



Compte-rendu Balade secteur Sud



10/09/2025



12:00 > 14:15



Du campus Porte des
Alpes à la Gare de
Vénissieux



3 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.

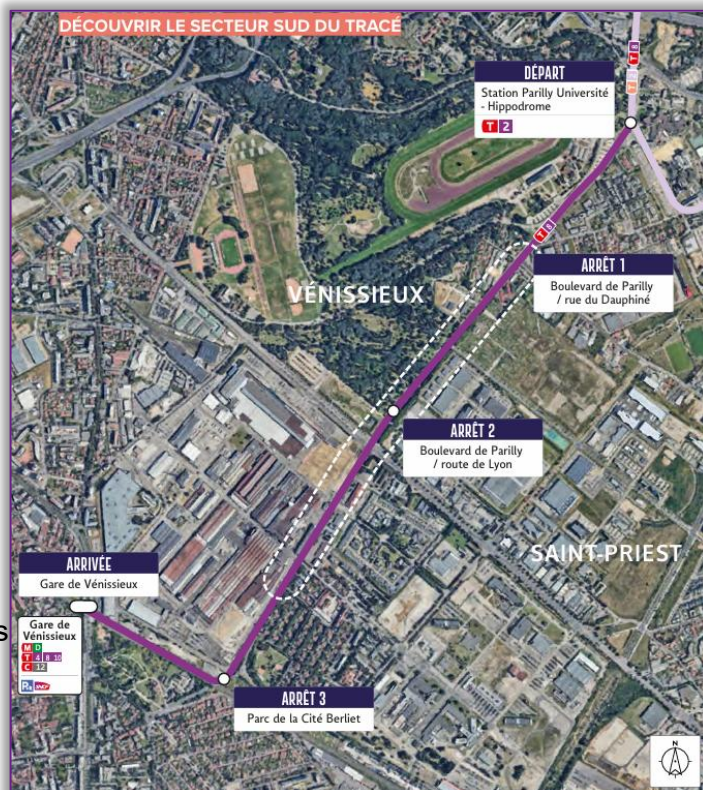
La balade du 10 septembre s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable liée au projet de création du tramway T8 de Vaulx-en-Velin à Vénissieux, organisée du 23 juin au 19 juillet puis du 25 août au 10 octobre 2025. La concertation vise à interroger **l'opportunité** du projet sur les différentes 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.

La balade a duré 2h15 et visait à **découvrir la partie sud du tracé**, de la station Parilly Université - Hippodrome à la Gare de Vénissieux. Plusieurs arrêts étaient prévus : le boulevard de Parilly/rue du Dauphiné, le croisement avec la route de Lyon, la Cité Berliet et la Gare de Vénissieux.

La balade avait vocation à **appréhender l'insertion urbaine du tramway**, échanger sur les correspondances et plus précisément sur le positionnement et le nombre de stations sur le boulevard de Parilly et l'avenue Pierre Cot.

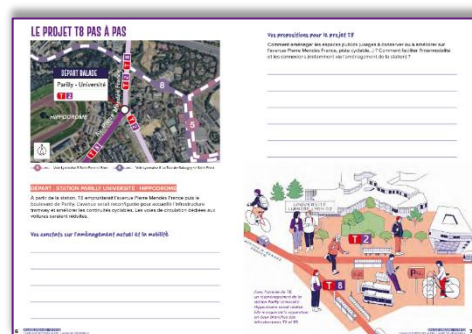
Les participants étaient invités à donner leur avis sur :

- l'opportunité du projet et le besoin de desserte, le tracé et les grands principes d'insertion ;
- l'aménagement des espaces publics traversés par T8
- l'interface avec les autres modes de déplacement.



Un carnet de balade a été remis aux participants ; il présentait un rappel du projet, le déroulé de la visite et proposait une page dédiée à chaque arrêt pour y consigner leurs constats et suggestions.

