

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Projet de création d'une
nouvelle ligne de tramway
T8 entre Vaulx-en-Velin La
Soie et la gare de
Vénissieux

Concertation préalable
du 23 juin 2025 au samedi 19 Juillet puis du lundi
25 Août au vendredi 10 octobre 2025

Jean-Luc CAMPAGNE et Valérie DEJOUR

Date de remise du rapport, le 12 novembre 2025



commission
nationale du
débat public



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation préalable	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable	5
Introduction	7
Le projet, objet de la concertation.....	7
La saisine de la CNDP	11
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	12
Le travail préparatoire des garant.e.s	13
Les résultats de l'étude de contexte.....	13
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	14
Avis sur le déroulement de la concertation	17
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	17
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	19
Synthèse des arguments exprimés	24
Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation.....	24
Évolution du projet résultant de la concertation.....	38
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet	39
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	39
Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	40
Liste des annexes.....	43

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 12 novembre 2025 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://destinations2026-sytral.fr/processes/tramwayt8>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet – SYTRAL Mobilités – publiera de son côté sous deux mois leur réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par leurs soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation préalable

Le projet d'une nouvelle ligne de tramway T8 est porté et décidé par SYTRAL Mobilités. Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) SYTRAL Mobilités est devenu le 1er janvier 2022 un établissement public local en lieu et place du syndicat mixte.

L'objectif du T8 est de renforcer le maillage périphérique du réseau de transports collectifs, en interconnectant les territoires de première couronne. Le projet vient ainsi compléter les lignes T9 et T10 pour constituer un axe structurant de rocade dans l'Est lyonnais tout en le connectant aux lignes radiales permettant de rejoindre le centre. Comme exprimé par les participant.e.s de la concertation, le projet T8 est « **le premier projet de banlieue à banlieue** ». 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. Sa mise en service serait prévue pour 2030. Le coût du projet est estimé à 250 M€, incluant l'acquisition de matériel roulant et un montant d'aléa de 30 M€.

La concertation s'est déroulée selon les modalités validées en amont par la CNDP, à savoir du lundi 23 juin au samedi 19 juillet puis du lundi 25 août au vendredi 10 octobre 2025, après un temps de pause estivale.

Les modalités de concertation ont permis une diversité de rencontres, sur la forme et le long du tracé, facilitant le « aller-vers » les publics : **stands mobiles, réunions publiques, ateliers, balades urbaines, y compris à vélo, forum** dont un en visio (forum final). **Plus de 25 rencontres/événements ont rythmé cette concertation**. Les informations mises à la disposition de tout public ont été claires, accessibles et complètes. Il y a eu une logique de progression du processus de concertation avec l'organisation d'un forum intermédiaire pour « donner à voir » l'avancée des échanges et des réflexions, apporter des réponses aux questions posées, partager les premiers enseignements de la concertation, puis un forum final pour clôturer la concertation. La logique adoptée par SYTRAL Mobilités a été d'impulser une dynamique de proximité, une présence sur des lieux de passage, tout en cherchant aussi à mobiliser des acteurs plus spécifiques comme les acteurs industriels, économiques, commerçants, professions libérales et personnes à mobilité réduite. Le suivi de proximité permis par la « chargée de relations riverains » de SYTRAL Mobilités contribue à cette dynamique. A noter également au côté de l'équipe en charge de la concertation, l'implication des référents techniques du projet lors des rencontres publiques, ce qui a favorisé la précision des réponses apportées aux questionnements du public.

La concertation souligne un accueil globalement favorable pour ce projet T8, qui créerait une liaison directe Nord-Sud en renforçant les liens entre communes périphériques, dans **un principe de rocade des tramways T9, T8, T10**. Les besoins d'amélioration des moyens et conditions de transport en commun sont jugés importants sur le territoire, d'autant plus qu'ils sont au croisement d'enjeux socio-économiques : desserte de quartiers prioritaires de la politique de la ville, avec des quartiers parfois enclavés (quartier des Brosses), desserte de zones économiques (comme le secteur de la Porte des Alpes), mobilité des travailleurs pendulaires (comme ceux qui arrivent via la gare de Vénissieux). Un des principaux questionnements porte sur le **tracé dans sa partie sud** : certain.e.s participant.e.s saluent l'opportunité d'une liaison directe suivant le boulevard de Parilly, tandis que d'autres ont regretté qu'il ne passe pas davantage à l'Est pour mieux desservir les secteurs plus denses en population et en emplois de Saint-Priest. Des participant.e.s ont également interrogé le choix de faire 3 lignes distinctes (T9/T8/T10) obligeant des ruptures de charge. Des **propositions** ont aussi été faites pour prolonger les lignes T9 ou T10, plutôt que de créer une ligne T8 indépendante. Certain.e.s participant.e.s ont pu également interroger le **périmètre de la concertation** en regrettant l'absence d'une approche plus large et territoriale du système des mobilités dans le grand Est Lyonnais. Plusieurs remarques ou questions ont concerné le **devenir de l'Est Lyonnais** qui est et reste un territoire à forts enjeux, tant dans son développement démographique, économique et de mobilités. Des demandes de précisions concernent notamment l'articulation et les connexions entre le prolongement du Bus à haut Niveau de Service (TB12), le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu (porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes), les quartiers urbains en développement ou certaines zones d'activités plus à l'Est...

Les **deux pôles d'échanges multimodaux**, Vaulx-en-Velin Carré de la Soie et la gare de Vénissieux sont deux sujets majeurs : quel projet de restructuration pour la gare de Vénissieux, avec un enjeu primordial d'accessibilité, et de prise en compte des évolutions de flux et de connexions ; comment absorber les évolutions également sur le PEM Carré de la Soie, dans un quartier toujours en requalification, dense, où les activités économiques, industrielles coexistent encore avec l'habitat.

Les aménagements de ces deux pôles soulignent une demande récurrente des acteurs et des habitants pour une **cohérence** entre les politiques urbaines, projets de requalification, opérations d'urbanisme et le projet T8.

Les échanges sur **l'insertion** du T8 ont permis à la fois d'entendre les interrogations à propos des changements à venir, notamment autour des plans de circulation, de la réduction ou non des places de stationnement, de l'accès aux commerces, des cheminements piétons et vélos et de commencer à apporter des propositions concrètes comme le positionnement ou repositionnement de stations. Le sujet des arbres, de leur conservation ou pas, a aussi particulièrement mobilisé les habitants, tout comme les questions du changement climatique. Ces sujets ont été davantage développés lors des débats sur les aménagements à venir, en termes de **transformation urbaine des espaces publics**. C'est un sujet sensible pour les habitants et les communes de ces quartiers, qui voit ainsi dans le projet T8 l'opportunité de désengorger certains secteurs, d'apaiser certains quartiers, de s'ouvrir vers les autres communes en renforçant les liens de banlieue à banlieue. Ainsi des attentes concrètes ont été formulées par les participant.e.s.

Un autre sujet important pour les participant.e.s à la concertation concerne **la cohabitation des usages de mobilités**, avec des questions notamment de sécurisation des voies cyclables, piétonnes avec également la question de l'interférence avec la circulation automobile.

La perspective des **travaux** est pour tous les usagers, les commerces et entreprises un sujet sensible et de nombreuses préoccupations ont été exprimées : à la fois sur les impacts et nuisances au quotidien et sur le maintien des commerces et activités économiques. Une demande de meilleure **anticipation** et coordination des travaux a été régulièrement formulée.

La concertation sur le projet T8 a permis également d'aborder sous différents angles la question de **l'accessibilité** sur l'ensemble du tracé avec un focus particulier au niveau des deux pôles d'échanges multimodaux. Depuis février 2025 une commission Accessibilité a été créée à SYTRAL Mobilités, qui

traduit la volonté du maître d'ouvrage (même si la loi l'y oblige) à mieux écouter et prendre en compte les besoins des personnes en situation d'handicap et à mobilité réduite.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d'ouvrage afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Communiquer au plus tôt les résultats des études de stationnement et de circulation sur le périmètre du projet de ligne T8
2. Rendre plus lisible la façon dont s'articule la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) TB12 et la ligne de tramway T8 pour répondre aux différents enjeux de mobilités sur le territoire concerné, en lien avec l'évolution des mobilités et la mise en cohérence des différents projets
3. Montrer les liens entre prospective, développement urbain et économique actuel et à venir et projets d'infrastructures, en étant plus clair et précis sur les impacts fonciers qui en découlent notamment pour le devenir du développement économique et industriel du secteur Vaulx-en-Velin Carré de Soie.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Organiser un évènement public afin de présenter les enseignements tirés de la concertation préalable, les suites qui seront données aux propositions et besoins formulés par le public
2. Mettre en discussion les variantes possibles et associer autant que possible le public aux hypothèses des études de circulation et de stationnement
3. Prévoir un(des) atelier(s) de concertation continue sur l'insertion du projet dans l'espace public de façade à façade, notamment pour travailler l'insertion des voies cyclables et des cheminements piétons (besoin de voies efficaces et sécurisées), l'accessibilité, la végétalisation et plus largement la prise en compte des besoins des riverains
4. Capitaliser et valoriser l'expérience et les enseignements des concertations passées sur les questions de l'accessibilité
5. Intégrer les besoins des usagers dont les personnes à mobilité réduite et en situation d'handicap, pour travailler les articulations et la cohérence globale du réaménagement de la gare de Vénissieux et son pôle multimodal dans le cadre d'une réflexion globale entre SNCF Gares et Connexions et SYTRAL Mobilités
6. Travailler l'accessibilité du terminus à Vaulx-en-Velin La Soie en concertation continue pour intégrer les besoins des usagers et notamment ceux des personnes à mobilité réduite et en situation d'handicap

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

7. Approfondir les besoins des usagers pour définir un maillage de proximité via le réseau de bus et apporter dès que possible les éléments permettant de travailler en concertation la restructuration et la réorganisation de ce réseau
8. S'appuyer sur le dispositif des « chargés de relation riverain » pour bien prendre en compte les besoins et poursuivre les échanges avec les acteurs socio-économiques (commerçants, professions libérales de santé, ...) y compris pour la phase de travaux
9. Dans le cadre de la concertation continue travailler l'insertion du tramway, en lien avec les projets de réaménagement des espaces publics (comme sur la place Jean Moulin), pour intégrer les attentes et besoins spécifiques liés à la végétalisation, à l'ombrage, au mobilier urbain (bancs, ...)
10. Reprendre les propositions et argumentaires issus de la concertation préalable et affiner les choix d'implantation des stations dans le cadre de la concertation continue
11. Anticiper les phases chantiers, mieux communiquer en amont sur les travaux et contraintes à venir tout en continuant le dialogue avec les différents acteurs et en s'appuyant aussi sur l'expérience du SYTRAL Mobilités dans ses chantiers précédents

Introduction

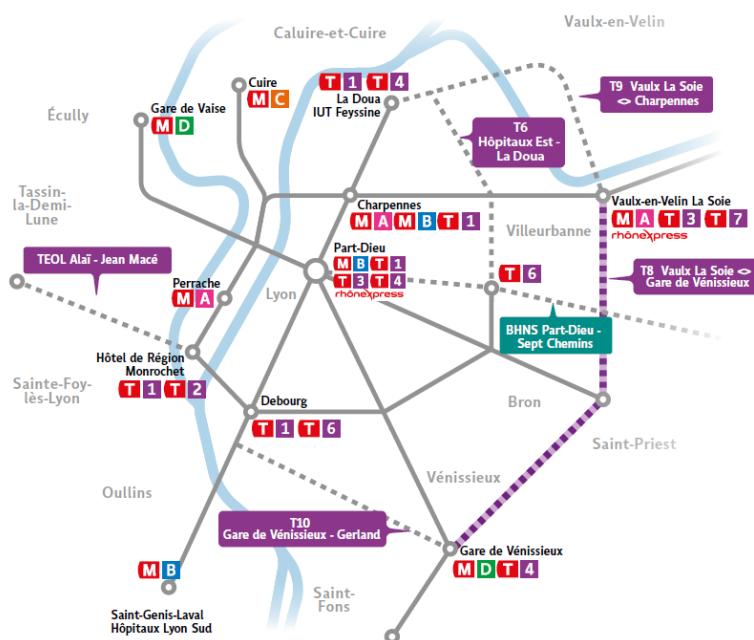
Le projet, objet de la concertation

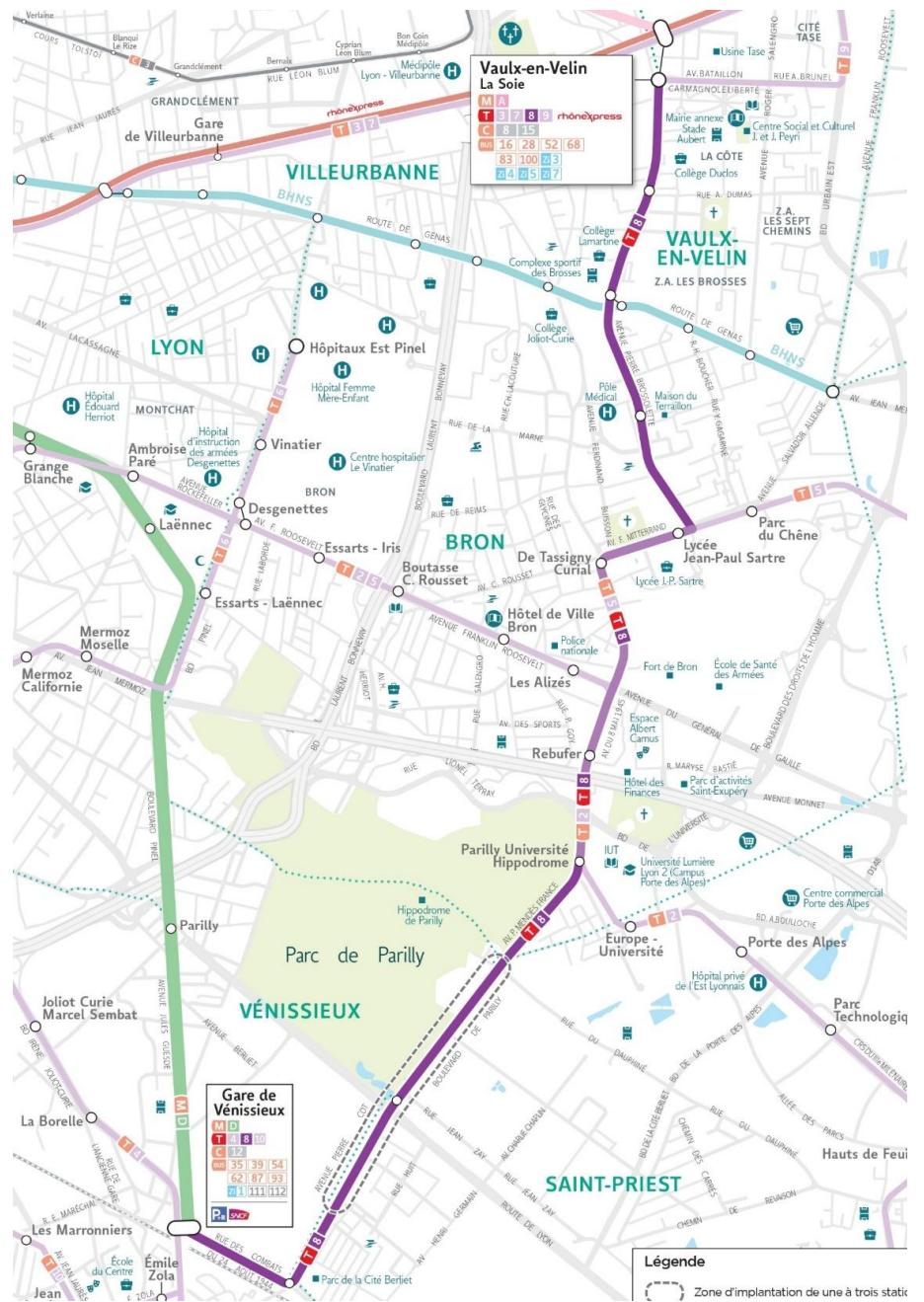
- Un projet porté et décidé par SYTRAL Mobilités

Le projet de tramway T8 est porté et décidé par SYTRAL Mobilités. Dans le cadre de la mise en œuvre de la loi LOM (Loi d'orientation des mobilités), SYTRAL Mobilités est devenu le 1er janvier 2022 un établissement public local en lieu et place du syndicat mixte. SYTRAL Mobilités conserve sa mission initiale d'autorité organisatrice des transports publics et porte désormais de nouvelles missions de coordination, d'information multimodale et de planification de l'ensemble des mobilités à l'échelle d'un bassin de mobilité élargi qui compte 262 communes et plus de 1.9 million d'habitants. SYTRAL Mobilités développe, finance et pilote tous les réseaux urbains et interurbains sur ce nouveau territoire.

