



Compte-rendu Concertation T8 - Forum final



09/10/2025



18:30 > 20:00



En visioconférence



30 participants

Le forum final du **9 octobre 2025** s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable du projet de tramway T8 à l'étude, organisée du 23 juin au 19 juillet puis du 25 août au 10 octobre 2025. Elle est placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public.

Cette démarche de concertation réglementaire a pour objectif d'interroger **l'opportunité** du projet sur différentes composantes **notamment la desserte, le tracé, les aménagements, les circulations, les interconnexions et la végétalisation**. Elle intervient en amont des décisions définitives : son but est d'informer et de recueillir les avis, les attentes, les préoccupations et les propositions du public avant la finalisation du tracé, des aménagements et des études techniques menées par SYTRAL Mobilités. La concertation préalable a pour objectif d'enrichir les études en cours et d'éclairer la décision du maître d'ouvrage quant à la poursuite du projet.

Ce forum final constituait l'événement de clôture de la concertation préalable. Il avait pour objectif de partager **les premières observations** et de mettre en évidence **les grandes thématiques saillantes** au cœur des échanges pendant la concertation. La réunion a également permis de rappeler **les prochaines étapes du projet** et d'**expliquer le processus de décision** concernant sa poursuite ou son éventuel abandon.

La réunion s'est tenue en visioconférence afin de faciliter la participation des acteurs locaux, notamment économiques, des riverains des cinq communes concernées par le projet, ainsi que des personnes ayant des contraintes horaires ou résidant dans des zones géographiquement éloignées.

Intervenantes et intervenants :

- **Béatrice VESSILLER**, Vice-Présidente Prospective et cohérence des politiques d'urbanisme et de mobilités, SYTRAL Mobilités ;
- **Alice MÜLLER**, Cheffe de projet T8, SYTRAL Mobilités ;
- **Aline MORAND**, Chargée relations riverains T8 ;
- **Olivier MERELLE**, animateur, AMO Concertation ;
- **Jean-Luc CAMPAGNE** et **Valérie DEJOUR**, garants de la concertation.

Profil des participants

Trente personnes ont participé au forum de clôture. Parmi elles, des élus et représentants des services techniques de l'ensemble des mairies concernées (Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest, Vénissieux), des acteurs locaux ainsi que plusieurs citoyens. Le Journal *Expressions, les nouvelles de Vénissieux*, était également présent.

Accueil et lancement de la réunion

Olivier MERELLE introduit la réunion en rappelant que la date butoir de la concertation réglementaire est le vendredi 10 octobre à minuit. Il invite l'ensemble des participants à formuler – s'ils le souhaitent – une contribution en ligne avant la fermeture de la plateforme participative.

Les participants sont invités à poser leurs questions via l'espace « Questions-Réponses » (Q&R) accessible tout le temps de la réunion. Les micros sont coupés par défaut le temps de la présentation et un temps d'échange est prévu entre chaque séquence de la réunion.

Olivier MERELLE présente ensuite les acteurs du projet. Le projet de tramway T8 est porté par SYTRAL Mobilités, le maître d'ouvrage, qui assure sa conception, son pilotage et sa réalisation. Dirigé par un conseil d'administration composé d'élus des territoires membres, SYTRAL Mobilités prend les décisions et les arbitrages nécessaires à l'avancée du projet. Ses équipes techniques - coordonnées par la cheffe de projet **Alice MÜLLER** - élaborent les études avec l'appui d'un maître d'œuvre chargé de la conception et, le cas échéant, du suivi des travaux.

Le projet est également conduit en collaboration étroite avec la Métropole de Lyon et les communes concernées qui participent au pilotage du projet.

Concernant les échanges avec la population et les acteurs du territoire, SYTRAL Mobilités est responsable de l'organisation de la concertation et des relations avec les riverains. Au regard de

l'importance et de la nature du projet, la loi prévoit que la concertation préalable soit garantie par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Cette autorité indépendante a ainsi nommé 2 garants : **Valérie DEJOUR** et **Jean-Luc CAMPAGNE**. Ils sont chargés de veiller à la transparence et à la sincérité du processus.