Le carnet de balade distribué aux participants



Intervenants et intervenantes :

- **Alice MÜLLER**, cheffe de projet T8 SYTRAL Mobilités ;
- **Aline MORAND**, chargée de relations avec les riverains de SYTRAL Mobilités ;
- **Louis BALZER**, maîtrise d'œuvre T8, Citec bureau d'études en ingénierie Transport et Mobilité ;
- **Marieke VERBRUGGHE**, AMO Concertation- Planète Citoyenne ;
- **Oihana LARRE**, AMO Concertation- Planète Citoyenne.

Profil des participants

La balade s'est déroulée lors d'une journée de grève nationale, ce qui a entraîné des absences parmi les participants inscrits. Les 3 participants étaient les suivants :

- **Deux habitantes :**
 - une ambassadrice auprès de SYTRAL Mobilités sur les questions de sécurité, sûreté et prévention ;
 - une habitante étudiante et pratiquante du centre équestre ;
- Un représentant de la **crèche Equal**.



Arrêt Gare de Vénissieux

Pour cette balade, plusieurs actions de mobilisation ont été mises en place :

- Des mails aux acteurs économiques, à l'université et aux participants de la concertation T8 ;
- Des mobilisations lors des réunions publiques, stands mobiles et ateliers précédents ;
- Une présentation sur la [plateforme participative du projet](#) ;
- Une présentation dans le [dossier de concertation](#).

Introduction

Marieke VERBRUGGHE rappelle que la balade s'inscrit dans le cadre d'une concertation préalable du T8, qui se tient jusqu'au 10 octobre. Elle présente les objectifs et le déroulé de la balade.

Elle indique que **deux garants de la concertation Jean-Luc CAMPAGNE et Valérie DEJOUR** ont été mandatés par la Commission nationale du débat public, à la demande de SYTRAL Mobilités, maître d'ouvrage du projet. Ils sont chargés de veiller à la transparence du processus. Elle présente 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.

Alice MÜLLER, cheffe de projet Lignes Centre Est à 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. 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 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 de réduire les impacts sur le fonctionnement urbain.

Elle indique que le projet est en phase d'études préliminaires. Si l'opportunité du projet est confirmée, 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 mi-2026.

Synthèse de la balade

À chaque arrêt, **Alice MÜLLER** présente les enjeux de déplacements spécifiques au secteur, en lien avec les usages de mobilité identifiés localement (voiture, piétons, cyclistes). Un temps d'échanges est ensuite organisé pour recueillir les questions des participants. L'animatrice, **Marieke VERBRUGGHE** pose plusieurs questions pour inciter les participants à partager leurs retours d'usage en matière de mobilité, telles que :



Arrêt Parc de Parilly

- Qu'est-ce qu'il faudrait absolument préserver ou améliorer en termes de mobilité sur ce secteur ?
- Avez-vous l'impression que ce quartier est bien desservi par les transports actuellement ?
- À l'aide des illustrations de l'aménagement, comment percevez-vous l'aménagement de la voirie pour les circulations à vélo ?
- Est-ce que vous avez des suggestions pour faciliter les déplacements à pied ou à vélo dans ce quartier ?
- Comment organiser le partage de l'espace public entre le tramway, les voitures, les vélos et les piétons ?
- Que faudrait-il prévoir autour du futur arrêt pour que ce soit agréable à pied ou à vélo ? (accès, bancs, ombre, éclairage...)

Premières remarques sur le projet

Les participants saluent un projet jugé à la fois nécessaire et attendu. Ils soulignent son rôle structurant : une ligne forte et un axe direct à l'est favorisant de nouvelles connexions, notamment avec le futur TB12 (BHNS de Part-dieu à Sept-Chemins jusqu'au Parc de Parilly), et porteur de nouveaux usages. Une personne indique particulièrement apprécier la partie nord du tracé, de Rebufer à La Soie.

Point d'arrêt n°1 : Parilly Université - Hippodrome

Au premier point d'arrêt, les échanges portent sur le positionnement de la future station proche de l'université.

- *Un participant demande si la station T8 serait implantée sur l'avenue Pierre Mendès France côté campus ou côté opposé, afin de connecter les trams T2 et T8. L'intérêt serait d'éviter aux usagers du tramway de traverser la route.*

Alice MÜLLER précise, qu'à ce jour, l'implantation exacte de la station n'est pas connue. L'option « côté université » serait privilégiée afin de faciliter les correspondances avec T2 et les flux vers le campus, mais il faudra traverser pour le pôle bus. L'implantation d'une station suppose : un alignement droit de 45 mètres, une distance de 500 m entre deux stations, la présence de réseaux souterrains, la circulation automobile... Deux voies de circulation automobile seront conservées sur l'avenue.

