



Compte-rendu Réunion publique Vaulx-en-Velin



09/07/2025



19:00 > 21:00



Mairie annexe du
sud, 4 rue Joseph
Blein, Vaulx-en-Velin



35 participants

La réunion publique du **9 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 :

- **Hélène GEOFFROY**, maire de Vaulx-en-Velin ;
- **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

Parmi les participants, une présence importante de membres du **conseil de quartier La Côte - La Tase - La Soie** est à souligner.

Introduction

Olivier MERELLE 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. Il présente le déroulé de la réunion, les intervenants de la soirée et les règles de prises de parole.

Hélène GEOFFROY, Maire de Vaulx-en-Velin, rappelle que le projet de tramway T8 revêt une importance particulière pour le sud de la commune de Vaulx-en-Velin : un secteur qui a longtemps eu le sentiment d'être laissé de côté en matière de desserte en transports en commun. Elle souligne que ce projet permettra d'améliorer le maillage du réseau de transport, notamment grâce à la complémentarité entre le tramway T8 et le bus à haut niveau de service Part-Dieu – Parilly (BHNS). Les connexions avec les zones d'activités économiques et les pôles universitaires seront ainsi renforcées. En complément de la ligne T9 et de la future C200, le projet T8 vient également encore renforcer la connexion de Vaulx-en-Velin au réseau structurant de transports collectifs. Elle précise que le calendrier prévoit que les travaux de la ligne T8 ne débuteront qu'à la suite de l'achèvement des travaux de la ligne T9 et BHNS, évitant une superposition des chantiers pour limiter les nuisances pour les habitants et les usagers.

Béatrice VESSILLER, Vice-Présidente de SYTRAL Mobilités, présente les objectifs et le tracé envisagé de la ligne T8 ainsi que les objectifs et thématiques ouverts à la concertation publique. Elle souligne que l'objectif du T8 est de renforcer le maillage périphérique du réseau de transports collectifs, en interconnectant les territoires de première couronne. Le projet vient ainsi compléter les lignes T9 et T10 pour constituer un axe structurant de rocade dans l'Est lyonnais tout en le connectant aux lignes radiales permettant de rejoindre le centre. Cela participe de la constitution d'un réseau en toile et non plus seulement en étoile.

Elle justifie le choix du tracé envisagé pour le T8 par son efficacité de 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 génératrices de déplacements comme le parc et l'hippodrome de Parilly.

Elle précise que le choix de passer par la rue de la Poudrette s'est rapidement imposé : plus à l'ouest, impossible sur le périphérique et plus à l'est, l'avenue Salengro trop étroite donc impliquant trop d'achat/démolition et sur le BUE, ne permet pas la desserte de zones habitées.

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, via Vaulx-en-Velin, Villeurbanne, Bron, Saint-Priest et Vénissieux ;
- Un prolongement de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) de Sept Chemins à Parilly, dont le tracé est 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 desservira 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 permettront 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, 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.

Il explique ensuite 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 tel que T3 par les nouvelles perspectives de trajets qu'elle offre. Sa mise en service serait prévue pour 2030.

Elle indique 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 souligne ainsi que le tracé du T8 n'a pas été décidé arbitrairement. Il 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 pour les raisons suivantes :

- garantir une performance et une régularité ;
- limiter les coûts, en reprenant l'infrastructure existante des lignes T2 et T5 au centre du tracé ;
- permettre d'accueillir 200 voyageurs par rame de tramway (de 32 m) ;
- permettre une évolutivité de la connexion avec les lignes T9 (à Vaulx-en-Velin La Soie) et T10 (à la Gare de Vénissieux) dans un possible futur.

Elle présente l'intégration du T8 dans son environnement : les connexions à La Soie, à la rue de la Poudrette, à la route de Genas et à la gare de Vénissieux. Elle précise les impacts sur le cadre de vie avec une insertion de façade à façade et l'aménagement 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.

