêne à Bron, Porte des Alpes et le parc technologique à Saint-Priest. L’objectif est aussi d’organiser des correspondances du TB12 avec la ligne de tramway T8.

Aujourd'hui, la ligne de bus à haut niveau de service TB12 est presque terminée entre la gare Part-Dieu et Montchat Kimmerling. Elle sera prolongée jusqu'à Sept-Chemins et mise en service en septembre 2027.

**Une participante** se demande quel impact aurait le projet de tramway T8 sur le réseau de bus. Le bus 52 est par exemple utilisé pour aller à Carrefour.

*Marieke BARRAUD confirme que la concertation permet précisément de recueillir ces retours pour les transmettre au service en charge de la réorganisation du réseau de bus.*

*Aline MORAND précise que la création d'une ligne de tramway implique systématiquement une restructuration du réseau de bus. Ainsi, si le projet T8 voyait le jour, l'offre de bus serait réajustée. L'objectif serait d'éviter les doublons avec le tram tout en garantissant le maintien des dessertes actuelles, avec des temps de trajet au moins équivalents. Cette réorganisation constituerait également une opportunité pour renforcer l'offre des secteurs moins bien desservis.*

*Elle précise que le bus 52 passera par la rue Youri Gagarine dans le cadre de la mise en service du projet de tramway T9 en 2027.*

**Un participant** demande le calendrier du projet et quand les plans d'insertion urbaine seront présentés.

*Marieke BARRAUD indique que la phase de concertation préalable se termine le 10 octobre 2025. SYTRAL Mobilités délibérera pour confirmer l'opportunité du projet fin décembre. Dans ce cas, une concertation continue serait prévue à partir d'avril-juin 2026, notamment pour échanger sur les principes d'insertion urbaine. Les travaux préparatoires des réseaux pourraient commencer dès 2027 et le chantier des infrastructures du tramway démarrerait en 2028. La mise en service du T8 serait prévue pour 2030.*

**Un participant** demande si les élections (municipales ou métropolitaines) peuvent impacter le projet T8

*Marieke BARRAUD confirme que les nouveaux élus -notamment au niveau métropolitain- auront toujours la possibilité d'abandonner ou de modifier les projets en cours d'études.*

## Tour de table

À l'issue de l'introduction, les participants sont invités à se présenter et exprimer à la fois leur perception du projet, un intérêt ou une éventuelle crainte pour leurs activités. Parmi les sujets évoqués, on relève en particulier l'évolution du stationnement et la mise en sens unique de l'avenue Pierre Brossolette. Les participants décrivent des habitudes ou besoins de leur clientèle d'accéder en voiture à leurs commerces et lieux d'activités. La question des livraisons est également importante pour certains.

Les représentants du **garage Valette** expriment leurs interrogations quant à l'instauration d'une voie à sens unique pour l'accès à leur établissement. Situé au sud de l'avenue Pierre Brossolette, le

garage est implanté sur une section étroite de la voirie bordée d'arbres, ce qui soulève pour eux des inquiétudes quant à la fluidité de la circulation et à l'accessibilité de leur garage pour leurs clients.

**Une sage-femme travaillant en libéral**, installée au croisement de la route de Genas et de l'avenue Brossolette, considère que le projet T8 améliorerait la desserte de sa patientèle. Toutefois, elle redoute une diminution du nombre de places de stationnement, qui pourrait compliquer l'accès à son cabinet.

Le représentant de la **boucherie Panier d'Orient** souhaiterait conserver un double-sens de circulation pour maintenir l'accessibilité de son commerce. Sa clientèle étant majoritairement issue du quartier, elle se déplace à pied et en voiture. Il insiste sur la nécessité de préserver des places de stationnement devant les commerces au sud de l'avenue Pierre Brossolette.

Le représentant du **Laboratoire Pagère** souhaite connaître l'évolution précise des places de stationnement sur la place Jean Moulin. Il redoute une réduction du stationnement sur la place et craint un accès rendu plus difficile pour leurs livraisons.

Le représentant du **Pôle Santé Terraillon** exprime son intérêt pour le projet et souhaite également comprendre l'évolution de la circulation et du stationnement dans le cadre du projet. Sa patientèle étant du quartier, elle se déplace principalement à pied.