Sur le boulevard de Parilly, les contraintes techniques sont plus importantes : la présence de réseaux, dont une canalisation d'eau potable d'un mètre de diamètre alimentant l'est lyonnais et des infrastructures RTE, limite fortement les marges de manœuvre de positionnement de la plateforme et des stations. Dans ces conditions, il est peu probable que le tram soit positionné au centre de la voirie : il sera plutôt décalé à gauche ou à droite. Si l'opportunité du projet est confirmée, les choix définitifs seront présentés de manière approfondie lors de la concertation continue mi-2026.

Ensuite les échanges ont porté sur la desserte et l'opportunité du projet :

- *À ce même arrêt, un participant s'interroge sur la pertinence de prolonger le tram vers Vénissieux compte tenu du faible nombre d'habitations sur ce secteur.*

Alice MÜLLER rappelle qu'il existe un besoin fort de connexion entre La Soie, l'Université et la gare de Vénissieux. L'université est un pôle générateur de flux : elle a besoin d'un mode lourd supplémentaire, qui permettra aussi de favoriser l'offre de logements étudiants. Le tracé dessert également plusieurs zones d'activités et entreprises (notamment sur le secteur Porte des Alpes) ainsi que des quartiers d'habitations. Les estimations anticipent 20 000 à 25 000 voyageurs quotidiens à la mise en service.

- *Une autre participante se questionne sur le doublon que constituerait la ligne du T8 avec les lignes de bus déjà existantes, comme le C15.*

Alice MÜLLER répond que le réseau actuel est fortement sollicité, notamment les lignes C15 et C25, et que le projet présente également un intérêt pour connecter les voyageurs arrivant en TER à la gare de Vénissieux. Le temps de parcours est aussi amélioré : aujourd'hui un usager met 40 min entre La Soie et la Gare de Vénissieux, contre 22 minutes avec le projet de T8.

Tout projet structurant, comme une ligne de tramway, entraîne une réorganisation du réseau de surface. Le maillage des transports en commun serait ajusté et rationalisé. Les doublons de lignes de bus le long du tracé du T8 seraient supprimés. De nouvelles correspondances et des opportunités d'intermodalité seraient créées. Ces évolutions ont pour objectif d'améliorer la desserte pour les usagers. Des études sont en cours au sein d'une direction dédiée de SYTRAL Mobilités, et ce sujet sera présenté, si l'opportunité du projet est confirmée, lors de la phase de concertation continue mi-2026. Les participants peuvent dès à présent transmettre leurs suggestions.

Point d'arrêt n°2 : Boulevard de Parilly au croisement avec la rue du Dauphiné

Au second arrêt, les discussions se concentrent sur les usages liés aux équipements publics et aux événements.

- *Un participant souligne que la moitié du parking de l'hippodrome est utilisée par les étudiants et salariés de l'université les jours de semaine, depuis la suppression de leur parking pour construire les résidences étudiantes et réaménager un pôle bus. Il est saturé lors des événements de l'hippodrome. Une seule entrée/sortie du parking est possible créant des congestions à ces moments-là.*
- *D'autres remarques portent sur la fréquentation liée aux familles venant de Bron pour la crèche, contraintes d'utiliser la voiture faute de transports en commun.*
- *Une participante exprime ses interrogations quant au dimensionnement de la ligne pour gérer ces flux ponctuels.*

Alice MÜLLER explique qu'il est compliqué de dimensionner des aménagements en fonction de pics événementiels. Toutefois, les fréquences de transport en commun peuvent être adaptées lors

d'événements générateurs de flux. Par ailleurs, pour limiter les difficultés de circulation automobile, des mesures, comme la réduction des mouvements automobiles aux carrefours, sont étudiées.

Ensuite les échanges ont porté sur la possibilité d'implantation de station.

