



Compte-rendu Réunion publique Bron



15/07/2025



18:00 > 20:00



Hôtel de Ville, Bron



70 participants

La réunion publique du **15 juillet 2025** s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable liée au projet de création du tramway T8, 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.

La concertation vise à interroger **l'opportunité** du projet soit sur différentes composantes notamment **la desserte, le tracé, les aménagements, les circulations, les interconnexions, la végétalisation**. Elle intervient en amont des décisions définitives : son but est de recueillir les avis, les attentes, les préoccupations et les propositions du public avant la finalisation du tracé, des aménagements et des études techniques menées par SYTRAL Mobilités.

La réunion publique a ainsi pour vocation de **présenter aux participants le projet T8 et de recueillir leurs avis sur le projet T8.**

Intervenantes et intervenants :

- **Jérémie BREAUD**, Maire de Bron ;
- **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 ;
- **Jean-Luc CAMPAGNE**, Garant de la CNDP ;
- **Olivier MERELLE**, animateur, AMO Concertation.

Introduction

Olivier MERELLE introduit la réunion en rappelant les objectifs de la réunion et les dates de la concertation préalable du 23 juin au 10 octobre avec une suspension prévue du 19 juillet au 25 août. Cette concertation est placée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), qui a désigné deux garants pour s'assurer de la mise en œuvre de la concertation. Il présente le déroulé de la réunion, les intervenants de la soirée et les règles de prises de parole.

Jérémie BREAUD, Maire de Bron, ouvre la réunion publique en relevant que la date retenue pour cette réunion, en pleine période estivale, complique la mobilisation. Il remercie d'autant plus les personnes présentes pour leur engagement.

Il rappelle que dès la présentation du projet par SYTRAL Mobilités à l'automne dernier, la Ville de Bron a souligné l'opportunité du tracé proposé pour trois raisons majeures :

- Il permettrait de créer une rocade sud-nord entre Vaulx-en-Velin et Vénissieux, en connectant les communes de Bron et Saint-Priest ;
- Il viendrait renforcer l'offre de transports collectifs au profit de quartiers en rénovation urbaine mais aussi de secteurs, comme le campus universitaire, où les lignes existantes sont saturées ;
- Il favoriserait un report modal de la voiture vers les transports en commun, contribuant ainsi à l'amélioration du cadre de vie.

Le Maire estime que la Ville de Bron n'a pas été suffisamment écoutée sur le projet du BHNS de Sept Chemins à Part-Dieu. Il insiste sur la nécessité que les attentes des habitants soient entendues lors de la concertation T8.

Il qualifie le T8 de « beau projet », porteur d'une ambition forte pour le territoire, notamment en apaisant le quartier de Terrailon. Il fait le parallèle avec la rénovation de la place de la Liberté, projet mené de manière exemplaire grâce à un travail collaboratif entre la Métropole, la Ville et une réelle implication des habitants. Enfin, il affirme qu'un projet concerté avec les habitants est mieux pensé et répond davantage à leurs attentes. Il conclut en remerciant SYTRAL Mobilités et les services

impliqués et il rappelle que ce projet appartient d'abord aux habitants, bien qu'il soit initié par les institutions.

Béatrice VESSILLER, Vice-Présidente de SYTRAL Mobilités, remercie les participants à la réunion d'être venus nombreux. Elle présente les objectifs et le tracé envisagé de la ligne T8 ainsi que les sujets ouverts à la concertation publique. Elle souligne que l'objectif du projet T8 est de renforcer le maillage périphérique du réseau de transports collectifs, en interconnectant les territoires de première couronne. Le projet viendrait compléter les lignes T9 et T10 pour constituer un axe structurant de rocade dans l'Est lyonnais tout en le connectant aux lignes radiales (lignes A, D, T2, T3) permettant de rejoindre le centre.

Elle justifie le choix du tracé envisagé pour le T8 par son efficacité en temps de parcours, sa complémentarité avec les autres lignes structurantes et sa capacité à desservir des quartiers d'habitat représentant un potentiel de 30 000 habitants, des zones économiques accueillant près de 25 000 emplois, les sites universitaires accueillant 16 000 étudiants ou encore de nombreux pôles générateurs de déplacements comme le parc et l'hippodrome de Parilly.

Elle souligne l'opportunité de structuration de la ville que peut représenter l'aménagement d'une ligne de tramway et pour Bron, l'enjeu d'accompagner la transformation du quartier Terraillon.

Elle confirme que deux lignes structurantes sont ainsi envisagées dans le secteur :

- la ligne T8, entre Vaulx-en-Velin La Soie et la gare de Vénissieux ;
- Un prolongement de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) de Sept Chemins à Parilly, dont le tracé serait situé un peu plus à l'est (sur le BUE / boulevard des Droits de l'Homme) que celui envisagé pour le T8. Ce projet fait également l'objet d'une concertation spécifique du 20 juin au 20 juillet 2025. Il desservirait notamment la ZAC du Chêne, le campus de la Porte des Alpes, le secteur Champ-du-Pont.