Tracé

Un participant demande les raisons du choix du tracé présenté et si d'autres tracés alternatifs ont été étudiés.

Béatrice VESSILLER répond que plusieurs tracés ont été étudiés, notamment un tracé par l'avenue Roger Salengro et le BUE. Ils ont été écartés car ils présentaient des flux de déplacements moins importants, allongeaient le temps de parcours et augmentaient les coûts. Le tracé retenu vise à garantir une desserte efficace tout en maîtrisant les dépenses, en complémentarité avec le futur BHNS pour une réponse complète aux besoins.

Fréquence du T8

Une question porte sur la capacité de la fréquence annoncée de 10 minutes à absorber la demande.

Alice MÜLLER répond que l'infrastructure est conçue pour permettre une fréquence pouvant monter jusqu'à 5 minutes si nécessaire.. Il s'agit d'un équilibre à trouver entre la fréquentation et le coût d'exploitation tout en préservant la qualité de service.

Intermodalité et impacts sur les autres lignes de transports collectifs

Un participant souhaite connaitre les mesures envisagées pour adapter la capacité des autres lignes qui seront connectées au T8 puisqu'il a été précisé que le T8 induirait une hausse de fréquentation sur le métro A et sur les autres lignes de tramway à La Soie.

Alice MÜLLER répond que la ligne de métro A nécessite des investissements lourds et s'inscrit dans un plan métro de 1,3 milliard d'euros à horizon 2035. Les rames du métro A accueilleront à terme une rame supplémentaire pour augmenter leur capacité. Les études montrent que la fréquentation augmentera surtout sur la partie Est, moins fréquentée. Sur la ligne T3, des rames ont déjà été ajoutées pour renforcer la capacité face à l'augmentation progressive de la fréquentation.

Des participants questionnent l'impact du T8 sur les lignes de bus existantes, notamment sur la ligne C8 qui dessert plusieurs hôpitaux depuis la rue de la Poudrette

Béatrice VESSILLER répond qu'il est trop tôt pour déterminer les modifications du réseau de bus, ces adaptations étant généralement discutées deux à trois ans avant la mise en service d'une nouvelle ligne structurante. L'objectif est d'éviter les doublons entre les lignes de tramway et les lignes de bus tout en maintenant une desserte efficace de l'ensemble des destinations.

Alice MÜLLER répond que des études sont en cours pour évaluer précisément l'impact du projet T8 sur les flux de circulation et sur le réseau de bus existant, notamment la ligne C8. Elle précise

que ces analyses visent à mesurer les reports modaux attendus, c'est-à-dire le nombre d'usagers qui pourraient passer du bus au tramway une fois le T8 mis en service, afin d'anticiper les besoins d'ajustement du réseau. Elle ajoute que l'objectif est d'éviter les doublons entre les lignes de tramway et les lignes de bus tout en maintenant une desserte efficace des destinations majeures, en particulier les établissements hospitaliers. Enfin, elle insiste sur le fait que ces adaptations seront élaborées progressivement, à mesure que les études avancent, et qu'elles feront l'objet d'échanges avec les usagers et les acteurs locaux pour garantir une organisation optimale des transports en commun sur le territoire.

Une question porte sur la manière dont sera réaménagé le pôle d'échanges de Vaulx-en-Velin La Soie avec l'arrivée du T8.

Béatrice VESSILLER répond que des études sont en cours pour adapter le pôle d'échanges à l'accueil de nouvelles lignes et de flux supplémentaires, tout en assurant une intermodalité fluide entre le tramway, le métro, les bus et les modes actifs (vélo).

Stationnement

Une participante constate la saturation actuelle du parking relais de La Soie et souhaite son adaptation avec l'arrivée du T8.

Alice MÜLLER répond qu'aucun projet d'augmentation de capacité n'est prévu, le projet T8 ayant peu d'impact direct sur le stationnement à Vaulx-en-Velin. Des solutions passeront par le développement du rabattement via le vélo et le bus, et par une gestion optimisée des parkings relais existants.

