



# Compte-rendu Réunion publique Vénissieux



11/07/2025



18:30 > 20:30



Salle Joliot Curie,  
Vénissieux



9 participants

La réunion publique du **11 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 :

- **Michèle PICARD**, Maire de Vénissieux ;
- **Vincent MONOT**, Vice-Président de SYTRAL Mobilités ;
- **Alice MÜLLER**, Cheffe de projet T8, SYTRAL Mobilités ;
- **Aline MORAND**, chargée de relations riverains T8, SYTRAL Mobilités ;
- **Valérie DEJOUR**, Garante de la CNDP ;
- **Olivier MERELLE**, animateur, AMO Concertation.

## Introduction

**Olivier MERELLE, animateur**, 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.

**Michèle PICARD, Maire de Vénissieux**, accueille les participants. Elle rappelle l'engagement constant de la commune de Vénissieux en faveur d'une mobilité urbaine durable depuis plus de 30 ans, grâce à la mise en place d'un plan de déplacements de longue date, au développement des aménagements cyclables et à l'aménagement de lignes structurantes telles que celles du métro D et tramways T4 et bientôt T10.

Elle souligne que la future ligne T8 s'inscrit pleinement dans cette dynamique, en permettant de mieux relier les territoires de la première couronne sans passer par le centre de Lyon. Elle précise que cette ligne desservira un bassin d'emploi de près de 20 000 salariés et reliera des pôles majeurs tels que le parc de Parilly, la gare de Vénissieux et le campus de Lyon 2, tout en s'intégrant harmonieusement dans l'espace public. Elle indique que la ville de Vénissieux a donné son accord au tracé empruntant le boulevard de Parilly et l'avenue Pierre Cot, pour garantir une desserte rapide du parc de Parilly et du campus depuis la gare. Elle ajoute également que cette ligne de transport contribuera à améliorer les mobilités et le cadre de vie des habitants.

La nécessité d'associer largement les habitants, les acteurs économiques et les associations à cette concertation, est ensuite rappelée afin de prendre en compte les besoins des salariés et des habitants du sud de la Métropole. Dans cette optique, **Michèle PICARD** invite chacun à s'emparer pleinement de la concertation, ouverte jusqu'au 10 octobre, en utilisant les dispositifs mis à disposition : registres en mairie, ateliers et site internet de SYTRAL Mobilités...

Elle formule ensuite les attentes de la Ville pour renforcer l'efficacité du projet :

- Assurer la continuité entre les lignes T8, T9 et T10 afin d'éviter les ruptures de charge ;
- Réaménager le pôle d'échanges multimodal de la gare de Vénissieux, en partenariat avec la SNCF, pour améliorer l'accessibilité, les cheminements piétons et cyclables ainsi que l'accueil des personnes à mobilité réduite ;

- Installer 13 stations le long de la ligne T8 pour garantir le maillage du territoire ;
- Avoir une station à proximité du pont Berliet pour assurer une desserte du quartier Charréard ;
- Créer un parc-relais au sud de la Métropole (Feyzin, Corbas...) près de lignes qui permettent le rabattement sur les lignes fortes TCL. Il permettrait d'absorber efficacement le flux de voitures entrants, faciliterait le stationnement et l'accès au réseau TCL ;

Elle rappelle enfin l'intérêt écologique du projet et conclut en affirmant que la ligne T8 constitue un projet structurant qui répond à des enjeux de transition écologique, de réduction des fractures territoriales et d'amélioration du cadre de vie, avant d'appeler chacun à contribuer activement à cette concertation pour construire collectivement la mobilité de demain.

**Vincent MONOT, Vice-Président de SYTRAL Mobilités**, rappelle ensuite que la concertation, en phase préalable, se situe en amont des études de faisabilité et poursuit l'objectif de vérifier si le projet de ligne T8 répond aux besoins de mobilité des habitants et des usagers.

Il revient ensuite sur les actions portées par SYTRAL Mobilités durant le mandat en cours et souligne un investissement de 2,5 milliards d'euros pour développer le réseau de transports en commun, soit un montant deux fois plus élevé qu'au mandat précédent. Cet effort concerne notamment le développement des lignes de tramway T9 et T10, le renouvellement de la flotte de bus, la mise en place de navettes fluviales, le projet de tramway express de l'ouest lyonnais (TEOL) et le développement des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).

Il rappelle ensuite que le projet de ligne T8 s'inscrit dans l'axe stratégique « A8 » de l'est lyonnais, identifié dans les plans de mobilité depuis de nombreuses années. La ligne T8 vise à renforcer le maillage périphérique du réseau de transport collectif en reliant les territoires de la première couronne, tout en assurant des correspondances avec les lignes radiales, permettant de rejoindre le centre de l'agglomération. Il souligne ainsi que le projet T8 pourrait compléter les lignes T9 et T10 afin de constituer cet axe structurant de rocade de l'est lyonnais, tout en assurant des connexions avec les lignes T2, T3, T4, T5, les métros A et D, le BHNS Part-Dieu <> Parilly et le TER.