Elle indique que ces deux projets font l'objet de concertations séparées pour éviter toute confusion, bien qu'ils soient pensés de manière complémentaire pour un total de 330 millions d'euros (250 millions pour le T8 et 90 millions pour le BHNS). Ces deux lignes de transports permettraient une double desserte de l'est métropolitain.

Enfin, la Vice-présidente précise que le périmètre de la concertation porte sur l'opportunité du projet.



Jean-Luc CAMPAGNE, garant de la CNDP, présente ensuite le rôle de la Commission nationale du débat public (CNDP), une autorité indépendante chargée de veiller à la qualité de la concertation. Deux garants ont été mandatés par la CNDP, à la demande de SYTRAL Mobilités, maître d'ouvrage du projet. 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.

Il explique les différentes phases de l'intervention de la CNDP :

- En amont de la concertation pour définir les modalités de la concertation avec SYTRAL Mobilités ;
- Pendant toute la concertation, pour écouter, observer et être à disposition des citoyens pour échanger avec eux ;
- À l'issue de la concertation, avec la rédaction d'un avis des garants, dans un délai d'un mois, contenant des recommandations et demandes de précisions.

A la suite de quoi, le maître d'ouvrage aura deux mois pour y répondre et indiquer sa décision de poursuivre ou non le projet et les modalités de prise en compte des recommandations formulées par les garants. La CNDP rendra ensuite un avis sur la qualité de cette réponse.

Puis, il explique les principes d'intervention de la CNDP : indépendance, neutralité vis-à-vis du projet du maître d'ouvrage, transparence, argumentation, égalité de traitement et inclusion de tous les publics.



Première partie : présentation du projet

Après la diffusion du [film de présentation du projet](#), **Alice MÜLLER, cheffe de projet T8 à SYTRAL Mobilités**, présente les caractéristiques techniques du projet T8.

Cette nouvelle ligne de tramway pourrait relier Vaulx-en-Velin La Soie à la Gare de Vénissieux en 22 minutes, via Bron et le campus de la Porte des Alpes. Elle serait connectée à 2 lignes de métro, 7 lignes de tramway, le Rhônexpress, la gare TER de Vénissieux et le bus à haut niveau de service TB12 de Part-Dieu à Parilly, en passant par Sept Chemins. Ce tramway entend ainsi apporter aux habitants des secteurs traversés une solution de déplacement hyperconnectée. Elle indique que les premières études montrent que T8 augmenterait également la fréquentation des lignes plus à l'est, telles que T3, par les nouvelles perspectives de trajets qu'elle offrirait. Sa mise en service se ferait pour 2030.

Elle indique que plusieurs variantes ont été analysées depuis 2020. Deux projets distincts et complémentaires sont ressortis de ces études :

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

Elle souligne que le tracé du T8 s'appuie sur des critères objectifs : la desserte des pôles d'emploi et d'enseignement, les possibilités de correspondances et les perspectives de fréquentation.

Elle précise que le choix de mode tramway a été fait principalement pour limiter les coûts et les impacts sur les fonctionnalités de la voirie actuelle, en reprenant l'infrastructure existante des lignes T2 et T5 au centre du tracé.

Elle présente l'intégration du T8 dans son environnement. La connexion au pôle d'échanges de La Soie faciliterait les correspondances avec le métro, le tramway et de nombreuses lignes de bus, renforçant l'intermodalité sur le territoire.

Le passage de la rue de la Poudrette à l'avenue Pierre Brossolette du T8, au niveau de la route de Genas, permettrait de compléter le futur réseau cyclable structurant, avec un aménagement vélo intégré dès la conception, conformément aux obligations légales, et pour encourager l'usage du vélo en complément des transports en commun.

Sur l'avenue Pierre Brossolette, elle indique qu'un arrêt serait positionné sur la place Jean Moulin, en cohérence avec le projet de réaménagement de la place, porté par la ville de Bron et la Métropole. Au carrefour de l'avenue Pierre Brossolette et l'avenue François Mitterrand, le T8 rejoindrait l'infrastructure de T5.

Enfin, elle précise que la station prévue au campus Porte des Alpes serait aménagée au niveau de la place en cours de requalification, permettant des correspondances faciles entre le tramway T2, les bus et cheminements piétons/cycles, tout en maintenant un espace accueillant et sécurisé pour tous les usagers.

Elle indique que le projet est en phase d'études préliminaires : toutes les questions d'insertion urbaine feront l'objet d'études approfondies dans la suite du projet et seront partagées lors de la phase de concertation continue.

