



Compte-rendu Balade Carré de Soie / Bron- Terraillon



15/09/2025



10:00 > 12:15



Métro Carré de Soie
au lycée Jean-Paul-
Sartre à Bron



25 participants

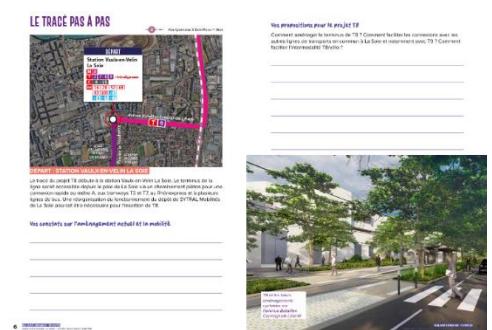
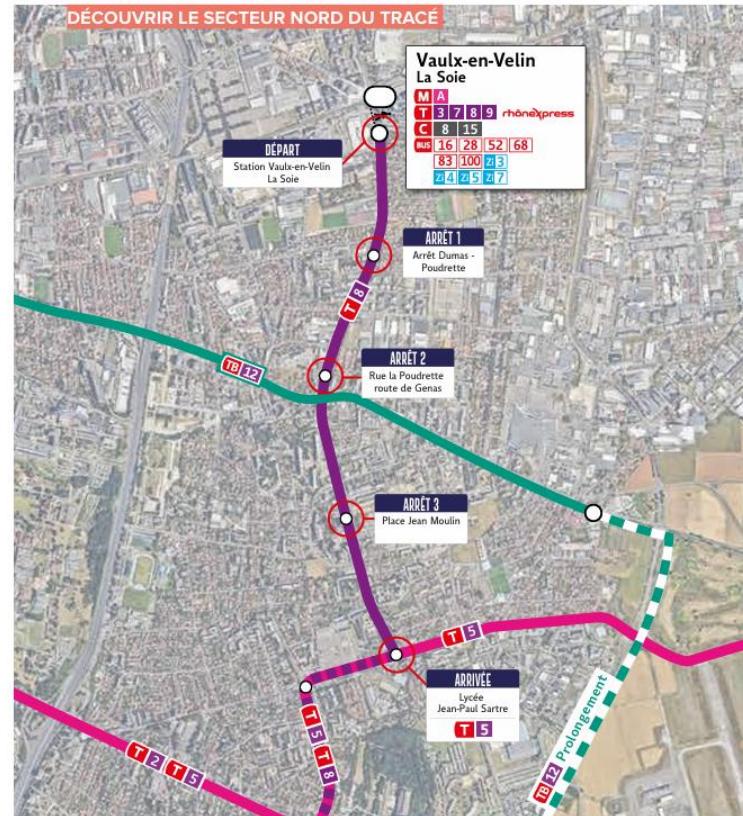
En 2030, l'Est de la Métropole de Lyon pourrait disposer d'une nouvelle ligne forte de transport en commun reliant Vaulx-en-Velin la Soie à la Gare de Vénissieux. Nommée T8, cette ligne en rocade viendrait offrir une nouvelle solution performante de déplacement, complétant ainsi le maillage du réseau de transports en commun dans la Métropole de Lyon.

La balade du 15 septembre s'inscrit dans le cadre de la concertation préalable liée au projet de création du tramway T8 de Vaulx-en-Velin à Vénissieux, organisée du 23 juin au 19 juillet puis du 25 août au 10 octobre 2025. La concertation vise à interroger **l'opportunité** du projet sur différentes composantes notamment **la desserte, le tracé, les aménagements, les circulations, les interconnexions et la végétalisation**. Elle intervient en amont des décisions définitives : son but est 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 balade a duré 2h15 et visait à découvrir la partie nord du tracé, depuis la station Vaulx-en-Velin La Soie. Plusieurs arrêts étaient prévus : l'arrêt Dumas-Poudrette, le croisement avec la route de Genas, la Place Jean Moulin et le lycée Jean-Paul Sartre.

La balade avait vocation à appréhender l'insertion urbaine du tramway, échanger sur les correspondances et plus précisément sur l'aménagement des rues de la Poudrette et Pierre Brossolette.