Béatrice VESSILLER, Vice-Présidente de SYTRAL Mobilités, présente ensuite les objectifs et le tracé envisagé de la ligne T8. Elle évoque les travaux en cours sur les lignes de tramway T6 - entre La Doua et le pôle hospitalier Lyon-Est –, la ligne T9 entre Vaulx-en-Velin - La Soie et la Doua-Charpennes et au sud la ligne T10 entre la gare de Vénissieux et Gerland. Le projet T8 vise ainsi à compléter ce maillage de la périphérie Est de la Métropole, en interconnectant les territoires de première couronne. Il permettrait ainsi d'améliorer les déplacements de périphérie à périphérie sans passer systématiquement par le centre de l'agglomération lyonnaise.

A la suite de ce rappel, le [film de présentation du projet](#) est présenté.



Hélène GEOFFROY, maire de Vaulx-en-Velin, réagit à la présentation du projet et annonce que le conseil municipal de Vaulx-en-Velin délibérera sur le projet en émettant un avis favorable. Elle souligne l'intérêt de la ligne pour les habitants de Vaulx-en-Velin. La maire met notamment en avant l'opportunité de pouvoir relier une banlieue à une autre sans passer par le centre, évoquant l'existence d'échanges importants entre les familles de Vaulx-en-Velin et celles de Vénissieux. Enfin, elle demande de vérifier que le nom de sa commune dans la vidéo de présentation du projet soit indiqué et de l'ajouter si ce n'est pas le cas.

Première partie : retours des garants sur la phase de concertation préalable

Le rôle de la Commission Nationale du Débat Public

Jean-Luc CAMPAGNE et Valérie DEJOUR, garants de la CNDP, rappellent d'abord le rôle de la CNDP, une autorité indépendante chargée de veiller à la qualité de la concertation. La CNDP a été créée par la loi du 2 février 1995 relative à la protection de l'environnement, dite « loi Barnier », pour organiser les débats publics sur les projets ayant un impact significatif sur l'environnement. Leur mandat de garants a été publié au Journal officiel et le site de la CNDP mentionne la concertation T8.

Les garants expliquent ensuite les différentes phases de l'intervention de la CNDP :

- **En amont de la concertation**, ils définissent les modalités de la concertation avec SYTRAL Mobilités ;
- **Pendant toute la concertation**, ils écoutent, observent et se tiennent à disposition des citoyens pour échanger.
- **À l'issue de la concertation le 10 octobre 2025**, ils rédigent dans un délai d'un mois un avis sur le processus de concertation, assorti de recommandations et de demandes de précisions. Ensuite, le maître d'ouvrage a deux mois pour y répondre et indiquer sa décision de poursuivre ou pas le projet et/ou les modalités de prise en compte des recommandations des garants.

Les **principes d'intervention de la CNDP** sont également rappelés : indépendance, neutralité vis-à-vis du projet du maître d'ouvrage, transparence, argumentation, égalité de traitement et inclusion de tous les publics.

Valérie DEJOUR indique que le rôle des garants est de vérifier que la démarche de concertation organisée par le maître d'ouvrage met en œuvre des **modalités d'information et de concertation variées** permettant d'informer sur le projet l'ensemble des publics concernés, en donnant l'occasion à chacun de formuler un avis. Les garants ont une exigence et une vigilance à apporter quant à la transparence de la démarche de concertation.

Premiers retours des garants sur la concertation préalable

Plusieurs observations sont formulées par les garants de la concertation préalable concernant l'organisation du dispositif d'information et de participation. **Valérie DEJOUR** relève notamment :

- Une **diversité de formats de concertation ayant permis de toucher des publics variés** : SYTRAL Mobilités a mis en place une variété d'événements et de formats de concertation visant à informer le public, à favoriser le dialogue et à recueillir les besoins de différents types de participants. Il s'agit d'une exigence de la CNDP. Parmi les formats mis en place, la garante cite l'organisation d'ateliers, de réunions publiques, balades urbaines, rencontres mobiles et d'une plateforme en ligne ;
- Une **posture « d'aller-vers » sur l'ensemble du tracé** : les garants soulignent les efforts réalisés pour aller à la rencontre des différents publics lors des rencontres mobiles. Valérie DEJOUR ajoute que l'ensemble du tracé a été couvert lors des événements organisés ;
- Une **mobilisation utile pour recueillir l'expérience des usagers** avec des besoins et des propositions exprimés parfois de manière très concrète, montrant l'intérêt de prendre en compte le vécu des habitants dans le territoire.