Enfin, la cheffe de projet précise que pendant la phase de travaux, l'objectif de SYTRAL Mobilités est de réduire au maximum les nuisances par différents engagements :

- Signature d'une charte chantier pour les entreprises travaux ;
- Dispositif d'information complet pour anticiper les nuisances à venir ;
- Dispositif d'écoute des riverains ;
- Diagnostic préalable de l'activité de l'entreprise et commission d'indemnisation amiable.

Deuxième partie : temps d'échange

Lors du temps d'échange, les participants posent des questions sur le choix du tracé, la structuration du réseau de transports collectifs dans le secteur, la préservation des arbres, l'avenir des lignes de bus C15 et C8, le stationnement et le plan de circulation.

Tracé

Un participant demande s'il n'est pas plus judicieux de faire passer le T8 par le boulevard des Droits de l'Homme, plus large que l'avenue Pierre Brossolette.

Alice MÜLLER précise que le boulevard des Droits de l'Homme ne dessert pas suffisamment de population et que son intérêt n'est pas démontré par les modèles estimant les flux de déplacement.

Jérémy BREAUD confirme qu'il y a peu d'habitants à desservir sur ce secteur. Il rappelle toutefois que le prolongement du BHNS, pour lequel il s'est mobilisé avec le maire de Saint-Priest, a vocation à répondre aux besoins des salariés du parc du Chêne.

Béatrice VESSILLER complète en précisant que la concertation sur le projet de BHNS est ouverte, et invite ceux qui le souhaitent à déposer leur contribution avant sa clôture, le 20 juillet.

Une participante souligne que T8 serait la 4ème ligne de tramway à desservir Bron. Elle revient sur la desserte du quartier Terrailon. Une seule station est prévue place Jean Moulin, ce qui génère une distance à pied importante entre les arrêts. Elle demande s'il est envisagé d'ajouter une station intermédiaire entre le lycée Jean-Paul Sartre et la place Jean Moulin, ainsi qu'entre la route de Genas et la place Jean Moulin.

Alice MÜLLER indique que la distance moyenne entre deux stations de tramway est généralement de 500 à 600 mètres. Entre la station du Lycée Jean-Paul Sartre et celle de la place Jean Moulin, cette distance s'inscrirait dans cette norme. Elle précise qu'au nord de l'avenue François Mitterrand, il serait techniquement complexe d'implanter une nouvelle station sans procéder à des acquisitions foncières coûteuses, faute d'espace disponible. La station Jean Moulin serait positionnée sur une centralité disposant de l'emprise nécessaire.

Une participante souligne l'intérêt du projet T8 pour les étudiants, notamment ceux qui doivent rejoindre le campus universitaire de Parilly.

Structuration du réseau de transports collectifs avec le projet T8

Un participant demande si le T8 est un prolongement du T9.

Béatrice VESSILLER précise que le T8 est conçu comme une ligne distincte entre La Soie et la gare de Vénissieux, tout en soulignant que les infrastructures permettront techniquement une continuité si cela est jugé opportun à l'avenir. Elle alerte toutefois sur la complexité d'exploitation des lignes très longues pour maintenir fréquence et régularité.

Alice MÜLLER complète en indiquant que cette configuration est la plus complexe techniquement en nécessitant des terminus. Si une autre organisation des lignes était décidée, il ne serait pas compliqué d'adapter le projet à l'avenir.

Un participant interroge l'avenir des lignes de bus C15 et C8, notamment pour rejoindre l'hôpital du 8^{ème} arrondissement.

Béatrice VESSILLER répond que si le projet T8 est réalisé, les lignes de bus existantes seraient réorganisées avant sa mise en service. Cette réorganisation serait travaillée environ deux à trois ans avant l'ouverture du T8. Les fonctions assurées par les lignes de bus seraient analysées en détail pour éviter les doublons tout en maintenant les dessertes nécessaires aux habitants, notamment vers des destinations importantes comme l'hôpital du 8^{ème} arrondissement.

Un participant interpelle les intervenants indiquant ne pas comprendre ce que signifie « BHNS » et ce que cela recouvre comme offre de transport.

Béatrice VESSILLER explique qu'un BHNS signifie « bus à haut niveau de service ». C'est une ligne structurante de transports collectifs qui a la fréquence, l'amplitude et la qualité de service d'un tramway. Il roule sur une voie réservée avec une priorité aux feux, comme un tramway. La différence est que le véhicule est un bus et non un tram. Il a donc une moindre capacité. C'est un mode pertinent pour une ligne structurante quand il n'y a pas assez de voyageurs pour justifier un tramway. A Lyon, les BHNS vont à présent être désignés sous le terme « TB - trambus ».