- *Un participant a demandé l'emplacement de la future station.*

Alice MÜLLER répond que le nombre de stations sur le boulevard de Parilly n'est pas défini. Seule la station Route de Lyon est prévue dans le tracé, afin d'assurer une correspondance avec la future ligne BHNS (TB12).

- *Les échanges portent également sur la possibilité d'une évolution du nombre de stations en fonction des besoins. Les participants font référence à la ligne T5, sur laquelle une station ZAC du Chêne a récemment ouvert à la suite du développement du site.*
- *Les participants présents estiment qu'un seul arrêt suffirait à proximité de l'hippodrome et de la crèche Equal, avant la rue du Dauphiné. Son positionnement doit tenir compte de la rue du Dauphiné.*

Alice MÜLLER indique que cela serait possible car cette station serait située à 500 mètres environ de la station Parilly Université Hippodrome. Elle indique également que la largeur est suffisante pour l'intégration d'une station.

- *Les questions de sécurité et d'accessibilité piétonnes et cyclables sont mises en avant par les participants. L'absence d'éclairage sur le parking de l'hippodrome ou dans certaines parties du parc est évoquée comme une source d'insécurité. La limitation des vitesses automobiles et la sécurisation des traversées, notamment pour les usagers du centre équestre et lors d'événements est perçue comme une nécessité.*

Alice MÜLLER insiste sur l'attention portée par SYTRAL Mobilités sur les aménagements piétons et cyclables, l'éclairage, ainsi que de la requalification globale des profils de voirie, avec des alignements d'arbres, quand cela est possible.

- *Les participants présents s'accordent pour dire que la station devrait ainsi être positionnée avant le carrefour avec la Rue du Dauphiné/rue d'Alsace pour faciliter ces usages.*

Point d'arrêt n°3 : Parc de Parilly / Route de Lyon

Au troisième point d'arrêt, la discussion porte sur les espaces bâtis et la sécurisation des cheminements piétons/cyclables.

- *Un participant demande si la démolition d'une maison abandonnée rencontrée lors de la balade pourrait permettre de réaménager le carrefour avec la rue du Dauphiné.*

Alice MÜLLER explique qu'une telle opération n'est pas envisagée dans le cadre du projet T8 car elle n'est pas nécessaire à la réalisation du tracé.

- *Plusieurs participants constatent le manque d'entretien des trottoirs le long du centre-équestre gênant la circulation piétonne, le non-respect des vitesses automobiles (90 km/h au lieu de 50km/h) et l'absence d'éclairage dans le parc. La question des aménagements cyclables a également été abordée.*

Alice MÜLLER souligne la qualité de la piste cyclable existante du parc de Parilly entre la route de Lyon et le poste RTE au nord de l'avenue des Temps Modernes. La présence de cette voie verte dans le parc ne rendrait pas forcément nécessaire la création d'un aménagement cyclable sur cette portion. La question de l'éclairage de cette portion de voie verte pourrait être discutée pour permettre de la sécuriser sous réserve que cela ne nuise pas à la biodiversité. Après observation de creusements de cheminements d'accès dans le parc, il paraît nécessaire d'aménager des entrées vélo/piéton à chaque carrefour. Alice Müller indique que SYTRAL travaillerait ces points avec la Métropole, propriétaire du Parc de Parilly.

Concernant les trottoirs longeant le centre équestre, le réaménagement de façade à façade, pourrait permettre une mise aux normes de la largeur et d'en améliorer le confort.

Les participants ont ensuite échangé sur le positionnement des stations du boulevard de Parilly.

- *Selon les participants, la station proposée au croisement de la route de Lyon est pertinente pour sa correspondance avec le futur TB12 (BHNS) et les bus.*
- *Un seul arrêt suffirait entre l'université et la route de Lyon, plutôt localisé vers le bas de l'hippodrome sur le carrefour avec la rue du Dauphiné.*
- *Ils n'ont pas jugé utile que soit implantée une station plus au sud vers l'avenue des Temps Modernes afin de mieux desservir La Poste. Ils précisent que le secteur est déjà desservi par le BHNS de manière plus directe ou par le futur arrêt du T8 Route de Lyon.*

Point d'arrêt n°4 : Avenue Porte C - Cité Berliet

Le quatrième point d'arrêt a porté sur le positionnement de stations supplémentaires sur l'avenue Pierre Cot et sur les aménagements cycles et piétons

Alice MÜLLER indique que l'aménagement de la rue Pierre Cot prévoirait une voie de circulation automobile dans chaque sens, ainsi que des aménagements pour les cyclistes et les piétons, qui pourraient être mutualisés.