Il précise que la ligne T8 permettrait de desservir des quartiers représentant un total de 30 000 habitants, des zones économiques accueillant près de 25 000 emplois, ainsi que des sites universitaires rassemblant environ 16 000 étudiants, tout en desservant des pôles générateurs de déplacements tels que le parc et l'hippodrome de Parilly.

Vincent MONOT indique également que plusieurs tracés alternatifs ont été étudiés (notamment un passage par l'avenue Roger Salengro) avant d'être finalement écartés afin de garantir l'efficacité et la pertinence de la desserte sur les axes les plus fréquentés. Il précise que le projet prévoit entre 11 et 13 stations, en fonction des études et de la concertation avec le public.

Il rappelle qu'en complément de la ligne T8, une concertation sur le projet de prolongement du BHNS entre Sept Chemins et Parilly est également en cours du 20 juin au 20 juillet 2025, sur un tracé parallèle situé légèrement plus à l'est, afin de répondre à l'ensemble des besoins de mobilité du secteur. Il précise 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).

Enfin, **Vincent MONOT** souligne que la réussite de ce projet repose sur la capacité de SYTRAL Mobilités à dialoguer avec les habitants, les associations et les acteurs économiques, en s'appuyant sur l'expertise d'usages et en s'adaptant aux réalités locales, afin de construire un projet utile, adapté et partagé par le plus grand nombre.

**Valérie DEJOUR, garante de la CNDP**, précise le rôle des garants, chargés de veiller à la qualité de la concertation. Les garants 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.

Elle explique 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.

Puis, 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 rend ensuite un avis sur la qualité de cette réponse.

A la suite de quoi, **Valérie DEJOUR** présente 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. Elle conclut sa présentation en s'adressant directement aux participants : dans cette phase de concertation préalable, l'objectif est qu'ils puissent enrichir le projet même si la décision finale revient au maître d'ouvrage.

## 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 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 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 : les connexions à La Soie, à l'université Lyon 2 à la ligne T2, au parc de Parilly 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 sur l'avenue Pierre Cot et la rue des Combats. 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, l'intermodalité, l'aménagement des quais et le devenir des lignes de bus.

### L'intermodalité

*Un membre de la délégation Rhône-Alpes de la FNAUT (Fédération nationale des associations d'usagers des transports) souligne l'enjeu de limiter les ruptures de charge et de favoriser des connexions fluides entre la future ligne T8 et les lignes T3 et T9 (au niveau du pôle d'échanges de la Soie) ainsi qu'avec les lignes T4 et T10 (au niveau de la gare de Vénissieux). Il indique que le terminus prévu rue de la Poudrette pourrait générer des ruptures de charge importantes et freiner l'usage des transports en commun. Il suggère d'étudier les possibilités d'une connexion directe de la ligne T8 avec la ligne T9 à la Soie, ainsi qu'avec la ligne T10 en gare de Vénissieux.*

**Alice MÜLLER** répond qu'une étude sur le « maillage tramway », en cours de réalisation, vise justement à questionner l'organisation globale du réseau de lignes de tramway. Elle intégrera l'ensemble des scénarios possibles dans une logique de flexibilité du réseau. Elle précise que les modélisations réalisées à ce stade n'ont pas démontré d'intérêt significatif pour les connexions directes envisagées. Le parti pris a donc été d'envisager T8 comme une ligne à part entière avec ses terminus et les raccordements avec les autres lignes. Il est en effet plus simple de supprimer ultérieurement un terminus que de devoir en créer au cours du projet.

### Le tracé

*Le représentant de la FNAUT s'interroge sur le choix de ne pas retenir le tracé passant par le boulevard de la Porte des Alpes (Saint-Priest), considérant que cette option aurait permis de se rapprocher de zones résidentielles et d'activités et de desservir un plus grand nombre de salariés, renforçant ainsi l'attractivité de la ligne. A l'avenir, ce tracé par le boulevard de la Porte des Alpes et la route de Lyon serait encore plus pertinent, du fait de la croissance des besoins de mobilité en lien avec le développement de la zone.*

**Alice MÜLLER** répond que les résultats de la modélisation montrent qu'un détour par l'est aurait allonger le temps de parcours de la ligne T8, ce qui aurait diminué son attractivité globale. De tels phénomènes de manque d'attractivité se vérifient d'ailleurs sur certaines lignes plus sinueuses desservant des secteurs peu denses, à l'image de l'extrémité de la ligne T2. Elle ajoute qu'un projet de prolongement de la ligne de bus BHNS est justement envisagé pour couvrir les besoins de mobilité de cette zone et compléter ainsi la desserte du secteur.