Les garants de la concertation préalable retiennent également plusieurs sujets de préoccupations du public à court terme et à moyen terme, tels que :

- **L'articulation** entre la ligne de bus à haut niveau de service **TB12** et **le tramway T8** ;
- Les points de débat concernant **un tracé alternatif à l'Est du boulevard de Parilly** au sud du secteur pour desservir les zones d'activité économiques notamment ;

- Les **impacts du projet sur la circulation, le stationnement et l'accessibilité** en phase travaux et pendant le fonctionnement du T8 ;
- Des **problématiques liées à l'insertion urbaine** du tramway dans certains secteurs, comme rue de la Poudrette et avenue Pierre Brossolette ;
- Des questions de la part des **commerçants sur l'accessibilité, le stationnement, les livraisons** ;
- Des préoccupations quant à la **sécurisation des cheminements cyclables** et piétons ;
- Des inquiétudes de certains **industriels et acteurs économiques** notamment vers **Vaulx-en-Velin - La Soie** sur les impacts sur leur devenir, leur développement, la circulation, le foncier et l'accessibilité de l'espace public.

Enfin, **Jean-Luc CAMPAGNE** partage ses observations sur le déroulement de la concertation préalable relevant :

- Un **climat relativement serein et un intérêt des publics** présents avec des questions, des échanges au cours des différents événements ;
- Une **posture d'écoute et une attention particulière de SYTRAL Mobilités** afin de répondre autant que possible à certaines questions (notamment pendant le forum intermédiaire du 16 septembre qui a permis de faire un point d'étape dans la concertation). donnant à voir un projet qui se nourrit chemin faisant ;
- Une **implication de l'équipe technique de SYTRAL Mobilités aux côtés de l'équipe en charge de la concertation** pour répondre aux questions, préoccupations.

Le calendrier prévisionnel du projet

Alice MÜLLER, Cheffe de projet T8, SYTRAL Mobilités, présente ensuite les différentes étapes du calendrier prévisionnel du projet.

- **Printemps-Automne 2025** : la **concertation préalable** intervient en parallèle des **études de faisabilité technique** et vise à enrichir le projet en s'appuyant sur des retours d'usages, identifiés avec les habitants et sur le terrain ;
- **Novembre 2025** : à l'issue de la concertation préalable, les garants de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) rédigeront **un bilan** sur le déroulement et la transparence du processus, avec des recommandations pour la suite de la démarche ;
- **Janvier 2026** : SYTRAL Mobilités, en tant que maître d'ouvrage, publiera les enseignements qu'il retient de la concertation en réponse au bilan des garants. Ce document présentera la synthèse des contributions recueillies et les suites qui leur seront données. Les propositions recueillies pendant la concertation préalable seront étudiées et évaluées au regard de critères de faisabilité technique, budgétaire ou juridique. La Commission Nationale du Débat Public se prononcera sur la complétude de la réponse apportée par SYTRAL Mobilités ;

- **Début 2026 : décision de la poursuite ou de l'abandon des études** par le conseil d'administration de SYTRAL Mobilités ;
- **Été-automne 2026** : si le projet est confirmé, **lancement des études de conception**, menées en parallèle d'une **concertation continue** avec les parties prenantes ;
- **2027** : début des travaux préparatoires, notamment ceux des déviations de réseaux, pour permettre, en **2028**, le démarrage des travaux d'infrastructures. La mise en service du tramway interviendrait **fin 2030**.

Seconde partie : les retours de la concertation

Olivier MERELLE, en charge de l'animation du processus de concertation, présente ensuite les éléments saillants de la concertation et identifiés « à chaud » par l'équipe d'animation.

Une appréciation globalement positive du projet

Les participants à la concertation préalable T8 ont exprimé une perception globalement positive du projet, qu'ils considèrent en majorité comme **une amélioration significative de l'offre de transports collectifs** dans l'Est de la Métropole.

Ils ont notamment souligné plusieurs atouts, tels que :

- la création d'une nouvelle desserte en tramway vers les **pôles d'emploi, de formation** et de **loisirs** (zones d'activités, entreprises, université, hippodrome, parc de Parilly) ;
- l'établissement d'une **liaison directe Nord–Sud** venant compléter la rocade formée par les lignes T9 et T10 ;
- **un tracé** perçu comme globalement **direct et rapide**, avec des attentes fortes en matière de fréquence et d'horaires ;
- une **meilleure connexion de l'Est** au réseau métropolitain (TER, métro et autres lignes de tramway).