Stationnement et plan de circulation

Une participante, habitante de la route de Genas, exprime son inquiétude face à la saturation croissante du périphérique et des parkings-relais. Elle indique entendre à nouveau fortement le bruit des camions circulant sur le périphérique depuis son domicile, ce qui était moins le cas ces dernières années. Elle estime que le projet risque de déplacer les problèmes de circulation plutôt que de les résoudre. Elle appelle à la création de parkings-relais supplémentaires pour désengorger la ville.

Béatrice VESSILLER répond que la situation varie selon les parkings relais : celui de La Soie est effectivement saturé, mais celui de Laurent Bonnevey reste sous-utilisé. Elle reconnaît que le boulevard Laurent Bonnevey concentre un trafic important, mais rappelle qu'il s'agit de son rôle en tant qu'infrastructure de transit. Elle insiste sur le fait que le projet de la ligne T8, intégré à un ensemble plus large de nouvelles lignes structurantes (T9, T10, BHNS), s'inscrit dans une stratégie globale de réduction de la circulation automobile à l'échelle de la métropole. Elle évoque également la mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) comme levier complémentaire pour faire baisser durablement le trafic. À terme, la combinaison de ces aménagements doit permettre une amélioration sensible de la qualité de vie, y compris pour les riverains du boulevard Bonnevey.

Un participant demande si l'avenue Pierre Brossolette sera mise à sens unique.

Jérémie BREAUD confirme que cette hypothèse est retenue dans les études, afin de permettre l'insertion du tramway et un aménagement cyclable dans un espace public contraint. Il a toutefois demandé à SYTRAL Mobilités de réaliser une étude comparative des deux sens possibles, afin d'objectiver le choix final.

Un participant demande si des travaux de sécurisation sont prévus sur les rues perpendiculaires, afin de permettre un accès sécurisé, notamment pour les enfants se rendant à l'école Jean Moulin. Il cite spécifiquement la rue Louis, qu'il juge actuellement dangereuse pour les piétons.

Jérémie BREAUD indique que la rue Louis sera réaménagée une fois les travaux de l'école terminés.

Béatrice VESSILLER complète en précisant que, le long du tracé, la sécurisation des traversées piétons et vélos, la signalisation, et la régulation des feux aux carrefours feraient parties intégrantes du projet de réaménagement de voiries mené par SYTRAL Mobilités.

Un participant suggère de mettre le tramway en voie unique sur les sections étroites, comme sur le sud l'avenue Pierre Brossolette, afin de limiter l'impact sur la circulation.

Béatrice VESSILLER répond qu'une circulation des trams sur une voie unique complexifierait fortement la bonne exploitation de la ligne : elle imposerait des alternances de circulation complexes, qui nuiraient à la fréquence et à la fiabilité du service.

Alice MÜLLER ajoute que cette solution est regardée mais qu'elle ne permettrait pas de maintenir un double sens pour les voitures sur l'ensemble de l'avenue Pierre Brossolette. Elle rappelle que le projet, estimé à 250 millions d'euros, a été pensé pour limiter les acquisitions foncières tout en assurant un fonctionnement efficace ce qui conduit à concevoir le projet dans l'espace disponible.

Un participant demande si le projet risque d'engorger les voies secondaires dans le quartier de Terrailon

Béatrice VESSILLER précise que ces impacts seront analysés dans le cadre des études de circulation qui débuteront en septembre. Ces études visent à proposer un schéma de circulation adapté, tenant compte des reports de trafic, notamment pour éviter de saturer des rues résidentielles qui n'ont pas vocation à accueillir du trafic de transit. Il est précisé que l'outil qui permet de réaliser des projections tient compte de tous les projets d'aménagement connus à venir.

Aménagements des espaces publics, voies cyclables et végétalisation

Un participant demande si les arbres existants sur l'avenue Pierre Brossolette seront coupés si le projet est réalisé.

Béatrice VESSILLER affirme que l'objectif est de préserver un maximum d'arbres existants.

Alice MÜLLER reconnaît qu'il sera probablement difficile, en dépit des efforts mis en place pour limiter cela, de préserver certains des arbres de l'avenue Pierre Brossolette.

Jérémy BREAUD souligne qu'un effort particulier sera fait sur la place Jean Moulin, où la végétalisation et le cadre de vie seront fortement améliorés dans le cadre de la requalification de la place. Il ajoute que les arbres qui devraient être supprimés le long du tracé seraient largement compensés sur l'ensemble du linéaire puisque la végétalisation est un objectif intégré au projet T8.

Une participante souhaite savoir si une piste cyclable sera intégrée le long du tracé, comme l'exige la loi. Elle souligne que, dans les projets précédents (projet BHNS - route de Genas), cette information n'a pas été communiquée au départ ce qui a contribué à des incompréhensions.