Les participants étaient invités à donner leur avis sur l'opportunité du projet, le besoin de desserte, le tracé et ses grands principes d'insertion, l'aménagement des espaces publics traversés par le T8, ainsi que sur l'interface avec les autres modes de déplacement.



Le carnet de balade distribué aux participants

Un carnet de balade a été remis aux participants ; il présentait un rappel du projet, le déroulé de la visite et proposait une page dédiée à chaque arrêt pour y consigner leurs constats et suggestions.

Intervenants et intervenantes :

- **Aline MORAND**, chargée de relations avec les riverains, SYTRAL Mobilités ;
- **Alice MÜLLER**, cheffe de projet T8, SYTRAL Mobilités ;
- **Cassandre PERONNET**, ingénierie projet T8, SYTRAL Mobilités ;
- **Gilles NUSSBAUMER**, maîtrise d'œuvre T8, Folia, agence d'urbanisme, architecture et paysage ;
- **Louis BALZER**, maîtrise d'œuvre T8, Citec, bureau d'études en ingénierie Transport et Mobilité ;
- **Jean-Luc CAMPAGNE**, garant CNDP de la concertation ;
- **Marieke VERBRUGGHE**, AMO Concertation Planète Citoyenne ;
- **Oihana LARRE**, AMO Concertation Planète Citoyenne.



Profil des participants

La balade a rassemblé environ **25 participants**, reflétant une diversité de profils et d'intérêts. Une part importante des présents était constituée d'**habitants** fréquentant le centre social Gérard Philipe. Le groupe comprenait majoritairement des **personnes âgées** qui ont exprimé une attention particulière aux questions d'accessibilité, de confort et de cadre de vie. À leurs côtés, quelques **commerçants** et **chefs d'entreprises du secteur** ont également participé, témoignant de leur interrogations quant aux conditions de circulation, aux livraisons et à l'impact sur l'activité économique. Enfin, certains riverains se sont joints ponctuellement à la balade au niveau d'un arrêt ou d'un tronçon, apportant des observations ciblées sur leur environnement immédiat. Cette diversité de regards a permis de mettre en évidence des attentes variées : de la mobilité quotidienne jusqu'aux préoccupations plus larges d'aménagement urbain.

Pour cette balade, plusieurs actions de mobilisation ont été mises en place :

- Une mobilisation du centre social Gérard Philipe ;
- Des mails aux participants de la concertation T8 ;
- Des mobilisations lors des réunions publiques, stands mobiles et ateliers précédents ;
- Une présentation sur la [plateforme participative du projet](#) ;
- Une présentation dans le [dossier de concertation](#).

Introduction

Marieke VERBRUGGHE rappelle que la balade s'inscrit dans le cadre d'une concertation préalable du T8, qui se tient jusqu'au 10 octobre. Elle présente les objectifs et le déroulé de la balade.

Elle indique que **deux garants de la concertation, Jean-Luc CAMPAGNE et Valérie DEJOUR**, ont été mandatés par la Commission nationale du débat public, à la demande de SYTRAL Mobilités, maître d'ouvrage du projet. Ils sont chargés de veiller à la transparence du processus.

Jean-Luc CAMPAGNE présente son rôle au sein de la concertation :

- **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. 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.

Alice MÜLLER, cheffe de projet T8 à SYTRAL Mobilités présente les caractéristiques techniques du projet T8 : son tracé, les objectifs du projet et les sujets de concertation.

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. Le T8 pourrait ainsi offrir une solution de déplacement hyperconnectée aux habitants et salariés des secteurs traversés. Sa mise en service serait prévue pour 2030.

Elle précise également que le **choix de mode tramway** a été dicté par l'existence de l'infrastructure des lignes T2 et T5 au centre du tracé. Cette mutualisation permet de limiter les coûts et les impacts sur le fonctionnement urbain.

Elle indique que le projet est en phase d'études préliminaires. Si l'opportunité du projet est confirmée, 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 à compter de mi-2026.

Synthèse de la balade

À chaque arrêt, **Alice MÜLLER** présente les enjeux de déplacements spécifiques au secteur, en lien avec les usages de mobilité identifiés localement (voiture, piétons, cyclistes). Un temps d'échanges est ensuite organisé pour recueillir les questions des participants.