- *Une participante pose la question de la sauvegarde des alignements d'arbres entre l'avenue C et le Pont Berliet.*

Alice MÜLLER indique que la largeur de voie devrait permettre la sauvegarde de cet alignement mais que ce point pourra être confirmé lorsque les études seront terminées au printemps 2026.

- *Les participants indiquent qu'une station au niveau de l'avenue C serait pertinente pour desservir à la fois le quartier de la cité Berliet et les usines RVI.*

- *Les participants estiment qu'un arrêt supplémentaire T8 Pont de Berliet entre la gare de Vénissieux et le croisement avec l'avenue C n'est pas nécessaire car le pont Berliet « coupe ce secteur », et qu'il n'y a que très peu de riverains.*

Ce point d'arrêt a aussi permis d'échanger sur la sécurisation des liaisons piétonnes et le rôle des parkings relais afin de permettre l'intermodalité avec le T8.

- *Les discussions évoquent le besoin d'aménagements piétons sécurisés au niveau du pont de Berliet à cause du manque d'éclairage et de passage piéton sécurisé.*

Alice MÜLLER indique que le Pont Berliet pourrait être réaménagé dans le cadre du projet porté par la SNCF de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay.

Ce projet interviendrait après les aménagements T8. Toutefois, les aménagements T8 prendraient en compte le besoin de sécurisation des traversées piétonnes/cycles en sortie de Pont Berliet sur l'avenue Pierre Cot.

- *Un participant demande si la création d'un parking-relais au croisement de la Route de Lyon serait pertinente pour éviter le stationnement dans la cité Berliet.*

Alice MÜLLER répond que seuls les parkings-relais au contact des stations de métro sont saturés et qu'ils restent moins utilisés ailleurs. L'exemple du parking-relai du T4 à Vénissieux en est un exemple. Par ailleurs, les études sur l'origine des utilisateurs de parkings-relais montrent une forte proportion d'habitants résidant à moins de 2 kilomètres. D'autres solutions de rabattement, notamment en bus, semblent plus adaptées pour offrir une alternative à la voiture sur de petits trajets que la multiplication des parkings-relais.

- *Une participante pointe le danger, pour les piétons et les cyclistes, des voitures stationnées sur les trottoirs de la rue des Combats.*

Alice MÜLLER indique que différentes options d'aménagements de la rue des Combats sont possibles car les terrains le long de la voie de chemin de fer sont la propriété de la Métropole de Lyon. La plateforme tramway pourrait se situer le long de la voie ferrée. Les aménagements pourraient permettre d'empêcher les véhicules de stationner sur les pistes cyclables et les trottoirs. Des places de stationnement pourraient être reconstituées.

Point d'arrêt n°5 : Gare de Vénissieux

Au cinquième point d'arrêt, les débats se sont concentrés sur le terminus prévu à la gare de Vénissieux.

- Une participante demande où se trouvera la station du T8 sur le secteur et si des aménagements sont prévus.

