



Compte-rendu Réunion publique Saint-Priest



08/07/2025



19:30 > 21:00



Gymnase Berliet
Avenue Henri
Germain, Saint-Priest



55 participants

La réunion publique du **8 juillet 2025** s'est inscrite 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 avait ainsi pour vocation de présenter aux participants le projet T8 et de recueillir leurs avis sur le projet T8.

Intervenantes et intervenants :

- **Gilles GASCON**, Maire de Saint-Priest ;
- **Béatrice VESSILLER**, Vice-Présidente Prospective et cohérence des politiques d'urbanisme et de mobilités, SYTRAL Mobilités ;
- **Valérie DEJOUR** et **Jean-Luc CAMPAGNE**, Garants de la CNDP ;
- **Alice MÜLLER**, Cheffe de projet T8, SYTRAL Mobilités ;
- **Marilyne GENEVRIER**, animatrice, AMO Concertation

Introduction

Marilyne GENEVRIER introduit la réunion en rappelant les objectifs de la réunion et la période 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 débat public (CNDP), qui a désigné deux garants pour s'assurer de la mise en œuvre de la concertation. Elle présente le déroulé de la réunion, les intervenants de la soirée et les règles de prises de parole.

Gilles GASCON, maire de Saint-Priest, remercie la présence des élus et habitants qui témoignent des attentes que représente un réseau de transport à la hauteur de la vitalité du territoire. Il indique que les mobilités sont au cœur des grandes transitions de notre époque : transitions écologique, sociale et économique. Il souhaite que ces transitions ne se fassent pas sans l'Est lyonnais et sans Saint-Priest. Il souligne que, depuis 2017, la commune porte une vision claire en faveur d'un réseau de transport collectif « en toile » reliant les communes périphériques sans passer systématiquement par le centre de Lyon.

Le Maire exprime le soutien de la commune de Saint-Priest au projet T8, tout en soulignant son opposition au tracé actuel, jugé inadapté aux besoins de desserte du territoire et de ses zones économiques et d'habitation ou encore pour le collège Simone Veil. Il souligne que l'ensemble des élus de Saint-Priest, toutes sensibilités confondues, plaident pour un tracé alternatif via le Boulevard Urbain Est (BUE) pour permettre une desserte directe de Saint-Priest tout en posant les jalons d'une future rocade métropolitaine structurante pour les transports en commun.

Le Maire rappelle le poids stratégique du territoire de la Porte des Alpes, qui constitue le premier pôle industriel de la métropole après Lyon : l'Est lyonnais représente à lui seul plus de 185 000 emplois. C'est un bassin d'activité majeur, moteur économique pour toute la région. Il souligne que ce secteur reste mal desservi, voire, en certains endroits, totalement ignoré par les réseaux de transports en commun. Selon lui, ce déséquilibre freine la mobilité des salariés, met à mal la continuité de l'activité économique, complique le quotidien des habitants et a un impact sur la transition écologique.

Le Maire indique que le prolongement du BHNS de Sept-Chemin à Parilly depuis Part-Dieu reste une réponse partielle aux besoins. Il fait remarquer que deux lignes de rocades, le T8 et le BHNS Part-Dieu <> Parilly, sont envisagées à seulement quelques centaines de mètres l'une de l'autre, notamment au niveau du secteur de Champ-du-Pont. Selon lui, une telle configuration soulève des interrogations, tant sur la lisibilité du réseau pour les usagers que sur la pertinence de

l'investissement public. Il alerte également sur le manque de prise en compte du secteur de l'Aviation.

Il regrette que SYTRAL Mobilités et la Métropole reporte les études sur le BUE après 2030, alors que le dernier tronçon sur la route de Lyon, la rue du Dauphiné, a été inauguré il y a 14 ans.

En conclusion, le Maire insiste sur la nécessité d'une concertation approfondie et sur l'écoute des besoins des habitants et salariés. Il ne souhaite pas que le débat soit réduit au nombre de stations ou à la suppression des places de stationnement, comme sur la rue des Combats du 24 août 1944. Il souhaite que SYTRAL Mobilités accepte que le projet puisse encore évoluer au contact du terrain, des élus et des citoyens. Il a conclu en appelant les participants à s'exprimer et à contribuer activement à la concertation pour l'avenir des mobilités.

