



Compte-rendu Balade sur l'accessibilité et les correspondances



25/09/2025



18:00 > 19:30



Gare de Vénissieux



20 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 25 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 1h30 et visait à identifier les pistes pour **fluidifier les correspondances** en gare de Vénissieux et mieux prendre en compte les enjeux d'accessibilité (handicap moteur, visuel ou auditif).

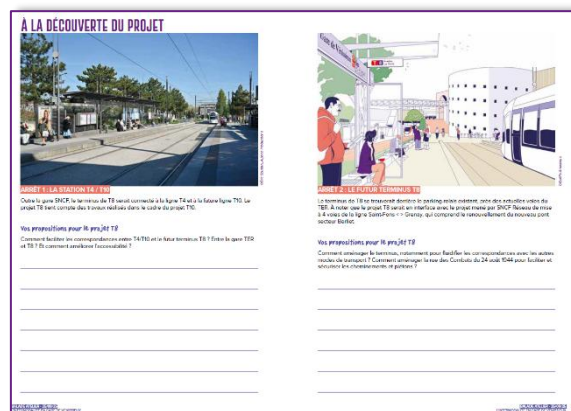
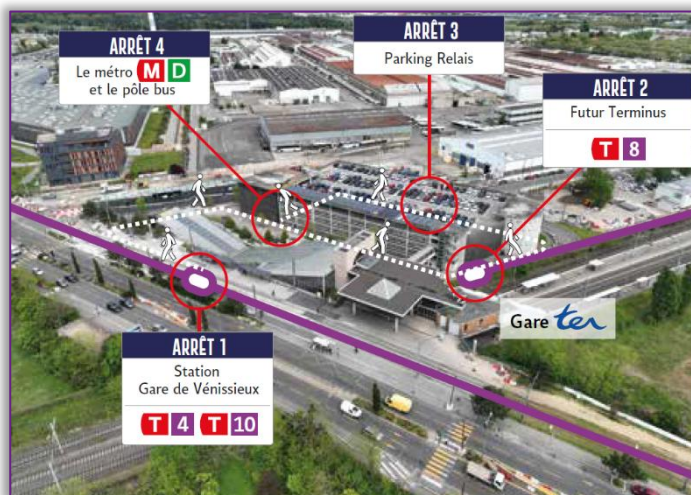
Plusieurs arrêts étaient prévus : la gare TER et l'arrêt de tramway T4 et prochainement T10, le futur terminus T8, le parking-relais et la sortie de métro D avec le pôle bus.

Lors de la balade, les participants sont invités à **formuler des propositions pour améliorer l'accessibilité du site et fluidifier les correspondances** entre les différents modes de transport (parking-relais, T8, bus, vélo)

De façon plus globale, 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.

Carnet de balade



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.

Intervenants et intervenantes :

- **Alice MÜLLER**, cheffe de projet T8 SYTRAL Mobilités ;
- **Marieke BARRAUD**, Cheffe du service participation citoyenne et relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- **Aline MORAND**, chargée de relations riverains, SYTRAL Mobilités ;
- **Éric PLANTIER-ROYON**, Chef de projet Accessibilité, SYTRAL Mobilités ;
- **Célia BEAUMOND**, Coordinatrice des marches exploratoires et enquêtes, SYTRAL Mobilités ;
- **Marion FAYARD**, maîtrise d'œuvre T8, Ingerop bureau d'études en ingénierie Transport et Mobilité ;
- **Marieke VERBRUGGHE et Lucas LEPAGE**, AMO Concertation- Planète Citoyenne.

Profil des participants

La balade s'est déroulée en fin de journée en présence de plusieurs associations du secteur du handicap dont le **CARPA** (Collectif des Associations du Rhône Pour l'Accessibilité), **l'AMI** (Association nationale de défense des malades, invalides et handicapés) et **l'association Valentin Haüy** (services aux personnes malvoyantes).