L'infirmière du **Pôle Santé de Terraillon** estime que son activité serait relativement peu affectée par le projet. Elle indique qu'elle assure en voiture entre 27 et 30 visites à domicile chaque matinée, et souligne que toute modification de circulation et suppression de stationnement pourrait allonger et complexifier ses tournées aux domiciles de ses patients.

La représentante de la **pharmacie Terraillon** insiste sur l'importance du sens de circulation automobile et sur la nécessité de prévoir des places de livraison adaptées aux besoins spécifiques de son établissement. En effet, la pharmacie reçoit régulièrement du matériel médical nécessitant la préservation de la chaîne du froid. Actuellement, les livreurs sont contraints de se garer sur l'avenue, ce qui gêne la circulation.

La représentante de la **pharmacie Muchada** indique rencontrer les mêmes difficultés. Sa patientèle, composée en grande partie de personnes âgées et à mobilité réduite, dépend de la possibilité de stationner à proximité. Elle a également précisé que la pharmacie est livrée tôt le matin et en début d'après-midi, avec plusieurs petites livraisons réparties sur la journée.

Le représentant du **Carrefour Express** explique que sa clientèle se déplace principalement en voiture pour faire ses courses à la sortie du travail. Il a signalé que le parking en face de son commerce, rue Marcel Bramet, est déjà saturé et qu'une mise à sens unique de la circulation serait préjudiciable à son commerce. Selon lui, la circulation à double-sens sur l'avenue constitue une condition essentielle pour l'activité économique du quartier. Il considère que l'arrivée du tramway ne compenserait pas les pertes de chiffre d'affaires éventuelles, les habitants du secteur étant habitués à faire leurs achats en voiture.

## Temps d'échanges

Lors du temps d'échange, les participants ont posé des questions sur l'impact du sens de circulation pour leur activité, la réorganisation de la circulation dans le quartier, le devenir des places de stationnement, l'impact des travaux... Ils sont en attente d'éléments sur les futures conditions d'exercice de leurs activités et sur la mobilité de leurs clientèles / patientèles ou encore de leurs salariés.

### Les conditions de réussite du projet

Plusieurs conditions de réussite du projet sont mises en avant par les acteurs économiques :

**Maintien de l'accessibilité automobile aux commerces**

Les représentants du **Carrefour Express**, de la **boucherie du Panier d'Orient** et du **garage Valette** expriment des inquiétudes concernant l'impact du projet sur l'accessibilité automobile de leurs commerces. Le **garage Valette** craint que le passage à sens unique sur l'avenue Brossolette - déjà étroite - ne limite l'accès à son garage. Le **Carrefour Express** souligne que sa clientèle dépend essentiellement de la voiture et que la mise en sens unique réduirait la fréquentation de son commerce, déjà confronté à un stationnement saturé sur la rue Marcel Bramet.

Ils craignent ainsi une perte de chiffre d'affaires.

*Marieke BARRAUD comprend leurs inquiétudes et confirme que SYTRAL Mobilités va analyser leurs retours. Elle rappelle qu'un projet de tramway s'inscrit dans des dynamiques urbaines : son arrivée traduit des perspectives de développement économique et résidentiel du quartier. Elle souligne l'articulation avec les projets urbains, comme celui de Terraillon susceptible de générer davantage d'activité et de population. Le tram est ainsi perçu comme un signal de croissance et d'attractivité, et peut devenir à terme un moteur de développement. Ce mode de transports est plus attractif qu'une ligne de bus.*

*Elvan ARIK, directeur de Projet adjoint Politique de la Ville, confirme que 600 nouveaux ménages arrivent sur le quartier. Le tramway T8 peut être un argument pour l'arrivée de ces personnes.*

La **sage-femme en libéral** indique que sa patientèle, plutôt jeune, voit positivement l'arrivée du tramway. Les avantages cités sont l'amélioration de l'offre de transports en commun pour les trajets du quotidien vers la crèche ou le travail, et l'accessibilité des poussettes, jugée plus pratique dans un tramway que dans un bus.

**Maintien de stationnement et création de places de livraisons adaptées**

L'ensemble des **commerçants** présents et **plusieurs des acteurs de santé**, tels que le Laboratoire Pagère, la pharmacie Muchada, la pharmacie Terraillon, alertent sur la diminution probable du nombre de places de stationnement et sur les difficultés de livraison impliquant des petits véhicules jusqu'à des camions de 16 tonnes.