Béatrice VESSILLER, Vice-Présidente de SYTRAL Mobilités, partage son enthousiasme de lancer un nouveau projet de tramway important pour le territoire métropolitain et Saint-Priest.

Elle souhaite rassurer le Maire sur la sincérité de la démarche de concertation sur le fond du projet et rappelle que les garants de la Commission nationale du débat public (CNDP) veillent à sa bonne tenue.

La vice-présidente défend la pertinence du projet de tramway T8, en soulignant qu'il ne s'agit pas d'ajouter une nouvelle ligne en étoile vers le centre de Lyon, mais de renforcer le maillage périphérique du réseau de transports collectifs, en interconnectant les territoires de première couronne. Des projets de rocade ont déjà été réalisés : le prolongement de T6, T10 et T9 actuellement en construction.

Elle justifie le choix du tracé T8 par son efficacité en temps de parcours, l'utilisation de l'infrastructure existante de T5/T2, sa complémentarité avec les autres lignes structurantes et sa capacité à desservir de nombreux pôles générateurs de déplacements (la gare TER de Vénissieux, le métro La Soie, les pôles d'emploi, les établissements scolaires, le campus de la Porte des Alpes, le parc de Parilly et les zones résidentielles de l'Est lyonnais).

Elle confirme que deux lignes structurantes sont ainsi envisagées :

- La ligne T8, entre Vaulx-en-Velin La Soie et la gare de Vénissieux, via Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest et Vénissieux ;
- Un prolongement de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), située un peu plus à l'est de Sept Chemins à Parilly, qui fait également l'objet d'une concertation spécifique du 20 juin au 20 juillet 2025. Il desservira notamment la ZAC du Chêne, le campus de la Porte des Alpes et le secteur Champ-du-Pont.

Elle indique que ces deux projets font l'objet de concertations séparées pour éviter toute confusion, bien que pensés de manière complémentaire pour un total de 330 millions d'euros (250 millions sur le T8 et 90 millions sur BHNS). Ces deux lignes de transport permettront une double desserte de Saint-Priest, à sa frange ouest et à l'est.

Enfin, la vice-présidente précise le périmètre de la concertation, qui porte sur l'opportunité du projet, les besoins de desserte, le nombre de stations, l'insertion urbaine et l'aménagement des espaces publics. Il est possible de s'exprimer sur le tracé dans le cadre d'une concertation préalable.

Valérie DEJOUR et Jean-Luc CAMPAGNE, garants de la CNDP, précisent leur rôle de garants, chargés de veiller à la qualité de la concertation. Ils ont été mandatés par la Commission nationale du débat public (CNDP), une autorité indépendante, 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 a été publié au journal officiel et le site de la CNDP mentionne la concertation T8.

Ils expliquent que les différentes phases de leur intervention :

- 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, à rédiger dans un délai d'un mois, contenant des recommandations et demandes de précisions. Ensuite, le maître d'ouvrage aura deux mois pour y répondre et indiquer sa décision de poursuivre le projet et/ou les modalités de prise en compte des recommandations des garants.

Ils expliquent ensuite leurs principes d'intervention : 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 Lignes Centre Est 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 une solution de déplacement hyperconnectée aux habitants des secteurs traversés. Sa mise en service serait prévue pour 2030.

Elle a indiqué que plusieurs variantes ont été analysées depuis 2020. De ces études sont ressortis deux projets distincts et complémentaires :

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

Elle précise que choix du tracé du T8 a été décidé sur les critères suivants : 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 pour limiter les coûts, en reprenant l'infrastructure existante des lignes T2 et T5 au centre du tracé.

Elle présente l'intégration du T8 dans son environnement : les connexions à La Soie, sur le parc de Parilly, l'avenue Pierre Cot et la gare de Vénissieux. Elle précise les impacts sur le cadre de vie avec une insertion de façade à façade et la création d'une infrastructure cyclable. 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 fréquence du tramway, l'impact sur la régularité des lignes existantes (T2 et T5), la gestion du stationnement à la gare de Vénissieux, et l'aménagement des espaces publics.