Béatrice VESSILLER confirme qu'un aménagement cyclable est prévu comme la loi l'exige. Ce serait un aménagement cyclable d'un gabarit de 2,5 à 3 mètres, et non un gabarit de type voie lyonnaise de 7 mètres.

Jérémy BREAUD complète en précisant qu'une piste cyclable était bien anticipée sur le BHNS, mais que la Métropole a ultérieurement décidé d'y intégrer une Voie Lyonnaise, au gabarit plus large et non prévue initialement. Selon lui, si une simple piste cyclable avait été aménagée sur le prolongement du BHNS, les impacts négatifs (suppression de places de stationnement, disparition de commerces) auraient été bien moindres.

Béatrice VESSILLER précise que l'aménagement cyclable prévu le long du tracé nouveau de T8 sera de 2,5 à 3 mètres, ce qui n'est pas un gabarit de type voie lyonnaise.

Un participant évoque les difficultés d'accès au parc de Parilly à vélo depuis la Soie, en particulier le franchissement de l'A43 et demande s'il existe un tracé cyclable alternatif. Il demande si les aménagements déjà existants, par exemple avenue François Mitterrand, vont être repris.

Alice MÜLLER explique que le projet T8 ne prévoit pas de réaménager les infrastructures cyclables existantes sur le tronçon du T2/T5. Toutefois, un diagnostic est en cours sur les points de traversée difficiles. Des solutions pourraient être proposées dans le cadre de projets connexes, en partenariat avec la Métropole.

Processus de concertation et conduite du projet

Une participante regrette que l'étude de circulation relative au BHNS n'ait pas été partagée plus tôt, en période de concertation, pour plus de transparence. Elle regrette qu'il en soit de même pour le projet T8 et demande comment les gens seront impliqués dans les études de circulation.

Béatrice VESSILLER indique que ces études ne sont pas encore finalisées mais précise qu'elles seront intégrées dans le dossier d'enquête publique, comme le prévoit la réglementation. Elle rappelle que la concertation préalable permet justement de faire remonter ce type d'attente et de préoccupations avant que les études ne soient trop avancées et le projet trop défini techniquement.

Un participant demande ce qui sera considéré dans les études de circulation.

Alice MÜLLER indique que les effets de report sont analysés, et que les projets T8 et BHNS sont intégrés dans un modèle global à l'échelle métropolitaine. Ce modèle prend en compte l'ensemble des projets connus pour mesurer leurs effets cumulés.

Béatrice VESSILLER ajoute que les travaux du T8 ne commenceraient qu'une fois ceux du BHNS terminés.

Un participant demande des précisions sur le calendrier du projet de BHNS entre Part-Dieu et Sept Chemins.

Alice MÜLLER annonce une mise en service en deux phases : février 2026 pour la première partie et septembre 2027 pour la seconde.

Béatrice VESSILLER précise que la mise en service complète, avec le prolongement jusqu'à Parilly se ferait en 2029.

Un participant demande ce qu'il est prévu en termes de maîtrise du foncier.

Alice MÜLLER répond que le projet est conçu pour éviter au maximum les acquisitions. 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.

Béatrice VESSILLER insiste sur le fait que toute expropriation n'interviendrait qu'en dernier recours, après des tentatives de négociation amiable avec les propriétaires concernés.

Troisième partie : atelier sur le projet T8

Un temps de travail aux tables, suivi d'un temps de restitution collective, est organisé pour sonder les besoins de mobilité et approfondir les points de vue et attentes des participants sur le projet.

A chaque table, un poster de contribution est mis à disposition des participants pour recueillir leurs remarques sur l'opportunité du projet, leurs usages de mobilité ainsi que leurs suggestions et avis.

Les participants sont répartis en 6 tables de travail. Les éléments repris ci-dessous en sont la synthèse.



L'opportunité du projet :

Parmi les 29 participants ayant répondu en collant une gommette sur le poster, **22 se disent prêts à utiliser le T8**. L'opportunité des trajets suivants est notamment pointée :

- Centre-ville de Bron <> Vaulx-en-Velin La Soie ;
- Gare de Vénissieux <> Porte des Alpes ;
- Lycée Jean-Paul Sartre <> Vaulx-en-Velin La Soie ;
- Lycée Jean-Paul Sartre <> Gare de Vénissieux ;
- Quartier de Terrillon <> Avenue du 8 mai 1945.

Un participant ne sait pas s'il utiliserait le T8. Six personnes indiquent ne pas penser l'utiliser à l'avenir car l'offre de transport sur le secteur leur paraît suffisante (lignes 15 et 52), ou parce qu'ils continueraient à utiliser leur voiture pour leurs trajets quotidiens, ou encore en raison d'une distance entre stations jugée trop importante à pied (entre les stations place Jean Moulin et lycée Jean-Paul Sartre par exemple).