**Michèle PICARD** rappelle l'importance de proposer un temps de parcours réduit pour les usagers de Vénissieux et Saint-Fons, notamment les étudiants qui se rendent quotidiennement sur les campus universitaires (Université Gustave Eiffel, Université Lyon 2).

Elle souligne qu'il est crucial de garantir un accès rapide et direct à ces pôles d'enseignement supérieur, qui pour certains proposent des formations uniques dans la région. Elle indique également que le projet doit permettre d'améliorer l'accessibilité et les correspondances à la gare de Vénissieux, en lien avec le réaménagement du pôle d'échanges multimodal, afin d'accompagner les besoins liés à l'augmentation attendue des flux de voyageurs dans le secteur.

## Le devenir des lignes de bus

*Un participant demande si la ligne de bus C12 passera par Vénissieux une fois la ligne T8 ouverte ?*

**Michèle PICARD** répond que cette question n'est pas encore tranchée.

**Vincent MONOT** souligne qu'à l'ouverture d'une nouvelle ligne de tramway, SYTRAL Mobilités veille à éviter les doublons avec le réseau de bus, tout en maintenant la desserte des secteurs concernés. La réorganisation du réseau de bus visera également à organiser le rabattement des usagers vers la nouvelle ligne. Il est encore trop tôt pour mener ces réflexions qui n'interviendront que quelques années avant l'ouverture du T8.

## La longueur des rames et l'aménagement des quais

*Un participant souligne que SYTRAL Mobilités dispose aujourd'hui de 73 rames courtes de 32 mètres et précise que des rames de 43 mètres sont en cours d'acquisition. Il demande s'il ne serait pas possible de prévoir des quais de 64 mètres permettant la circulation de 2 rames courtes accolées.*

**ALICE MÜLLER** explique que doubler la longueur des quais entraînerait trop de contraintes en termes d'insertion dans l'espace public et d'impacts sur les voiries. Cela nécessiterait des acquisitions foncières.

**Vincent MONOT** souligne que la longueur des quais pour la ligne T8 mesurerait 43 mètres de long même si, à la mise en service, T8 aurait des rames de 32 mètres. Le passage de rames de 32 à 43 mètres augmenterait la capacité de 30 % afin de répondre à une hausse de la fréquentation. Il précise qu'il est également possible de jouer sur la fréquence pour maximiser les capacités de la ligne. Cette dernière solution permettrait en plus une amélioration du service avec moins d'attente pour l'usager.



## Troisième partie : ateliers sur le projet T8

Un temps de travail sur table, 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 2 tables de travail. Les éléments repris ci-dessous en sont la synthèse.

### L'opportunité du projet :

Parmi les 7 participants ayant répondu en collant une gommette sur le poster, **6 se disent prêts à utiliser le T8**. Sont notamment pointés l'opportunité des trajets suivants :

- Vaulx-en-Velin Carré de Soie – Parc de Parilly ;
- Vaulx-en-Velin Carré de Soie – Vénissieux.

Un participant estime ne pas avoir besoin de recourir au T8 car le T2 s'avère plus adapté à ses déplacements.

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

Apports du projets cités	Limites citées
<p><b>DESSERTE ET PERFORMANCE</b></p> <p>Permettrait la <b>réduction du temps de trajet jusqu'à Gare de Vénissieux</b> [1 table]</p> <p>Permettrait une connexion directe entre Vénissieux et Vaulx-en-Velin [1 table]</p> <p>Permettrait de réduire le nombre de <b>correspondances pour réaliser les trajets</b> [1 table]</p>	<p><b>TRACÉ</b></p> <p>Le tracé <b>pourrait être plus pertinent si le T8 empruntait le boulevard de la Porte des Alpes et le boulevard de la Cité Berliet</b>, du fait de la croissance des besoins de mobilité sur cette zone [1 table]</p> <p>Cette proposition s'est accompagnée d'une <b>proposition complémentaire de la mise en place d'un BHNS sur le boulevard de Parilly</b>, les besoins de mobilité étant jugés moins importants sur ce secteur, selon le représentant de la FNAUT. [1 table]</p>
<p><b>STRUCTURATION DU RESEAU</b></p> <p>Permettrait une bonne complémentarité des lignes existantes sur le secteur [2 tables]</p> <p>Permettrait de mieux structurer le réseau de transport sur le secteur [1 table]</p>	<p><b>DESSERTE ET PERFORMANCE</b></p> <p>L'arrivée de T8 ne doit pas avoir une <b>incidence sur la fréquence du T2</b>.</p>
	<p><b>MODE</b></p> <p>Une interrogation a également été exprimée sur la possibilité et l'intérêt d'envisager le <b>mode BHNS</b> pour l'ensemble du projet T8 [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 :

### La vitesse et la fréquence du tramway T8

- Une crainte que l'ajout de **3 arrêts** sur le Boulevard de Parilly **soit disproportionné au regard des besoins et augmente le temps de trajet** ;
- Un souhait **d'augmenter la fréquence** en dessous des 10 minutes pour éviter la saturation des rames, qui représenterait un **frein à l'utilisation de la ligne**. L'augmentation de la fréquence est également jugée utile pour limiter les inconvénients des ruptures de charge avec les autres lignes de transports collectifs et le TER.