Plusieurs questions directrices sont posées par l'animatrice, **Marieke VERBRUGGHE** pour aider les participants à partager leurs retours d'usage en matière de mobilité, telles que :

- Qu'est-ce qu'il faudrait absolument préserver ou améliorer en termes de mobilité sur ce secteur ?
- Avez-vous l'impression que ce quartier est bien desservi par les transports actuellement ?
- À l'aide des illustrations, comment percevez-vous l'aménagement de la voirie pour les circulations à vélo ?
- Est-ce que vous avez des suggestions pour faciliter les déplacements à pied ou à vélo dans ce quartier ?
- Comment organiser le partage de l'espace public entre le tramway, les voitures, les vélos et les piétons ?
- Que faudrait-il prévoir autour du futur arrêt pour que ce soit agréable à pied ou à vélo ? (accès, bancs, ombre, éclairage...)



Premières remarques sur le projet

Les participants saluent un projet jugé à la fois **nécessaire et structurant** pour leur territoire. Ils mettent en avant l'intérêt d'une nouvelle ligne de tramway qui viendrait compléter le maillage existant et renforcer les **connexions** avec d'autres lignes structurantes, dont le futur bus à haut niveau de service (BHNS) TB12. Dans le secteur nord du tracé, de La Soie jusqu'au lycée Jean-Paul Sartre, le projet est perçu comme une réelle opportunité pour **améliorer la desserte**, fluidifier les déplacements quotidiens et accompagner le développement urbain en cours. Les participants apprécient également la volonté de SYTRAL Mobilités de **créer des espaces publics plus agréables**, en intégrant davantage de végétation, du mobilier urbain et des zones de repos. Au-delà de la mobilité, le T8 est ainsi perçu comme un **levier de transformation urbaine**, porteur de nouveaux usages et d'une meilleure qualité de vie pour les riverains.

Point d'arrêt n°1 : Vaulx-en-Velin La Soie

Au premier point d'arrêt, les échanges portent sur l'insertion du terminus T8, avec les contraintes de régulation et de retournement des tramways que cela implique.

A la Soie, le terminus serait positionné à l'angle de la rue de la Poudrette et de l'avenue du Bataillon Carmagnole Liberté, à 300m du pôle d'échanges multimodal et à proximité immédiate du terminus de futur T9 (reliant la Soie à Charpennes). Il ne serait pas possible de l'implanter plus proche du centre commercial du Carré de Soie, car il faudrait traverser les voies de tramway T3/T7 de l'avenue des Canuts et cela congestionnerait le carrefour. L'enjeu du projet serait de limiter les distances de correspondance entre le métro et les futures tramways T9 et T8.

Sur la rue de la Poudrette, les études en cours visent à déterminer s'il est possible que la ligne T8 utilise les voies de retournement actuellement prévues pour le T9. La circulation automobile pourrait s'effectuer dans les deux sens sur la rue de la Poudrette entre les avenues Bataillon Carmagnole celle des Canuts. Pour permettre l'insertion du tramway, la mise à sens unique de la rue de la Poudrette, à partir de son croisement avec l'avenue du Bataillon Carmagnole, serait nécessaire. Une emprise supplémentaire devrait également être nécessaire sur le dépôt de bus TCL situé le long de cette rue.

- *Un participant demande la longueur des voies de tramway avant le carrefour de la rue de la Poudrette et de l'avenue des Canuts.*

Alice MÜLLER répond que l'insertion du tramway serait sans impact sur le carrefour, mais que les études sont en cours pour déterminer précisément le profil de ses voies.

- *Une participante interroge sur le devenir des platanes de la rue de la Poudrette ;*
- *Plusieurs participants demandent davantage de végétation sur le secteur.*

Alice MÜLLER précise que l'objectif est de conserver au maximum les platanes actuels, tout en précisant que les études arbitreront dans les prochains mois l'insertion précise du T8, si l'opportunité du projet est validée. Dans ce cas, la concertation continue se poursuivrait mi-2026 et permettrait d'informer plus précisément sur ce point.