Les différents groupes de participants font ressortir les éléments suivants concernant **la pertinence du projet** :

Apports du projet cités	Limites citées
<p>LE TRACE ET SA PERFORMANCE</p> <p>Le tracé global du tramway tel que proposé [1 table]</p> <p>La rapidité des trajets permise par le tracé proposé [1 table]</p> <p>L'AMÉLIORATION DE LA DESSERTE ET SES EFFETS</p> <p>L'amélioration de la desserte de Vénissieux, en particulier depuis Vaulx-en-Velin La Soie. [3 tables]</p> <p>Les opportunités de liaisons, notamment vers Eurexpo, créées par le tracé proposé [1 table]</p> <p>L'amélioration de l'attractivité du secteur Pierre Brossolette pour les étudiants du fait d'une liaison directe au campus de la Porte des Alpes [1 table]</p> <p>Le désengorgement routier du quartier de la Soie grâce à l'amélioration de la desserte en transports collectifs [2 tables]</p> <p>L'ACCESSIBILITE ET LES MODES DOUX</p> <p>Le déploiement d'une offre plus accessible aux personnes à mobilité réduite [1 table]</p> <p>Les aménagements cyclables proposés qui faciliteraient les déplacements en modes doux [1 table]</p>	<p>L'AMÉLIORATION LIMITEE DE L'OFFRE</p> <p>Un aménagement lourd qui est jugé peu pertinent au vu de la desserte existante [1 table]</p> <p>La suppression de certaines lignes de bus [1 table]</p> <p>Le découpage des lignes T8 / T9 / T10 provoquant des ruptures de charge [1 table]</p> <p>LES DIFFICULTES DE CIRCULATION</p> <p>Un accès en voiture qui serait rendu plus difficile dans les périmètres concernés, ce qui entraînerait des difficultés pour les habitants (stationnements, engorgement) et les professionnels du secteurs (risque de perte de clients pour les commerces de proximité, difficultés à assurer les livraisons)</p> <p>LES NUISANCES SONORES DU TRAM</p> <p>Un risque de nuisance sonore dans le secteur du lycée Jean-Paul Sartre (virage) avec une suggestion de recourir à des trams sur pneus [1 table]</p>

Diagnostic des points d'attention sur les mobilités :

Sur les posters, les participants signalent les points du parcours nécessitant une attention particulière. On relève :

- **L'amélioration de l'offre de stationnements** (avec, par exemple, un parking-relais) et la prise en compte de la circulation des professionnels (stationnement livraison, circulation des camions-poubelles) [2 tables] ;
- **Le besoin d'une offre de stationnement sécurisé pour les vélos** [1 table] ;
- **Les effets négatifs des aménagements sur le secteur Pierre Brossolette** qui risquent, selon certains participants, d'impacter négativement les piétons et les cyclistes ainsi que d'amener à abattre des arbres [1 table] ;
- **L'articulation des horaires de correspondances avec les différentes lignes**, notamment le T2 et le T5, pour faciliter les correspondances. [1 table]

Les conditions de réussite du T8 selon les participants:

Les différents groupes font également remonter leurs conditions de réussite pour le projet T8 :

L'articulation du T8 avec les autres modes de transport, collectifs comme individuels :

- Optimiser **l'interconnexion avec les autres lignes de tram et les lignes de métro**, aussi bien sur le plan des aménagements (continuité des lignes de tram) que dans l'exploitation (fréquence et horaires) ;
- Prévoir une **offre de stationnement pour les voitures et les vélos**, pour faciliter l'intermodalité ;
- Améliorer la **continuité cyclable** sur le tracé, avec des voies dédiées et sécurisées.

Une attention accrue portée à la végétation

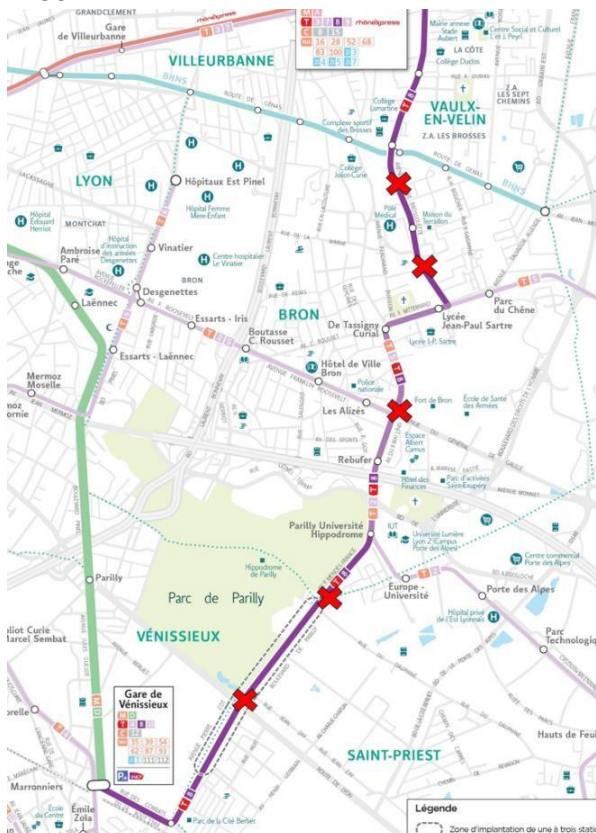
- Amender le tracé et les aménagements proposés pour **minimiser les abattages d'arbres**, notamment en limitant les emprises au sol sur le secteur Pierre Brossolette ;
- Profiter des travaux et des aménagements pour **ajouter de la végétation** le long du tracé.