Pour orienter la mise en œuvre du projet SYTRAL Mobilité s'appuie sur un Comité de pilotage avec les villes concernées, à savoir Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest et Vénissieux, ainsi que la Métropole du Grand Lyon.

Carte du projet et plan de situation (source : SYTRAL Mobilités)





- Objectifs du projet selon le porteur de projet

SYTRAL Mobilités a déployé en 2021 un grand plan d'investissement prévoyant la création de nouvelles lignes fortes de transports en commun, pour proposer aux habitants des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle et répondre à l'urgence climatique.

Selon les termes du dossier de concertation, le projet de future ligne de tramway T8 s'inscrit dans la continuité de ces projets, tout en répondant à des besoins spécifiques, déclinés par le maître d'ouvrage à travers les objectifs suivants :

- Desservir des quartiers concernés par des projets de renouvellement urbain, où le développement des transports en communs permet d'accélérer les efforts déjà déployés en faveur de la cohésion des territoires ;
- Faciliter les déplacements des usagers entre le campus de la Porte des Alpes, les lignes de métro A et D et les autres campus de la métropole ;

- Accompagner le projet urbain de la Grande Porte des Alpes, porté par la métropole de Lyon ;
- Offrir aux usagers du TER (Gare de Vénissieux) de nouvelles destinations vers l'Est de la métropole de Lyon ;
- Répondre au besoin des ménages d'une mobilité moins onéreuse ;
- Faciliter les déplacements entre communes périphériques, sans avoir à rejoindre le centre de Lyon ;
- Offrir une desserte structurante aux salariés des grandes zones d'activités de l'Est de la métropole de Lyon.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le tramway T8 serait une ligne de rocade. Elle ne relierait donc pas le centre de la Métropole lyonnaise à sa périphérie mais, sur son trajet de plus de 8 km, plusieurs villes de l'Est de la Métropole lyonnaise : Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest et Vénissieux. La ligne offrirait par ailleurs la possibilité de connections nombreuses à plusieurs lignes fortes de l'agglomération lyonnaise.

Cette nouvelle ligne de tramway pourrait relier Vaulx-en-Velin La Soie à la gare de Vénissieux en 22 minutes, via Bron Terraillon, le campus de la Porte des Alpes et le parc de Parilly. Elle serait connectée à : 2 lignes de métro, 7 lignes de tramway, le Rhônexpress, la gare TER de Vénissieux ainsi qu'au bus à haut niveau de service TB12 de Part Dieu à Parilly, en passant par Sept Chemins. Ce projet de tramway entend ainsi apporter aux habitants des secteurs traversés une solution de déplacement rapide et connectée au réseau de transports. D'après les premières modélisations, la ligne T8 augmenterait la fréquentation des lignes plus à l'Est, telles que le T3, grâce aux nouvelles possibilités de trajets qu'elle offrirait.

Sa mise en service prévisionnelle est prévue pour 2030 si le projet est confirmé.



- **Coût**

L'estimation du coût du projet est de 250 M€, incluant l'acquisition de matériel roulant et un montant d'aléa de 30 M€.

- **Contexte du projet**

Depuis 1997, le corridor de la ligne T8 fait partie des grands axes identifiés pour accompagner le développement du territoire de l'Est de la métropole de Lyon. Prescrit par les documents de planification fixant les grandes orientations d'aménagement, il est en particulier préconisé dans le Document d'orientations et d'objectifs du SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) qui préconise de « mettre en œuvre la ligne de tramway T8 en rocade pour relier les pôles d'échanges de Vaulx-en-Velin La Soie et de la gare de Vénissieux et desservir les communes de Bron, Saint-Priest et Vénissieux ». Par ailleurs, le Plan de Mobilité des territoires lyonnais, arrêté en novembre

2024 identifie cette nouvelle ligne T8 en la mettant en cohérence avec une stratégie de développement et de complémentarité des offres de mobilités à horizon 2040.

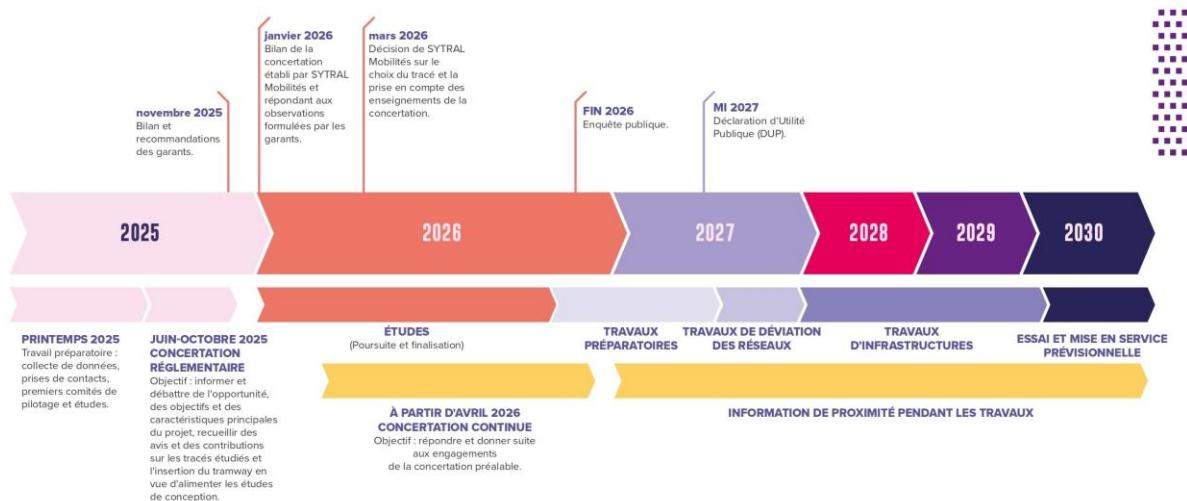
Dans ce cadre global, de nombreux projets ou travaux sont d'ores et déjà engagés à l'échelle de la Métropole lyonnaise, plus particulièrement à l'Est de son territoire. Ainsi, la ligne de tramway T6 Nord, dont la mise en service est prévue prochainement ou les lignes T9 et T10, dont la mise en service est envisagée en fin d'année 2026. C'est d'ailleurs l'une des volontés du maître d'ouvrage que de constituer à travers la ligne T8, l'un des maillons de la rocade Est des lignes fortes de transport en commun entre les lignes T9 et T10. A noter aussi, l'aménagement en cours de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Part-Dieu et Sept Chemin (Bron) dont la mise en service est prévue en début d'année 2026, et dont le prolongement est envisagé pour desservir notamment des secteurs économiques situés à l'Est de la ligne T8.

La ligne T8 est présentée comme une ligne forte de transport en commun, mais pas seulement. Elle s'inscrit aussi pour SYTRAL Mobilités dans un projet plus large de développement et de mutation du territoire, avec une perspective de transformation de la ville, de valorisation des transports en commun et de limitation de l'étalement urbain. Le Plan Local d'Urbanisme et de l'Habitat (PLU-H) met ainsi l'accent sur la poursuite du développement du grand projet urbain du Carré de Soie et son accroche avec les quartiers des Brosses. Le secteur Chenier, à proximité de la route de Genas, est également concerné par un objectif de renouvellement urbain. A Bron, le PLU-H prévoit le renouvellement du quartier de Terraillon, par la poursuite de son désenclavement, le renouveau de l'habitat et une amélioration paysagère, notamment autour de la place Jean Moulin ; ainsi, si la décision est prise de poursuivre le projet T8, le réaménagement de cette place se ferait aussi dans la perspective de l'insertion de cette ligne.

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**

Suite à la concertation préalable, après la publication du bilan des garant.e.s de la concertation préalable, le maître d'ouvrage a deux mois pour faire part de sa décision de poursuivre ou non le projet. Il devra indiquer les enseignements qu'il tire de la concertation en réponse au bilan des garant.e.s.

S'il prend la décision de poursuivre le projet, une phase de concertation continue sera envisagée à partir d'avril 2026, concomitamment à la mise en œuvre d'études techniques qui devront préciser la conception du projet. Les travaux préparatoires débuteraient alors fin 2026 - début 2027, les travaux d'infrastructure se dérouleraient en 2028 et 2029 pour une mise en service envisagée en 2030.



La décision sur la poursuite du projet sera pris par le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités. Celui-ci, présidé par le Président de la Métropole, est composé de 38 élus. Le Bureau exécutif compte 20 membres : le Président, les 8 Vice-Présidents et une représentation de chacun des 12 territoires membres.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

La saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) concernant le projet de tramway T8 est intervenue le 15 novembre 2024, afin qu'elle se prononce sur les modalités de participation du public au processus de décision.

Le projet soumis à la concertation préalable résultait alors de plusieurs études visant à en préciser les contours :

- En 2021 : le diagnostic (état des lieux et propositions de secteurs à desservir) ;
- En 2023 : l'étude d'opportunité (analyse du mode de transport adapté et hypothèses de tracés) ;
- En 2024 : l'étude de faisabilité : choix entre mode tramway et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), comparaison des options de tracé restantes, étude de la position des stations en fonction des besoins de desserte et des projets urbains connexes.

En 2025, et parallèlement à la concertation préalable, l'étude préliminaire a été engagée. Elle analyse dans le détail chaque thématique du projet et ses impacts (insertion urbaine, fréquentation, circulation, stationnement, ouvrages, électricité, gestion des eaux pluviales, ...).

A noter enfin que le projet soumis à la concertation préalable ne comportait qu'une seule option de tracé, le dossier de concertation mettant l'accent sur les attendus particuliers du maître d'ouvrage selon les secteurs traversés :

- Secteur Vaulx-en-Velin La Soie / Poudrette : aménagement et réorganisation des espaces publics, aménagement urbain de la rue de la Poudrette (partage de l'espace public, amélioration du cadre de vie, cheminements piétons et cycles, ...);
- Secteur route de Genas, Teraillon, lycée Jean-Paul Sartre : aménagement urbain, notamment en interface avec le projet d'aménagement de la place Jean Moulin ;
- Secteur Parc de Parilly : nombre et emplacement des stations de tramway, aménagements dédiés aux modes actifs, complémentarité des aménagements liés au T8 avec les projets du Parc de Parilly (voies vertes, entrées du parc, ...);
- Secteur Berliet / Gare de Vénissieux : fonctionnement à venir du parking-relais, gestion des correspondances et articulation entre modes de déplacements, aménagements dédiés aux cheminements des piétons et des cycles.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 04 décembre 2024, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L 121-8 du code de l'environnement et a désigné Jean-Luc Campagne et Lucie Maillard comme garant.e.s de la concertation, considérant que le projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs. Valérie Dejour a été désignée garante le 7 mai 2025 en remplacement de Lucie Maillard.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, dans le cadre de la concertation préalable, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentifs aux points suivants :

- La prise en compte des besoins liés au projet ;
- La présentation d'alternatives au projet ;
- La mise en perspective de la stratégie globale de développement des transports en commun par SYTRAL Mobilités à l'Est de la métropole, notamment son intégration au sein du développement du corridor « ligne A8 » ;
- L'explicitation des plans de circulation et de stationnement, de l'insertion du tramway dans certaines rues, ...
- La mobilisation de certains publics avec des efforts dédiés pour inclure les habitantes et les habitants habituellement peu associé.e.s aux prises de décision ;
- La prise en compte des acteurs les plus éloignés des travaux et le personnel des pôles d'activités qui ne sont pas encore connectés au réseau de transports en commun existants et qui utilisent l'automobile pour leurs déplacements quotidiens sur le tracé.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable (si le projet se poursuit) une concertation continue est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garant.e.s CNDP.

Le travail préparatoire des garant.e.s

En vue de préparer les modalités d'information et de participation du public, les garant.e.s ont conduit dans un premier temps une étude de contexte via la rencontre d'acteurs du territoire afin d'appréhender les principaux enjeux socio-économiques et environnementaux.

A l'issue de ces rencontres, des préconisations ont pu être posées et communiquées aux porteurs de projet afin de rendre le droit à l'information et la participation effectifs.

Les résultats de l'étude de contexte

En amont de la concertation préalable, les garant.e.s ont effectué un travail préparatoire à travers une étude de contexte sur la base d'échanges avec le maître d'ouvrage. Pour ce faire, 15 entretiens (une 20aine de personnes) auprès d'acteurs représentant différentes composantes du territoire (élus, acteurs économiques, sociaux, associatifs) ont été réalisés. Les garant.e.s se sont également appuyé.e.s sur des échanges avec des habitant.e.s du territoire

Cette étude de contexte a notamment permis d'identifier des attentes vis-à-vis de la concertation. Citons en particulier les points suivants, qui ont servi de base aux recommandations des garant.e.s pour définir les modalités et le calendrier de la concertation :

- La plupart des communes et acteurs socio-économiques rencontrés ont été force de proposition vis-à-vis du dispositif d'information et de concertation à déployer, voire se sont portés volontaires pour le relayer, et l'appuyer dans son organisation.
- L'accent a été mis sur la spécificité des publics avec :
 - o des publics éloignés de la participation, des personnes en situation de précarité,
 - o des lieux de vie et des espaces de rencontre au quotidien à prendre en compte (un fonctionnement par îlots de résidence, des marchés, centres sociaux, maison de quartier, ...).
- Des acteurs ont insisté sur l'importance de bien poser la question de l'opportunité du projet, comme celle des alternatives et sur ce dernier aspect, ont suggéré que cette analyse se fasse aussi par comparaison des enveloppes financières nécessaires, au regard aussi du nombre de personnes potentiellement concernées par la ligne, et sachant qu'il est important selon eux d'améliorer la desserte sur d'autres lignes.
- Le besoin d'une approche concrète a également été souligné, en lien avec les évolutions attendues dans le quotidien des habitant.e.s ou autres usagers. A ce titre la problématique de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et en situation de handicap a été soulignée.
- Une crainte vis-à-vis de la concertation était que celle-ci soit reçue simplement comme une action de communication sur le projet sans volonté d'interaction, avec des marges de discussion limitées.
- La tenue de la concertation dans un calendrier à cheval sur la période de réserve électorale liée aux prochaines élections municipales en mars 2026 a été source de questionnement pour les élu.e.s, des acteurs faisant valoir au contraire qu'un tel projet dépasse le cadre d'un mandat électoral et doit s'inscrire dans un cap / un sens à partager largement.

Pour les garant.e.s, les enjeux de la concertation préalable concernaient en particulier les points suivants :

- Réussir à toucher la multitude des publics concernés par le projet, qui ont des modes de vie/temps de disponibilités/sujets d'intérêts très spécifiques.