Elle confirme que l'objectif est de végétaliser au maximum les espaces publics et également les plateformes du T8, sauf aux endroits nécessitant des accès pour les véhicules ou les pompiers.

- *Un participant demande pourquoi conserver le double sens sur la portion de la rue de la Poudrette entre l'avenue du Bataillon Carmagnole et l'avenue des Canuts.*

Alice MÜLLER explique que ce double-sens sur 300m de la rue de la Poudrette est nécessaire pour garantir l'accessibilité au parking-relais et aux bus. Après son croisement avec l'avenue du Bataillon Carmagnole, la rue de la Poudrette serait composée d'un sens unique automobile, d'une plateforme tramway à double sens, d'une voie cyclable et de stationnements lorsque la largeur de voie le permet. Les études de circulation, réalisées en partenariat avec la Métropole, détermineront le sens automobile à privilégier. Elles permettront d'indiquer le trafic de transit se reportera vers d'autres axes, comme le Boulevard Urbain Est (BUE) ou le périphérique,. Pour le trafic de desserte, SYTRAL Mobilités souligne que la voirie devrait rester suffisante et qu'un travail sur le plan de circulation du quartier serait engagé. Ces études pourront être présentées dans le cadre de la concertation continue à partir de mi-2026.

- *Un participant demande pourquoi le secteur connaît autant de travaux.*

Alice MÜLLER rappelle que le Carré de Soie est en renouvellement urbain depuis 2007, avec plusieurs chantiers en cours ou livrés récemment. Elle précise que la mise en service du T9 est prévue en 2026. Si l'opportunité du projet de T8 est confirmée, des travaux préparatoires sur les réseaux pourraient avoir lieu ponctuellement en 2027. Les travaux d'infrastructures du tramway T8 se dérouleraient entre 2028 et 2030.

- *Deux participants demandent si les lignes de bus actuelles seront maintenues, en particulier les lignes C15 et 52, essentielles pour le quartier Poudrette/Terraillon.*

Alice MÜLLER répond que toute création de ligne de tramway entraîne une restructuration du réseau de surface. Le parcours de la C15 serait questionné, pour éviter les doublons avec T8 et améliorer la desserte du secteur, avec l'hypothèse d'un passage sur un axe parallèle. Elle précise que le bus 52 passera rue Youri Gagarine dans le cadre de la mise en service du projet de tramway T9.

- *Un participant s'inquiète des nuisances sonores et des vibrations liées au passage du tramway T8.*

Alice MÜLLER indique que les rames ne sont pas posées directement sur le sol, ce qui réduit les vibrations et donc le bruit. Elle précise que des dispositifs spécifiques (tapis anti-vibration) peuvent être mis en place. Leur choix sera déterminé par le maître d'œuvre en fonction de la distance des voies par rapport aux bâtiments et de la nature du sol, à partir d'essais vibratoires.

Point d'arrêt n°2 : Dumas - Poudrette

Au second point d'arrêt, les discussions se concentrent sur les contraintes liées au positionnement de la station autour du croisement des rues Alexandre Dumas et de la Poudrette.

- *Un participant demande comment le positionnement de la station est déterminé.*

Alice MÜLLER précise que l'espacement entre les stations de tramway doit être d'environ 500 mètres. Les stations devront être implantées dans un alignement droit de 45m (et non dans une courbe). Elles ne peuvent pas être implantées devant des entrées/sorties automobiles d'habitations, ce qui restreint les possibilités d'implantation sur le croisement des rues Poudrette et d'Alexandre Dumas. Les quais mesureront entre 40 et 60 mètres, avec des rampes sur les côtés. Avec des quais latéraux, l'emprise de la station serait de 6,50 mètres, contre 4,50 mètres pour des quais centraux.

Le rond-point actuel des rues Poudrette et Alexandre Dumas serait transformé en carrefour.

Gilles NUSSBAUMER indique qu'il serait possible de végétaliser les stations, intégrant quatre à six arbres.

- *Plusieurs participants se questionnent sur le report de la circulation avec la mise en sens unique de la rue de la Poudrette, car la zone est très empruntée dès 7 heures du matin ;*
- *Un participant demande s'il serait possible d'installer des bancs sur les trottoirs de la rue de la Poudrette.*

Alice MÜLLER confirme que cela sera intégré dans les études, afin de permettre des pauses le long du trajet.