Une demande de limiter les impacts fonciers et sur les voiries

- Un souhait de **limiter les expropriations** et une attente de communication particulièrement transparente sur ce point ;
- Un souhait de travailler sur l'insertion urbaine du T8 à la Soie et dans le cœur de Bron, pour **limiter les impacts sur la voirie et la circulation**.

Les stations souhaitées le long du tracé :

Chaque table a la possibilité de proposer des stations supplémentaires le long du boulevard de Parilly. La carte ci-dessous restitue ces propositions ainsi que d'autres propositions d'arrêts suggérées par les participants :



Les stations citées par les différents groupes le long du boulevard de Parilly :

- Une station au **croisement de la rue du Dauphiné et de la rue d'Alsace**, pour desservir le **quartier des Lads** [1 table] ;
- Une station au **croisement de la rue Jean Zay et du boulevard de Parilly**.

En complément, plusieurs groupes ont proposé des stations supplémentaires le long du tracé :

- Une station au **croisement de l'avenue Franklin Roosevelt et de l'avenue du Général de Gaulle** pour faciliter la **correspondance avec la ligne T2** à la station des Alizés [2 tables] ;
- **Deux stations intermédiaires sur l'avenue Pierre Brossolette** pour faciliter l'accès aux stations des personnes âgées et/ou à mobilité réduite [1 table].

Une demande forte d'échanges et de pédagogie autour du projet

- Des habitants demandent que leurs **usages et leurs attentes** soient mieux pris en compte avec des aménagements qui reflètent cette écoute à travers la **sécurisation de certains espaces** et **une localisation des arrêts** plus en phase avec les profils des habitants, notamment âgés ou à mobilité réduite.



Les enjeux par secteur

Plusieurs contributions propres à des secteurs spécifiques sont formulées.

Carré de Soie / Rue de la Poudrette

Créer des **places de stationnement** en lien avec les besoins du secteur ;
Améliorer le confort urbain avec davantage d'**arbres plantés le long du tracé**, prévoir des zones d'ombrage pour les cheminements piétons ;
Assurer une **insertion urbaine** du T8 dans le tissu urbain existant, en particulier sur la **rue de la Poudrette**.

Route de Genas / Terraillon / Lycée Jean-Paul Sartre

Prendre en compte les **enjeux de sécurité** sur la voirie, sur ce secteur très fréquenté, par exemple route de Genas ou au carrefour avenue Pierre Brossolette et avenue François Mitterrand ;
Prévoir un **engazonnement des voies** de tramway pour limiter l'usage inapproprié par les trottinettes et les motos.

Université Porte des Alpes et Parc de Parilly

Adapter le **cadencement entre les lignes T2 et T8** afin d'absorber les flux importants liés à l'Université Lyon 2 ;
Maintenir un **aménagement végétalisé** cohérent avec le caractère verdoyant du secteur universitaire ;
Améliorer la continuité cyclable sur l'**avenue du 8 mai 1945**, en identifiant les points de rupture ou de dangerosité pour les cyclistes.

Synthèse des ateliers par les participants :

En fin de réunion, chaque groupe résume en trois points leurs échanges pour un partage en plénière.