Un participant demande si un zonage bleu sera mis en place pour les habitants du quartier la Côte Tase, compte tenu des difficultés de stationnement.

Hélène GEOFFROY répond que le développement des lignes de bus permettra de limiter l'usage de la voiture individuelle. Elle précise qu'une réflexion indépendante du projet T8 est en cours avec les conseils de quartiers pour revoir la stratégie de stationnement, notamment à la suite de l'instauration du stationnement payant à Villeurbanne, en intégrant zones bleues et nouvelles poches de stationnement.

Plan de circulation

Un participant suggère d'étendre la mise à sens unique jusqu'à la rue des Canuts. Un autre participant demande s'il est possible de mettre en sens unique la rue Roger Salengro, qui est déjà saturée. Il demande le sens de circulation prévu pour la rue de la Poudrette ?

Béatrice VESSILLER répond qu'il est nécessaire d'attendre les résultats des études en cours sur les flux et la circulation pour statuer sur ces propositions dans le cadre d'un plan de circulation global.

Processus de concertation et calendrier

Une question porte sur les dates et le rôle de la concertation dans l'évolution du projet.

Béatrice VESSILLER répond que la première phase de concertation se termine le 19 juillet, avec une pause estivale, avant de reprendre du 25 août au 10 octobre. Cette période permettra de recueillir les avis des habitants sur l'opportunité du projet, les besoins de desserte, le nombre de stations, l'insertion urbaine et l'impact sur l'espace public afin d'éclairer les décisions futures.

Un participant demande si une concertation pour le BHNS est prévue.

Béatrice VESSILLER répond que la concertation sur le BHNS est ouverte jusqu'au 20 juillet sur la plateforme SYTRAL Mobilités, permettant à chacun de contribuer à l'élaboration de ce projet complémentaire au T8.



Troisième partie : ateliers sur le projet T8

Un temps de travail sur 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 étaient ainsi répartis en 6 tables de travail. Les éléments repris ci-dessous en sont la synthèse :

L'opportunité du projet selon les participants :

Parmi les 27 participants ayant répondu en collant une gommette sur le poster, **24 se disent prêts à utiliser le T8**. Sont notamment pointés les potentiels trajets suivants :

- Cité Tase – Arrêt Route de Genas ;
- Vaulx-en-Velin (station Carré de Soie, rue Alexandre Dumas) – Parc de Parilly ;
- Station Vaulx-en-Velin Carré de Soie – Vénissieux ;
- Gare de Vénissieux / Marché de Bron / Parilly ;
- Parc de Parilly – Rebufer.

On note une forte proportion de participants (24 participants sur 27) déclarant utiliser à priori le T8 une fois sa mise en service, une proportion à peu près équivalente à celle observée la veille lors de la réunion publique de Saint-Priest (20 participants sur 24). Certains participants déclarent ne pas utiliser le tramway par préférence pour la voiture ou en raison de leur âge avancé en 2030.

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

Apports du projets citées	Limites citées
DESSERTE ET PERFORMANCE	CIRCULATION ET TRANQUILLITÉ
Permet la réduction du temps de trajet jusqu'à Gare de Vénissieux [3 tables]	Les effets sur la circulation et le passage en sens unique de la rue de la Poudrette [2 tables]
Permet de traverser 5 communes de Villeurbanne, Vaulx-en-Velin, Bron, Vénissieux [1 table]	L'arrivée de nouveaux flux avenue Bataillon Carmagnole Liberté, au terminus du T8 menace la tranquillité du quartier Petite Cité Tase à Vaulx-en-Velin (déjà impacté par le terminus du T9) selon certains membres du conseil de quartier La Côte La Tase La Soie [1 table]
Permet de rejoindre facilement des communes voisines [1 table]	
Permet de desservir les établissements scolaires, la faculté et des secteurs isolés [4 tables]	
Permet de desservir l'Est sans passer par le centre [2 tables]	
INTERCONNEXIONS	TRAVAUX
Permet la correspondance du T8 avec le T9 à Vaulx-Nord [1 table]	Les difficultés lors des travaux du T8, après ceux du T9, pour les habitants de la cité Tase [1 table]
Permet d'améliorer l'accès aux lignes de transports desservant la ville de Lyon [1 table]	
BUDGET	
Permet une économie de moyens grâce à la réutilisation de l'infrastructure du T2 [1 table]	