Fréquence et tracé

Une salariée du Parc Technologique précise que de nombreux collègues utilisaient déjà les transports en commun, notamment le T2. Elle exprime une inquiétude concernant la fréquence annoncée du T8 (10 minutes), qu'elle juge insuffisante pour des trajets quotidiens.

Alice Müller précise que la fréquence de 10 minutes annoncée pour le T8 est celle de la mise en service mais que l'infrastructure est conçue pour un passage toutes les 5 à 7 minutes à terme. Ce dimensionnement permet d'adapter l'offre en fonction de la demande et d'envisager une montée en charge progressive.

Un participant demande de préciser le choix du tracé et le nombre de tracés étudiés

Béatrice VESSILLER répond que plusieurs tracés ont effectivement été étudiés pour le secteur sud. Des variantes situées plus à l'est ont été envisagées, mais elles rallongeaient le temps de parcours et augmentaient les coûts. Elle précise que le choix du tracé actuel repose sur un compromis entre efficacité, coût, desserte et cohérence globale. Elle insiste sur le fait qu'en optant pour deux lignes (T8 + BHNS), la collectivité maximise l'offre de transport en commun sur l'ensemble du territoire.

Le Maire de Saint-Priest rappelle alors qu'il déplore l'absence de concertation avec les élus de sa commune concernant les différentes options de tracé à l'étape des études préliminaires.

Béatrice Vessiller précise que le président de SYTRAL Mobilités a réuni les maires concernés en amont pour leur présenter les projets T8 et BHNS, sans avoir d'opposition à ce moment-là. Elle rappelle que le choix de combiner deux lignes permet de mieux répondre aux besoins territoriaux, dans un budget maîtrisé.

Une habitante demande qui est le décisionnaire final du tracé et si ce tracé est encore modifiable.

Béatrice VESSILLER confirme que le décisionnaire est SYTRAL Mobilités.

Une participante soulève la question d'une éventuelle saturation du tronçon partagé entre les lignes de tramway T2, T5 et T8

Alice MÜLLER explique que ce point est identifié comme un enjeu clé. Elle confirme que l'objectif de SYTRAL Mobilités est de ne pas impacter le fonctionnement des lignes existantes. Des études spécifiques sont en cours, notamment sur le secteur T2/T5, pour assurer une bonne régularité du service.

Béatrice VESSILLER indique que SYTRAL Mobilités sait exploiter deux à trois lignes de tramway sur le même tronçon, comme entre Charpennes et La Doua, avec le T1, le T4 et prochainement le T9, qui est en construction.

Intermodalité

Une autre intervention pointe la saturation du parking-relais de Vénissieux, et se demande s'il est prévu de l'agrandir avec l'arrivée du T8.

Béatrice VESSILLER confirme que SYTRAL Mobilités a conscience de la saturation du parking-relais, notamment par des usagers de Saint-Priest ou de Corbas. Elle indique qu'il n'est pas possible d'en augmenter la capacité, mais que des solutions sont étudiées :

- résERVER certaines places aux usagers venant de plus de 2 km comme ce qui est fait au parking-relais de Saint-Genis-Laval ;
- améliorer l'offre de bus de rabattement pour limiter la dépendance à la voiture ;
- réaménager des cheminements piétons et de pistes cyclables, avec des stationnements sécurisés.

Aménagements des espaces publics et stationnement

Une participante interroge SYTRAL Mobilités sur le devenir des places de stationnement le long de la rue des Combats du 24 août 1944, où le stationnement est déjà difficile. Elle a évoqué le stationnement sauvage récurrent sur les trottoirs de cette même rue.

Une autre participante interroge le futur sens de circulation automobile autour de la gare de Vénissieux, un secteur actuellement très encombré par les travaux.

Alice MÜLLER précise que les terrains le long de la rue des Combats appartiennent à la Métropole, ce qui permettra une réorganisation complète de l'espace public. L'objectif est de maintenir la circulation automobile à double sens tout en intégrant les voies de tramway, les pistes cyclables. Du stationnement pourra être maintenu si le souhait est exprimé.