- Ne pas se faire phagocyté par la période pré-électorale (municipale et métropolitaine), au cours de laquelle l'un des thèmes de campagne pourrait être le sujet de la mobilité.
- En conséquence, veiller à l'équité des temps de rencontres portés par SYTRAL Mobilités sur chacune des 5 communes.
- Intégrer les points d'attention et propositions formulées par les parties prenantes du projet au sujet du dispositif d'information et de concertation préalable à déployer : débuter avant septembre, tenir compte de la présence d'une partie des publics pendant l'été, tenir compte des thématiques d'intérêts et besoins d'approfondissement.
- Quand bien même le projet est assez avancé et s'inscrit dans une vision globale de politique mobilité déjà largement amorcée/en phase travaux, permettre le débat sur l'opportunité et des solutions alternatives (comme le veut la règlementation).
- Faire le lien avec les projets et éléments de prospectives sur l'aménagement urbain (comme l'étude prospective sur le quartier des Brosses portée par la Métropole via la mission Carré de Soie sur Vaulx-en-Velin ou le projet d'aménagement de la place Jean Moulin à Bron, ...).
- Dans la présentation du projet, clarifier ce qui relève de la vision et décision politique, du domaine réglementaire, et du domaine technique dans les choix faits à date sur le projet.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

L'élaboration du dispositif de concertation s'est faite dans le cadre d'échanges réguliers entre le maître d'ouvrage et les garant.e.s. Cette démarche leur a demandé d'abord de pouvoir s'approprier les contenus techniques du projet, de partager le cadre et les attendus de leur mission avec le maître d'ouvrage, puis de porter leur propre regard et prescriptions sur les enjeux de la participation du public.

Ainsi, sur la base de leur lecture du contexte du territoire, des spécificités et enjeux du projet, les garant.e.s ont établi des prescriptions pour la définition des modalités de concertation.

- **Les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Dans la phase préparatoire, les recommandations des garant.e.s concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation du public, ont porté sur les points suivants :

- Renforcer le plus en amont possible le dispositif d'information sur l'existence du projet T8 et la tenue de cette concertation préalable organisée en deux phases ;
- Adapter le calendrier de la concertation aux contraintes du calendrier électoral (contraintes de la période de réserve pré-électorale) ;
- Apporter une information claire et complète sur les tenants et aboutissants du projet ;
- Déployer un dispositif en adéquation avec les impacts et influences du projet ;
- Mobiliser et inviter à contribuer au plus près du terrain ;
- Intégrer les préoccupations et besoins locaux au fur et à mesure de l'avancement du processus de concertation ;
- Anticiper la restitution et la reddition de compte.
- **La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet**

Les recommandations formulées par les garant.e.s se sont traduites dans les orientations stratégiques de la concertation, en particulier pour les points suivants :

- L'ajustement du calendrier de la concertation avec :

- son avancement pour permettre une parole des élus plus libre et permettre aussi de toucher une partie de la population des 5 communes ne partant pas en vacances ;
 - ... puis une pause aoutienne et une reprise fin août jusque mi-octobre ;
- Le lancement dès fin mai d'une communication sur la tenue à venir de la concertation préalable pour favoriser la mobilisation.
- Le déploiement d'un dispositif permettant :
 - d'aller chercher ou aller vers des publics très disparates et non homogènes dans leurs attentes et modalités d'expression ;
 - d'aller chercher l'expression à différentes échelles (individuelle et vision d'aménagement global), et permettant l'explicitation des besoins.
- La concomitance de temps de rencontres habitants sur les projets de tramway T8 et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), tout en veillant à ce qu'il y ait des espaces spécifiques et que les cadres des débats soient respectés (l'un au titre du code de l'environnement prévoyant bien la possibilité de débattre de l'opportunité du projet et de ses alternatives pour le T8 tandis que l'autre s'inscrit dans le cadre du code de l'urbanisme et n'induit pas les mêmes obligations pour le BHNS).

En revanche, les garant.e.s ont rappelé à ce stade la nécessité que les sujets de la concertation préalable ne soient pas limités à ceux identifiés par le maître d'ouvrage en mettant en avant l'importance que la concertation préalable soit ouverte à des échanges sur l'opportunité du projet, ses objectifs et caractéristiques principales et permette aussi de discuter d'alternatives, y compris le scenario « 0 ».

Concernant les modalités de concertation et de communication proposées, les garant.e.s ont souligné l'intérêt du dispositif mêlant des temps collectifs usuels (ex : réunions publiques) et des temps de proximité.

Sur la base des premières propositions transmises par le maître d'ouvrage pour le déroulement du dispositif, ils ont formulé cependant certains points d'attention et demandes d'évolution :

- Commencer les balades urbaines et ateliers, avant le temps de pause estival pour offrir plus rapidement dans le déroulement du dispositif (dans la foulée des temps de lancement et d'information) des temps d'approfondissements et d'approche concrète du projet. Cette recommandation n'a finalement pas pu être suivie compte tenu des contraintes de calendrier et de disponibilités des intervenants pour la concertation.
- Concernant le public des commerçants de proximité situés le long du tracé, prévoir un dispositif permettant de les toucher pendant leurs horaires d'ouverture en passant les voir et leur faisant connaître la manière dont leurs besoins seront inclus dans l'élaboration du projet. Cette recommandation a été prise en compte dans le dispositif proposé.
- Concernant les besoins fonciers et la question de l'expropriation, être le plus transparent possible lors des débats sur les zones qui seraient concernées et veiller à ne pas créer d'effet de surprise pendant le dispositif. Cette vigilance s'est traduite à travers l'information apportée dans les différentes rencontres, avec une proposition de rendez-vous spécifiques pour les personnes potentiellement concernées.
- Concernant certains sujets de crispation possibles :
 - faire discuter les publics sur le cahier des charges de l'étude des reports de circulation automobile ;
 - expliciter la gestion de la phase chantier (quelles étapes et pourquoi, quels dispositifs seront déployer à l'avenir ?).

Sur chacun de ces deux sujets, des informations / précisions ont été apportées au cours des temps de concertation, notamment en lien avec les demandes et questionnements exprimés, sans que le dispositif de concertation n'intègre de temps spécifiques.

Le dispositif d'information et de concertation :

373 affiches détaillant le programme par commune sur les différents temps de la concertation dont 150 affiches aux formats A3 et A4 transmises aux services communication des communes, 213 affiches aux formats A4 et A5 diffusées dans les commerces, associations, hall d'immeubles le long du tracé

12025 dépliants distribués dans les boîtes aux lettres, **950 dépliants** distribués lors des évènements de la concertation, **2250 exemplaires** mis à disposition des villes et partenaires pour une diffusion dans les lieux recevant du public, **150** dans les 12 lieux permanents de la concertation

1 conférence de presse en amont du lancement de la concertation

2 totems d'information sur l'espace public (à Vaulx-en-Velin et Bron)

5 réunions publiques

20 autres rencontres publiques (10 rencontres mobiles, 4 ateliers thématiques, 4 balades urbaines, 1 forum intermédiaire présentiel, 1 forum final en visio)

4 débats autoportants

1 plateforme en ligne (informations sur le projet et les évènements de la concertation, registre en ligne, possibilité de questionner le maître d'ouvrage, et questionnaire)

Avis sur le déroulement de la concertation

SYTRAL Mobilités, maître d'ouvrage du projet de création d'une nouvelle ligne Tramway T8 a défini un processus de mise en œuvre de la concertation préalable qui a engagé fortement et largement ses équipes, y compris techniques.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

- Une mise en place de la concertation en cohérence avec les modalités amont définies et validées

Le déroulement a été cohérent avec les prescriptions formulées par les garant.e.s (lors de la préparation de la concertation) et s'est tenu dans un climat serein.

Que ce soit l'annonce légale, les affichages, la plateforme dédiée à la concertation, les documents supports, les informations ont été mises en place suffisamment en amont du lancement de la concertation préalable.

- La concertation s'est déroulée du lundi 23 juin au samedi 19 juillet minuit et du lundi 25 août au vendredi 10 octobre minuit comme prévu dans les modalités validées.

Il n'y a pas eu de relance particulière de l'information lors de la reprise de la concertation après la coupure estivale. Ce temps d'arrêt a été annoncé tout au long des événements/ rencontres de juillet et mis clairement sur le site de la concertation.

- Des informations claires, pédagogiques et complètes mises à la disposition de tout public

Le dossier de concertation est un document de 71 pages en format A3. Ce format permet l'intégration de schémas, de photos et de cartes lisibles. Il reste pour autant peu maniable (format et poids). Il devient de fait un document de référence mais pas un document de vulgarisation. Il s'accompagne d'un document de synthèse, de 19 pages, intitulé « *L'essentiel du dossier de concertation* » en format livret A4, reprenant les principales informations.

La présentation du projet, ses objectifs, le contexte, l'opportunité du projet, ses caractéristiques sont décrits. Il n'y a pas d'alternative proposée. Seule l'option « zéro » (*Et si le projet ne se faisait pas ?*) est développé. Les décideurs ont été identifiés. Le cadre règlementaire dans lequel se déroule la concertation, le coût global du projet, les financements, les impacts socio-économiques, environnementaux, les risques et nuisances... ont bien été présentés, par rapport à l'état de connaissance au moment de la concertation préalable.

L'information sur la concertation et le projet a été assurée par cinq supports clés : le dossier de concertation, le site Internet (plateforme participative dédiée au projet T8), une vidéo de présentation du « projet en bref » sur le site Internet, une synthèse sous forme de livret, un dépliant (format A5).

Les supports ont été mis à disposition du public dans les lieux de concertation. Ils étaient également disponibles et consultables en version papier à chacune des rencontres organisées (y compris sur les stands mobiles) dans le cadre de la concertation. Le public a également eu la possibilité de les consulter et de les télécharger sur la plateforme participative dédiée au projet : <https://destinations2026-sytral.fr/processes/tramwayt8>

Le site Internet, assez simple et ergonomique, présente le projet dans l'onglet « je m'informe » et intègre un onglet spécifique pour l'agenda des rencontres, un onglet pour « je donne mon avis », « je

réponds au questionnaire ». L'ensemble des présentations et des comptes-rendus des rencontres/événements sont accessibles sur le site. Les délais de mise à disposition de ces comptes-rendus ont été respectés et ont rythmé la concertation, pour permettre un accès rapide chemin-faisant aux débats.

Outre l'effort de présentation synthétique dans les documents et les présentations, l'effort de **pédagogie** de cette concertation préalable repose sur **un suivi « terrain », en proximité, par l'équipe SYTRAL Mobilités** : une présence à chaque rencontre/événement de la concertation quasi systématique de la cheffe de projet ou d'un collaborateur/trice technique aux côtés de l'équipe SYTRAL dédiée à la concertation. Cet effort a été également important lors des concertations mobiles. Les équipes du SYTRAL et le prestataire sont allés au-devant des publics et se sont rendus disponibles. C'est un point à souligner.

Afin de ne pas limiter la possibilité de contribuer uniquement par voie numérique, le public pouvait participer à la concertation en déposant ses contributions sur un **registre papier** dans les mairies et annexes des communes directement concernées par le tracé du projet T8, à savoir : Saint-Priest, Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Vénissieux, Bron. Le dossier de concertation était disponible dans ces mairies ou leurs annexes soit 12 lieux.

- **Une volonté d'informer sur le projet d'extension de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service dont la concertation (organisée par SYTRAL Mobilité en application du code de l'urbanisme) s'est déroulée sur un mois du 20 juin au 20 juillet 2025 et son articulation avec le projet T8**

En juillet, la concertation non réglementaire de la ligne du Bus à Haut Niveau de Service (prolongement de la ligne Centre-Est, en cours de création, en provenance de la Part-Dieu et qui connecterait les Sept-Chemins à Parilly suivant notamment le boulevard urbain Est et la route de Lyon) était également en cours. Pour permettre une meilleure compréhension de ce projet et de son articulation avec la ligne T8, SYTRAL Mobilités a conjugué deux rencontres BHNS et T8.

- **Un forum intermédiaire et un forum de clôture présentant les premiers enseignements de la concertation**

Le forum intermédiaire (mi-septembre donc 3 bonnes semaines avant la clôture de la concertation) a permis de mesurer le chemin parcouru depuis le démarrage de la concertation, en s'appuyant sur l'avancée des études et en mettant en évidence les premiers enseignements du point de vue du maître d'ouvrage, tout en poursuivant les échanges, questions, débats autour de ceux-ci et/ou d'autres sujets. Ce forum intermédiaire a notamment permis de répondre à plusieurs questions et de travailler collectivement sur la place des stations, en séance.

Le forum de clôture s'est déroulé en visio. Il a complété et enrichi les premiers enseignements présentés lors du forum intermédiaire.

En synthèse, du point de vue des garant.e.s : le droit à l'information a été effectif :

- Le dispositif d'information a été préparée très en amont, grâce à la présence terrain déjà en place, et activée pour le projet, les partenariats, les relais et les expériences acquises au cours des démarches de concertation préalable et continue pour les nouvelles lignes T9 et T10, actuellement en travaux, avec lesquelles la nouvelle ligne T8 devrait être connectée.
- Le dispositif d'information a été la fois large et pluriel :
 - L'information s'est déclinée de manière orale, écrite, visuelle, numérique et territorialisée.
 - Au cours de la démarche de concertation : l'information a été régulière et récurrente en cherchant à « coller » aux réalités de la démarche de concertation et en s'adaptant.
- **L'information est de qualité** : tant par les supports proposés que par les précisions apportées tout au long de la concertation. Lors des deux forums, intermédiaire et final, la présentation du projet

avant les échanges a permis d'actualiser les informations et de « donner à voir » l'avancée des débats sur le projet.

- L'information a permis des niveaux de lecture différents.
- **L'équipe du SYTRAL Mobilités a été présente à chaque rencontre** pour expliquer de manière didactique le projet et pour répondre aux questions. Lors des ateliers, rencontres, concertations mobiles, aucune question n'a été écartée.
- SYTRAL Mobilités a été **sincère et transparent** dans les informations données. Quand l'équipe n'avait pas la réponse, à chaque fois, cela a été dit clairement et une réponse a été apportée par la suite en cours de concertation, notamment lors des deux forums.
- Les ateliers ont tous fait l'objet d'un **compte-rendu** détaillé et les **réponses** aux questions et avis déposés sur la plateforme ont été apportées dans les temps de la concertation.

Le point de vigilance des garant.e.s concerne l'approche globale des mobilités sur l'Est Lyonnais.. L'approche choisie par SYTRAL Mobilités repose sur la proximité, argumentée dans le dossier de concertation et lors des échanges. Une approche plus globale aurait pu permettre une vision plus large et territoriale du système des mobilités dans le grand Est Lyonnais. Plusieurs remarques ou questions ont concerné le devenir de ce secteur à forts enjeux, tant dans son développement démographique, économique et de mobilités : notamment l'articulation et les connexions entre le prolongement du Bus à haut Niveau de Service, le projet de liaison Crémieu-Lyon par Meyzieu (porté par la Région Auvergne-Rhône-Alpes), des quartiers urbains en développement ou certaines zones d'activités plus à l'Est... Le tracé du T8 se situant en périphérie Est de la Métropole, en connexion avec les futures lignes T9 et T10, il jouxte cependant plusieurs territoires hors Métropole, qui pourraient être concernés par ce projet. La question des flux effectifs des salariés, employés, actifs sur ce secteur et de l'entrée sur Lyon, par l'Est a été discutée pendant la concertation et interrogée. Mais le périmètre choisi et les modalités mises en place ne permettent pas d'approfondir cette problématique, qui reste pour certains un enjeu.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Quelques chiffres clefs de la concertation :

1.385 participants au global dont 1.010 en concertation mobile, 184 lors des 5 réunions publiques, 22 pour les 3 ateliers avec les acteurs économiques, 40 lors des balades urbaines et 42 pour les deux forums (dont un en visio).

4 débats autoportant (kit de concertation pour des débats autoportés) regroupant 87 participants

Environ 75 contributions sur le site Internet ou par messagerie : avis, questions, propositions

120 réponses au questionnaire dont 116 citoyens et 4 représentants d'entreprise. Le questionnaire était disponible sur le site internet ou sur les stands mobiles

7 contributions déposées dans les registres en mairies ou annexes

Des flyers, du boîtier en amont des rencontres, avec l'appui des communes, des conseils de quartiers, des partenaires.