Parmi les participants présents, on relève des **habitants** de **Saint-Priest** (Cité Berliet), **Vénissieux**, **des ambassadrices des marches exploratoires de SYTRAL Mobilités** et plusieurs opérateurs de transport (**RATP Dev** et **SNCF Réseau**). La **Ville de Vénissieux** était représentée par un chargé de mission T10 du service voirie et **Valérie TALBI**, adjointe en charge des conseils de quartier et présidente du conseil de quartier Centre. Deux personnes à mobilité réduite et une personne aveugle sont présentes parmi les participants.

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

- Des courriels aux associations du handicap, à la Commission accessibilité de SYTRAL Mobilités et de l'université Lyon 2 et aux participants de la concertation T8 ;
- Des courriels aux ambassadrices des marches exploratoires ;
- 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 déroule jusqu'au 10 octobre 2025. 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. **Valérie DEJOUR** 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 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 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 connexions spécifiques. 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 sur les correspondances avec T8, telles que :

- Quels sont vos constats pour l'accessibilité, les correspondances entre le futur terminus T8 et la gare TER ? et pour les tramways T4/T10 ?
- Quels sont vos constats pour l'accessibilité et les correspondances entre le futur terminus T8 et le pôle de bus ? et l'entrée du métro D ? et le parking-relais ?
- Quelles seraient vos préconisations ?



Départ : sortie de la gare TER et station Métro D / Tramway T4

Alice MÜLLER présente les objectifs du projet T8. Si le projet est confirmé, le terminus en gare de Vénissieux serait situé à l'arrière de la gare, côté rue des combats, avant le parking-relais et à côté du quai de la gare TER. Cette localisation permettra de désengorger le boulevard Ambroise Croizat, accueillant les lignes T4 et prochainement T10. Le projet T8 devrait réorganiser l'ensemble de la gare de Vénissieux en déplaçant son centre de gravité vers la rue des Combats du 24 Août 1944.

Un escalier serait construit à l'arrière du bâtiment, au niveau de l'actuelle passerelle entre le parking-relais et la gare actuelle, pour relier rapidement le terminus T8 et les stations T4/T10. Par ailleurs, le réaménagement de la gare de Vénissieux devra tenir compte d'une contrainte importante pour les personnes à mobilité réduite : le dénivelé positif de 6 mètres d'écart entre la plateforme du T4 et le parking-relais/futur terminus T8.

Enfin, les travaux de réaménagement de la gare de Vénissieux viseraient à améliorer l'accessibilité globale du site et à rendre l'espace moins insécurisant. Des travaux sur la structure du bâtiment seraient réalisés et amélioreraient la transparence architecturale du site, en ouvrant davantage le bâtiment sur l'extérieur.

Lors du temps d'échanges, les questions portent sur le nombre d'ascenseurs, la liaison entre le terminus du T8 et la gare ferroviaire, le dénivelé positif entre la plateforme du T4 et le terminus prévisionnel du T8.

- *Valérie TALBI, adjointe en charge des conseils de quartier à la Ville de Vénissieux propose la création d'un ascenseur à la gare ferroviaire, pour rendre celle-ci accessible aux personnes en fauteuil roulant. Il s'agit d'un enjeu d'accessibilité important et partagé par de nombreuses participantes. Une pétition pour la création d'un ascenseur à la gare TER a recueilli plus de 7 000 signatures.*

Alice MÜLLER indique l'accessibilité des quais TER relève de la SNCF donc que SYTRAL Mobilités ne peut pas apporter de réponse dans le cadre des aménagements T8. Elle confirme travailler en interface avec la SNCF, qui a bien le sujet en tête.