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

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

Des points d'attention sur l'impact du T8 sur les sens de circulations

- La **jonction piétonne entre les deux terminus de T9 et T8 à La Soie** peut amener du ralentissement dans la circulation routière dû aux flux, passages des différents trams ;

- Le passage en sens unique de la rue de la Poudrette risque de **détourner la circulation vers des rues secondaires plus étroites**, comme les avenues Roger Salengro, Alfred Musset et Alexandre Dumas, où se trouvent des écoles primaires.

Des points d'attention sur la sécurisation des flux piétons et cycles autour des stations

- La volonté de rapprocher **au maximum la station du collège Duclos** par sécurité des usagers (le carrefour rue de la Poudrette/rue Alexandre Dumas est jugé dangereux) ;
- La forte fréquentation du **pôle d'échanges** multimodal **Vaulx-en-Velin Carré de Soie** inquiète quant à la sécurité des circulations piétonnes et cyclistes, notamment à la jonction entre le métro A et le T3 et le terminus des trams T8 et T9. Plusieurs lignes de fait convergent sur cette plateforme d'échange : T3, T7, T8, T9, C8, 15 et 10 lignes de bus ;
- L'absence de pistes cyclables et la traversée piétonne jugée dangereuse** renforcent la demande de réaménagement pour mieux organiser les flux et limiter les risques d'accident. Plusieurs solutions sont envisagées : meilleure signalétique, fléchage au sol, passerelle ou couloir souterrain vers l'agence TCL, et déplacement de certains arrêts de bus ;
- L'interconnexion cycliste** est perçue comme dangereuse pour rejoindre la voie cyclable le long de T3 depuis la **rue de la Poudrette**.

Un point d'attention sur les besoins en stationnement automobile

- L'insuffisance des **zones de stationnement** et la **saturation du parking relais** font craindre une augmentation du stationnement dans le nord du quartier La Côte Tase, au détriment des habitants [2 tables]. La ligne T8 risque d'amener de nouveaux usagers au parking relais de Vaulx-en-Velin La Soie (déjà saturé à 8h) et d'intensifier le stationnement sauvage dans le quartier Petite Cité Tase.

Un point d'attention sur la sécurisation des flux piétons et cycles pendant les travaux

- L'impact du chantier sur la route et les trottoirs**, et ses effets sur la sécurité des piétons ont été évoqués.

Les conditions de réussite du T8 selon les participants:

Les différents groupes précisent ensuite par écrit les conditions de réussite du projet T8, selon eux :

La fréquence et la performance du T8

- Une fréquence adaptée aux **heures d'affluence** ;
- Un trajet direct de Vaulx-en-Velin La Soie à Vénissieux pour garantir les **22 minutes** ;

L'intermodalité

- Des correspondances avec les principaux **pôles d'échanges multimodaux** ;

La sécurité des piétons et cyclistes

- Un **aménagement sécurisé des pistes cyclables** notamment sur rue de la Poudrette ;
- Une **sécurisation des cheminements piétons** le long du tracé ;
- Assurer la **cohabitation des différents modes de transports** (marche, vélo, tram, voiture) entre la station Vaulx-en-Velin Carré de Soie et le terminus T8 rue de la Poudrette.