- **Détail des participations**

Rencontres de la concertation préalable	Nombre de personnes rencontrées
Réunion publique à Saint-Priest	55
Réunion publique à Vaulx-en-Velin	35
Réunion publique à Villeurbanne	15
Réunion publique à Vénissieux	9
Réunion publique à Bron	70
Rencontre mobile à La Soie	210
Rencontre mobile au Marché Curial	90
Rencontre mobile chez Renault Trucks	80
Rencontre mobile au Marché Cité Berliet	70
Rencontre mobile à la mairie annexe sud de Vaulx-en-Velin	60
Rencontre mobile à la place Jean Moulin, Bron	80
Rencontre mobile au pôle d'échange multimodal de Vénissieux	95
Rencontre mobile à l'université Lyon 2, Campus Porte des Alpes	85
Rencontre mobile au lycée Jean-Paul Sartre	110
Rencontre mobile à la place Jean Moulin	130
Atelier acteurs économiques à l'Hippodrome de Parilly	5
Atelier acteurs économiques à Vaulx-en-Velin Carré de Soie	8
Atelier acteurs économiques dans le quartier Bron-Terraillon	9
Forum intermédiaire à l'Hippodrome de Parilly	12
Balade sud	3
Balade nord	25
Balade à vélo	12
Balade accessibilité et correspondance	20
Atelier sur l'accessibilité	10
Forum final (en VISO)	30
Débat autoportant – Association L'ENVOL	10
Débat autoportant – Forum des associations à Vénissieux	46
Débat autoportant – Bross Up	11
Débat autoportant – Résidence des Sapins	20

- **Processus mis en œuvre**

La concertation préalable du projet de création d'une nouvelle ligne de tramway T8 s'est déroulée du 23 juin 2025 au samedi 19 Juillet puis du lundi 25 août au vendredi 10 octobre 2025.

La concertation a été rythmée par l'organisation de 25 temps de rencontres, conjuguant réunions publiques, stands mobiles, balades thématiques à pied et à vélo, ateliers, forums. Dans le contexte spécifique de cette concertation préalable dans des quartiers dits prioritaires de la politique de la ville, touchant des publics potentiellement éloignés de la participation, la **pluralité des modalités participatives** a permis à un panel large de riverains, d'usagers et d'acteurs de s'exprimer. Retenons en particulier les points suivants :

- Le processus a été co-construit pour impulser une dynamique en proximité, une présence sur des lieux de passage, tout en cherchant aussi à mobiliser des acteurs plus spécifiques comme les acteurs industriels, économiques, commerçants, professions libérales et personnes à mobilité réduite. Le choix de rencontres terrain à des moments différents de la journée a facilité les occasions ou opportunités d'aller à la rencontre de publics divers. Notons par exemple : les rencontres sur des samedis, où, manifestement, les habitants étaient plus disponibles autorisant ainsi des échanges plus longs avec souvent la présence de parents avec des enfants, petits et grands ; ou le stand mobile à la sortie du Lycée Jean-Paul Sartre avec des jeunes exprimant un intérêt certain pour leur mobilité, présent et à venir.

- Des temps d'information et d'échanges sur l'ensemble du tracé et sur les secteurs identifiés comme à enjeux : les deux terminus (Vaulx-en-Velin Carré de Soie et Gare de Vénissieux, pôles multimodaux) ; les quartiers du Terraillon (Bron), les places Jean Moulin (Bron), Spielberg (Saint-Priest), le site de l'usine Berliet (Renault Trucks et Fonderie de Vénissieux accueillant sur le site 5.600 personnes), le Campus Porte des Alpes de l'Université Lumière Lyon 2 (environ 16.000 étudiants), le parc Bron Parilly, l'hippodrome de Lyon Parilly...
- Des lieux visibles et de passage (sortie de métro par exemple) pour les stands mobiles et des lieux connus pour les ateliers ou réunions (collège, salle des fêtes, maison du projet, centre social...)
- La combinaison d'évènements : un stand mobile dans un centre social le samedi de la fête « Vaulx Sud », à côté ou sur un marché, au moment du forum des associations...
- Une mise en perspective du tracé par les balades à pied et à vélo ;
- L'appui sur des partenaires / relais : la Maison du Projet à Vaulx-en-Velin dans le quartier Carré de Soie ; les conseils de quartiers, etc.

- **Des formats d'échange pluriels ayant permis information, dialogue et propositions :**

- Lors des stands mobiles, il a été noté que les intervenant.e.s sont allé.e.s au-devant des gens dans une approche pro-active y compris les équipes du SYTRAL Mobilités
- Les ateliers avec des publics ciblés ont permis une coproduction en petits groupes qui favorisent le débat et les propositions : ateliers économiques par exemple, atelier accessibilité, forum intermédiaire
- La mobilisation a permis de valoriser l'expérience des usagers, leur connaissance vécue du territoire en facilitant l'expression des besoins : en termes de sécurité, d'aménagements, de positionnement des stations, de réorganisation du réseau de bus...
- Plusieurs propositions ont été très concrètes de la part des publics comme : le positionnement des stations, la prise en compte des besoins de connexion, l'accessibilité riverains et commerces, la prise en compte des pistes cyclables comme de véritables voies de mobilité...
- Sur certains secteurs à enjeu (place Jean Moulin, gare de Vénissieux...), la maîtrise d'œuvre a participé pour écouter, observer, échanger aussi et apporter au besoin certains éléments sur les options techniques connus à ce jour
- La problématique des personnes à mobilité réduite a été prise en compte, à la fois en les invitant à des rencontres ciblées et en organisant une réunion spécifique dans les locaux du SYTRAL Mobilités ;
- La mise à disposition d'un kit autoporté (et autoportant) a favorisé l'organisation de 4 débats (en dehors des rencontres prévues par le SYTRAL) pour lesquels la « chargée de relation riverains » a été présente, à la demande des structures ;
- Afin de ne pas limiter la contribution uniquement par voie numérique, le public avait la possibilité de contribuer sur des registres en mairie ou annexe, en proximité des habitants. Il y a eu 7 contributions.

- **Les réunions publiques ou ateliers comportaient à chaque fois deux temps forts facilitant les échanges et les contributions :**

- Un **apport d'information ciblé** : une présentation d'ensemble du projet, avec un focus sur les secteurs traversés (caractéristiques et problématiques spécifiques dans certains secteurs).
- Un **temps contributif** sous forme de prise de parole (questions/réponses) puis d'échange autour d'une table avec des supports adaptés.
- Une présence des équipes (prestataire du maître d'ouvrage + SYTRAL Mobilités) pour faciliter l'animation par table
- Les rencontres ont duré environ 2 heures, en début de soirée. Lors des réunions publiques le temps d'échange autour des tables a été souvent court, du fait d'un temps « questions/réponses » plus important, selon le nombre de participant.e.s présent.e.s. Pour les ateliers cette répartition a été

plus équilibrée, sachant que les ateliers, plus ciblés en termes de thématique et/ou de profils des participants ont rassemblé moins de personnes.

- Le démarrage de la concertation par des réunions publiques dans chaque commune traversée (5 sur le tracé du T8) est toujours une question complexe lors de la préparation des modalités de la concertation : équilibre entre la place donnée à chaque commune concernée en leur permettant d'expliquer leur positionnement et l'ouverture à tous les publics. Les maires ou leurs représentants.es sont parties-prenantes dans le processus de décision et la gouvernance globale du projet. Nous constatons que leur présence est aussi un moyen de mobiliser les habitants et d'aider à rendre concret la gouvernance existante et le processus de décision du projet. Les différences de points de vue politiques autour du projet ont pu s'exprimer lors des réunions. Elles permettent aussi de clarifier plusieurs angles d'un projet et les questions « en creux », qui aident ensuite à réinterroger certains volets du projet.

- **Une logique de progression du processus de concertation**

- La volonté initiale affichée par le maître d'ouvrage était de distinguer deux temps d'écoute, l'un (Juin-Septembre) davantage centré sur les besoins localisés et individuels, l'autre, mi-septembre au 10 octobre, sur les besoins collectifs avec une mise en perspective des premiers enseignements au service du projet. SYTRAL Mobilités a effectivement montré une posture d'écoute sur toute la durée de la concertation et une volonté de répondre dès que possible aux questions. La coupure estivale et le premier temps de concertation ont permis en effet, notamment par la poursuite des études, de préciser ou d'éclairer certains volets techniques du projet et/ou d'approfondir certains thèmes.
- Le forum intermédiaire a été une rencontre importante pour « donner à voir » l'avancée des réflexions et les premiers enseignements de la concertation. En amont, au vu du peu d'inscription, SYTRAL Mobilités a renforcé la communication et mobilisé ses relais. La présentation était plus fluide qu'au démarrage de la concertation (prise de parole par les équipes nourrie chemin-faisant par les échanges, les questions...) et l'atelier, malgré un nombre restreint de participant.e.s a permis un « temps d'arrêt » sur le projet et une production collective sur le sujet des stations, montrant l'importance de l'expertise d'usage des habitant.e.s dans leur argumentation, leurs connaissances du terrain, leur approche à la fois globale et vécue du territoire. Plusieurs points en suspens ont pu être ainsi approfondis, clarifiés, explicités.
- Le besoin de clarifier davantage la gouvernance et le processus de décision a émergé pendant la concertation (organisation de SYTRAL Mobilités, relation SYTRAL Mobilités et Métropole de Lyon, place des communes....). Le forum intermédiaire puis le forum final ont permis de revenir sur ces questions et de préciser la place de chacun et le processus global.
- Tout au long de la concertation, les différents publics ont montré leur intérêt à ce projet, dans les questions, les échanges et même dans leurs revendications ou leurs inquiétudes, cherchant à la fois à mieux comprendre et à s'approprier le projet. Les différents quartiers traversés par le projet « inter-sont » et les liens existants entre les habitant.e.s de ces différentes communes ont été rappelés ou mis en évidence dans les échanges, y compris par des élus lors des réunions publiques.
- L'ambiance générale de la concertation a été sereine.
- A la fin de chaque rencontre ou événement les informations étaient données sur les prochains temps de la concertation.

- **Des imprévus liés au contexte politique de la rentrée de septembre**

- En septembre, plusieurs manifestations et grèves ont eu lieu en même temps que la tenue de stands mobiles, notamment celui du campus universitaire. L'organisation mise en place n'a pas été modifiée. Pour répondre à ces imprévus, SYTRAL Mobilités a cependant renforcé sa présence.

En conclusion, du point de vue des garant.e.s, le droit à la participation a été effectif

- La concertation s'est déroulée selon les modalités prévues et validées en amont. La présence sur le terrain et sur l'ensemble du tracé a été réelle.
- Les dispositifs qui ont mobilisé le plus de personnes sont : les stands mobiles, les réunions publiques. Pour autant la participation, au sens de contribution et d'échange d'arguments a été effective lors de chaque atelier et au moment des balades thématiques.
- Ce sont l'ensemble de ces différents temps et rencontres qui ont permis au forum intermédiaire d'être un temps collectif de mise en perspective des échanges en cours depuis le démarrage de la concertation et de montrer en quoi la concertation avait déjà permis d'enrichir les questionnements et d'intégrer les remarques ou contributions. Cette rencontre a ainsi montré comment la participation contribuait au projet et comment cette relation maître d'ouvrage/habitant.e.s ou acteurs/actrices pouvaient échanger au service de l'intérêt collectif.
- Le maître d'ouvrage a sincèrement et clairement répondu aux questions ou observations. Les équipes se sont mobilisées autour de chaque évènement montrant ainsi un « management de projet à visage humain ». Le suivi de proximité permis par la « chargée de relations riverains » de SYTRAL Mobilités contribue à cette reconnaissance. Comme pour les autres projets structurants de SYTRAL Mobilités, l'équipe s'appuie sur une personne dédiée à la concertation au sein du SYTRAL Mobilités, qui a favorisé réactivité et interactions entre les personnes, y compris avec le prestataire en charge de l'accompagnement de la concertation.
- Les garant.e.s ont reçu quatre à cinq messages en direct par voie électronique. Pour chaque demande ou question, une réponse a été apportée ou relayée au maître d'ouvrage pour la compléter. Tous les modes de participation et d'information ont été possibles et utilisés.
- SYTRAL Mobilités a mis en place début 2025 une commission sur l'accessibilité pour mieux prendre en compte les besoins des usagers et faciliter leur parcours. Elle regroupe élu.e.s, associations, collectifs, expert.e.s et opérateurs.

Un point de vigilance pour les garant.e.s est de mieux comprendre et de rendre lisible la manière dont SYTRAL Mobilités capitalise sur ses expériences et pratiques de concertation en tant que maître d'ouvrage.

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations et propositions ayant émergé pendant la concertation

- L'opportunité du projet

L'opportunité du projet est en premier lieu mise en regard avec les problématiques de transports et de mobilités sur le territoire. Les habitants ou les salariés d'entreprises se disent souvent « *contents de l'arrivée du T8* ». Divers arguments sont mis en avant pour soutenir l'opportunité du projet :

- Globalement les besoins d'amélioration des moyens et conditions de transport en commun, sont jugés importants sur le territoire, d'autant plus qu'ils sont au croisement d'enjeux socio-économiques (desserte de Quartiers en Politique de la Ville), avec des quartiers parfois enclavés (quartier des Brosses), desserte de zones économiques (comme le secteur de la Porte des Alpes), mobilité des travailleurs pendulaires (comme ceux qui arrivent via la gare de Vénissieux).
- Aussi, des habitant.e.s, salarié.e.s, étudiant.e.s considèrent le secteur (entre les pôles du Carré de Soie et de la Gare de Vénissieux) relativement mal desservi par les transports en commun :
 - Des temps de parcours sont donnés à pour illustrer les difficultés de transport, comme par exemple une personne qui indique en avoir pour « *1h à 1h30 pour faire le trajet en bus pour aller jusqu'à Vénissieux depuis Vaulx-en-Velin* » ou une autre qui explique « *un trajet quotidien via Grange Blanche, contraignant par rapport au temps de parcours* ».
 - Les usagers des transports en commun expliquent le problème de perte de temps par l'impact des flux de circulation sur la durée des trajets des bus et par les changements nécessaires entre plusieurs lignes de transport (par exemple les lignes C15 et 52, les lignes C8 et T2) d'où l'importance de la ligne T8 par exemple « *pour aller à l'université sans changer sans cesse de mode de transport* ».
 - S'ajoute à cela, l'irrégularité des bus (jugés « *trop aléatoires* »), leur fréquence parfois insuffisante et leur surcharge aux heures de pointe est ainsi regrettée, d'autant plus qu'elle est régulièrement source de déconvenues : « *les gens arrivent en retard au travail* ».
 - Certains disent se résigner à utiliser leur véhicule : « *Il y a des bus mais c'est trop long, je suis obligé de prendre la voiture* ».
- Dans certains quartiers, non encore desservis par une ligne structurante, l'intérêt du projet est souligné d'autant plus « *pour les gens qui ne sont pas forcément véhiculés* ».
- Des enjeux de désenclavement et d'attractivité des territoires sont également mis en avant :
 - Au-delà des problématiques de desserte, le système de rocade (et la construction progressive d'un réseau en toile) sont plébiscités par certains (« *c'est bien de relier, mais il n'y a pas de raison de relier que la centralité de Lyon* »), même s'il est aussi souligné l'intérêt d' « *améliorer l'accès aux lignes de transport desservant la ville de Lyon* ».
 - De l'avis des personnes et acteurs rencontrés, comme de la commune, le projet T8 est important pour contribuer à ce désenclavement « *pour ne pas se sentir enfermés* » (dans la commune de Vaulx-en-Velin)
- Dans le contexte des difficultés de circulation à l'Est de la Métropole de Lyon, le projet est aussi vu comme une réponse à la saturation du trafic automobile dans certains secteurs (Vaulx-

en-Velin La Soie par exemple), des participants faisant valoir la contribution d'une ligne de tramway à la lutte contre la pollution grâce à réduction du trafic automobile induite.

Au-delà de la thématique des mobilités, d'autres arguments en faveur du projet ont été relevés :

- Des acteurs du territoire soulignent que la ligne T8 va contribuer positivement au renouvellement urbain des quartiers traversés.
- Elle présente par ailleurs de ce point de vue un intérêt sur le plan social, comme vecteur d'évolution.
- Il est aussi mentionné l'intérêt de réemployer l'infrastructure T2/T5 pour limiter le coût global du projet.
- Des personnes ont ainsi fait part de leur intérêt pour le projet vis-à-vis d'une valorisation immobilière.