- *Un participant souligne la difficulté en fauteuil roulant pour rejoindre la station du T4 depuis l'ascenseur situé en face du parking-relais. Cela implique un long détour. Le participant propose d'aménager un ascenseur pour créer une liaison plus directe.*
- *Plusieurs participants suggèrent de doubler le nombre d'ascenseurs pour prévenir les pannes fréquentes sur le réseau TCL et de répondre à l'augmentation des flux avec l'arrivée de T8. Celles-ci obligent les personnes en fauteuil à des détours longs et contraignants (sortie à une autre station, trajet en sens inverse).*
- *Pour permettre un accès en gare indépendant des ascenseurs, un participant propose de créer des rampes d'accès PMR, avec une pente inférieure ou égale à 6% et des paliers de repos tous les 10 mètres.*
- *Plusieurs participants regrettent que l'ascenseur actuel ne soit pas accessible sans titre de transport TCL ;*
- *Deux participants partagent que l'arrivée du T8 va augmenter les flux et proposent de créer 2 ascenseurs pour anticiper les besoins des personnes à mobilité réduite. Il est suggéré de prévoir une rampe inclinée, pour faire face aux pannes des ascenseurs.*

Alice MÜLLER confirme que l'ascenseur serait aménagé en dehors de la zone de contrôle TCL. Il serait accessible à tous (y compris sans titre TCL) et permettrait d'améliorer l'accessibilité de la gare aux personnes à mobilité réduite. Un escalier serait construit au niveau de l'actuelle passerelle du parking-relai vers la gare de Vénissieux afin de relier le terminus du T8 au boulevard Ambroise Croizat. Elle indique que la création d'une rampe à 4% de pente est compliquée en raison des 6 mètres de dénivelé, mais qu'il serait possible de l'étudier dans les études en 2026 si l'opportunité du projet est confirmée.

- *Un participant indique que l'allongement des quais du tramway du T4 a créé une nouvelle marche qui n'existait pas avant. Cela oblige les personnes en fauteuil à faire un détour. Une autre remarque souligne la présence d'un rebord à la sortie principale de la gare : en cas de création d'un ascenseur à la gare ferroviaire, cette marche rallongerait le trajet des PMR rejoignant les trams T4 et T10 depuis la gare TER.*

Alice MÜLLER indique que le sujet de la marche devant le quai T4 sera transmis à la Direction des Expertises Techniques et du Patrimoine (DETP), en charge des opérations d'allongement de quai.

- *Un participant indique à l'écrit que les quais du T4 sont courts et étroits pour les flux actuels. Cela rend les déplacements difficiles aux heures de pointe. L'accès à la gare depuis le parking-relais reste à améliorer.*
- *Un participant demande si une synthèse vocale (borne d'information voyageur) est prévue à l'arrêt du T4 pour les personnes aveugles.*

Éric PLANTIER-ROYON répond que ce type d'aménagement est mis en place aux stations de correspondance regroupant à minima deux lignes de transport. Il confirme qu'une synthèse vocale sera mise en place en gare de Vénissieux au niveau de l'arrêt du T4, avec l'arrivée prochaine du T10.

Enfin, la question de la saturation du T4 est évoquée par une participante.

- Valérie TALBI, adjointe aux conseils de quartier de la Ville de Vénissieux évoque la saturation du tramway T4 le matin du fait d'une fréquence insuffisante (1 tram toutes les 8 minutes) au vu du nombre de lycéens et collégiens. Elle souligne une fréquence du T1 près de 3 fois supérieure à celle du T4). Elle estime que le tramway T4 n'est pas perçu comme fiable en raison d'un trafic perçu comme irrégulier et avec des retards. Elle souhaiterait que les conducteurs du tram fassent un rappel oral au niveau du Carrefour de Vénissieux pour interdire les usagers TCL de monter avec les chariots de l'enseigne.