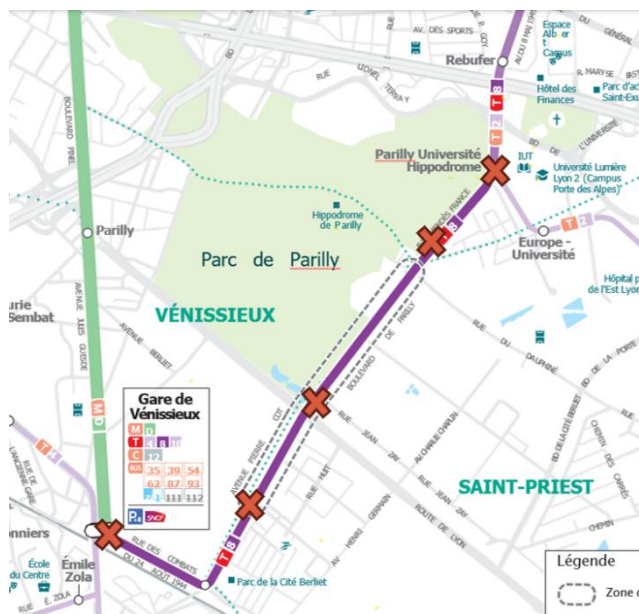
Alice MÜLLER indique que le terminus serait situé avant le parking-relais et le quai de la gare TER de la gare de Vénissieux. Elle explique qu'il n'était pas possible d'assurer une correspondance

directe avec l'arrêt actuel du T4 sur le boulevard Ambroise Croizat, en raison de la future arrivée du T10. Les voies au-dessus de la gare sont déjà saturées par ces deux tramways. Le projet prévoirait de réorganiser l'ensemble de la gare : créer un nouvel espace dédié aux bus, créer un accès arrière au bâtiment de la gare de Vénissieux à la place de la passerelle actuelle pour rejoindre rapidement les stations T4/T10, améliorer la transparence architecturale du bâtiment de la gare de Vénissieux. L'objectif affiché est d'améliorer l'accessibilité et de rendre l'espace moins insécurisant, grâce à une plus grande ouverture.

En résumé

Plusieurs points clés ressortent des temps d'échanges avec les participants, notamment :

- **Une amélioration de la sécurité piétonne et cyclable** : les participants insistent sur la nécessité de sécuriser les carrefours, de développer ou améliorer les aménagements piétons et cyclables, et de renforcer l'éclairage afin d'améliorer le ressenti de sécurité, notamment aux abords de l'université, du parc de Parilly, de l'hippodrome, du centre équestre et de la rue des Combats du 24 août 1944.
- **Une confirmation de l'intérêt pour 5 stations** : les échanges montrent que les participants présents privilégient le scénario suivant :
 - Une station à l'université ;
 - Une station au croisement de la Rue du Dauphiné ;
 - Une station au croisement de la route de Lyon
 - Une station à l'Avenue Porte C – Cité Berliet
 - Une station terminus à la gare de Vénissieux



Une interrogation est soulevée sur la pertinence d'une station sur la rue des Combats du 24 août 1944 au niveau du pont de la Cité Berliet.

- **Réaménagement de la gare de Vénissieux** : le projet de terminus T8 suscite de l'intérêt, concernant notamment le réaménagement du bâtiment de la gare de Vénissieux, pour améliorer les circulations, les connexions aux bus et aux tramways T4/T10, au Métro B et pour améliorer le sentiment de sécurité rue des Combats et autour de la gare de Vénissieux.

Conclusion

Pour conclure la réunion, **Marieke VERBRUGGHE** remercie l'ensemble des participants pour leur présence .

Elle rappelle les prochains événements de concertation prévus à la rentrée en septembre :

- Une balade secteur Nord du Carré de Soie à Bron Terraillon, le **15 septembre de 10h à 12h** ;
- Un forum intermédiaire, à l'hippodrome de Parilly le **16 septembre de 18h30 à 20h30** ;
- Une balade à vélo sur l'ensemble du tracé T8, le **24 septembre de 18h à 20h** ;
- Une balade en gare de Vénissieux, le **25 septembre de 18h à 20h** pour approfondir les questions d'intermodalité et d'accessibilité au pôle d'échange multimodal ;
- Un atelier sur l'accessibilité aux personnes en situation de handicap, le **1^{er} octobre de 10h à 12h** au siège de SYTRAL Mobilités à destination des commissions accessibilité de SYTRAL Mobilités ou d'autres organismes/institutions et des associations ;
- Un Forum final en ligne, pour clôture la concertation préalable, le **jeudi 9 Octobre de 18h30 à 20h30**.

Marieke VERBRUGGHE 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.



Arrêt Parc de Parilly



Arrêt Parilly Université-Hippodrome

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 ou sur destinations2026-sytral.fr.