L'opportunité du projet a été aussi questionnée. Parmi les arguments des participant.e.s qui sont mitigés ou défavorables vis-à-vis du projet, ressortent notamment les points suivants :

- Il est regretté que le tracé contourne les secteurs économiques et certains quartiers de logement récent situés à l'Est des communes de Saint-Priest et Bron.
- Le projet est questionné par certains dans sa conception et sa complémentarité avec les moyens de transports en commun existants sur le territoire ou projeté.
- D'autres jugent par ailleurs que l'offre de transport en commun existante (T5, T2, C15 et autres lignes de bus, ...) est aujourd'hui suffisante et que la création d'une nouvelle ligne de tramway n'est pas nécessaire.
- La question du coût est aussi mis en balance avec d'autres besoins de desserte à l'Est de la Métropole de Lyon et donc d'autres besoins d'investissement : « *ne vaudrait-il pas mieux améliorer le réseau de bus* ».
- Des inquiétudes importantes concernant l'impact du projet sur la circulation automobile sont aussi ressorties. En particulier, dans le secteur Parilly Universités (jonction avec l'infrastructure T2) la crainte est de voir s'accentuer la congestion alors que le trafic automobile est déjà saturé. Des personnes déplorent d'ailleurs que les besoins des automobilistes ne soient pas mieux considérés : « *le profil de tous les usagers à prendre en compte, y compris celui des automobilistes* ».
- La crainte d'une gentrification des quartiers desservis est aussi évoquée (avec son corollaire d'une augmentation du coût du logement).
- Enfin, l'impact sur le cadre de vie est également abordé, avec la crainte de coupes d'arbres, et le regret, dans certains secteurs d'une mutation plus profonde du territoire : « *on perd le côté campagne qui existait autrefois* ».

- **La pertinence du tracé et de la desserte :**

Avec la question de l'opportunité, la pertinence du tracé et de la desserte est un autre sujet important d'échange pour les participants :

- A l'appui du tracé envisagé, certains font valoir qu' « *il est direct, donc intéressant en termes de temps de parcours* ».
- Son intérêt est aussi mis en perspective avec les trajets du quotidien :
 - pour l'accès aux lieux de formation (lycées, Universités), avec « *un intérêt important pour les étudiants vis-à-vis de l'accessibilité depuis Vaulx ou la gare de Vénissieux* », des étudiants indiquant par ailleurs que la présence d'une offre de transports en commun oriente aussi le choix d'un logement ;
 - pour l'accès des salarié.e.s aux entreprises (St Priest, Vénissieux), des personnes soulignant que la desserte en transport en commun est « *un critère de sélection des entreprises pour certains jeunes, soit parce qu'ils ne sont pas véhiculés, soit par conviction écologique* » ;

- pour se rendre au Parc de Parilly, notamment pour les familles avec des enfants et poussettes, ;
 - pour accéder à son lieu d'habitation, notamment dans les secteurs peu ou pas desservis aujourd'hui (la cité Berliet à Vénissieux par exemple) ou enclavés comme le quartier des Brosses à Villeurbanne (intérêt du tramway en complément de l'offre de bus) ;
 - ... et plus largement pour se rendre plus rapidement dans les pôles commerces au Carré de Soie à Vaulx-en-Velin, aux gares de Vénissieux ou de la Part-Dieu, mais aussi connecter les différents quartiers traversés à Villeurbanne, Bron, Saint-Priest.
- Le rôle structurant du tracé du T8, dans sa contribution à un axe de rocade est aussi souligné, des acteurs pointant également l'intérêt de la continuité entre la ligne T9 et la ligne T8, cette continuité méritant d'être d'ores et déjà anticipée selon eux.

Mais sur ce sujet du tracé, un certain nombre de questionnements ou d'observations sont aussi relevés :

- Le besoin de proximité de la ligne vis-à-vis des lieux de vie et de travail est mis en avant, comme condition à l'usage d'une ligne de transport en commun.
 - Et dans certains cas, pour des personnes interrogées sur leurs déplacements quotidiens, la ligne T8 ne comporte pas d'intérêt d'usage par rapport à leurs habitudes de transport, ce qui fait dire à certains habitants au Sud de la ligne que « *le tramway est plus pour les étudiants que pour les habitants* ».
 - Aussi, des participants s'enquérissent-ils de la façon dont s'est fait le choix du tracé et les différentes options étudiées. Ils regrettent que cela n'ait pas été discuté plus en amont pour la définition du tracé.
 - Des participants regrettent ainsi le manque de desserte de l'Est du territoire notamment :
 - « *le manque de desserte des entreprises et de quartiers récents de logements à Saint-Priest* » et « *un tracé trop éloigné de Saint-Priest Centre et du collège Simone Veil* », alors que d'autres au contraire, soulignent « *qu'il y a peu d'habitants dans le secteur de Parilly* » où est envisagé le passage du tramway ;
 - ... ou plus au Nord, « *l'absence de desserte pour l'avenue Franklin Roosevelt qui va vers l'entrée de Décines* » ;
 - ... ou bien encore, à travers la proposition d'un tracé « *par l'avenue des Droits de l'Homme, là où est prévu le prolongement du BHNS, plutôt que par l'avenue Pierre Brossolette* », puis par « *le boulevard de la Porte des Alpes* »
 - Des participants questionnent par ailleurs le caractère définitif du tracé, celui-ci méritant selon eux d'être davantage discuté, comme sa complémentarité avec celui du BHNS (proximité des lignes tramway et BHNS dans certains secteurs au Sud)
- Rq : A noter que sur ces aspects SYTRAL Mobilités a fait valoir la complémentarité du projet de prolongement du BHNS (TB12).
- D'autres font même part de leur étonnement vis-à-vis du projet, considérant que « *les lignes de bus fonctionnent assez bien et vont un peu partout, et qu'il y a une desserte en bus satisfaisante notamment via la ligne C15* ».
 - Enfin, la reprise de l'infrastructure T2/T5 interroge parfois, des personnes faisant valoir « *la crainte de répercussion sur la fréquence de passage des tramway* », d'autres soulignant « *un moindre intérêt du tracé dans le secteur où il y a déjà le T2 et le T5* ».

Sur la thématique du tracé, retenons enfin qu'une plus grande lisibilité de la complémentarité avec le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est plébiscitée.

- **La pertinence du mode :**

Les éléments exprimés sur le choix du mode tramway touchent à la fois des enjeux d'efficacité du transport, de visions plus larges des besoins en transport en commun et d'interférence avec la circulation :

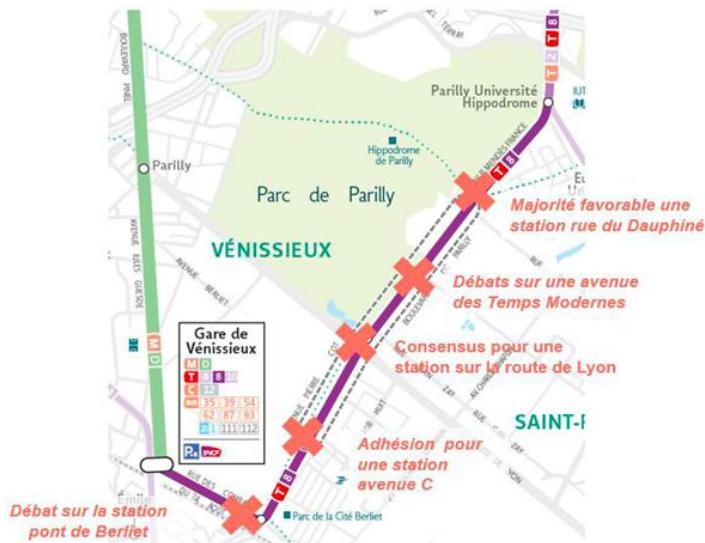
- Ainsi, le choix du mode tramway est souvent plébiscité pour les raisons suivantes :
 - sa fiabilité (par rapport aux lignes de bus, sa rapidité et son confort), et globalement son accessibilité ;
 - sa capacité de transport, le besoin d'une fréquence suffisante étant aussi souligné (notamment pour la desserte des entreprises aux heures de pointes).
- Mais, sur le choix du mode tramway versus Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) des points de vue différents s'expriment parfois :
 - certains faisant valoir le choix du tramway logique, compte tenu du besoin d'une ligne forte sur ce tronçon, et compte tenu aussi du caractère structurant de ce maillon entre les lignes T9 et T10 ;
 - d'autres au contraire, faisant le lien entre le coût du tramway et le risque de moins d'investissement dans d'autres dessertes bus ; d'autres encore, suggérant de réaliser le projet en mode BHNS.

Les interférences entre modes de déplacement sont aussi au cœur des préoccupations :

- Des personnes s'inquiètent notamment « *des répercussions de la construction des lignes de tramway sur la circulation automobile* » (avec des embouteillages, le report de circulation sur d'autres axes). Des participants font aussi part de leurs vécus de circulation difficile dans la Métropole lyonnaise en lien avec la construction de lignes de tramway.
- L'infrastructure tramway devant être accompagnée d'une infrastructure cyclable, la concertation a permis d'échanger sur les besoins spécifiques en matière de cohabitation entre déplacement en vélo et autres modes :
 - Le besoin d'une « *prise en compte du vélo comme un mode de transport à part entière* » compte tenu de l'augmentation du nombre de cyclistes dans la Métropole de Lyon ;
 - ... et donc la demande de pistes cyclables efficaces, roulantes, à double sens et sécurisées : problématique des carrefours, des portions multimodales, de l'éclairage à considérer, besoin de préserver des voies cyclables à proximité des stations, de favoriser le ralentissement des voitures au niveau des croisements avec des croisements en angle droit, etc.
 - ... mais aussi une demande de « *ne pas oublier les enjeux du vélo loisir* », avec l'intérêt d'une voie cyclable à proximité du parc de Parilly ;
 - Un questionnement sur la possibilité de prendre le tramway avec un vélo ;
 - Le besoin de parkings vélos sécurisés.

- **Le choix de l'emplacement des stations :**

La concertation a permis d'approfondir également le sujet de l'emplacement des stations et des critères à prendre en compte pour cela. Diverses propositions ont été formulées et argumentées par les participants comme l'illustre la carte ci-dessous pour le secteur Sud :



En synthèse, sur le sujet de l'emplacement des stations, retenons les réflexions et arguments suivants :

- La distance d'accès au tramway ressort comme un critère clef quant au choix de son utilisation :
 - o Certaines distances entre station sont ainsi jugées trop importante comme à Bron (secteur Jean-Moulin et Terraillon). Il est ainsi suggéré de reconstruire le nombre de stations aux deux extrémités de la ligne afin de réduire la distance entre chaque halte.
 - o Plus largement sur ce sujet, il a été fait remarquer le besoin de considérer la problématique des personnes à mobilités réduites si la distance entre deux stations est importante (accessibilité moindre pour les secteurs situés à distance).
- Les participants font ainsi valoir des propositions prenant en compte le besoin de la desserte d'entreprises ou d'habitants (par exemple à Vénissieux avec l'enjeu de la desserte d'Iveco / Renault Trucks et de la Cité Berliet).
- La desserte du secteur de Parilly est également plébiscitée certains faisant valoir l'intérêt d'une station supplémentaire (porte C) ;
- Des participants font remarquer à l'inverse que « *la multiplication des stations peut générer plus d'encombrement de circulation* », avec une problématique d'accessibilité soulignée par exemple pour le pôle logistique et formation des pompiers à Saint-Priest.

Enfin, des questions se posent au niveau de chacun des terminus à Vaulx-en-Velin Carré de Soie et à la gare de Vénissieux, avec des stations excentrées par rapport à chacun de ces deux pôles. Le besoin de travailler la connexion avec les pôles multimodaux de transport, et le centre commercial (au Carré de Soie) est donc mis en avant, certains suggérant de mettre en place par exemple des solutions de type trottoirs roulants. Notons aussi que cette réflexion questionne aussi à la gare Vénissieux le réaménagement du pont Berliet.

- **La sécurité :**

Pour le public, le sujet de la sécurité embrasse plusieurs problématiques, en premier lieu desquelles celle de la sécurité entre tous modes. Plusieurs points sont évoqués en la matière :

- Globalement, le souhait est exprimé d'une amélioration de la sécurité des cheminements sur la voirie grâce au T8 (piétons, cyclistes, automobilistes) ;
- La crainte d'une forte fréquentation du pôle d'échanges multimodal Vaulx-en-Velin Carré de Soie génératrice de problèmes quant à la sécurité des circulations piétonnes et cyclistes (notamment à la jonction entre le métro A et le T3 et le terminus des trams T8 et T9) est aussi relevée ;

- Un point d'attention ressort concernant la sécurisation des flux piétons et cycles autour des stations, comme dans le secteur précédemment cité du Carré de Soie mais plus largement aussi ;
- De la même façon, la nécessité de rechercher une cohabitation apaisée vélos-voitures est mise en avant, notamment au niveau des rues perpendiculaires à l'infrastructure du tramway. Le besoin de protection des pistes cyclables vis-à-vis des stationnements sauvage (comme cela peut être observé au Sud du projet) est aussi souligné.

Le sujet de l'insécurité est également évoqué par des participants qui mettent en avant plusieurs aspects :

- Des personnes s'interrogent sur l'accroissement possible des problématiques d'insécurité du fait d'une accessibilité favorisée par la ligne T8 à « *des secteurs auparavant tranquilles* » ;
- D'autres points de vue, l'insécurité freine l'usage des transports en commun, des personnes indiquant « *privilégier la voiture au transport en commun en raison d'un sentiment d'insécurité* » ;
- D'autres encore, évoquent le besoin de considérer cet aspect dans la définition des aménagements : éclairage des voies piétonnes et cyclables le long du Parc de Parilly par exemple.

• L'insertion du projet T8, ses impacts et nuisances

Si la concertation a fait ressortir l'attente d'un projet structurant, elle a aussi révélé de nombreux questionnements sur l'insertion et ses impacts, y compris pour la période travaux :

- Une des problématiques soulignées régulièrement lors des rencontres est la **mise à sens unique** de l'avenue Pierre Brossolette et de la rue de la Poudrette. De nombreux habitants et acteurs économiques ou commerçants s'interrogent à la fois sur la faisabilité de cette insertion et expriment leurs craintes sur le changement de plan de circulation, la réduction des places de stationnement et les impacts sur les flux, la cohabitation de tous les modes, rendant la vie quotidienne et les déplacements nécessaires complexes et difficiles.
 - La rue Poudrette est déjà très fréquentée et les aménagements à venir pour intégrer le terminus du T8 sont interrogés notamment en termes: d'impacts sur la circulation si cette rue passe à sens unique et sur le stationnement évalué déjà comme compliqué, impacts qui vont être amplifiés durant la période de travaux ; de nuisances sonores ; de connexion au pôle d'échange Vaulx La Soie ; ...
 - Sur l'avenue Brossolette et place Jean Moulin, la question de l'accessibilité des entreprises et des commerces est régulièrement posée, tant en termes « physique » (comment concrètement les clients vont venir ?) qu'en termes de stationnement (*les places vont-elles diminuer ? où seront-elles situées ?*), de circulation des voitures...L'ensemble des participants aux différentes rencontres sur ces secteurs craignent la réduction des places de stationnement et la complexité des flux de circulation. Plusieurs rappellent que leur clientèle se déplace dans le quartier à pied ou en voiture, qu'il y a aussi pas mal de personnes âgées ou à mobilité réduite... Certains commerçants expriment que ces changements pourraient même être préjudiciable à leur commerce.
 - L'insertion et les aménagements qui en découlent interrogent sur les impacts fonciers, à la fois sur les espaces privés et publics : pour les propriétés riveraines le long du tracé, au niveau de la rue de la Poudrette et de l'avenue Pierre Brossolette ;: « *va-ton nous prendre du foncier* » ? Dans le quartier de la Soie sur la réduction des espaces publics : « *que restera-t-il pour les autres espaces publics* ? » au regard de la densité du quartier et de son développement ? Il y a une attente pour une communication transparente sur ce sujet.
 - Des interrogations sur la possibilité de faire cohabiter tram, voitures, vélos et piétons sur une voirie restreinte sur l'avenue Pierre Brossolette. Certains participants rappellent

l'existence d'une piste cyclable dans les rues parallèles : « *est-il nécessaire de créer de nouveaux aménagements cyclables sur l'avenue Brossolette ?* » sachant que d'autres soulignent le danger déjà existant de la circulation des vélos, trottinettes sur cette avenue.