### La desserte et les points d'arrêts

- Le besoin de correspondance entre le tramway et les lignes de bus du **secteur de la Cité Berliet** pour répondre aux besoins de mobilité des San-Priots se déplaçant vers la gare de Vénissieux ;

- Le besoin d'adapter la desserte aux secteurs d'habitation, notamment pour **faciliter l'accessibilité de la Cité Berliet et du quartier des Lads.**

## Les conditions de réussite du T8 :

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

### La fréquence et la performance du T8

- Une **fréquence** adaptée à l'affluence des **heures de pointe**. L'appréciation de la fréquence aujourd'hui envisagée pour le T8 s'avère néanmoins divergente : une table envisage positivement un tramway toutes les 10 minutes, tandis que l'autre juge cette fréquence insuffisante ;
- En parallèle, la **coordination des horaires** avec les autres lignes de transports en commun et avec les trains est demandée pour réduire les temps d'attente dans les correspondances ;
- Une crainte d'un **impact de la mise en service du T8 sur la bonne circulation du T2** dans la mesure où ils partagent une infrastructure commune.

### 1 à 3 stations souhaitées en plus sur l'axe boulevard de Parilly – avenue Pierre Cot

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-dessous restitue ces propositions :

### Les stations citées par les différents groupes :

- A l'intersection entre le **boulevard de Parilly** et la **rue du Dauphiné** ;
- A l'intersection **l'avenue C** et de **l'avenue Pierre Cot** ;
- A l'intersection entre la **rue des Combats du 24 août 1944** et le **pont Berliet**.



### Le confort d'utilisation des rames du T8

- Des **rames longues** pour avoir des capacités suffisantes lors des heures de forte affluence ;
- Des **espaces dédiés** pour les objets volumineux (**poussettes, vélos, trottinettes**) - sur les **rames longues** - utilisés lors des heures de forte affluence. Plus globalement, un souhait d'améliorer l'aménagement intérieur des rames pour assurer davantage de confort pour les usagers a été souligné ;
- **Une augmentation des contrôles** pour lutter plus fortement contre les fraudes et incivilités (voyages sans titre de transport, consommation de cigarettes électroniques...).

### L'intermodalité

- Un besoin de **parkings-relais** pour faciliter l'intermodalité ;
- La mise à disposition de **parkings sécurisés** (box fermés) pour les vélos et l'amélioration de l'accessibilité à vélo (notamment de la gare) afin d'encourager le recours aux modes doux ;
- Une **fréquence du tramway adaptée** pour assurer les **correspondances avec le TER** en gare de Vénissieux.

### Synthèse des ateliers par les participants eux-mêmes :

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

#### Circulation et intermodalité

L'augmentation **des solutions de stationnement** (parking relais, dépose minute, élargissement des horaires de stationnement en zone bleue) *[2 tables]*

L'augmentation **des stationnements vélos** *[2 tables]*

---

#### Fréquence et coordination

La nécessité **de proposer une fréquence élevée, en particulier lors des heures de forte affluence** *[1 table]*

**La coordination avec les autres modes de transport**, particulièrement avec les TER en gare de Vénissieux *[2 tables]*

**Le partage des lignes T2, T5 et T8** et les difficultés de circulation associées, soulèvent un enjeu d'articulation entre les lignes afin que chacune fonctionne correctement et au maximum de ses capacités *[1 table]*

## Conclusion

Pour conclure la réunion, **Aline MORAND**, présente sa fonction de chargée de relations riverains et rappelle les prochains événements, notamment l'atelier sur l'intermodalité et l'accessibilité en gare de Vénissieux le 3 septembre et la balade urbaine pour découvrir le sud du tracé le 16 septembre 2025. Elle se tient à disposition des usagers et riverains.

**Valérie DEJOUR** rappelle également qu'un kit de concertation peut être utilisé par les participants qui souhaitent organiser des débats au sein des conseils de quartier ou des collectifs, avec l'appui de la chargée de relations riverains, et ajoute que chacun peut donner son avis sur le site internet : [sytral-mobilites.fr/t8](http://sytral-mobilites.fr/t8).

**Vincent MONOT** conclut en remerciant les participants de leur présence et les invite à relayer l'information et la démarche de concertation dans leurs réseaux.

Fin de la réunion à 20h15.



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](http://destinations2026-sytral.fr)