Une participante demande des précisions sur la faisabilité de l'aménagement prévu pour l'avenue Pierre Cot, où devront cohabiter deux voies de tramway, une piste cyclable et la circulation automobile.

Alice MÜLLER répond que sur l'avenue Pierre Cot, les aménagements de T8 prévoient de conserver les fonctionnalités existantes, circulation automobile à double sens, accès aux entreprises, y compris pour les convois exceptionnels (comme ceux utilisés par Iveco ou Renault Trucks) et d'envisager une voie lyonnaise en voie verte c'est-à-dire partagées avec les piétons. Elle insiste sur le fait que l'intégration du tramway se fera sans éviction des autres usages, grâce à une optimisation de l'espace. Mais, au regard de ces contraintes, il n'y aura peut-être pas d'alignement d'arbres ajouté sur tout le linéaire de la rue.

Autre sujet abordé

Un autre participant demande quand aurait lieu la concertation sur le prolongement du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Sept-Chemins et Parilly, évoqué comme complémentaire au T8, et quelles en seraient les modalités.

Béatrice VESSILLER indique que la concertation se déroule actuellement du 20 juin au 20 juillet, avec une réunion publique qui a eu lieu en visio le 23 juin, des rencontres mobiles et une plateforme en ligne sur laquelle participer : destinations2026-sytral.fr/processes/bhns2



Troisième partie : ateliers 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 ainsi mis à disposition des participants pour recueillir leurs remarques sur l'opportunité du projet, leurs usages de mobilité ainsi que leurs premières idées.

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



L'opportunité du projet selon les participants :

Parmi les 24 participants ayant répondu en collant une gommette sur le poster, **20 se disent prêts à utiliser le T8**. Sont notamment pointés les potentiels trajets suivants :

- les connexions nord-sud pour rejoindre la cité Berliet ;
- l'accès à la gare de Vénissieux ;
- l'accès au parc de Parilly
- l'accès à la station Vaulx-en-Velin Carré de Soie ;
- la correspondance avec le T2 à la station Rebufer à Bron.

4 participants n'utiliseront pas le T8, car ce n'est pas leur trajet quotidien ou que le quartier Berliet et le collège Simon Veil ne sont pas desservis.

Plus globalement, les différentes tables de travail ont fait ressortir les éléments suivants concernant **la pertinence du projet** :

Apports du projets citées	Limites citées
<p>La réduction du temps de trajet jusqu'à Carré de Soie. [2 tables]</p> <p>La desserte par une station avenue C, Saint-Priest. [1 table]</p> <p>La correspondance avec le prolongement du BHNS de Sept Chemins à Parilly est essentielle pour Saint-Priest, Cité Berliet. [1 table]</p>	<p>Un tracé non adapté à la desserte de Saint-Priest, du fait d'une absence d'arrêt à proximité du quartier Revaison (le collège Simone Veil est cité) et de la Cité Berliet. [4 tables]</p> <p>La desserte du Parc de Parilly n'est pas pertinente car le secteur n'est pas peuplé, contrairement au quartier Revaison, en pleine expansion avec plus de 6000 habitants. [1 table]</p>

Diagnostic des points d'attention sur les mobilités selon les participants :

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

- Des **points d'attention sur l'impact du T8 sur les circulations automobiles et le stationnement** (La Soie, avenue de Parilly, Pierre Cot, rue des Combats) alors que :
 - il y a déjà une fréquentation importante des automobilistes sur l'avenue Pierre Cot ;
 - le stationnement est insuffisant sur la rue des Combats du 19 août 1944
- Des interrogations sur le **devenir des lignes de bus C25 et 62** ;
- **D'autres sur l'insertion urbaine** sur l'avenue Pierre Cot, pour la préservation des arbres classés.

Les conditions de réussite du T8 selon les participants :

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

Un tracé réétudié :

- Pour une **desserte du collège Simone Veil à Saint-Priest**, car les élèves du collège de Reaison sont souvent en retard en raison de bus saturés
- Pour une **desserte de la place Steven Spielberg, au cœur de la cité Berliet à Saint-Priest** pour desservir la pharmacie, la poste, la boulangerie (et en y prévoyant une station vélo).