Les **deux pharmacies** indiquent avoir des livraisons fréquentes et parfois sensibles (chaîne du froid, matériel médical, charges lourdes). Si des places « minutes » sont proposées dans le cadre des réaménagements du T8, elles ne permettront pas de répondre efficacement aux besoins des clients qui nécessitent parfois un temps de conseil supplémentaire.

La **sage-femme en libéral** indique qu'au niveau de la route de Genas et de l'avenue Pierre Brossolette, il est difficile de se garer.

*Marieke BARRAUD répond que la problématique du stationnement est bien comprise et qu'elle est étudiée. L'avancement de ces études ne permet pas encore de donner des précisions sur le nombre de places qui seront conservées ou aménagées. Le sujet des livraisons sera traité de manière opérationnelle et spécifique avec chaque commerce, dans l'objectif de préserver la continuité des activités. Le projet pourrait être une opportunité pour créer de vraies places de livraison identifiées.*

*Aline MORAND ajoute qu'une attention particulière sera portée aux contraintes des professionnels (stationnements adaptés, collecte des déchets, organisation des livraisons...). Elle réalisera des "relevés de contraintes" dans les prochains mois pour étudier concrètement les besoins des entreprises (zones, jours et horaires de livraison, etc.) afin d'intégrer ces contraintes dans la conception du projet. Elle se tient disponible par mail à [t8-contact@sytral.fr](mailto:t8-contact@sytral.fr).*

**La représentante de la pharmacie Terraillon** souligne que son officine prend en charge des patients accidentés ou à mobilité réduite, nécessitant des places de stationnement PMR.

*Aline MORAND indique que les places réservées aux personnes à mobilité réduite sont systématiquement recensées afin d'être maintenues ou recréées à proximité des établissements le nécessitant.*

**Gestion des travaux et impacts économiques**

**Plusieurs participants** expriment leurs craintes vis-à-vis des perturbations liées au chantier : perte de chiffre d'affaires, coupures d'électricité et difficultés de circulation et de livraison.

La représentante de la **pharmacie Terraillon** souhaiterait connaître ce qui est prévu en cas de coupures électriques. Ce genre d'incident peut engendrer des pertes considérables de stocks pour une pharmacie (chaîne du froid, produits sensibles et coûteux). Les **commerçants de la boucherie et du Carrefour Express** indiquent qu'ils ont aussi des frigos. Les

représentants du **Laboratoire Pagère** et le **cabinet médical Bellevue** ajoutent que leurs activités sont également dépendantes de l'électricité, ayant des locaux sans fenêtre.

**Marieke BARRAUD** indique que la plupart des coupures sont liées à des interventions sur les réseaux (par exemple Enedis) et non à SYTRAL Mobilités. Mais elles sont accidentelles et sont résolues rapidement.

**Aline MORAND** confirme que les commerçants sont prévenus en cas d'intervention planifiée sur le réseau.

**Les participants** se demandent quelles solutions sont prévues pour les livraisons pendant les travaux.

**Aline MORAND** confirme que les contraintes de livraison sont prises en compte par les entreprises de travaux, afin de permettre aux commerces d'être livrés. Elle indique que les réunions hebdomadaires de coordination de chantier permettent d'intégrer les besoins des commerçants dans les aménagements provisoires.

**Marieke BARRAUD** indique que pour les phases de travaux les plus intenses, où l'accès direct est fortement compromis, SYTRAL Mobilités expérimente notamment sur T10 des dispositifs de mutualisation des livraisons. Il s'agit par exemple de la mise en place d'une plateforme de proximité où les transporteurs reçoivent les marchandises. Le "dernier kilomètre" est ensuite pris en charge par un autre transporteur, garantissant ainsi que la marchandise arrive jusqu'au commerce, malgré les contraintes du chantier.

**Le responsable de l'épicerie/boucherie Panier D'Orient** suggère que des solutions d'alternat (avec des feux) devraient être privilégiées pour faciliter l'accès aux riverains et aux entreprises plutôt qu'une mise en sens unique de la rue avec un itinéraire de déviation, estimé plus complexe et plus dangereux car souvent non respecté.

**La représentante de la pharmacie Terraillon** souligne que son officine prend en charge des patients fragiles ou à mobilité réduite (fauteuils, déambulateurs). Les cheminements piétons doivent permettre, pendant les travaux, un accès aisément pour ces personnes.