- *Une participante propose de réfléchir également aux racines des arbres et non seulement à la végétalisation en surface.*

Gilles NUSSBAUMER, explique que les sols urbains ont été souvent contraints pour les arbres et leur développement. Aujourd'hui, les paysagistes sont attentifs à créer une plus grande emprise de pleine terre et des sols structurés avec de la terre végétale et des cailloux. Les cailloux forment une armature qui supporte la charge (poids des véhicules, piétons, mobilier urbain). Les vides entre les cailloux sont remplis de terre, permettant le développement racinaire et la rétention d'eau. L'objectif de l'aménagement du T8 serait de maintenir une biodiversité et d'éviter la plantation d'essences homogènes vulnérables aux maladies.

Point d'arrêt n°3 : Route de Genas

Au troisième point d'arrêt, la discussion porte sur le croisement avec la route de Genas qui permettrait une connexion avec le futur TB12 (le BHNS venant de Part-Dieu en passant par Sept-Chemins jusqu'à Parilly). **Alice MÜLLER** indique que la station de tramway serait positionnée plutôt au nord du carrefour, où l'espace disponible permettrait de faciliter les connexions avec le TB12.

- *Plusieurs participants demandent si le sens de circulation sera identique entre la rue de la Poudrette et la rue Pierre Brossolette.*

Alice MÜLLER répond que le sens de circulation n'est pas déterminé, car les rues n'ont pas les mêmes largeurs : environ 20 mètres pour la rue de la Poudrette, contre 20 à 16 mètres pour la rue Pierre Brossolette. Les études de trafic sont en cours pour déterminer le ou les sens de circulation. Si l'opportunité du projet est retenue, la concertation continue permettra d'échanger sur les sujets d'insertion urbaine à partir de mi-2026.

Point d'arrêt n°4 : Place Jean Moulin

Le quatrième point d'arrêt permet d'échanger autour de l'insertion du T8 sur la place Jean Moulin. La Métropole et la Ville de Bron portent le projet de réaménagement de la place afin d'en faire une centralité. La rue ne faisant que 15 mètres de large, le projet T8 devrait probablement empiéter sur la place et sur certaines places de stationnement pour positionner la station de tramway.

- *Un participant demande comment l'articulation sera faite avec les nouvelles constructions prévues par la ville.*

Alice MÜLLER explique que SYTRAL Mobilités est destinataire de l'ensemble des permis de construire et veille à la cohérence avec le projet de tramway.

- *Une représentante de la pharmacie demande comment seront gérées les livraisons, notamment pour les commerces de la place. Plusieurs livraisons sont effectuées dans la journée pour la pharmacie, avec des chaînes du froid à respecter. Elle demande si les livraisons pourront s'effectuer au plus près pendant les travaux.*

Alice MÜLLER précise que ce sujet est actuellement en cours d'étude et qu'il est trop tôt pour définir précisément les lieux de places de livraisons et l'aménagement de l'avenue Pierre Brossolette. Si l'opportunité du projet est confirmée, la concertation continue se poursuivra mi-2026. Des solutions seront alors apportées, y compris durant les travaux. Ces solutions seront définies au cas par cas selon les commerces et entreprises.

- *Une participante demande comment seront gérées la collecte des ordures ménagères pendant les travaux, évoquant une mauvaise expérience avec les travaux du réseau de chauffage urbain.*

Alice MÜLLER indique que des zones de collecte et des aménagements ou dispositifs temporaires sont mis en place en cohérences avec les services de la Métropole en charge de la collecte dans le cadre des travaux portés par le SYTRAL.

- *Une participante souligne qu'il existe déjà trois projets sur la place Jean Moulin et demande quand ils seront présentés.*

Alice MÜLLER précise que le calendrier revient à la Métropole et à la mairie, en cohérence avec le projet T8, mais n'a pas connaissance du calendrier fixé.