Point d'arrêt 2 : terminus prévisionnel du T8

Alice MÜLLER partage le constat d'un pôle bus saturé aujourd'hui. Il serait étendu à l'est de la gare vers la rue des Combats. En raison du dénivelé positif (6 mètres d'écart) entre le boulevard Ambroise Croizat et la rue des Combats, l'objectif sera de créer des connexions accessibles. Enfin, un travail sur la signalétique permettrait d'orienter les flux entre le terminus T8 et le T4/T10 boulevard Ambroise Croizat, si le projet est confirmé.

Alice MÜLLER ajoute que la passerelle reliant le premier étage du parking-relais et la gare est aujourd'hui souvent fermée. La disparition de cette passerelle permettrait d'ouvrir les perspectives entre le terminus T8 et la gare, d'améliorer la visibilité à l'arrière de la gare et rendre celle-ci plus accueillante pour les cyclistes et piétons.

Au terminus du T8, les échanges ont porté notamment sur la correspondance possible entre le T8 et la gare SNCF.

- Un participant souligne que la passerelle du parking-relais permet aujourd'hui un accès direct au T4, utile pour les automobilistes PMR, qui peuvent ainsi éviter les escaliers. Valérie TALBI, adjointe aux conseils de quartier de la Ville de Vénissieux indique qu'elle n'est ouverte qu'à certaines heures de la journée pour éviter les squats.

Alice MÜLLER répond que la passerelle est aujourd'hui très peu utilisée et constitue un obstacle pour améliorer l'ouverture de la gare et la transparence du site, utiles pour renforcer le sentiment de sécurité à la sortie du terminus T8.



Illustration présentée à titre indicatif. L'insertion du T8 et l'aménagement de l'espace public sur ce secteur pourront différer des principes illustrés ici.

- *Un participant confirme également, par écrit, le besoin d'améliorer la visibilité du site du pôle d'échange multimodal.*
- *Un participant demande si une correspondance serait prévue entre le terminus de T8 et la gare ferroviaire. Valérie TALBI, adjointe aux conseils de quartier de la Ville de Vénissieux souhaite que cette liaison soit créée avant la fin du projet de mise à 4 voies de la SNCF car la fin des travaux étant prévue pour 2035. Le T8 serait mis en service en 2030.*

Alice MÜLLER indique que SYTRAL Mobilités n'a pas la compétence sur les installations et aménagements ferroviaires. Elle précise que SYTRAL Mobilités est en contact avec la SNCF pour travailler les interfaces.

- *Un participant indique la nécessité de limiter les trottinettes sur le parvis, jugées dangereuses pour les piétons.*



Terminus prévisionnel du T8

D'autres remarques sont ensuite formulées sur l'amélioration des déplacements à pied et l'accessibilité PMR au parking-relais :

- *Plusieurs participants insistent sur l'importance de réduire au maximum les distances des correspondances pour les personnes âgées ou malvoyantes ;*
- *D'autres évoquent les stationnements sauvages sur la piste cyclable rue des Combats du 24 Août 1944 et proposent de séparer les usages (piétons, vélos, voitures).*

Alice MÜLLER répond qu'une séparation des pistes cyclables serait prévue afin d'éviter les stationnements sauvages. Différentes options d'aménagements sont possibles pour la rue des Combats, car les terrains le long de la voie ferrée appartiennent à la Métropole de Lyon. Les futurs aménagements pourraient permettre d'améliorer la qualité des espaces publics. Des places de stationnement pourraient aussi être reconstituées.

- *À l'écrit et à l'oral, la saturation du parking-relais suscite de nombreux commentaires. Valérie TALBI, adjointe aux conseils de quartier de la Ville de Vénissieux, propose de créer de nouvelles places de stationnement. Le parking-relais n'a pas été dimensionné, selon elle,*

pour accueillir les nouveaux flux liés au tramway, au métro et aux bus. Elle ajoute que les habitants de Feyzin, Corbas, Saint-Symphorien-d'Ozon qui n'ont pas de bus à proximité, viennent en voiture et paient des places de parking qu'ils ne peuvent pas utiliser. Elle propose la création d'un parking-relais à l'entrée sud de Vénissieux.