Ce ressenti positif s'accompagne néanmoins de **plusieurs points de débat** ou d'appréciations plus nuancées :

- Un des principaux questionnements porte sur le **tracé dans sa partie sud** : certains participants 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 emploi de Saint-Priest ;
- Les contributions ont également permis de questionner la **complémentarité entre le projet T8 et l'extension du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) TB12**. Un premier tronçon

reliera Part Dieu à Sept-chemins : début 2026, la partie Part Dieu à Kimmerling sera mise en service et en 2027, la seconde phase jusqu'aux Sept Chemins. Une possible prolongation jusqu'au métro D Parilly par un itinéraire plus à l'est a fait l'objet d'une concertation du 20 juin au 20 Juillet 2025. Cependant, les échanges ont révélé que cette future desserte en BHNS ne répondrait pas entièrement aux attentes des personnes souhaitant que le tramway desserve ces secteurs ;

- La **logique de rocade** des tramways T9, T8 et T10 a été largement saluée. Plusieurs participants ont toutefois exprimé des interrogations sur le choix d'en faire 3 lignes distinctes obligeant des correspondances. Au cours de la concertation préalable, des propositions alternatives ont été faites pour prolonger les lignes T9 ou T10, plutôt que de créer une ligne T8 indépendante ;
- **La réorganisation du réseau de bus**, en cas de réalisation du tramway, a été régulièrement évoquée comme un sujet sensible. Les participants ont insisté sur la nécessité de préserver au maximum les dessertes actuelles et de ne pas désavantager les personnes âgées ou à mobilité réduite, pour lesquelles les arrêts de bus existants sont plus proches que les futures stations de tramway.

Des attentes liées à l'amélioration du cadre de vie

La perception positive du projet se traduit aussi par de **fortes attentes en matière d'amélioration du cadre de vie**. Le tramway T8 est largement considéré comme une opportunité en la matière pour les raisons suivantes :

- l'opportunité de développer **des espaces publics plus agréables** : réaménagement de « façade à façade » pour retravailler l'ensemble de l'espace public, avec des demandes d'ombre, de végétalisation, de mobilier urbain...
- l'opportunité de développer **des espaces publics plus sûrs pour les piétons et les cyclistes**.

Ces attentes suscitent néanmoins des **interrogations sur leur faisabilité**, compte tenu de la nécessité de concilier de multiples usages dans un espace parfois limité. Il en a résulté des questions et, parfois, l'expression d'inquiétudes sur :

- les possibles **impacts fonciers** pour **les propriétés riveraines** le long du tracé, au niveau de la rue de la Poudrette et de l'avenue Pierre Brossolette ;
- **l'évolution du plan de circulation** et du nombre de **places de stationnement**. Ces craintes concernant la circulation automobile se retrouvent également dans les contributions de plusieurs **commerces et professions libérales**, dont la clientèle vient majoritairement en voiture actuellement.

Enfin, **des demandes d'accompagnement et d'information** pendant la **phase de travaux** ont été formulées, en particulier en ce qui concerne : les nuisances et risques pour les bâtiments, les modifications de circulation, le passage des camions de collecte des ordures ménagères et le maintien d'un accès piéton aisément accessible, notamment pour les personnes âgées ou à mobilité réduite.

Alice MÜLLER, cheffe de projet du SYTRAL Mobilités, rappelle que la priorité est de **limiter les impacts sur le bâti habité**, les commerces, les activités économiques et les usages urbains existants. Elle ajoute cependant que toutes les aménagements souhaités ne pourront pas être satisfaits, en raison de l'emprise parfois limitée des voiries. À ce stade, les données techniques disponibles ne permettent pas encore de définir avec précision l'insertion urbaine du tramway.

La cheffe de projet présente ensuite le calendrier des études à venir : celles-ci fourniront notamment les éléments techniques nécessaires pour éclairer les arbitrages. Les premiers résultats pourraient être partagés avec le public en septembre 2026 dans le cadre de la concertation continue, si le projet est confirmé.

En l'absence de questions posées ou de réactions à la suite de cet exposé, Olivier MERELLE poursuit la présentation en rapportant les enjeux évoqués par secteur du projet.