- *Une participante demande si SYTRAL Mobilités connaît la temporalité des travaux sur l'ensemble du tracé et le coût des travaux.*

Alice MÜLLER répond que les travaux ne seraient pas forcément continus sur l'ensemble du tracé en fonction de leur nature et des zones concernées. Par ailleurs, les chantiers du nord et du sud du projet pourraient être réalisés de manière indépendante. Les travaux préparatoires sur les réseaux débuteraient en 2027, tandis que le chantier des infrastructures du tramway serait lancé en 2028, pour une mise en service en 2030. Le coût global du projet est estimé à 250 millions d'euros.

- *Une participante s'interroge sur la gouvernance du projet et du rôle de la Métropole.*

Alice MÜLLER précise que la gouvernance est un point important, compte tenu de l'ampleur et des impacts du projet. SYTRAL Mobilités, en tant que maître d'ouvrage, pilote techniquement le projet : il organise :

- les comités techniques (COTECH), qui réunissent les services et les agents des communes et de la Métropole afin de valider les aspects techniques ;
- les comités de pilotage (COPIL) qui associent les élus de la Métropole, des communes concernées et d'autres partenaires institutionnels pour assurer la cohérence politique et territoriale du projet.

La concertation préalable est ouverte jusqu'au 10 octobre afin que les citoyens puissent donner leur avis, formuler des propositions. Les garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP) veillent à la qualité de cette concertation. Ils rédigent ensuite un bilan et des recommandations dans le mois qui suit la fin de la concertation.

SYTRAL Mobilités devra répondre à ces recommandations dans un délai de deux mois (d'ici le 10 janvier 2026). Les études d'avant-projet démarreront si le projet se poursuit. Une nouvelle phase de concertation continue pourrait avoir lieu dès mi-2026.

Enfin, une nouvelle étape réglementaire aura lieu : l'enquête publique, prévue fin 2026 et conduite par le préfet. L'enquête publique permet à chacun de consulter l'ensemble du dossier (études, impacts, tracé, etc.) et de donner un avis. Un commissaire enquêteur indépendant recueille ces contributions et remet ses conclusions. Sur cette base, le préfet peut prononcer la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), attendue pour mi-2027. Celle-ci reconnaît l'intérêt général du projet et autorise sa réalisation.

Point d'arrêt n°5 : Lycée Jean-Paul Sartre

Au cinquième point d'arrêt, les débats se concentrent sur le raccordement à la voie du T5 et à l'aménagement de cette station.

- *Une participante demande comment le T8 pourra tourner à l'intersection avec la rue Pierre Brossolette et rejoindre les voies du T5 sur l'avenue François Mitterrand.*

Alice MÜLLER répond que les girations sont plus compliquées pour les tramways mais que les études préliminaires montrent que c'est possible. Les études sont en cours pour déterminer précisément l'insertion dans le carrefour. Des voies de liaison seraient prévues dans les deux sens, permettant l'accès au dépôt et des possibilités de retournement en cas de perturbations, avec une adaptation de la signalétique et des horaires en coordination avec le T5.

- *Une participante demande ce qu'il adviendra des arbres le long de la rue Pierre Brossolette.*

Alice MÜLLER indique que SYTRAL Mobilités souhaite maintenir au maximum les alignements d'arbres et le stationnement

Sur la partie sud de l'avenue Pierre Brossolette (au sud de la rue Montferrat), la largeur de la rue est contrainte et ne permettrait pas l'insertion de stationnement et d'un alignement d'arbres sans impacter le bâti. Le profil de l'avenue s'élargissant ensuite, certains arbres devraient pouvoir être maintenus plus au nord. Les études d'insertion urbaine permettront de le déterminer précisément et seront partagées mi-2026, si l'opportunité du projet est confirmée.

La végétalisation le long du tracé reste un élément important du projet : s'il n'est pas possible de préserver certains arbres d'alignement existants, le projet visera à replanter à proximité ou à végétaliser ces espaces.

- *Une participante souligne la forte chaleur de la station de tramway actuelle de l'avenue François Mitterrand et demande qu'elle soit prise en compte.*

Alice MÜLLER indique que la station Jean-Paul Sartre devrait être déplacée un peu plus à l'est pour permettre la giration du tram T8. Il s'agirait donc d'implanter une station « nouvelle génération » qui prend davantage en compte cette question de l'ombre.