- Les acteurs économiques, professions libérales, commerçants attendent particulièrement des précisions sur comment les **livraisons** pourront être maintenues durant les travaux et après l'insertion du Tram, sachant que ces livraisons concernent des petites livraisons (plusieurs fois par jour, matériel médical sensible, respect de la chaîne de froid...) jusqu'à des camions de 16 tonnes... Plusieurs expriment leurs craintes de pertes de chiffre d'affaires, de coupures d'électricité durant les travaux avec toutes les conséquences pour les commerces et pharmacies...
- L'insertion du T8 sur l'avenue Pierre Mendès France est également questionnée.
- La lisibilité des intersections entre bus, tram, voitures et cycles et le partage de la voirie fait l'objet d'une demande de vigilance et de sécurisation des déplacements notamment :
 - o Entre la route de Lyon et l'avenue Pierre Cot ;
 - o Pour les cheminements cyclables sur la partie existante, au niveau de l'avenue du 8 mai 1945 entre le carrefour Franklin Roosevelt/Général de Gaulle et l'entrée du parc de Parilly. L'étroitesse de la voirie est soulignée.
 - o Avec l'attente d'une meilleure coordination des feux au niveau de la station Parilly-Université (temps d'attente perçu comme trop long), car ils ralentissent fortement la circulation et génèrent des accidents avec les cyclistes.
 - o ...
- Sur certains secteurs, notamment denses, comme au Carré de Soie, ou dans le secteur du Lycée Jean-Paul Sartre (virage), plusieurs participants questionnent les **nuisances sonores et les vibrations** liées au passage du tramway T8
- La **période des travaux** est envisagée avec fortes appréhensions et lassitude et ce sentiment est largement partagé tout le long du tracé. Les chantiers sont déjà nombreux un peu partout et les habitants, commerces, entreprises en ont déjà une expérience qui les rend méfiants. Plusieurs mentionnent en exemple la route de Genas, « *une catastrophe* ».
 - o Pour plusieurs participants, les chantiers se développent soudainement « *sans prise en compte suffisante des riverains* » ;
 - o « *On ne peut pas s'endormir et on se réveille et tout est fait ?* » ;
 - o « *Les travaux c'est long* » ; « *une génération sacrifiée* ».
- Dans les **propositions** sur l'avenue Poudrette : 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. Tous les commerces se trouvant du côté Est de l'avenue Brossolette, la circulation devrait logiquement être maintenue de ce côté pour préserver les livraisons et l'accès des clients. Une demande pour que plateforme de tramway soit positionnée côté ouest de l'avenue Pierre Brossolette.
- Une demande générale d'amélioration de l'information des riverains sur le calendrier des chantiers et d'une anticipation.

Réponses du SYTRAL Mobilités :

- La présence de la « chargée de relation riverains » : une présence et une écoute au plus près des habitants et des acteurs, pour faciliter l'avancement du projet, répondre aux questions, organiser des rencontres, chercher avec les habitants et acteurs des solutions les plus contextualisées. Des expériences sont en cours notamment sur le T10 (chantiers et livraisons) afin d'imaginer de nouveaux dispositifs, plus adaptés.
- Une liste de diffusion sera constituée avec les acteurs économiques, commerçants, ...pour assurer une communication régulière avant un démarrage des travaux préparatoires en 2027 et ceux d'infrastructures en 2028.

- Les contraintes de livraison sont prises en compte par les entreprises de travaux, afin de permettre aux commerces d'être livrés.
- La création d'une voie cyclable est une obligation réglementaire issue de la loi « LOM » (loi d'orientation mobilités) lors de la création d'un tramway. Des mutualisations pourront être étudiées sur certaines sections étroites comme le sud de l'avenue Brossolette.
- Les études d'insertion urbaine seront partagées mi-2026, si l'opportunité du projet est confirmée.
- Le projet T8 est conçu pour éviter au maximum les acquisitions foncières. Cependant, des opportunités pourraient être trouvées en lien avec une requalification d'espaces extérieurs de grandes résidences, notamment au nord de l'avenue Pierre Brossolette. Le virage du tracé, près du lycée Jean-Paul Sartre, constituerait une zone contrainte nécessitant davantage d'espace. Toute expropriation n'interviendrait qu'en dernier recours, après des tentatives de négociation amiable avec les propriétaires concernés.
- **Sur les espaces publics, aménagements : des attentes fortes exprimées pour des quartiers apaisés et une image plus accueillante**

Comme pour l'arrivée des nouvelles lignes T9 et T10, avec lesquelles T8 devrait s'articuler, le projet T8 est vu comme un **moyen d'améliorer qualitativement le cadre de vie** des habitants. Les communes sont parties-prenantes sur ce volet et rappellent leurs engagements pour que ce volet devienne un levier de **transformation urbaine**, aux côtés des habitants.

- Vigilance et cohérence entre les différentes projets urbains d'aménagement ou les opérations d'urbanisme : notamment sur le quartier de la Soie (Vaulx-en-Velin), toujours en développement et réhabilitation ; à Vénissieux, avec une demande de la ville de bien intégrer le projet de tramway T8 au sein d'un schéma global d'aménagement du Quartier Gare, fondé sur les invariants définis dans l'étude urbaine actualisée par la Métropole de Lyon ; sur le quartier de Terraillon et la place Jean Moulin (Bron) ;
- D'une manière générale, le **report modal de la voiture vers les transports en commun est vécue comme une amélioration du cadre de vie**, en venant « **apaiser** » certains quartiers (exemple de Terraillon sur Bron, place Steven Spielberg à St Priest, ...) : une amélioration de l'accessibilité du quartier et un désengorgement en favorisant l'arrivée de nouveaux habitants ; des espaces publics plus sûrs pour les piétons et les cyclistes
 - Des espaces publics plus agréables : réaménagement de « façade à façade » pour retravailler l'ensemble de l'espace public ;
 - Une amélioration de la sécurité piétonne et cyclable y compris en rénovant certaines pistes cyclables : signalétique, passage, croisement/intersection...avec une vigilance pour le cheminement piéton des enfants vers les écoles (exemple de la rue Louis pour l'école Jean Moulin/Bron) ;
 - Des éclairages adaptés pour sécuriser les passages piétons et vélos : exemple du pont Berliet jugé dangereux actuellement ;
 - Une intégration urbaine rigoureuse et répondant aux usages des habitants, notamment autour des stations ;
 - Une continuité dans les aménagements cyclables y compris pour le stationnement des vélos.
- La préservation et le renforcement de la **végétation** du tracé et des stations adaptées au **climat à venir** apparaissent comme un sujet majeur. Les participants se montrent attachés aux alignements d'arbres existants et souhaitent leur préservation autant que possible : par exemple sur l'avenue Brossolette (question posée à plusieurs reprises) ; sur l'avenue Pierre Cot, pour la préservation des arbres classés. On note ainsi :
 - Des demandes d'ombre, de végétalisation, de mobilier urbain adapté...
 - Des propositions concrètes pour changer les bancs aux stations : éviter les assises en matière « *qui brûle les fesses* » ; réfléchir également aux racines des arbres et non seulement à la végétalisation en surface.

- ...
- Certains propriétaires voient l'arrivée du tramway comme une opportunité de valoriser leur bien
- Des **interrogations** sur la faisabilité de ces aménagements, compte tenu de la nécessité de concilier de multiples usages dans un espace parfois limité et quand coexistent plusieurs lignes de transport.
- Une attente des habitants pour être **davantage impliqués** dans les aménagements à venir, à chaque phase du projet.

Réponses du maître d'ouvrage :

- La végétalisation le long du tracé reste un élément important du projet : s'il n'est pas possible de préserver certains arbres d'alignement existants, le projet visera à replanter à proximité ou à végétaliser ces espaces. Il sera cependant probablement difficile de préserver certains des arbres de l'avenue Pierre Brossolette.
- Vers une nouvelle génération de station : le projet viserait à planter quatre à six arbres dans chaque station de tramway pour créer de la fraîcheur. L'utilisation de matériaux de couleur claire pourrait également réduire la température ressentie de 5 à 6 degrés. L'objectif est de maximiser les espaces verts et bleus, en favorisant la gestion des eaux de pluie par infiltration.
- Les essences d'arbres seront adaptées au changement climatique et à la canicule, capables de pousser de façon autonome après 2 ans d'arrosage, en privilégiant par exemple les chênes, châtaigniers, cerisiers ou tilleuls, plutôt que les platanes ou résineux très répandus à Lyon mais sujets aux maladies et à la sécheresse. Les services de la Métropole ont fait un recensement de tous les arbres et un bilan phytosanitaire de leur état de santé.
- **Pôle d'échanges multimodal de Vaulx-en-Velin La Soie : des interrogations sur la capacité du pôle multimodal et du quartier à absorber à terme les évolutions liées à la croissance des flux et l'arrivée de nouvelles lignes**

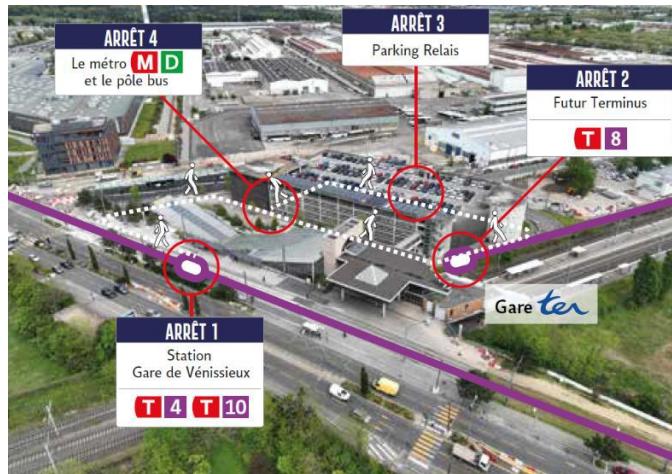
Que ce soient les habitants, des membres de conseils de quartier, des usagers, des acteurs économiques (dont acteurs industriels), les débats ont porté sur :

- Le positionnement du terminus de T8, jugé trop éloigné du métro et du centre commercial
- Une interrogation sur le pourquoi des ruptures de charge entre T9/T8/T10 qui pourrait freiner l'usage des transports en commun avec, pour certains, une attente pour des connexions plus fluides et directes
- L'arrivée de nouveaux flux avenue Bataillon Carmagnole Liberté, au terminus du T8 menace la tranquillité du quartier Petite Cité Tase à Vaulx-en-Velin (déjà impacté par le terminus du T9)
- Un besoin exprimé de manière répétée pour un cheminement piéton et une sécurisation des parcours (lisibilité, sécurisation, signalétique...) y compris pour faciliter les correspondances piétonnes entre les terminus T8 et T9 et la traversée de l'avenue des Canuts vers le métro A et les tramways T3 et T7.
- Une demande de plus de sécurisation pour les flux piétons et vélos autour des stations : de manière générale, les traversées piétonnes ou les interconnexions cyclistes sont jugées dangereuses.
- Une interrogation sur la rue Poudrette qui, telle que présentée par SYTRAL Mobilités apparaît comme une rue uniquement de desserte des riverains, alors que pour plusieurs habitants cette rue est déjà saturée (y compris en stationnement) par des usagers hors du quartier. Certains habitants demandent sur quelles études SYTRAL Mobilités s'appuie.
- Un besoin de cohérence et de coordination (entre les correspondances) entre les différents transports et les tramways.
- Un constat partagé par plusieurs usagers : la saturation actuelle du parking relais de La Soie avec une demande de son adaptation avec l'arrivée du T8 et/ou de création d'un autre parking, privé si besoin. Des demandes sont aussi exprimées pour l'aménagement d'un parking vélo à proximité du T8.

- Un questionnement sur le maintien du tissu d'activités économiques sachant que des industries sont encore présentes dans le quartier de La Soie : quelle position de SYTRAL Mobilités et de la Métropole de Lyon envers ce tissu économique et sur la mixité urbaine ? « *Veut-on garder ces activités ou les déporter* » ? va-t-on devoir partir « *toujours plus à l'Est* » si les conditions de circulation ne permettent plus des flux de poids lourds pour nos activités industrielles ? pour l'accès à nos clients ? à nos employés ? avec une question particulière pour la circulation dans la rue Poudrette qui deviendrait à sens unique.
- Quel travail de prospective SYTRAL Mobilités a effectué pour les 50 années à venir sur le développement démographique, social, économique de l'Est Lyonnais ? « *C'est un vrai sujet sociétal que nous devons partager collectivement (...) pour quoi fait-on cette nouvelle infrastructure T8, car, s'il n'y a plus d'entreprises ou d'industries, il n'y aura plus de flux donc quelle pertinence pour le T8* »... « *Vous (Métropole de Lyon et SYTRAL) parlez d'activités économiques sans mentionner la création de valeur que celles-ci engendrent et jamais d'activités industrielles avec toutes leurs conséquences et leurs nécessités...* ».
- Plusieurs questions concernent les aménagements en cours ou à venir sur le secteur Carré de Soie (zone d'aménagement concertée) et les impacts en termes de circulation avec l'arrivée de T8 et des travaux. Est évoqué également un projet de transformation d'un bâtiment ex-EDF désaffecté sur la rue de la Poudrette en habitations et ses impacts sur les travaux du T8.
- Un risque d'engorgement sur le quartier autour de ce pôle d'échange est souligné : comment faire pour que les mobilités se développent plus harmonieusement ? peut-on envisager que SYTRAL Mobilités effectuent les travaux lourds « *en même temps* » et de manière plus coordonnée ?
- Des questions sont notées sur la façon dont sera réaménagé le pôle d'échanges et sur la capacité du pôle et du quartier à absorber toutes ces évolutions, ces flux, ces connexions.
- Une remarque concerne plus particulièrement les mesures envisagées pour adapter la capacité des autres lignes qui seront connectées au T8 puisqu'il a été précisé que le T8 induirait une hausse de fréquentation sur le métro A et sur les autres lignes de tramway à La Soie.
- Des demandes et propositions pour positionner les stations ou en créer sont formulées : avenue de Bohlen (proximité du centre commercial et secteur déjà saturé) ; avenue Bataillon Carmagnole (connexion T9) ; boulevard des Droits de l'Homme (proximité Mosquée) ; au croisement entre la rue Alexandre Dumas et l'avenue Roger Salengro (collèges Duclos et Lamartine) ; route de Genas pour la connexion avec le BHNS ;
- Une attente du représentant du cinéma pour garantir une amplitude horaire du T8 au-delà de 00h30 depuis La Soie.
- Sur ces sujets, on note ainsi des attentes fortes pour une prise en compte des remarques des habitants et acteurs du secteurs, le besoin d'une communication claire et des retours sur les études réalisées
- Une demande pour une accessibilité financière des transports en commun pour tous.