Alice MÜLLER répond que les parking-relais proches de lignes de métro sont structurellement saturés, quelle que soit leur taille et attirent des automobilistes souhaitant rejoindre le centre de Lyon en métro. Ceux non reliés à une station de métro (hors parkings T3) ne sont pas pleins comme à l'hôpital de Feyzin par exemple. L'agrandissement des parking-relais n'est pas jugé pertinent pour gérer les problèmes de stationnement : il attirerait davantage de voitures sans résoudre le problème de saturation. Par ailleurs, les études sur l'origine des utilisateurs de parking-relais montrent une forte proportion d'habitants résidant à moins de 2 kilomètres. La majorité s'y gare pour rejoindre le métro et le centre-ville de Lyon. Pour offrir une alternative à la voiture sur ces trajets courts et désengorger le parking-relais, SYTRAL Mobilités souhaite plutôt créer des solutions de rabattement en bus et à vélo.

Point d'arrêt 3 : à l'intérieur du parking-relais

Au rez-de-chaussée du parking-relais, se trouve un parking-vélo sécurisé, accessible via une carte TCL.

Les échanges ont évoqué les places de stationnement PMR, le stationnement vélo et la signalisation :

- *Un participant propose de localiser les places de stationnement PMR à proximité des sorties pour limiter les correspondances ;*
- *Un autre participant ajoute que l'espace réservé aux automobilistes PMR n'est pas suffisamment large, lorsque la place de stationnement est située entre 2 poteaux en béton. Cette configuration réduit les marges de manœuvre pour la sortie du véhicule des usagers utilisant des fauteuils roulants ou des aides techniques ;*
- *La sécurité du parking-vélos est saluée par un participant, même si cet équipement est jugé peu attrayant. La présence du gardien renforce cette sécurité ;*
- *Un participant partage le fait qu'il n'existe pas d'accès vélo et que le cycliste doit passer par la porte pour piétons ou la barrière automobile.*

Alice MÜLLER annonce qu'un parking-vélos supplémentaire et plus accessible serait aménagé en parallèle des cheminements cyclables, si le projet de T8 est confirmé.

- *À l'écrit, un participant souligne un manque de signalétique à l'étage pour se repérer dans le parking-relais. Il propose de multiplier les panneaux de signalétique à l'intérieur du parking-relais.*
- *Un autre propose de créer davantage d'ouvertures vers l'extérieur.*

Parc relais vélo de la Gare de Vénissieux



Terminus : sortie métro D et pôle bus

Au terminus de la balade, les échanges portent sur l'amélioration de l'accessibilité avec les ascenseurs et les besoins de signalétique :

- *Un participant à l'écrit indique qu'il est nécessaire de repenser le parvis pour améliorer les correspondances et fluidifier les flux.*
- *Un participant met en avant le besoin d'une signalétique indiquant mieux les correspondances (T4, T10, métro D, lignes de bus) mais aussi les toilettes et les ascenseurs. Une attention doit être portée sur les couleurs, les types et les tailles de police.*
- *D'autres proposent de réduire à 200m maximum les trajets des correspondances. Les correspondances sont fatigantes pour les personnes à mobilité réduite.*
- *Un participant propose d'aménager des bornes de guidage.*
- *D'autres demandent que SYTRAL Mobilités prévoit la pose de revêtement non glissant en cas de pluie.*
- *Un participant souhaite la création d'assises à différentes hauteurs pour rendre l'espace convivial et accessible pour les enfants et les adultes. Un autre souligne notamment l'absence de bancs en face du pôle de bus et à la sortie du métro D. Mais une participante fait remarquer que les assises sont souvent retirées en raison des phénomènes de squat.*

Les participants ont ensuite formulé plusieurs propositions pour améliorer le sentiment de sécurité dans le pôle d'échange multimodal, notamment :