Gilles NUSSBAUMER confirme que le projet viserait à planter quatre à six arbres dans chaque station de tramway pour créer de la fraîcheur. L'utilisation de matériaux de couleur claire pourrait également réduire la température ressentie de 5 à 6 degrés. L'objectif est de maximiser les espaces verts et bleus, en favorisant la gestion des eaux de pluie par infiltration.

- *Une participante demande quelles essences d'arbres seront choisies pour les futurs aménagements.*

Gilles NUSSBAUMER précise qu'elles seront adaptées au changement climatique et à la canicule, capables de pousser de façon autonome après 2 ans d'arrosage, en privilégiant par exemple les chênes, châtaigniers, cerisiers ou tilleuls, plutôt que les platanes ou résineux très répandus à Lyon mais sujets aux maladies et à la sécheresse. Les services de la Métropole ont fait un recensement de tous les arbres et un bilan phytosanitaire de leur état de santé.

En résumé

Plusieurs points clés ressortent des temps d'échanges avec les participants, notamment :

- **Opportunité du projet** : les participants considèrent le projet de tramway T8 comme une opportunité de renforcer l'offre de transport dans l'est lyonnais et d'améliorer la desserte de secteurs en développement. Ils saluent sa vocation structurante et sa capacité à créer un nouvel axe de mobilité durable, en complément du réseau existant. Ils souhaitent également que le projet contribue à transformer positivement les quartiers traversés.
- **Intermodalité et connexions** : la question des correspondances avec les bus et autres modes de transport occupe une place centrale dans les échanges. Les participants s'interrogent particulièrement sur le devenir des lignes C8, C15 et 52. Ils souhaitent que le projet garantisse des correspondances simples, efficaces et rapides entre le tramway et le réseau de bus, mais aussi avec le TER et les futures lignes structurantes comme le bus à haut niveau de service (BHNS) TB12.
- **Insertion urbaine** : l'insertion du tramway dans les voiries existantes soulève des questionnements quant aux reports de circulation avec le passage en sens unique des rues Poudrette et Brossolette. Les participants rappellent que plusieurs axes connaissent déjà une saturation à certaines heures et redoutent une aggravation des difficultés. Ils souhaitent que les études de circulation leur soient présentées dans le cadre de la concertation continue, notamment sur les impacts du trafic de transit et les solutions alternatives permettant de préserver l'accessibilité aux commerces, aux habitations et aux services.
- **Végétalisation du tracé** : la préservation et le renforcement de la végétation du tracé et des stations adaptées au climat à venir apparaissent comme un sujet majeur. Les participants se montrent attachés aux alignements d'arbres existants et souhaitent leur préservation autant que possible.
- **Travaux** : les participants s'interrogent sur les impacts de la durée des travaux dans le secteur de La Soie, qui connaît une succession de chantiers. Ils souhaitent une transparence accrue sur le calendrier et une information régulière pour suivre l'avancement du projet. La communication devra être claire et accessible auprès des riverains.

Conclusion

Pour conclure la réunion, **Marieke VERBRUGGHE** remercie l'ensemble des participants pour leur présence et rappelle les prochains événements de concertation prévus en septembre :

- Un forum intermédiaire, à l'hippodrome de Parilly le **16 septembre de 18h30 à 20h30** ;
- Une balade à vélo sur l'ensemble du tracé T8, **le 24 septembre de 18h à 20h** ;
- Une balade en gare de Vénissieux, le **25 septembre de 18h à 20h** pour approfondir les questions d'intermodalité et d'accessibilité au pôle d'échange multimodal ;
- Un atelier sur l'accessibilité aux handicaps, le **1^{er} octobre de 10h à 12h** à destination des commissions accessibilité de SYTRAL Mobilités ou d'autres organismes/institutions et des associations.

Marieke VERBRUGGHE rappelle le rôle d'Aline Morand, chargée de relations avec les riverains de SYTRAL Mobilités. Il est possible de la contacter par mail à t8-contact@sytral.fr.



Arrêt Dumas



Arrêt Place Jean Moulin



Arrêt Avenue Bataillon Carmagnole Liberté



Arrêt Lycée Jean-Paul Sartre

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