Des stations souhaitées au nord du tracé

Plusieurs groupes souhaitent créer des stations supplémentaires sur :

- Avenue de Bohlen** au nord de la Soie et proche du centre commercial, pour désengorger ce secteur [1 table] ;
- Avenue Bataillon Carmagnole** pour la connexion avec le T9 [1 table] ;
- Boulevard des Droits de l'Homme** à proximité de la mosquée [1 table] ;
- Au croisement entre la rue Alexandre Dumas et l'avenue Roger Salengro** [1 table] ;

2 groupes confirment l'intérêt des stations :

- Collèges Duclos et Lamartine**, à l'angle de la rue Alexandre Dumas [2 tables] ;
- Route de Genas pour la connexion avec le BHNS** [2 tables] ;

1 à 3 stations souhaitées en plus à 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 3 stations supplémentaires. La carte ci-contre restitue ces propositions.



Les stations citées par les différents groupes :

- Hippodrome de Parilly [3 tables] ;
- Route de Lyon pour la connexion avec le BHNS [3 tables] ;
- Renault Trucks pour réduire la distance entre l'arrêt envisagé rue des Combats du 24 Août 1944 et route de Lyon [1 table]

La création de stationnement

- L'aménagement de parking vélo ou voiture à proximité du T8, à la station Vaulx-en-Velin Carré de Soie et rue de la Poudrette ;

L'amélioration de la qualité des espaces publics

- La création de végétalisation et de zones ombragés tout au long du tracé ;

La concertation et l'écoute des habitants

- La prise en compte des remarques, des réflexions des habitants connaissant leur quartier ;
- Des réunions régulières et une communication claire avec des retours sur les études réalisées.

Le prix des transports collectifs

- L'accessibilité financière des transports en communs pour tous;

Synthèse des ateliers par les participants eux-mêmes :

En fin de réunion, chaque groupe résume les échanges en trois points essentiels:

Sur la desserte de la ligne T8 Le gain de temps pour connecter Vaulx-en-Velin à la gare de Vénissieux [1 table] ;

La desserte de points importants : la route de Genas, le campus Porte des Alpes et le parc de Parilly [3 tables] ;

Un projet T8 qui s'inscrit dans l'évolution de la desserte de l'Est Lyonnais avec le prolongement du BHNS, T9 et T6 [1 table] ;

Sur la création de stations supplémentaires Un ajout de stations aux extrémités de la ligne afin de réduire la distance entre chaque halte [1 table] ;

Une demande d'arrêt au centre commercial Carré de Soie [1 table] ;

L'intégration du T8 au Carré de Soie Un réaménagement du pôle multimodal de la Soie pour mieux gérer les flux piéton, vélo ou voiture [1 table] ;

Un ajout d'une sortie métro vers l'agence TCL de la Soie pour faciliter la connexion avec le terminus du T8 [1 table] ;

Une amélioration des correspondances entre T8 et le centre-commercial de La Soie. [1 table] ;

Circulation et intermodalité La conservation du double sens de circulation pour le quartier de la Petite Cité Tase [1 table] ;

L'augmentation des places de stationnements (parking relais, dépose minute, élargissement des horaires de stationnement en zone bleue) [3 tables] ;

L'augmentation des stationnements vélos [2 tables] ;

L'aménagement de l'espace public La crainte d'une surfréquentation du pôle d'échanges multimodal Vaulx-en-Velin Carré de Soie [1 table] et un besoin d'amélioration des cheminements piétons et cyclables ;

L'opportunité de réaménager et d'améliorer les espaces publics rue de la Poudrette par de la végétalisation et la sécurisation des piétons et cyclistes notamment à proximité des établissements scolaires [2 tables] ;

Sur la démarche de concertation Le respect des habitants et de leurs volontés lors des concertations [1 table].

Conclusion

Aline MORAND présente sa fonction de chargée de relation riverain et rappelle les prochains événements. Elle se tient à disposition des usagers et riverains.

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.

Hélène GEOFFROY, maire de Vaulx-en-Velin, conclue la réunion en invitant les participants à s'engager activement dans la vie démocratique et à soumettre leurs propositions pour organiser des cafés du projet dans des lieux innovants, à l'instar de la démarche menée lors de la concertation T9.



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