Une desserte attractive avec des stations (supplémentaires) à prévoir pour le secteur du parc de Parilly

L'amélioration de l'**accessibilité des campus universitaires** pour les **étudiants** grâce au projet [2 tables] ;
L'amélioration de la **desserte des quartiers prioritaires** et les effets du projet sur la mixité générationnelle et sociale ou encore l'animation du quartier et le sentiment de sécurité, dans le quartier Bron-Terraillon [1 table] ;
Prévoir une station pour la desserte de l'**Hippodrome de Parilly** [1 table] ;
Prévoir une station pour mieux desservir le **quartier des Lads**. [1 table]

Le fonctionnement de la ligne T8 et l'optimisation du réseau de transport en commun

Adapter le **dimensionnement des infrastructures et des fréquences**, en lien avec le flux important de voyageurs attendus en gare de Vénissieux (notamment les usagers du TER) [1 table] ;
Optimiser l'offre de transports en commun à l'échelle du territoire, de façon cohérente, lisible et bien articulée avec le reste du réseau [2 tables] ;

Des aménagements pour favoriser le développement de la pratique du vélo sur le tracé

Prévoir des **aménagements cyclables** qualitatifs (continus) tout au long du tracé, y compris des **stationnements vélos sécurisés** et accessibles [1 table] ;

Sécuriser les pistes cyclables sur l'avenue du 8 mai 1945, sur l'avenue Pierre Brossolette (entre la place Jean Moulin et le lycée Jean Paul Sartre) et **rénover** la **piste cyclable** sur la partie Nord de l'avenue [1 table] ;

Prévoir une **rame spécifique** dans le tramway pour les personnes à **vélo**. [1 table]

Le développement du stationnement et la circulation

Conserver un nombre suffisant de **places de stationnement** [1 table] ;

Prévoir le **maintien de parkings gratuits**, notamment pour l'accessibilité des commerces de proximité et pour les personnes âgées ou en situation de handicap [1 table] ;

Coordonner efficacement les **feux de circulation**, en particulier sur l'**avenue Franklin Roosevelt**, pour garantir la fluidité du trafic. [1 table]

Des espaces publics de qualité et sûrs

Accroître la végétalisation sur les linéaires et aux abords des stations et prévoir des zones d'ombrage. [2 tables] ;

Réduire les nuisances sonores du tramway, notamment celles liées à la giration du tramway sur l'avenue François Mitterrand. [1 table]

Veiller à la **sécurité** des biens et des usagers, notamment **place Jean Moulin** ;

Prendre en compte les dégradations et les incivilités signalées sur le tracé ou à proximité. [1 table]

La tarification des transports en commun

Maintenir un **tarif de transport** en commun **raisonnable** pour en favoriser l'usage par les habitants. [1 table]

Maîtriser les coûts et les impacts environnementaux du projet

Maîtriser le coût global du projet [1 table] ;

Limiter les impacts fonciers et éviter les procédures d'expropriation autant que possible. [1 table] ;

Limiter les impacts sur l'environnement tout au long de la conception et des travaux. [1 table]

Un projet T8 concerté avec les habitants et usagers

Organiser un **dialogue** approfondi avec les habitants, à **chaque phase du projet**. [1 table] ;

Prendre en compte les remarques et attentes formulées par les usagers lors de la concertation. [1 table]

Conclusion

Pour conclure la réunion, **Aline MORAND** présente sa fonction de chargée de relations riverains et rappelle les prochains événements. Elle informe qu'un kit de débat est à disposition des copropriétés et associations et se tient à disposition des usagers et riverains si besoin, à l'adresse suivante : t8-contact@sytral.fr. Elle ajoute que les supports et comptes-rendus seront mis en ligne sur la plateforme destinations2026-sytral.fr

Béatrice VESSILLER invite les participants à relayer le plus largement possible la concertation autour d'eux pour faire connaître le projet.

Jérémie BREAUD rappelle que la réussite de ce projet repose sur l'implication des habitants et commerçants. Il invite les participants à relayer les échanges autour d'eux, auprès des associations ou des riverains, et souligne qu'une participation élargie contribuera à enrichir la réflexion collective. Il rappelle qu'il est essentiel de prendre en considération les attentes exprimées par l'ensemble des usagers : qu'il s'agisse des commerçants en matière de stationnement, des cyclistes, des piétons ou des automobilistes. Chacun doit pouvoir trouver sa place dans ce futur aménagement, affirme le maire. Enfin, le souhait est formulé que ce projet puisse être mené de manière concertée, dans l'esprit de ce qui a été réalisé pour le projet de la Place de la Liberté à Bron. Les expériences passées montrent que les projets portés sans coordination étroite entre les différents partenaires institutionnels, s'avèrent souvent plus coûteux et moins efficaces. Ce projet de tramway représente une réelle opportunité pour la commune, à condition qu'il soit construit collectivement.

Jean Luc CAMPAGNE, garant CNDP, conclut la réunion en rappelant que la concertation porte sur l'opportunité du projet. Celle-ci doit permettre d'ouvrir à la discussion l'ensemble des sujets, pour que soient pris en compte les besoins et préoccupations des habitants, y compris en ajustant le projet initial.

Fin de la réunion à 20h00.

Pour plus d'informations sur le projet, une Foire aux Questions (FAQ) est accessible à [ce lien](#).

Pour être informé des suites de la concertation, rendez-vous sur le site destinations2026-sytral.fr