1 à 4 souhaitées boulevard de Parilly :

Chaque table a eu la possibilité de proposer des stations supplémentaires le long du boulevard de Parilly. Chaque groupe a ainsi proposé entre 1 et 4 stations supplémentaires. La carte ci-dessous restitue ces propositions :



Les stations citées par les différents groupes :

- à l'angle de la rue du Dauphiné [1 table] ;
- à l'angle de l'avenue des Temps modernes, sur la Cité Berliet avec une station vélo [2 tables] ;
- à l'angle de la Route de Lyon en correspondance avec le prolongement du BHNS TB12 ou plus haut près du soccer [3 tables] ;
- à l'angle de l'avenue B et porte B de Renault Trucks [2 tables] ;
- à l'angle de l'avenue C et porte C de Renault Trucks. [2 tables]

Un fonctionnement optimal des correspondances avec T8 :

- Une **fréquence importante des autres bus**, mais aussi du BHNS Sept Chemins Parilly (moins de 10 min) ;
- Un **temps de correspondance réduit entre le T2 et le T8** ;
- Un **fonctionnement similaire des lignes de bus actuelles**.

Des aménagements pour l'intermodalité :

- Un **accès automobile** à la gare de Vénissieux qui reste fluide ;
- Des **stationnements** supplémentaires prévus :
 - Des **parkings vélo sécurisés** notamment à la gare de Vénissieux, avec borne recharge électrique ;
 - Des **stationnements voiture en gare de Vénissieux** au vu de la saturation parking relai dès 8h : certains participants craignent que la cité Berliet devienne un parking de substitution dans ses rues résidentielles.

Une concertation avec les riverains :

- Des **demandes des riverains qui doivent être respectées et entendues**

Synthèse des ateliers par les participants eux-mêmes :

Chaque groupe a résumé en trois points leurs échanges pour un partage collectif :

Sur le tracé du BHNS et de la ligne T8

Le tracé actuel favorise d'autres territoires au détriment des habitants de Saint-Priest, notamment ses zones résidentielles, du secteur de l'Aviation le centre-ville et le collège de Revaison ou celui du centre. [4 tables]

Les **besoins d'usagers divers** sont à prendre en compte sur le territoire desservi : étudiants, salariés, personnes âgées, scolaires, familles, etc. [1 table]

Sur les stations envisagés pour le secteur du parc de Parilly

Sur la portion longeant le boulevard de Parilly, **3 arrêts sont souhaités** pour desservir les entreprises et les zones d'habitation de Saint-Priest. [1 table]

Le **choix de la station proche de la porte C de Renault Trucks** (arrêt 62/93) est pertinent pour les salariés et habitants du secteurs. [1 table]

La fréquence du T8

La **fréquence** doit être concertée avec l'université pour être adaptée aux usages réels. L'université pourrait également échelonner ses horaires de cours pour permettre une arrivée progressive des étudiants. [1 table]

L'intermodalité

Un meilleur temps de correspondance **entre la ligne T8 et le BHNS** pour assurer la continuité du service est demandé. [1 table]

Une **liaison en mode doux** (pistes cyclables, trottoirs) aurait du sens sur la zone Bron Aviation.

La **sécurité entre tous les modes de transport** (piétons, vélos, voitures, transports en commun) doit être une priorité absolue. [1 table]

L'aménagement de l'espace public

Des inquiétudes sont soulignées concernant **l'impact du T8 sur la fluidité de la circulation des véhicules** à Vénissieux et sur le Boulevard de Parilly. [1 table]

Sur la démarche de concertation

Une **concertation en amont** avec les habitants et les élus de Saint-Priest sur les tracés étudiés aurait été souhaitée. [2 tables]

Conclusion

Pour conclure la réunion, **Jean-Luc CAMPAGNE**, garant du processus de concertation, remercie l'ensemble des participants pour leur présence et confirme que la concertation préalable est un moment important pour le projet de T8. Un bilan de concertation sera réalisé et des décisions seront prises sur la suite du projet. Il rappelle que les problématiques locales peuvent être prises en compte pendant cette concertation. Le garant de la CNDP a invité les participants à s'impliquer, à participer et à faire vivre la démocratie.

Fin de la réunion à 21h10.



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