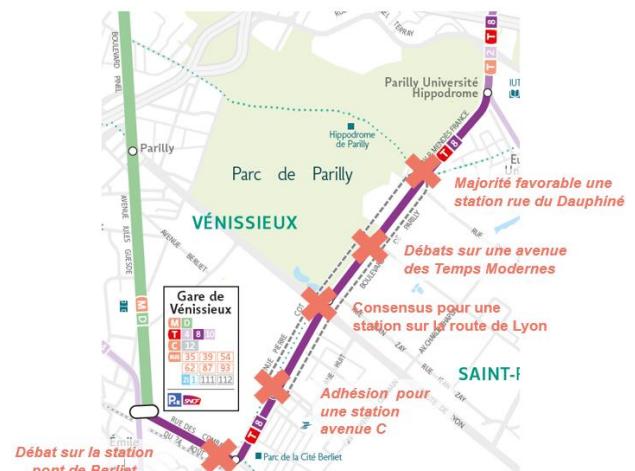
Secteur Sud : de la gare de Vénissieux à Parilly-Université

Les stations citées par les participants au sud du tracé

SYTRAL Mobilités avait laissé ouverte, dans le cadre de la concertation préalable, la question du **nombre et de l'emplacement des stations sur la partie sud du tracé**. À l'issue de cette concertation préalable, une cartographie des stations jugées les plus pertinentes par les participants se dégage le long de la rue Pierre Cot et du boulevard de Parilly. Les discussions ont également porté sur le nombre total de stations, pour éviter une augmentation excessive du temps de parcours.

La carte ci-contre est projetée et commentée pour rendre compte des échanges durant la concertation :

- **Une station au niveau du Pont de Berliet**, a fait débat en raison du faible nombre d'habitants à proximité immédiate mais aussi d'un projet de réaménagement du pont encore non connu. Néanmoins, des participants, notamment du côté de Vénissieux, y voient un intérêt pour desservir le quartier Charréard plus au sud ;
- **Une large adhésion s'est exprimée en faveur d'une station sur l'avenue Pierre Cot, à hauteur de l'avenue C**, afin d'assurer la desserte de Renault Trucks et de la cité Berliet ;
- **Un consensus s'est dégagé en faveur d'une station déjà prévue dans le projet, située au croisement de la route de Lyon et de l'avenue Charles De Gaulle**. Elle permettrait



Les emplacements cités par les participants lors de la concertation

notamment une correspondance avec le TB12 prolongé, facilitant le rabattement des quartiers à l'Est de Saint-Priest ;

- La proposition de création d'une **station au niveau de l'avenue des Temps Modernes, artère principale de la zone d'activités, a été débattue**, certains exprimant des doutes sur son utilisation réelle par les salariés en raison de la taille du site et des parkings existants au sein des entreprises
- Un **intérêt largement partagé pour la création d'une station autour du croisement avec la rue du Dauphiné**, pour desservir l'hippodrome, la crèche et le quartier des Lads.

Secteur sud : Gare de Vénissieux

Les principaux enjeux identifiés pour le secteur de la Gare de Vénissieux concernent :

- le **pôle gare de Vénissieux**, avec un positionnement du terminus T8 qui a fait débat parmi les participants de la concertation préalable, appelant des attentes sur la reconfiguration du pôle gare pour améliorer les connexions intermodales et l'accessibilité pour tous les usagers. Selon les contributeurs, ce réaménagement devrait également pouvoir contribuer à résorber le sentiment d'insécurité relevé par plusieurs participants dans le secteur ;
- la **gestion des flux automobiles** et leur rabattement vers les transports collectifs posant la question de **l'offre de parkings-relais**, non seulement à la Gare mais plus largement à l'échelle du bassin de vie. 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 ;
- la **sécurité des piétons et des cyclistes**, 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 et des connexions renforcées avec les futures Voies Lyonnaises est également attendue.