Réponses du maître d'ouvrage :

- Les études sont en cours pour le réaménagement du pôle d'échange avec la volonté de rendre l'intermodalité la plus fluide possible.
- Aucun projet d'augmentation de capacité n'est prévu pour le parking-relais. Pour le maître d'ouvrage le projet T8 aura peu d'impact direct sur le stationnement à Vaulx-en-Velin. Les solutions passeront par le développement du rabattement via le vélo et le bus et par une gestion optimisée des parkings relais existants.
- La maire de Vaulx-en-Velin précise qu'une réflexion indépendante du projet T8 est en cours avec les conseils de quartiers pour revoir la stratégie de stationnement, notamment à la suite de l'instauration du stationnement payant à Villeurbanne, en intégrant zones bleues et nouvelles poches de stationnement.
- Sur le sens unique de la rue Poudrette ou sur le plan de circulation, les études sont en cours.
- Des investissements lourds sont nécessaires pour la ligne de métro A et un plan Métro existe à horizon 2035. De même des rames ont déjà été rajoutées sur la ligne T3.
- De nouvelles dynamiques urbaines sont attendues plutôt à l'horizon 2027-2028 sur des parcelles, qui ne sont pas traversées par des voiries. Les futures interventions urbaines ne devraient pas impacter la circulation dans le quartier. Il s'agit néanmoins d'un point d'alerte important, qui nécessitera un phasage attentif entre le T8 et les futurs projets. Sur le bâtiment EDF désaffecté et son éventuelle reconversion, il n'y a pas de perspective opérationnelle actuellement (conjoncture immobilière jugée non favorable).
- Sur la question de prospective, SYTRAL Mobilités précise qu'il existe un Plan de Mobilités pour 2040, délibéré en octobre 2024.
- **Gare ou plateforme multimodale de Vénissieux : une indispensable reconfiguration de la gare et de ses fonctions multimodales, une accessibilité questionnée, une visibilité et modernisation attendues...**



Dans le dossier de concertation, l'un des sujets mis en débat concerne le secteur gare de Vénissieux, le fonctionnement du parking relais et des correspondances.

Le pôle gare de Vénissieux qui devrait accueillir le terminus T8 a fait débat parmi les participants de la concertation préalable, appelant des attentes sur la reconfiguration du pôle gare pour améliorer à la fois les connexions intermodales, l'accessibilité pour tous les usagers, la sécurité, la lisibilité des cheminement, ...

Lors de la présentation du projet pendant les rencontres SYTRAL Mobilités a précisé que 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. Des études sont en cours.

L'enjeu d'accessibilité a été régulièrement souligné par les usagers. La gare de Vénissieux a une configuration actuelle avec un dénivelé de plus de 6 mètres entre la plateforme du Tramway T4 et le parking-relais. Le terminus T8 serait positionné à l'arrière de la gare, côté rue des combats, avant le parking-relais et à côté du quai de la gare TER :

- Sur cette reconfiguration et accessibilité, les observations, demandes ou questions d'usagers dont plusieurs personnes à mobilité réduite concernent :
 - o L'importance de réduire au maximum les distances des correspondances pour les personnes à mobilité réduite (200 mètres maximum pour certains) est soulignée, avec des craintes exprimées sur le cheminement à parcourir entre le terminus T8 et la gare de Vénissieux (distance, signalétique, lisibilité...).
 - o La création de deux ascenseurs et non pas d'un seul (au regard de la complexité du site et de l'importance des flux) est demandée. Une pétition a eu lieu, adressé à SNCF Réseau. A ce jour un participant rappelle que l'ascenseur n'est accessible qu'aux personnes munies d'un titre de transport TCL.
 - o La possibilité si techniquement faisable de créer des rampes d'accès PMR (personnes à mobilité réduite), avec une pente inférieure ou égale à 6% et des paliers de repos tous les 10 mètres, afin également d'anticiper les pannes.
- Des craintes sont exprimées sur les flux générés avec l'arrivée d'une nouvelle ligne au regard de la saturation déjà effective au sein du pôle, et sur la ligne du T4.
- Plusieurs aspects techniques sont mis en évidence concernant l'aménagement de la station : la longueur et largeur des quais des tramways (ceux du T4 sont jugés trop étroits), la nouvelle marche créée en sortant de la gare/métro côté T4 obligeant un détour pour les personnes en fauteuil roulant...
- Une demande concerne les supports techniques d'information qui seraient mis en place (pour les personnes malvoyantes notamment) et une autre sur la possibilité de mettre en place des bornes de guidage.
- La passerelle reliant le premier étage du parking-relais et la gare fait débat : SYTRAL Mobilités souhaiterait la supprimer ; des usagers disent l'utiliser tous les jours ; la commune rappelle qu'elle n'est pas ouverte toute la journée pour éviter les squats...
- Le réaménagement devrait contribuer à résorber le sentiment d'insécurité relevé par plusieurs participants dans le secteur et dans la gare. C'est en tous les cas une attente. Des propositions sont faites pour : aménager un éclairage en hauteur (mais non éblouissant) ; mobiliser des agents de médiation pour renforcer la sécurité du tramway et de la gare le soir.
- La signalétique générale de la gare/plateforme multimodale est jugée largement insuffisante, avec un manque de repères quel que soit la manière d'accéder à la gare. Une demande pour plus de signalétique est formulée, y compris à l'extérieur et en repensant le parvis : une attention particulière aux couleurs, aux fléchages, à la police utilisée (taille et type) est attendue
- Des propositions concrètes sont faites pour rendre cet espace plus accueillant : création d'assises, de bancs... même si la question de squat est relevée.
- Plusieurs questions ont été posées sur les liens entre SYTRAL Mobilités et SNCF Réseau, notamment pour comprendre comment les travaux d'accessibilité allaient se travailler entre eux, avec une demande de cohérence globale, sur la signalétique, l'accessibilité aujourd'hui difficile physiquement et par manque de lisibilité.

La gestion des flux automobiles et de leur rabattement vers les transports collectifs pose la question de **l'offre de parkings-relais**, non seulement à la Gare mais plus largement à l'échelle territoriale, avec les usagers des communes voisines (dont plusieurs sont hors métropole de Lyon). Les situations de stationnement sauvage le long de la rue des Combats ont également été pointées induisant des impacts en termes de conflits d'usages, en particulier avec les piétons et les cyclistes, les voitures se stationnant sur les pistes cyclables et le cheminement piéton. La sécurité des piétons et des cyclistes est interrogée, notamment sur la rue des Combats, mais aussi autour du Pont de Berliet et de la route de Lyon. Une amélioration de la continuité des itinéraires cyclables est attendue.

La saturation du parking-relais suscite de nombreux commentaires et d'incompréhensions.

- Des attentes pour créer de nouvelles places de stationnement se sont exprimées lors des rencontres, y compris au sein du site de Renault Truck (Berliet) :
 - o certains soulignant que le parking-relais n'a pas été dimensionné pour accueillir les nouveaux flux liés au tramway, au métro et aux bus ;
 - o d'autres indiquant que des 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
 - o d'autres encore proposant de créer un autre parking-relais à l'entrée sud de Vénissieux.
- Il est souligné également que dans le parking-relais existe **un parking-vélo sécurisé** accessible avec une carte TCL. La sécurité de ce parking-vélo est salué, mais l'équipement est jugé difficile d'accès et de visibilité (passage par la porte avec les piétons ou par la barrière avec les automobiles ...).

Réponses du maître d'ouvrage :

- Les études sont en cours et le projet de la nouvelle plateforme multimodale évolue.
 - La localisation du terminus T8 telle que proposée permettra de désengorger le boulevard Ambroise Croizat, accueillant les lignes T4 et prochainement T10.
 - 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.
 - 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. Des 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.
 - Un parking-vélos supplémentaire et plus accessible serait aménagé en parallèle des cheminements cyclables, si le projet de T8 est confirmé.
 - L'ensemble des points sont pris en note par SYTRAL Mobilités. Si l'opportunité du projet est confirmée, les études de conception débuteront en 2026. La concertation continue permettra alors d'approfondir les aspects techniques du projet liés à l'éclairage, aux assises, aux types de revêtement, aux bordures des voiries, etc.
- **Focus sur l'accessibilité du point de vue des personnes à mobilité réduite ou en situation d'handicap**

Un atelier spécifique en gare de Vénissieux (balade) a été organisé sur cette thématique et une rencontre avec les associations et organismes de la nouvelle commission Accessibilité de SYTRAL Mobilités créée en février 2025 s'est déroulée le 1^{er} octobre dans les bureaux du SYTRAL.

Quel que soit les événements, ce sujet a été évoqué sous différents angles, c'est une problématique partagée par tous les usagers, avec des attentes « urgentes » en gare de Vénissieux mais aussi à Carré de Soie comme développé par ailleurs.

La rencontre du premier octobre a permis aux participants d'exprimer leur incompréhension voire mécontentement de devoir « se répéter » pour chaque concertation et projet de mobilités : « *êtes-vous au courant de tout ce que nous avons produit pour le T6/T9/10 ?* » et si oui « *à quoi ça sert de se répéter* » ?

- La question de l'accessibilité de la plateforme Internet pour des personnes en situation d'handicap est posée, sachant que la loi oblige désormais à de nouvelles configurations permettant cette inclusivité.
- Le sujet de la distance entre les terminus et le métro est de nouveau abordé : il y a à la fois la question de la distance et du carrefour à traverser pour atteindre le pôle d'échange de la Soie (Vaulx-en-Velin).
- La question du « guidage » pour cheminer au sein des pôles d'échange, qui restent des espaces complexes pour toutes les personnes en situation d'handicap y compris psychique et de l'enjeu de la signalétique en général, y compris sur le sol (exemple des nouveaux « carrés repères » mis en place devant les portes du métro) :
 - o Avoir des repères comme des totems en hauteurs, bien visibles aux stations
 - o Des assises avec des accoudoirs pour se relever à l'intérieur du Tram
 - o Ne pas négliger le type de revêtement pour assurer stabilité et sécurité
 - o Des balises sonores / bornes d'information
 - o Des portes automatiques
 - o Des quais suffisamment larges pour manœuvrer les fauteuils roulants
 - o Un « bouton » permettant de signaler lors d'un arrêt qu'une personne à mobilité réduite va monter ou descendre (visible dans le tram et à l'extérieur sur le quai), à l'intention du conducteur/trice et des usagers (faciliterait l'attention de tous et la sensibilisation)
 - o ...
- La nécessité d'une maintenance des équipements, à ce jour soulignée comme défectueuse (panne récurrente des ascenseurs par exemple)
- Une vigilance pour ne pas créer de nouveaux obstacles dans les aménagements à venir
- Les traversées des lignes de tramway restent dangereuses
- Avec les connexions (des autres lignes de transport) qui devront se faire avec T8, il faudrait être vigilants à une « cohérence globale »
- Une préoccupation partagée autour des vélos qui « se croient partout prioritaires » : un sentiment d'insécurité sur tous les trajets
- Les chantiers et les travaux : des périodes très compliquées et dangereuses pour tous. Est-ce que « les personnels des chantiers ont des formations spécifiques et sont sensibilisés à la question du handicap » ?
- Une demande de poursuivre la communication devant les immeubles comme pour les travaux du T6, afin d'informer dans la continuité les riverains. Plusieurs participants 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.

Réponses du maître d'ouvrage :

- La cheffe de projet du T8 a répondu que toutes les remarques et propositions produites par les participant.e.s/représentant.e.s de ces associations ont déjà permis de faire évoluer les projets.
- La création de la commission est une avancée à souligner puisqu'elle permet de rassembler usagers, élus, associations...
- Une expérimentation d'un outil à destination des malvoyants est en cours à Saxe-Gambetta (Lyon centre)

• Coût du projet T8

Le financement et le coût du projet ont été peu abordés durant la concertation.

Parmi les remarques nous notons :

- Le financement du T8 va se faire au détriment de moyens qui auraient pu être mis pour améliorer d'autres lignes, notamment de bus, assurant un maillage plus fin

- Un tram coûte plus cher qu'un BHNS (Bus à Haut Nouveau de Service) : pourquoi T8 et non pas un BHNS, ou la continuité du prolongement du BHNS, baptisé TB 12 ?

- **Sur la concertation**

Parmi les thèmes d'échange, plusieurs points abordés par le public concernent la concertation en tant que telle :

- Une première thématique concerne la place de la concertation et son articulation avec le processus d'élaboration du projet :
 - des personnes faisant part d'un manque de concertation avec les élu.e.s et habitant.e.s en amont de la concertation préalable pour définir le projet à l'échelle des territoires et « *mieux prendre en compte les besoins des habitants* » ;
 - certain.e.s s'exprimant dans ce sens pour demander « *d'ouvrir la concertation pas seulement au sujet du positionnement des stations* », et faisant valoir l'importance d'échanges sur le tracé.
 - des participant.e.s faisant valoir plus largement l'importance de prendre en compte les besoins des habitant.e.s, des entreprises et des savoirs d'usage et de veiller à ce que la concertation « *ne donne pas le sentiment que tout soit déjà joué* », certain.e.s questionnant la place des garant.e.s dans le processus de décision sur le projet ;
 - d'autres questionnant les dates et le rôle de la concertation dans l'évolution du projet, des personnes regrettant que la concertation commence en début d'été, « *une période pas idéale* ».
- Enfin, des personnes interrogent l'articulation de la concertation sur le projet T8 avec la concertation sur le projet de prolongement de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service TB12.
- Des interrogations portent également sur la place du public dans les étapes ultérieures de développement du projet avec :
 - le besoin d'information régulière, notamment une communication claire pour tenir informés les habitant.e.s de l'évolution du plan de circulation et leur permettre d'anticiper leurs déplacements (application, SMS aux riverains, panneaux d'information, ...);
 - un questionnement sur la place du public dans le processus des études de circulation, certains regrettant que ces études n'aient pas eu lieu plus tôt.

Enfin, vis-à-vis du processus décisionnel concernant le projet, des personnes se sont interrogées sur le devenir du projet en cas de changement de mandature a été posée.

Évolution du projet résultant de la concertation

Il n'y a pas eu d'évolution significative du projet en cours de la concertation préalable du projet T8.

Notons cependant que le maître d'ouvrage a été à l'écoute tout au long de la concertation préalable, avec une étape de restitution des premiers enseignements de la concertation lors du forum intermédiaire enrichie lors du forum final, de clôture de la concertation. Les études menées en parallèle à la concertation ont permis de commencer à répondre à la faisabilité ou non de plusieurs propositions et d'apporter des éclairages plus précis sur tel ou tel secteur du tracé du T8.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

1/ Communiquer au plus tôt les résultats des études de stationnement et de circulation sur le périmètre du projet de ligne T8 :

L'impact du projet sur la circulation est l'une des principales préoccupations liées au projet de tramway T8. Cette demande de précision porte donc sur la communication des résultats des études sur ce sujet, non encore disponibles au moment de la concertation préalable. Cette demande de précision, en lien avec la recommandation n°2 mérite d'être élargie au périmètre du BHNS compte tenu de la proximité des deux tracés et interférences possibles en matière de stationnement et de circulation.

2/ Rendre plus lisible la façon dont s'articule la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) TB12 et la ligne de tramway T8 pour répondre aux différents enjeux de mobilités sur le territoire concerné, en lien avec l'évolution des mobilités et la mise en cohérence des différents projets :

La complémentarité du projet T8 et du projet de prolongement de la ligne BHNS plus à l'Est a été source de questionnements au cours de la concertation. Une vision globale est souvent plébiscitée pour bien appréhender en quoi les deux projets répondent aux besoins de mobilité des secteurs concernés, aussi dans le cadre plus large encore du déploiement des transports en commun de l'Est de la Métropole de Lyon.

3/ Montrer les liens entre prospective, développement urbain et économique actuel et à venir et projets d'infrastructures, en étant plus clair et précis sur les impacts fonciers qui en découlent notamment pour le devenir du développement économique et industriel du secteur Vaulx-en-Velin Carré de Soie.

Au cours de la concertation, des questionnements ont émergés sur la prospective territoriale sous-tendue par le projet T8. Si des éléments généraux sont apportés dans le dossier de concertation sur les documents de planification, il manque une vision plus fine des orientations en matière de développement urbain et de développement économique sur l'Est lyonnais (concernant notamment les vocations du territoire dans les décennies à venir et la mixité des fonctions urbaines et économiques).

Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

1/ Organiser un évènement public afin de présenter les enseignements tirés de la concertation préalable, les suites qui seront données aux propositions et besoins formulés par le public :

Cette recommandation générale a pour objectif de rendre visible et explicite les orientations prises pour la poursuite (ou pas) du projet, autrement-dit de donner à voir ce que SYTRAL Mobilités retient de la concertation préalable. Ainsi, si la décision est prise de poursuivre le projet, les éléments qui questionnent ou enrichissent certains choix (ainsi que les réponses qui y sont apportées), les adaptations éventuelles du projet qui en découlent, seront à communiquer de manière explicite au public, comme base de travail collectif pour une nouvelle phase de concertation.

2/ Mettre en discussion les variantes possibles et associer autant que possible le public aux hypothèses des études de circulation et de stationnement

Des usagers de la voiture (dont des riverains), préoccupés des conséquences de l'arrivée du tramway sur les conditions de stationnement et de circulation, ont fait valoir l'importance de prendre en compte leur point de vue en la matière. Sur la base des éléments issus des études de circulation et de stationnement, à communiquer au plus tôt dans le cadre de la concertation continue (cf. demande de précision n°2), cette recommandation vise donc à engager un dialogue pour travailler dans un cadre collectif les options possibles en prenant en compte au mieux les besoins des automobilistes.

3/ Prévoir un(des) atelier(s) de concertation continue sur l'insertion du projet dans l'espace public de façade à façade, notamment pour travailler l'insertion des voies cyclables et des cheminements piétons (besoin de voies efficaces et sécurisées), l'accessibilité, la végétalisation et plus largement la prise en compte des besoins des riverains :

Il s'agit ici de favoriser la recherche du bon équilibre dans les scénarios d'insertion du tramway, la concertation ayant fait ressortir des problématiques spécifiques selon les secteurs (par exemple dans le secteur de Parilly avec un questionnement sur l'insertion d'une voie cyclable à double sens, au niveau de la place Jean Moulin avec la question de l'emplacement des voies de tramway, en lien avec les autres usages, l'accès aux commerces etc., ou sur l'axe Poudrette-Brossolette en lien avec le sujet des accès riverains ou des stationnement). Pour avancer dans ces réflexions, une approche la plus concrète que possible est à rechercher, en mêlant par exemple approche terrain et échanges/coproduction en atelier.

4/ Capitaliser et valoriser l'expérience et les enseignements des concertations passées sur les questions de l'accessibilité :

La concertation a permis de mettre l'accent sur les besoins des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, et en particulier au niveau des deux pôles d'échange multimodal. SYTRAL Mobilités mène depuis plusieurs années une démarche de dialogue sur cette thématique, en lien avec divers projets, la proposition est ici de valoriser ces apports en lien avec les associations qui travaillent ce sujet. Il s'agit tout à la fois de bien cerner les besoins à prendre en compte et définir les aménagements les plus adaptés et efficaces (en fonction de divers retours d'expérience).

5/ Intégrer les besoins des usagers pour travailler les articulations et la cohérence globale du réaménagement de la gare de Vénissieux et son pôle multimodal dans le cadre d'une réflexion globale entre SNCF Gares et connexions et SYTRAL Mobilités :

La concertation préalable a révélé un point d'attention sur l'insertion de la station du tramway T8 au terminus de la gare de Vénissieux pour en définir les conditions d'accessibilité et de connexion. Cette réflexion, à mener dans le cadre de l'évolution du pôle multimodal doit intégrer les besoins des usagers de la ligne T8 et les autres projets urbains alentour de la ville de Vénissieux ou de la Métropole de Lyon. C'est le sens de cette recommandation que d'inviter à la poursuite d'un dialogue sur ce sujet, dialogue

amorcé lors de la concertation préalable mais qui doit aussi associer d'autres acteurs (notamment SNCF Gares et connexions, Vénissieux et la Métropole de Lyon).

6/ Travailleur l'accessibilité du terminus à Vaulx-en-Velin La Soie en concertation continue pour intégrer les besoins des usagers et notamment ceux des personnes à mobilité réduite et en situation d'handicap :

Il s'agit d'intégrer plus particulièrement les problématiques de déplacement des personnes à mobilité réduite ou en situation d'handicap au niveau du terminus de la ligne, excentrés par rapport aux principales infrastructures d'intermodalités et de commerces. Il s'agit de prendre en compte notamment l'acceptabilité de la distance, la sécurisation des cheminements et de leur lisibilité.

7/ Approfondir les besoins des usagers pour définir un maillage de proximité via le réseau de bus et apporter dès que possible les éléments permettant de travailler en concertation la restructuration et la réorganisation de ce réseau :

Avec l'arrivée du T8, un des sujets récurrents des usagers des transports en commun est la question du devenir de la desserte de proximité aujourd'hui assurée par plusieurs lignes de bus. Dans la perspective de la restructuration du réseau de surface, une attention particulière doit être portée à la prise en compte de la diversité des usages pour apporter des réponses les plus en phase avec les besoins des utilisatrices et utilisateurs. La recommandation est donc ici de les associer autant que possible à cette réflexion, par exemple par une démarche d'enquête de terrain et un travail collectif d'approfondissement.

8/ Mettre à profit le dispositif des « chargés de relation riverain » pour bien prendre en compte les besoins et poursuivre les échanges avec les acteurs socio-économiques (commerçants, professions libérales de santé, ...), y compris pour la phase de travaux :

Le dispositif des « chargés de relations riverains » déployé par SYTRAL Mobilités apporte une vraie plus-value dans la prise en charge des problématiques locales. Il s'agit donc ici de maintenir ce lien de proximité (voire de le renforcer à certains moments charnière du projet) car il est vecteur de dialogue et permet aussi des réponses précises et concrètes à des problèmes ciblés (dont la question foncière ou la période de travaux).

9/ Dans le cadre de la concertation continue, travailler l'insertion du tramway, en lien avec les projets de réaménagement des espaces publics (comme sur la place Jean Moulin), pour intégrer les attentes et besoins spécifiques liés à la végétalisation, à l'ombrage, au mobilier urbain (bancs, ...) :

Comme il est présenté par SYTRAL Mobilités, le T8 doit contribuer au renouvellement urbain de certains quartiers. La proposition ici est donc de mettre en place des espaces de concertation dédiés en lien avec ces projets d'aménagements (et donc en partenariat avec les acteurs concernés au niveau des villes et de la Métropole de Lyon notamment), pour travailler simultanément avec les habitant.e.s les projets d'aménagement et l'insertion du tramway T8. L'enjeu est de favoriser à la fois une cohérence d'aménagement et l'articulation avec les attentes locales.

10/ Reprendre les propositions et argumentaires issus de la concertation préalable et affiner les choix d'implantation des stations dans le cadre de la concertation continue :

Le choix d'implantation des stations a souvent été discuté dans le cadre de la concertation préalable, diverses propositions alternatives étant ressorties des échanges. Au-delà des comptes-rendus des rencontres de la concertation préalable, il semble important de donner à voir ces différentes propositions, les argumentaires associés et les options nouvelles envisagées par SYTRAL Mobilité si tel est le cas. La proposition est donc que la concertation continue puisse permettre d'affiner le choix et les arbitrages possibles dans le cadre d'atelier(s) dédié(s) en fonction des secteurs.

11/ Anticiper les phases chantiers, mieux communiquer en amont sur les travaux et contraintes à venir tout en continuant le dialogue avec les différents acteurs et en s'appuyant aussi sur l'expérience du SYTRAL Mobilités dans ses chantiers précédents :

La phase chantier est de fait une période de perturbations importante. Elle constitue un sujet de préoccupations pour les habitant.e.s, riverains et usagers de moyens de déplacement comme l'ont révélé plusieurs échanges au cours des temps de concertation préalable. Des personnes ont fait part d'un besoin d'anticipation, mais aussi, sur la base de leurs expériences récentes, d'une meilleure prise en considération des contraintes de déplacement et d'accessibilité. La recommandation vise donc à mieux comprendre ces problématiques, donc d'identifier à l'échelle locale les différents besoins par des échanges sur le terrain, notamment en fonction des secteurs des travaux. La recommandation insiste également sur un besoin d'information important tout au long des travaux et un besoin de sécurité des personnes.

Liste des annexes

- Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s
- Annexe 2 : Nomination des garant.e.s et Lettre de mission

Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

**Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable**

Demande de précisions et/ ou recommandations 11/11/25	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
1. Communiquer au plus tôt les résultats des études de stationnement et de circulation sur le périmètre du projet de ligne T8			
2. Rendre plus lisible la façon dont s'articule la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) TB12 et la ligne de tramway T8 pour répondre aux différents enjeux de mobilités sur le territoire concerné, en lien avec l'évolution des mobilités et la mise en cohérence des différents projets			
3. Montrer les liens entre prospective, développement urbain et économique actuel et à venir et projets d'infrastructures, en étant plus clair et précis sur les impacts fonciers qui en découlent notamment pour le devenir du développement économique			

**Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable**

Demande de précisions et/ ou recommandations 11/11/25	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
et industriel du secteur Vaulx-en-Velin Carré de Soie.			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
Les garant.e.s recommandent ...			
1. Organiser un évènement public afin de présenter les enseignements tirés de la concertation préalable, les suites qui seront données aux propositions et besoins formulés par le public			
2. Mettre en discussion les variantes possibles et associer autant que possible le public aux hypothèses des études de circulation et de stationnement			
3. Prévoir un(des) atelier(s) de concertation continue sur l'insertion du projet dans l'espace public de façade à façade, notamment pour travailler l'insertion des			

**Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable**

Demande de précisions et/ ou recommandations 11/11/25	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
voies cyclables et des cheminements piétons (besoin de voies efficaces et sécurisées), l'accessibilité, la végétalisation et plus largement la prise en compte des besoins des riverains			
4. Capitaliser et valoriser l'expérience et les enseignements des concertations passées sur les questions de l'accessibilité			
5. Intégrer les besoins des usagers dont les personnes à mobilité réduite et en situation d'handicap, pour travailler les articulations et la cohérence globale du réaménagement de la gare de Vénissieux et son pôle multimodal dans le cadre d'une réflexion globale entre SNCF Gares et Connexions et SYTRAL Mobilités			
6. Travailler l'accessibilité du terminus à Vaulx-en-Velin La Soie en concertation continue pour intégrer les besoins des usagers et notamment ceux des			

**Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable**

Demande de précisions et/ ou recommandations 11/11/25	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
personnes à mobilité réduite et en situation d'handicap			
7. Approfondir les besoins des usagers pour définir un maillage de proximité via le réseau de bus et apporter dès que possible les éléments permettant de travailler en concertation la restructuration et la réorganisation de ce réseau			
8. S'appuyer sur le dispositif des « chargés de relation riverain » pour bien prendre en compte les besoins et poursuivre les échanges avec les acteurs socio-économiques (commerçants, professions libérales de santé, ...) y compris pour la phase de travaux			
9. Dans le cadre de la concertation continue travailler l'insertion du tramway, en lien avec les projets de réaménagement des espaces publics (comme sur la place Jean Moulin), pour intégrer les attentes et besoins spécifiques liés à la			

**Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable**

Demande de précisions et/ ou recommandations 11/11/25	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
végétalisation, à l'ombrage, au mobilier urbain (bancs, ...)			
10. Reprendre les propositions et argumentaires issus de la concertation préalable et affiner les choix d'implantation des stations dans le cadre de la concertation continue			
11. Anticiper les phases chantiers, mieux communiquer en amont sur les travaux et contraintes à venir tout en continuant le dialogue avec les différents acteurs et en s'appuyant aussi sur l'expérience du SYTRAL Mobilités dans ses chantiers précédents			



Le président

Paris, le 11 juin 2025

Madame, Monsieur,

Lors des séances plénières du 4 décembre 2024 et du 7 mai 2025, la Commission nationale du débat public (CNDP) a désigné M. Jean-Luc CAMPAGNE et Mme Lucie MAILLARD garant et garante du processus de concertation préalable pour le projet de tramway T8 dans l'Est de la métropole de Lyon (69), puis Mme Valérie DEJOUR en remplacement de Mme Lucie MAILLARD.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet qui comporte des impacts significatifs sur l'environnement et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs et je souhaite vous rappeler les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du code de l'environnement. Comme le précise l'article L.121-9, « lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant ».

I. Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L121-15-1 du code de l'environnement précise que celle-ci doit permettre de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives (non seulement techniques), y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Il est important que vos interlocuteurs et interlocutrices ainsi que l'ensemble des parties prenantes aient connaissance des dispositions légales.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, je vous rappelle que la concertation préalable qui se déroulera du 23 juin au 19 juillet 2025, puis du 25 août au 10 octobre 2025 devra répondre et prendre notamment en compte les questions suivantes :

- à quels besoins ce projet répond-t-il ? Quelles sont les alternatives possibles ?
- pour permettre au public de débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux, conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, le MO devra présenter des alternatives autres que la présentation d'un seul projet ;

- remettre en perspective la stratégie globale de développement des transports en commun par Sytral mobilités à l'Est de la métropole et notamment son intégration au sein du développement du corridor « ligne A8 » inscrit dans les documents de planification d'urbanisme et de mobilité et dont les tramways T9 et T10 étaient les deux premiers tronçons qui seraient ici complétés par le T8 ;
- quels enseignements le MO tire-t-il des précédentes concertations concernant les projets de tramway T9 et T10, notamment, certaines interrogations étant restées en suspens à l'issue des concertations continues il y aurait lieu de prévoir d'y apporter des réponses et notamment :
 - des précisions sur les impacts réels des projets de tramways sur les plans de circulation et de stationnement dans les différents secteurs concernés ;
 - illustrer l'aménagement des rues qui accueilleront les tramways ;
 - apporter des réponses précises et contextualisées pour la phase travaux, en amont.
- compte-tenu des ambitions du projet de tramway de desservir les quartiers les plus densément peuplés de l'Est Lyonnais (notamment des quartiers prioritaires de la ville tels que le quartier Teraillon à Bron) ainsi que des bassins d'emplois importants et appelés à se développer et des infrastructures collectives et de l'objectif de faciliter l'accès aux transports en commun aux personnes les plus touchées par la réglementation ZFE, une attention particulière devra être portée pour cette concertation, à la mobilisation de certains publics avec des efforts dédiés pour inclure les habitantes et les habitants habituellement peu associé.e.s aux prises de décision. De même, il s'agira d'intégrer aux débats les acteurs les plus éloignés des travaux et le personnel des pôles d'activités qui ne sont pas encore connectés au réseau de transports en commun existants et qui utilisent l'automobile pour leurs déplacements quotidiens sur le tracé.

II. Le déroulement de la concertation préalable

Rôle et missions des garant.e.s

Vous devez rester à disposition du public pour l'informer de ses droits.

Comme vous le savez, vous devez exercer votre mission dans le plus strict respect du principe de **neutralité et d'indépendance**. Il exige de n'avoir aucune attitude, acte ou intervention témoignant de votre prise de position quant au projet, aux arguments exprimés ou acteurs de cette concertation.

Toute préconisation, recommandation ou demande de complément au MO pendant le déroulement de la concertation, en matière d'information et de participation du public, doit lui être envoyée par écrit. Ces préconisations et demandes ont vocation à être publiques.

Conclusions de la concertation préalable

Vous devrez rédiger et publier votre bilan dans le mois suivant la fin de la concertation préalable.

Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, doit présenter la façon dont la concertation s'est déroulée. Il comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il présente la méthodologie préconisée et votre appréciation indépendante sur la manière effective dont le MO a organisé la concertation. Il doit intégrer la liste des questions du public restées sans réponse et vos recommandations au MO pour améliorer l'information et la participation du public qui suivra la concertation préalable.

Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet (art. R.121-23 CE). Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux enseignements de la concertation, aux questions du public et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant sa clôture (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet du MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP votre analyse quant à la complétude de ces réponses au regard de vos demandes de précisions et recommandations. Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer le MO que, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements du MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Marc PAPINUTTI

**Monsieur Jean-Luc CAMPAGNE
Madame Valérie DEJOUR
Garant et garante de la concertation préalable
Tramway T8 - Est de la Métropole de Lyon (69)**

La commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - marc.papinutti@debatpublic.fr