---

### Information et communication continue

**La représentante de la pharmacie Terraillon** insiste sur l'importance d'une communication anticipée pour prévenir les transporteurs de tout changement de sens de circulation ou des conditions d'accès ;

**Marieke BARRAUD** confirme que les informations sont collectées en amont grâce au travail de terrain et relayées par divers canaux (courriers postaux, affiches, visites directes).

**Aline MORAND** indique qu'une liste de diffusion sera constituée pour assurer une communication régulière avant un démarrage des travaux préparatoires en 2027 et ceux d'infrastructures en 2028.

## Emplacement des stations et desserte du tramway

### Distance et desserte inégale

**La représentante de la pharmacie Muchada** indique que son commerce se situerait entre deux arrêts sans bénéficier directement d'une station. Elle redoute ainsi de voir son établissement pénalisé par rapport à d'autres commerces mieux desservis.

**Quelques participants** confirment ce sentiment de ne pas être suffisamment proches d'une station pour y voir un bénéfice. Par ailleurs, le quartier de Terraillon est selon eux déjà bien desservi actuellement.

## Insertion urbaine du tramway

### La circulation automobile sur Brossolette

**La représentante de la pharmacie Muchada** souligne que tous les commerces se trouvent du côté Est de l'avenue Brossolette et que la circulation devrait logiquement être maintenue de ce côté pour préserver les livraisons et l'accès des clients. La majorité des participants souhaiteraient que la plateforme de tramway soit positionnée côté ouest de l'avenue Pierre Brossolette.

**Le représentant du Carrefour Express** demande s'il était prévu une ou deux voies de circulation sur cette avenue.

**Aline MORAND** confirme qu'*une seule de voie circulation automobile est prévue. Le sens de circulation montant ou descendant sur l'avenue Pierre Brossolette n'a pas encore été arrêté. Des comptages ont été réalisés dans les deux sens. Ils seront étudiés avec les communes pour définir la solution la plus adaptée. Ces sujets seront approfondis, si l'opportunité du projet est confirmée, lors de la concertation continue en 2026.*

**Marieke BARRAUD** relève leur préférence de maintenir la voie de circulation du côté des commerces. *Elle suggère qu'un espace plus apaisé (côté tram/cycle) pourrait aussi présenter un intérêt pour les commerces.*

### Le partage de la voirie et pistes cyclables

**La représentante du Laboratoire Pagère** s'interroge sur la possibilité de faire cohabiter tram, voitures, vélos et piétons sur une voirie restreinte sur l'avenue Pierre Brossolette. Elle rappelle également l'existence d'une piste cyclable dans les rues parallèles. Il ne serait donc pas nécessaire de faire de nouveaux aménagements cyclables sur l'avenue Brossolette.

**La représentante du Pôle santé** alerte sur le danger que représente actuellement la circulation des vélos et des trottinettes au milieu de la chaussée de l'avenue Pierre Brossolette.

**La représentante de la Pharmacie Terraillon** donne l'exemple de Grenoble, où des mutualisations de voies entre voitures et tram existent.

*Marieke BARRAUD explique que la création d'une voie cyclable est une obligation réglementaire issue de la loi « LOM » lors de la création d'un tramway. Des mutualisations pourront être étudiées sur certaines sections étroites comme le sud de l'avenue Brossalette.*

*Aline MORAND indique que les aménagements grenoblois ne sont pas récents. Les normes actuelles de sécurité sont plus strictes qu'auparavant, ce qui limite la marge de manœuvre.*

## Conclusion

**Marieke VERBRUGGHE** rappelle les thèmes principaux abordés par les acteurs économiques :

- L'impact sur l'activité économique d'un sens unique de circulation sur l'avenue Pierre Brossalette ;
- Le partage de la voirie et la sécurité des déplacements ;
- Les places de stationnement et leur réduction éventuelle sur l'avenue Pierre Brossalette ;
- La gestion des travaux et de leurs impacts (livraisons, circulation, accessibilité piétonne, coupures électriques, information...) ;
- Le besoin d'une rencontre pour apporter des précisions en concertation continue si le projet est confirmé.

Pour conclure la réunion, elle remercie l'ensemble des participants pour leur présence et rappelle le forum final de la concertation préalable qui se tiendra le 9 octobre prochain en visioconférence.

**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 [sytral-mobilites.fr](http://sytral-mobilites.fr).**