Secteur Sud : du boulevard de Parilly jusqu'à l'Université

Plus au nord, le long du boulevard de Parilly, les principaux enjeux identifiés lors de la concertation préalable concernent :

- la **compatibilité du futur tramway et de ses aménagements** avec des **activités existantes** du secteur comme les **grands événements de l'hippodrome** (importants flux de visiteurs), le bon fonctionnement de la caserne de pompiers (circulation des véhicules d'urgence) et plus globalement en termes de **fluidité de la circulation** autour de l'avenue Pierre Mendès France, décrite comme déjà difficile aujourd'hui ;
- la **sécurisation des trottoirs** avec un « point noir » identifié au niveau de RTE et du centre équestre ;
- les **conditions de circulation des vélos** avec des visions contradictoires exprimées par les participants sur l'utilisation de **la voie verte au sein du parc de Parilly** ou la création d'un

aménagement cyclable dédié, permettant une circulation séparée des piétons. Plus au nord, au niveau de RTE et du centre équestre, il est demandé la création d'un aménagement pour assurer la **continuité cyclable**. Des propositions **d'amélioration des aménagements existants** ont également été formulées pour la dernière partie de ce secteur, au niveau de l'hippodrome et du campus. Enfin le renforcement des équipements pour les vélos aux abords de l'université (station Vélo'v, stationnements) a été demandé.

Secteur nord : du lycée Jean-Paul Sartre à Carré de Soie

Sur l'ensemble du secteur

Sans demande de précision sur la partie Sud de la part des participants, la présentation porte ensuite sur la partie Nord du tracé, à partir du lycée Jean-Paul Sartre de Bron jusqu'à Carré de Soie entre les villes de Villeurbanne et Vaulx-en-Velin.

Il est rappelé qu'entre l'Université-Parilly et le lycée Jean-Paul Sartre (secteur centre), la ligne T8 emprunterait les **infrastructures existantes** de T2 et de T5, **sans nouveaux aménagements prévus**. Sur cette partie du tracé, des questions ont néanmoins émergé pendant la concertation préalable sur la **possibilité d'exploiter ces infrastructures pour plusieurs lignes** (impacts sur la fiabilité de ces lignes ou encore sur la circulation automobile à certains carrefours).

Sur le secteur Nord, les enjeux mis en avant par les participants concernent principalement les impacts du projet sur :

- le **plan de circulation** du secteur avec les mises en sens unique de l'avenue Pierre Brossolette et de la rue de la Poudrette. Les participants redoutent des difficultés de circulation et des reports de trafic vers les rues résidentielles voisines. Pour des commerçants ou professions libérales du secteur, ces conditions de circulation pourraient affecter la fréquentation de leur activité ;
- le **stationnement** avec un point d'attention pour le maintien des places actuelles au regard des besoins décrits par les participants. Pour des participants à la concertation, le projet pourrait également être l'occasion de mieux répondre à des besoins en termes de places de livraisons et de places réservées pour les véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, autour de la place Jean-Moulin et sur l'avenue Pierre Brossolette ;
- la **sécurisation des déplacements à vélo** sur l'ensemble du secteur ;
- la **végétalisation** attendue de la rue de la Poudrette et de l'avenue Pierre Brossolette mais aussi la **préservation des arbres d'alignement** existants.

Enfin, dans un secteur plus dense en habitations (par rapport à la partie sud), les participants ont souligné **les nuisances sonores** ou encore **les vibrations** que pourrait occasionner le tramway. Plusieurs riverains s'interrogent également sur **les impacts concernant la valeur du foncier à proximité** du projet, notamment sur les propriétés situées le long du tracé.

Des retours plus spécifiques sur certains quartiers

Pour le quartier Terraillon / route de Genas, la concertation préalable a révélé que le projet était perçu à la fois comme un élément du programme global de requalification urbaine en cours et comme source de préoccupations concernant l'évolution de la circulation et l'accessibilité des commerces. De nombreuses attentes au sujet du **réaménagement de la place Jean-Moulin**, avec de nombreuses questions sur l'insertion du tramway dans cet espace, ont également été relevées.

Un intérêt pour la **correspondance future** avec le bus à haut niveau de service (**BHNS TB12**), au niveau de la route de Genas, est également à souligner.

Pour le **quartier de la Soie**, la concertation préalable été l'occasion de débats sur le **positionnement du terminus**, au regard de son éloignement du métro et du centre commercial. L'enjeu serait de **faciliter les correspondances** piétonnes entre les terminus T8 et T9 et la traversée de l'avenue des Canuts vers le métro A et les tramway T3 et T7.

Plus largement, pour le quartier de la Soie, il ressort de la concertation préalable un **sentiment d'un quartier qui concentre déjà beaucoup de flux** (tramways, automobiles, métro). L'arrivée éventuelle d'une nouvelle ligne de tramway est perçue, chez ces participants, comme un potentiel risque d'aggravation de la saturation du quartier et des lignes de transports existantes.