- *aménager un éclairage en hauteur (mais non éblouissant) pour améliorer la sécurité la nuit. Un participant partage un sentiment d'insécurité le soir en gare de Vénissieux et dit se déplacer en voiture pour cette raison ;*
- *mobiliser des agents de médiation pour renforcer la sécurité du tramway et de la gare le soir ;*

Alice MÜLLER confirme que l'ensemble des points sont pris en note par SYTRAL Mobilités. Si l'opportunité du projet est confirmée, les études de conception débiteront en 2026, parallèlement la

seconde phase de concertation continue. La concertation permettra alors d'approfondir les aspects techniques du projet liés à l'éclairage, aux assises, aux types de revêtement, aux bordures des voiries, etc.

A l'issue des échanges, une dernière question est posée sur la prise en compte de la concertation pour le projet T8.

- *Une participante souhaite savoir si les avis des concertations seront pris en considération dans le tracé.*

Marieke BARRAUD souligne que l'ensemble des avis et contributions recueillis lors de cette concertation viendront enrichir le projet de T8. Elle illustre son propos en citant l'exemple de la concertation sur le bus BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), où les échanges avec les parties prenantes ont conduit à ajuster une partie du tracé près de la station métro D Garibaldi. Grâce à ces retours, le projet initial a été modifié pour intégrer un détour par rapport au tracé prévu initialement, démontrant ainsi l'impact concret de la participation citoyenne et technique sur les décisions finales.

Les propositions de la concertation seront d'abord étudiées, avant de faire l'objet d'un arbitrage par SYTRAL Mobilités. **Marieke BARRAUD** ajoute que les attentes et demandes des citoyens s'avèrent parfois contradictoires. Chaque décision nécessite une analyse approfondie tenant compte de multiples paramètres et contraintes techniques (faisabilité, cohérence globale du projet, etc.). SYTRAL Mobilités s'engage à répondre aux demandes formulées par les participants dans le cadre de la concertation préalable.

En résumé

Plusieurs points clés ressortent pour améliorer l'accessibilité du projet, notamment :

- **Reconfigurer le bâtiment de la gare de Vénissieux** pour fluidifier les correspondances avec les tramway T4, T10 et la ligne TER et pour le rendre plus sécurisant.
- **doubler le nombre d'ascenseur** pour prévenir les pannes et aménager des rampes d'accès PMR, avec une pente inférieure ou égale à 6% et des paliers de repos tous les 10 mètres ;
- **réduire à 200m maximum les distances des correspondances** pour les personnes à mobilité réduite ;
- **aménager des bornes de guidage** et travailler sur la **signalétique** pour améliorer l'orientation voyageurs. Une attention doit être portée sur les couleurs, les types et les tailles de police ;
- **prévoir la pose de revêtement non glissant** pour éviter que les fauteuils roulants glissent en cas de pluie ;
- **travailler l'éclairage nocturne** pour sécuriser la gare et mobiliser des agents de médiation pour améliorer la sécurité du tramway et de la gare, notamment le soir ;

- **implanter des places de stationnement PMR à proximité des sorties** du parking-relais et élargir leur largeur ;
- **créer des assises** à différentes hauteurs pour rendre l'espace public plus convivial et accessible à tous.

Conclusion

Pour conclure la réunion, **Alice MÜLLER** présente le calendrier prévisionnel du projet. Si l'opportunité du projet est confirmée, les études de conception débuteront en 2026. Les travaux de déviation de réseaux interviendront ensuite dès 2027, avant la réalisation des travaux d'infrastructure dès 2028. La mise en service prévisionnelle est prévue pour 2030.

Marieke VERBRUGGHE remercie l'ensemble des participants pour leur présence. Elle les invite 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 rappelle aux participants la date du forum final en ligne, le **jeudi 9 octobre 2025 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.



Sortie gare TER



Sortie Métro D

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 la [plateforme participative T8](#)