Troisième partie : temps d'échange

A l'issue du temps de présentation, un temps d'échange est organisé avec les participants.

Une représentante du laboratoire médical situé au 83 avenue Pierre Brossolette souhaite savoir si l'accessibilité serait garantie pendant les travaux et si un passage permanent serait maintenu. Elle indique que la clientèle s'inquiète d'une éventuelle fermeture du laboratoire durant cette période et demande quelles informations peuvent être transmises aux usagers concernant la circulation pendant les travaux.

En réponse, **Alice MÜLLER**, Cheffe de projet T8 à SYTRAL Mobilités, précise que l'accessibilité serait maintenue tout au long du chantier. Elle indique que l'avenue Pierre Brossolette passerait en sens unique dès la phase travaux d'infrastructure. La circulation des voitures, des piétons et des vélos resterait possible, dans des conditions dégradées en raison de la réduction des emprises et des largeurs disponibles.

Elle ajoute que SYTRAL Mobilités veillera à identifier lors de la concertation continue, les points sensibles pour envisager, le cas échéant, des aménagements spécifiques. Enfin, elle rappelle le rôle d'**Aline MORAND**, chargée des relations avec les riverains.

Conclusion

Olivier MERELLE rappelle les prochaines étapes de la démarche :

- **D'ici début 2026, les enseignements de la concertation préalable** : la concertation préalable se clôture vendredi 10 octobre à minuit, dernier délai pour répondre au questionnaire en ligne ou déposer un avis en ligne ou sur les registres disponibles en mairie. Dans un mois, les garants remettront leur bilan de la concertation assorti de recommandations au maître d'ouvrage. Deux mois plus tard, SYTRAL Mobilités publiera sa réponse, précisant les enseignements tirés et les suites données à ces recommandations. Le Conseil d'administration de SYTRAL Mobilités décidera alors de poursuivre les études ou d'abandonner le projet. Enfin, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) rendra un avis sur la complétude de la réponse de SYTRAL Mobilités. Si le projet est confirmé, de nouveaux garants seront nommés pour accompagner la concertation continue ;
- **À la suite de quoi**, en cas de poursuite du projet, **la concertation continue** permettra de partager les résultats des études et d'échanger sur la conception détaillée du projet ;
- **Fin 2026** : une **enquête publique** sera organisée en vue de la déclaration d'utilité publique, préalable aux travaux, qui débuteront par les déviations de réseaux en 2027 avant la réalisation des infrastructures du T8 à partir de 2028.

Valérie DEJOUR remercie les participants pour leur participation en visioconférence et souligne que la tenue d'un forum final n'est pas systématique dans les phases de concertations préalables

Elle indique que les observations de la CNDP seront détaillées dans le bilan des garants et que le processus de concertation, qui est évolutif, s'enrichit au fil des contributions. Elle rappelle qu'il s'agit d'une concertation préalable et que le projet peut ne pas être poursuivi.

Enfin, Pauline SCHLOSSER, adjointe au maire de Villeurbanne, demande la parole avant la fin de la réunion. Elle présente le tramway T8 comme la dernière pièce manquante de la desserte en transports en commun de l'Est de la Métropole, aux côtés des projets T9 et T10. Elle salue un projet en rocade qui facilite les déplacements entre communes sans passer par le centre, particulièrement bénéfique pour les étudiants, tout en appelant à une vigilance particulière quant à l'insertion du tramway. Elle relaie les inquiétudes des riverains concernant l'insertion urbaine du tramway et la coexistence de plusieurs lignes de transport sur le secteur de la commune de Villeurbanne.

Jean-Luc CAMPAGNE, garant du processus de concertation, remercie l'ensemble des participants pour leur présence et souligne l'importance de cette phase préalable pour le projet T8. Il précise qu'un bilan de concertation est en cours de rédaction et sera publié avant les décisions concernant la suite du projet. La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) évaluera dans son avis, si les modalités retenues ont permis une information claire et une participation effective du public. Ce bilan identifiera également les sujets de fond importants à prendre en compte et formulera, le cas échéant,

des recommandations au maître d'ouvrage pour la poursuite de l'information et de la participation du public, si le projet se poursuit. Il insiste sur la nécessité de prendre en compte l'ensemble des points de vue exprimés.

Fin de la réunion à 20h.

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